

DEREGÜLASYON VE EKONOMİK ETKİLERİ: ABD VE TÜRKİYE HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI DENEYİMİ ÜZERİNE BİR İNCELEME



Kafkas Üniversitesi
İktisadi ve İdari Bilimler
Fakültesi
KAÜİBFD
Cilt, 10, Sayı 19, 2019
ISSN: 1309 – 4289
E – ISSN: 2149-9136

Makale Gönderim Tarihi: 26.12.2018

Yayına Kabul Tarihi: 27.03.2019

Ayşe Meral UZUN
Doç. Dr. Akdeniz Üniversitesi,
İktisadi ve İdari Bilimler
Fakültesi
aysemeraluzun@akdeniz.edu.tr
ORCID ID: 0000-0002-8787-
8240

ÖZ | Bu çalışma, ABD ve Türkiye’de havayolu sektöründe yaşanan deregülasyon sürecinin sonuçlarından hareketle, ekonomik regülasyonların etkinsizliğine ve iktisadi hayatı düzene sokmak için getirilen kuralların çoğu zaman beklentilerin aksine sonuçlar ürettiğine vurgu yapmaktadır. Çalışmada ABD ve Türkiye’de havayolu deregülasyonu sayesinde tüketicilerin, çalışanların ve sektörün önemli yararlar elde ettiği gösterilmektedir. Her iki ülkede de havayolu taşımacılığının serbestleşmesinden sonra sektörün büyüdüğü, bilet fiyatlarının düştüğü, yolcu kapasitesinin arttığı ve uçuş iptallerinin ve bekleme sürelerinin azaldığı görülmüştür.

Anahtar Kelimeler: Deregülasyon, regülasyon, havayolu taşımacılığı

JEL Kodu: L43, L51, L98

Alanı: İktisat

Türü: Araştırma

DOI:10.9775/kauibfd.2019.019

Atıfta bulunmak için: Uzun, A., M. (2019). Deregülasyon ve ekonomik etkileri: ABD ve Türkiye havayolu taşımacılığı deneyimi üzerine bir inceleme. *KAÜİBFD*, 10(19), 476-491.

DEREGULATION AND ITS IMPACTS: A STUDY ON AIRLINE TRANSPORT EXPERIENCE OF THE UNITED STATES AND TURKEY



Kafkas University
Economics and Administrative
Sciences Faculty
KAUJEASF
Vol. 10, Issue 19, 2019
ISSN: 1309 – 4289
E – ISSN: 2149-9136

Article Submission Date: 26.12.2018 Accepted Date: 27.03.2019

Ayşe Meral UZUN
Associate Prof. Akdeniz
University, Faculty of
Economic and
Administrative Sciences,
aysemeraluzun@akdeniz.edu.tr
ORCID ID: 0000-0002-
8787-8240

ABSTRACT | This study emphasizes that the economic regulations are not effective and the rules introduced to regulate economic life frequently produce results contrary to expectations, with reference to the results of the deregulation process of the airline industry in the United States and Turkey. In the study, it has shown that consumers, employees and the industry in general has achieved significant benefits thanks to airline deregulation in the US and Turkey. It has been seen that the sector grew, ticket prices fell, passenger capacity increased, and flight cancellations and waiting times decreased after the liberalization of air transport in both countries.

Keywords: *Deregulation, regulation, air transport.*

Jel codes: *L43, L51, L98*

Scope: *Economics*

Type: *Research*

Cite this Paper: Uzun, A., M. (2019). Deregulation and its impacts: a study on airline transport experience of the United States and Turkey. *KAUJEASF*, 10(19), 476-491.

1. GİRİŞ

Son yüzyıl içerisinde iktisadi hayata yönelik devlet düzenlemelerine aşırı rağbet olduğu, ABD dâhil olmak üzere pek çok ülkede çok sayıda düzenleyici ve denetleyici kuruluşlar ortaya çıktığı bilinmektedir. Piyasa başarısızlıklarının temel geçerlilik gerekçesi olarak kullanıldığı hükümet düzenlemeleri konusunda, lehte ve aleyhte çok çeşitli fikirlerin mevcut olduğu da bilinmektedir. Genel bir yaklaşım olarak regülasyonlar, onlardan menfaat sağlayan gruplar tarafından etkili şekilde desteklenmektedir. Ancak hükümet düzenlemelerinin tüm toplum adına ekonomik etkinliği artırdığı durumlar nadir karşılaşılabilecek, çok sınırlı bir alana sahip gözükmektedir.

Yakın geçmişte regülasyonların pek çok ülkede ekonomik verimsizliği artırması, bu tür düzenlemelerin kaldırılmasına yönelik çağrılarını artırmıştır. Kapsamlı regülasyonların mevcut olduğu neredeyse her alanda bazı olumlu kazanımlar olsa bile, genel anlamda üretim maliyetleri ve fiyatlar artmakta, hizmet kalitesi düşmektedir. Böylelikle bu tür düzenlemelerin kaldırılması anlamında deregülasyon çağrılarının artması, hükümetleri bu tür kanunlar çıkarmaya sevk etmiştir. Deregülasyonların çeşitli sektörlerde ne tür sonuçlar ürettiği konusunda çalışmalar sürmektedir; konunun olumlu ve olumsuz yönleri hakkında bulgular ortaya konmaktadır. Ülkemizde pek çok sektörde regülasyonlar önemini korurken, deregülasyon sürecinin yaşandığı sektörlerdeki gelişmeler konusunda yeteri kadar inceleme bulunmamaktadır. Regülasyonların olumsuzlukları ve piyasaları serbestleştirmenin getirdiği faydalar, Batılı ülkelerde daha somut ve ampirik delillerle ortaya konmuş gözükmektedir. Dolayısıyla ABD başta olmak üzere, Batıda hükümetin ekonominin işleyişi üzerine getirdiği kısıtlamaların kaldırılmasına dair talepler daha güçlü şekilde dile getirilebilmektedir. Türkiye’de ise bu tür taleplerin hala çok zayıf kaldığı gayet açıktır. Bu çalışma ekonomik sınırlamaların gevşetilmesinin sonuçları konusunda nispeten zengin verilerin bulunduğu havayolu taşımacılığını iki ülke (ABD ve Türkiye) tecrübesinden hareketle incelemektedir. Temel amaç, Türkiye’de önemi yeteri kadar anlaşılabilen ekonomik serbestleşmenin faydalı yönlerini iki tecrübe üzerinden yeniden vurgulamaktır. Regülasyonların işlevsizliği ve ekonomik serbestleşmenin faydalarının teorik ve ampirik delillerle ortaya konması, eğitim ve sağlık başta olmak diğer sektörlerdeki düzenlemelerin sorgulanmasına katkıda bulunabilir.

