

**AVRUPA BİRLİĞİ'NE TAM ÜYELİK SÜRECİNDE
TÜRKİYE - AVRUPA BİRLİĞİ HAVAYOLU PAZARINDAKİ
EKONOMİK DÜZENLEMELERİN HAVAYOLU YÖNETİMİNE
ETKİSİ AÇISINDAN İNCELENMESİ**

ANALYZING the ECONOMIC REGULATIONS in TURKEY–
EU AIRLINE MARKET in the ACCESSION PROCESS to EU in an
AIRLINE MANAGEMENT PERSPECTIVE

Yrd.Doç.Dr. Ender GEREDE ¹

ÖZET

Rekabetin çok yoğun yaşandığı liberal pazarlar havayolu işletmelerinin genel ve rekabet stratejilerini doğrudan etkilemektedir. Türkiye Avrupa Birliği'ne tam üye olduğunda Türk Tescilli Havayolu İşletmeleri dünyanın en liberal havayolu pazarıyla karşı karşıya kalacaklardır. Bu nedenle işletmelerin doğru yönetsel stratejileri oluşturabilmeleri için yöneticilerinin pazara ilişkin ekonomik düzenlemeleri bilmelerinde büyük fayda vardır. Ayrıca tam üyelik sürecindeyken ülkenin dış havacılık politikalarının belirlenmesinde sektörün ve havayolu işletmelerinin sürdürülebilir başarısı için bunların dikkatlice analiz edilmesi önemlidir. Bu çalışmada Türkiye – Avrupa pazarındaki ekonomik düzenlemelerin tarihsel gelişimi ve günümüzdeki durumu betimlenmiş, gelişimde etkili olan faktörler ortaya konmuş, liberalleşme derecesi ölçülmeye çalışılmış, tam üyelik gerçekleştiğinde nasıl bir değişim yaşanacağı tartışılmış ve Türk Tescilli Havayolu İşletmelerinin bu süreçteki beklentileri ortaya konarak bazı öneriler getirilmiştir.

***Anahtar Kelimeler:** AB'ye uyum süreci, Türkiye – Avrupa Havayolu Pazarı, Ekonomik düzenlemeler, İki taraflı havayolu taşımacılığı anlaşmaları, Havayolu yönetimi.*

ABSTRACT

Liberalized markets under which competition is severe affects the generic and competition strategies of airlines. When Turkey's accession to EU is completed (When Turkey is full member of EU, airlines registered in Turkey will be faced with the most liberalized airline market of the world. This is why airlines' managers must know the economic regulations of the market in order to make the right and efficient management strategies. On the other hand, when making the international aviation policies in the accession process to EU, it is very important to analyze in details them in order to make Turkish Air Transportation Industry and the airlines have more sustainable success. In this study, current situation and the evolution

¹ Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Yüksekokulu Sivil Hava Ulaştırma İşletmeciliği Bölümü.

of the economic regulations of the airline market between the Turkey and the EU are described, factors affecting the evolution process of these regulations are stated, it is tried to measure the degree of liberalization of the market. It is also discussed what kind of change will occur when full accession to EU is finalized. And also the expectations of the airlines registered in Turkey are introduced, some suggestions are presented.

Key Words: *Accession process to EU, Turkey-EU airline market, economic regulations, bilateral air services agreements, airline management.*

1. GİRİŞ

1.1. Araştırma Problemi ve Araştırma Sorularının Tanımlanması

Bir havayolu pazarındaki ekonomik düzenlemeler, işletmelerin hangi pazara erişebileceklerini, hangilerine hangi şartlarda girebileceklerini, ne miktarda üretim yapacaklarını ve hizmetin fiyatını nasıl belirleyeceklerini etkilemektedir. Başka bir deyişle, ekonomik düzenlemeler; tam olarak neyin, ne miktarda üretileceğini, nerede ve kaçta satılabileceğini belirlemektedir (ICAO, 2004: 4.2-1). Bu durum havayolu işletmelerinin genel stratejilerini, rekabet araçlarını ya da kısacası yönetsel kararlarını etkilemektedir.

Diğer yandan Türkiye, Avrupa Birliği'ne (AB) tam üyelik müzakerelerine başlamış durumdadır. Bu süreçte, AB'nin havayolu taşımacılığı sektörüne ilişkin ekonomik ve teknik düzenlemelerine uyum sağlanması gerekmektedir. Türk Tescilli Havayolu İşletmelerini (TTHİ), uyum süresi sonunda, dünyanın en liberal havayolu pazarı beklemektedir. Liberal pazar koşulları ile 1990'lı yılların başında tanışan Topluluk havayolu işletmeleri (Community Carriers) liberal pazar dinamiklerine karşı TTHİ'lere göre çok daha deneyimlidirler. Bu nedenle uyum çalışmaları dikkatlice yapılmalıdır. Tersine durumda tam üyelik TTHİ'leri olumsuz yönde etkileyebilir.

AB'ye üye olduğunda TTHİ'leri bekleyen rekabetin, tam liberal bir pazarda çok daha yoğun olacağı açıktır. Nitekim kamu yararı sağlayabilmek amacıyla, pazarın liberalleştirilmesinden beklenen; rekabeti artırarak işletmeleri daha etkin, verimli ve yaratıcı olmaya, maliyetlerini ve fiyatlarını azaltmaya, hizmet kalitesini ise artırmaya zorlamaktır (Wensveen, 2007:58 ; Sheth vd., 2007:26-32 ; Doganis, 2006:19, 32 ; Belobaba vd., 2009:133,467 ; Kassim ve Stevens, 2010:38. ; Özsoy, 2010:61-62). Bu ortamda daha etkin ve verimli olabilen, gelirlerini artırarak maliyetlerini azaltacak stratejileri başarıyla uygulayabilen havayolu işletmeleri ayakta kalırken başarısız olanlar pazardan çekilmek zorunda kalacaktır.

TTHİ'lerin AB'ye tam üyelik sürecinde ve üyelik sonrasında doğru rekabet stratejilerini belirlemeleri sürdürülebilir başarı elde edebilmeleri için son derece önemlidir. TTHİ'lerin pazardaki mevcut ve potansiyel rakipleri

ile rekabet ederken, tedarikçiler, müşteriler ve ikame ürünlerin yarattıkları güçlerle baş etmeye çalışırken kullanacakları stratejiler doğru ve etkili olmalıdır. Nitekim Özsoy tarafından yapılan bir araştırmada ve alanyazın incelemelerinde havayolu işletmelerinin liberal pazarlarda pek çok farklı rekabet stratejisi kullanmak zorunda kaldıkları görülmektedir (Özsoy, 2010:71-95 ; Doganis, 2006:38 ; Belobaba vd., 2009:67-68, 199): Fiyat, uçuş ağ yapısı, uçuş sıklığı ve kalkış zamanı, bağıllık programları, birleşmeler, satınalmalar ve işbirlikleri, bilgisayarlı rezervasyon sistemleri, insan kaynağı, yenilikçilik ve teknoloji.

Bu durumda mevcut ve ileride pazara girmek isteyen TTHİ'lerin; Avrupa-Türkiye pazarının ekonomik düzenleme boyutları açısından tarihsel gelişimini, mevcut durumunu ve öngörülen geleceğini incelemelerinde büyük fayda görülmektedir. Diğer yandan, uyum sürecinde ve müzakereler sırasında politika belirleyicilerinin de tüm bunları dikkate alması gerekir. Bu kapsamda, Türkiye'nin AB üyesi ülkelerle olan havayolu pazarlarını ekonomik açıdan düzenleyen İkili Havayolu Taşımacılığı (İHT) anlaşmalarının incelenmesi ve değerlendirilmesi önemli bir araştırma problemi olarak karşımıza çıkmaktadır.

Bu araştırma problemi kapsamında çalışmanın amacı, Türkiye – Avrupa havayolu pazarındaki ekonomik düzenlemelerin tarihsel gelişimini ve mevcut durumunu ortaya koymak, TTHİ'lerin mevcut durumla ilgili görüşlerini almak ve uyum sürecindeki beklentilerini belirlemektir.

1.2. Araştırma Yöntemi

Türkiye-Avrupa tarifeli havayolu pazarındaki ekonomik düzenlemelere ilişkin veriler Anadolu Üniversitesi Bilimsel Araştırma Projeleri tarafından desteklenen bir proje kapsamında belge taraması yöntemi ile elde edilmiştir. Taranan belgeler; Türkiye Cumhuriyeti'nin imzaladığı tüm İHT anlaşmalarının metinleri, bu anlaşmalar imzalanmadan önce her ülke ile yapılan görüşme, tutanak ve Mutabakat Zaptı (Memorandum of Understanding – MoU) belgeleri ve anlaşmalar imzalandıktan sonra anlaşmaya konu olan unsurları zaman içinde değiştiren Görüşme, Tutanak ve MoU'lardır. Türkiye – Avrupa tarifeli havayolu pazarındaki ekonomik düzenlemelerin özellikleri ise araştırmacı tarafından daha önce geliştirilen bir ölçek (Gerede, 2011:29-50) aracılığıyla değerlendirilmiştir. Norveç ve İsviçre AB üyesi olmamalarına rağmen havayolu taşımacılığı ile ilgili ekonomik düzenlemelerin yer aldığı tek pazara dahil olmaları nedeniyle, Hırvatistan ise aday ülke konumunda olduğundan çalışma kapsamına alınmıştır. Türkiye ile Kıbrıs ve İzlanda arasında İHT anlaşması olmadığından bu ülkeler çalışma kapsamına alınmamışlardır.

Avrupa'da tarifeli havayolu taşımacılığı hizmeti sunan işletmeler, TTHİ'lerin ekonomik düzenlemelerin mevcut durumuyla ilgili görüşlerini

almak ve uyum sürecindeki beklentilerini belirlemek amacıyla, araştırma kapsamına alınmıştır. Bunlar Mayıs 2011 itibarıyla; THY A.O., Pegasus ve SunExpress havayolu işletmeleridir. Dış hatlarda Avrupa dışındaki pazarlara tarifeli seferler düzenleyen Atlasjet ve Onur Air kapsam dışında bırakılmıştır. Kendileriyle yapılan görüşmelerde Avrupa'daki rekabetin çok yoğun olduğu, bu nedenle tarifeli seferlerini Orta Doğuda ve Türkiye Cumhuriyetinde geliştirmek istediklerini belirtmişlerdir.

Diğer yandan, Türkiye Özel Havacılık İşletmeleri Derneği'nin (TÖSHİD) tüm özel sektör adına, Yatay Anlaşma (YA) başta olmak üzere, liberalleşmenin yaratacağı etkiler konusunda çalışmalar yaptığı bilinmektedir. Bu nedenle çalışmanın iç geçerliliğini, özel sektör görüşlerini daha iyi alarak ve anlayarak, artırabilmek amacıyla TÖSHİD de çalışmanın kapsamına alınmıştır. TÖSHİD'in yanı sıra; THY, Pegasus ve SunExpress havayolu işletmeleri ile Nisan – Haziran 2011 tarihleri arasında İstanbul ve Antalya'da görüşmeler yapılmıştır. Veriler yarı yapılandırılmış görüşme yöntemiyle toplanmıştır.

Araştırmada tutarlılığı sağlayabilmek amacıyla, görüşmelerin aynı olmasına dikkat edilmiş ve tamamı aynı araştırmacı tarafından gerçekleştirilmiş, cevaplar not alınmıştır. Araştırmacı, iç geçerliliği artırabilmek amacıyla, görüşme sonunda tereddüt ettiği konuları görüştüğü kişilere tekrar sormuş ve not ettiği cevapları doğru anlayıp anlamadığını teyit etmeye çalışmıştır. Araştırma kapsamına giren işletmelerde görüşülecek kişiler seçilirken amaçlı örneklem yöntemi kullanılarak aktarılabirlik artırılmaya çalışılmıştır. Görüşülecek kişilerin, araştırma konusuna hakim, İHT anlaşmalarını takip eden uluslararası ilişkiler ve ilgili pazarlama bölümlerinde görev alan üst düzey yöneticiler olmasına dikkat edilmiştir. Bu kapsamda toplam 10 kişi ile görüşülmüştür.

2. İKİLİ HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI ANLAŞMALARI DEĞERLENDİRME ÖLÇEĞİ

İHT anlaşmalarını ekonomik düzenlemeler açısından değerlendiren ölçek araştırmacı tarafından daha önceki bir çalışmada geliştirilmiştir (Gerede, 2011:29-50). Değerlendirme ölçeğinde; pazara erişim, pazara giriş, kapasite ve fiyat olmak üzere 4 ayrı boyut kullanılmıştır. Ölçeğin boyutları dünya genelindeki uygulamalar ve alanyazın incelenerek tespit edilmiştir. Ölçek boyutları tespit edildikten sonra Türkiye'nin imzaladığı tüm İHT anlaşmaları ve konuya ilişkin MoU'lar her ülke için tek tek incelenerek boyutlara ait bileşenler belirlenmiş ve bu bileşenlere ait seçenekler tespit edilmiştir. Son olarak boyutların bileşenleri bu seçeneklere göre derecelendirilmiştir. Değerlendirme Ölçeği alttaki bölümde kısaca açıklanmıştır.

2.1. Pazara Erişim

Pazara erişim hangi şehir çifti pazarlarına havayolu hizmeti sunulabileceğini belirlemektedir. Tablo-1'de bu boyutta elde edilen bileşen seçenekleri ve üçlü olarak düzenlenen ölçek derecelendirmesi görülmektedir. Pazara erişim boyutundaki derecelendirme iki ayrı grupta yapılmıştır. Bunlar; iki ülke arasında sadece 3 ve 4. Trafik haklarının kullanılması ve 3. Tarafları da ilgilendiren 5. Trafik haklarının kullanılabilmesine yönelik alt bileşen seçenekleridir. Havayolu işletmeleri, pazara erişimin serbest olması durumunda, uçuş ağı yapısı stratejilerini istedikleri gibi tasarlayıp istedikleri noktalar arasında uçuş hizmeti verebileceklerdir. Başka bir deyişle, istedikleri ürünü üretebileceklerdir.

