



**HAVA TAŞIMACILIĞININ LİBERALLEŞMESİ VE TÜRKİYE’DE İKİLİ
HAVA ULAŞTIRMA ANLAŞMALARININ HAVAALANLARINA ETKİSİ
ÜZERİNE BİR ARAŞTIRMA**

Yüksek Lisans Tezi

İhsan Emrehan ŞAHİN

Eskişehir 2023

**HAVA TAŞIMACILIĞININ LİBERALLEŞMESİ VE TÜRKİYE’DE İKİLİ
HAVA ULAŞTIRMA ANLAŞMALARININ HAVAALANLARINA ETKİSİ
ÜZERİNE BİR ARAŞTIRMA**

İhsan Emrecan ŞAHİN

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Sivil Havacılık Yönetimi Anabilim Dalı

Danışman: Prof. Dr. Ferhan ŞENGÜR

Eskişehir

Anadolu Üniversitesi

Sosyal Bilimler Enstitüsü

Temmuz 2023

JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI

İhsan Emrecañ ŞAHİN'in "Hava Taşımacılığının Liberalleşmesi ve Türkiye’de İkili Hava Ulaştırma Anlaşmalarının Havaalanlarına Etkisi Üzerine Bir Araştırma” başlıklı tezi 11/07/2023 tarihinde aşğıdaki jüri tarafından değeriendirilerek “Anadolu Üniversitesi Lisansüstü Eğitim-Öğretim ve Sınav Yönetmeliğı”nin ilgili maddeleri uyarınca, Sivil Havacılık Yönetimi Anabilim dalında Yüksek Lisans Yeterlik tezi olarak kabul edilmiştir.

	<u>Unvanı Adı Soyadı</u>	<u>İmza</u>
Üye (Tez Danışmanı)	: Prof. Dr. Ferhan ŞENGÜR	
Üye	: Dr. Öğr. Üye. Hülya GÖKTEPE	
Üye	: Dr. Öğr. Üye. Emircan ÖZDEMİR	

Prof. Dr. Saime ÖNCE

Enstitü Müdürü

ÖZET

HAVA TAŞIMACILIĞININ LİBERALLEŞMESİ VE TÜRKİYE’DE İKİLİ HAVA ULAŞTIRMA ANLAŞMALARININ HAVAALANLARINA ETKİSİ ÜZERİNE BİR ARAŞTIRMA

İhsan Emrehan ŞAHİN

Sivil Havacılık Yönetimi Anabilim Dalı

Anadolu Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Temmuz 2023

Danışman: Prof. Dr. Ferhan ŞENGÜR

Bu çalışmada Türkiye’nin imzaladığı ikili hava ulaştırma (İHU) anlaşmalarındaki ekonomik düzenlemelerin havaalanlarına etkileri incelenmektedir. İHU anlaşmaları iki ülke arasında faaliyet gösteren havayollarının pazara erişim ve giriş, kapasite ve tarife belirleme koşullarının liberal veya sıkı olma derecesini belirlemektedir. Bu liberallik derecesinin İHU anlaşmalarında belirlenen uçuş noktalarını operasyonel ve yönetsel olarak etkilediği düşünülmektedir. Çalışmanın kavramsal çerçevesi dünyada serbestleşmenin ortaya çıkma ve liberalleşmeye dönüşme sürecinin Türkiye de dahil olmak üzere farklı ülkeler üzerinden ele alınması ve havaalanlarının bu süreçteki durumunun belirtilmesiyle çizilmiştir. Analiz bölümünde, toplanan İHU anlaşmalarındaki ekonomik düzenlemeler tek tek incelenmiş ve tema-kategori-kod hiyerarşisi ile içerik analizi yapılmıştır. Böylece ekonomik düzenlemeler ve havaalanı süreçleri arasında bir bağlantı kurulmuştur. Bu bağlantı üzerinden, ekonomik düzenleme değişkenleri arasındaki birliktelik ilişkileri apriori algoritması ile tanımlanmıştır. Son olarak iki analizden elde edilen bulgular alanyazına dayalı yorumlanmış ve ekonomik düzenlemelerin havaalanlarına olan etkileri ortaya çıkarılmıştır. Çalışma sonucunda Türkiye’nin İHU anlaşmalarında denge politikası izlendiği, düzenlemelerin daha yoğun olarak kapasite açısından sıkı belirlendiği, Asya ülkeleri ile yapılan anlaşmaların Afrika ülkelerine kıyasla daha sıkı olduğu, en liberal anlaşmanın Brezilya ile yapıldığı ve düzenlemeler getirilirken her ülkenin bireysel ele alındığı görülmüştür. Bu durum, Türkiye havaalanlarının sıkı düzenlenen bir hava taşımacılığı piyasasında olduğu için rekabetçi konumda olmayacağına işaret etmektedir.

Anahtar Sözcükler: Liberalleşme, Havaalanı, İkili hava ulaştırma anlaşmaları, Havayolu serbestleşmesi, Apriori.

ABSTRACT

THE LIBERALIZATION OF AIR TRANSPORT AND A RESEARCH ON THE EFFECTS OF BILATERAL AIR TRANSPORT AGREEMENTS ON AIRPORTS IN TURKEY

İhsan Emrehan ŞAHİN

Department of Civil Aviation Management

Programme in Civil Aviation Management

Anadolu University, Graduate School of Social Sciences, July 2023

Supervisor: Prof. Dr. Ferhan ŞENGÜR

This study examines the effects of the economic regulations in bilateral air transport agreements (BATAs) signed by Turkey on airports. The BATAs determine the degree of liberal or restrictive conditions regarding market access and entry, capacity, and tariff determination for airlines operating between two countries. It is believed that this degree of liberalization affects the operational and managerial aspects of the designated flight points in the BATAs. The conceptual framework of the study is established by analyzing the emergence and evolution of liberalization processes worldwide, including Turkey, and emphasizing the airports' position in this process. In the analysis section, the compiled BATAs' economic regulations are examined individually, and content analysis is conducted using a theme-category-code hierarchy. Thus, a connection is established between economic regulations and airport processes. Through this connection, the association relations between economic regulation variables are defined with the apriori algorithm. The literature was then used to interpret the findings of the two analyses, and the effects of economic regulations on airports were revealed. As a result of the study, it has been determined that Turkey's balance policy is adhered to in the BAT agreements, that the regulations are determined more restrictive in terms of capacity, that the agreements with Asian countries are more restrictive compared to those with African countries, that the most liberal agreement is with Brazil, and that each country is handled individually while the regulations are being drafted. This indicates that Turkish airports will not be in a competitive position, as their air transport market is highly regulated.

Keywords: Liberalisation, Airport, Bilateral air transport agreements, Airline deregulation, Apriori.

ETİK İLKE VE KURALLARA UYGUNLUK BEYANNAMESİ

Bu tezin bana ait, özgün bir çalışma olduğunu; çalışmamın hazırlık, veri toplama, analiz ve bilgilerin sunumu olmak üzere tüm aşamalarında bilimsel etik ilke ve kurallara uygun davrandığımı; bu çalışma kapsamında elde edilen tüm veri ve bilgiler için kaynak gösterdiğimi ve bu kaynaklara kaynakçada yer verdiğimi; bu çalışmanın Anadolu Üniversitesi tarafından kullanılan “bilimsel intihal tespit programı”yla tarandığını ve hiçbir şekilde “intihal içermediğini” beyan ederim. Herhangi bir zamanda, çalışmamla ilgili yaptığım bu beyana aykırı bir durumun saptanması durumunda, ortaya çıkacak tüm ahlaki ve hukuki sonuçları kabul ettiğimi bildiririm.

İhsan Emrehan ŞAHİN

TEŞEKKÜR

2017 yılında kariyer değişikliği yaparken tek hedefim akademisyen olmaktı. Lisans eğitimime yedi yıl kadar geç başlamama rağmen adımlarımı hep bu hedef doğrultusunda attım. 2021 yılında mezun olduktan kısa süre sonra hedefime ulaştım ve önce yüksek lisansa hemen sonrasında da araştırma görevlisi olarak çalışmaya başladım.

Bugün ise akademik hayatın ilk önemli durağı sayılan yüksek lisanstan mezun olmanın sevincini yaşıyorum. Kısaca anlatabildiğim ama yaşarken aslında o kadar da kısa olmayan bu süre zarfında şanslı olduğum durumların varlığını kabul etmekle birlikte aslolanın vazgeçmemek olduğunu düşünüyorum.

Sürecin somut ve şimdilik nihai parçası olan bu tezin yazılmasında tecrübesi ve bilgi birikimiyle yolumu aydınlatan danışman hocam Sayın Prof. Dr. Ferhan ŞENGÜR'e en içten dileklerle teşekkür ederim.

Değerlendirmeleri ve önerileriyle bu çalışmanın niteliğini artıran hocalarım Sayın Dr. Öğr. Üye. Hülya GÖKTEPE'ye ve Sayın Dr. Öğr. Üye. Emircan ÖZDEMİR'e ayrıca teşekkür ederim.

Özellikle tezin yazılma sürecinde ikinci bir göz olan kıymetli arkadaşım ve meslektaşım Mehmet Said KAYA'ya, motivasyonumu yükselterek her zaman odaklanmamı sağlayan araştırma görevlisi arkadaşlarım Damlanur ARI'ya ve Burak DEMİRTAŞ'a da teşekkürü bir borç bilirim.

Son olarak, özellikle 2017 yılından bu yana yoğun geçen süreçte desteklerini her zaman gösteren annem Feray DAĞ'a, teyzem Nevay DAĞ'a ve Perihan Abla'yı hayatımıza kattığı için teyzem Sunay DAĞ'a teşekkür ederim.

Melike PEYNİRCİER, Küba ve Behzat'ın ise gösterdikleri sabır ve anlayıştan dolayı kendilerine minnettar olduğumu bilmelerini isterim.

İÇİNDEKİLER

	<u>Sayfa</u>
BAŞLIK SAYFASI.....	i
JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI.....	ii
ÖZET	iii
ABSTRACT.....	iv
ETİK İLKE VE KURALLARA UYGUNLUK BEYANNAMESİ	v
TEŞEKKÜR	vi
İÇİNDEKİLER	vii
TABLolar DİZİNİ.....	x
ŞEKİLLER DİZİNİ	xi
SİMGELER VE KISALTMALAR DİZİNİ	xii
1. GİRİŞ	1
1.1. Araştırma Problemi	2
1.2. Araştırmanın Amacı	6
1.3. Araştırmanın Önemi.....	7
1.4. Varsayımlar.....	8
1.5. Sınırlılıklar	9
2. ALANYAZIN VE KAVRAMSAL ÇERÇEVE.....	10
2.1. Serbestleşme Öncesi Süreç.....	10
2.1.1. 1903-1978 yılları arasında hava taşımacılığının gelişimi	11
2.1.2. İkili hava ulaştırma (İHU) anlaşmaları.....	13
2.1.3. IATA'nın tarife belirlemedeki rolü	23
2.1.4. Havuz anlaşmaları	26
2.2. Serbestleşme Öncesinde Havaalanlarının Durumu	27
2.3. Serbestleşme Dönemi ve Sonrasındaki Süreç	31
2.3.1. Amerika Birleşik Devletleri'nde havacılığın liberalleşmesi	32
2.3.2. Avrupa'da havacılığın liberalleşmesi	41
2.3.3. Asya-Pasifik pazarında liberalleşme	51
2.3.3.1. Çin havacılığında liberalleşme	51
2.3.3.2. Japonya havacılığında liberalleşme	57
2.3.3.3. Güney Kore havacılığında liberalleşme.....	60
2.3.3.4. Tayvan havacılığında liberalleşme	61

2.3.3.5. <i>Avustralya havacılığında liberalleşme</i>	64
2.3.4. Afrika havacılığının liberalleşmesi	65
2.3.4.1. <i>Bazı Afrika ülkelerinin havacılığında liberalleşme</i>	69
2.3.5. Körfez ülkelerinin havacılığında liberalleşme	72
2.3.6. Diğer ülkelerde havacılığın liberalleşmesi	75
2.3.6.1. <i>İrlanda havacılığında liberalleşme</i>	75
2.3.6.2. <i>Brezilya havacılığında liberalleşme</i>	78
2.3.6.3. <i>Kanada havacılığında liberalleşme</i>	79
2.4. Türkiye’de Ticari Havacılığın Gelişimi.....	82
2.5. Serbestleşme Sonrasında Havaalanlarının Durumu	92
2.5.1. Dünyada havaalanlarının genel durumu	92
2.5.2. Türkiye’de havaalanlarının durumu	97
2.6. Liberalleşme Önündeki Engeller.....	101
2.6.1. Birleşme ve devralmalar	101
2.6.2. Devletlerin havayollarına ve havaalanlarına destekleri	102
2.6.3. Yabancı sahipliğine izin verilmemesi	104
2.7. Havayolları ve Havaalanlarının Rekabet Etmeye Yönelik Adımları.....	107
2.7.1. Havayolu iş birlikleri	107
2.7.2. Topla-Dağıt ağ yapısının ortaya çıkması	112
2.7.3. Havaalanı pazarlaması	114
2.7.4. Havaalanlarının stratejik konumlandırılması	115
2.8. Çok taraflı açık semalar anlaşmaları	116
3. YÖNTEM.....	119
3.1. Araştırma Deseni	120
3.2. Örneklem.....	121
3.3. Veri Toplama Tekniği ve Aracı	122
3.4. Veri Analizi	122
3.4.1. İçerik analizi.....	124
3.4.2. Birliktelik analizi	131
4. BULGULAR VE YORUM	136
4.1. Değişkenlere Dayalı Bulgular	137
4.2. Bölgesel Bazda Kurulan İlişki	142
4.3. Pazara Erişim ve Giriş Düzenlemelerinin Havaalanına Etkisi	145

4.4. Kapasite ve Tarife Düzenlemelerinin Havaalanına Etkisi.....	148
4.5. En Fazla Kullanılan Düzenlemeler ve Havaalanları	152
4.6. En Az Belirlenen Düzenlemeler ve Havaalanları.....	154
5. TARTIŞMA, SONUÇ VE ÖNERİLER	155
5.1. Tartışma	156
5.2. Sonuç	162
5.3. Öneriler	167
KAYNAKÇA.....	169
EKLER	
EK-1: 1983-2022 Yılları Arasında Türkiye’deki Özel Havayolu İşletmeleri ve Faaliyet Süreleri	
EK-2: Ülke Bazında Düzenlemelerin Başlıkları ve Sıralamaları	
ÖZGEÇMİŞ	

TABLÖLAR DİZİNİ

Sayfa

Tablo 2.1. Afrika ülkelerinin liberalleşmeye yatkınlık durumları ve sahiplik yapıları ..	71
Tablo 2.2. Körfez havayolu işletmeleri ve durumları.....	74
Tablo 2.3. Türkiye’de 2014-2022 yılları arasında gerçekleşen uçak trafiği	98
Tablo 2.4. Türkiye’de DHMİ dışında havaalanı işletmeye yetkili kuruluşlar	100
Tablo 2.5. ABD ile açık semalar İHU anlaşması imzalayan ülkeler	117
Tablo 3.1. Düzenleme değişkenleri ve tanımları.....	128
Tablo 3.2. Kodlama Yönergesi.....	129
Tablo 4.1. Değişkenler, düzenleme içerikleri ve frekansları	137
Tablo 4.2. %100 güven, %5 minimum destek ve daha yüksek ağırlığa göre tayin edilen havayolu sayısı birlikteliği.....	144
Tablo 4.3. %100 güven, %5 minimum destek ve daha yüksek ağırlığa göre 1-1 değişkeni birlikteliği	147
Tablo 4.4. %100 güven, %5 minimum destek ve en yüksek ağırlığa göre ön belirleme değişkeni birlikteliği	150
Tablo 4.5. Düzenlemeler arasında en yüksek minimum destek değerinde oluşan birliktelik ilişkisi	153

ŞEKİLLER DİZİNİ

Sayfa

Şekil 2.1. Trafik hakları.....	17
Şekil 2.2. İHU anlaşmalarının müzakere türleri	21
Şekil 2.3. 1903-1980 arasında havaalanlarının dönüşümü	28
Şekil 2.4. Havaalanlarının evrimi	30
Şekil 2.5. Çin ve komşu ülkelerinde faaliyet gösteren taşıyıcıların birleşme ve devralmaları	54
Şekil 2.6. 1990 yılı sonrasında havaalanlarında yaşanan gelişmeler	94
Şekil 2.7. Türkiye'nin havaalanları.....	97
Şekil 2.8. 2022 yılında dış hat yolcu trafiği açısından en yoğun havaalanları	99
Şekil 2.9. Havayolu iş birliklerinin ve ittifaklarının tarihsel gelişimi.....	109
Şekil 3.1. Araştırma süreci şeması.....	120
Şekil 3.2. Örneklemenin belirlenmesi.....	121
Şekil 3.3. İçerik analizinden birliktelik analizine geçiş şeması	123
Şekil 3.4. Ekonomik düzenlemelerin havaalanına etkisi temasının alt kategorileri ve kodları.....	126
Şekil 3.5. Veri madenciliği aşamaları	133
Şekil 3.6. Apriori algoritması analiz adımları	135
Şekil 4.1. Bölgelere göre kod dağılımları çapraz tablosu.....	142
Şekil 4.2. Uçuş noktası sayısına göre kod dağılımları çapraz tablosu	146
Şekil 4.3. Kapasite belirleme yöntemine göre kod dağılımları çapraz tablosu	149
Şekil 4.4. Türkiye ve Brezilya arasındaki İHU anlaşmasında havaalanı ile ilgili kod kesişimleri.....	155

SİMGELER VE KISALTMALAR DİZİNİ

BRS:	Bilgisayarlı Rezervasyon Sistemleri
DM:	Düşük maliyetli (Maliyet liderliği stratejisini seçen havayollarının iş modeli)
İHU:	İkili Hava Ulaştırma



1. GİRİŞ

Şikago Sözleşmesinden günümüze kadar geline süreçte uluslararası havayolu taşımacılığının ağırlıklı olarak ikili hava ulaştırma (İHU) anlaşmaları yapılarak gerçekleştirildiği görülmektedir. Bu anlaşmalar, taraf iki ülkenin arasındaki havayolu yolcu ve yük taşımacılığını çeşitli düzenlemelere bağlayan maddeleri içermektedir. İki ülke arasındaki havacılığın teknik ve ekonomik yönünü buradaki hükümler belirlemektedir. İHU anlaşmalarının geçmişi 1900'lerin başlarına dayanmakla birlikte düzenlemelerinin günümüze yaklaştıkça daha serbest bir hale geldiği görülmektedir. Bunun temel nedeni 1978 yılında Amerika Birleşik Devletleri (ABD)'nde ortaya çıkarak dünyaya yayılan deregülasyon (serbestleşme) hareketleridir. Havayolu sektörü bu tarihten önce neredeyse tüm ülkelerde ulusal çıkarlar gözetilerek devlet tarafından kontrol altında tutulmaktayken serbestleşme sonrasında devlet sektör üzerindeki kontrolünü hafifletmiş ve birçok ticari hakkı havayolu taşıyıcılarına tanımıştır.