2. REGÜLASYONLARIN GEREKÇELERİ

Bazı iktisatçılar hükümet düzenlemelerine olan ihtiyacı dile getirirken, bir dizi faktörü gerekçe olarak öne sürerler. Bu konuyu değerlendirirken en başta şunu söylemek yerinde olur: rekabetçi ve sürdürülebilir büyümeye dayalı nitelikli ve etkin bir ekonomik yapı için bazı hükümet düzenlemelerine ihtiyaç olduğu açıktır. İktisatçıların ekonomik hayatın genel çerçevesini tanzim eden hükümet düzenlemelerine ihtiyaç olduğu konusunda pek bir anlaşmazlığı yoktur; esas sorun tüketiciyi, çalışanı ya da bazı sektörleri koruma adına getirilen özel bir takım düzenlemelerdir ki, bunların gerekçeleri konusunda tartışmalar bulunmaktadır.

Regülasyonlara bir gerekçe, bu makalenin de konusunu oluşturan havayolu sektöründe olduğu gibi, bazı kesimlerde doğal tekeller oluşma eğilimi nedeniyle tüketicileri koruma adına düzenlemeler yapılması gerektiği yönündedir. Diğer bir deyimle, bazı sektörlerde ağ etkileri ve ölçek ekonomilerinin etkin rekabet ortamını kısıtlayacak şekilde doğal tekel ortamı yaratabildikleri belirtilmektedir. Mesela İngiltere’de ekonomik regülasyonların bu gerekçeye dayalı olarak, tüketicinin çıkarlarını koruma ve etkin rekabeti teşvik etmeyi belirttiştir (<https://assets.publishing.service.gov.uk/>).

Regülasyonların teorik çerçevesi genellikle kamu çıkarı yaklaşımına bağlanmaktadır. Tekel ve dışsallıkların yarattığı problemler nedeniyle engellenmemiş piyasaların başarısız olduğu ve hükümetlerin regülasyon yoluyla bu sorunları gidermesi gerektiği öne sürülmektedir. Bu mantıktan hareketle hükümetlerin doğal tekellerin aşırı fiyatlandırma yapmasına engel olacak, kirlilik vs. sorunları engelleyen güvenlik standartları getirecek, işverenin çalışan üzerinde monopson gücünü kullanmasına engel olacak ve yatırımcıların aldatılmasını önleyecek şekilde düzenlemeler yapılması gerektiği vurgulanmaktadır (Shleifer, 2005, s.440). İktisatçı A. C. Pigou’nun başlattığı bu düşünce çizgisi 1960’lı yıllardan sonra Ronald Coase ve ardından Şikago okulunun eleştirilerine muhatap olmuştur. Onların eleştirilerinin temelinde, piyasa başarısızlığı olarak adlandırılan durumların genellikle hükümetlerin mülkiyet haklarını tanımlama ve uygulamadaki başarısızlıklarından kaynaklandığı eleştirisi yatmaktadır.

3. DEREGÜLASYON İHTİYACININ GEREKÇESİ

Hükümet düzenlemelerinin getirdiği olumsuzluklar konusunda dünyanın pek çok yerinden güçlü bilimsel deliller sunulmaktadır. Bu konuda ilk önemli

delilleri ortaya koyan iktisatçı 1982 yılında Nobel İktisat Ödülü alan G. Stigler'dır. Kendisi, 1971 yılında yayımladığı önemli makalesinde, hükümet regülasyonlarının ekonomik büyümeyi olumsuz etkilediğini ve regülasyon yapmak için kurulan hükümet birimlerinin en sonunda kontrol etmekle görevli oldukları endüstriyi ele geçirdiklerini ortaya koydu (Stigler, 1971, ss.3-21). Aynı tarihlerde, Richard Posner kamu regülasyonlarının özel tekelere nazaran daha büyük bir sosyal maliyet kaynağı olduğunu gösterdi (Posner, 1975, ss.807-828).

Devlet düzenlemelerinin ekonomik etkinliğini sorgulayan önemli yayınların geçen yüzyılın ikinci yarısından itibaren ortaya çıktığı söylenebilir. Bunların genel vurgusu ya da bulgusu *endüstrilerin devlet tarafından regüle edilmesinin, tüketicilere zarar verdiği ve yeni şirketlerin piyasaya girmesini zorlaştırdığı* yönündeydi (Skousen, 2009, s.311). Siyaset yapanlar için, uygulamadaki sonuçlar, fiyat ve miktar düzenlemelerinin ya da kontrollerinin yeteri kadar işlevsel olmadığını açıkça göstermekteydi. Böyle bir farkındalığın giderek büyümesi, ABD ve bazı Avrupa ülkelerinde kapsamlı bir deregülasyon ve özelleştirme sürecine giden yolun açılmasında temel motivasyon kaynağı olmuş gözükmektedir.