Tablo-1. Pazara Erişim Boyutundaki Seçenekler ve Derecelendirme

3 ve 4. Trafik Haklarına İlişkin Pazara Erişim (Üçlü Derecelendirme)	
S1	Sınırlı sayıda, genellikle birkaç tane erişim hakkı verilmiştir. Erişim noktaları (pazar isimleri) genellikle açık olarak tanımlanmıştır.
S2	Çok sayıda erişim hakkı verilmiştir fakat erişim noktaları hala tanımlıdır.
L	Sınırsız erişim hakkı verilmiştir. Taraflar kendi ülkelerindeki istedikleri yerden diğer tarafların istedikleri yerlerine havayolu taşımacılığı hizmeti sunabilir.
5. Trafik Hakkına İlişkin Pazara Erişim (Üçlü Derecelendirme)	
S1	5. Trafik hakkının kullanılmasına ilişkin herhangi bir tanımlama yoktur.
S1	5. Trafik hakkının kullanılmayacağı açıkça belirtilmiştir.
S2	5. Trafik hakkı verilmemiştir fakat talep olduğunda daha sonra müzakere edilebileceği belirtilmiştir.
L	5. Trafik hakkı verilmiştir.

Kaynak: Gerede, 2011:42.

2.2. Pazara Giriş

Pazara giriş, erişim hakkı verilen pazarlara hangi özellikleri taşıyan işletmelerden kaç tanesinin girebileceğini belirlemektedir. Tablo-2'de bu boyutta elde edilen iki ayrı bileşen ve bunların üçlü ölçek derecelendirmesi görülmektedir. Pazara girişte havayolu işletmesi tayinini en sıkı hale getiren seçenek, pazara sadece tek bir havayolu işletmesinin girişine izin verilmesidir. Bu durumda küreselleşen pazar ve rekabet koşullarında kendi rekabet stratejilerine uygun olacak pazarlara girmek isteyen havayolu işletmelerinin bu isteklerini gerçekleştirme olasılıkları azalacaktır. Görece daha liberal olan bileşen seçeneği iki tane havayolu işletmesinin pazara girişine izin verilmesidir. İstenildiği kadar çok havayolu işletmesinin tayin edilmesine olanak tanıyan seçenekler bu boyutu liberal hale getirmektedir.

Bu boyuttaki diğer önemli bileşen karşı tarafın tayin edeceği havayolu işletmesinin sahipliğinin ve yönetimdeki etkin kontrolün (SYEK) bu ülkenin vatandaşlarında olması gereğidir. Günümüzde bu bileşen, AB üyesi ülkelerin

oluşturduğu ortak pazar haricinde, hiçbir yerde tam liberal değildir. Örneğin İHT anlaşmalarındaki ekonomik düzenlemelerin çok taraflı olarak liberalleştirilmesi politikaları izleyen Amerika Birleşik Devletleri bile (ABD) bu bileşeni serbestleştirmek istememektedir (Chang vd., 2004:169 ; Haanappel, 2001:90).

Tablo-2. Pazara Giriş Boyutundaki Seçenekler ve Derecelendirme

Havayolu İşletmesi Tayini (Üçlü Derecelendirme)	
S1	Sadece tek bir havayolu işletmesine izin verilir.
S2	İki havayolu işletmesine izin verilir fakat eşim noktalarına sınırlama getirilerek aynı pazarda birden fazla havayolu işletmesinin faaliyet göstermesine izin verilmez.
	Sadece iki havayolu işletmesine izin verilir.
L	Birden fazla havayolu işletmesine izin verilir.
Sahiplik ve Yönetimde Etkin Kontrol (Üçlü Derecelendirme)	
S1	Sahipliğin ve yönetimde etkin kontrolün ilgili tarafın vatandaşla olması istenir.
S2	Anlaşmada sahiplik ve yönetimde etkin kontrol şartı aranmıyor. Bununla birlikte, tayin edilen havayolu işletmesinin iş merkezinin tayin eden tarafın ülkesinde olması ve işletmenin o ülke tarafından verilmiş geçerli bir işletme ruhsatına sahip olması istenir.
L	Sahiplik ve yönetimde etkin kontrol tamamen serbesttir.

Kaynak: Gerede, 2011: 43.

2.3. Kapasite

Kapasite düzenlemeleri, erişim hakkı verilen bir pazarda ne kadar havayolu taşımacılığı hizmeti verilebileceğini ve bunun nasıl belirleneceğini düzenlemektedir. Tablo-3’de Türkiye’nin tüm İHT anlaşmalarındaki kapasite hükümleri incelenerek elde edilen “Kapasite” boyutu bileşen seçenekleri ve dörtlü ölçek derecelendirmesi görülmektedir. Kapasite boyutunun sıkı ya da liberal özelliklere sahip olması kapasite belirleme yöntemine bağlıdır. Bu nedenle geliştirilen ölçekte sadece bu bileşenler derecelendirilmiştir. Kapasite hükümlerine ilişkin diğer alt seçenekler kendi özelliklerine göre sıkı ya da liberal kapasite belirleme yöntemlerine eşlik etmektedir.

Avrupa Birliği'ne Tam Üyelik Sürecinde Türkiye - Avrupa Birliği Havayolu Pazarındaki Ekonomik Düzenlemelerin Havayolu Yönetimine Etkisi Açısından İncelenmesi

Tablo-3. Kapasite Boyutundaki Seçenekler ve Derecelendirme

Kapasite Belirleme Yöntemi (Dörtü Derecelendirme)	
S1	Taraf devletlerin ilgili sivil havacılık otoriteleri kendi aralarında kapasiteyi önceden belirler. Havayolu işletmeleri bu şekilde belirlenen kapasiteye göre kendi uçuş tarifelerini oluşturup ilgili sivil havacılık otoritesinin onayına sunarlar. Havayolu işletmeleri uçuş tarifeleri onaylanmadan seferleri başlatamazlar.
S2	Havayolu işletmeleri, onayı kolaylaştırmak amacıyla, önceden kendi aralarında uçuş tarifelerini görüşürler ve mutabakata vardarsa uçuş tarifelerini ilgili sivil havacılık otoritesinin onayına sunarlar. Fakat onay alınmadan seferler başlayamaz. Sivil havacılık otoritesi havayolu işletmeleri tarafından bu şekilde önceden belirlenip sunulan kapasiteyi reddedebilir ya da değişiklik isteyebilir. Zaman içinde bu şekilde belirlenecek kapasite otoriteler tarafından değiştirilebilir.
S3	Havayolu işletmeleri uçuş tarifelerini kendi aralarında görüşürler ve biddikte belirler. Belirlenen tarifeler ilgili sivil havacılık otoritesinin onayına sunulur. Fakat bu seçenekte “onay olmadan seferlere başlanamaz” gibi bir şart yoktur. Bu durumda seferlerin başlayabilmesi için mutlaka onay alınması gerekli değildir ve sivil havacılık otoritesinin tarifeyi onaylama olasılığı yüksektir. Kapasiteye ilişkin bir olumsuzluk ortaya çıkarsa anlaşmazlık seferler devam ediyorken çözülmeye çalışılır.
L	Kapasite havayolu işletmelerinin diğer havayolu işletmeleri ile görüşmeksizin kendileri tarafından pazar şartlarında tamamen serbestçe belirlenir.

Kaynak: Gerede, 2011:44.

“1. Derecede Sıkı Kapasite Boyutunda” açık bir “ön belirleme” yöntemi vardır. Kapasite hükümlerinde açıkça “kapasite seferler başlamadan önce otoriteler tarafından belirlenir” denilmektedir. Bu en sıkı kapasite düzenlemesidir.

“2. Derecede Sıkı Kapasite Boyutunda” da bir “ön belirleme” yöntemi söz konusudur. Bunda havayolu işletmeleri, onayı kolaylaştırmak amacıyla, önceden kendi aralarında uçuş tarifelerini görüşürler ve mutabakata vardarsa uçuş tarifelerini ilgili sivil havacılık otoritesinin onayına sunarlar. İlgili otoriteden onay alınmadan seferler kesinlikle başlatılamaz. Otorite, havayolu işletmeleri tarafından bu şekilde önceden belirlenip sunulan kapasiteyi reddedebilir ya da değişiklik isteyebilir. Otoritenin reddetme yetkisi havayolu işletmelerinin yeterince esnek davranamayacakları anlamına gelir. Bununla birlikte havayolu işletmeleri, kapasite belirleme sürecinde daha aktif görev almaktadırlar. Kapasite önceden belirlenmektedir fakat havayolu işletmelerinin kendi aralarında görüşerek belirledikleri ve anlaşmaya vardıkları kapasite, otoriteler tarafından büyük bir olasılıkla onaylanacaktır. Bu şekilde belirlenecek kapasite, zaman içinde otoriteler tarafından tekrar değiştirilebilir.

Sonuç olarak bu bileşen seçenekleri, yine de çok sıkı bir kapasite belirleme yöntemidir. Çünkü otoriteden onay alınmadan seferler başlatılamayacaktır. Ayrıca havayolu işletmelerinin kendi aralarında anlaşmaya varmak durumunda olmaları liberal pazar koşullarıyla örtüşmemektedir. Bu yöntemin “havuz anlaşmalarını” çağrıştırdığı söylenebilir.

“3. Derecede Sıkı” belirleme yönteminde kapasite, seferler başlamadan havayolu işletmelerinin mutabakata varması ile önceden belirlenmektedir.

Aslında yine bir “ön belirleme” sürecine işaret eden bu bileşen seçeneği çok daha liberaldir. “3. Derecede Sıkı” belirleme yöntemini “2. Derecede Sıkı” belirleme yönteminden ayıran en önemli özellik kapasite hükümlerinde **“onay olmadan seferlere başlanamaz”** gibi bir ifadenin yer almamasıdır. Bu durumda seferlerin başlayabilmesi için mutlaka onay alınması gerekli değildir ve sivil havacılık otoritelerinin tarifeyi onaylama olasılığı yüksektir.

“3. Derecede Sıkı” belirleme yönteminde talep artışının neden olacağı geçici ek kapasite gereksinimi havayolu işletmeleri arasında görüşülerek karşılanır. Pazar ek kapasite sunulması otoriteden onay almak yerine genellikle havayolu işletmelerinin kendi aralarında yapacakları görüşmelere ve anlaşmalara bırakılmaktadır. Bu özellik kapasitenin zaman içinde değiştirilebilmesi esnekliğini sağlamakta ve kapasite boyutunu daha liberal yapmaktadır. Liberal olan kapasite boyutunda ise kapasite tamamen pazar şartlarında serbestçe belirlenir.

2.4. Fiyat Tarifesi

Türkiye’nin İHT anlaşmaları fiyat tarifesi boyutundaki alt bileşenler göz önüne alınarak incelendiğinde Tablo-4’de verilen seçenekler tespit edilmiştir.

Fiyat tarifesi boyutunun sıkı ya da liberal özellikler göstermesinde en fazla rol oynayan ve havayolu yönetimini en fazla etkileyen bileşenler “Onay Yöntemi” ve “Tarife Belirleme Araçlarıdır”. Bu seçenekler dörtlü olarak derecelendirilmiştir. Diğer alt bileşenlerden; “Belirlemede Dikkate Alınacak Faktörler”, “İtiraz Edilebilecek Faktörler” ve “Başvuru Gerekliliği” seçenekleri “Sıkı (S)” ve “Liberal (L)” olmak üzere ikili olarak derecelendirilmişlerdir. Havayolu yönetiminin tarifelerini hızlı bir biçimde değiştirilebilmelerinde önemli rol oynayan “Başvuru Süresi” bileşeni ise dörtlü olarak derecelendirilmiştir.

Tarifenin onaylanmasına ilişkin yöntem havayolu işletmelerinin hazırladıkları tarifenin yürürlüğe girmesinde sivil havacılık otoritelerinin etkinliğini belirlemektedir. Otoritelerin tarife üzerindeki yaptırım gücü arttıkça fiyat tarifesi boyutu daha sıkı hale gelmektedir. Tarifelerin havayolu işletmelerinin istedikleri şekilde yürürlüğe girmesine engel olacak yaptırım gücü her iki otoriteye de verilirse bu boyutun sıkı olma derecesi artmaktadır. Bu kapsamda en sıkı bileşen seçeneği “Çift Taraflı Onaylama Yöntemidir”.

Liberalleşme süreci içinde, “Onay Yöntemi” kapsamında farklı liberal yöntemler ortaya çıkmıştır. En liberal seçenek, fiyatların tamamen serbest bir biçimde belirlenerek tarifenin hiçbir kurumdan onay alma gereği duyulmadan yürürlüğe girebilmesidir. Fakat bu seçenek yaygın değildir. Liberal yöntemler arasında en yaygın olanı “Çift Taraflı İtiraz Yöntemidir”. Bu yöntemde tarifelerin havayolu işletmelerinin istedikleri şekilde yürürlüğe

Avrupa Birliği'ne Tam Üyelik Sürecinde Türkiye - Avrupa Birliği Havayolu Pazarındaki Ekonomik Düzenlemelerin Havayolu Yönetimine Etkisi Açısından İncelenmesi

girmesine engel olacak tek durum her iki otoritenin de tarifeye itiraz etmesidir.