Havayolu taşıyıcıları ve havaalanları büyük ve dinamik bir sistem olan sivil hava taşımacılığının iki temel alt sistemini oluşturmaktadır. Ülkelerin sosyoekonomik olarak kalkınmasında oldukça önemli bir paya sahip olan havayolu sektöründe yaşanan yasal, ekonomik veya sosyal her değişim bu iki alt sistemin birbirini etkilenmesine yol açmaktadır. Serbestleşme ve liberalleşme sürecinde öncelikle havayolu taşıyıcılarını etkileyen gelişmeler buna bağlı olarak havaalanlarını da çeşitli yönlerden etkilemiştir. Bu iki alt sistem arasındaki ilişki göz önünde bulundurulduğunda havayolu taşıyıcılarının faaliyetlerini düzenlemeye yönelik atılan herhangi bir adımda havaalanlarına olan etkilerin de göz önünde bulundurulmasının önemi ortadadır. Aksi durumda, geliştirilmesi oldukça maliyetli olan ve zaman gerektiren havaalanı altyapıları ile ilgili sonradan atılan adımların olumsuz birçok yönü ortaya çıkmaktadır. Havaalanlarının İHU anlaşmalarından ne yönde etkilendiğini anlamaya giden süreç havayollarının bu anlaşmalardan etkilenme şekillerini anlamaktan geçtiği için bu çalışmada öncelikle, 1900'lü yılların başlarında ortaya çıktığı kabul edilen modern sivil hava taşımacılığının o dönemki durumu ele alınmıştır. ABD'de, 1978 yılına gelinen süreçte havayolu işletmelerinin nasıl bir dönüşüm yaşadığı açıklandıktan sonra havayolu liberalleşmesinin Avrupa'da ve dünyanın diğer ülkelerinde nasıl yaşandığına değinilmiştir. Farklı ülke örnekleri üzerinden çizilen kavramsal çerçeve sonrasında Türkiye'nin liberalleşme

durumu ve havaalanlarının bu sürecin belirleyicisi olan İHU anlaşmalarından nasıl etkilendiği açıklanmıştır. Yapılan analiz sonucunda İHU anlaşmalarında belirlenen düzenlemeler arası birliktelik ilişkileri ortaya çıkarılmış ve bu birlikteliğe uyan anlaşmaların havaalanları ile ilişkileri hakkında çıkarım yapılmıştır.

Çalışma beş ana bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde çalışmanın temel problemi, amacı, önemi, varsayımları ve sınırlılıkları açıklanmıştır. İkinci bölümde çalışmanın kavramsal çerçevesi alanyazına dayanarak oluşturulmuştur. Bu bölümde liberalleşme süreci ülkeler üzerinden ele alınmıştır. Üçüncü bölümde çalışmanın yöntemi ile ilgili bilgiler yer almaktadır. Dördüncü bölümde bulgular değerlendirilmiş olup son bölümde ise tartışma, sonuç ve öneriler bulunmaktadır.

1.1. Araştırma Problemi

Ulaşım, bir ülkenin sosyoekonomik gelişimi açısından en önemli endüstrilerden biridir. Özellikle 20. yüzyılın ilk yarısındaki savaşlarla önemi anlaşılan havayolu ulaşımı ise yolcuların ve yüklerin hızlı ve kesintisiz taşınması açısından ulaşım endüstrisinde bulunan sektörler arasında önemli bir alternatiftir (Grosso ve Shepherd, 2011, s. 211). Savaş döneminin sona ermesi sonrasında teknolojik açıdan gelişmiş hava araçlarına sahip olan devletlerin bu araçları genel ve ticari amaçlı kullanmaya başlaması sivil hava taşımacılığı için dönüm noktalarındandır. Zamanla emniyet ve konfor seviyesinin de artması yolcu talep artışını tetiklemiş ve hava taşımacılığı iki nokta arasında en kısa süre içerisinde seyahat edebilmenin yaygın bir seçeneği haline gelmiştir. Havacılık, sağladığı yer ve zaman faydasının yanı sıra ülkeler arasındaki ekonomik, sosyal ve kültürel ilişkileri de geliştirmektedir. Havayolu ulaşımına erişebilen ülkelerin bölgesel, ulusal ve uluslararası düzeyde gelişim gösterdiği genel bir kabul haline gelmiştir.

Havayolu taşımacılığının ülkelerin kalkınması ve güvenliği açısından önemi, havacılığın bir sektör olarak ortaya çıkışından bu yana devletler tarafından çeşitli yasal, ekonomik ve teknik düzenlemelerle kontrol altında tutulmasına neden olmuştur. Bu düzenlemeler havayolu işletmelerinin yönetim şekillerini, alınan kararları ve uygulamalarını doğrudan etkilemektedir. Havayolu işletmeleri söz konusu etkilere karşı önceden harekete geçmezse olumsuz durumlarla karşılaşabilmektedir.

Savaş döneminin hava araçları ile ilgili büyük ve sarsıcı tecrübeleri ve ardından sivil havacılığın ülkelerin refahı üzerindeki önemli etkileri havacılığın ulusal çıkarların korunması açısından sıkı düzenlemeler altında tutulması gereken bir sektör olarak görülmesinin diğer bir nedenidir. Ulusal çıkarların korunması özellikle uluslararası anlaşmaların yapılmasında en ön planda tutulan gerekçedir. Birinci Dünya Savaşı'nın hemen sonrasında Paris'te imzalanan anlaşmada bu gerekçe “Her ulus, ülke toprakları üzerindeki hava sahasında tam ve münhasır egemenliğe sahiptir.” şeklinde temellendirilmiştir. Bu tanıma dayanarak Şikago Sözleşmesinde her ülkenin, kendi hava sahasının kullanım hakkını diğer ülkelere verip vermeme açısından yetkili otorite olarak belirlendiği ve bu koşulun anlaşmada imzası bulunan ülkelerce tanındığı belirtilmiştir. Yapılan görüşmelerde hava sahasının kullanımı açısından ülkeler arasında tam bir anlaşma sağlanamaması sonucunda uluslararası hava taşımacılığının ikili anlaşmalarla düzenlendiği bir döneme girilmiştir.

İkili hava ulaştırma anlaşmaları, iki ülke arasındaki hava taşımacılığında hangi havayolu işletmelerinin operasyon yürütmek için tayin edileceğinin, bunların karşılıklı uçuş sıklıklarının, verilen hizmet için belirlenecek bilet fiyatının ve teknik bazı düzenlemelerin belirlendiği anlaşmalardır (O'Connor, 2001, s. 46). Bu anlaşmaların müzakere sürecini başlatan otoriteler taraf ülkelerin yetkili havacılık kurumlarıdır. Ayrıca ülkelerin ulusal (bayrak taşıyıcı) havayollarının da müzakerelerin şekillenmesinde etkili olduğu bilinmektedir (Gerede, 2011a, s. 35).

ABD'de 1978 yılında kabul edilen Havayolu Serbestleşme Yasası'na (Airline Deregulation Act) kadarki süreçte farklı yoğunluklarla devlet kontrolünde olan havayolu sektörü, yasa sonrasında ABD iç hatlarındaki havayolu taşıyıcılarının pazara giriş, kapasite ve fiyat ile ilgili kendi kararlarını alabilmeleriyle rahatlamıştır (Bailey, 1985, s. 119). ABD'de çıkarılan kanunla iç hat havayolu taşımacılığının serbestleşmesi işletmelerin bir yandan liberalleşmeye yönelik girişimlerine de zemin hazırlamıştır. Bu süreç Avrupa'da da benzer bir eğilimin doğmasına yol açmış, Avrupa Birliği (AB)'ne üye ülkeler arasındaki havacılıkta yaşanan liberalleşme sayesinde bu ülkeler arasındaki sınırların kalkması ve “AB iç hat havayolu taşımacılığı” şeklinde tanımlanabilecek bir ortak hava sahası kurulması mümkün olmuştur. Bu değişikliklere tepki olarak sonraki yıllarda havayollarının organizasyon yapılarının değiştiğine (Good, Röller ve Sickles,

1995, s. 518), ağ yapılarının yeniden kurgulandığına (Fu, Oum ve Zhang, 2010, s. 24) ve finansal bakış açılarının maliyetlerin azaltılması odaklı bir hale geldiğine tanık olunmuştur (Maillebiau ve Hansen, 1995, s. 135).

Havayolu sektöründe yaşanan değişimin, havacılık operasyonlarının gerçekleştiği temel altyapılar olan havaalanlarını da etkilemesi kaçınılmazdır. Hava araçlarında kullanılan teknolojilerin gelişmesi ile ortaya çıkan geniş gövdeli uçaklar havaalanlarının tasarım gelişiminde ilk basamağı oluşturmaktadır. Havaalanı değişiminin ikinci basamağı ise daha çok ekonomik ve politik gelişmelerden kaynaklanmıştır. Serbestleşme ile başlayan ve liberalleşme ile devam eden süreç havaalanlarını kullanan yolcu ve uçak sayısının hızla artmasına ve havaalanı kapasitesinin yetersiz kalmasına neden olmuştur. Bunun aksine maliyetlerini azaltmayı hedefleyen havayollarının düşük getiri sağlayan hatlarını kapatması sonucunda da atıl kapasitenin olduğu havaalanlarına rastlanmıştır. Havaalanı kapasite yönetiminin devletler için maliyet açısından önemli bir yük oluşturmaya başlaması yolcu ve uçak trafiği artan havaalanlarında yaşanan ticarileşme ve özelleştirme süreçlerinin ortaya çıkmasına zemin hazırlamıştır. Dolayısıyla havayollarının değişimine neden olan teknolojik, ekonomik ve politik gelişmelerin havaalanlarını da doğrudan etkilediğini söylemek yanlış olmayacaktır (Şengür, 2021, s. 3-5).

Farklı ülkelerde liberalleşme sonrasında yaşanan gelişmelerin havaalanlarına etkisi birçok yönden benzerdir. Özellikle düşük maliyetli taşıyıcıların pazara girmesiyle arz edilen koltuk ve uçulan hat sayısında artış görülmüştür. Bu artış bölgesel ve ikincil havaalanlarının önem kazanmasını sağlamıştır (Dobruszkes ve Mondou, 2013, s. 32). Türkiye’de ise merkez havaalanları dışındaki havaalanlarının rekabete dahil olamadığı değerlendirilmektedir. Bunun sebebi kişi başına düşen havayolu talebinin yeterli olmamasıdır (Christidis, 2016, s. 113).

Türkiye’de hava taşımacılığını düzenleyen ve 14 Ekim 1983 yılında kabul edilen 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu aynı zamanda liberalleşmenin de önünü açan temel düzenlemedir. Bu kanunun çıkarılması ile amaçlanan, sivil havacılık sektörüne yeni havayollarının girmesi ile rekabetin canlandırılması ve yolcu yararına gelişmelerin artırılmasıdır. Bu tarihten itibaren devlet, sektör üzerindeki doğrudan kontrolünü

hafifleterek sadece düzenleyici ve denetleyici bir görev üstlenmiştir (Var ve Gürdal, 2021, s. 68).

Havayolu yolcu ve yük miktarını etkileyen her uygulama havaalanı süreçlerinin buna bağlı olarak yönetilmesini gerektirmektedir. İki ülke arasındaki hava taşımacılığını düzenleyen İHU anlaşmaları da taraf ülkelerin havaalanı kullanım yoğunluğunu değiştirmesinden dolayı havaalanları üzerinde etkilidir.

Benzer şekilde Türkiye'deki havaalanları da imzalanan İHU anlaşma düzenlemelerinin liberallik derecesine bağlı olarak yönetimsel ve operasyonel açıdan etkilenmektedir. Ancak bu varsayıma dayanarak yapılan alanyazın taramasında İHU anlaşmalarındaki ekonomik düzenlemelerin havaalanlarına olan etkilerini anlaşma maddeleri üzerinden kapsamlı olarak değerlendiren herhangi bir çalışmaya rastlanmamıştır.

Özellikle liberalleşme sonrasında havaalanlarında yaşanan trafik yoğunluğu ile ilgili havaalanı yönetimlerinin çalıştığını belirten (Abeyratne, 2000), havaalanlarında yaşanan yoğun saatlerde havayollarından istenen ücretlerdeki artışın kullanım miktarını değiştirdiğini ifade eden (Schipper vd., 2007) veya liberalleşme ile havaalanı pazarlarına havayolu girişinin yoğunlaşması neticesinde diğer taşıma modları ve havayolları arasında doğan rekabeti inceleyen (Fu, Oum ve Yan, 2014) araştırmalar olmasına rağmen havaalanı ile İHU anlaşmaları arasındaki bağlantının doğrudan ele alınmadığı görülmüştür. Bu eksiklik Adler vd. (2014) tarafından da ifade edilmiştir. Söz konusu eksikliğe dayanarak alanyazında İHU anlaşmalarının havaalanlarını dolaylı olarak etkilediği görüşünün hâkim olduğu düşünülmektedir. Bu bağlamda çalışmada şu soruya yanıt aranmaktadır:

Araştırma sorusu: Türkiye'nin imzaladığı İHU anlaşmalarındaki ekonomik düzenlemeler havaalanlarını nasıl etkilemektedir?

Çalışma probleminin açıklanması sonucunda Barritt (1986'dan aktaran Creswell, 2016, s. 135)'in de ifade ettiği gibi unutulmuş veya göz ardı edilen bir durumun farkındalığı artırılmış olacak ve bu sayede uygulamada geliştirmelere katkı sunulabilecektir.

1.2. Araştırmanın Amacı

Bu tek araçsal durum çalışmasının temel amacı, Türkiye'nin imzaladığı İHU anlaşmalarındaki ekonomik düzenlemelerin havaalanlarına olan etkisini ortaya koymaktır. Anlaşmalardaki ekonomik düzenlemelerin uygulanması sonucunda havaalanlarında operasyonel veya yönetsel açıdan değişiklikler ortaya çıkmaktadır. Hangi ekonomik düzenlemelerin ne tür bir değişiklik yarattığının açıklanması bu noktada önemli görülmektedir.

İHU anlaşmaları, iki ülke arasındaki hava taşımacılığının ne ölçüde liberal veya sınırlı yapılabileceğini belirlemektedir. Düzenlemelerde taraf ülke otoritelerince tayin edilecek havayollarının pazara giriş ve erişim koşulları, arz edeceği koltuk sayıları, uçak tipleri, fiyat belirleme politikaları gibi ekonomik ve teknik birçok detaya yer verilmektedir. Havayolları tarafından söz konusu düzenlemelere bağlı alınan kararlar neticesinde havaalanlarının da altyapı yeterlilikleri, uçak ve yolcu trafikleri, kar ve zarar durumları, organizasyon yapıları ve çevreye etkileri değişmektedir. Dolayısıyla düzenlemeler ile havaalanları arasında bir bağlantı olduğu düşünülmektedir.

Bu çalışmada araştırma sorusunu kapsamlı bir şekilde cevaplamak ve yukarıda ifade edilen amaca ulaşmak için belirlenen alt araştırma soruları aşağıda sıralanmaktadır:

- Türkiye'nin taraf olduğu İHU anlaşmalarındaki düzenlemelerin frekansları nasıldır?
- Ekonomik düzenlemelerin belirlenmesinde coğrafi açıdan farklar ve benzerlikler nelerdir?
- Türkiye'nin taraf olduğu İHU anlaşmalarındaki pazara erişim ve giriş düzenlemeleri havaalanlarını nasıl etkilemektedir?
- Türkiye'nin taraf olduğu İHU anlaşmalarındaki kapasite ve tarife düzenlemeleri havaalanlarını nasıl etkilemektedir?
- İHU anlaşmalarında birlikte en fazla geçen düzenlemeler hangi havaalanı süreçleri ile ilgilidir?
- İHU anlaşmalarında en az değişen düzenlemeler hangi havaalanı süreçleri ile ilgilidir?

