

Türkiye Sivil Havacılık Sektöründe Yoğunlaşma

Öz

İktisat teorisinde refahın ve etkinliğin belirleyicilerinden biri olan rekabet, piyasa yoğunlaşmasıyla doğrudan alakalıdır. Bu çalışmada Türk Sivil Havacılık Endüstrisi'nin 2011-2013 dönemi için yoğunlaşma derecesi ve rekabet düzeyi araştırılmaktadır. Yöntem olarak N-Firma yoğunlaşma oranı ve Herfindahl-Hirschman endeksleri kullanılmıştır. Araştırmanın sonucunda Türk sivil havacılık endüstrisinde yoğunlaşma oranının oldukça yüksek olduğu tespit edilmiştir ve rekabet düzeyi oligopol piyasalarına yakın bir düzeyde seyretmektedir. THY firması dışarda tutularak yapılan hesaplamada ise düşük dereceli yoğunlaşma görülmüştür. Dolayısıyla, yüksek yoğunlaşma derecesinin çoğunlukla THY'nin piyasa payının büyüklüğünden kaynaklandığı sonucuna ulaşılmıştır.

Hakan SARIBAŞ¹
İbrahim TEKİNER²

Anahtar Kelimeler: *Yoğunlaşma, Sivil Havacılık, Rekabet*

Concentration in Turkish Civil Aviation Market

Abstract

Competition as one of the determinants of welfare and efficiency, is related to market concentration. In this study, the concentration and competition in the Turkish Civil Aviation Industry is examined for the 2011-2013 period. N-Firm Concentration Ratio and Herfindahl-Hirschman Indices are used for this purpose. We have concluded that concentration is very high and the level of competition is very close to oligopoly market structure in Turkish Civil Aviation Industry. The degree of concentration is, on the other hand, low when we have calculated the concentration excluding Turkish Airlines. The high degree of concentration is caused by the magnitude of market share of this company.

Keywords: *Concentration, Civil Aviation, Competition*

¹ Doç. Dr., Bülent Ecevit Üniversitesi, İİBF, İktisat Bölümü, hakan.saribas@beun.edu.tr

² Araş. Gör., Bülent Ecevit Üniversitesi, İİBF, İktisat Bölümü, ibrahimtekiner@gmail.com

1. Giriş

Belli bir piyasada faaliyet gösteren firmaların sayısı, piyasa hakimiyeti ve firma büyüklüklerinin bir ölçüsünü ifade eden piyasa yoğunlaşması kavramı, 1929'daki ekonomik krizden beri araştırılmaktadır (Ersoy, 2015). Piyasadaki faaliyetlerin tek bir şirket tarafından kontrol edildiği durum tekel, iki ya da daha fazla firma tarafından kontrol edildiği durum oligopol ve çok sayıda firma tarafından kontrol edildiği durum tam rekabet piyasası olarak adlandırılmaktadır. Yoğunlaşma ve rekabetin ölçümü refahla ilişkili kamu politikaları için hayati öneme sahiptir (Bikker, 2002). Çünkü kaynakların en verimli kullanıldığı, en düşük maliyetle üretimin yapıldığı ve tam bilgiye sahip tüketicilerin en düşük fiyattan mal satın aldığı piyasa türü tam rekabet piyasasıdır. Çünkü hem üretimde hem de tüketimde etkinlik, bu piyasada söz konusudur. Ancak firmalar karlarını arttırmak amacıyla, ürün farklılaştırmasına gitmek, ölçek ekonomilerinden faydalanmak, diğer firmalarla anlaşmalar yapmak ve reklamcılık gibi çeşitli pazarlama tekniklerini kullanmak gibi yollara başvurarak rekabetin bozulmasına yol açabilmektedirler (Polat, 2007). Tam rekabet piyasası gerçek dünyada karşılaşılmayan piyasa türünü ifade etmesine rağmen ona yaklaşmak etkinlik için arzu edilmektedir. Günümüzdeki piyasa yapıları genellikle monopolcü rekabet ve oligopol piyasası yapısındadırlar (Kaynak ve Ari, 2011).

Dünya ekonomisinin yerellikten çıkıp küresel bir yapı kazanmasıyla birlikte, herhangi bir ülkede meydana gelen bir değişiklik, özellikle de ülke büyük ise, dünya çapında bir etki ortaya çıkarabilmektedir. Bu durum hemen hemen bütün piyasalarda olduğu gibi, belki de en çok, sivil havacılık piyasasında ortaya çıkmaktadır. 2. Dünya Savaşı'ndan sonra sivil havacılık endüstrisi çok daha hızlı bir gelişme göstermiştir (Korul ve Küçükönel, 2015). Dünya ekonomisindeki bu entegrasyon, ekonomiler arası etkileşimi arttırmış, dünyanın herhangi bir yerindeki sistemsel sorunların daha hızlı yayılmasına yol açmıştır. Bu etkileşim temel görevi havayolu üretiminde etkin üretim ve rekabetin, kaybedeni ve kazananı belirlediğini kesinleştiren politikacıların ve havacılık otoritelerinin sorumluluğunu arttırmaktadır. (Okta ve Gerede, 2002). Uçak sanayiindeki teknolojik gelişme kadar bilgisayar ve iletişim teknolojilerindeki ilerleme de bu piyasaya ivme kazandırmıştır.

Hem ülke ekonomisinde hem de küresel ekonomide birçok endüstri ile çok yakından bağlantılı olan ulaştırma sektörünün en hızlı büyüyen dallarından biri olan sivil havacılık endüstrisi 20. yüzyılın sonlarında gerçekleşen ekonomik büyümeye paralel olarak önemli gelişmeler kaydetmiştir (Özenen, 2003). Küresel ekonomideki gelişmeler geçen yüzyılın son çeyreğinde dünya ekonomisinde gerçekleştirilen reformlar ve serbestleşme hareketlerinin sonucunda ortaya çıkmıştır. Havayolu endüstrisi de, endüstride gerçekleştirilen serbestleşme hareketleri neticesinde önemli bir ivme kazanmıştır. Serbestleştirme hareketlerinden en önemli si 1978 yılında A.B.D'de gerçekleştirilen Havayolu Serbestleşme Kanunu'dur (Airline Deregulation Act-1978). Bunun sonucunda rotalar, bilet fiyatları ve uçuş programları üzerindeki kontroller ortadan kaldırılmış, fiyat ve rota belirlenmesi işlemi firmanın kendi inisiyatifine bırakılmıştır. Bu serbestleşme hareketi sonucunda endüstrideki rekabet de artmıştır (Özenen, 2003).

A.B.D kongresi 1978 kanunlarını, hizmet kalitesini yükseltmek ve fiyatları düşürmek amacıyla, rekabet düzeyinin artacağı ve yoğunlaşmanın azalacağı beklentisiyle geçirdi (Özenen, 2003). Bu serbestleştirme A.B.D'deki firmaların karlılığını arttıran topla-dağıt (Hub and Spoke) sisteminin kurulmasına öncülük etmiştir (Short, 2013). Deregülasyondan (serbestleşme-liberalleşme) önce kamu otoritesi kamu yararını korumak amacıyla havayolu rotalarını ve bilet fiyatlarını kontrol etmekteydi. Deregülasyon sonrasında firmalar hem fiyatları hem de uçuş rotalarını kendileri belirlemeye başladılar. Dolayısıyla Ulaştırma Bakanlığı'nın görevi, havayolu firmasının kamu yararına göre faaliyet gösterip göstermediğine karar vermekten, güvenlik standartlarına ve diğer faaliyet prosedürleriyle uyumlu faaliyette bulunulup bulunulmadığını belirlemeye doğru değişmiştir. Ancak havayolu endüstrisinde rotalar ve fiyatlar serbestleştirildiği halde, endüstrinin başka birçok yönü düzenlenmiş (regüle edilmiş) olarak kalmaya devam etmiştir.