Aslına bakılırsa, hükümetlerin iktisadi hayatı düzenlemek üzere getirdiği kurallar, ilke olarak eğer ticareti sınırlayan, iş yapmayı zorlaştıran, rekabeti azaltan ya da bazı kesimleri diğerleri pahasına kollayan bir içeriğe sahip olursa, iktisadi açıdan olumsuz etkiler ortaya çıkarmaktadır. Öte yandan bir alanda yapılan düzenlemeler, şayet yeteri kadar açık tarif edilmemişse, bu belirsizlikten doğan başka olumsuzluklar doğmaktadır. Yine çıkar gruplarının daima regülasyonları kendi menfaatlerine olacak şekilde kullanma olasılığı vardır (Gwartney, Stroup, Lee & Ferrarini, 2016, ss.76-78). Bu yüzden regülasyonların çerçevesi sadece iktisadi hayatın adaletle işleyeceği kuralları şeffaf şekilde belirlemekle sınırlı kalmalı; rekabeti ve ticareti azaltacak şekilde düzenlemelerden kaçınılmalıdır.

Serbest piyasa taraftarları regülasyonları piyasaya yüklenen gizli bir vergi olarak görürler. Çünkü bu düzenlemeler firmaların maliyetlerini artıran bir etki yaratır. Ayrıca onlar endüstriye giriş engelleri getirdiği için, marjinal (en az rekabetçi) firmaların dışarıda kalmasına, özel çıkarları koruma ve rant arama faaliyetlerinin artmasına, hukukun üstünlüğü ve mülkiyet hakları ilkesinin zarar görmesine de yol açarlar (Lehman, 2017). Bu gibi gerekçeler, piyasa taraftarlarının regülasyonları gereksiz görmesinin temel nedenleri arasında yer almaktadır.

Taşımacılık sektörüne gelince, burada da hükümete sınırlamaların kaldırılmasına yönelik çok sayıda gerekçe öne sürülmüştür. Kamu sektörü yoluyla ulaşım sektörünü işletmek ve yönetmedeki başarısızlıklar, hükümetleri özel sektör inisiyatifiyle ulaşım altyapısını geliştirmek ve sektördeki etkinliği artırmak yönünde teşvik etmiş gözükmektedir. Seyahat edenlerin gecikme ve yüksek ücretlere maruz kalması başta olmak üzere tüketici şikâyetlerinin yoğunluğu da bu tür arayışların önemli sebepleri arasındadır. Ancak, bazı Avrupa ülkelerinde demiryolu taşımacılığı, Tokyo ve Hong Kong'ta metrolar, Londra ve Sydney'de havaalanları ve ABD'nin bazı bölgelerinde karayolları özel teşebbüs inisiyatifiyle işletilmekte olsa da (Winston, 2009, s. 2) yine de, bir bütün olarak dünyada özel kesimin taşımacılık sektöründeki payının düşük kaldığı gözlenmektedir.

Genel bir tespit olarak havayolu taşımacılığının çeşitli gerekçeler temelinde tüm dünyada regülasyonlara maruz kaldığı söylenebilir. 1980'lere kadar oldukça etkin olan bu düzenlemelerin gerekçeleri arasında sektörün kamuya ait bir hizmet alanı olarak görülmesi, yıkıcı tarzda bir rekabetin kaynak israfına yol açabileceği düşüncesi, sektörün özelliği gereği güvenliğinin sadece sıkı hükümet düzenlemeleriyle sağlanabileceği inancı, sektörün siyasi ve askeri hedeflerle olan bağlantısı gibi hususlar yer almaktaydı (Gerede, 2015, s.101).

4. ABD'DE HAVAYOLU DEREGÜLASYONU VE SONUÇLARI

ABD'de havayolu deregülasyonu, genel olarak önceki dönemlerin tecrübeleri üzerine şekillenmiş gözükmektedir. Büyük buhrandan sonra, ABD'de genel olarak rekabeti sınırlamaya ve firma iflaslarını önlemeye dönük tedbirler gündeme gelmişti. Havayolu sektöründe, 1938 yılında getirilen yasal düzenlemelerle, ticari havacılık hükümet denetimli bir kartel olarak örgütlenmiştir. Sivil Havacılık Kuruluna, firmalara hizmet verebilecekleri şehirleri ve fiyatları belirleme yetkisi vermişti. Firmalara maliyet artışlarını fiyatlara yansıtma imkânı verilmesi, onların, maliyetleri azaltacak tedbirleri arama müşevviğini ortadan kaldırdı. Havayolu şirket yöneticileri zamanla müşterileri memnun etme yerine düzenleyicileri hoşnut etmeye çalıştılar ve müşterilerin isteklerini karşılamaya dönük yeteri kadar müşevviğe sahip olmadılar. Regülasyon biriminin onayıyla maliyetleri ücretlere yansıtma imkânı etkin olmayan çalışma kurallarına ve pahalı yönetim uygulamalarının artmasına yol açmıştır. Deregülasyon öncesinde havayolu şirketleri çok büyük uçaklara, ekonomik olmayan çok sayıda uçuş rotasına ve rekabetçi piyasalarda sürdürülebilir olmayan çok sayıda iş kuralına sahip işletmeler görüntüsü

veriyordu (Poole & Butler, 1998, s.4).

Havayolu şirketlerinin etkinsizliğine dair gözlemler ve tespitler siyasi adımların atılmasını beraberinde getirdi. 1970'lerde sivil havacılık düzenlemelerinin kaldırılmasına dönük baskılar arttı. 1978 yılında Carter idaresi fiyat ve uçuş rotalarıyla ilgili düzenlemeleri kaldıran tarihi deregülasyon kararını imzalamış oldu.