1.3. Araştırmanın Önemi

1900'lerin başlarında Flyer 1 ile yapılan uçuşla başlayan modern havacılık, özellikle İkinci Dünya Savaşı sonrasında ticari yolcu ve yük taşımacılığının ön plana çıktığı bir nitelik kazanmıştır. Modern havacılık tarihinin büyük bir bölümünde ülkeler arası ticari havayolu taşımacılığı İHU anlaşmaları ile düzenlenerek sürdürülmüştür. Havayolu işletmeleri uçuş yapacakları ülkenin yetkili otoritelerince kendilerine tanınan sınırlar içerisinde faaliyet göstermişlerdir.

ABD'de 1978 yılında iç hat yolcu pazarında başlayan havayolu serbestleşmesi sonraki yıllarda Avrupa'da ve dünyanın pek çok ülkesinde görülen liberalleşme süreçlerini tetiklemiştir. Türkiye de havacılıkta dünyaya entegre olabilmek amacıyla 1983 yılında çıkardığı kanunla bu sürece dahil olmuştur.

Bir ülkeye uçuş yapan yabancı havayollarının varlığı o ülkedeki havaalanlarının rekabet koşullarını, operasyonlarını ve yönetsel kararlarını değiştirmektedir. Bu değişimde İHU anlaşma düzenlemelerinin çizmiş olduğu sınırlar önemli bir belirleyicidir. Örneğin, taraflar arasında tayin edilen havayolu sayısının birden fazla belirlenmesi anlaşma eklerinde belirtilen havaalanlarında trafik yoğunlaşmasına neden olacaktır. Ancak aynı anlaşmada kapasite belirleme ve tarife onay yöntemleri kısıtlayıcı bir şekilde düzenlenmişse havaalanlarının kullanım yoğunluğu olumsuz etkilenecektir. Bu durumda tam doluluk oranına ulaşamayan birden fazla havayolu tarafından taşınan yolcuların belirlenen şehirdeki havaalanını kullandığı ama hem havayolu hem de havaalanı kapasitesinin atıl kaldığı bir senaryo yaşanacaktır. Türkiye'nin taraf olduğu İHU anlaşmalardaki düzenlemelerin durumunun belirlenmesi bu nedenle önemli görülmektedir. Bu sayede havaalanlarının ekonomik düzenlemelerdeki farklılıklardan ne yönde etkileneceği hakkında fikir sahibi olmak mümkündür. Söz konusu inceleme sırasında havaalanı kullanımının çok sayıda farklı bileşene bağlı olarak değiştiği göz önünde bulundurulmuştur. Bu çalışma sadece İHU anlaşmalarındaki ekonomik düzenlemelere bağlı olarak yürütülmüştür.

Alanyazında İHU anlaşmaları ve havaalanları arasındaki bağlantıyı çoğunlukla anlaşma sonrasında ortaya çıkan ve havaalanı performansını etkileyen bazı kriterlerin değerlendirilmesi şeklinde ele alan çalışmalarla karşılaşılmaktadır. Ancak Türkiye

özelinde bakıldığında, İHU anlaşmalarındaki ekonomik düzenlemelerin liberallik derecesini ve havaalanlarını nasıl etkilediğini açıklayan çalışmaların oldukça az sayıda olduğu görülmüştür.

Bu çalışmanın önemi, İHU anlaşma düzenlemeleri ve havaalanı işleyişi arasındaki bağlantıyı iki farklı analiz üzerinden açıkça ortaya koymasındadır. Böylece Türkiye'nin taraf olduğu İHU müzakerelerinde, düzenlemelerin havaalanlarına yansıyacak etkilerinin de göz önünde bulundurulmasına destek verileceği düşünülmektedir.

Ülkeler arası havacılığın liberalleşmesiyle ortaya çıkan havaalanı sıkışıklığı gibi olumsuzlukların çözülmesi amacıyla ICAO'nun 1989 yılındaki 27. toplantısında belirtilen önerilerin de bu çalışmanın amacını desteklediği değerlendirilmektedir. Bu öneriler arasında “Havaalanı sıkışıklığı problemini çözmek için olası çözümlerin araştırılması” bulunmaktadır. Bu çalışma, söz konusu problemin ve benzer problemlerin çözümünde, daha İHU müzakere sürecinin başında havaalanı otoritelerinin süreç içerisinde bulunması gerektiğini öne sürmektedir. Devletlerin uluslararası havacılığı hem kendi ulusal kanunları hem de uluslararası hukuk kaynakları çerçevesinde düzenlediği bilinmektedir (Bal, 2019, s. 378). Bu noktada havaalanı yönetimlerinin düzenleme yapma yetkisi bulunmamaktadır. Ancak alınacak kararların etkilerine yönelik görüşlerini bildirmeleri sonraki sürecin etkinliği açısından proaktif bir öneme sahiptir.

Çalışma bulgularının havacılık düzenlemeleri üzerine çalışan araştırmacılara, İHU anlaşmalarının müzakere süreçlerinde görev alan yetkililere ve havaalanı işleticileri başta olmak üzere sivil hava taşımacılığının farklı alanlarında çalışanlara fayda sağlaması beklenmektedir.

1.4. Varsayımlar

Çalışmanın varsayımı, Türkiye'nin taraf olduğu İHU anlaşmalarındaki düzenlemeler ile havaalanı süreçleri arasında bir bağlantı olduğudur. Çalışma sonucunda bu bağlantının hangi düzenlemeler üzerinden kurulduğu ve havaalanına olası etkilerinin neler olduğu ortaya konmuş olacaktır.

1.5. Sınırlılıklar

Türkiye'nin 2021 yılı itibariyle imzalamış olduğu İHU anlaşma sayısı 173'tür. Anlaşma imzalanan ülkelerden 128'ine uçuş gerçekleştirilmekte olup özel statülü ve geçici süreyle uçuş gerçekleştirilen tek ülke Tayvan'dır. Anlaşma yapılmasına rağmen uçuş gerçekleştirilmeyen ülke sayısı 46 ve henüz anlaşma yapılmamış olan ülke sayısı 23'tür (Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü [SHGM], 2021, s. 83).

Çalışmada anlaşma yapılan ve sürekli olarak tarifeli uçuş gerçekleştirilen 127 ülke anlaşması üzerinden veri toplamak hedeflenmiş ancak 99 ülke anlaşmasına ulaşılabilmiştir. Elde edilen anlaşma metinlerine SHGM resmi internet sitesi, SHGM 2021 yılı faaliyet raporu, TBMM mevzuat bilgi sistemi, Cumhurbaşkanlığı mevzuat bilgi sistemi, TBMM tutanak dergisi ve T.C. Resmî Gazetesi üzerinden ulaşılmıştır. Normal şartlarda, bu anlaşmalar onaylandıktan sonra Resmî Gazete'de yayınlanarak kamuoyuyla paylaşılmaktadır. Ancak geri kalan 28 anlaşma metnine belirtilen kaynaklardan ulaşamamıştır. Konu ile ilgili olarak SHGM ile iletişim kurulmuş ve bu anlaşmaların da Resmî Gazete'de bulunduğu şeklinde bir cevap alınmıştır. Ancak kurum ile yapılan görüşmenin öncesinde ve sonrasında araştırmacı tarafından defaten araştırılmasına rağmen söz konusu 28 anlaşmaya ulaşamamıştır. Bu durumun onaylanan İHU anlaşmalarının 1980'li yılların olağanüstü koşullarında, kamuoyuna duyurulmasında bir sorun olmasından kaynaklanabileceği düşünülmektedir.

Elde edilen anlaşmalardaki düzenlemelerin analiz edilmesiyle çalışmanın amacına ulaşabileceği ve çalışmanın yöntemi itibariyle genelleme yapma amacında olmamasından dolayı 99 İHU anlaşmasının çalışma için yeterli olduğu değerlendirilmiştir. Çalışmanın ilk sınırlılığını 28 anlaşma metnine ulaşamaması oluşturmaktadır.

İkinci sınırlılık ise söz konusu anlaşmaların fiyat belirleme, kapasite, pazara giriş ve erişim düzenlemelerinde, taraf ülkelerce imzalandıktan sonraki yıllarda bir veya daha çok kez, Mutabakat Zaptı (Memorandum of Understanding- MoU) olarak adlandırılan tutanaklarla değişiklik yapılmış olabileceğidir. Türkiye'de halihazırda faaliyet gösteren havayolları en son imzalanan Mutabakat Zaptı'nda geçerli olan düzenlemelere göre ilgili ülke ile havayolu taşımacılığı gerçekleştirmektedir. Ancak söz konusu mutabakat tutanaklarına ulaşamaması nedeniyle çalışmada anlaşmaların veri kaynaklarında

bulunan mevcut halleri üzerinden analiz yapılmıştır. Nitel yöntemle göre tasarlanan bu çalışmada söz konusu durumun çalışma sonuçlarını olumsuz etkilemeyeceği değerlendirilmektedir. Çünkü çalışma amacı güncel durumu göstermek değil, geçmiş uygulamalardaki tercihler üzerinde açıkça görülemeyen noktalara ışık tutmaktır.

2. ALANYAZIN VE KAVRAMSAL ÇERÇEVE

Bu bölümde alanyazın kapsamında, sivil hava taşımacılığının serbestleşme öncesindeki durumundan başlayarak İHU anlaşmalarının gelişim sürecine, yapısına ve hava taşımacılığı sektörü içerisindeki rollerine değinilmiştir. Sonrasında havaalanlarının serbestleşme öncesindeki durumu ele alınmış, ardından dünyanın çeşitli ülkelerinde hava taşımacılığının gelişimi liberalleşme ekseninde kapsamlı şekilde açıklanmıştır. Türkiye’de hava taşımacılığının gelişimi de bu bölümde anlatılmaktadır. Sonrasında dünyada ve Türkiye’de liberalleşme ile havaalanlarında yaşanan operasyonel ve yönetsel dönüşüm açıklanmıştır. Bu çerçeve içerisinde, Türkiye’nin İHU anlaşmalarında liberallik derecesi açısından farklı şekillerde belirlenen ekonomik düzenlemelerin havaalanlarına etkisine yönelik sürecin nasıl geliştiğini kapsamlı bir şekilde açıklamanın mümkün olacağı değerlendirilmektedir.

2.1. Serbestleşme Öncesi Süreç

Bu bölümde serbestleşme öncesi hava taşımacılığının durumu, konunun kapsamlı bir şekilde açıklanabilmesi amacıyla modern havacılığın başlangıcı sayılan 1900’lerin başından itibaren ele alınmaktadır. Ayrıca serbestleşmeye kadar uluslararası hava taşımacılığını düzenleyen üç temel uygulama olan İHU anlaşmaları, Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği’nin (International Air Transport Association- IATA) tarife belirleme yöntemleri ve tayin edilen havayolları arasında kapasite ve gelirlerin paylaşılmasını sağlayan havuz anlaşmaları detaylı olarak açıklanmaktadır. Son olarak da havaalanlarının serbestleşmeye kadar olan gelişimine değinilmektedir.

2.1.1. 1903-1978 yılları arasında hava taşımacılığının gelişimi

Hava taşımacılığının ülke ekonomileri ve güvenliği için önde gelen sektörlerden biri olması, bu sektörün 1978'e kadar tüm dünyada genellikle kamu kontrolünde olmasını gerekli kılmıştır (Hanlon, 2007, s. 15).

Birinci Dünya Savaşı sonrasında, Paris'te, 1919 yılında düzenlenen konferansa katılan ülkeler arasında "Ülkelerin toprakları üzerindeki hava sahasında tek egemen güç olduğu ve bu hava sahasının başka bir ülke tarafından kullanılmasının sadece ev sahibi ülkenin izin vermesi koşuluyla mümkün olduğu" şeklinde bir anlaşmaya varılmıştır (Lelieur ve Schlumberger, 2016, s. 9). Bu anlaşmada o dönemin savaş koşullarında edinilen kötü tecrübelerin tekrarlanmamasına yönelik hükümler belirlenmiş ve havacılığın uluslararası boyutta düzenlenmesi gereken bir endüstri olduğu ortaya konmuştur (Şengür, 2021, s. 2).

İkinci Dünya Savaşı sonrasında teknolojik gelişmelerin havayolu ulaşımına duyulan güveni artırması, hava taşımacılığı endüstrisinin ticari potansiyelini daha da ortaya çıkarmıştır. Havacılığın sivilleşmesi ve ticari getiri amacıyla kullanılmasının ülkeler için oldukça fayda sağlayacağı anlayışının gelişmesi ile bu endüstrinin uluslararası bir boyut kazanmasının gerektiği görüşü ülkeler tarafından savunulmaya başlamıştır. Bu yaklaşım, uluslararası hava taşımacılığı yapma kapasitesine sahip havayolu şirket sayısının arttığı ve uluslararası trafiğin yoğunlaştığı bir döneme girilmesini sağlamıştır (Kuyucak ve Vasigh, 2012).

Ekonomik gelişim açısından bu endüstriden daha fazla yararlanmak isteyen ülkeler emniyet seviyesinin standart hale getirilmesi başta olmak üzere havacılığın uluslararası boyutta yapılması konusunda da karar almak amacıyla 1944 yılında, Şikago Konferansı'nda bir araya gelmiştir. 52 ülkenin katıldığı bu konferans sivil havacılıkta kırılma noktasının yaşandığı bir dönemi ifade etmektedir. Görüşmelerde teknik konularda ve ticari olmayan hava trafik haklarında uzlaşma sağlanırken ekonomik haklarla ilgili üç konuda anlaşmazlık yaşanmıştır. Ekonomik haklar; hava trafik haklarının üye ülkeler arasında özgürce kullanılması, fiyat ve kargo tarifelerinde serbestliğin olması ve uçuş sıklıkları ile kapasitelerin ülkeler tarafından, sınırlama olmaksızın belirlenebilmesidir. Hava sahası sınırları dar olan Hollanda ve İsveç gibi Avrupa ülkeleri bu özgürlüklerin

verilmesini talep eden ABD ile benzer görüşlere sahiptir. Ancak İkinci Dünya Savaşı'nda sivil havacılık altyapısını kaybetmiş olan Birleşik Krallık ve diğer Avrupa ülkeleri bu üç konuda kısıtlamaların olmasını savunan karşı taraftadır (Doganis, 2002, s. 30). Üzerinde mutabakata varılan hususlar Şikago Sözleşmesi ile kayıt altına alınırken ekonomik haklar üzerindeki söz hakkı ikili anlaşmalarda taraf olan devletlere bırakılmıştır. Böylece uluslararası ticari hava taşımacılığında kısıtlayıcı ikili hava ulaştırma anlaşmalarının geçerli olduğu bir döneme girilmiştir.

1945 yılı sonrasındaki bu yeni dönemde devletler, iç hat havayolu pazarlarını yabancı taşıyıcıların etkilerinden korumak için İHU anlaşmaları, havuz anlaşmaları ve IATA tarife belirleme yöntemlerini temel düzenleme araçları olarak benimsemiştir. Bu çerçevede içerisinde faaliyet gösteren havayollarının oldukça sınırlı bir hareket alanı olduğu söylenebilir (Doganis, 2002, s. 26). Ayrıca devletler iç hat havayollarını çeşitli finansal veya teknik desteklerle işler halde tutmaya çalışmışlardır. Özellikle bayrak taşıyıcı olarak bilinen büyük, ulusal havayolu işletmeleri bu desteklerden en fazla yararlanan grubu oluşturmaktadır. Bu politikanın amacı, güçlü bir ulusal havayolunun uluslararası pazarda rekabet edebilmesini ve ülke ekonomisine fayda sağlamasını temin etmektir (Borenstein ve Rose, 2014, s. 63-64).

Şikago Sözleşmesinin hemen sonrasında günümüz İHU anlaşmalarının ilk örneklerinin imzalandığı görülmekle birlikte iki ülke arasında havacılıkla ilgili bir anlaşma yapma geleneği 1913 yılına kadar dayanmaktadır. Bu tarihte Fransa ve Almanya arasında imzalanan ikili havacılık anlaşmasının emniyet koşulları, personel ve uçak sertifikaları ve trafik hakları ile ilgili düzenlemeleri içerdiği görülmektedir. Ancak bu anlaşmaların düzenlemelerinde günümüze kıyasla bazı belirsizlikler olduğu söylenebilir (Lumbroso, 2019, s. 2).

1970'li yıllara kadar devlet kontrolünde faaliyet gösteren havayolu sektörü açısından söz konusu korumacı ve kısıtlayıcı yaklaşımın birbirine zıt iki yönü vardır. Birincisi, aşırı korumacılığın ve desteklemenin havayollarının karlı işletmeler olmasını engelleme riskini barındırmasıdır. İkincisi ise düzenlemelerin, aşırı ve yıkıcı rekabet olan serbest piyasa koşullarında faaliyet gösteren havayollarının karşılaşabileceği olası problemlerin önüne geçebilmesidir. Ancak düzenlemelerle kısıtlanan havacılık

sektöründe hem havayollarının hem de yolcuların çıkarlarını korumak oldukça zordur. Rekabet olmadığı için hizmet kalitesi düşük olan ve monopol yapısı nedeniyle fiyat belirleme gücüne sahip olan havayollarının varlığı toplumun sadece belirli bir kesiminin havayolu ulaşımını kullanabilmesine neden olmuştur. İki taraflı adil bir dengenin kurulması ve sürdürülmesi bu nedenle gerçekleştirilmesi zor bir politika olarak görülmektedir (Dempsey ve Goetz, 1992, s. 215).