1978 serbestleşmesi sonucunda A.B.D havayolu endüstrisinin muazzam bir şekilde büyüdüğü görülmüştür. Bu durum deregülasyonun işe yaradığının işareti olarak algılanmıştır. Ancak bu büyüme istikrarlı bir seyir izlememiştir. Birçok firma ya piyasadan çekilmiş ya da başka firmalar tarafından satın alınmıştır. Bu büyük çıkışlar havayolu endüstrisini inceleyen araştırmacılar tarafından,

bu endüstrinin doğal tekel olduğuna yönelik bulgu olarak değerlendirilmiş ve dolayısıyla devlet müdahalelerinin gerekliliği öne sürülmüştür. Talepteki dalgalanmalar ve endüstrideki istikrarsızlık karada büyük dalgalanmalara yol açmıştır. Çünkü havayolu firmalarının maliyetleri, değişken maliyetler olan emek ve yakıt tarafından belirlenmektedir. Ancak havayolu endüstrisinin “doğal tekelci” bir piyasa olduğu dolayısıyla rekabette sadece bir tane firmanın ayakta kalabildiğine yönelik az sayıda bulgu vardır. Dahası, serbest piyasa genellikle yüksek değişkenliğe sahip endüstriler için iyi çalışır, çünkü değişimler firmaların talep ve maliyetteki değişikliklere cevap vermek için yenilik yapmaya teşvik eder (Gowrisankaran, 2002).

Reynolds (2007) ABD’de, serbestleşmeden beri hava trafiği hacminde büyük bir artış olduğunu ve bu artışın küçük bir havaalanları sistemi etrafında yoğunlaştığını belirtmektedir. Bazı havaalanları hava trafiğindeki paylarını hızlı ve istikrarlı bir şekilde arttırırken, diğerleri paylarını azaltmışlardır. Bu yoğunlaşma Topla-Dağıt sisteminin yaygınlaşmasıyla bağlantılıdır.

1978 deregülasyonu Avrupa’yı da etkilemiş ve 1997 yılında Avrupa’da yürürlüğe giren yeni bir serbestleşme paketi ile serbestleşme süreci hızlanmıştır. Bu etki sonucunda AB, topluluk içinde ortak bir Pazar oluşturmak ve sanayiye daha liberal bir yapı kazandırmak üzere harekete geçmiştir. Liberalleşme öncesinde topluluk içi rotalar ikili anlaşmalarla belirleniyordu. Liberalleşme ile birlikte ortak hava taşıma pazarına serbest rekabet gelmiş ve rekabet hukukunun hava taşıma sektörüne uygulanması sağlanmıştır (Göktepe, 2007).

Büyük Buhran’dan sonra hızla yaygınlaşan Keynesyen politikaların sonuçlarının alınmasından sonra Keynesyen yaklaşımlar yerini piyasa ekonomisi odaklı yaklaşımlara bırakmıştır. Günümüzde uluslararası alanda serbestleşme ve entegrasyon uygulamaları ana akımı oluşturduğu görülmektedir. Bu ana akımın gereği olarak sektörlerin yoğunlaşma düzeylerinin takibi bir zorunluluk haline gelmiştir. Bu çalışmada Türk Sivil Havacılık Taşımacılığı piyasasının hangi piyasa yapısına benzediği ve yoğunlaşma derecesinin ne olduğu araştırılmaktadır. Çalışmanın literatüre katkısı, sektöre ilişkin az sayıda çalışmalara ilave olarak sektör yapısının daha iyi anlaşılmasını sağlaması, ve bu farkındalıkla sektördeki rekabeti arttırmaya dönük

politika önerilerine katkı vermesidir.

Çalışmada takip edilen sıra şu şekildedir: Bir sonraki bölümde yoğunlaşma kavramının teorik çerçevesi ve N-Firma Yoğunlaşma Oranı ve Herfindahl-Hirschman Endeksi anlatılmaktadır. Üçüncü bölümde literatürde yapılan mevcut çalışmalar hakkında bilgi verildikten sonra dördüncü ve beşinci bölümlerde Türkiye Sivil Havacılık Sektörü ele alınmakta ve yoğunlaşma derecesi ölçülmektedir. Son bölümde sonuç değerlendirmesi yer almaktadır.

2. Yoğunlaşma Kavramı

Bir ülke ekonomisinde kaynakların etkin olarak kullanılıp kullanılmadığı kaynakların dağılımında, üretimde ve bölüşümde etkinlik durumlarına bakılarak karar verilir. Tüketicilerin almak istedikleri mallar üretiliyorsa kaynaklar doğru malların üretimine yöneliyor, üretilmesine karar verilen bu mallar en düşük maliyetle üretiliyorsa üretim etkin yapılıyor, son olarak etkin üretilen mallar onlara en fazla değer veren (en fazla fayda sağlayan) fertler tarafından tüketiliyorsa bölüşüm etkin oluyor demektir. Bu duruma erişildiğinde artık bir kişinin faydasını azaltmadan diğer bir kişinin faydasını arttırmak mümkün değildir. Bu durum Pareto etkinlik olarak adlandırılır. Piyasa mekanizması içerisinde gerçekleşen Pareto etkinlik, piyasaların rekabetçi (tam rekabetde) olduğunu varsayar ve piyasa ekonomisi perspektifinde düşünen politika karar alıcıları da toplumsal refahı en çoğa çıkarmak için piyasalarda rekabeti esas alıcı düzenlemeler yaparlar.

Piyasaların sahip olabileceği yapılar bir uçta tam rekabet diğer uçta hiç rekabetin olmadığı monopol olmak üzere iki uç arasında yer alır. Monopolde üretim ve fiyatlandırma davranışlarını şirket belirlerken, tam rekabette arz ve talep güçleri belirler. Bu iki uç arasında yer alan ve eksik rekabet olarak adlandırılan alandaki piyasa yapıları genel olarak oligopol ve monopolle rekabet olarak adlandırılır. Sadece tam rekabet piyasasında şirket fiyat alıcısı konumundadır diğer tüm piyasa yapılarında şirketin fiyatı marjinal maliyetinin üzerinde belirleme gücü bulunmaktadır. Bu güç monopolle rekabette daha az, oligopolde daha çok nihayet monopolde tam olmaktadır. Dolayısıyla şirket sayısı ile piyasa gücü arasında ters orantılı bir ilişki vardır. Benzer durum piyasa üretimiyle şirket sayısı arasın-

da da vardır. En yüksek mal üretimi tam rekabette gerçekleşirken, şirket sayısı düştükçe üretim azalmakta nihayet tek şirket kaldığında (veya kartel) üretim en düşük seviyesine inmektedir. Fakat, toplumsal refah rekabet arttıkça yükselmekte ve tam rekabete erişildiğinde pareto etkinliğe ulaşılmaktadır. (Perloff, 2011: 476).

Kavramsal olarak piyasa yoğunlaşması, bir sektörde mübadeleden arzu edilen kazançların tam sağlanıp sağlanmadığını yani arzu edilen en yüksek refaha ulaşıp ulaşılmadığını ölçme imkanını vermektedir. Tek tek sektörlerdeki yoğunlaşma incelenirse neticede tüm ülke ekonomisinin etkinliği hakkında hükme varılabilir. Yoğunlaşma ölçüleri bir endüstrinin yapısı hakkında bilgi verdiği gibi endüstriler arası karşılaştırma yapılmasına ve hatta ülkeler arası rekabet düzeylerinin karşılaştırmasına da olanak tanımaktadır. Politika yapımcılarının gerekli müdahaleleri zamanında yapmaları için başvurabilecekleri bilgiler sunabilmektedir.

Piyasa yoğunlaşması, bir piyasadaki üretim ve fiyatlandırma davranışlarının sınırlı sayıda firma tarafından kontrol edilmesi durumunu ifade etmektedir. Piyasayı kontrol eden firma sayısı ile bu firmaların piyasa payları arttıkça rekabet düzeyi de düşmektedir. Dolayısıyla yoğunlaşma oranı ile piyasa rekabetinin derecesi arasında ters orantılı bir ilişki söz konusudur (Durukan ve Hamurcu, 2009). Bu durum bir birine yakın piyasa paylarına sahip az sayıda firmanın varlığı şeklinde ortaya çıktığı gibi, düşük piyasa paylarına sahip çok sayıda firmaya eşlik eden büyük paylara sahip birkaç firmanın varlığı şeklinde de ortaya çıkabilmektedir. Başka bir deyişle yoğunlaşma derecesi hem piyasadaki firma sayısına, hem de bu firmaların ekonomik faaliyetler üzerindeki hakimiyetlerinin dağılımına bağlıdır. Herhangi bir yoğunlaşma ölçüsünün, firma sayısı ve firmaların göreceli büyüklüklerinin dağılımı olmak üzere, iki boyutu vardır. Bu iki farklı boyut yapılacak analizde hangi endeksin seçileceğinin önemini arttırmaktadır.