Tablo-4. Fiyat Tarifesi Boyutuna İlişkin Seçenekler ve Derecelendirme

Belirlemede Dikkate Alınacak Faktörler (İkili Dereceleme)	
S	Fiyat tarifelen belirlenirken "işletim maliyetleri + makul bir kar payı" yönteminin kullanılması ve diğer havayolu işletmelerinin tarifelerinin dikkate alınması istenir.
L	Ücret tarifelerinin tamamen pazar şartlarına göre serbest bir biçimde belirlendiği durumlarda tarifelerin belirlenmesinde dikkate alınacak faktörler tanımlanmamaktadır.
İtiraz Edilebilecek Faktörler (İkili Dereceleme)	
S	Tarafların fiyat tarifesine itiraz edeceği durumlar tanımlanmamıştır.
L	Tarafların fiyat tarifesine itiraz edeceği durumlar açıkça tanımlanmıştır.
Belirleme Araçları (Dörtlü Dereceleme)	
S1	Tarifelelin tayin edilmiş havayolu işletmeleri tarafından, ilgili pazarlarda faaliyet gösteren diğer havayolu işletmelerine de danışıldıktan sonra, ilgili işlemler ile anlaşmaya varılarak belirlenmesi istenmektedir. Vazılacak bu anlaşma kapsamında tarifelerin, mümkün olduğunca IATA tarife belideme süreçlerinde belirlenmesi istenmektedir.
S1	Tarifelelin söz konusu pazarda faaliyet gösteren tayin edilmiş havayolu işletmeleri tarafından, birbidenle görüşülükten sonra, anlaşmaya varılarak belirlenmesi istenmektedir. Bu seçenekte diğer havayolu işletmeleri ile görüşülerek onlarla da anlaşmaya varılması istenmemektedir. Bununla birlikte anlaşma kapsamında tarifelerin, yine mümkün olduğunca IATA tarife belideme süreçlerinde saptanması istenmektedir.
S2	Havayolu işletmeleri sadece kendi aralarında anlaşarak ücret tarifelerini belirler. Eğer isterlerse IATA süreçlerinden yararlanabilirler.
S3	Havayolu işletmeleri sadece kendi aralarında anlaşarak ücret tarifelerini belirler. IATA süreçlerine başvurulması yasaklanmıştır.
L	Havayolu işletmeleri ücret tarifelerini sadece kendileri belirler. İHT anlaşmasında ya da başka bir yerde havayolu işletmelerinin ikili görüşmeler yapmaları "sart koşulamaz".
Başvuru Gerekliği (İkili Dereceleme)	
S	Vardır.
L	Liberal anlaşmalarda taraf devletler tarifelerin onaylanması için değil sadece bilgi edinilmesi amacıyla tarifeleri isterler.
Başvuru Süresi (Dörtlü Dereceleme)	
S1	Tarifenin yürüdüğü girmesi planlanan tarihten en geç 90 gün önce onaya sunulması gerekir.
S1	Tarifenin yürüdüğü girmesi planlanan tarihten en geç 60 gün önce onaya sunulması gerekir.
S2	Tarifenin yürüdüğü girmesi planlanan tarihten en geç 45 gün önce onaya sunulması gerekir.
S3	Tarifenin yürüdüğü girmesi planlanan tarihten en geç 30 gün önce onaya sunulması gerekir.
L	Eğer fiyat tarifesi boyutu liberal ise bu durumda başvuru süresi tanımlanmamış olabilir.
Onay Yöntemi (Dörtlü Dereceleme)	
S1	Çift taraflı onaylama
S2	Başlangıç ülkesi
S2	Tayin eden taraf
S3	Çift taraflı itiraz
L	Serbest fiyatlama

Kaynak: Gerede, 2011:46.

Tarife belirleme aracı olarak diğer havayolu işletmelerinin tarifelerinin baz alınması ve Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği'nin (International Air Transportation Association – IATA) tarife belirleme süreçlerine başvurulması rekabeti engelleyici bir durumdur. Bu nedenle, sözü edilen yöntemlerin tarife belirleme aracı olarak kullanılmasını isteyen bileşen seçenekleri tarife boyutunu sıkı hale getirmektedir.

Belirleme araçlarının daha liberal olduğu seçeneklerde, havayolu işletmeleri sadece kendi aralarında anlaşarak ücret tarifelerini belirlemekte, IATA süreçlerine başvurmaları engellenmektedir. Bunda daha liberal seçenek ise, havayolu işletmelerinin ücret tarifelerini tamamen kendi başlarına belirlemesidir. Bu seçenekte ayrıca havayolu işletmelerinin ikili görüşmeler yapmaları da “şart koşulamaz”.

Diğer yandan, fiyat tarifesi belirlenirken dikkate alınacak faktör olarak “işletim maliyetleri + makul bir kar payı” yönteminin kullanılmasını istemek bu boyutu sıkı hale getirmektedir. Eğer fiyat tarifesi boyutu liberal ise, taraf devletlerin tarifeye itiraz etme gücü azaltılmıştır. Bununla birlikte devletlere, etkin rekabeti ve son kullanıcıyı korumak amacıyla, tarifeye itiraz etme yetkisi verilmektedir. İtiraz etme gerekçeleri; tarifelerin pazar hâkimiyetinin kötüye kullanılması nedeniyle yıkıcı ya da ayırıcı, haksız yere aşırı derecede yüksek ya da rekabeti önleyici olması, tarifelerin doğrudan ya da dolaylı devlet sübvansiyonları ya da desteği nedeniyle suni olarak düşük tutulması durumlarıdır. Taraf devletin fiyat tarifesine itiraz etmesinin amaçları ise; pazar hâkimiyetinin kötüye kullanılması nedeniyle tüketicilerin aşırı derecede yüksek ücret tarifelerinden korunması ve rekabeti önlemeye, kısıtlamaya, bozmaya ya da bir rakibi pazardan çıkartmaya yönelik rekabete aykırı ücret tarifeleri uygulamalarının önlenmesidir. Bu faktörlerin belirlenmesi Fiyat Tarifesi Boyutunu daha da liberal hale getirmektedir.

Havayolu yönetimini etkileyen diğer bir bileşen ise, tarifenin yürürlüğe gireceği tarihten en geç ne kadar zaman öncesinde onaya sunulması gerektiğidir. Bu süre karmaşık ve dinamik bir çevrede faaliyet gösteren havayolu işletmelerinin, pazarın ve rekabetin giderek küreselleştiği bir ortamda, pazar dinamiklerine hızlı bir biçimde cevap verebilme şanslarını belirlemektedir. Süre uzadıkça fiyat tarifesi boyutu daha sıkı hale gelmektedir.

Diğer yandan, tarifenin yürürlüğe girme biçimi de havayolu işletmelerinin esnekliğini etkilemektedir. Bazı İHT anlaşmalarında tarifenin yürürlüğe girebilmesi için onayın verilmesi ve bildirilmesi gerekir. Bazılarında ise belirli bir süre itiraz bildirilmemesi durumunda tarife kendiliğinden yürürlüğe girer.

3. İKİLİ HAVAYOLU TAŞIMACILIğI ANLAŞMALARININ DEğERLENDİRİLMESİ

3.1. Mevcut Durumun Değerlendirilmesi

İHT Anlaşmalarının tamamen yenilenmesiyle nadiren karşılaşılmaktadır. Ülkelerin anlaşmanın kendisini değiştirmek yerine bazı ekonomik boyutları MoU'lar ile sık sık değiştirilebildikleri görülmektedir. Bu nedenle çalışmada, sadece imzalanan İHT anlaşmaları değil bunlara ilişkin yapılan görüşme ve imzalanan MoU'lar da incelenmiştir. Çalışma kapsamındaki anlaşmaların imza ve yenilenme tarihleri ile anlaşmalara ilişkin sonraki yıllarda yapılan değişimlerin özet bilgileri Tablo-5'de verilmektedir. Türkiye'nin bu çalışma kapsamındaki ülkelerden İzlanda ve Kıbrıs dışındaki tüm AB üyesi ülkelerle İHT Anlaşması bulunmaktadır.

Çalışma kapsamında elde edilen bulgular, İHT anlaşmalarının yasal olarak yürürlüğe girmesinin uzun bir süre aldığını ve tarafların uygulamanın gecikmesini engellemek amacıyla parafe ettikleri anlaşmaları hemen yürürlüğe soktuklarını göstermektedir. Bazı anlaşmaların parafe edildiği tarihler bulunmuş ve Tablo-5'de imza tarihi olarak bunlar kullanılmıştır.

Bu çalışmada daha önceden geliştirilmiş olan ölçek, kapsam içindeki anlaşmaların tamamına uygulanmış ve her anlaşma için her bir boyutu oluşturan bileşenler incelenerek durumları tespit edilmiştir. Bu sayede, İHT anlaşmalarının havayolu yönetimini en çok etkileyecek özellikleri ortaya çıkartılmıştır.

İmzalanan anlaşmaların yanı sıra, sözü edilen boyut ve bileşenleri zamanla değiştirecek gelişmeler de tek tek incelenerek gelişimin nasıl ve neden gerçekleştiği, her ülke için şu andaki mevcut durum ne olduğu tespit edilmiştir. Geliştirilen ölçeğin boyutlarındaki her bir bileşenin ilk durumu ve zaman içindeki gelişimi Tablo-6 ve Tablo-7'de verilmektedir.

Tablo-5. Türkiye'nin Avrupa'daki Ülkeler İle Olan İHT Anlaşmaları ve Değişimler

Ülke	İmza Tarihi	Yenileme Tarihi	Görüşme Adedi	Değişim Açıklamaları
Avusturya	31.10.1967	Aynı	6	Kapasitenin artırılması ve paylaşılması, 5. Trafik hakkından yararlanılması, pazara giriş, Avusturya'nın liberalleştirme talebi, tarifersiz taşımacılık, diğer.
Belçika				
Bulgaristan	18.04.1966	19.03.2004	3	Yeni havayolu işletmelerinin tayin edilmesi, tarifersiz havayolu taşımacılığı, diğer
Çek Cumhuriyeti	05.11.1992	Aynı	0	
Danimarka	30.06.1947	03.09.1970	2	Karşılıklı liberalleştirme önerisi, diğer.
Estonya	04.12.1996	Aynı	0	
Federal Almanya	05.07.1957	Aynı	9	Pazara erişim noktalarının artırılması, 5. Trafik hakkından yararlanılması, kapasitenin artırılması ve paylaşılması. Pazara erişim ve kapasitenin tamamen liberalleştirilmesi, fiyat tarifesi onaylama yönteminin liberalleştirilmesi.
Finlandiya	27.12.1974	Aynı	1	Diğer.
Fransa	12.10.1946	Aynı	1	5. Trafik hakkı.
Hırvatistan	13.01.1994	Aynı	0	
Hollanda	19.03.1947	17.09.1971	3	Pazara erişim noktalarının artırılması, 5. Trafik hakkı, tarifersiz taşımacılığın liberalleştirilmesi
İngiltere	12.02.1946	14.07.2000	2	İngiltere'nin EC 847/2004 düzenlemesine uyum talebi, tarifersiz taşımacılığın liberalleştirilmesi.
İrlanda	24.01.1980	Aynı	0	
İspanya	09.05.1974	Aynı	1	Pazara erişim noktalarının artırılması, 5. Trafik hakkından yararlanılması, kapasite belirleme yönteminin liberalleştirilmesi, diğer.
İsviçre	26.06.1946	03.09.1970	1	Karşılıklı liberalleştirme önerisi, diğer.
İsviçre	16.02.1949	07.07.2004	13	Pazara erişim noktalarının artırılması, kapasitenin artırılması ve paylaşılması, 5. Trafik hakkından yararlanılması, tarifersiz taşımacılık, İHT Anlaşmasının liberalleştirilerek yenilenmesi, diğer.
İtalya	25.11.1949	Aynı	0	
Letonya	12.04.1994	Aynı	1	Kapasitenin artırılması
Litvanya	08.03.1994	Aynı	0	
Lüksemburg	12.07.1988	Aynı	0	
Macaristan	28.06.1966	Aynı	1	Tarifersiz havayolu taşımacılığı
Malta	08.08.1985	Aynı	0	
Norveç	20.03.1948	03.09.1970	1	Karşılıklı liberalleştirme önerisi, diğer.
Polonya	25.08.1967	Aynı	3	Türk tarafının fiyat tarifelerini liberalleştirme önerisi, kod paylaşım, tarifersiz havayolu taşımacılığı.
Portekiz	25.07.1989	Aynı	0	
Romanya	02.05.1966	19.02.2002	2	Pazara erişimin daha liberal bir hale getirilmesi, fiyat tarifesi onay yönteminin liberalleştirilmesi, diğer
Slovakya	19.07.1995	Aynı	0	
Slovenya	06.11.1993	Aynı	0	
Yunanistan	06.11.1993	Aynı	0	

Avrupa Birliği'ne Tam Üyelik Sürecinde Türkiye - Avrupa Birliği Hava yolu Pazarındaki Ekonomik Düzenlemelerin Hava yolu Yönetimine Etkisi Açısından İncelenmesi

Tablo-6. Pazara Erişim ve Pazara Giriş Boyutlarının İlk ve Mevcut Durumları (1)

S N	Ülke	İHT Anlaşması						Değişiklikler			
		Yıl	Erişim		Giriş		Değişim Açıklaması	Mevcut Durum			
			3-4. TH	5. TH	HIT	SYEK		Erişim		Giriş	
3-4. TH	5. TH	HIT	SYEK	3-4. TH	5. TH	HIT		SYEK			
1	Avusturya	1967	S1	L	L	S1	Ölçeğin bu boyutlarında değişim yok.	S1	L	L	S1
2	Belçika	1956	S1	S1	S1	S1	1971'de İHT Anlaşması yenilenmiştir.	S1	L	L	S1
3	Bulgaristan	1966	S1	S1	L	S1	İHT Anlaşması 2004'te yenilenmiş fakat ölçeğin bu boyutlarında değişim yok.	S1	S1	L	S1
4	Çek Cumhuriyeti	1992	S1	S1	S1	S1	HIT liberalleştirilmiştir.	S1	S1	L	S1
5	Danimarka	1970	S1	L	L	S1	Ölçeğin bu boyutlarında değişim yok.	S1	L	L	S1
6	Estonya	1996	S1	S1	S2*	S1	Anlaşmaya ilişkin hiç değişim yok.	S1	S1	S2	S1
7	F. Almanya	1957	S1	S1	L	S1	Pazara erişim 1993'te S1'den S2'ye geçmiş, Pazara erişim 1995'te S2'den L'ye geçmiş.	L	L	L	S1
8	Finlandiya	1974	S1	L	S1	S1	HIT liberalleştirilmiştir.	S1	L	L	S1
9	Fransa	1946	S1	L	L	S1	Ölçeğin bu boyutlarında değişim yok.	S1	L	L	S1
10	Hırvatistan	1994	S1	S1	L	S1	Anlaşmaya ilişkin hiç değişim yok.	S1	S1	L	S1
11	Hollanda	1971	S1	L	L	S1	Ölçeğin bu boyutlarında değişim yok.	S1	L	L	S1
12	İngiltere	1946	S1	S2	L	S1	1946 yılındaki İHT Anlaşması 2000 yılında parafe edilen yeni anlaşma ile değiştirilerek parafe edilmiştir.	L	L	L	S1
13	İrlanda	1980	S1	L	S1	S1	Anlaşmaya ilişkin hiç değişim yok.	S1	L	S1	S1
14	İspanya	1974	S1	L	S1	S1	HIT liberalleştirilmiştir.	S1	L	L	S1

* Türkiye – Estonya pazarında aslında tek bir hava yolu işletmesi tayin edilebiliyor. Fakat Akit tarafından tayin edilebileceği iki hava yolu işletmesinin aynı hatta sefer düzenlememesi şartı ile ikinci bir hava yolu işletmesi de tayin edilebilecektir.