1970'lerin sonlarında, o güne kadar havacılığın genelinde görülen düzenlemelere bağlı olarak gelişen havayolu taşımacılığının içinde bulunduğu kısıtlamaların adım adım aşıldığı görülmektedir. Şikago Sözleşmesinde ekonomik getiri açısından ön planda tutulmayan ve daha liberal bir şekilde faaliyet göstermelerine izin verilen charter havayolları süreç içerisinde IATA'nın belirlediği sabit fiyatlardan daha düşük fiyatlarla uçmaya başlamıştır. Bu işletmeler zamanla Avrupa içerisinde etki alanını genişletmiş ve gitgide artan bir talep görmüştür (Doganis, 2002, s. 43).

Avrupa ile Doğu Asya arasında uçan Asyalı havayollarının IATA üyesi olmamasından dolayı mevcut tarife belirleme sistemine uymaması da düzenleme döneminin sona ermesinde etkili olmuştur. Avrupa havayolu sektöründe mevcut olan büyük havayollarının, charter havayollarının sunduğu fiyatlarla rekabet etmek ve pazara girişlerini engellemek için düşük fiyat politikası izlemesi de IATA'nın tarife belirleme gücünün tamamen devre dışı kalmasına yol açmıştır. 1976 yılı itibariyle etkilerini göstermeye başlayan ABD serbestleşmesi, charter havayollarının etkisi ile düzenlemeler açısından zamanla rahatlayan birçok ülkede bu nedenle karşılık bulabilmiştir (Doganis, 2006, s. 31).

Sonraki bölümde Şikago Sözleşmesi'nin imzalanmasından serbestleşmeye kadarki süreçte ülkeler arası hava taşımacılığının temel düzenleyicisi olan ve serbestleşme sonrasında da yaygınlıkla kullanılan İHU anlaşmalarının gelişim süreci ve içeriği trafik haklarına da değinilerek açıklanmaktadır.

2.1.2. İkili hava ulaştırma (İHU) anlaşmaları

Bu bölümde Bermuda I ve Bermuda II tipi anlaşmalara yapı olarak uygun olan ve günümüze kadar geçerliliği süren İHU anlaşmalarının gelişimi ele alınmaktadır.

İkinci Dünya Savaşı sonrasına kadar sivil havacılığın ülkelerin ekonomilerine önemli bir etkisinin olmaması, savaş döneminde ülkelerin kaynaklarının savaşa yönelik yatırımlara kayması, düşman ülkeler arasında hava taşımacılığının durması ve uluslararası uçuş sayısının az olması nedeniyle bu dönemde oldukça az sayıda İHU anlaşması imzalanmıştır (ICAO, 2016). Paris Sözleşmesi'nden Şikago Sözleşmesinin imzalanmasına kadarki 25 yıl içerisinde Milletler Cemiyeti'ne 170 civarında İHU anlaşması tescil ettirilmiştir. Bu anlaşmaların çoğu o dönemin havacılıkta güçlü olan devletleri tarafından imzalanmıştır. Örneğin, Birleşik Krallık altmış anlaşmada imzacı tarafken ABD yaklaşık otuz anlaşmaya taraf olmuştur (Stadlmeier 1998'den aktaran Bal, 2019, s. 425).

İç hatlarda kısıtlamaları kaldırarak hava taşımacılığı sektörünü serbestleştiren ülkelerdeki havayolları uluslararası pazara çıkma eğilimi göstermektedir. Bu durum uçuş yapılmak istenen ülkelerle bazı düzenlemelerin belirlendiği müzakere süreçlerinin yürütülmesini gerektirmiştir. Söz konusu müzakereler sonucunda taraflar arasında İHU anlaşmasının imzalanmasıyla uygulamaya yönelik detaylar düzenlenmektedir. Başka bir deyişle, ülkeler iç hatlarında serbestleşmiş olsalar da uluslararası boyutta bazı düzenlemelere uymak zorundadır. Şikago Sözleşmesi'nden sonraki süreçte dünya çapında 3500'den fazla ikili ve bölgesel hava taşımacılığı anlaşması imzalanmıştır (Piermartini ve Rousova, 2013, s. 287). Günümüzdeki şekline benzeyen ilk İHU anlaşması ABD ve Birleşik Krallık arasında, 1946 yılında, Bermuda'da imzalanmıştır. Bermuda I olarak da bilinen bu liberal nitelikli anlaşma sonraki yıllarda ülkeler arasındaki İHU anlaşmalarının nasıl yapılacağına dair yasal bir örnek teşkil etmiştir (Haanappel, 1978, s. 9).

Ortaya çıktığı dönemden bu yana İHU anlaşmalarının içerik ve biçimsel özellikleri üç farklı grupta şekillenmiştir. Bunlar sırasıyla Şikago tipi İHU anlaşması, Bermuda I tipi İHU anlaşması ve Bermuda II tipi İHU anlaşmasıdır. Şikago tipi İHU anlaşması, Şikago Konferansı sırasında devam eden uluslararası hava taşımacılığının trafik haklarının nasıl ve hatların hangileri olacağını geçici olarak belirlemek için kullanılmıştır. Bu tip anlaşmalara günümüzde nadiren rastlanmaktadır. Bermuda II tipi anlaşma, yukarıda belirtilen Bermuda I'in daha sıkı düzenlemeler barındıran hali olarak 23 Temmuz 1977 yılında yine ABD ve İngiltere arasında imzalanmıştır. Bu anlaşmada düzenlemeler daha

detaylı açıklanmaktadır. Günümüzdeki anlaşmalar yaygın olarak Bermuda I ve II tipi anlaşmalardır (ICAO, 2016).

İHU anlaşmalarında havacılığın emniyetli bir şekilde yapılabilmesi ile ilgili maddelerin yanı sıra kazaların araştırılmasına yönelik teknik boyutlu maddeler de bulunmaktadır. İki ülke arasındaki havayolu taşımacılığının ekonomik boyutlarının ne derece liberal olduğunu gösteren maddelerin ise verilen trafik hakları, kapasite ve fiyat belirleme şekli, sahiplik yapısı, tayin etme şekli, istatistikler ve ittifak anlaşmaları ile ilgili olduğu belirtilmektedir (World Trade Organization [WTO], 2006).

Ekonomik düzenlemelerin içeriği Piermartini ve Rousova (2013, s. 291-292) tarafından şu şekilde tanımlanmaktadır:

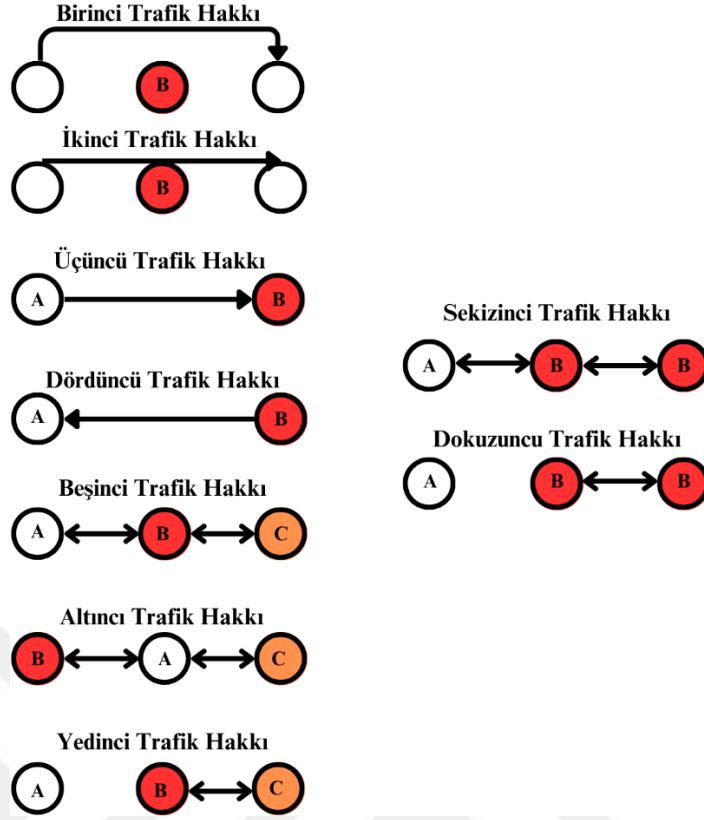
- *Karşılıklı verilen trafik hakları (grant of rights)*; iki ülke arasında tayin edilen havayolu işletmelerinin hangi trafik haklarına uygun şekilde faaliyet göstereceğini belirlemektedir. Bu haklar arasında “beşinci, yedinci ve kabotaj trafik hakkı” ile ilgili hükümler liberalleşme seviyesi açısından belirleyici rol oynamaktadır.
- *Kapasite belirleme şekli (capacity)*; en sınırlı düzenleme biçiminden en liberal olana doğru “ön belirleme, diğer sınırlı, Bermuda I, diğer liberal ve serbest belirleme” alt başlıklarından oluşmaktadır. Seçilen başlık taraf ülke havayollarının uçacağı pazarlarda trafik hacminin, uçuş sıklığının ve uçak tipinin ne olacağını belirlemektedir.
- *Fiyat belirleme şekli (pricing)*; sıkı düzenleme tarafında “çift taraflı onay” ve liberal düzenleme tarafında “serbest fiyatlandırma” olmak üzere sırasıyla “tayin eden ülke, çift taraflı itiraz ve bölgesel fiyatlandırma” alt başlıklarından oluşmaktadır.
- *Sahiplik yapısı (withholding)*; tayin edilen yabancı havayollarının sahip olması gereken sahiplik ve işletim yapısını belirlemektedir. En sıkı düzenleme, sahipliğin önemli bölümünün tayin eden ülke vatandaşlarında olması ve bu vatandaşların yönetimde etkin kontrolünün bulunmasını ifade eden sahiplik ve yönetimde etkin kontrol (SYEK) koşuludur. Daha liberal olan düzenleme hali, tayin edilen havayolunun “bir veya daha fazla ülke sahipliğinde ve etkin kontrolünde” olmasıdır. En liberal düzenleme ise “işletme merkezinin tayin eden ülkede bulunması” koşuludur.
- *Tayin etme şekli (designation)*; iki ülke arasında tayin edilecek havayolu sayısını belirleyen düzenlemedir. En sıkı düzenleme karşılıklı olarak birer taşıyıcının işletme

isimleri belirtilerek tayin edilmesidir. Bunun daha liberal hali birden fazla taşıyıcının isim belirtilerek tayin edilmesidir. En liberal düzenleme ise sınırsız taşıyıcının tayin edildiği durumda görülmektedir.

- *İstatistik (statistics)*; tayin edilen havayolları veya ülkeleri arasında tutulan istatistiklerin paylaşılıp paylaşılmayacağını belirlemektedir. İstatistiklerin paylaşılması, tarafların birbirlerinin performanslarını takip etmelerini sağlayacağı için sınırlayıcı bir düzenleme olarak görülebilir.
- *İttifak anlaşmaları (cooperative arrangements)*; tayin edilen havayollarının kod paylaşımı veya ittifak kurma şeklinde iş birliklerinde bulunup bulunamayacağını belirlemektedir. Bu tür iş birliklerine izin verilmesi düzenlemelerin liberal olduğunu göstermektedir.

İHU anlaşmalarında maddeler çoğunlukla benzer bir sırada dizilmektedir. Anlaşmalar; tanımlar bölümü ile başladıktan sonra sırasıyla hakların tanınması, tayin etme ve yetkilendirme, yetkilerin iptal edilmesi, yasaların uygulanması, havacılık emniyeti, havacılık güvenliği, kapasite hükümleri, ücret tarifeleri, kullanıcı ücretleri, istatistikler, gümrük vergileri ve diğer harçlar, ticari fırsatlar (hepsinde bulunmayabilir), rekabet, istişare ve değişiklikler, arabuluculuk süreci ve uyuşmazlıkların çözümü, sona erme, ICAO tescili, hava taşımacılığına ilişkin çok taraflı anlaşmalara uyum, başlıklar, yürürlüğe giriş ve ekler şeklinde adlandırılan bölümlerden oluşmaktadır.

İHU anlaşmalarının “*Hakların Tanınması*” başlığı altında taraf ülkelerin karşılıklı olarak birbirlerine hangi trafik haklarını tanıdıkları belirtilir. Söz konusu trafik haklarının kapsamaları Şekil 2.1’de gösterilmektedir.



Şekil 2.1. Trafik Hakları (Şengür, 2021'den yararlanılmıştır)

Şekil 2.1'de gösterilen trafik hakları iki ülke arasındaki hava taşımacılığında pazara erişim koşullarının temel belirleyicisidir. Türkiye'nin İHU anlaşmalarının tümünde neredeyse her zaman *Hakların tanınması* başlıklı madde tanımlar bölümü sonrasında ilk sırada düzenlenmiştir. Bu madde altında çoğunlukla ilk dört trafik hakkının verildiği görülmektedir. Ayrıca kabotaj hakkının (sekizinci ve dokuzuncu haklar) verilip verilmediği de açıkça ifade edilmektedir. Anlaşmalarda beşinci, altıncı ve yedinci trafik haklarının verilip verilmediği ise diğer maddeler ve ekler altında açıklanmaktadır.

Birinci trafik hakkı, Bir uçağın iniş yapmaksızın yabancı bir devletin hava sahasından geçmesini ifade etmektedir. Örneğin, THY'ye ait B777 uçağın İstanbul'dan Paris'e uçarken farklı ülkelerin hava sahasını kullanması bu hakkın ilgili ülkeler tarafından Türkiye'ye verilmesi ile mümkündür.

İkinci trafik hakkı, yabancı bir ülkeye sefer yapan bir uçağın yakıt ikmali veya bakım gibi teknik amaçlarla başka bir yabancı ülkenin havaalanlarına iniş yapma hakkını

ifade etmektedir. Teknik iniş hakkı olarak da bilinir. Örneğin, THY'nin İstanbul-Londra uçuşu sırasında yakıt ikmali yapmak için Zürih'e inmesi bu hak kapsamındadır. Bu hak, yolcu ve yükün iniş yapılan ara noktaya taşınmasına izin verildiği şeklinde yorumlanamaz.

Üçüncü trafik hakkı, ticari amaçla yapılan uçuşlar için ilk belirleyici haktır. Bir havayolunun kendi ülkesinden (A noktası) yabancı bir ülkeye (B noktası) yolcu ve yük taşımamasını ifade etmektedir. Örneğin, Pegasus Havayolları'nın İzmir'den yolcu ve yük alıp bunları Viyana'ya taşınması bu hak kapsamındadır.

Dördüncü trafik hakkı, bir havayolunun yabancı bir ülkeden kendi ülkesine yolcu ve yük taşımamasını ifade etmektedir. Pegasus Havayolları'nın Viyana'dan yolcu ve yük alıp İzmir'e getirmesi bu hak kapsamındadır. Üçüncü ve dördüncü trafik hakları gidiş-dönüş bir ticari uçuş için gereken en temel haklardır.

Beşinci trafik hakkı, uçuşun başlangıç veya bitiş noktası havayolunun kendi ülkesi (A noktası) olmak şartıyla, iki yabancı ülke arasında (B ve C noktaları) yolcu ve yük taşınmasını ifade etmektedir. Örneğin, THY'nin İstanbul-Paris-Londra hattında yolcu ve yük taşıırken Paris'e inmesi, buraya/dan yolcu ve yük bırakıp alması ve tekrar havalandırarak bunları Londra'ya taşınması bu hak kapsamındadır.

Altıncı trafik hakkı, başlangıç noktasının yabancı bir ülke olduğu (B noktası) bir uçuşta havayolunun kendi ülkesine (A noktası) ara nokta olarak inmesi ve buradan diğer yabancı bir ülkeye (C noktası) yolcu ve yük taşımamasını ifade etmektedir. Örneğin, THY'nin Viyana-İstanbul-Bangkok arasında yolcu ve yük taşınması bu hak kapsamındadır. Viyana'dan uçağa alınarak İstanbul'a getirilen Bangkok varışlı yolcular burada "transfer yolcu" olarak ifade edilmektedir. Bu hak dördüncü ve üçüncü trafik haklarının sırasıyla iki farklı yabancı ülke için kullanılmasına benzetilebilir.

Yedinci trafik hakkı, bir havayolunun kendi ülkesine (A noktası) iniş yapmadan iki yabancı ülke (B ve C noktaları) arasında yolcu ve yük taşınmasıdır. THY'nin Londra ve Zürih arasında uçuş yapması buna örnektir.

Sekizinci trafik hakkı, uçuşun başlangıç veya bitiş noktası kendi ülkesi olmak şartıyla, bir havayolunun yabancı bir ülke içerisinde birden fazla havaalanı arasında yolcu

ve yük taşımamasını ifade etmektedir. Örneğin, THY'nin İstanbul'dan Londra'ya uçtuktan sonra buradan Manchester'a geçmesi bu hak kapsamındadır.