Piyasadaki yoğunlaşma düzeyini ölçmenin en bilinen yöntemleri piyasadaki en büyük firmaların piyasa paylarının toplamından oluşan N-Firma yoğunlaşma oranı ve endüstrideki rekabetçi olmayan davranışları belirlemede kullanılan Herfindahl-Hirschman İndeksidir (Kaynak ve Ari, 2011).

Yoğunlaşma derecelerinin belirlenmesinde kul-

lanılan ölçütler; N-Firma yoğunlaşma oranı, Harfindahl-Hirschman (H-H) endeksi, Entropi endeksi, Linda endeksi, Tall-Tideman Endeksi ve Gini endeksidir (Kaynak ve Ari, 2011). Bunların dışında kullanılan diğer bazı endeksler; Kapsamlı Yoğunlaşma endeksi (CCI), Hannah ve Kay endeksi (HKI) ve Hause endeksidir (Yayla, 2015). Bu endekslerden, yaygın olarak kullanılan ve bu çalışmada da kullanılan, Yoğunlaşma Oranı endeksi ve Herfindahl-Hirschman endeksinin detayları verilecektir.

2.1. N-Firma Yoğunlaşma Oranı

N-Firma Yoğunlaşma Oranı endeksi (CR_n) endüstride yer alan n sayıdaki firmanın piyasa paylarının toplamını ifade eder. N firma yoğunlaşma endeksinde, ölçümde ele alınan ilk n tane firmanın neye göre belirlendiği ile ilgili genel bir ölçüt bulunmamaktadır. Fakat genel eğilim ilk 4,8,10 ve 20 firmanın kullanılması yönündedir (Güneş, Köse ve Yeldan, 1997). N tane firmaya göre hesaplanan bu endeks 0'dan büyük ve 1'den küçük değerler alır. Ele alınan firma sayısı (n) arttıkça yoğunlaşma oranı 1 değerine yakınsayacaktır (Yayla, 2015). Fakat söz konusu endeks her firmaya eşit ağırlık vermektedir. Yani firma büyüklüklerinin endeksin hesaplanmasında bir önemi olmamaktadır. Örneğin % 3 ve % 17'lik paylara sahip iki firmanın bulunduğu bir endüstrideki CR_2 yoğunlaşma oranı ile % 10 ve % 10'luk eşit paylara sahip iki firmanın bulunduğu bir endüstrideki CR_2 yoğunlaşma oranı bir birine eşit çıkacaktır. Ancak açıktır ki birinci piyasada yoğunlaşma daha yüksektir. Bu eksikliğine rağmen H-H endeksi ile yüksek bir korelasyona sahiptir. Bu yüzden halen yaygın bir şekilde kullanılmaktadır (Johnston ve Ozment, 2011). N sayıdaki firma için yoğunlaşma oranı şu formüle göre hesaplanmaktadır:

$$CR_n = \sum_{i=1}^n P_i * 100$$

CR_n : Yoğunlaşma oranı

P_i : i firmasının piyasadaki payı

Burada CR_1 en büyük firmanın piyasa payıdır, CR_n ise n'inci birimin kümülatif payıdır. N değerinin seçilme işlemi tamamen keyfidir. Genellikle yapılan çalışmalarda, CR_4 ve CR_8 değerleri hesaplanmaktadır. Birim sayının az oluşu yoğunlaşmanın

artması ve piyasanın az sayıdaki birim tarafından kontrol edilmesi anlamına gelir (DİE, 2003). Formülden de anlaşıldığı gibi CR_n oranı firmaların piyasa paylarının dağılımı hakkında bilgi vermektedir. Diğer bir deyişle firmaların büyüklüklerine duyarlı değildir.

2010 yılında TÜİK'in CR_4 yoğunlaşma oranına göre yaptığı yoğunlaşma sınıflandırması şu şekildedir; $CR_4 < 30$ ise düşük dereceli yoğunlaşma (rekabet düzeyi yüksek), $30 \leq CR_4 \leq 50$ ise orta dereceli yoğunlaşma (rekabet düzeyi azalmakta, tekeli rekabet piyasası), $50 \leq CR_4 \leq 70$ ise yüksek dereceli yoğunlaşma (oligopol piyasası) ve $CR_4 \geq 70$ ise çok yüksek dereceli yoğunlaşma (rekabet düzeyi çok düşük, tekeli piyasasına yaklaşmakta) söz konusudur.

2.2. Herfindahl-Hirschman Endeksi

H-H endeksi (Herfindahl-Hirschman endeksi) 1980' yılından beri piyasa yoğunlaşma düzeylerinin ölçümünde en yaygın olarak kullanılan ölçme yöntemidir (Durukan ve Hamurcu, 2009). H-H endeksi çok yaygın bir şekilde kullanılmasının yanı sıra, hesaplanması ve yorumlanması da kolay bir yoğunlaşma ölçüsüdür. Hesaplanmasının karmaşık olmaması ve firmaların sektördeki paylarının dağılımı hakkında da fikir verdiği için diğer yoğunlaşma ölçülerine de temel oluşturmaktadır. Ayrıca endeks piyasaya yönelik firma giriş çıkışlarına duyarlıdır (Yayla, 2015). Endeksi büyük firmalara küçük firmalardan daha büyük ağırlık vererek büyük firmaların önemine vurgu yapmaktadır. Her firmayı bireysel olarak ele alır, böylece payların dağılımına olan keyfi duyarsızlıktan kaçınılmış olmaktadır (Bikker, 2002).

H-H endeksi, sektör veya piyasada yer alan tüm birimlerin piyasa paylarının kareleri toplamı olarak hesaplanır ve aşağıdaki şekilde formüle edilir:

$$H - I = \sum_{i=1}^n P_i^2$$

H-I: Herfindahl indeksi

Pi: Firmanın piyasadaki payı

Piyasada n sayıda firma varsa endeks $1/n \leq H - I \leq 1$ aralığında değer alır. Tek bir firma için hesaplandığında endeks 1 (ya da 10,000)

değerini alır; firmaların payları birbirine eşit ise endeks değeri en küçük değerini, $1/n$, alır (DİE, 2013). Buna göre firma sayısı arttıkça ve/veya firmaların payları birbirine yaklaştıkça H-H endeks değeri azalmaktadır.

H-H endeksi genel olarak endüstri yoğunlaşmasının ölçümü için CR_n ' den daha iyi bir ölçüt olarak kabul edilmektedir ve bu ölçüt A.B.D. Adalet Bakanlığı ve TÜİK tarafından da kullanılmaktadır. H-H endeksi, endüstri tam rekabette tekeli yapıya doğru giderken, 0 ile 10,000 arasında değerler alır. Eğer yüzdelik paylar yüze bölünmüş değerler olarak alınırsa en düşük ve en yüksek değer 0 ve 1 olur. Bu endeksin firma büyüklüklerine nasıl duyarlı olduğu bir örnek ile açıklanabilir. Örneğin, dört firmalı bir endüstride firmaların endüstrideki payları % 40, % 30, % 20 ve % 10 olsun. CR_4 % 100 ve H-H endeksi 3000 değerini alacaktır. Fakat endüstri daha çok yoğunlaşırsa, diyelim ki firmaların payları % 80, % 10, % 5 ve % 1 şeklinde değişirse CR_4 hala % 100 değerini alacaktır fakat H-H endeksi 6526 olacaktır (Johnston ve O'Zment, 2011).

Bir pazar için en yüksek H-H endeks değeri 10,000'dir. Bu endeks değeri, firma sayısı arttıkça, sifıra yaklaşır. H-H endeksi 1,000'den küçükse piyasa tam rekabet piyasasına yakındır, 1,000-1800 değerleri arasındaysa orta dereceli bir piyasa vardır (tekeli rekabet piyasası), 1,800'den büyükse yüksek dereceli yoğunlaşma söz konusudur (oligopol piyasası). (Pehlivanoglu ve Tekçe, 2013)'nin ABD Federal Ticaret Komisyonunun 1982 tarihli "Şirket Birleşmeleri Rehberi"nden aktardığına göre piyasalar üç kısımda incelenir; H-H değeri 1000'den az ise yoğun olmayan piyasalar söz konusudur, H-H değeri 1000-1800 arasındaysa az yoğun piyasalar söz konusudur, H-H değeri 1800'den büyükse çok yoğun piyasalar söz konusudur. (Bikker, 2002) H-H endeksinin teorik literatürde en yaygın olarak kullanılan yoğunlaşma ölçütü olduğunu ve diğer yoğunlaşma ölçütleri için de sıklıkla referans noktası olarak kullanıldığını belirtmektedir. Aynı zaman da Birleşik Devletler'de, H-H endeksi bankacılık sektöründe anti-tröst yasalarının uygulama sürecinde önemli bir role sahip olduğu vurgulanmaktadır.