Tablo-6. Pazara Erişim ve Pazara Giriş Boyutlarının İlk ve Mevcut Durumları (2)

S N	Ülke	İHT Anlaşması						Değişiklikler			
		Yıl	Erişim		Giriş		Değişim Açıklaması	Mevcut Durum			
			3-4. TH	5. TH	HIT	SYEK		Erişim		Giriş	
3-4. TH	5. TH	HIT	SYEK	3-4. TH	5. TH	HIT		SYEK			
15	İsveç	1970	S1	L	L	S1	Anlaşmaya ilişkin hiç değişim yok.	S1	L	L	S1
16	İsviçre	1949	S1	S1	L	S1	1949 yılındaki İHT Anlaşması 2004'te parafe edilen ile liberalleştirilerek yenilenmiştir.	S2	S2	L	S2
17	İtalya	1949	S1	S1	L	S1	Anlaşmaya ilişkin hiç değişim yok.	S1	S1	L	S1
18	Letonya	1994	S1	S1	L	S1	Ölçeğin bu boyutlarında değişim yok.	S1	S1	L	S1
19	Litvanya	1994	S1	S1	L	S1	Anlaşmaya ilişkin hiç değişim yok.	S1	S1	S1	S1
20	Lüksemburg	1988	S1	S1	L	S1	Anlaşmaya ilişkin hiç değişim yok.	S1	S1	L	S1
21	Macaristan	1966	S1	S1	L	S1	Anlaşmaya ilişkin hiç değişim yok.	S1	S1	L	S1
22	Malta	1985	S1	S1	S1	S1	Anlaşmaya ilişkin hiç değişim yok.	S1	S1	S1	S1
23	Norveç	1970	S1	L	L	S1	Anlaşmaya ilişkin hiç değişim yok.	S1	L	L	S1
24	Polonya	1967	S1	L	L	S1	Ölçeğin bu boyutlarında değişim yok.	S1	L	L	S1
25	Portekiz	1989	S1	S2	L	S1	Anlaşmaya ilişkin hiç değişim yok.	S1	S2	L	S1
26	Romanya	1966	S1	S1	L	S1	1997'de bazı hatlar erişime açılmıştır.	S2	S1	L	S1
27	Slovakya	1995	S1	S2	L	S1	Anlaşmaya ilişkin hiç değişim yok.	S1	S2	L	S1
28	Slovenya	1993	S1	S1	L	S1	Anlaşmaya ilişkin hiç değişim yok.	S1	S1	L	S1
29	Yunanistan	1947	S1	S1	L	S1	Anlaşmaya ilişkin hiç değişim yok.	S1	S1	L	S1

Tablo-7. Kapasite ve Fiyat Tarifesi Boyutlarının İlk ve Mevcut Durumları (1)

S N	Ülke	İHT Anlaşması						Değişiklikler									
		Yıl	K	Fiyat Tarifesi						Değişim Açıklaması	K	Mevcut Durum					
				1	2	3	4	5	6			1	2	3	4	5	6
1	Avusturya	1967	S2	S	S	S1	S	S3	S1	Ölçeğin bu boyutlarında değişim yok.	S2	S	S	S1	S	S3	S1
2	Belçika	1956								1971'de değişim.							
	Bulgaristan	1966	S2	S	S	S1	S	S3	S1	İHT Anlaşması 2004'te yenilenmiş fakat ölçeğin bu boyutlarında değişim yok.	S2	S	S	S1	S	S3	S1
	Çek Cumhuriyeti	1992	S3	S	L	S1	S	S1	S1	Anlaşmaya ilişkin hiç değişim yok.	S3	S	L	S1	S	S1	S1
	Danimarka	1970	S1	S	S	S1	S	S2	S1	Anlaşmaya ilişkin hiç değişim yok.	S1	S	S	S1	S	S2	S1
	Estonya	1996	S3	S	S	S1	S	S3	S1	Anlaşmaya ilişkin hiç değişim yok.	S3	S	S	S1	S	S3	S1
	F. Almanya	1957	S2	S	S	S1	S	S3	S1	Kapasite 1995'te S2'den L'ye dönmüş. Fiyat onaylama 1997'de S1'den S2'ye dönmüş.	L	S	S	S1	S	S3	S2
	Finlandiya	1974	S2	S	S	S1	S	S1	S1	Anlaşmaya ilişkin hiç değişim yok.	S2	S	S	S1	S	S1	S1
	Fransa	1946	S3	?	?	?	?	?	?	Ölçeğin bu boyutlarında değişim yok.	S3	?	?	?	?	?	?
	Hrvatistan	1994	S3	S	S	S1	S	S3	S1	Anlaşmaya ilişkin hiç değişim yok.	S3	S	S	S1	S	S3	S1
	Hollanda	1971	S1	S	S	S1	S	S1	S1	1947 Yılındaki İHT Anlaşması 1971'de yenilenmiştir. Ölçek 1971'dekiğe göre hazırlandı. Ölçeğin bu boyutlarında değişim yok.	S1	S	S	S1	S	S1	S1
	İngiltere	1946	S1	S	S	S1	S	?	S1	1946 Yılındaki İHT Anlaşması 2000 yılında parafte edilen yeni anlaşma ile değiştirilerek liberalleştirildi.	L	L	L	L	L	L	S2

Tablo-7. Kapasite ve Fiyat Tarifesi Boyutlarının İlk ve Mevcut Durumları (2)

S N	Ülke	İHT Anlaşması						Değişiklikler									
		Yıl	K	Fiyat Tarifesi						Değişim Açıklaması	K	Mevcut Durum					
				1	2	3	4	5	6			1	2	3	4	5	6
	İrlanda	1980	S2	S	S	S1	S	S1	S1	Anlaşmaya ilişkin hiç değişim yok.	S2	S	S	S1	S	S1	S1
	İspanya	1974	S1	S	S	S1	S	S1	S1	1990'da kapasite S1'den S2'ye dönmüştür.	S2	S	S	S1	S	S1	S1
	İsviçre	1970	S1	S	S	S1	S	S2	S1	Anlaşmaya ilişkin hiç değişim yok.	S1	S	S	S1	S	S2	S1
	İsviçre	1949	S1	S	S	S1	S	?	?	1949 yılındaki İHT Anlaşması 2004'te parafte edilen ile liberalleştirilerek yenilenmiştir.	L	L	L	L	L	L	S3
	İtalya	1949	S3	S	S	S1	S	?	S1	Anlaşmaya ilişkin hiç değişim yok.	S3	S	S	S1	S	?	S1
	Letonya	1994	S3	S	S	S1	S	S1	S1	Ölçeğin bu boyutlarında değişim yok.	S3	S	S	S1	S	S1	S1
	Litvanya	1994	S3	S	S	S1	S	S1	S1	Anlaşmaya ilişkin hiç değişim yok.	S3	S	S	S1	S	S1	S1
	Lüksemburg	1988	S2	S	S	S1	S	S1	S1	Anlaşmaya ilişkin hiç değişim yok.	S2	S	S	S1	S	S1	S1
	Macaristan	1966	S2	S	S	S1	S	S3	S1	Anlaşmaya ilişkin hiç değişim yok.	S2	S	S	S1	S	S3	S1
	Malta	1985	S2	S	S	S1	S	S3	S1	Anlaşmaya ilişkin hiç değişim yok.	S2	S	S	S1	S	S3	S1
	Norveç	1970	S1	S	S	S1	S	S2	S1	Anlaşmaya ilişkin hiç değişim yok.	S1	S	S	S1	S	S2	S1
	Polonya	1967	S2	S	S1	S	S	S2	S1	Ölçeğin bu boyutlarında değişim yok.	S2	S	S	S1	S	S2	S1
	Portekiz	1989	S3	S	S	S1	S	S1	S1	Anlaşmaya ilişkin hiç değişim yok.	S3	S	S	S1	S	S1	S1
	Romanya	1966	S2	S	S	S1	S	S3	S1	1997'de Onay yöntemi S1'den S3'e dönmüştür.	S2	S	L	S1	L	L	S3

Tablo-7. Kapasite ve Fiyat Tarifesi Boyutlarının İlk ve Mevcut Durumları (3)

S N	Ülke	İHT Anlaşması						Değişiklikler									
		Yıl	K	Fiyat Tarifesi						Değişim Açıklaması	K	Mevcut Durum					
				1	2	3	4	5	6			1	2	3	4	5	6
	Slovakya	1995	S3	S	S	S2	S	S3	S1	Anlaşmaya ilişkin hiç değişim yok.	S3	S	S	S2	S	S3	S1
	Slovenya	1993	S3	S	S	S1	S	S1	S1	Anlaşmaya ilişkin hiç değişim yok.	S3	S	S	S1	S	S1	S1
	Yunanistan	1947	?	?	?	?	?	?	?	Anlaşmaya ilişkin hiç değişim yok.	?	?	?	?	?	?	?

Çalışma kapsamına alınmış 29 adet İHT anlaşmasının mevcut durumunu incelemek için anlaşmaların genel olarak değerlendirilmesinde fayda vardır. Bunun için Tablo-6 ve Tablo-7'de sunulan veriler kullanılarak

Avrupa Birliği'ne Tam Üyelik Sürecinde Türkiye - Avrupa Birliği Havayolu Pazarındaki Ekonomik Düzenlemelerin Havayolu Yönetimine Etkisi Açısından İncelenmesi

anlaşmaların tümüne ilişkin genel durum bilgileri elde edilmiştir. İmzalanmış ve parafe edilmiş olan İHT anlaşmalarının geliştirilen ölçek boyutlarındaki ilk ve mevcut durumları Tablo-8, Tablo-9 ve Tablo-10'da verilmiştir.

Tablo-8'de de görüldüğü gibi, Türkiye'nin İHT anlaşmalarında 3. ve 4. Trafik hakları kapsamında pazara erişim bileşeni oldukça sıkı bir biçimde düzenlenmektedir. Toplam 29 ülke çifti pazarının sadece 4'ünde 3 ve 4. trafik hakları liberal, diğerlerinde ise pazara erişim birkaç nokta ile sınırlandırılmış durumdadır.

Tablo-8. Pazara Erişim ve Giriş Boyutunda Genel Durum

	Erişim				Giriş			
	İlk Anlaşma		Mevcut Durum		İlk Anlaşma		Mevcut Durum	
	3-4. TH	5. TH	3-4. TH	5. TH	HİT	SYEK	HİT	SYEK
Sıkı	29	19	25	13	6	29	3	28
Daha Liberal	0	10	4	16	23	0	26	1
Toplam	29	29	29	29	29	29	29	29

3 ve 4. Trafik hakları kapsamındaki pazara erişim bileşeni genellikle sıkı olduğundan 5. Trafik hakkı bileşeninin de sıkı olması beklenmektedir. Fakat şaşırtıcı bir şekilde, bu hakkın kullanılması 16 anlaşmada esnek bırakılmıştır. Ülkeler arasındaki yapılan görüşmeler incelendiğinde 5. Trafik hakkının zaman zaman kullanıldığı görülmektedir. Bununla birlikte, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'ndeki (SHGM) uzmanlardan alınan bilgilere göre uygulamada 5. Trafik hakkı da sıkı bir biçimde düzenlenmektedir. Bu hakkın kullanılmasına ilişkin karşılıklı görüşmeler tek tek pazar boyutunda yapılmakta, talepler buna göre değerlendirilmekte ve bu hak sadece belli bir süre için kullanılmaktadır.

Pazara giriş boyutunun mevcut durumu incelendiğinde iki çarpıcı sonuç ortaya çıkmaktadır. Bunlardan ilki, tayin edilecek havayolu işletmesi sayısıdır. Sadece 3 ülke çifti pazarı tek havayolu işletmesi ile sınırlandırılmış, 26 pazarda ise birden fazla havayolu işletmesinin pazara girmesine izin verilmektedir. Bu sonuç, Türkiye'nin İHT anlaşmalarında havayolu işletmesi tayininin oldukça liberal olarak düzenlediği anlamına gelmektedir. Bununla birlikte, liberal olarak değerlendirilen iki anlaşmada, belirlenen erişim noktalarında sadece bir havayolu işletmesinin pazara girişine müsaade edilmektedir.

Pazara giriş boyutundaki ikinci önemli sonuç, sahiplik ve yönetimde etkin kontrol (SYEK) bileşeninin İsviçre dışındaki tüm anlaşmalarda tamamen sıkı olmasıdır. Aslında bu beklenen bir sonuçtur. Çünkü ABD dahil pek çok ülke bu bileşeni hala liberalleştirmekten kaçınmaktadır. Bu

sonucun önemini artıran SYEK bileşeninin sadece AB üyesi ülkelerde ve çok taraflı olarak tam anlamıyla liberal olduğudur.