Deregülasyon sürecinin etkileri özellikle taşıma ücretlerinin düşmesi, endüstri kapasitesinin büyümesi ve verimliliğin artması şeklinde kendini gösteriyordu. Deregülasyonun en iyi raporlanan sonuçlarının başında endüstrinin hızla büyümesi gelmektedir. 1978-88 arasındaki 10 yılda, uçuş yapan yolcu sayısı %65,8 oranında artış göstermiştir. Aynı dönem esnasında toplam havayolu istihdamında %45,9 oranında bir artış kaydedilmiştir. Endüstride büyümenin yanı sıra konsolidasyon ve konsantrasyon süreçleri de deregülasyona bağlı etkiler olarak ortaya çıkmış gözükmektedir. Uluslararası boyuttaki etkilere gelince, deregülasyon sonrasında ABD yurtiçi havayollarının uluslararası faaliyetleri büyümüştür. Bunda, özellikle güçlü bir yurtiçi *topla-dağıt ağ yapısının (hub-and-spoke network)* gelişmesi ve bu büyük toplama merkezlerini, uzak mesafeli uluslararası destinasyonlar için daha ekonomik olarak birbirine bağlayabilen Airbus A-300 ve Boeing 767 gibi çift motorlu geniş gövdeli uçakların geliştirilmesi özellikle etkili olmuştur (NewMyer, 1990, ss.61-73).

Deregülasyon sonrası ulusal ya da bölgesel düzeyde rekabet eden havayolu şirketlerinin sayısı neredeyse iki katına çıkmış; ancak artan rekabetçi ortamda bazı havayolu şirketleri bu ekonomileri içsel büyümeden ziyade merger ya da iktisap yoluyla elde etmeye çalışmıştır. Bu durum deregülasyonun ilk dönemlerinde konsolidasyonu artırmıştı. 1995 yılında, altı büyük havayolu şirketi %80'i aşan bir piyasa payına sahip olmuştu (Scharpenseel, 2001, ss.98-99).

Deregülasyon kanunundan sonra ABD havacılık endüstrisinde hızlı bir dönüşüm yaşanmış; topla-dağıt sistemleri gelişmiş, şehirlerarası seyahat talebi sürekli artmış ve taşımacılıkta kullanılan önemli girdi maliyetlerinde hızlı dalgalanmalar çerçevesinde operasyonel ve pazarlama avantajları ortaya çıkmıştır. Bir bütün olarak bakıldığında, havayolları, sınırlamaların kaldırılmasına bir dizi yenilikle karşılık vermişken, bu kapsamda orta ölçekli şehirlere uçuş seçeneklerini büyük ölçüde artıran, boş kalma olasılığı olan koltukların dolmasına imkân veren ve önceden rezervasyon yaptıran yolcular için daha düşük ücretler getiren topla-dağıt sistemleri özellikle önemli yenilikler

arasında gelmekteydi (Button, 2016).

ABD’de havayolu ve diğer sektörlerde gerçekleşen deregülasyonların etkileri konusunda geniş bir literatür bulunmaktadır. Havayolu taşımacılığı özelinde düşünülürse, 40 yıl boyunca düzenli olarak raporlanan sonuçlar, özellikle fiyatlarda düşüşler sağlayarak, genel halk açısından önemli kazançlar üreteceği yönündeki beklentileri karşılamaktadır.

1990’larda yapılan bir çalışmaya göre ABD toplumu, başta ulaşım endüstrisinde olmak üzere, deregülasyonlardan yıllık (1990 dolar değeriyle) en az 36-46 milyar dolar kazanç sağlamıştır. Üstelik, çoğunlukla tüketicilere giden bu kazançlar, çalışanların ya da üreticilerin pahasına gerçekleşmemiş, onlar da reformlardan istifade etmiştir (Winston, 1993, ss.1284-1285). Başka bir çalışmada ise ABD havayolu deregülasyonunun yolcuların refahında 1977 yılı dolar değeriyle yıllık en az 6 milyar dolar iyileşme yarattığı, ayrıca artan uçuş sıklığına bağlı olarak iş dünyasından seyahat edenler için önemli kazançlar ortaya çıkardığı tespit edilmiştir. Çalışmada artan fiyat rekabeti ve verimlilikteki iyileşmeden yolcu ve nakliyecilerin yararlandığı vurgulanmaktadır (Morrison & Hinston, 1986, ss.1-2).

Yirminci yılındaki sonuçları bakımından, ABD havayolu deregülasyonu önemli bir siyasi başarı olarak değerlendirilmiştir. Genel halk kitleleri için havayolu ile seyahati mali külfet yönüyle erişilebilir hale getirmesi, sürekli gelişen bir endüstride binlerce yeni istihdam ortaya çıkarması bu başarının temel özellikleriydi (Poole & Butler, 1998, ss.26-27).

ABD’de yaygın kanaatin aksine deregülasyonun fiyat farklılaştırmasını azaltmak suretiyle tüketiciye faydalı olması gibi bir getirisi olduğu da vurgulanmaktadır. Deregülasyon sonrası tüketici grupları arasında yüzdelik ücret farklarının arttığı durumlarda, sabit dolar cinsinden farkların azaldığı belirlenmiştir (Schwieterman, 1985, s.32).

Havayolu deregülasyonunun en bilinen getirisi taşıma fiyatlarında gerçekleşen düşüşlerdi. Deregülasyon kanunu çıkıncaya kadar olan sürede, regüle edilmiş fiyatlarla karşılaştırıldığında bütün rotalarda ortalama taşıma ücretleri reel terimlerle %40 oranında azalma göstermişti. 1986 itibarıyla, yolcu başına ortalama ücretlerin ABD’de Avrupa birliğinde regüle edilmiş fiyatlardan %25 daha düşük olduğu belirtilmekteydi (Scharpenseel, 2001, ss.97-99).