3. Literatür: Yoğunlaşma ve Sivil Havacılık

Ülkemizde, sivil havacılık sektöründeki rekabet

durumunu inceleyen çok sayıda çalışma olmamakla beraber, diğer sektörlerdeki rekabet düzeyini inceleyen çok sayıda çalışma mevcuttur. Literatürde yoğunlaşma konusunda yapılan çalışmaları Türkçe ve yabancı dille yazılan çalışmalar olarak ikiye ayırabiliriz. Türkçe yazılan çalışmalara örnek olarak Katırcıoğlu, 1990; Çermikli, 1997; Akan, 2002; Güneş vd., 1997; Yolaç, 2005; Polat, 2007; Durukan ve Hamurcu, 2009; Kaynak ve Ari, 2011; Yazgan ve Yiğit, 2013; Pehlivan ve Tekçe, 2013; Güven ve Yeni, 2013; Işık, 2013; Yayla, 2015; Er-lat, 2015, yabancı dille yapılan çalışmalara örnek olarak da Borenstein, 1992; Borenstein ve Rose, 1994; Stavins, 1996; Lee, 2003; Gowrisankaran, 2002; Hernandez and Wiggins, 2008; Johnston ve Ozment, 2011; Gailey vd., 2012; Short, 2013; Mazzeo, 2013; Wiesman, 2015 verilebilir.

Türkiye’de piyasa yapıları rekabetçi değildir, bu durum büyük şirketlerin piyasayı ele geçirmelerine imkân vermektedir. (Işık, 2013). Sektörler arasında Türk imalat sanayi tekeli ve oligopolistik nitelikler taşımaktadır. Ölçek ekonomileri ve reklam harcamaları imalat sanayinde yoğunlaşmayı da artırmaktadır, (Güneş vd., 1997; Yolaç, 2005; Işık, 2013). Türk imalat sanayinin sanayileşmiş ülkelerin imalat sanayileriyle karşılaştırıldığında oldukça yüksek bir yoğunlaşma derecesine sahiptir. Bununla birlikte ücretler, yoğunlaşmanın yüksek olduğu endüstrilerde, yoğunlaşmanın düşük olduğu endüstrilere nazaran çok daha yüksektir. Fakat karlılığın yoğunlaşmayla birlikte attığı müşahade edilmektedir (Güven ve Yeni, 2013).

Türk otomotiv sektöründe ise yerli binek ve yerli hafif ticari araç satışlarında yoğunlaşma düzeyi yüksektir. İthal binek araç satışlarında 2003 ve 2004 yıllarında oligopolcü bir piyasa yapısı söz konusu iken sonraki yıllarda rekabet artmıştır. İthal hafif ticari araç sektöründe oligopolcü bir yapı söz konusudur (Kaynak ve Ari, 2011).

Türk çimento sektörü, N-Firma analizine göre monopol piyasası ile oligopol piyasası arasında yer alan zayıf oligopol etkisindedir, H-H endeksi analizine göre ise rekabetçi bir yapıdadır (Polat, 2007).

Türkiye’nin elektrik enerjisi sektöründe 1993-2011 yıllarını kapsayan dönemde yüksek fakat azalan bir yoğunlaşma düzeyi vardır. Piyasa monopole yakın bir yoğunlaşma düzeyine sahip ol-

masına rağmen zamanla piyasadaki rekabetin arttığı görülmektedir (Pehlivan ve Tekçe, 2013).

Türk Bankacılık Sektöründe ise 1995-2005 yılları arasında, net faiz marjlarıyla yoğunlaşma arasında negatif bir ilişki vardır. 2000-2005 arasında mali yapıları bozulan bankaların piyasadandan çekilmesi, birleşme-devralmalar, piyasa paylarında meydana gelen değişimler ve banka sayısında görülen azalışla yoğunlaşma derecesi artmıştır (Yayla, 2015).

Türk Sivil Havacılık Sektöründeki en önemli sorun nitelikli işgücü yetersizliğidir. Eğitim kurumlarının müfredatları güncel değildir, yeterli düzeyde uygulama yapılmıyor ve dil eğitimi ihtiyaç duyulan seviyede değildir. Türk Sivil Havacılık Sektöründeki diğer sorun, yakıtta dışa bağımlılıktan kaynaklanan maliyetlerdir. Bunların yanında sahip olunan avantajlar coğrafi konum, iklim koşulları, tüketim merkezlerine yakınlık ve artan iç taleptir (Yazgan ve Yiğit, 2013).¹

1 Amerika Birleşik Devletleri havayolu sektöründe deregülasyon sonrasında yoğunlaşma gelişmeleri, yoğunlaşmanın fiyat farklılaştırması, maliyetler ve hizmet kalitesiyle olan ilişkileri dikkat çekicidir. (Johnston ve Ozment, 2011), ABD’de 1975-2009 dönemi boyunca gerçekleşen yoğunlaşma değişimlerini inceledikleri çalışmada, serbestleşmenin ilk on yılında hava yolu endüstrisinin çarpıcı bir şekilde değiştiğini gözlemlemiş, piyasaya girişlerin (rekabet düzeyinin) arttığını ve yoğunlaşma düzeyinin azaldığını tespit etmişlerdir. Fakat, 1980’lerin sonunda yoğunlaşma düzeyi serbestleşmeden önceki düzeyinden bile daha yüksek bir seviyeye ulaşmıştır. 1990’lardan itibaren ise piyasaya giren firma sayısında yeniden bir artış gözlenmiştir. Lee (2003), 1990-2000 döneminde endüstrideki yoğunlaşmanın sönük kaldığını belirtmiştir. Endüstrideki yoğunlaşma 1990’lar boyunca sabit kalmış, reel fiyatlarda ise anlamlı bir düşüş olmuştur. O tarihlerde (Borenstein, 1992) hava yolu endüstrisinde uzun dönem dengesinin henüz belirginleşmediğini büyük firmaların sayısının birkaç taneye düşeceği tahmininde bulunmuştur. İlerleyen yıllarda ise ABD hava yolu endüstrisinde hem yoğunlaşmanın hem de taşıyıcı firmaların sayısının arttığı tespit edilmiştir (Johnston ve Ozment, 2011; Gowrisankaran, 2002).

ABD havayolu endüstrisindeki fiyatlamada, aynı firmaya ait ve aynı rotayı kullanan iki yolcunun karşılaştıkları tarifelerdeki mutlak fark oldukça büyüktür. Toplam uçuş sayısı sabitken, piyasadaki firma sayısı arttıkça fiyat farklılığı artmaktadır, (Borenstein and Rose, 1994). ABD havayolu sektöründe piyasa yoğunlaşması ile fiyat farklılaştırması arasındaki ilişkide yoğunlaşma arttıkça fiyat farklılaştırmasının azaldığı müşahade edil-

Sektörlerin ihracattaki payı ile yoğunlaşma derecesi arasındaki ilişkiye bakıldığında ise, bazı sektörlerde yoğunlaşmadaki değişimle ihracattaki değişim arasında pozitif bir ilişki bulunmuştur. Dokuma-Giyim, Demir-Çelik ve Kimya sanayiinde, yoğunlaşma arttıkça ihracatta artmaktadır, (Erlat, 2015).

Yoğunlaşma derecesinin yüksek olduğu piyasalarda şirketlerin piyasayı ele geçirerek tekelleşmeye çalışması kaynakların etkisiz dağılımına sebep olmakta ve tüketici bundan zarar görmektedir. Gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde piyasa yoğunlaşması rekabetin önündeki engellerden biri olma-ya devam etmektedir. Rekabetin düşük olduğu piyasalarda hem piyasaya yeni firmaların girmesi zorlaşmakta, hem de aşırı yüksek fiyatlarla tüketiciler sömürülmektedir. Bunu önlemek için gerekli düzenlemelerin yapılması durumunda kaynaklar daha etkin kullanılacak, verimlilik artacak, ve tüketiciler daha düşük fiyatlardan mal ve hizmet satın alabileceklerdir, (Durukan ve Hamurcu, 2009).