Kapasite boyutunun anlaşmaların imzalandığı zamanki ve günümüzdeki mevcut durumu Tablo-9’da verilmiştir. Kapasite, anlaşmaların sadece üçünde tamamen serbest pazar koşullarında havayolu işletmelerinin kendileri tarafından (L) belirlenmektedir. Diğerlerinin sıkı düzenlemelere tabi olduğunu söylemek mümkündür.

Tablo-9. Kapasite Boyutunda Genel Durum

	Kapasite	
	İlk Anlaşma	Mevcut Durum
S1	7	4
S2	10	10
S3	10	10
L	0	3
Belirsiz*	2	2
Toplam	29	29

*Belçika ve Yunanistan’ın kapasite hükümleri yeterince açık olmadığından yorumlanamamıştır.

Kapasite, 4 İHT anlaşmasında havayolu işletmelerinin hiç rol oynamadığı bir süreçte, sadece otoriteler tarafından ve seferler başlamadan önce (S1) belirlenmektedir. Bunlar en sıkı kapasite düzenlemeleridir. 10 İHT anlaşmasında ise, kapasite yine ön belirleme yöntemi ile (S2) sivil havacılık otoriteleri tarafından belirlenmekte fakat havayolu işletmelerinin, otoritelerin işini kolaylaştırmak amacıyla, kapasiteyi önceden kendi aralarında görüşmelerine izin verilmektedir. Bu anlaşmalar, daha esnek gibi görüne de aslında hala bir “ön belirleme yöntemi” söz konusudur.

Geriye kalan diğer 10 anlaşmada ise kapasite boyutu daha liberal bir şekilde (S3) düzenlenmiştir. Bunlarda otoriteler tarafından yürütülen “ön belirleme süreci” yoktur ve Bermuda-1 türü İHT anlaşmalarının özelliklerine işaret edilmektedir.

Fiyat tarifesi boyutunun alt bileşenlerine ait güncel durum ise Tablo-10’da verilmiştir. Fiyat tarifesi boyutundaki en önemli bileşen, daha önce de açıklandığı gibi, Tablo-7’de 6. sütunda verilen “onay yöntemidir.” Durumu incelenebilen 26 İHT Anlaşmasının 22’sinde en sıkı yöntem olan “çift taraflı onaylama” yöntemi tercih edilmiştir. 2 anlaşmada “başlangıç ülkesi”, 2 anlaşmada ise çok daha liberal olarak değerlendirilen “çift taraflı itiraz” itiraz yöntemi kullanılmıştır. Buna karşın, onaylama yöntemi hiçbir anlaşmada tamamen liberal değildir. Bu bulgular fiyat tarifesi boyutunun Türkiye’nin İHT anlaşmalarında oldukça sıkı bir biçimde düzenlendiğini göstermektedir.

Tablo-10. Fiyat Tarifesi Boyutundaki Genel Durum

	Fiyat Tarifesi											
	İlk Anlaşma*						Mevcut Durum					
	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6
S1 / S	26	25	25	26	10	25	25	22	23	23	10	22
S2	--	--	1	--	4	0	--	--	1	--	4	2
S3	--	--	0	--	9	0	--	--	0	--	8	2
L	0	0	0	0	0	4	2	4	2	3	3	0
Belirsiz*	3	3	3	3	6	0	2	3	3	3	4	3
Toplam	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29

*Belçika, Fransa ve Yunanistan fiyat tarifesi hükümleri yeterince açık olmadığından yorumlanamamıştır.

Fiyatın sıkı bir biçimde düzenlenmesi TTHİ'lerin esnekliklerini ortadan kaldırabilir. Özellikle maliyet liderliği stratejisini izleyen havayolu işletmelerinin (Düşük Maliyetli Havayolu İşletmeleri – DMHİ) uluslararası pazarlardaki etkinliği olumsuz etkilenebilir. AB'ye tam uyum sürecinde bu tür havayolu işletmelerinin rekabet ortamında deneyim kazanmaları faydalı görülmektedir. Fakat bu deneyimin kazanılması için işletmelerin pazar şartlarının dinamik olduğu havayolu taşımacılığı sektöründe, yeterince esnek olabilmeleri gerekir.

Fiyat tarifesi boyutunda diğer önemli bir bileşen ise Tablo-6'nın 3. sütununda verilen tarifelerin belirlenmesinde önerilen "belirleme araçlarıdır". Tarifelerin, değerlendirilen 26 anlaşmanın 23'ünde tayin edilmiş havayolu işletmeleri tarafından, ilgili pazarlarda faaliyet gösteren diğer havayolu işletmelerine de danışıldıktan sonra, bu işletmeler ile anlaşmaya varılarak belirlenmesi ve belirlemede IATA süreçlerinin kullanılması istenmektedir. Bir anlaşmada ise IATA süreçleri doğrudan işaret edilmeden kullanılması önerilmektedir. Buna karşın sadece iki anlaşmada, fiyatların havayolu işletmelerinin kendileri tarafından belirlenmesine izin verilerek IATA süreçlerinin şart koşulamayacağı belirtilmektedir. Bu bulgular, tarifelerin belirlenmesinde kullanılacak araçlara ilişkin düzenlemelerin son derece sıkı olduğunu göstermektedir.

Tarifelerin tamamen serbest olmayan düzenlemelerde onay için ilgili otoriteye sunulması gerekir. Fiyat tarifesi boyutunda havayolu yönetimini etkilemesi açısından önemli olan diğer bir bileşen de başvuru süresidir ve bunların mevcut durumu Tablo-6'nın 5 nolu sütununda verilmiştir. Tarifeler, 25 anlaşmanın 10 tanesinde en geç 90 ya da 60 gün, 4 tanesinde ise 45 gün öncesinden ilgili otoriteye sunulmalıdır. Bu durum havayolu işletmelerinin esnekliğini olumsuz yönde etkileyecektir. Anlaşmaların 8'inde ise 30 gün gibi daha kısa bir süre talep edilmiştir. Fiyat tarifeleri anlaşmaların yalnızca 3 tanesinde sadece bilgi edinme amacıyla istendiğinden başvuru süresi

havayolu işletmeleri açısından bir önem taşımamaktadır. 23 Anlaşmada, havayolu işletmelerinin esnekliğini etkileyecek başvuru gerekliliği vardır.

Değerlendirilen 27 İHT Anlaşmasının 25'inde fiyat tarifeleri belirlenirken “işletim maliyetleri + makul bir kar payı” yönteminin kullanılması ve diğer havayolu işletmelerinin tarifelerinin dikkate alınması istenmektedir. Buna ek olarak değerlendirilen 26 anlaşmanın sadece üç tanesinde devletin itiraz edebileceği faktörler tanımlanmıştır. Bu bulgular da fiyat tarifesi boyutunun sıkı bir biçimde düzenlenmiş olduğu sonucunu doğurmaktadır.

İHT anlaşmalarının havayolu işletmelerini etkileyecek özelliklerinin ülke çifti pazarlarına göre nasıl değiştiğinin incelenmesinde de fayda görülmektedir. Tablo-11'de “Pazara Erişim” ve “Pazara Giriş” boyutlarında sıkı ve liberal olan pazarlar görülmektedir.

Tablo-11'de de görüldüğü gibi, 3 ve 4. Trafik hakları kapsamında pazara erişimin en liberal olduğu ülkeler Almanya ve İngiltere'dir. Türkiye'nin tayin edeceği havayolu işletmeleri bu pazarlarda karşılıklı olarak istediklere yerden istedikleri yere havayolu taşımacılığı yapılabilmektedirler. Diğer yandan, İsviçre ile 2004 yılında imzalanan bir MoU ile pazara erişim noktaları karşılıklı olarak artırılmıştır. İsviçre'nin coğrafi alanı Türkiye kadar büyük olmadığı için sözü edilen gelişme pazara erişimin liberalleştirildiği şeklinde yorumlanmıştır. Türkiye-Romanya pazarında da görece daha fazla noktaya erişim sağlanmaktadır. Pazara erişimde; Almanya, İngiltere, İsviçre ve Romanya dışındaki ülke çifti pazarlarının tamamı sıkı düzenlemelere sahip olarak değerlendirilmektedir.

Ayrıca Türkiye ile bu ülkeler arasındaki İHT anlaşmaları birden fazla havayolu işletmesinin pazara girmesine izin vermektedir. Bu durum pazara erişim boyutunun liberal olmasını desteklemekte ve daha anlamlı hale getirmektedir.

Günümüzde küreselleşmenin etkisiyle 3. ülkelerden gelen ya da 3. ülkelere giden transfer yolcuların sayısı giderek artmaktadır. Buna paralel olarak Porter'ın rekabet stratejilerinden farklılaşma stratejisini kullanan havayolu işletmeleri için bu yolcular önemli hale gelmiştir. Bu nedenle pazara erişim boyutunda havayolu işletmeleri için ülkelere göre 5. Trafik hakkının durumu son derece önemlidir.

Avrupa Birliği'ne Tam Üyelik Sürecinde Türkiye - Avrupa Birliği Havayolu Pazarındaki Ekonomik Düzenlemelerin Havayolu Yönetimine Etkisi Açısından İncelenmesi

Tablo-11. Pazara Erişim ve Giriş Boyutlarının Ülkelere Göre Özellikleri

Pazara Erişim		Pazara Giriş Havayolu İşletmesi Tayini
3-4. Trafik Hakkı	5. Trafik Hakkı	En Sıkı
En Liberal	En Sıkı	
F. Almanya	Bulgaristan	İrlanda
İngiltere	Çek Cumhuriyeti	Litvanya
İsviçre	Estonya	Malta
	Hırvatistan	
	İtalya	
	Letonya	
	Litvanya	
	Lüksemburg	
	Macaristan	
	Malta	
	Romanya	
	Slovenya	
	Yunanistan	

Tablo-11'de bu bileşenin en sıkı olduğu ülkeler görülmektedir. Bu pazarlarda 5. Trafik hakkının kullanılmayacağı açıkça belirtilmiştir. Diğer ülkelerde ise bu hakkın kullanılmasına ilişkin düzenlemeler daha esneklerdir. Araştırma bulguları, bu esnekliğe rağmen, 5. Trafik hakkının uygulamada çok daha sıkı bir şekilde düzenlendiğini göstermektedir.

Daha önce de açıklandığı gibi, Türkiye'nin İHT anlaşmalarında “pazara giriş” boyutundaki tayin edilebilecek havayolu işletmesi sayısı en liberal olan bileşendir. Tablo-7'de de görüldüğü gibi sadece tek bir havayolu işletmesinin pazara girmesine izin verilen ülkeler; İrlanda, Litvanya ve Maltadır. Diğer ülke pazarlarına birden fazla havayolu işletmesinin girmesine olanak tanınmaktadır. Sıralanan ülkelerin ortak özellikleri olarak; coğrafi alanlarının küçüklüğü, bu ülkelerdeki Türk etnik nüfusun az olması ve hemen hepsinin nüfusunun görece az olması dikkat çekmektedir. Bu özellikler dikkate alındığında, Türkiye açısından bu pazarlardaki pazara giriş boyutunun sıkı olması çok önem taşımamaktadır. Bu ülkelerdeki talebi karşılamak üzere birer havayolu işletmesinin yeterli olacağı düşünülmektedir.

Tablo-12'de de görüldüğü gibi, kapasite boyutunda en sıkı düzenlemeler Danimarka, Hollanda, İsveç ve Norveç pazarlarındadır. Kapasite bu pazarlarda, ön belirleme yöntemi ile, otoriteler tarafından belirlenmektedir. Diğer yandan, Türkiye'nin bu ülkelere ait görüşme tutanakları incelendiğinde bu ülkeler ile daha liberal İHT anlaşmalarının imzalanmasının söz konusu olduğu anlaşılmaktadır. Kapasitenin tamamen serbest bir biçimde düzenlendiği pazarlar ise; Federal Almanya, İngiltere ve İsviçre'dir.

Tablo-12. Kapasite Boyutunun Ülkelere Göre Özellikleri

Kapasite Belirleme Yöntemi	
En Sıkı	En Liberal
Danimarka	F. Almanya
Hollanda	İngiltere
İsveç	İsviçre
Norveç	

Tablo-13’de fiyat tarifesi boyutunun havayolu yönetimini en çok etkileyecek alt bileşenlerin ülkelere göre durumu verilmiştir. Onaylama yöntemi açısından en liberal olanlar “çift taraflı itiraz” yönteminin tercih edildiği İsviçre ve Romanya pazarlarıdır. “Atayan ülke” yönteminin kullanıldığı İngiltere ile “başlangıç ülkesi” yönteminin kullanıldığı Almanya pazarları da oldukça liberal durumdadır. Diğer ülke pazarlarında sıkı bir düzenleme biçimi olan “çift taraflı onaylama” yöntemi kullanılmaktadır.

Tablo-13. Fiyat Tarifesi Boyutunun Ülkelere Göre Durumu

Fiyat Tarifesi Onaylama Yöntemi	Fiyat Tarifesi Belirleme Araçları	Fiyat Tarifesi Başvuru Süresi	
En Liberal	En Liberal	En Sıkı	En Liberal
İngiltere	İngiltere	Çek Cumhuriyeti	İngiltere
Romanya	İsviçre	Finlandiya	Romanya
İsviçre	Slovakya	Hollanda	İsviçre
F. Almanya		İrlanda	Avusturya
		İspanya	Bulgaristan
		Letonya	Estonya
		Litvanya	Federal Almanya
		Lüksemburg	Hrvatistan
		Portekiz	Macaristan
		Slovenya	Malta
			Slovakya

Fiyat tarifesi boyutunun “belirleme araçları” bileşeninde sadece İngiltere, İsviçre ve Slovakya pazarları liberal düzenlemelere sahiptir. Onaylama yöntemi liberal olan Romanya ve Almanya pazarlarında IATA tarife belirleme süreçlerinin kullanılmasının talep edilmesi çelişkili bir durum olarak değerlendirilmektedir. Fiyat tarifesi başvuru süresinin en sıkı ve en liberal olduğu pazarlar da Tablo-13’de verilmiştir.