Deregülasyon sonrası ABD’de 1978’de 250 milyon olan yolcu binış sayısı 2000 yılında 670 milyona yükselmişti. Üstelik ortalama bilet fiyatları reel olarak %40 daha düşüktü. Bu durum 2000’li yıllarda Avrupalı yetkililerin de dikkatini çekmiş ve ABD ile Avrupa arasında mevcut olan ücret farkları eleştirilmeye başlanmıştır (Scharpenseel, 2001, s.99). Deregülasyon sonrası bilet fiyatlarında ve ücretlendirme yapısında meydana gelen değişmelere bağlı olarak havayolu taşıma talebinde artışlar yaşanmıştır (Pickrell, 2017).

Deregülasyonun rekabeti artırması, uçak biletlerini 20 yıl içinde yaklaşık üçte bir oranında azaltmış ve bu sayede, tüketiciler toplamda her yıl milyarlarca dolar tasarruf edebilmiştir. Uçuşlarda koltukların doluluk oranı %50 civarındayken, bu oran üçte ikiye çıkmıştır. Geliştirilen topla-dağıt sistemleriyle tüm uçaklar belli bir anda belirli bir merkeze uçarak oradan hareket edebildiler. Böylece daha fazla şehre daha büyük çapta hizmet verilebildi. Bu strateji uçak kullanımını en üst düzeye çıkardı, yolculardan kabul edilen bagaj miktarını ve uçuş sayısını artırdı, uygun olmayan çok sayıda direkt uçuşu elimine etti. Neticede daha düşük ücretler ve daha fazla hizmet ile yolcu sayısı 2000’lerin başına gelinceye kadar iki katına çıkarken, sektörde istihdam genişledi (<https://opentextbc.ca/principlesofeconomics/chapter/11-4>).

ABD havayolu deregülasyonu ile ilgili daha yeni çalışmalar da yukarıda özetlenen genel bulgularla aynı yönde tespitler ortaya koymaktadır. Sürecin havayolu taşımacılığını kullanan insanlar için hem daha istikrarlı ve kazançlı taşımacılık sağlamış, hem de daha düşük taşıma ücretleri getiren iskontolu uçuş seçeneklerinin hızla artışına imkân vermiştir (Sheth, Allvine, Uslay & Dixit, 2007, s.19).

5. ABD HAVAYOLU DEREGÜLASYONU ELEŞTİRİLERİNE DAİR BAZI NOTLAR

ABD’de havayolu deregülasyonuna yönelik eleştirilerden biri kârların azalması ve Pan American gibi bazı havayolu şirketlerinin ortadan kalkması veya iflas etmesi idi. Firma sayısının azalmasına bağlı olarak havayolu taşımacılığı sektörünün rekabetçi dengeden uzak olduğu eleştirileri vardır (Skousen, 2009, s.311). Bu iddiaya karşı söylenebilecek olan şey şudur. Öncelikle kârların azalması tamamen regülasyonla alakalı bir gelişme değildi. Bilet fiyatlarının düşmesinin bunda etkisi olduğu düşünülebilir, ancak yaşanan gelişme başka faktörlerle de ilgiliydi. Konuyla ilgili bir çalışmada, sektördeki büyük mali kayıpların 1980’ler ve 1990’ların resesyonlarıyla 11 Eylül saldırılarına bağlı

olarak gerçekleşen aşırı kapasiteden; yine 2008’de yaşanan ve taşıma maliyetlerinde artışa yol açan petrol fiyatlarındaki hızlı artıştan kaynaklandığı vurgulanmaktadır. Dolayısıyla ekonomik daralmaların, terörist saldırıların ve petrol fiyatlarındaki artışların etkisinden doğan olumsuz sonuçlardan deregülasyonları sorumlu tutmak anlamlı değildir. Eğer endüstri, ücret ve kapasite ayarlamaları yoluyla bu şoklara karşı yeteri kadar esnek olmasaydı, kayıpların daha da büyük olabileceğine de işaret edilmektedir (Winston, 2009, s.7).

Başka bir eleştiri çalışan ücretlerinin düşmesiyle ilgilidir. 1980’lerin ve 1990’ların verilerine dayalı olarak yapılan bir başka çalışma, deregülasyondan sonra ABD’de havayolu çalışanlarının nisbi kazançlarında %10’luk bir azalma olduğunu, endüstriye özgü mesleklerde de (pilotlar, kabin görevlileri vs.) benzer azalışların gerçekleştiğini ortaya koymaktadır. Öte yandan aynı çalışmada özellikle pilot, kabin görevlileri ve teknisyenler kazanç seviyelerinde firma-içi ücret farklılığının artmasına bağlı bir yükseliş olduğu bulgusuna ulaşılmıştır (Card, 1996, s.58). Ayrıca şirket sayısının azalması yönünde eleştiriler de vardır. Bununla beraber, deregülasyon sonrası şirket sayısının zamanla azalması, sektörün yapısı gereği ölçek ekonomilerinden yararlanmanın önünü açmış gözükmemektedir. Bir sektörde rekabet kurallarını ihlal etmeden, piyasa yapısı gereği oluşan şirket birleşmelerinde yadırganacak bir durum olmamalıdır. Çünkü sektörde firma sayısı veri iken, kârlılık mevcut olduğu ve giriş engelleri olmadığı sürece, yeni girişlerin devam etmemesi için bir neden gözükmemektedir. Öte yandan ABD örneğinde hükümetin, deregülasyon sürecinde, sorumluluklarını aktif ve etkin bir şekilde yerine getirememesi de bazı sorunların ortaya çıkmasında etkili olmuştur (Kahn, www.econlib.org).

Kısaca deregülasyon süreci ABD’de olumsuz beklenti içinde olanları yanıltmış ve süreç boyunca endüstri sadece varlığını devam ettirmemiş aynı zamanda büyümesini sürdürmüştür. Daha fazla insan 1978 öncesiyle kıyaslandığında daha düşük fiyatlarla uçabilmektedir.