4. Türkiye’de Hava yolu Endüstrisi

Dünyada meydana gelen gelişmeler Türkiye’yi de etkilemiş, 1980 sonrasında Türk Havacılık Sektörü hızlı bir şekilde büyümüşür ve bu büyümeye paralel olarak havacılık sektörü daha karmaşık bir hale gelmiştir (Oktal ve Gerede, 2002). Türkiye’de sivil havacılık sektörü, 14.10.1983 yılında yürürlü-

mektedir. Fiyat farklılaşması ile piyasa yoğunluğu arasındaki negatif ilişki belirlenmiştir. Beklentinin aksi istikamette olan bu durumun sebebi müşterilerin inelastik ve elastik şeklinde gruplandırılabilmesidir, (Stavins, 1996; Hernandez and Wiggins, 2008). Sosyal refahı arttırmak ve hava yolu endüstrisinin performansını geliştirmek için piyasa yoğunlaşmasının düşürülmesi faydalı olacaktır, (Gailey vd., 2012).

Havayollarında hizmet kalitesi ile yoğunlaşma arasında negatif bir ilişki bulunmaktadır. Rekabetin az olduğu rotalarda daha düşük kalitede hizmet sunulmakta ve uçuşların zamanında yapılma sıklığı az olmaktadır. Yani, yoğunlaşma düzeyi ile zamanında kalkış/iniş arasında negatif bir ilişki vardır, (Mazzeo, 2013). Daha yoğunlaşmış piyasalara gidildikçe yüksek tarifelerden düşük tarifelere doğru önemli bir kalite düşüklüğü görülmektedir, (Hernandez and Wiggins, 2008). Hava yollarının yoğunlaşması ile toplam maliyetler arasında anlamlı bir pozitif ilişki bulunmaktadır. Havaalanı yoğunlaşmasındaki artış olduğunda koltuk başına mil maliyetinde istatistiksel olarak anlamlı bir artış görülmektedir, (Short, 2013).

ğe giren 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanunu’ndan itibaren, özel firmalarında sivil havacılık faaliyetlerini gerçekleştirmelerinin önü açılmıştır (Özenen, 2003). 2001 yılında söz konusu kanunda yapılan değişiklikle firmalara bilet fiyatlarının belirlenmesi özgürlüğü tanındı. 2003’te yapılan düzenleme ile iç hatlarda rekabetin artmasıyla birlikte hizmet kalitesi atılmış, fiyatlar düşmüştür (Göktepe, 2007). Türkiye sivil havacılık sektöründeki gelişme 1990 Körfez Krizi’ne kadar devam etmiş, krizden sonra büyüme trendi 1995 yılına kadar devam etmiştir (Özenen, 2003). Talebin de artması sonucunda, Türkiye’de 2003 yılında terminallerin yolcu kapasiteleri 55 milyon 100 bin iken 2012 yılında 185 milyon 720 bine yükselmiştir (Karatay vd., 2015). Bu gelişimi önemli ölçüde sekteye uğratan diğer en önemli iki olay, 11 Eylül saldırıları ve 2001 yılında Türkiye’de meydana gelen ekonomik krizlerdir.

Kamu otoritelerinin, sivil havacılık kurumlarının ve yasal düzenlemelerin bu gelişmelerin gerisinde kaldığına yönelik eleştiriler mevcuttur. (Göktepe, 2007) Türkiye’de hava taşımacılığına özgü düzenlemelerin olmadığını, fakat genel nitelikli düzenlemelerin ve Rekabetin Korunması Hakkında Kanun’la sektörün yürütüldüğünü belirtmektedir. Oktal ve Gerede (2002) bu noktada özellikle Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü’nün (SHGM) rolüne vurgu yapmakta ve bu kurumun yeniden yapılandırılması gerektiğini savunmaktadırlar. 1983 yılında yürürlüğe giren Sivil Havacılık Kanunu ile birlikte özel sektöre hava taşımacılığı ve havaalanı işletmeciliği gibi alanlarda faaliyet göstermelerinin önünün açılmasıyla birlikte, sonra ki 15 yıl içinde hava yolu trafiğinde altı kat artış olmuştur. Fakat Türk Sivil Havacılık Sistemi bu büyümeye hazırlıksız yakanmış ve gerekli düzenlemeler hala yapılmamıştır (Oktal ve Gerede, 2002). Ayrıca sektörde meydana gelen bu serbestleşme ile birlikte çok sayıda firma piyasaya girmiş olsa da, bu firmaların çoğu zamanla piyasadan çekilmek zorunda kalmışlardır (Korul ve Küçükönel, 2015).

Oktal ve Gerede (2002) bu gelişmelerin SHGM üzerinde çok ağır bir yük oluşturduğunu, fakat SHGM’nde gerekli düzenlemelerin de yapılmadığını belirtmektedir. Bu durumun ortaya çıkardığı sorunları üç başlık altında toplanmışlardır: yönetim, organizasyon ve insan kaynakları. 2001 yılından Avrupa Havacılık Otoriteleri Birliği JAA’ye (Joint Aviation Authorities) katılan Türkiye’nin

hava taşımacılığı sektörü hızla büyümektedir. Dolayısıyla bu büyümeyi yönetebilecek ve uluslararası sorumlulukları yerine getirebilecek özerk bir havacılık otoritesine ihtiyaç olduğunu belirtmektedirler.

Türk sivil havacılık sektörünün gelişimini sekteye uğratan olaylar; 1990 tarihinde ortaya çıkan Körfez Krizi, 1998 Asya ekonomik krizi, 2001’de ülkemizde ortaya çıkan ekonomik kriz ve 11 Eylül terör saldırısıdır (Korul ve Küçükönel, 2015). Sektörü olumsuz etkileyen bu gibi dışsal faktörlere rağmen, çeşitli ülkeler arasında karşılıklı vizelerin kaldırılması, lojistik sektöründeki gelişmeler ve artan havayolu talebi gibi faktörler de sektörün gelişimini olumlu şekilde etkilemektedir (Yazgan ve Yiğit, 2013).

Dünya piyasalarındaki liberalleşme hareketleri, hava taşımacılığı sektörü için de yeni bir dönem başlatmıştır. Bu gelişmeler rekabet düzeyini arttırmıştır. Yeni dönemde Türk havayolu firmalarının yer alabilmesi için, iç pazarın rekabetçi bir yapıda olması ve dünyadaki hava yolu işbirliklerine katılımın artması gerekmektedir (Göktepe, 2007). Nitekim THY dışındaki firmaların iç hatlarda uçuş hakkı kazanmasıyla birlikte rekabet ve hizmet kalitesi artmış, fiyatlar düşmüştür. Ancak AB ve A.B.D.’nin tersine Türkiye’de rekabet hukukunun hava taşımacılığı sektöründe uygulanmasına yönelik özel düzenlemeler yoktur. 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun ve rekabetle ilgili genel nitelikli düzenleme yürürlüktedir. Fakat Rekabet Kurumuna yönelik, iç pazarda hiz-

met sunan özel hava yolu firmaları arasındaki rekabet sorunlarının çözümü için, AB’dekine benzer düzenlemelerin yapılması gerekmektedir (Göktepe, 2007)

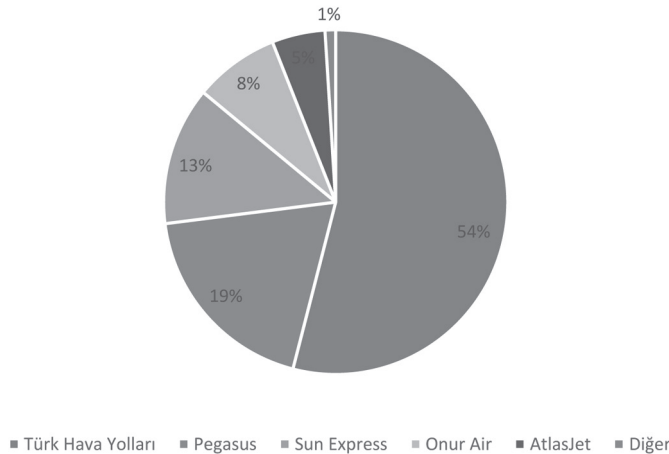
Liberalleşme sürecine giren Türk Sivil Havacılık Sektörü’nde THY’nin modernizasyon ve hizmet standartlarını geliştirmesinin yanı sıra, özel sektör havayollarının sayılarında, filo kapasitelerinde ve sektörden aldıkları paylarda önemli artışlar olmuştur (Korul ve Küçükönel, 2015). Bu gelişmeleri sürdürmek ve küresel piyasalarda rekabet edebilecek konuma gelmek için yeni yatırımlara ve havacılık alanında eğitimin kalitesinin artırılması büyük önem arz etmektedir.