Tüm boyutlar bütün olarak değerlendirilirse en liberal pazarların Federal Almanya, İsviçre ve İngiltere olduğu görülmektedir. Fiyat tarifesi boyutu genelde sıkı olarak düzenlenmektedir. Buna karşın, Topluluk

işletmeleri arasında maliyet liderliği stratejisinin hızla yayıldığı görölmektedir. Bu işletmelerin, uyguladıkları yönetsel strateji gereğince AB – Türkiye pazarında faaliyet gösterebilmesi mevcut fiyat tarifesi boyutunun liberal olmasına bağlıdır. Fakat mevcut pazarların 3 tanesi hariç diğerleri oldukça sıkı bir şekilde düzenlenmektedir. Diğer yandan, SHGM yetkilileri ile yapılan görüşmelerde fiyat tarifesi boyutunun sıkı düzenlenmesine rağmen gerçek hayat şartlarında uygulamaların görece liberal olduğu, TTHİ'lerden bir şikayet olmadıkça düşük fiyat politikalarına izin verildiği belirtilmektedir. Buna karşın taranan belgelerde, İtalya ve Macaristan pazarlarına girmek isteyen DMHİ'lerin düşük fiyat uygulamalarının Türk tarafını rahatsız ettiği de görölmüştür.

3.2. Gelişim Sürecinin Değerlendirilmesi

AB'ye tam üyelik müzakerelerinde Türkiye ile AB üyesi ölkeler arasındaki havayolu pazarlarına ilişkin ekonomik düzenlemelerin nasıl geliştiğinin bilinmesinde büyük fayda vardır. Bu sayede politika yapımcılar ve düzenleyiciler AB'ye tam üye olunduğunda TTHİ'leri tam olarak ne gibi şartların beklediğini daha iyi anlayabileceklerdir. Bu nedenle bu çalışmada sadece İHT anlaşmalarının mevcut durumu değil anlaşmanın ilk imzalandığı gündenden buyana gelişimin nasıl gerçekleştiği de incelenmiştir.

Chicago Anlaşmasını izleyen ilk yıllarda imzalanan bazı İHT anlaşmalarının 1970'li yıllarda yenilendiği görölmektedir. Bunlar; Belçika, Danimarka, Hollanda, İsveç ve Norveç anlaşmalarıdır. 2000'li yıllarda ise; Bulgaristan, Romanya, İngiltere ve İsviçre Anlaşmaları yenilenmiştir. 1940'lı yıllarda imzalanmış olan ilk İHT anlaşmalarında boyutların bazı bileşenlerinin belirsiz olduğu görölmektedir. Örneğin Fransa ile olan anlaşmada fiyat tarifelerinin nasıl belirleneceği, başvuru süreci ve onaylama yöntemi hiç açık değildir. Bu nedenle net olmayan hükümler içeren anlaşmaların günün koşullarına göre yenilenmesinde fayda görölmektedir.

Diğer yandan Çekoslovakya ile 1947'de imzalanan İHT Anlaşması Çekoslovakya'nın Çek Cumhuriyeti ve Slovakya olarak ikiye ayrılması sonucunda iptal edilerek yerine sözü edilen iki ölküyle ayrı anlaşmalar imzalanmıştır. Benzer bir süreç Yugoslavya'nın dağılmasıyla ortaya çıkmıştır.

Tablo-5'de İHT anlaşmalarına ilişkin yapılan görüşme adetleri ve bu görüşmelerin içerikleri özetlenmiştir. İHT anlaşmalarında düzenlenen boyutların zaman içinde değiştirilmesi, son derece dinamik olan havayolu taşımacılığı sektörü için, doğal bir bulgudur. Bununla birlikte, elde edilen veriler analiz edildiğinde Avusturya, Federal Almanya, Hollanda, İsviçre ve Bulgaristan gibi ölkelerle daha çok görüşme yapıldığı ortaya çıkmaktadır.

Bunun muhtemel nedenlerini araştırmak için görüşme tutanakları daha ayrıntılı incelendiğinde görüşmelere hep kapasite artırımı ve paylaşımının

konu olduğu görülmüştür. Ayrıca İHT ve MoU'lar tarifeli havayolu taşımacılığını düzenliyor olmasına rağmen bu görüşmelerde, tarifesiz havayolu taşımacılığının da kapasite boyutunda yoğun olarak müzakere edildiği görülmektedir. Bu bulgular; Avusturya, Federal Almanya, Hollanda ve İsviçre'de yaşayan Türk işçilerinin Türkiye pazarında yarattığı talebe işaret etmektedir. Ayrıca Türkiye yine bu ülkelerden önemli ölçüde yabancı ziyaretçi almaktadır. Bu talebin karşılanması için gerekli olan kapasitenin nasıl paylaşılacağı önemli bir müzakere konusu olmuştur.

Kapasite, sözü edilen pazarlarda yoğun bir biçimde müzakere konusu olmuştur fakat günümüzde bu ülkelerden Federal Almanya ve İsviçre'nin en liberal pazarlar olduğu dikkat çekicidir. Ayrıca elde edilen bulgular tarafların Türkiye-Avusturya pazarını da liberalleştirmek istediklerini göstermektedir.

Elde edilen bulgular kapasitenin diğer pazarlarda da ortak müzakere konusu olduğunu göstermektedir. Taraflar, tarife belirleme dönemlerinde ya da orta vadede kapasite artırımının ne kadar olacağı ve bunun havayolu işletmeleri arasında nasıl paylaşılacağına ilişkin bir araya gelmişlerdir. Bunun en önemli nedeninin sıkı kapasite düzenlemeleri olduğu düşünülmektedir. Nitekim, kapasite 14 İHT anlaşmasında önceden belirlenmekte ve otoritelerin onayı olmadan seferler başlatılmamaktadır.

Çalışmanın diğer bir bulgusu ilk yıllarda uçak tipinin önemli bir kapasite belirleyicisi olduğu fakat zamanla önemini kaybettiğidir. Uçak tipi, son yıllarda yapılan anlaşma ve görüşmelerde kapasite belirleyicisi olmaktan çıkartılmıştır. Bunun muhtemel nedeni kapasite boyutunu liberalleştirerek havayolu işletmelerine daha fazla esneklik sağlamaktır. Diğer bir etken, Türkiye Avrupa uçuşlarında kullanılacak uçak tiplerinin koltuk kapasitesinin birbirine yakın olması olabilir.

Ölçek boyutlarının zaman içinde gelişimi incelenirken elde edilen diğer bir bulgu pazara erişim noktalarının da görüşmelere yoğun bir biçimde konu olduğu ve zamanla artırıldığıdır. 2000'li yılların ortalarında yapılan müzakerelerde; Avusturya, Bulgaristan, Norveç, Finlandiya ve Hollanda'nın Türkiye'de daha çok pazara erişmek istediği (şehir çifti pazarına) görülmektedir. Bu talebin başlıca sebebinin sözü edilen ülkelerin yüzölçümlerinin Türkiye'ye göre çok daha küçük olmasıdır. Kendi ülkelerinde havayolu taşımacılığı talebi yaratan şehirlere mevcut İHT anlaşması zaten erişim olanağı sağlamaktadır. Bu durumda TTH'ler karşı taraf ülkelerindeki talep yaratması açısından önemli olan şehirlere hali hazırda erişim olanağı elde etmişlerdir. Bu durumda taraf ülkelerin Türkiye'de daha çok noktaya erişim hakkı istemelerinin kendileri açısından mantıklı olduğu düşünülmektedir. Çalışmanın diğer önemli bir bulgusu kendini avantajlı gören Türkiye'nin bu taleplerden hiçbirine sıcak bakmadığıdır.

Avrupa Birliği'ne Tam Üyelik Sürecinde Türkiye - Avrupa Birliği Havayolu Pazarındaki Ekonomik Düzenlemelerin Havayolu Yönetimine Etkisi Açısından İncelenmesi

İlk yapılan anlaşmaların zaman içinde nasıl değiştiği de cevaplanması gereken önemli bir araştırma sorusudur. Tablo-14'de de görüldüğü gibi, pazara erişim ve giriş boyutlarında 7 ülke anlaşmasında değişim olmuştur. Tablo-8'de görüldüğü üzere, bu değişimler 1990'lı yılların sonlarına kadar tamamen sıkı olan bu boyutu biraz daha liberal hale getirmiştir.

Tablo-14. Pazara Erişim ve Giriş Boyutlarındaki Değişimler

	İlk Anlaşma				Mevcut Durum			
	Erişim		Giriş		Erişim		Giriş	
	3-4. TH	5. TH	HİT	SYEK	3-4. TH	5. TH	HİT	SYEK
F. Almanya	S1	S1	L	S1	L	L	L	S1
İngiltere	S1	S2	L	S1	L	L	L	S1
İsviçre	S1	S1	L	S1	S2	S2	L	S2
Romanya	S1	S1	L	S1	S2	S1	L	S1
Çek Cumhuriyeti	S1	S1	S1	S1	S1	S1	L	S1
Finlandiya	S1	L	S1	S1	S1	L	L	S1
İspanya	S1	L	S1	S1	S1	L	L	S1

Değişim Almanya ve İngiltere'de pazara erişimi tamamen serbest hale getirmiştir. Almanya'da pazara erişim 1992-1997 yılları arasında kademeli olarak liberalleştirilmiştir. İngiltere pazarındaki liberalleşme 2000 yılında bir kerede gerçekleştirmiştir. Türkiye'nin İHT anlaşmalarında pazara erişim sadece bu iki ülke pazarlarında tamamen serbest durumdadır. Bu boyutlarda zaman içindeki en önemli değişimin İsviçre pazarında gerçekleştiği düşünülmektedir. Bunun nedeni İsviçre pazarındaki tüm bileşenlerin daha liberal bir hale gelmiş olması ve dünya genelinde bile en az liberalleşmeye uğrayan SYEK bileşeninin sadece bu anlaşmada değişime uğrayarak daha liberal bir duruma gelmiş olmasıdır. Bu değişim 2004 yılında bir kerede gerçekleştirilmiştir.

Diğer yandan Tablo-8'de görüldüğü gibi, 10 pazarda liberal olan 5. Trafik hakkının kullanılması gelişim süreci içinde 16 pazarda liberal bir hale getirilmiştir. Buna karşın tayin edilebilecek havayolu işletmesi sayısı bileşeninde önemli bir değişim olmamıştır.

Tablo-15'de kapasite ve fiyat tarifeleri boyutlarında gerçekleşen değişimler görünmektedir. Bu boyutlarda sadece 4 değişiklik ortaya çıkmıştır. Kapasite boyutunda Federal Almanya, İngiltere ve İsviçre'nin kapasite belirleme yöntemi tamamen liberal hale getirilmiştir. İspanya'nınki ise önce tamamen ilgili otoriteler tarafından belirlenirken 1990 yılında yapılan bir değişiklik ile havayolu işletmelerinin de belirleme sürecinde rol aldığı ön belirleme yöntemine dönüştürülmüştür.

Tablo-15. Kapasite ve Fiyat ve Tarifeleri Boyutlarındaki Değişimler

	Mevcut Durum							Mevcut Durum						
	K	Fiyat Tarifesi						K	Fiyat Tarifesi					
		1	2	3	4	5	6		1	2	3	4	5	6
F. Almanya	S2	S	S	S1	S	S3	S1	L	S	S	S1	S	S3	S2
İngiltere	S1	S	S	S1	S	?	S1	L	L	L	L	L	L	S2
İspanya	S1	S	S	S1	S	S1	S1	S2	S	S	S1	S	S1	S1
İsviçre	S1	S	S	S1	S	?	?	L	L	L	L	L	L	S3
Romanya	S2	S	S	S1	S	S3	S1	S2	S	L	S1	L	L	S3

Fiyat tarifeleri boyutundaki değişimler de Federal Almanya, İngiltere, İsviçre ve Romanya pazarlarında yaşanmıştır. En önemli bileşen değişimi onaylama yöntemindedir. İlk anlaşmalar en sıkı onay yöntemi olan “çift taraflı onaylama” yöntemi ile düzenlenmişken değişim sonucunda İsviçre ve Romanya’da “çift taraflı itiraz”, Federal Almanya’da “başlangıç ülkesi” ve İngiltere’de “tayin eden taraf” yöntemlerine geçilerek bu boyut önemli ölçüde liberalleştirilmiştir. Ayrıca İngiltere, İsviçre ve Romanya pazarlarında devletlerin fiyat tarifelerine itiraz edebilecekleri faktörler tanımlanmıştır.

3.3. Yatay Anlaşmanın Mevcut İHT’lerde Yaratacağı Değişimin Değerlendirilmesi

Almanya ve Belçika gibi ülkelerin ABD ile olan İHT anlaşmalarını liberalleştirip açık semalar yaklaşımını izlemeye başlaması AB Komisyonu’nu rahatsız etmiştir. Komisyon, üye ülkelerin ABD ile olan ülke çifti pazarlarını tek tek liberalleştirmeleri durumunda Topluluk pazarının zarar göreceğini düşünmüştür. Bu nedenle 1998 yılında Avrupa Topluluğu Adalet Divanına (ATAD) dava açarak bu durumu engellemek istemiştir (Doganis, 2006:53).