Dokuzuncu trafik hakkı, bir havayolunun kendi ülkesinden (A noktası) bağımsız olarak yabancı bir ülkenin (B noktası) iç hatlarında yolcu ve yük taşımamasını ifade etmektedir. Örneğin, THY'nin Londra ve Manchester arasında yolcu ve yük taşımaması bu kapsamdadır. Farklı bir ülkenin iç hatlarında faaliyet gösterilmesini ifade eden sekizinci ve dokuzuncu haklar *kabotaj hakkı* olarak da bilinmektedir.

Taraf ülkeler arasındaki ekonomik etkileri açısından değerlendirildiğinde anlaşmalardaki; hakların tanınması, kullanıcı ücretleri, ücret tarifeleri, kapasite, ticari fırsatlar ve rekabet başlıklı maddelerin en önemli maddeler olduğu söylenebilir (Doganis, 2002, s. 32). Dünya Ticaret Örgütü de ekonomik açıdan aynı maddeleri önemli görmektedir. İHU anlaşmalarının en son kısmında bulunan eklerde ise hat çizelgesi, operasyonel esneklik ve uçak değişikliği ile ilgili hükümler belirtilmektedir. Bazı anlaşmalarda kod paylaşımı başlığı da en sonda bulunur. Bu hükümler ekonomik boyutlu maddelerde çerçevesi çizilen hususların daha somut ve uygulamaya dönük ifadeleridir. Örneğin, Türkiye ve Avustralya arasındaki anlaşmanın Ek I başlıklı bölümünde iki taraf arasında uçulacak hava hattı karşılıklı olarak “herhangi bir nokta” şeklinde düzenlenmiştir.

Ekonomik açıdan “işin yapılma şekli” ile ilgili maddelerde düzenlenen haklara “ticari haklar (hard rights)”; vergilendirme, uçak parçalarının taşınmasındaki gümrük düzenlemeleri, havaalanı ücretleri ve tarafların yurtdışına gelir transferi gibi havayolu faaliyetini genel olarak düzenleyen haklara da “idari haklar (soft rights)” denmektedir (Doganis, 2006, s. 28).

Ticari hakların uluslararası havacılıkta “hard rights” olarak ifade edilmesinin nedeni, pazara erişim ve giriş, tarife ve fiyat ile ilgili detayların her iki taraf havayolu taşıyıcısı için ekonomik açıdan oldukça önemli olması ve tarafların bu maddeler üzerinde “zor ve uzun bir süreç sonunda” mutabakata varmalarıdır. Taraflar arasında sonraki yıllarda yaşanan gelişmelere göre değiştirilen maddelerin de bunlar olduğu bilinmektedir. İdari hakları belirleyen maddelerin “soft rights” olarak ifade edilmesinin nedeni ise bu maddelerde belirtilen hususların etkisinin ekonomik açıdan doğrudan görülmemesi ve

bunlar üzerinde “daha kolay ve kısa sürede” mutabakata varılmasıdır (ICAO, 2016). İdari haklar ile ilgili maddeler İHU anlaşmalarının genelinde aynı şekilde ifade edilmektedir.

“Hard rights” ve “soft rights” kavramlarının tercümesi için, İHU anlaşmalarının hukuki metinler olması nedeniyle hukuk alanından tanımlar bulunabileceği düşünülerek yapılan alanyazın taramasında bu kavramlara en yakın kavramların “hard law” ve “soft law” olduğu ve bunların Türkçe’de “katı hukuk” ve “yumuşak hukuk” olarak kullanıldığı görülmüştür. Ancak yumuşak hukuk “yasa görünümlü olup devletler tarafından bağlayıcı olmayan belgeler, standartlar” şeklinde tanımlanmaktadır (Pazvantoğlu, 2021). Bu tanımların İHU anlaşmalarının bağlayıcı niteliği ile çelişmesi nedeniyle havacılık alanındaki söz konusu kavramları karşılamadığı değerlendirilmiştir. Bu nedenle hard rights ve soft rights kavramlarının “ticari haklar” ve “idari haklar” şeklinde tercüme edilmesi araştırmacı tarafından önerilmekte ve çalışma kapsamında kavramlara bu şekilde yer verilmektedir.

Piermartini ve Rousova (2013, s. 293) çalışmasında, İHU anlaşmalarında en çok kullanılan ekonomik düzenlemelerin; beşinci trafik hakkı (verilen trafik hakları- 1650 anlaşmada), çift taraflı onay (fiyat belirleme- 1625 anlaşmada), çoklu tayin (tayin etme- 1411 anlaşmada), önemli oranda sahiplik ve etkin kontrol (sahiplik yapısı- 1824 anlaşmada), ön belirleme (kapasite belirleme- 1324 anlaşmada), istatistik paylaşımı (1492 anlaşmada) ve havayolu iş birliklerine onay verilmemesi (2173 anlaşmada) olduğunu belirtmiştir.

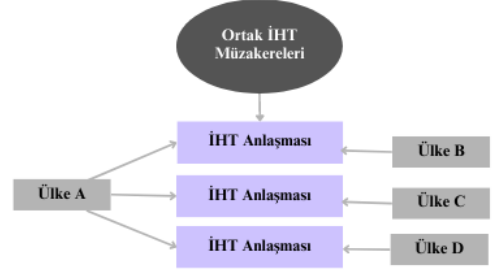
İHU anlaşma hükümleri daha sonraki süreçte gerekli görüldüğünde iki ülke havacılık otoritesi tarafından Mutabakat Zaptları (Memorandum of Understanding- MOU) ile değiştirilebilmektedir. Bu zaptlar genellikle gizlilik altındadır. Ülkelerin yetkili havacılık otoriteleri tarafından imzalanan İHU anlaşmalarının geçerliliği, tekrar müzakere edilene kadar sürmektedir. Anlaşmayı sona erdirmek isteyen tarafın diğer ülkeye 12 ay önceden uyarıda bulunması gerekmektedir. Bu anlaşmalar karşılıklılık ilkesine göre imzalanmaktadır (Doganis, 2002, s. 32-33). Anlaşma metinleri taraf ülke dillerinde düzenlenmektedir.

İkili anlaşmalar sadece egemen iki ülke arasındaki müzakereler sonucunda imzalandığı gibi farklı müzakere süreçleri sonunda da imzalanabilmektedir. Şekil 2.2’de söz konusu müzakere biçimleri gösterilmektedir.

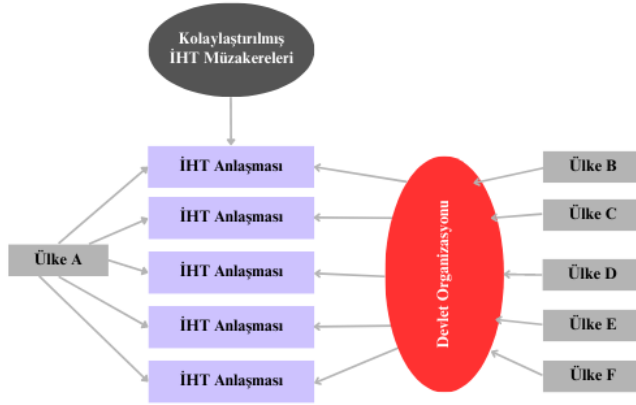
Birinci Tip Müzakere



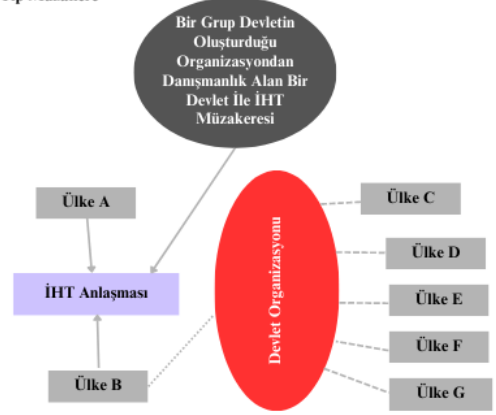
İkinci Tip Müzakere



Üçüncü Tip Müzakere

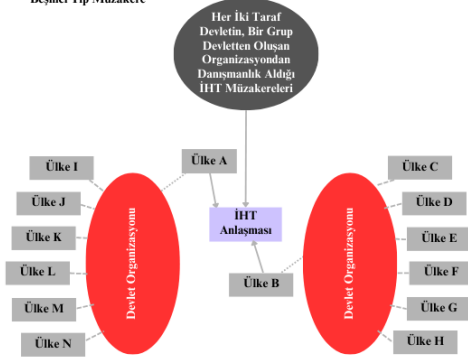


Dördüncü Tip Müzakere

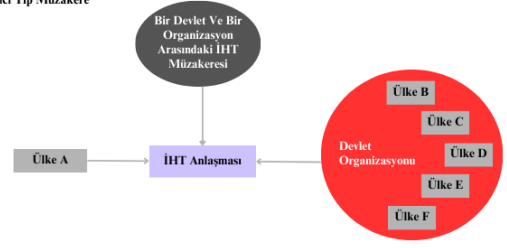


Şekil 2.2. İHU anlaşmalarının müzakere türleri (Doc 9626, 2016)

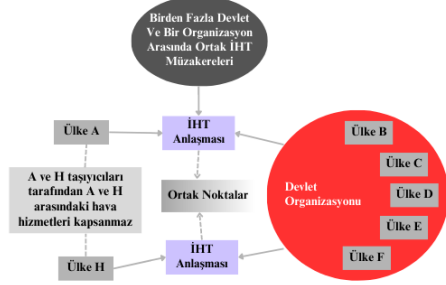
Beşinci Tip Müzakere



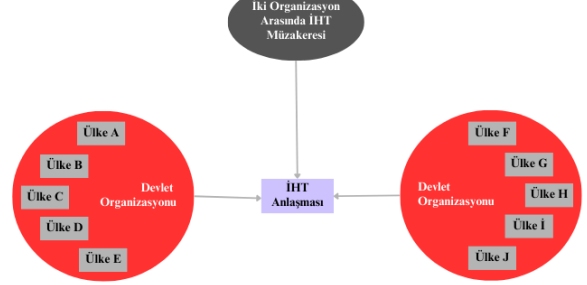
Altıncı Tip Müzakere



Yedinci Tip Müzakere



Sekizinci Tip Müzakere



Şekil 2.2. (Devam) İHU anlaşmalarının müzakere türleri (Doc 9626, 2016)

Dokuzuncu Tip Müzakere (a)



Dokuzuncu Tip Müzakere (b)



Dokuzuncu Tip Müzakere (c)



Onuncu Tip Müzakere



Şekil 2.2. (Devam) İHU anlaşmalarının müzakere türleri (Doc 9626, 2016)

Şekillerde de ortaya konulduğu gibi birinci tip müzakere geleneksel anlamda egemen iki ülke arasında imzalanan anlaşma sürecini göstermektedir. İkinci tip ise bir ülkenin birden çok ülkeyle aynı anda yürüttüğü müzakere sürecidir. Üçüncü tip müzakerelerde çok taraflı bir organizasyon genel anlaşma çerçevesini çizerek bir ülkenin birden fazla ülke ile yapacağı anlaşma sürecini kolaylaştırmaktadır. Dördüncü tipte çok taraflı bir organizasyon, üyelerine anlaşma öncesi, sırası ve sonrasında danışmanlık sağlamak için bir müzakere çerçevesi sunar. Beşinci tip müzakere sürecinde çok taraflı birden fazla organizasyon, üyelerine İHU anlaşma süreci öncesinden başlayarak sonlanana kadar yol gösterecek bir genel çerçeve sunar. Altıncı tip müzakere süreci bir devlet ile birçok devletin müzakere yetkisini verdiği milletler üstü bir organizasyon arasında geçmektedir. Burada yetkiyi bir organizasyona devretmek müzakerede daha baskın taraf olmak için yapılır. Yedinci ve sekizinci tip müzakereler sırasıyla, milletler üstü bir organizasyonun iki ayrı ülke ile veya başka bir milletler üstü otorite ile yaptığı anlaşma süreçleridir. Dokuzuncu müzakere süreçleri (sırasıyla a, b ve c); iki ülke tarafından imzalanmış çok taraflı bir anlaşma sürecine zamanla iki ülkenin daha katılımını, çok taraflı imzalanmış çok taraflı bir anlaşma sürecine zamanla iki ülkenin katılımını ve çok taraflı imzalanmış çok taraflı bir anlaşma sürecine zamanla çok sayıda ülkenin katılımını ifade etmektedir. Son olarak onuncu tip müzakere ise küresel veya bölgesel olarak çok sayıda ülke tarafından imzalanmış ve uygulamaya sokulmuş çok taraflı bir anlaşma sürecini belirtmektedir (Doc 9626, 2016).

İkili hava taşımacılığı anlaşmaları ülkeler arasında imzalandıktan sonra ICAO Konseyi tarafından da tescil edilmelidir. ICAO, bu anlaşmalarla ilgili istatistikleri tutmakta ve gerekli durumlarda ilgili kurumlarla paylaşmaktadır. Tescil düzenlemesi Şikago Sözleşmesinin 81. ve 83. maddelerinde ifade edilmiştir. Ancak bu tescil işlemini hangi tarafın yaptıracağı ve yaptırılmazsa ne gibi sonuçlar doğuracağı net bir şekilde açıklanmamaktadır (ICAO, 2004, s. 2).

2.1.3. IATA'nın tarife belirlemedeki rolü

Bermuda tipi İHU anlaşmalarının ilk yıllarında özellikle Avrupa ülkelerinin yaptığı anlaşmalarda IATA tarife belirleme yöntemlerinin bilet fiyatlarının belirlenmesinde yaygın bir şekilde kullanıldığı görülmektedir. Bu yöntemin kullanılması ile ilgili anlaşma

metinlerinde herhangi bir açık hüküm bulunmamakla birlikte, IATA tarafından önerilen tarife uygulama esaslarını benimseyen havayolları anlaşmaya aykırı bir durum yaşamamaktadır. ABD ile Avrupa ülkeleri arasında yapılan İHU anlaşmalarının birçoğunda da tarifeler bu şekilde düzenlenmektedir. IATA'nın tarife belirleme üzerinde genel kabul gören bu etkisi ABD'nin iç hat tekelcilik karşıtı (anti-tröst) yasalarına aykırı olsa da ABD bunu bir "ödün verme" olarak kabul etmektedir. IATA tarife belirleme yöntemleri, 1978 yılındaki serbestleşmeye kadar yaygın olarak kullanılmıştır. Birlik üyesi olmayan birçok ülkenin ulusal havayolları bile bu tarife belirleme yöntemine göre fiyat belirlemiştir (Doganis, 2002, s. 34).

Çalışmada incelenen anlaşmalarda Türkiye'nin de tarife belirleme sürecinde bu yöntemin kullanılmasını sıklıkla tercih ettiği görülmüştür. Anlaşmaların neredeyse tamamında zorlayıcı bir hüküm bulunmamakla birlikte *mümkünse IATA tarife belirleme yöntemlerinin kullanılması* talep edilmektedir.

Havayolu işletmeleri, IATA tarife belirleme yöntemlerini adil rekabeti ortadan kaldıran ve hava taşımacılığının serbestleşmesini olumsuz etkileyen bir engel olarak görmektedir (Haanappel, 1978, s. 41). Bu engel 1978 yılı sonrasında aşılmıştır. Serbestleşme sonrasında IATA tarife belirleme yöntemlerinin terk edilmesinin başlıca nedenleri; havayollarının farklı maliyetlere katlanmasına rağmen IATA'nın standart olarak sunduğu fiyatlandırma yöntemini kabul etmelerinin finansal açıdan yük teşkil etmesi ve havuz anlaşması olan havayolları için fiyatların bu şekilde belirlenmesinin daha sınırlayıcı bir etki yaratmasıdır (Doganis, 2002, s. 46).

Ayrıca IATA'nın tarife belirleme toplantıları sonucunda kararlaştırılan fiyatlar havayolları arasında rekabeti engelleyici bir nitelik taşımaktadır. Zaten belirlenmiş bir bilet fiyatı ile hizmet verecek olan havayolları açısından bu durum farklı müşteri sınıflarını hedefleyerek yapacakları ürün farklılaşmaları için bir engel oluşturmaktadır. Çünkü yeniliklerin yapılması maliyetleri artırmakta ve bu durum belirlenmiş bilet ücretleri üzerinden karın azalması anlamına gelmektedir (Vinod, 2010, s. 137).

IATA'nın ülkeler arasında İHU anlaşmalarıyla düzenlenen tarifelerin belirlenmesinde bu derece etkili olması bu kuruluşun özel bir kuruluş mu yoksa yarı-

kamu özellikli bir kuruluş mu olduğu sorusunu gündeme getirmektedir. Haanappel, 1978), bu soruyu birkaç bölüme ayırarak cevaplamaktadır.