5. Türk Sivil havacılık Sektöründe Uygulama

Bu bölümde Türk sivil havacılık endüstrisinin yoğunlaşma düzeyi, 2011-2013 dönemi verilerine dayanarak incelenmektedir. Veri yetersizliği sebebiyle daha uzun bir zaman dilimi seçilememiştir. Aşağıdaki şekillere bakıldığında piyasanın yarısından fazlasının THY’nin kontrolünde olduğu görülmektedir. THY’nin piyasa payı 2011’de % 54, 2012’de % 49,5 ve 2013’te % 52,6 olarak gerçekleşmiştir. Piyasa payındaki küçük azalma ise Pegasus’un piyasa payındaki artıştan kaynaklanmaktadır. Yani THY’nin payı azalırken sadece Pegasus’un payı artmaktadır. Hatta diğer firmaların paylarında da azalma gerçekleşmektedir. Dolayısıyla piyasanın lideri THY, takipçisinin ise Pegasus olduğu görülmektedir.

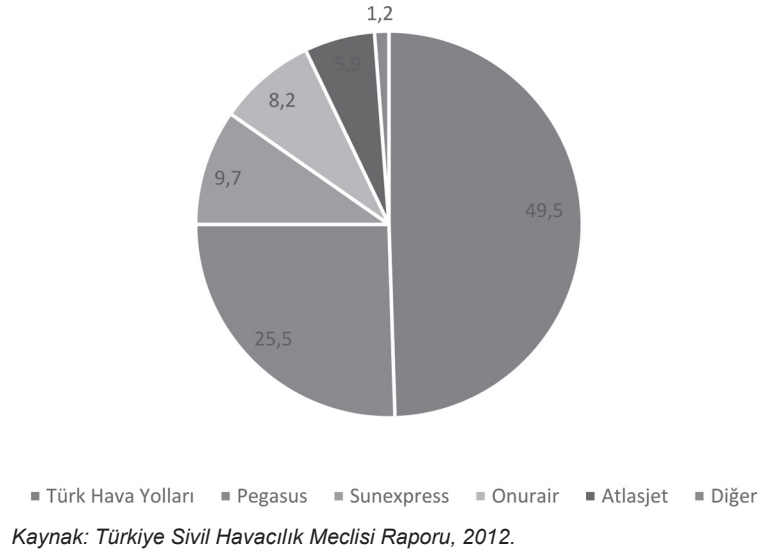
Şekil 1: Yurt İçi Yolcu Taşımacılığında Havayolu Şirketleri Payları – 2011 Yılı

Türk Havayolu firmalarının yüzdeleri piyasa payları-2011

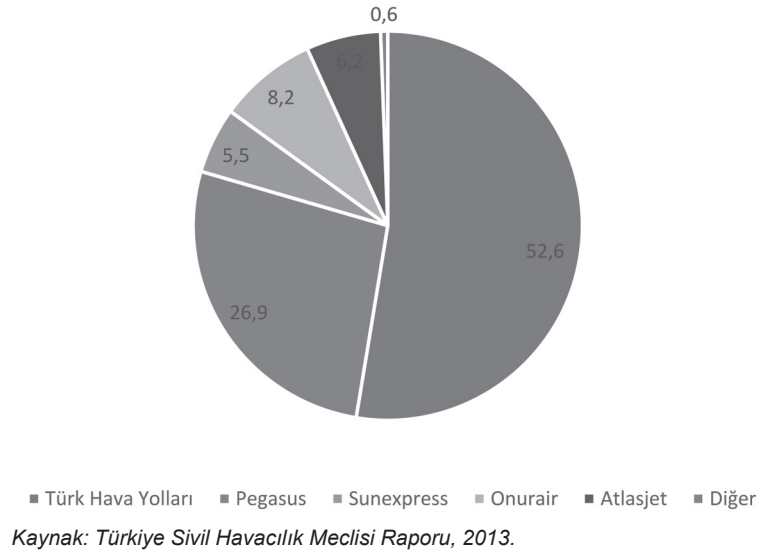


Kaynak: Türkiye Sivil Havacılık Meclisi Raporu, 2011.

Şekil 2: Yurt İçi Yolcu Taşımacılığında Havayolu Şirketleri Payları – 2012 Yılı
2012 Yılı Şirketlere Göre İç Hat Yolcu Payları (%)



Şekil 3: Yurt İçi Yolcu Taşımacılığında Havayolu Şirketleri Yolcu Trafik Payları – 2013 Yılı
İç Hat Yolcu Trafik Şirket Payları (%)



Tablo 1. Sivil Havayolu Sektörü Kapasiteleri

Yıl	Uçak Sayısı	Koltuk Sayısı	Kargo Kapasitesi (kg)
2003	162	27,599	302,737
2004	202	34,403	471,734
2005	240	39,903	649,562
2006	259	42,335	873,539
2007	250	40,185	962,539
2008	270	43,524	1,093,096
2009	297	47,972	1,121,108
2010	349	56,638	1,118,933
2011	346	55,662	1,136,866
2012	307	65,208	1,264,513
2013	385	66,639	1,639,130
2014	422	75,700	1,393,602

Kaynak: SHGM, (2015), Performans Programı.

Tablo 2. Sivil Havacılık Sektörü Şirket Payları

	Uçak Sayısı	Koltuk Sayısı	Satış Hasılatı (TL)	Kar (TL)
THY	197	35,866	18,776,784,325	682,707,427
Pegasus	42	7,908	2,404,060,243	88,312,006
Sunexpress	53	9,387	-	-
Onur Air	23	5,169	-	-
Atlas Jet	16	3,204	-	-
Toplam	331	61,534	-	-

Kaynak: TOBB, (2014c ve d), Sivil Havacılık Meclisi Raporları.

Aşağıdaki tabloda Türk Hava Yolu endüstrisi için, hem N-Firma yoğunlaşma oranına göre hem de H-H endeksine göre, 2011-2013 dönemi için hesaplanan yoğunlaşma dereceleri görülmektedir.

Firmaların söz konusu dönemde yıllara göre piyasa paylarını gösteren veriler Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Türkiye Sivil Havacılık Meclisi Sektör Raporları'ndan alınmıştır.

Tablo 3: Türk Havayolu Sektöründe 2011-2013 yılları arasında CR_n ve H-H endeksi değerleri

Yıl	Firmaların yüzde olarak piyasa payları						CR ₂	CR ₄	H-H I
	THY	Pegasus	Sunexpress	Onurair	Atlasjet	Diğer			
2011	54	19	13	8	5	1	0,73	0,94	3536
2012	49,5	25,5	9,7	8,2	5,9	1,2	0,75	0,929	3298,08
2013	52,6	26,9	5,5	8,2	6,2	0,6	0,795	0,932	3626,66

Kaynak: TOBB Türkiye Sivil Havacılık Meclisi Sektör Raporu, 2011, 2012, 2013.

Tablo 3'de görüldüğü gibi CR₂ söz konusu üç yıl için de, sınır değeri olan 0.7'nin üzerindedir. Ayrıca hesaplanan CR₂ değerlerinin artış eğiliminde oldukları dikkate alındığında THY ve Pegasus firmalarının piyasa üzerindeki hakimiyetlerinin art-

tığı açıkça görülebilir. Bu en büyük iki firmanın piyasa güçlerinin artış eğiliminde olduğu gerçeği CR₄ değerine bakıldığında daha çok belirginleşmektedir. CR₄, 2011-2013 dönemi boyunca, az da olsa azalma eğilimine sahiptir. Ayrıca CR₄ değeri

yüksek yoğunlaşma (eksik rekabet) için belirlenen sınır değeri olan 0.7'nin çok üzerindedir; 2011'de 0,94, 2012'de 0,929 ve 2013'te 0,932. Buna göre Türk Sivil Havacılık Endüstrisi çok yüksek bir piyasa yoğunlaşmasına sahiptir.