Durumu inceleyen ATAD, 5 Kasım 2002’de kararını vermiştir. Bu bağlamda ATAD, ABD ile imzalanan İHT anlaşmalarında, pazara giriş hakkını sadece taraf olan üye ülkenin tayin edebildiği işletmelerin kullanabilmesini ayrımcı bir uygulama olarak görmüş ve AB hukukuna aykırı bulmuştur (Doganis, 2006:53). ATAD kararına göre, ABD ile yapılan bu anlaşmalarda taraf olan üye ülkeler pazara erişim hakkını tüm Topluluk işletmelerinin adil bir şekilde kullanabilmesini sağlamalıdır. Çok geniş bir etki yaratan bu davanın sonucu, üye ülkeleri 3. taraflarla imzaladıkları tüm İHT anlaşmalarını değiştirmek zorunda bırakmıştır (Kassim vd., 2010:170-171). Komisyon, değişikliklerin her ülke tarafından tek tek ve ikili ya da “Yatay Anlaşma” adı verilen bir anlaşmanın imzalanması yoluyla çoklu yapılabileceğine hükmetmiştir (Sang-Eun Oh, 2005:37 ; Kassim vd., 2010:172). YA eski İHT anlaşmalarının yerine geçmeyecektir, sadece bunların pazara girişe ilişkin düzenlemesini ATAD kararı kapsamında AB

hukukuna uygun olacak şekilde tadil etmeyi amaçlamaktadır (Khee-Jin Tan, 2006:447).

Buna göre herhangi bir AB üyesi ülke, Türkiye ile imzaladığı İHT anlaşması çerçevesinde, kendi ülkesinde kurulu (established) bulunan bir havayolu işletmesini geçerli bir işletme ruhsatı olması ve sahipliğinin en az %50'si herhangi bir üye ülke vatandaşının sahipliğinde olması halinde tayin edebilecektir. Bu durumda, eğer kendisini tayin etmesini istediği bir üye ülkede kurulu olduğunu ispat eder ve mevcut İHT anlaşmasında tayin edilecek işletme sayısı sınırı yoksa bu havayolu işletmesi tayin eden ülke ile Türkiye arasındaki havayolu pazarına rahatlıkla girebilecektir. Eğer havayolu işletmesi, tayin edecek üye ülkede kurulu ise sahipliğin hangi üye ülke vatandaşlarında olduğu sorgulanmamaktadır. Örneğin Almanya'da Fransızların ya da İspanyolların kurduğu bir havayolu işletmesi Almanya-Türkiye arasındaki pazara erişim olanaklarından sanki bir Alman havayolu işletmesiymiş gibi yararlanabilecektir.

Tablo-6'da görüldüğü gibi, YA imzalandığında 26 ülke ile Türkiye arasındaki pazarda sahipliği ve etkin kontrolü başka üye ülke vatandaşlarında olan havayolu işletmelerinin tayin edilmesi mümkün olacaktır. Bu durum Türkiye'de faaliyet gösteren sınırlı sayıda ruhsatlı havayolu işletmesine karşı çok daha fazla sayıda topluluk işletmesinin varlığı anlamına gelmektedir. Bu değişim, sadece İsviçre pazarında liberal olan SYEK bileşenini tek bir adımda ve tek taraflı olarak liberalleştirecektir.

Sözü edilen durum sonucunda TTHİ'lerin bazı pazarlarda şimdikinden daha fazla topluluk işletmesi ile rekabet etmek zorunda kalacağı tahmin edilmektedir. Ayrıca Topluluk işletmelerinin birleşme ve satın alma stratejilerini kullanmaları önündeki engel de kalkmış olacaktır.

4. TÜRK TESCİLLİ HAVAYOLU İŞLETMELERİNİN GÖRÜŞLERİ

Bu çalışmada öncelikle, daha önceden geliştirilen bir ölçek aracılığıyla, Türkiye'nin Avrupa'daki ülkelerle arasındaki pazarı düzenleyen İHT anlaşmaları değerlendirilmiş, ilk ve mevcut durumları ortaya konmuş ve değişim eğilimleri incelenmiştir. Çalışmanın ikinci aşamasında ise Avrupa'daki ülkelere tarifeli sefer düzenleyen TTHİ'lerin görüşlerine başvurulmuş ve elde edilen veriler yorumlanmıştır. Yarı yapılandırılmış görüşmede yöneltilen sorular ve elde edilen yanıtlar aşağıda verilmiştir.

4.1. Pazarın Mevcut Durumu ve Beklentiler

TÖSHİD ve TTHİ'lerin pazarın mevcut durumu ve AB'ye tam üyelik süreci perspektifinde beklentilerinin ne yönde olduğu aşağıda verilen 8 soru ile anlaşılmaya çalışılmıştır.

Soru-1. İHT Anlaşmalarının daha liberal ya da daha sıkı hale getirilmesi konusundaki beklentileriniz nelerdir?

- Erişilecek noktaların sayısı (3 ve 4. Trafik hakları), 5. trafik hakkı, çoklu tayin sayısı, sahiplik ve yönetimde etkin kontrol düzenlemesi, kapasitenin havayolu işletmelerinin diğer havayolu işletmeleri ile görüşmeksizin kendileri tarafından pazar şartlarında tamamen serbestçe belirlenmesi, kapasitenin otoriteden bağımsız bir şekilde belirlenmesi, fiyatta çift taraflı onaylama, başlangıç ülkesi, tayin eden taraf, çift taraflı itiraz, ya da tamamen serbest fiyatlama.

Soru-2. İHT Anlaşmalarının liberalleşmesi (ya da sıkı hale getirilmesi) konusunda bu beklentilerinizin sebepleri nelerdir?

Soru-3. Hangi ülke çifti pazarlarında daha fazla liberalleşme istiyorsunuz? Neden?

Soru-4. Geçmişte daha liberal hale getirilen İHT anlaşmalarından ne gibi faydalar elde edildi?

Soru-5. Hangi ülkelerde 5. Trafik hakkı istiyorsunuz? Neden istiyorsunuz?

Soru-6. Bugüne kadar liberalleşen ülke çifti pazarlarında bu liberalleşmeyi hangi taraf neden istemiştir?

- Örneğin önemli şekilde liberalleşen Almanya, İngiltere ve İsviçre pazarlarında hangi taraf pazarın liberalleşmesini neden istemiştir? Bu liberalleşen pazarlarda etnik trafik ve turizm talebinin değişimdeki etkisi nedir?

Soru-7. Sizce Uluslararası Türk Havayolu Taşımacılığı Pazarında, İHT anlaşmaları kapsamında, bugüne değin yaşanan önemli gelişmeler (kilometre taşları) hangileridir? Sizce bu önemli gelişmelerin sebepleri nelerdir? Sizce bu gelişmelerin etkileri neler olmuştur?

Soru-8. Sizce, Türkiye'nin İHT politikalarının belirlenmesinde THY politikalarının rolü nedir?

Bu 8 soru kapsamında elde edilen bulgular, tüm özel sektörü temsil eden sivil toplum kuruluşu TÖSHİD'in ve TTHİ'lerin Avrupa pazarında tüm boyut ve bileşenlerde daha çok liberalleşmeden yana olduğunu göstermektedir. Bununla birlikte TÖSHİD, Mart 2011'de parafe edilmiş olan

YA'nın imzalanmasını liberalleşme politikası için önemli bir tehdit olarak görmektedir.

YA yürürlüğe girdikten sonra, pazara giriş daha çok liberalleştirilirse (tayin edilecek işletme sayısının sınırsız olması) herhangi bir topluluk işletmesinin daha önce giremediği pazarlara girmesi mümkün hale gelecektir. Kapasite, pazara girişin liberal olduğu pazarlarda serbestleştirilirse topluluk işletmelerinin pazarı domine etme olasılıkları artacaktır. Çünkü Topluluk işletmeleri bu sayede güçlü uçuş ağ yapılarını ve uçuş sıklığını rekabet stratejisi olarak rahatlıkla kullanabileceklerdir. Pazara girişin liberal olduğu pazarlarda pazara erişim daha çok liberalleştirilirse bu sefer topluluk işletmeleri uçuş ağlarını daha da büyütebilecek ve rekabetçi bir üstünlük kazanacaklardır. Bu da onların lehine hizmet kalitesini, talebi ve gelirleri artıracaktır. YA'dan sonra pazara girişin liberal olduğu pazarlarda fiyat tamamen liberalleştirilirse bu sefer pazara yeni girecek Topluluk işletmeleri rahatlıkla maliyet liderliği stratejisini izleyebileceklerdir. Nitekim TÖSHİD ve TTHİ'ler Türkiye'nin maliyet avantajlarını bilmelerine rağmen rekabette en çok Avrupalı DMHİ'lerden çekinmektedirler.

Görüşmeler sırasında elde edilen önemli bir bulgu, İHT anlaşmalarındaki fiyat boyutu nasıl düzenlenirse düzenlensin uygulamada fiyatın son derece serbest olduğudur. Bu nedenle DMHİ'lerin liberalleşen pazarlara girip stratejilerini uygulamalarının önünde bir engel bulunmamaktadır.

YA'nın doğuracağı olumsuzluklar bir kenara bırakılırsa, TÖSHİD ve TTHİ'lerin en çok liberalleştirilmesini istedikleri boyut kapasite ve pazara erişimdir. Kapasitenin mümkünse sınırsız olması ve söz konusu havayolu işletmesinin kendisi tarafından istenildiği gibi ve esnek bir şekilde belirlenebilmesi istenmektedir. Bunun iki önemli nedeni vardır. Birincisi, araştırma kapsamındaki TTHİ'ler Avrupa'da büyümek istemektedirler ve başta maliyet avantajı olmak üzere bunun gerçekleştirecek her türlü potansiyele sahip olduklarını düşünmektedirler. Fakat mevcut kapasite düzenlemeleri buna izin vermemektedir. İkincisi uçuş sıklığını artırmanın çok önemli bir talep belirleyicisi olduğuna inanmalarındır. Hizmetin tarife temelli bileşeninde kaliteyi artırabilmek, bu sayede iş amaçlı yolcuları kazanabilmek, bunların bağlılığını artırabilmek, pazarı tanıyabilmek ve ek talep yaratabilmek için haftada en az 7 gün ve günde 4 frekansa ihtiyaç duydukları belirtilmektedir.

Kapasite boyutunda liberalleşmenin en fazla istendiği ülkeler; Polonya, Romanya Macaristan ve Hırvatistan olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu tür küçük Doğu Avrupa ülkelerinde Devlet adına ekonomik düzenlemelerden sorumlu olan otoriteler politikalarını eski bayrak taşıyıcısı havayolu işletmeleriyle birlikte belirlemektedirler. Havayolu işletmelerinin, bu gibi

durumlarda, genellikle düzenleyici otoritelere göre çok daha tutucu olduğu belirtilmektedir.

Pazara erişim boyutunda ise, Doğu Avrupa ülkelerinde 3 ve 4. Trafik haklarının serbestleştirilmesi beklenmektedir. Diğer yandan, 10 yıl öncesine kadar tutucu olan Almanya, İtalya, Fransa, İspanya ve Yunanistan gibi ülkeler hem kapasite hem de geçici pazara erişim noktalarının verilmesinde bugün daha esnek davranmaktadırlar. TTHİ'ler bu fırsatları kullanarak söz konusu pazarlarda büyümektedirler. Fakat özellikle THY, İtalya (Torino, Napoli, Genova), Fransa (Toulouse), İspanya (Valensiya, Malaga, Bilbao) ve Yunanistan'ın (Selanik) artırdığı pazara erişim noktalarının geçici değil kalıcı olmasını istemektedir. Bunlar İHT Anlaşması değiştirilerek kalıcı hale getirilmezse gelecek yıllarda devam etmesi kesin olmayacağından işletmelerin ağ stratejilerinde belirsizlik yaratabilir.

THY STAR üyesi olup stratejik işbirliğine girdikten sonra küresel bir işletme olma konusunda büyük avantaj elde etmiştir. Bu sayede Türkiye ile hiç ilgisi olmayan yolcular İstanbul'a getirilip buradan asıl gitmek istedikleri yerlere transfer edilmektedirler. THY bu tür yolcuların payını ve dolayısıyla gelirlerini artırmayı hedeflemektedir. THY'nin uçuş ağı ne kadar büyük ve geniş olursa bu stratejisi o kadar başarılı olacaktır. THY'nin Avrupa'daki uçuş ağının büyük olduğu düşünülmektedir. Fakat THY talep olduğu halde uçuş ağına dahil edemediği noktalar için de pazara erişim liberalleşmesi istemektedir. Bu sayede, uçuş ağının büyümesine bağlı olarak, dünyanın çeşitli bölgelerinden daha çok transit yolcu talebi yaratabilecektir.

Özel TTHİ'ler, pazara girişte tayin bileşenin liberalleştirilmesini kendileri için büyük bir avantaj olarak görmektedir. Zira ancak bu sayede pazara girebilmişlerdir. Ters durumda pazara erişim hakkını Türkiye adına sadece THY kullanacaktır. Pazara girişin liberalleştirilmesi Pegasus ve SunExpress havayolu işletmelerinin stratejilerini değiştirebilmelerinde büyük rol oynamıştır. Yıllarca charter taşımacılığı yapan bu iki işletme THY'nin Türkiye – Avrupa pazarında 2000'li yılların ortalarına kadar süren tekeline kırmışlardır.

Ne THY ne de özel TTHİ'ler Avrupa pazarında 5. Trafik hakkının elde edilmesi konusunda istekli değillerdir. Fakat tümü, YA'nın imzalanması halinde topluluk işletmelerinin 5, 6 ve 7. Trafik haklarını tek taraflı ve adil olmayacak şekilde kullanacaklarından çekinmektedirler.

Diğer bir bulgu, TTHİ'lerin pazarın çok taraflı yerine ikili olarak liberalleştirilmesini istedikleridir. Çünkü her ülkenin talep yaratma potansiyeli ve pazarlık gücü farklıdır. Çok taraflı bir liberalleşmede Türkiye'ye çok şey kazandırmayacak ülkeler hak ettiklerinden fazlasını alabilirler. Oysa anlaşmalar ikili olarak liberalleştirilirse pazarlık duruma göre yapılacağından Türkiye ve TTHİ'ler daha kazançlı çıkabilirler.