6. TÜRK HAVAYOLU TAŞIMACILIĞINDA SERBESTLEŞME SÜRECİ VE ETKİLERİ

Türkiye’de havacılıkta serbestleşme girişimlerinin 1980’li yıllarda başladığı söylenebilir. Bu kapsamda sivil havacılıkla ilgili ilk önemli düzenleme 1983 yılında 2920 sayılı kanunla yapılmıştır. Kanun, özel sektöre sivil havacılık faaliyetlerinde bulunma hakkı getirmişti. Böylelikle yeni havayolu işletmeleri

sektöre girmeye başlamıştır (Kışlakçı <http://www.airnewstimes.com/talip-kislakci>). Buna karşılık tarife ve ücretlerde devlet kontrolleri de devam etmiştir. Bu süreçte çeşitli iflaslar yaşandığı için, 1996 yılında yeni bazı düzenlemeler getirilmiştir. 2003 yılına kadar devam eden yapı, rekabetin oldukça sınırlı kaldığı bir durumu ifade ediyordu. 2003'te yapılan düzenleme ile iç hatlarda rekabet ortamı sağlanmıştır. Bugün sektörün hala tam anlamıyla rekabetçi yapıya kavuştuğunu söylemek mümkün olmasa bile, özel sektör katılımının giderek artması son 15 yılda önemli başarıların kaydedilmesine katkıda bulunmuştur (Şengür, <https://www.researchgate.net/publication/324653966>).

Türk hava taşımacılığında deregülasyon sonrasında yaşanan gelişmelerden biri sektörün büyümesidir. Bu kapsamda uçak sayısında önemli artışlar yaşandığı görülmektedir. Sadece THY'nin uçak sayısı 2014'te 231 iken 2017'de 304'e yükselmiştir. 2017 rakamlarına göre, THY dışında 12 şirket yolcu ve yük taşımacılığında faaliyet göstermektedir. Bu şirketlere ait toplam uçak sayısı aynı dönemde 191'den 211'e çıkmıştır. Aynı rapordaki verilere göre, yolcuların hava araçlarına erişebilirliği %91,34 (dünya ortalamasının üstünde), yurtiçinde ve dışında uçuş yapılan nokta sayısı 351'dir (<http://web.shgm.gov.tr/tr/kurumsal>).

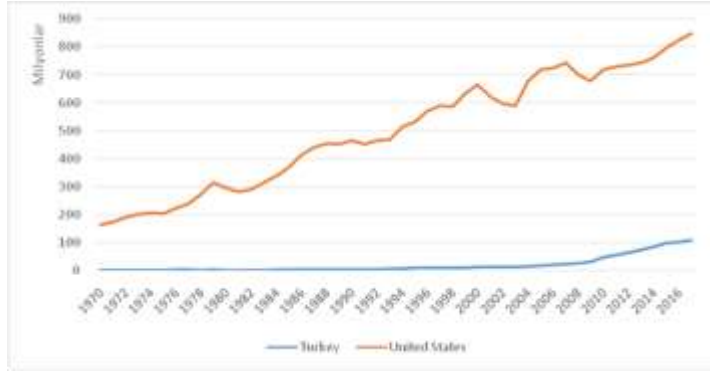
2017 yılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü raporundan sektörün geldiği aşamayla ilgili bazı değerlendirmeler yapılabilir (<http://web.shgm.gov.tr/documents>). Toplam yolcu sayısı 193,3 milyona ulaşmışken, 119 ülkede 296 varış noktasına uçuş yapılmakta ve uçuş ağı hızla gelişmeye devam etmektedir. Yolcu sıralaması açısından dünyada sekizinci, Avrupa'da üçüncü sıraya gelmesi, sektördeki ekonomik sınırlamaların kaldırılmasının sonuçlarını görmek açısından oldukça önemlidir. Ayrıca aynı dönemde sektörün büyüme ortalaması dünya ortalamasının 3 katı kadar gerçekleşmiş olması da dikkat çekicidir. Aşağıdaki tabloda, son 13 yılda Türk havayolu sektöründe yaşanan gelişmeler hakkında şu özet bilgiler verilebilir.

Tablo 1. Türk Havayolu Sektörüyle İlgili Bazı Veriler (2003-16)

	2003	2016
Aktif havaalanı sayısı	26 adet	55 adet
Toplam uçak sayısı	162 adet	489 adet
İç-dış hatlar yolcu sayısı	36,2 milyon	181,4 milyon
Koltuk kapasitesi	27.599 adet	100.365 adet
Kargo kapasitesi	302,7 ton	1.821,6 ton
Toplam gelir	2,2 milyar \$	26,6 milyar \$
Çalışan sayısı	65.000 kişi	191.709 kişi

Tablodaki rakamlar, sektörün her yönüyle önemli gelişmeler kaydettiğini açıkça ortaya koymaktadır. Yolcu sayısının ve kargo kapasitesinin hızla artmasında ortalama taşıma ücretlerinin düşüşü önemli bir etken olmalıdır. 2000’li yıllara kadar Türkiye’de uçakla seyahatin çok dar bir gruba hitap ettiği ve bilet fiyatlarının oldukça yüksek olduğu bilinmektedir. Havayolu taşımacılığı sektöründe serbestleşme eğilimleri konusunda kapsamlı bir çalışma yapan Gerede’nin deyiimiyle, regülasyonların kaldırılması rekabet ve verimliliğin artması, bilet fiyatlarının düşmesi, uçuş sıklığının artması, uçuş ağının küreselleşmesi ve havayolu trafiğinin artması gibi çeşitli olumlu etkileri beraberinde getirmiştir (Gerede, 2015, ss.113-115).