Benzer sonuçlar H-H endeksine göre yoğunlaşma hesaplaması yapıldığında da görülmektedir. H-H endeksinde oligopol piyasası için belirlenmiş olan $H-I > 1800$ değeri göz önüne alındığında 2011 için hesaplanan 3536, 2012 için hesaplanan 3298 ve 2013 için hesaplanan 3626 değerlerinin çok yüksek yoğunlaşma düzeylerine işaret ettiği görülmektedir. CR_2 değeri gibi H-H endeksi değerinin

de artış eğiliminde olduğu görülmektedir. CR_4 değerinin azalma eğiliminde olduğu ve CR_2 ile firma büyüklüklerine duyarlı olan H-H endeksinin artış eğiliminde olduğu göz önünde bulundurulduğunda, en büyük iki firmanın piyasa paylarını, ele alınan dönem boyunca, arttırdığı söylenebilir. Bu değerlendirmeler tabloda piyasa paylarını gösteren istatistiklerle uyumludur.

Tablo 4'de THY dışındaki firmaların rekabet durumlarının değerlendirilmesi için, yukarıdaki tabloya paralel olarak hesaplanan yoğunlaşma değerleri yer almaktadır.

Tablo 4: THY Haricindeki Şirketler için, 2011-2013 Yılları Arasında CR_n ve H-H endeksi değerleri.

Yıl	Firmaların yüzde olarak piyasa payları							
	Pegasus	Sunexpress	Onurair	Atlasjet	Diğer	CR_2	CR_4	H-H I
2011	19	13	8	5	1	0,32	0,45	620
2012	25,5	9,7	8,2	5,9	1,2	0,352	0,493	847,83
2013	26,9	5,5	8,2	6,2	0,6	0,324	0,468	859,9

Kaynak: TOBB Türkiye Sivil Havacılık Meclisi Sektör Raporu, 2011, 2012, 2013.

Tablo 4'de görüldüğü gibi THY haricindeki özel sektöre ait firmalar için yapılan yoğunlaşma hesaplarına göre piyasa yoğunlaşması oldukça düşük çıkmaktadır. CR_4 yoğunlaşma oranı endeksinde yüksek rekabet için sınır kabul edilen 30 değeri baz alındığında, 2011 için 0,45, 2012 için 0,493 ve 2013 için 0,468 değerleri elde edilmiştir. Bu değerlere göre piyasa orta-dereceli bir rekabet düzeyine sahiptir. Yani teknelci rekabet piyasasına yakın bir piyasa söz konusudur. H-H endeksine göre yüksek rekabet için kabul edilen 1000 sınır değeri göz önünde bulundurulduğunda, piyasa yoğunlaşmasının düşük olduğu, yani rekabet düzeyinin yüksek olduğu görülmektedir. Ancak her iki endekste de artış eğilimi vardır. Bu artış eğiliminin Pegasus firmasının piyasa payını hızlı bir şekilde arttırmasından kaynaklandığı, verilerden anlaşılmaktadır.

6. Sonuç

Bu çalışmada Türk Sivil Havacılık Endüstrisi'nin yoğunlaşma oranı ve endüstrinin rekabet düzeyi, N-Firma yoğunlaşma oranı ve H-H endeksi ile analiz edilmiştir. Yapılan analiz sonucunda Türk havacılık sektöründe yüksek bir yoğunlaşma tespit edilmiştir. Bu yüksek yoğunlaşmanın büyük oran-

da THY'nın piyasa payının büyüklüğünden kaynaklandığı görülmüştür. THY yolları haricindeki firmalar için yapılan analizde rekabet düzeyi, azalma yönünde bir eğilim taşısa da oldukça yüksek çıkmıştır. Rekabet düzeyindeki azalma eğiliminin ise Pegasus Havayolları firmasının piyasa payındaki artış eğiliminden kaynaklandığı tespit edilmiştir. Çalışmadan elde edilen bu sonuçlar literatürdeki Türkiye ekonomisindeki yoğunlaşma bulgularıyla, ABD sivil havacılık sektöründeki yoğunlaşma bulgularıyla aynı istikamettedir.

Yüksek yoğunlaşma düzeyi ekonominin temelini oluşturan sektörlerin büyük bir kısmında mevcuttur. Yoğunlaşma, piyasadaki üretimin gittikçe daha az sayıda şirketin gerçekleştirmesi anlamına geldiğinden doğal olarak rekabetten uzaklaşmayı ifade eder. Yoğunlaşma arttıkça piyasada birbirleriyle rekabet eden şirketlerin sayısı azaldığı gibi, mevcut şirketlerin anlaşarak yıkıcı fiyat rekabetini bırakmalarına veya yasa'da belirtilen diğer rekabet ihlalleri yapmalarına sebep olabilmektedir. Piyasa yapıları içinde en yüksek kar Tekel'de olduğundan kar maksimizasyonunu amaçlayan hakim şirket, rekabete aykırı eylemlerle rakiplerini saf dışı etmeye çalışabilir. Bununla ilgili çarpıcı bir örnek, Türkiye Sivil Havacılık Sektöründe THY ile Pegasus arasındaki rekabet ihlali davasıdır. Bu davada

Pegasus şirketi, yeni hatlara girmesini engellediği ve halen faaliyette olduğu hatlarda seçici fiyat uygulayarak faaliyetlerini zorlaştırdığı iddiasıyla hakim şirket THY aleyhine rekabet ihlali davası açmıştır. Dava beraatla sonuçlanmasına rağmen bu durum yoğunlaşmanın rekabet üzerindeki etkisini göstermesi açısından iyi bir örnektir. Bir piyasadaki yoğunlaşma rekabeti azaltarak sosyal refah kayıplarına sebep olur.

Sanayi sektörlerinde olduğu gibi havayolu sektöründe de yoğunlaşmayı ortadan kaldıracak, pazarda rekabeti sağlayacak girişimlere ihtiyaç duyulmaktadır. Tüketicilerin de tam rekabetçi bir pazarı istediği de göz önüne alındığında Ticaret Bakanlığı ve Rekabet Kurumu gibi çeşitli devlet kurumlarının konuya eğilmesi gerekmektedir. Rekabeti artırıcı önlemler öncelikle havayolu sektöründe yapılacak kurumsal düzenlemeleri kapsamalıdır. SHGM'nün yetkileri ve faaliyet alanları açık bir şekilde tanımlanmalı, sektördeki rekabeti düzenleyen yetkili ve kısmen bağımsız bir kurum oluşturulmalıdır. Bunun yanında söz konusu sektörün kalifiye eleman ihtiyacının karşılanması amacıyla, eğitim kurumlarının nitelikleri ve sayıları da artırılmalıdır.

Kaynakça

- AKAN, Yusuf; (2002), "Türk İmalat Sanayinde Yoğunlaşma:1980-96" Atatürk Üniversitesi, Cilt:16, Sayı: 5-6, ss.1-13.
- BAŞ, Mehmet; "Rekabeti Etkileyen Faktörlerden Pazar Yoğunlaşması ve Türkiye'deki Bazı Sektörlerin Yoğunlaşma Dereceleri", <http://www.mehmetbas.com/rekabeti-etkileyen-faktorlerden-pazar-yogunlasmasi-ve-turkiyedeki-bazi-sektorlerin-yogunlasma-dereceleri/>. 25.06.2015.
- BIKKER, A. Jacob; (2002), "Measure of Competition and Concentration in The Banking Industry: Review of The literature", *Economic&Financial Modelling*, 9(1), pp. 53-98.
- BORENSTEIN, Severin; (1992), "The Evolution of U.S. Airline Competition", *Journal of Economic Perspectives*, 6(3), pp. 45-73.
- BORENSTEIN, Severin and Nancy L. ROSE; (1994), "Competition and Price Dispersion in The U.S. Airline Industry", *The Journal of Political Economy*, 102(4), pp. 653-683.
- CLARKE, Roger, Stephen DAVIES and Michael WATERSON; (1984), "The Profitability-Concentration Relation: Market Power or Efficiency?", *The Journal of Industrial Economics*, 32(4), pp. 435-450.
- COOK, Gerald N. and Jeremy GOODWIN; (2008), "Airline Networks: A Comparison Hub-and-Spoke and Point-to-Point Systems", *Journal of Aviation/Aerospace Education&Research*,

17(2), pp. 50-60.