Eğer pazara erişim çok taraflı olarak liberalleştirilirse, Türkiye'nin pazara erişim sağlayacağı değer yaratacak nokta sayısının çok daha fazla olacağı belirtilmektedir. Nitekim günümüzde pek çok Avrupa ülkesi; Antalya, İzmir, Bodrum ve Dalaman'a tam erişim talep etmektedir. Bu noktalar tam erişime açıldığında özellikle yaz dönemlerinde, Topluluk DMHİ'lerinin pazara gireceğine kesin gözüyle bakılmaktadır. Karşılığında Almanya, İngiltere, Fransa ve İspanya gibi yüzölçümü büyük olanların haricinde Türkiye'nin diğerlerinden pazara erişim olarak ne elde edeceği tartışma konusudur.

Türkiye – Avrupa Pazarında liberalleşmeyi genellikle güçlü ekonomisi ve havayolu işletmeleri olan ülkelerin tercih ettiği, diğerlerinin liberalleşmede geri durdukları ortaya çıkmaktadır. TÖSHİD ve TTHİ'lere göre liberalleşmeyi iten en önemli faktörler; ekonomik ve turizm etkileşimin fazla olması olarak görülmektedir. Diğer yandan özellikle Almanya, İsviçre ve Belçika'da olduğu gibi, Türk etnik nüfus varlığı da önemli bir belirleyici olmaktadır.

TÖSHİD ve özel TTHİ'ler Türkiye'nin İHT politikalarının belirlenmesinde THY'nin önemli bir rol oynadığını düşünmektedirler. Hatta TÖSHİD bazı pazarların çoklu tayine izin vermesine rağmen SHGM'nin özel sektör işletmelerini tayin etmekten kaçındığını iddia etmektedir. Bu durum THY'ye rekabet üstünlüğü sağlayacaktır. Buna karşın THY yetkilileri sözü edilen etkinin giderek azaldığını belirtmektedirler.

TTHİ'ler kilometre taşı olarak; tekli tayinlerin çoklu tayine çevrilmesini, ABD ile açık semalar anlaşması imzalanmasını, Almanya pazarının liberal hale getirilmesini ve YA'nın parafe edilmesini görmektedir. Ayrıca İHT anlaşmalarının kod paylaşımını mümkün hale getirecek şekilde değiştirilmesi de önemli bir gelişme olarak değerlendirilmektedir. Bu sayede THY'nin STAR stratejik işbirliğine girmesi mümkün olabilmıştır.

4.2. AB'ye Uyum Sürecinin Değerlendirilmesi

TTHİ'lerin AB'ye uyum süreci ve Ulaştırma Bakanlığı politikalarına dönük değerlendirilmelerini alabilmek için aşağıda verilen iki soru kullanılmıştır.

Soru-7. AB'ye tam üyelik sürecinde, İHT anlaşmalarında nasıl bir değerışimi tercih ediyorsunuz?

- Daha liberal mi olmasını (Tüm boyutlarda mı yoksa bazılarında mı?), aynı durumun korunmasını mı yoksa daha sıkı düzenlemelerin mi (Tüm boyutlarda mı yoksa bazılarında mı?) olmasını istersiniz? Neden?

Soru-8. Ulaştırma Bakanlığı'nın uluslararası havayolu taşımacılığı politikalarını nasıl değerlendiriyorsunuz?

TÖSHİD ve tüm TTHİ'ler AB'ye tam üyelik sürecinde öncelikle YA'nın olumsuz etkilerine dikkat çekmektedirler. Fakat araştırma kapsamında elde edilen bulgular Türkiye'nin bu anlaşmayı imzalayacağını göstermektedir. TÖSHİD ve TTHİ'ler daha çok liberalleşme isteği ile daha liberal bir ortamda YA'nın yaratacağı dezavantajlar arasında sıkışıp kalmış durumdadır. YA'nın yaratacağından korkulan olumsuz etkiler pazarın liberalleşmesini isteyen TTHİ'leri zor durumda bıraksa da genel yaklaşım AB'ye tam üyelik sürecinde daha fazla liberalleşme yönündedir. Sonuç olarak Türkiye'nin, YA parafe edilmiş bile olsa, bu konudaki müzakere sürecini tekrar gözden geçirmesinde fayda görülmektedir. Diğer yandan TTHİ'ler AB'ye tam uyum süreci içinde özellikle kapasitenin bir an önce liberalleştirilmesini talep etmektedir.

Bu çalışmada dış hatlarla ilgili değerlendirmeler talep edilmiş olmasına rağmen TTHİ'ler 2003 yılındaki iç hatlar serbestleşmesini 1983 yılından buyana Türk Havayolu Taşımacılığı Sektöründe uygulanan en doğru ve etkili politika olarak değerlendirmektedirler. Bu gelişmenin özel TTHİ'lerin dış hatlar tarifeli pazarına bakışını değiştirdiğini vurgulayan özel TTHİ'lere göre, iç hatlar serbestleşmesi stratejilerini değiştirerek charter taşımacılıktan tarifeli taşımacılığa geçmelerinde önemli rol oynamıştır. İç hatlarda hızla büyüyen özel TTHİ'ler elde ettikleri başarı ve tarifeli taşımacılık için kazandıkları altyapı ile dış hatlar tarifeli pazarlarına yönelmişlerdir.

Bununla birlikte, Ulaştırma Bakanlığı'nın dış hatlar pazarında benzer derinlikte bir liberalleşme politikasını uygulayamadığı belirtilmektedir. Bunun en önemli sebebinin YA'nın müzakere süreci olduğu düşünülmektedir. Çünkü AB Komisyonu, YA imzalanmadan, üye ülkelerin Türkiye olan İHT anlaşmalarını değiştirmelerine izin vermemiştir. Sonuç olarak SHGM, İngiltere ve Avusturya örneğinde olduğu gibi, İHT anlaşmalarını liberalleştirmek için masaya oturmak istemiş fakat söz konusu ülkeler Komisyon'un itirazını göstererek masaya oturmamışlardır. Buna karşın; Orta Doğu, Rusya ve Türki Cumhuriyetleri için izlenen liberal politikalar sonuç vermiştir.

5. SONUÇ VE ÖNERİLER

AB'ye tam üye olma sürecindeki Türkiye'nin Avrupa havayolu pazarındaki ekonomik düzenlemeleri incelediğinde tek serbest düzenlemenin pazara girişte tayin edilecek havayolu işletmesi sayısı olduğu görülmektedir. İrlanda, Litvanya ve Malta dışındaki tüm ülkelerde çoklu tayin söz konusudur. Bu bileşenle ilgili, AB'ye tam üye olduğunda, 3 ülke dışında bir değişim olmayacaktır. Buna karşın, YA'nın tam üyelikten önce

imzalanması halinde mevcut liberal durum YA'nın TTHİ'lere karşı olumsuz etkilerini artırabilecektir.

Tayin edilecek işletme sayısının liberalleşmesindeki en önemli etkenin TTHİ'lerin talepleri olduğu düşünölmektedir. Önceleri hem dış hem de iç hatlarda tekel olan THY için tekli tayin durumu yeterli olmuştur. Fakat günümüzde Pegasus ve SunExpress havayolu işletmeleri, stratejilerini değiştirerek, Avrupa'da tarifeli taşımacılığa geçmişlerdir.

Avrupa pazarında görece liberal olan diğer bir boyut ise fiyattır. Aslında kağıt üzerindeki mevcut durum incelendiğinde fiyatın çok sıkı bir şekilde düzenlendiği görülür. Fakat görüşmelerden elde edilen bulgular fiyatın uygulamada son derece serbest olduğunu göstermektedir. Nitekim maliyet liderliği stratejisini izleyen Pegasus, Easy Jet ve Germanwings Türkiye – Avrupa pazarında rahatlıkla faaliyet göstermektedir. Dolayısıyla AB'ye tam üyelik gerçekleştiğinde bu boyutta da herhangi bir değişim beklenmemektedir.

Türkiye Avrupa pazarında en sıkı düzenlemeler pazara girişteki SYEK bileşeninde ortaya çıkmıştır. İsviçre dışındaki tüm ölkelerde bu bileşen son derece sıkı bir düzenleme altındadır. Dolayısıyla AB'ye tam üyelikte bu bileşenle ilgili radikal bir değişim olacaktır. AB üyesi devletlerin vatandaşı olan herkes Türkiye'nin iç hatlarında bile faaliyet gösteren bir işletmenin %100 sahibi olabilecektir. Diğer bir bulgu, bu kadar sıkı bir düzenleme altında olan SYEK bileşeninin YA imzalandığında sadece Topluluk işletmeleri lehine daha liberal hale geleceğidir.

SYEK kadar olmasa da sıkı bir şekilde düzenlenmiş olan diğer bir boyut kapasitedir. Kapasite belirleme yöntemi açısından anlaşmaların yarısı çok sıkı durumdadır. Bu da kapasite artışının her şehir çifti pazarı için çok önceden tek tek müzakere edilmesini gerektirmektedir. Ayrıca, taraf ölkelerin kapasite artış taleplerini genellikle çok sıkı müzakere ettikleri görölmektedir. Nitekim sıkı kapasite düzenlemeleri TTHİ'lerin en çok şikayet ettikleri konudur. AB'ye tam üyelik sonucunda kapasite boyutunda da önemli bir değişim beklenmektedir. Bununla birlikte, kapasite düzenlemelerinin liberalleştirilmesi TTHİ'lerin en çok istediği durumdur.

Pazara erişim boyutunun kapasiteye göre daha liberal özellikler taşıdığı görölmüştür. Kağıt üzerindeki duruma bakıldığında; Almanya, İngiltere, İsviçre ve Romanya dışındaki ölkeler çifti pazarlarının tamamında bu boyutun sıkı bir şekilde düzenlendiği görölmektedir. Fakat Fransa, İtalya ve İspanya gibi yüzölçümü büyük, nüfusu kalabalık olan ölkelerden geçici de olsa fazladan pazara erişim noktaları elde edilmiştir. Görece küçük olan diğer ölkelerde talep edilen pazara erişim noktaları halihazırda elde edilmiş durumdadır. AB'ye tam üyelik pazara erişim boyutunda Türkiye aleyhine bir

durum yaratabilir. Görece küçük olan ülkeler kendi ülkelerindeki birkaç erişim noktasına karşılık Türkiye’den daha çok noktaya erişir hale gelecektir.

TTHİ’ler ile yapılan görüşmelerde elde edilen bulgular, AB’ye tam üye olduğunda rekabetin daha çok artacağı sonucunu doğurmaktadır. Bunun, pazara girişin önündeki engellerin tamamen kalkmasına bağlı olarak pazara daha çok havayolu işletmesinin girmesi, pazara yeni gireceklerin çoğunun DMHI’ler olması, Türkiye’deki belli başlı cazibe yerlerinin erişime açılması ve kapasitenin esnek şekilde belirlenmesinden kaynaklanacağı öngörülmektedir.

Bu açıklamalar ışığı altında YA’nın imzalanmasının AB’ye uyum sürecine paralel olarak ötelenmesinde, tam üyelik sürecinde liberalleştirilecek boyutların çoklu değil ikili olarak yapılmasında, kapasite düzenlemelerinin bir an önce daha esnek hale getirilmesinde büyük fayda görülmektedir. Pazara erişim boyutunda yüzölçümü ve nüfusu fazla olan ülkeler arasında daha fazla liberalleştirme faydalı olacaktır. Fakat görece nüfusu az, yüzölçümü küçük olan ülkelerde daha fazla liberalleştirmeye gidilmemesinde fayda görülmektedir. Her ne kadar fiyat düzenlemeleri uygulamada liberal de olsa uygulamanın kalıcı olarak İHT anlaşmalarına yansıtılmasında fayda görülmektedir.

KAYNAKÇA

- BELOBABA, P., ODonI, A. ve BARNHART, C. (2009), *The Global Airline Industry*, West Sussex: John Wiley & Sons.
- CHANG, Y.C, WILLIAMS, G. ve Hsu, C.J., (2004), The Evolution of Airline Ownership and Control Provisions, *Journal of Air Transport Management*, 10(3), 161–172.
- DOGANIS, R. (2006), *The Airline Business*, 2. Basım, London: Routledge.
- GEREDE, E. (2011), Türkiye’nin İkili Havayolu Taşımacılığı Anlaşmalarının Havayolu Yönetimine Etkileri Açısından Değerlendirilmesine Yönelik Bir Ölçek Önerisi, *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 11(3), 29-50.
- HAANAPPEL, P.P.C. (2001), Airline Ownership and Control and Some Related Matters, *Air&Space Law*, 6(2), 90-103.
- ICAO, (2004), *Manual on the Regulation of International Air Transport*, 2. Basım, Doc. 9626.
- KASSIM, H. ve STEVENS, H. (2010), *Air Transport and the European Union Europeanization and its Limits*, New York: Palgrave Macmillan.

- KHEE-JIN TAN, A. (2006), Liberalizing Aviation in the Asia-Pacific Region: The Impact of the EU Horizontal Mandate, *Air&Space Law*, 31(6), 432-454.
- ÖZSOY, G. (2010), Türk Havayolu İşletmelerinin 2003 İç Hat Serbestleşmesine Verdikleri Stratejik Tepkiler, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sivil Havacılık Yönetimi Anabilim Dalı, Eskişehir.
- SANG-EUN OH, Julianne (2005), The EU Horizontal Agreements: Background and Consequences of an Airpolitical Novum, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, McGill University Faculty of Law, Institute of Air And Space Law, Montreal.
- SHETH, Jagdish N., ALLVINE, Fred C., USLAY, Can ve DIXIT, A. (2007), *Deregulation and Competition: Lessons from the Airline Industry*, New Delhi: Response Boks.
- WENSVEEN, John G. (2007), *Air Transportation: A Management Perspective*, 6. Basım, Aldershot: Ashgate Publishing Limited.