Serbestleşmenin ilk yıllarında IATA üyesi olan havayollarının sahiplik yapısına bakıldığında işletmelerin büyük çoğunluğunun ya tamamen devlet sahipliğinde ya da kısmi devlet sahipliğinde olduğu görülmektedir. Ayrıca özel sektör sahipliğindeki havayollarının bazılarında da kendi devletlerinin ulusal çıkarlarını gözetme gereksiniminin bir baskı unsuru yarattığı düşünülmektedir. Bu yönüyle IATA'nın özel-ticari bir kuruluş değil de yarı-kamu niteliğinde bir kuruluş olduğu şeklinde bir sonuç ortaya çıkmaktadır. IATA'nın yarı-kamu özellikli bir kuruluş olduğunu gösteren en önemli uygulaması ise İHU anlaşmalarındaki tarife belirleme yetkisidir. Bu yetki, 1967 yılında imzalanan "Tarifeli Havayolu Hizmetlerinin Tarifelerinin Ayarlanmasıyla İlgili Prosedürleri Belirleyen Uluslararası Anlaşma" sonrasında kuruluşa verilmiştir. Tarife teriminin kapsamı sadece fiyat ve oranların belirlenmesinden daha geniştir. Hava taşımacılığı için ödenmesi gereken ücretlerin yanı sıra bu fiyatların hangi koşullarda geçerli olacağı, acentalara ödenecek komisyonların ve destek hizmetlerine ödenecek ücretlerin ne kadar olacağı da IATA'nın tarife belirleme yetkisi içerisinde (Haanappel, 1978, s. 39-40).

Söz konusu dönemde IATA'nın yetkileri ve uygulamalarının sonuçları ile ilgili bir diğer soru da bu kuruluşun uluslararası bir kartel olup olmadığıdır. Haanappel (1978, s. 42-43), IATA'nın birliğe üye olmak isteyen havayolları arasında belirli koşulların sağlanması sonrasında rekabeti engelleyen bir ayırım gözetmediğini ve kuruluşun kartel olduğunu gösterecek şekilde bir havayolu pazar bölümlenmesi yapmadığını ifade etmektedir. Ancak IATA'nın tarife belirleme yetkisi dolayısıyla fiyatların sabitlenmesi üzerinde etkili olduğunu, fiyatlardaki durumun yolcu talebini etkilemesi nedeniyle işletmelerin kapasite ve sıklık açısından arz miktarlarını da etkilediğini ve bunun rekabeti engelleyici bir durum yarattığını ifade etmektedir. Ayrıca IATA üyelerinin havayolu işletmelerinden oluşmasına rağmen birliğin aldığı kararların etkilerinin devletler düzeyinde olması nedeniyle IATA'ya yarı-kamu uluslararası kartel denebileceğini belirtmektedir.

Dönemin şartlarına bakıldığında daha rekabetçi olan ABD’li taşıyıcılara karşı hızla büyüyen uluslararası ticari hava taşımacılığı piyasasında bayrak taşıyıcı havayollarını korumak isteyen ülkelerin IATA’ya tarife üzerindeki söz konusu yetkileri vermesi kartel nitelendirmesi altında yatan nedeni göstermektedir (Richards, 2001, s. 1003).

80’li yıllardan itibaren özellikle liberalleşmenin etkisiyle hava taşımacılığının daha küresel hale gelmesi havayollarının müşteri sınıflandırmasına ve uçuş planı kapsamına dayanan gelir yönetimi ile tarifelerini belirlemelerini yaygınlaştırmıştır. Yolcu sınıflarının fiyata ve uçuş zamanına karşı esnekliklerini temel alan bu yaklaşım günümüzde IATA’nın tarife belirleme üzerindeki gücünün daha çok öneri niteliğinde kalması ve yöntemlerin, havayollarının fiyat belirleme süreçlerinde bir rehber olması sonucunu doğurmuştur (Vinod, 2010, s. 141-142). Ayrıca geçen süre zarfında IATA üyesi havayollarının sahiplik ve işletim yapılarında meydana gelen değişikliklerin de bu birliğin aldığı kararların bağlayıcılığının geçmişteki kadar güçlü olmamasına neden olduğu söylenebilir. Çok uluslu yönetim kurullarına sahip hale gelen havayollarının IATA’da görev alan yetkililerinin tek bir ülke çıkarına karar almak yerine işletmelerin genel faydasını düşünerek karar alacağı değerlendirilmektedir. IATA yönetim kurulu başkanlığının da bir yıl arayla farklı havayolu yetkililerine geçmesi söz konusu tarafsızlığın lehine bir uygulamadır (<http-2>).

Her iki açıdan da bakıldığında yukarıda belirtilen IATA’nın yarı-kamu ve uluslararası kartel olduğuna yönelik değerlendirmenin günümüzde zeminini kaybettiği düşünülmektedir.

2.1.4. Havuz anlaşmaları

Şikago Konferansı’nda ticari haklar üzerinde tam olarak anlaşamayan dönemin gelişmiş devletleri ABD ve İngiltere arasında 1946 yılında Bermuda’da imzalanan Bermuda I tipi İHU anlaşması, tarafların tayin edilen havayolları arasında kapasite ve gelir paylaşımının nasıl yapılacağını belirleyen *havuz anlaşmalarının* serbestleşmeye kadar uluslararası hava taşımacılığının düzenlenmesindeki uygulamalardan biri olması sonucunu doğurmuştur (Richards, 2001, s. 997-1000).

Çok taraflı anlaşmalarla getirilen düzenlemelere taraf ülkelerce uygulanıp uygulanmadığıyla ilgili kontrolün zor olması iç hat hava taşımacılığının çoğunlukla kısıtlı olduğu ülkelerde uluslararası havacılığın düzenlenmesinde İHU anlaşmalarının tercih edilmesini sağlamıştır. Bu anlaşmalarda da tarafların birbirine sınırlı sayıda uçuş noktasına giriş izni vermesi tayin edilen havayolları arasında pazar kapasitesinin ve gelirlerin paylaşılmasını düzenleyen havuz anlaşmalarının yapılmasını teşvik etmiştir. Böylece aslında birbirine rakip olan havayollarının kontrol altında faaliyet göstermesine izin verilmiştir (Richards, 2001, s. 1007-1010).

İHU anlaşmalarındaki *istatistiklerin toplanması* başlıklı madde ile getirilen düzenlemeler tayin edilen havayollarının kapasiteleri ve gelirleri ile ilgili bilgilerin taraf otoritelerce izlenmesini sağlamıştır. Bu sayede anlaşmaların temelini oluşturan karşılıklılık ilkesinin korunması mümkün olmuştur.

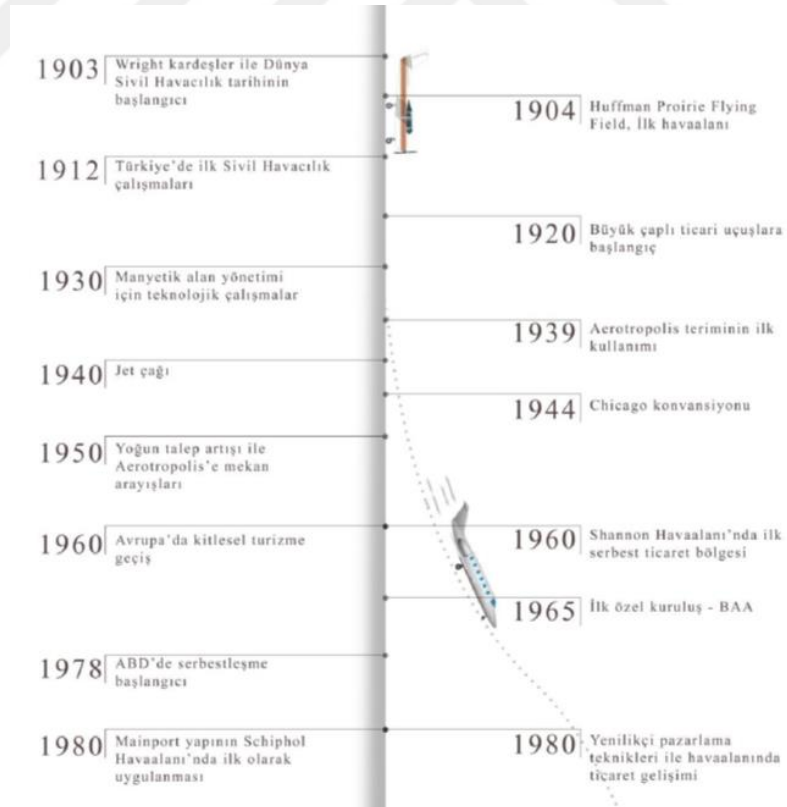
Kapasitenin talebi karşılamaya yeterli olduğu ve olmadığı pazarlarda havuz anlaşmalarının etkileri farklı olsa (Chen, Wang ve Chu, 2020, s. 117) da serbestleşme ile başlayan süreçte bu anlaşmaların havayollarının yönetsel kararlarını baskıladığı üzerinde yaygın bir görüş oluşmuştur. ABD'nin taraf olduğu birçok İHU anlaşmasında birden fazla tayin edilen havayolunun olması, verilen trafik haklarının çeşitlenmesi ve havuz anlaşmalarının anti-tröst yasalarına uymaması bu anlaşmaların çelişkili ve yetersiz bir hale gelmesine neden olmuştur. İHU anlaşmalarında kapasite belirleme yöntemlerinin daha liberal belirlenmeye başlaması ile de iki taraflı kapasite ve gelir paylaşım uygulamaları azalmıştır (Doganis, 2006, s. 30).

2.2. Serbestleşme Öncesinde Havaalanlarının Durumu

Bu bölümde 1903 yılından 1978 yılına kadarki süreçte havaalanlarının durumu ele alınmaktadır. Çalışma boyunca İHU anlaşmalarından başlayarak ekonomik düzenlemelerin havaalanlarına olan etkisini liberalleşme çerçevesinde açıklamak için havaalanı başlığının iki ayrı dönemde ele alınmasının daha anlaşılır bir akış sağlayacağı değerlendirilmiştir. Havaalanlarının serbestleşmeye kadar operasyonel ve yönetsel açıdan süreç içerisinde nasıl bir değişime uğradığı bu bölümde açıklanmıştır. 1978 yılı

sonrasında dünyada ve Türkiye’de havaalanlarının durumu ise serbestleşme sonrası dönemde ele alınmaktadır.

Tarihte havaalanları hava araçlarının iniş kalkış yapması için kullanılan ve sadece düz ve geniş bir araziden oluşan alanlar olarak ortaya çıkmıştır. Bu alanlar için *havaalanı tasarımı* ifadesini kullanmanın o dönem için oldukça ileri görüşlü bir bakış açısını gerektirdiği söylenebilir. 1903 yılından itibaren hızla gelişen hava araçlarının daha sağlam ve uzun bir zemin gerektirmesi havaalanlarında pist ve yardımcı altyapıların kullanılmasını gerektirmiş ve gelişen teknolojiye paralel olarak havaalanları da gelişmiştir. Birinci Dünya Savaşı’nın hemen ardından başlayan yolcu taşımacılığı havaalanlarında yolcularla ilgili işlemlerin de yürütüldüğü tesislerin oluşturulmasını gerektirmiştir. Savaşların havacılığın önemini artırması bu alanın havaalanları ve havayolları ile dinamik bir sistem olarak ülkeler için önemli bir endüstri haline gelmesini sağlamıştır (Şengür, 2021, s. 1-5). Şekil 2.3’te söz konusu süreç gösterilmektedir.



Şekil 2.3. 1903-1980 arasında havaalanlarının dönüşümü (Bolat ve Durmaz, 2020'den alınmıştır)

Şekilde de görüldüğü gibi havaalanlarının gelişiminde teknolojik atılımlar oldukça önemli bir yere sahiptir. 1920'lerden itibaren ticari anlamda eskiye göre daha kalabalık uçuşlara başlanması ve bu uçuşların kapasitesinin, birden fazla jet motorlu uçakların kullanılmaya başlanmasıyla hızla büyümesi havaalanlarının hava seyrüsefer cihazları, ekipman ve personel açısından daha gelişmiş yerler olmasına zemin hazırlamıştır. Söz konusu gelişmeler tesis ve altyapıları hem hava araçları hem de yolcular için daha emniyetli bir hale getirmiştir (Doganis, 1992).

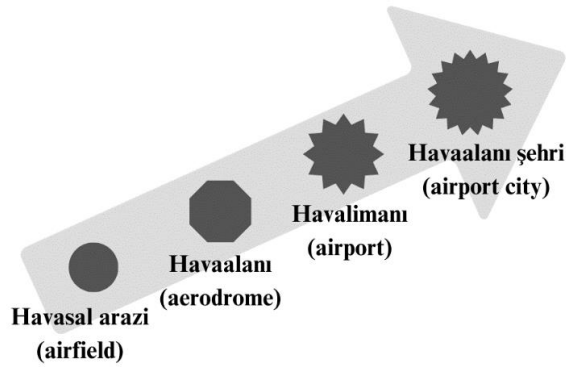
1960'lı yıllarda havaalanı işletimi için ilk özel kuruluş olan İngiliz Havaalanı Otoritesi (British Airports Authority- BAA)'nin kurulmasına kadar dünyanın hemen hemen her ülkesinde havaalanları devletin yetkili kurumlarının sahipliğinde ve işletiminde olmuştur. Bunun temel nedeni bu tesislerin tıpkı havayolları gibi ülkelerin egemenliği için kritik öneme sahip olmasıdır. Zamanla havacılıkla ilgili uluslararası düzenleyici kuruluşların ve mevzuatın gelişmesi, tarihsel olarak sadece belirli sayıda uçağa ve yolcuya hizmet vermek üzere yapılmış havaalanlarının kapasite yetersizlikleri ve bu sorunun devletler tarafından çözülmesinin finansal olarak zorluğu havaalanı işletimi için doğrudan devlet kurumları yerine daha özerk kurumların kullanılması gerektiği görüşünü yaygınlaştırmıştır. Özerk kurumlara geçiş, ticari yönü ortaya çıkan havaalanlarının büyük bir sektör olarak kabul edilmesi üzerine gelecekte daha serbest işletmeler haline gelmelerinin kolaylaştırılması için de gerekli görülmüştür (Graham, 2014, s. 9). Bu dönem, Türkiye'de de Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ)'nin havaalanı işletiminden sorumlu kurum haline geldiği zaman dilimini ifade etmektedir. Ortaya çıkan bu kurumların bir ölçüde hala devletleriyle bağlantılı olduğu unutulmamalıdır.

Havaalanı rekabeti açısından bakıldığında 1960-1980 yılları arasında farklı ülkelerde bu sektörde rekabet koşullarının oluşmasını engelleyen bazı bariyerler olduğu söylenebilir. Bunlar; yeni havayollarının farklı pazarlara girememesi, fiyat rekabetinin sınırlandırılması, pazar payının büyük kısmının bir veya birkaç havayolunun elinde bulunması, havaalanı slot tahsisinde büyükbaba haklarının geçerli olması ve havaalanlarının bağımsız yönetim yapılarının bulunmamasıdır (Barrett, 2000, s. 14). Bu

dönemde uluslararası hava taşımacılığını düzenleyen İHU anlaşmalarındaki kısıtlayıcı hükümler havaalanlarının yarışılabilir bir sektör haline gelmesini engellemiştir.

1980'lere gelindiğinde yaşanan havayolu serbestleşmesi ve ardından gelen liberal adımlar sonrasında bir yandan havaalanlarındaki kapasite yetersizliğinin hızla büyümesi diğer yandan havaalanlarının daha da ticarileşmesi bu işletmelerin özel sektör tarafından kurulması ve yönetilmesi sürecini beraberinde getirmiştir. Devlet kontrolündeki havaalanlarının ticari açıdan verimsiz olması ve özel sektör eliyle bu konuda da gelişim sağlanabileceği yaklaşımı söz konusu sürecin bir diğer nedenidir. Özel sermaye sahiplerinin havaalanlarındaki karlılık potansiyelini görmesi de bu sektörde yaşanan sahiplik ve yönetim yapısı değişimini hızlandırmıştır (Graham, 2014, s. 6-7).

Şekil 2.4'te modern havacılığın ortaya çıkışından günümüze havaalanı kavramının geçirdiği evrim görülmektedir.



Şekil 2.4. Havaalanlarının evrimi (Şengür 2021'den uyarlanmıştır)

Yüzyıllık süreç sonunda gelinen noktada havasal arazi niteliğinden havaalanı şehirlerine evrilen bu tesis ve kolaylıkların yoğun ticari faaliyetlerin gerçekleştiği, küresel boyutlu, özel sektör işletmelerinin yönetiminde, müşteri anlayışı tamamıyla değişmiş ve havacılık dışı gelirlerin havacılık gelirlerini neredeyse geçtiği kuruluşlar halini aldığı görülmektedir.

Havaalanlarının 1980'lerden sonraki durumu ilerleyen bölümlerde açıklanmaktadır.

2.3. Serbestleşme Dönemi ve Sonrasındaki Süreç

1978 yılında başlayan serbestleşmenin havayolu sektörüne olan etkileri ile ilgili yapılan çalışmalar zaman geçtikçe farklı sonuçlar vermektedir. Serbestleşmeden sonraki ilk on yıl içinde yapılan çalışmalarda serbestleşmenin rekabeti artırdığı ve dolayısıyla yolculara faydalı olduğu bulgusu sıklıkla ifade edilmiştir (Bailey, 1985; Bailey ve Panzar, 1981; Moore, 1986). Ancak ilk on yıl sonrasında serbestleşmenin getirilerinin oligopolleşmeye ve pazar yoğunluğuna bağlı olarak olumsuz bir yön aldığı ve sürecin zararının karından daha büyük olduğu ile ilgili değerlendirmelere rastlanmaktadır (Bailey ve Williams, 1988; Dempsey ve Goetz, 1992; Goetz ve Dempsey, 1989; Sheth, Allvine, Uslay ve Dixit, 2007, s. 13-14).