Dünya Bankası verilerine dayalı olarak hazırlanan aşağıdaki grafik, aslında sadece yolcu sayısı itibarıyla bile, deregülasyon sonrasındaki açık gelişmeyi göstermeye yeterlidir. ABD’de yukarıda özetlenen bazı konjonktürel gelişmelerin etkisi altında gerçekleşen azalmalar istisna edildiğinde, yolcu sayısındaki artışın büyüklüğü dikkat çekicidir. Türkiye’de ise yolcu sayısındaki artışın ancak 2000’li yıllarında başından itibaren kendini hissettirebildiği dikkatten kaçmamaktadır.



Kaynak: Dünya Bankası verileri.

7. SONUÇ

Türkiye ve ABD havayolu deregülasyon süreçleri zamanlama ve uygulama yönüyle nispeten farklı olaylar olsa da iki tecrübenin sonuçları bazı ortak değerlendirmeler yapmaya engel değildir. Öyle gözüküyor ki, gerek Türkiye gerekse ABD tecrübesi havayolu sektöründe hükümetler düzenlemelerin kaldırılması ve böylelikle sektörün yeni yatırımlara ve rekabete açılması endüstrinin büyümesi, taşıma ücretleri ve hizmet kalitesi yönüyle önemli kazanımlar yaratmıştır. Örneğin hizmet standardına göre farklılaşan esnek bir fiyat sistemi, tüketiciler açısından tercih yelpazesini genişletmiştir. Çok daha fazla yere seyahat edilebilmesi ve hatta nüfus yoğunluğu itibarıyla daha düşük yerleşim yerlerine seferler konulması, ABD’de jet taşımacılığı olanaklarının gelişmesi diğer bazı önemli kazanımlardır. Rotaların azalması ve uçuş sürelerinin kısalması gibi başka olumlu gelişmeler de söz konusudur. Giriş engellerinin azalması, sanılanın aksine yeni ve daha küçük firmaların sisteme dâhil olmasını kolaylaştırmaktadır.

Deregülasyon bir taraftan sınırlamalar döneminin yüksek ücretli, daha az etkin ve kısıtlı tercihlere dayalı sistemini ortadan kaldırarak, diğer taraftan az sayıda büyük havalimanını merkezi bağlantı noktaları olarak kullanma imkânı getiren topla-dağıt sistemleri gibi yenilikleri teşvik ederek, endüstrinin büyümesine ve istihdamın artışına zemin hazırlayarak, ölçek ve kapsam ekonomilerinden daha fazla yararlanmayı mümkün kılarak hem yolcular hem çalışanlar hem de bir bütün olarak sektör açısından olumlu sonuçlar üretmiş gözükmektedir.

Bu çalışmada havayolu taşımacılığı için özetlediğimiz olumlu gelişmeler aslında ekonomik sınırlamaların kaldırıldığı diğer sektörlerde de genel anlamda ortaya çıkmış gözükmektedir. Sektörlerde rekabetin artması, hizmet bedellerinin düşmesi, endüstrinin büyümesi gibi genel olumlu gelişmeler, literatürde sıklıkla vurgulanan hususlardır. Örneğin ABD’de regülasyonların kaldırılmasına bağlı olarak kamyon taşımacılığında nakliyeciler sayısı 1977’de 16.600’den, 1983 sonunda 27.000’e yükselmiştir. İletişim sektöründe pek çok firma indirimli telefon hizmetleri sunmaya başlarken, telefon ağlarıyla bağlantılı teçhizat üreten firma sayısı hızla artmıştır (Derthick & Quirk, 1985, ss.2-3). Ayrıca dünyada deregülasyon süreçlerinin ekonomik etkinliği genel olarak artırdığına dair tespitler de bulunmaktadır. Örneğin Endonezya’da 1985 sonrası yaşanan deregülasyon sürecinin, ihracatın çeşitlenmesi ve buna bağlı olarak imalat sanayinde istihdamın artması gibi uzun vadeli ekonomik kalkınma hedeflerinin gerçekleştirilmesinde bir araç olarak işlev gördüğü tespit edilmiştir (Farukh &

James, 2002, ss. 16-17).

Yakın tarihte OECD tarafından Portekiz’de ürün piyasaları deregülasyonu üzerine yayımlanan bir rapor yukarıda bizim ortaya koyduğumuz türden sonuçları ampirik olarak da doğrulamıştır. Örneğin raporda firma düzeyindeki verilerden hareketle, 2004-14 arasında önemli yapısal reformlar yapan Portekiz’de, üst sektörlerdeki deregülasyonun kısa vadede alt sektörler için önemli verimlilik kazançları yarattığını ortaya koymuştur. Ayrıca reformların en az verimli firmaların var olma gücünü artırdığı ve üst sektörlerde ürün piyasası reformlarının benimsenmesinin olumsuz şoklara karşı daha dayanıklı bir ekonomiye yol açtığı gibi bulgular da ortaya koymuştur (Monteiro, Gouveia, & Santos, 2017, ss.20-21). Benzer şekilde Finlandiya için yapılmış bir çalışmada, deregülasyonun firma düzeyinde rekabeti teşvik ettiğini, yaratıcı-yıkım denilen süreçle yenilikleri hızlandırdığını ve verimlilik artışını besleyen büyük bir potansiyele sahip olduğunu ortaya koymuştur (Valkonen, 2006, s.84).

Tüm bunlar ortadayken, hala küçük çaplı bazı getirilerini gerekçe göstererek kapsamlı hükümet düzenlemelerini savunmak sadece ilgili endüstrilerin gelişmesini geciktirmekte, yeniliklere engel olmakta, istihdamın gelişmesini ve tüketicilerin daha ucuz ve nitelikli hizmet almasını engellemektedir.