- ÇERMİKLİ, Hakan (1997), "Yarışabilir (Contestable) Piyasalar Teorisi, Charter Firmalar ve Avrupa Uluslararası Sivil Havacılık Piyasası", *Ekonomik Yaklaşım*, Cilt 8, Sayı 26, ss.105-117.
- DİE; (2005), *Dış Ticarete Yoğunlaşma 2003*, Devlet İstatistik Enstitüsü Matbaası, Ankara.
- DURUKAN, T., ve Ç. HAMURCU; (2009), "Mobil İletişimde Pazar Yoğunlaşması "Türkiye ile Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Türkmenistan ve Özbekistan Karşılaştırması", *Karadeniz Araştırmaları*, 22(6), ss. 75-86.
- ERLAT, Güzin; "İhacat ve Endüstriyel Yoğunlaşma Arasındaki İlişkinin İmalat Sanayiinden Seçilmiş Bazı Sektörler Açısından İncelenmesi", <http://arsiv.mmo.org.tr/pdf/10687.pdf> . 24.08.2015
- ERSOY, Mehmet Ş.; (1980), "Sanayiide Toplanmanın (Temerkez) Alternatif Ölçüleri", *İstanbul Üniversitesi İşletme Fakültesi Dergisi*, 9(2), ss. 139-155.
- GAILEY, Edwar D., Ashutosh DIXIT, Thomas W. WHIPLE, and Rajshekhar JAVALGI; (2012), "Price Dispersion in the Airline Industry: A Conceptual Framework and Empirical Analysis", *American Journal of Management*, 12(1), pp. 92-107.
- GOWRISANKARAN, Guatam; (2002), "Competition and Regulation in the Airline Industry", *FRBSF ECONOMIC LETTER*, 2002(1), pp. 1-3.
- GÖKTEPE, Hülya; (2007), "Hava Tasımacılığı Sektöründe Rekabet Hukuku Kurallarının Uygulanması", *Sosyal Bilimler Dergisi*, 7(1), ss. 213-239.
- GÜNEŞ, Merih, Ahmet KÖSE ve Erinc YELDAN; (1997), "Input-Output Tablosu Sektör Tasnifine Göre Türkiye İmalat Sanayiinde Yoğunlaşma Eğilimleri 1985-1993", *Ekonomik Yaklaşım*, 8(26), ss. 33-47.
- GÜVEN, Aytekin ve Onur YENİ; (2013), "Türkiye İmalat Sanayiinde Yoğunlaşma, Karlılık ve Ücret İlişkisi: Yeniden", *Hacettepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 31(2) ss. 95-115.
- HERNANDEZ, Manuel A. and Steven N.WIGGINS; "Nonlinear Pricing and Market Concentration in the U.S. Airline Industry", http://econwebb.tamu.edu/common/files/workshops/PERC%20Applied%20Microeconomics/2008_10_22_Manuel_Hernandez.pdf. 12.07.2015.
- İŞİK, Cem; (2013), "Türkiye İmalat Sanayiinde Rekabet Derecesi ve Yoğunlaşma Düzeyi", *EKEV Akademik Dergisi*, 56(17), ss. 247-254.
- JOHNSTON, Ahren and John OZMENT; (2011), "Concentration in The Airline Industry: Evidence of Economies of Scale?", *Journal of Transportation Management*, 22(2), pp. 59-74.
- KARATAY, Ertuğrul, Mustafa ŞAHİN, Paşa YALÇIN VE Yusuf KIRTILIOĞLU; "Sivil Havacılık Sektörünün Uluslararası Düzeyde İncelenmesi", <http://mdk.anadolu.edu.tr/sites/mdk.anadolu.edu.tr/files/files/6.pdf>. 20.05.2015.
- KAYNAK, Selahattin ve Yılmaz O. ARİ; (2011), "Türk Otomotiv Sektöründe Yoğunlaşma: Binek ve Hafif Ticari Araçlar Üzerine Bir Uygulama", *Ekonomik Yaklaşım*, 22(80), ss. 39-58.

- KATIRCIOĞLU, Erol; (1990), *Türkiye İmalat Sanayiinde Yoğunlaşma ve Yoğunlaşmayı Belirleyen Faktörler, 1975-1985*, TÜSES, İstanbul.
- KORUL, Vildan ve Hatice KÜÇÜKÖNAL; "Türk Sivil Havacılık Sektörünün Yapısal İncelenmesi", <http://www.acarindex.com/dosyalar/makale/acarindex-1423877167.pdf>. 10.06.2015.
- LEE, Darin; (2003), "Concentration and price trends in the US Domestic Airline Industry: 1990–2000", *Journal of Air Transport Management*, 9(2), pp. 91-101.
- MAZZEO, J. Mazzeo; (2003), "Competition and Service Quality in the U.S. Airline Industry", *Review of Industrial Organization*, 22(4), pp. 275–296.
- OKTAL, Hakan, ve Ender GEREDİ; (2002), "Türk Sivil Havacılık Otoritesinin Yeniden Yapılandırılması", *Amme İdaresi Dergisi*, 35(4), ss. 103-120.
- ÖZENEN, C. Galip; (2003), *Havaalanı Yatırımlarında Özelleştirme Dünyadaki Uygulamalar ve Türkiye İçin Öneriler, İktisadi Sektörler ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü yayınları, Uzmanlık Tezi*.
- PEGASUS; (2014), *1 Ocak 2013-31 Aralık 2013 Dönemi Yönetim Kurulu Yıllık Faaliyet Raporu, Pegasus Hava Taşımacılığı Anonim Şirketi, İstanbul*.
- PEHLİVANOĞLU, Ferhat ve Erkam TEKÇE; (2013), "Türkiye Elektrik Enerjisi Piyasasında Herfindahl-Hirschman CR(m) Endeksleri ile Yoğunlaşma Analizi", *AİBÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 13(1) ss. 363-385.
- PERLOFF, Jeffrey M.; (2011), *Microeconomics: Theory and Applications with Calculus*, Pearson, USA.
- POLAT, Çetin; (2007), "Yoğunlaşma ve Piyasa İlişkisi Çerçevesinde Türk Çimento Sektörünün Yapısal Analizi", *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 7(2), ss. 67-116.
- REKABET KURUMU; "THY ile PEGASUS Arasındaki Rekabet İhlali Davası", <http://www.rekabet.gov.tr/File/?path=ROOT%2F1%2FDocuments%2FGerek%C3%A7eli+Kurul+Karar%C4%B1%2F14-54-932-420.pdf>. 23.08. 2015
- REYNOLDS-FEIGHAN, Aisling J.; (2007), "Competing Networks, Spatial and Industrial Concentration in the US Airline Industry", *Spatial Economic Analysis*, 2(3), pp. 236-257.
- SHORT, David; (2013), *An Empirical Analysis of Airline Network Structure: The Effect of Hub Concentration on Airline Operating Costs*, Duke University Libraries, North Carolina.
- SGHM; (2015), *Performans Programı 2015, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Ankara*.
- STAVİNS, Joanna; (1996), *Price Discrimination in the Airline Market: The Effect of Market Concentration*, Federal Reserve Bank of Boston, Boston.
- TOBB; (2012a), *Türkiye Sivil Havacılık Meclisi Sektör Raporu 2011, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği, Ankara*.
- TOBB; (2013b), *Türkiye Sivil Havacılık Meclisi Sektör Raporu 2012, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği, Ankara*.
- TOBB; (2014c), *Türkiye Sivil Havacılık Meclisi Sektör Raporu 2013, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği, Ankara*.
- THY; (2014d), *1 Ocak-31 Aralık 2013 Dönemine İlişkin Yönetim Kurulu Faaliyet Raporu, Türk Hava Yolları A.O., İstanbul*.
- WEISMAN, Dennis L.; (2005), "Market Concentration, Multi-Market Participation and Mergers in Network Industries", *Review of Network Economics*, 4(2), pp. 129-141.
- YAYLA, Münir; "Türk Bankacılık Sektöründe Yoğunlaşma ve Rekabet: 1995-2005", https://www.bddk.org.tr/WebSitesi/turkce/Raporlar/BDDK_Dergi/3888makale2.pdf. 20.08.2015.
- YAZGAN, A. Elif ve Sema YİĞİT; (2013), "Türk Sivil Havacılık Sektörünün Uluslararası Rekabetçilik Düzeyinin Analizi", *Selçuk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 25(1), ss. 421-445.
- YOLAÇ, Sema; (2005), "Türkiye İmalat Sanayiinde Yoğunlaşma", *Sosyal Siyaset Konferansları Dergisi*, 50(1), ss. 1088-1100.