Serbestleşme sonrasında havayollarının maliyetlerini azaltmaya yönelik adımlarının havacılık emniyeti açısından riskli bulunduğu ve bu konuda devlet müdahalesinin gerekli olduğuna dair bazı çalışmalar mevcuttur. Ancak emniyet seviyesinin ne yönde değiştiğini inceleyen bilimsel çalışmalara bakıldığında serbestleşme sonrasında emniyet açısından da olumlu gelişmeler olduğu görülmektedir (Adrangi, Chow ve Raffiee, 1997, s. 44).

Hava taşımacılığı üzerinde devlet kontrolünün azaltılmasına yönelik uygulamalar ülkeden ülkeye farklılık göstermektedir. Ancak dünya geneline bakıldığında bu tür uygulamaların sivil havacılık ile meşgul olan her kurumu etkilediğini söylemek yanlış olmayacaktır (Abeyaratne, 2001, s. 339-340).

Serbestleşme süreci yaşanan ülkelere bakıldığında atılan adımlar sonrasında benzer tecrübelerle varıldığı görülmektedir. Serbestleşmenin ilk yıllarında havayolu sektörüne giren çok sayıda yeni taşıyıcı ve açılan yeni pazar sayesinde rekabet yoğunlaşmıştır. Bu ortamda üstünlüğü ele geçirmek isteyen özellikle büyük havayolları birleşme ve devralmaların yanı sıra çeşitli iş birlikleri ile pazarın yoğunlaşmasına neden olmuştur. Başka bir deyişle, rekabetin yoğunlaşması rekabetin azalmasına yol açmıştır. Bu durum serbest piyasa mekanizmasının bir paradoksu olarak görülmektedir (Shon, 2003, s. 3).

Ticari hava taşımacılığı tarihine bakıldığında genellikle ABD'nin yaşanan gelişmelerde öncü olduğu görülmektedir. Serbestleşmenin tetikleyicisi de ABD olmuştur. Sonraki bölümlerde ABD başta olmak üzere dünyanın çeşitli ülkelerindeki liberalleşme

süreçlerine değinilmektedir. Söz konusu süreçlerin anlaşılması Türkiye havaalanları ve İHU düzenlemeleri arasındaki ilişkinin liberalleşme ışığında açıklanması açısından önemlidir. Burada, serbestleşme, liberalleşme sürecinin bir bölümü olarak da düşünülebilir.

2.3.1. Amerika Birleşik Devletleri’nde havacılığın liberalleşmesi

ABD havacılığında 1938 yılına kadar emniyet düzenlemeleri haricinde pazara giriş ve çıkış üzerinde herhangi bir kısıtlama bulunmamaktadır. Sektörün yüksek kazanç sağladığını gören farklı işletmelerin piyasaya özgürce girip çıkabilmesi mümkündür. Uçak teknolojisinin özellikle yolcu emniyeti açısından yeterli olmadığı bu dönemde sadece havayolu posta taşımacılığı yapılmıştır. Sektöre girmek isteyen işletmeler Posta Ofisi ve Eyaletler Arası Ticaret Komisyonu ile gerekli anlaşmaları yaparak çeşitli sübvansiyonlarla faaliyet yürütebilmektedir (Pitt ve Norsworthy, 1999, s. 67). 1938 yılı öncesinde hava posta taşımacılığında sadece birkaç işletme faaliyet göstermekteyken postanın büyük çoğunluğu ilgili kamu kurumlarının resmi uçaklarıyla taşınmaktadır.

1925 yılında Kelly Act olarak adlandırılan yasanın çıkması ile sektördeki özel işletme sayısı artmıştır. 1925-1938 yılları arasında “Big Four” ismiyle bilinen American Airlines, Eastern Airlines, Trans World Airlines (TWA) ve United Airlines havayolu taşımacılığına girmiştir. Bu taşıyıcılar kıta içerisinde belirli bölgelerde uçmak için yetkilendirilmiştir. American Airlines Güney bölgelerinde, TWA Orta Amerika’da, United Airlines Kuzey bölgelerinde ve Eastern Doğu Yakası’nda kuzey ve güney arasında paralel uçuşlar yapmaktadır. Pan American World Airways ise monopol olarak Latin Amerika ülkelerine uluslararası uçuşlar yapmaktadır (Bailey ve Williams, 1988). Bu dönemde havayolları arasında paylaştırılan hatlarda bölgesel taşımacılık yapan havayollarının, United ve American Airlines gibi ağ taşıyıcılarının trafiğini besleyen bir konumda olması gerektiği CAB’in temel politikalarındandır (Bailey, 1986, s. 3).

ABD hükümeti, havayolu sektörünün büyüme evresine yeni girmesi nedeniyle sektörün düzenlenmesi gerektiğini savunmaktadır. Diğer ulaşım sektörlerinde piyasanın düzenlenmemesinden kaynaklanan problemlerin havayolu sektöründe de yaşanmaması için ve ekonomik büyümeye önemli katkı sağlayacağı düşünülen bu sektörün korunması

kamu yararına olacağından devlet piyasayı kontrol altında tutmaktadır. Ayrıca 1938 yılına gelindiğinde sektörün hala yeteri kadar sermaye çekememesi önemli bir problem olarak görülmüş ve kamu düzenlemeleri ile sağlanacak olan istikrarın buna çözüm olabileceği öne sürülmüştür (Dempsey ve Goetz, 1992, s. 159-160).

“Laissez-faire” olarak bilinen, serbest piyasa uygulamalarının 19. yüzyılın sonlarında, demiryolu gibi bazı kilit sektörlerde piyasa başarısızlığı göstermesi ABD hükümeti tarafından düzenleme getirilen ilk endüstrinin ulaşım endüstrisi olmasına neden olmuştur. Büyük Buhran sonrasında rekabetin yıkıcı etkisini ortadan kaldırmak için piyasalara getirilen devlet kontrolü, hava taşımacılığı sektörünün de 1938-1978 yılları arasındaki kırk yıllık dönemi düzenlemelerle geçirmesine uygun bir zemin hazırlamıştır. Diğer motorlu ulaşım türlerine düzenleme getirildikten kısa bir süre sonra, 1938’de havayolları ile ilgili düzenlemeleri içeren Sivil Havacılık Kanunu (Civil Aeronautics Act) çıkarılmıştır ve bu kanunla Sivil Havacılık Otoritesi (Civil Aeronautical Board- CAB) kurulmuştur. Bu otoritenin ana görevleri; hava taşımacılığını düzenlemek, emniyet seviyesinin artırılmasına ve ekonomik büyümeye yönelik adımlar atmak, pazara giriş, çıkış koşulları, sunulan hizmetin fiyatının belirlenmesi, birleşme– devralmalar ve sübvansiyonlarla ilgili düzenlemeler yapmaktır. Bu kurum “kamu yararı ve gerekliliği” açısından uygun gördüğü havayollarının işletilmesi için onay verme yetkisine sahiptir (Goetz ve Vowles, 2009, s. 253).

1970’li yıllara gelindiğinde ABD’de birçok endüstride serbestleşme adımları tekrar atılmıştır. Düzenlemelerin ulaşım endüstrisindeki istikrarın bozulmasına yol açan bazı sorunlar getirdiği ve havacılık özelinde CAB’ın fiyat düzenlemesinin işletmeler arasında hizmet/fiyat rekabetini engellediği öne sürülmektedir. Ayrıca bu kurumun daha üst bir kurum tarafından denetlenmesi ile ilgili belirsizlik diğer bir sorundur (Goetz ve Vowles, 2009, s. 253). 1960’lardan itibaren CAB düzenlemelerinin havayolu sektöründe bazı yönlerden rekabeti engellediğini ve bu kurumun geçmişte ortaya çıkmasını gerektiren piyasa başarısızlığı koşullarının artık var olmadığını öne süren birçok çalışma yapılmıştır (Caves, 1962’den aktaran Dam, 1964, s. 201; Keeler, 1972, s. 422; Levine, 1987, s. 494; McCraw, 1975, s. 172).

Kamuoyu ve sektör baskısının artması sonucunda ulaşım endüstrisinde diğer endüstrilere göre daha kapsamlı bir serbestleşme yaşanmıştır. Havayolu taşımacılığı ise yaşanan bu yeni süreçten en çok etkilenen sektör olmuştur (Dempsey ve Goetz, 1992, s. 3-4).

Havayolu sektörünün düzenlenmesinin sebeplerinden biri olan ölçek ekonomisine bağlı giriş engellerinin varlığını reddeden White (1978, s. 573), bu sektörde doğal monopol havayolu varlığının önemli bir etkisinin olmadığını ve bu nedenle düzenleme döneminin devam etmesine gerek olmadığını savunmaktadır. Bu görüşe paralel olarak, doğal monopol özelliği gösteren bu sektörün rekabet edilebilirlik özelliğine bağlı olarak pazara yeni taşıyıcı giriş tehdidi söz konusu olduğunda bile monopol işletmenin bilet fiyatlarının düşeceği öne sürülmektedir (Bailey ve Panzar, 1981, s. 145; Baumol, 1982, s. 14).

ABD’de 1978 yılında çıkarılan Havayolu Serbestleşme Yasası (Airline Deregulation Act) ile iç hat sivil hava taşımacılığı sektöründeki kısıtlamalara son vermek amaçlanmıştır. Bu kanunla başlayan süreçte, 1989 yılına gelindiğinde dönemin yetkili havacılık otoritesi CAB kapatılmıştır. Yeni yasa ile tarife ve pazara giriş düzenlemeleri kaldırılmıştır. Bu sayede havayolu taşımacılığının piyasa koşullarına bağlı hale gelmesinin önü açılmıştır (Borenstein ve Rose, 2014, s. 64).

ABD’de iç hat hava taşımacılığının serbestleşmesi diğer ulaşım türlerinden daha önce gerçekleşmiştir. Demiryolu sektörü 1980, diğer motorlu kara araçları (otobüs taşımacılığı) ile ilgili sektörler 1982 yılında serbestleşmiştir. ABD finans, iletişim ve enerji sektörlerinde ise serbestleşme çok daha sonraki yıllarda olmuştur (Goetz ve Vowles, 2009. s. 251). Havayolu taşımacılığının piyasa koşullarına bırakılmasının hem havayolları hem de yolcular açısından daha yararlı olacağı düşünülmüştür. Bunu sağlayacak olan en önemli gelişme çok sayıda yeni havayolu taşıyıcısının pazara girmesidir. Rekabetin yoğunlaştığı bir pazarda faaliyet gösteren taşıyıcıların verimliliğini artırması ve maliyetlerini azaltması gerekmektedir. Daha önce sektördeki performans hesaplamalarında kullanılmayan ve maliyetleri azaltmaya yönelik dikkate alınan yeni faktörler; işgücü maliyetinin azaltılması, doluluk oranının artırılması ve uçuş ağının yeniden yapılandırılmasıdır (Baltagi, Griffin ve Rich, 1995, s. 245-257).

Serbestleşme ile havayolu taşımacılığı önemli bir dönüşüm yaşamıştır. Pazara giriş, tarife belirleme ve kapasite düzenlemelerinin kaldırılması ile doğacak olan rekabetten sivil havacılığın tüm paydaşlarının yararlanacağına dair yapılan çalışmaların bazıları (Borenstein ve Rose, 2014), konuya geniş bir açıyla bakmaya çalışırken gelişmeleri derinlemesine incelemeyi gözden kaçırmaktadır. Ancak serbestleşmenin olumlu etkilerine yönelik olarak Goetz ve Sutton (1997) tarafından yapılan çalışmada, serbestleşmeden kaynaklı avantajlardan bir ülkedeki tüm bölgeler ve o bölgede yaşayan insanlar tarafından eşit derecede yararlanılamadığı sonucuna varılmıştır. Ayrıca serbestleşmenin ilk on yılında yaşanan olumlu yöndeki gelişmelerin sonraki süreçte havacılık otoritesinin birleşme ve devralmalara kolay onay vermesi ile olumsuz yöne döndüğü belirtilmektedir. Düzenlemeler döneminde sadece iflas etme durumunda olan bir taşıyıcının kurtarılması amacıyla birleşmelere izin verilirken serbestleşme sonrasında bu kriter pek aranmamış ve 1986-1989 yılları arasında sekiz birleşmeye onay verilmiştir (Morrison, Winston, Bailey ve Kahn, 1989, s. 69). Bu durum rekabetin getirilerinin önüne geçmiştir.

ABD’de havacılığın serbestleşmesi ile iç hat pazarına çok sayıda yeni taşıyıcı girmiştir ve çok sayıda yeni pazar açılmıştır. Artan rekabetten dolayı bilet fiyatlarının ortalama olarak düştüğü ve sık tercih edilen güzergahlara erişimin kolaylaştığı görülmüştür. Bunlara bağlı olarak yolcu hacmi hızla artmıştır (Goetz ve Vowles, 2009, s. 251; Piermartini ve Rousova, 2013, s. 289). Arz edilen koltuk miktarının çok hızlı bir şekilde artması neticesinde doluluk oranlarında azalmalar görülmüştür. Havayolları doluluk oranlarını artırmak için talep çekmeye yönelik uygulamalar yapmışlardır (Baltagi vd., 1995, s. 257).

Doluluk oranlarının azalması ve rekabetin daha da artması özellikle talebi sınırlı olan yerleşimlerde hizmet veren havayollarının bu pazarlardan çekilmesi sonucunu doğurmuştur. Ancak merkezden uzak yerleşimlerin de hava taşımacılığı hizmetine erişimini sağlamak serbestleşmenin amaçlarından biri olduğu için, bu bölgelere uçuş gerçekleştirecek olan havayollarının daha küçük boyutlu uçaklardan oluşan filolara sahip “commuter” taşıyıcıları devraldığı veya bu işletmelerle kod paylaşımı yaptığı görülmektedir (Oster Jr ve Pickrell, 1988, s. 405). Bu durum küçük yerleşimlerden gelen yolcuların konfor seviyesi daha düşük uçaklarla seyahat etmesine neden olmuştur. Bu

olumsuzluğa karşılık uçuş sıklıklarının artması sayesinde havayolu hizmetine doğrudan erişim bu yerleşimler için en olumlu sonuçtur (Grove ve O'Kelly, 1986, s. 117).

Goetz ve Vowles (2009, s. 254), ABD serbestleşmesini beş dönem altında incelemektedir. Bu dönemler, 1978-1983; pazara yeni giren işletmelerin ortaya çıkışı, 1983-1993; büyük taşıyıcıların birleşmeler ve devralmalar yoluyla tekrar pazar yoğunluğu sağlaması, 1993-1996; pazara yeni giren havayolu sayısının tekrar artması, 1996-2000; büyük taşıyıcıların yeni giren işletme tehdidine karşı tepkisi ve 2000-2008; düşük maliyetli taşıyıcıların güçlenmesi ile geleneksel taşıyıcıların rekabet gücünü kaybetmesi şeklinde açıklanmıştır.

Serbestleşmenin ilk yıllarında geleneksel taşıyıcıların kâr marjları sektöre yeni giren küçük taşıyıcıların kâr marjından daha fazla olmuştur. Geleneksel taşıyıcılar kaynak, filo ve dağıtım kanalları açısından üstünlüklerini rekabet avantajı sağlamak için kullanmıştır. Bu üstünlüğün sağlanmasında Bilgisayarlı Rezervasyon Sistemleri (BRS) ve Sık Uçan Yolcu Programları (SUYP) önemli bir role sahiptir. Merkez (hub) konumundaki havaalanlarında hakim konuma gelme stratejisi de bu yönde atılan adımlardandır (Bailey ve Williams, 1988, s. 197).

Serbestleşme sonrasında iç hat havayolu sektöründe normalleşmeyi sağlayan ABD, coğrafi ve politik büyüklüğünü ve iç hat havacılığının besleyiciliğini kullanarak dış hatlarda da hava taşımacılığında üstün bir konuma gelmeyi amaçlamıştır. Bu nedenle özellikle Avrupa ülkeleri üzerinde liberal İHU anlaşmaları yapmak için baskı kurmaya başlamıştır. Bu baskı, ABD'nin savaş dönemi askeri uçaklarını sivil hava taşımacılığına uygun hale getirme kapasitesinin yüksek olması ve halihazırdaki filo büyüklüğünden kaynaklı olarak Avrupalı ülkeler üzerinde bir tehdit yaratmıştır. Avrupa ülkelerinin genelinde iç hat pazarı sınırlı büyüklüktedir ve bu pazarlar doygunluğa hızlı bir şekilde ulaşma eğilimindedir. Yüzölçümü ve hava sahası olarak büyüklük avantajına sahip olan ABD, Avrupa ülkelerinin dezavantajlarından yararlanmayı amaçlamıştır (Button, 2009, s. 59-60).

Şikago Sözleşmesi müzakerelerinde de ABD'nin liberalleşmeye yönelik adımlarına sıcak bakan Hollanda ve Belçika, 1978 sonrasında Avrupalı ülkeler arasında ABD ile liberal anlaşmalar yapan ilk iki ülkedir. Bu durum coğrafi olarak yakında bulunan

Almanya ve İngiltere için bir baskı unsuru haline gelmiştir. Bu ülkeler açısından risk yaratan durum, ABD'nin Avrupa'da anlaşmalı olduğu ülkeler üzerinden beşinci trafik hakkını kullanabilme ihtimalidir (Gillen, Harris ve Oum, 2002, s. 155-156).