8. KAYNAKÇA

- Button, Kenneth,(January 2016). “Saving Airline Deregulation”, Milken Institute Review. <http://www.milkenreview.org/articles/saving-airline-deregulation>. (Erişim tarihi: 22.10.2018).
- Card, David,(July 1996) “Deregulation and Labor earnings in the Airline Industry”, NBER Working Paper 5687, 58 s.
- Department for Business Innovation & Skills, “Principles for Economic Regulation”, (April 2011), https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/31623/11-795-principles-for-economic-regulation.pdf. (Erişim tarihi: 29.10.2018).
- Derthick, Martha& Paul J. Quirk,(1985), The Politics of Deregulation, The Brookings Institution, Washington, D.C.
- Gerede, Ender, (2015), Havayolu Taşımacılığı ve Ekonomik Düzenlemeler: Teori ve Türkiye Uygulaması, SHGM yayınları, Ankara.
- Gwartney, James D., R. L. Stroup, D. R. Lee & T. H. Ferrarini,(2016), Temel Ekonomi (Çev. Ahmet Uzun), Liberte yayınları, Ankara.

- <http://web.shgm.gov.tr/tr/kurumsal/4547-istatistikler>. (Erişim tarihi: 10.11.2018).
- <https://airandspace.si.edu/exhibitions/america-by-air/online/jetage/jetage08.cfm>., (Erişim tarihi: 25.10.2018).
- <https://opentextbc.ca/principlesofeconomics/chapter/11-4-the-great-deregulation-experiment/>., (Erişim tarihi: 05.11.2018).
- İqbal, Farukh& William E. James, (eds.),(2002), *Deregulation and Development in Indonesia*, Praeger Publishers.
- Kahn, Alfred E., “Airline Deregulation”, <http://www.econlib.org/library/Enc1/AirlineDeregulation.html>., (Erişim tarihi: 01.11.2018).
- Kışlakçı, Talip, “Havacılıkta Rekabet, Deregülasyon ve Slot”, <http://www.airnewstimes.com/talip-kislakci-havacilikta-rekabet-deregulasyon-ve-slot-648-yazisi.html>. (Erişim: 10.11.2018).
- Lehman, Tom, (2017), “Six Arguments Against Government Regulations”, <https://www.capitalism.com/six-arguments-government-regulations/>. (Erişim tarihi: 28.10.2018).
- Monteiro, G., A. F. Gouveia& S. Santos,(September 2017), , “Product Markets’ Deregulation: A More Productive, More Efficient and More Resilient Economy”, OECD Productivity Working Papers, No.9.
- Morrison, Steven, Clifford Hinston, (1986), *Economic Effects of Airline Deregulation*, The Brooking Institution.
- NewMyer, David A., (Spring 1990) “The Impact of Deregulation on Airports: An International Perspective”, JAAER, No. 1, Vol. 1, s.59-79. <https://commons.erau.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1010&context=jaer>., (Erişim tarihi: 29.10.2018).
- Pickrell, Donald, (2017), “The Regulation and Deregulation of US Airlines”, *Airline Deregulation: International Experiences*, (ed. Kenneth Button) içinde, Routledge Library Editions, London.
- Poole, Robert W.& Jr. ve Viggo Butler, (1998), December, “Airline Deregulation: The Unfinished Revolution”, Reason Public Policy, Institute (RPPI), s. 26-7.
- Posner, Richard A., (Aug., 1975) “The Social Costs of Monopoly and Regulation”, *The Journal of Political Economy*, Vol. 83, No. 4, s. 807-828.
- Scharpenseel, Moritz Ferdinand, (Fall 2001),“Consequences of E.U. Airline Deregulation in the Context of the Global Aviation Market”, *Northwestern Journal of International Law & Business*, Volume 22, Issue 1, ss. 91-116.

- Schwieterman, Joseph P., (July-August 1985), “Fare Is Fair in Airline Deregulation: The Decline of Price Discrimination”, *AEI Journal on Government and Society*, ss. 32-38.
- Sheth, Jagdish N., Fred C. Allvine, Can Uslay & Ashutos Dixit, (2007), *Deregulation and Competition: Lessons from the Airline Industry*, Response Books, New Delhi.
- Shleifer, Andrei, (2005), “Understanding Regulation”, *European Financial Management*, Vol. 11, No. 4, ss. 439–451.
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Faaliyet Raporu 2017, <http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/kurumsal/faaliyet/2017.pdf>. (Erişim tarihi: 10.11.2017).
- Skousen, Mark, *Makro İktisat*, (Çev. Atilla Yayla), Liberte Yayınları, Ankara, 2009.
- Stigler, George J., “The Theory of Economic Regulation”, *Bell Journal of Economics and Management Sciences*, Spring, 1971, s.3-21.
- Şengür, Ferhan Kuyucak, “Havayolu Yolcu Taşımacılığında Deregülasyon ve Büyüme”
https://www.researchgate.net/publication/324653966_Havayolu_Yolcu_Tasimaciliginda_Deregulasyon_ve_Buyume_-_Deregulation_and_Growth_in_Air_Passenger_Market (Erişim tarihi: 10.10.2018).
- Valkonen, Laura, (2006), “Deregulation as a Means to Increase Competition and Productivity, Some Finnish Experiences”. Helsinki: ETLA, Elinkeinoelämän Tutkimuslaitos, The Research Institute of the Finnish Economy, 84 s.
- Winston, Clifford, (September 1993), “Economic Deregulation: Days of Reckoning for Microeconomists”, *Journal of Economic Literature*, Vol. XXXI, s. 1263-1289.
- Winston, Clifford, (2009), “Lessons from the U.S. Transport Deregulation Experience for Privatization”, OECD, International Transport Forum, OECD/ITF Joint Transport Research Centre Discussion Papers. 10.1787/9789282102688-9-en.,2009.