Beşinci trafik hakkı, ABD'den kalkan ABD tescilli ticari bir uçağın önce Hollanda'ya inmesi, buradan da başka bir Avrupa ülkesine yolcu ve yük taşıması anlamına gelmektedir. Bunun için Hollanda ile üçüncü iniş noktasının bulunduğu Avrupa ülkesi arasında üçüncü ve dördüncü trafik haklarının olması gereklidir. Ayrıca ticari olmayan haklar olarak bilinen birinci ve ikinci trafik haklarının da diğer hakların kullanılabilmesi için olmazsa olmaz olduğunu belirtmek gerekir (Bal, 2019, s. 385-386). İHU anlaşmalarında taraflar arasında hakların adil bir şekilde paylaşılması için karşılıklılık ilkesi benimsenmiştir (Salazar ve Fenema, 2017, s. 252).

Burada üçüncü ve dördüncü trafik haklarını bir örnekle açıklamak uygun görülmektedir. ABD ve Hollanda arasındaki İHU anlaşması için United Havayolları'nın ve KLM Havayolları'nın karşılıklı uçuş yapmak için tayin edildiği varsayıldığında KLM'nin Hollanda'dan yolcu ve yük alarak ABD'de bir havaalanına inmesi üçüncü trafik hakkının verilmiş olması ile mümkündür. Dördüncü trafik hakkının verilmesi ile de KLM'nin ABD'ye inerek yolcu ve yük bıraktıktan sonra yeni yolcu ve yükü alarak Hollanda'ya geri dönmesi mümkün olmaktadır. Anlaşılacağı üzere ticari hava taşımacılığının temelini oluşturan gidiş-dönüş uluslararası bir uçuşun yapılabilmesi için en temel ticari haklar bunlardır. Dördüncü hak olmadan diğerinin işlevsiz bir hale geldiği değerlendirilmektedir (Havel ve Sanchez, 2014, s. 78-79).

Alanyazında serbestleşmenin olumlu yönlerinin ilk on yılda sona erdiği ve uzun dönemli sonuçlarının olumsuz olduğuna dair araştırmalar mevcuttur. Bu araştırmalara göre serbestleşme olgunlaştıkça yırtıcı fiyat rekabetinden kaynaklı pazardan çıkışlara ve birleşme ve devralmalardan kaynaklı pazar yoğunlaşmasının artmasına neden olmuştur. Yoğunlaşma beraberinde oligopol bir pazar yapısını ortaya çıkarmıştır. Bu durum bilet fiyatlarının, rekabet üstünlüğünü elinde bulunduran oligopol havayolu taşıyıcılarınca belirlenmesinden dolayı yükselmesine yol açmıştır (Dempsey ve Goetz, 1992, s. 12-14). CAB'ın en yetkili ismi olan ve serbestleşmeyi başlatan kararların sahibi Alfred Kahn bile

birleşme ve devralmalarla ortaya çıkan pazar yoğunlaşmasının serbestleşmenin en olumsuz sonucu olduğunu belirtmiştir (Kahn, 1988, s. 318).

Serbestleşme sonrası ağ yapılarını yeniden gözden geçiren büyük havayolları topladağıt ağ yapısını benimsemişlerdir. Bu ağ yapısı oligopol pazar koşulları ile birleşince özellikle büyük havayollarının avantajına olan “merkez havaalanı kalelerinin” ortaya çıkmasına yol açmıştır. Bu tür havaalanlarında tek bir havayolu işletmesinin pazar kapasitesinin %70 ile %90 arasındaki payına sahip olduğu görülmektedir. Bu havaalanlarının çevresindeki yerleşimlerde yaşayan ve havaalanını kullanmak zorunda olan yolcuların ödediğı ortalama bilet fiyatları monopolleşen havayollarının kontrolünde olarak artmaktadır (Goetz ve Vowles, 2009, s. 252). Ayrıca merkez havaalanına bağılı pazarlarda üstünlüğü ele geçiren havayolları potansiyel ve mevcut rakipleri üzerinde baskı kurmaktadır (Phillips, 1987, s. 220).

Merkez konumundaki havaalanlarında büyük taşıyıcıların baskın hale gelmesi ve birleşme ve devralmalarla bu işletmelerin küçük taşıyıcıları pazardan silmesi sonucunda ortaya çıkan olumsuz havayı serbestleşmenin verimsiz bir havayolu sektörü yarattığı şeklinde değıl, hükümetin anti-tröst yasalarını uygulamadaki yetersizliğı olarak gören taraflar mevcuttur. Bu görüşü savunanların önerilerine göre hava taşımacılığı ile ilgili karar almaya yetkili kamu kurumları daha koordineli olmalı, havaalanlarının zirve saatlerinde alınacak ücretler yükseltilmeli ve adil bir şekilde tüm taşıyıcılardan talep edilmelidir. Ayrıca yabancı ülkelerle yapılacak olan İHU anlaşmaları ile iç hatlara daha fazla yabancı taşıyıcı alınarak rekabet artırılmalıdır (Morrison vd., 1989, s. 107-108).

Liberalleşme atılımlarının dünya genelinde havayollarına ve dolayısıyla yolculara olumlu ve olumsuz birçok etkisi olmuştur. Alanyazında söz konusu etkilerin sadece olumlu yönüne odaklanan çalışmalara rastlanırken (Abbott ve Thompson, 1991; Bailey, 1985; Bamberger, Carlton ve Neumann, 2004; Barrett, 2009; Brueckner, Lee ve Singer, 2011; Schipper, Rietveld ve Nijkamp, 2002), sadece olumsuz etkilere odaklanan araştırmalar da mevcuttur (Barrett, 2000; Bettini ve Oliveira, 2008; Bilotkach, 2005; Dempsey ve Goetz, 1992; Fethi, Jackson ve Weyman-Jones, 2000; McHardy ve Trotter, 2006). Bunların dışında, serbestleşme ve liberalleşmenin etkilerini incelerken konuyu

tarafsız ele alan çalışmalara da ulaşmak mümkündür (Bel ve Fageda, 2008; Burghouwt ve Hakfoort, 2001; Button ve Drexler, 2006).

ABD'nin uluslararası hatlarda liberalleşmeye gidilmesi yönündeki baskısı sadece Avrupalı ülkeler için geçerli değildir. Liberal uluslararası pazarlara kısa sürede ulaşmak isteyen ABD'nin yaklaşımına karşılık Japonya gibi korumacı ülkeler temkinli bir politika izlemiştir. Japonya liberal uluslararası rekabeti destekleyebilecek iç hatlardan yoksun olduğu için aşamalı bir liberalleşme süreci ile dünyaya açılmak istemektedir. Bu nedenle doğrudan liberal bir anlaşma yapmak yerine yeni kapasite ve giriş düzenlemelerinin geleneksel İHU anlaşması çerçevesinde kademeli olarak getirilmesini savunmaktadır. İkinci Dünya Savaşı sonrasında İHU anlaşması imzalamış olan iki ülke, 1980 ve 1990 arasındaki dönemde yaptıkları müzakerelerle mevcut anlaşmanın kısıtlayıcı düzenlemelerini daha liberal bir hale getirmiştir. Zamanla daha da liberalleşen bu ülke çifti pazarında Amerika'nın payının özellikle 1995 sonrasında yükseldiği görülmektedir (Endo, 2007, s. 287-291).

Serbestleşme ve liberalleşmenin olumlu ve olumsuz yönlerinin birden çok boyutu olduğu söylenebilir. Taşıyıcılar, yolcular ve havaalanları bu boyutların en önemlileridir. Taşıyıcılar açısından bakıldığında olumlu yönler; yeni pazarlara girişin önündeki engellerin kalkması (Chang, Hsu ve Lin, 2011; Njoya, 2020; Yoo ve Kim, 2007), havayolu yolcu hacminin artması (Piermartini ve Rousova, 2009; Warnock-Smith ve Morrell, 2008), kapasitenin artması (Chang vd., 2011; Warnock-Smith ve Morrell, 2008), fiyat belirleme sınırlamalarının kaldırılması, maliyet azaltıcı uygulamalar (Alamdari ve Morrell, 1997; Lei, Yu, Chen ve O'Connell, 2016), dağıtım ve pazarlama kanallarının çoğalması, ağ yapılarının dönüştürülmesi (Barnhart, Fearing, Odoni ve Vaze, 2012) şeklinde sıralanabilir. Olumsuz yönler ise; yoğun rekabet koşullarında mücadele edilmesi, doluluk oranlarının azalma eğiliminde olması (Button, Martini, Scotti ve Volta, 2019), bilet fiyatlarının azalması nedeniyle toplam gelir miktarının düşmesi ve pazar yoğunlaşmasının görülmesidir (Goetz ve Vowles, 2009).

Yolcular açısından olumlu yönlerin; pazara yeni giren havayolları sayesinde hizmet seçeneklerinin artması (Lei vd., 2016), dünyanın uzak bölgelerine ulaşım imkanının doğması, ortalama bilet fiyatlarının azalması, hizmet kalitesinin yükselmesi (Adler ve

Martin, 2015) ve bekleme sürelerinin azalması şeklinde olduğu söylenebilir. Olumsuz yönler ise liberalleşmenin getirilerinin toplumun her kesimi için adil dağıtılmaması (Goetz ve Sutton, 1997), yoğunlaşma neticesinde oligopolleşen piyasalarda bilet fiyatlarının tekrar yükselişe geçmesi (Barrett, 1992), hizmet kalitesinin düşmesi (Goetz, 2002), ana merkez havaalanlarına uzak olan yerleşimlerdeki insanların havayolu hizmetine erişiminin sınırlanması (Button, 2009) şeklinde ortaya çıkmaktadır. Hizmet kalitesini yaratan unsurlar; direkt uçuşlarla hizmet edilen nokta sayısının fazla olması, her pazar için uçuş sıklığının fazla olması ve seyahat edilecek olan pazarda hizmet veren havayolu sayısının fazla olmasıdır (Morrell, 1998, s. 46).

Havaalanları açısından bakıldığında olumlu yönler; kullanıcı sayısının artması, ticari gelirlerin ve havacılık gelirlerinin artması (McHardy ve Trotter, 2006), süreçlerin geliştirilmesi için kaynak sağlanabilmesidir. Olumsuz yönler ise kullanıcı sayısının aşırı artması durumunda havaalanı sıkışıklığının ve dolayısıyla gecikme ve iptallerin yaşanmasıdır (Abeyratne, 2000). Ayrıca daha fazla uçak trafiği altyapının kullanım ömrünü azaltırken geliştirme maliyetlerini artırmaktadır. Kullanıcı trafiği artan bazı havaalanlarında perakende işletme fiyatlarının yükseldiğine veya havaalanı ücretlerinin artırıldığına şahit olunmaktadır. Bu durum havayollarının düşük bilet fiyatlarını artırmalarına yol açmaktadır (Barrett, 2000; McHardy ve Trotter, 2006).

Serbestleşmeden sonraki ilk on yıl içerisinde yapılan bilimsel çalışmalara bakıldığında ABD iç hat serbestleşmesinin sonuçlarını oldukça olumlu değerlendirmek mümkündür (Bailey, 1985; Levine, 1981; Levine, 1987). Bailey, alanyazında olumsuz sonuçlarının fazlasıyla vurgulandığı pazar yoğunlaşması konusunda bile olumlu görüş bildirmekte ve yoğunlaşmaya neden olan birkaç büyük havayolunun rekabet gücünün pazarda mevcut olan bazı küçük havayolu işletmeleri tarafından dengelendiğini belirtmektedir.

ABD, diğer ülkelerin havayolu pazarlarına girmek ve burada sunacağı kapasite, fiyat ve hizmet sıklığı açısından serbest olmayı istemesine rağmen karşılarındaki ülkenin ABD içerisinde beşinci trafik hakkını kullanmasına sıcak bakmamaktadır. Buna gerekçe olarak gösterilen kısıtlama da ABD'ye üçüncü trafik hakkını kullanarak uçuş yapan havayollarının kendisini tayin eden ülke vatandaşları sahipliğinde olma gerekliliğidir.

Sahiplik ve yönetimde etkin kontrol (SYEK) olarak adlandırılan (Gerede, 2012, s. 124) bu düzenleme, ABD'nin kendi havayollarının iç hat egemenliğini korumak için tarihsel olarak öne sürdüğü bir koşuldur (Christidis, 2016, s. 113).

1978 yılı sonrası ABD ticari havacılığı ile ilgili yapılan alanyazın taramasında ABD'nin uluslararası hava taşımacılığında liberalleşme taleplerinin çıkış noktasının güçlü iç hat hava taşımacılığının besleyiciliğinden kaynaklandığı (Good, Nadiri, Röller ve Sickles, 1993, s. 117), geniş yüzölçümü ve önemli merkez havaalanlarının sayısını yapılan anlaşmalarda koz olarak kullandığı ve kendi uluslararası büyük havayollarını dezavantajlı duruma düşme ihtimali yaratabilecek beşinci trafik hakkının verilmesi ve havayolu sahipliği gibi konularda geri adım atmadığı görülmüştür. Bu çıkarım, gelişmiş ülkelerin, diğer ülkelerle anlaşma yaparken liberalleşme seviyesini kendi lehine olacak şekilde ayarlamaya çalıştıklarını ifade eden Ellis (2020, s. 6) ile paralellik göstermektedir.

2.3.2. Avrupa'da havacılığın liberalleşmesi

1978 yılı itibariyle yaşanan serbestleşme ile birlikte ABD'li havayollarının iç hatlardaki gelişimini ve bunun desteğiyle dış hatlardaki liberalleşme baskılarını gören Avrupa ülkeleri (bundan sonra AB ülkeleri olarak ifade edilecek), birlik içerisindeki havayolu taşımacılığının ortak bir pazar olarak serbestleştirilmesine sıcak bakmaya başlamışlardır (Morrell, 1998, s. 44). Bu ülkeler arasındaki havacılık 1980 yılı öncesinde ulusal çıkarların ön planda tutulduğu ve kamu adına hizmet veren büyük bayrak taşıyıcı havayollarının ağırlıklı olduğu bir durumdadır (Button, 2001, s. 1). Mevcut sınırlamalar sektör verimliliğinin düşük, maliyetlerin ve bilet fiyatlarının yüksek olmasına yol açmıştır (Bailey, 1986).

Avrupa havayolu sektöründe 1940-1980 arasındaki dönemde tarifeli uçuş sınıfları oluşturulması dışında neredeyse hiçbir değişiklik görülmemiştir. Bu süreçte önemli sayılabilecek tek gelişme 1960-1970 yılları arasında, Avrupa içinde ve Kuzey Atlantik pazarında faaliyet gösteren charter havayolu işletmelerinin hızlı bir büyüme yaşamasıdır (Doganis, 1994, s. 16). 1970-1980 yılları arasındaki dönemde pazara giriş ve fiyat rekabeti açısından charter havayollarının tarifeli taşıyıcılara göre daha liberal düzenlemeler altında faaliyet göstermesi bu büyümede etkilidir. Bu durum, serbestleşme

dönemine kadar olan süreçte Avrupa’da daha liberal, düşük bilet fiyatlı, tatil amaçlı charter havayolları ile daha sıkı düzenlenen, yüksek bilet fiyatı sunan tarifeli havayollarından oluşan iki katmanlı bir havayolu sektörü yaratmıştır (Barrett, 1990, s. 312-313).

AB ülkeleri serbestleşmenin olumlu yönlerinden yararlanmak ve havayolu taşımacılığının gelişmesi önündeki engelleri kaldırmak için havacılıkta tek Avrupa pazarına geçiş adımlarını hızlandırmıştır. AB tarafından atılan adımlar, dünyanın farklı bölgelerinde aynı coğrafyada bulunan ülkeler arasında havacılığın liberalleşmesine ve ortak bir pazar oluşturulmasına örnek gösterilmektedir (Adler ve Hashai, 2005, s. 880).

ABD serbestleşmesi sonrasındaki yıllarda Avrupa havayolu sektöründe önemli yapısal değişimler yaşanmıştır. Bu değişimlerin üç temel nedenden kaynaklandığı söylenebilir. Birincisi, ABD’nin iç hat serbestleşmesinden kısa bir süre sonra liberalleşmeye yönelik olarak Kuzey Atlantik pazarında oluşturduğu baskıdan kaynaklı bu pazarda görülen liberalleşme adımlarıdır. İkincisi, 1984 yılında Birleşik Krallık ve Hollanda arasında imzalanan ikili “açık semalar” anlaşması ile Avrupa iç havacılığının liberalleşmesine yönelik atılan adımlardır (OECD, 1993, s. 54). Üçüncüsü ise Avrupa Bakanlar Konseyi tarafından Avrupa Topluluğu (bugünkü AB) iç havayolu pazarının liberalleşmesi için alınan ve üç paket halinde sunulan kararlardır (Doganis, 1994, s. 16).

ABD’de yaşanan serbestleşme sonrasında havayollarında yaşanan değişimler Avrupalı taşıyıcılar için önemli bir örnek teşkil etmiştir. Liberalleşmenin getirdiği rekabet ortamında başarılı olmak için büyük havayollarının geniş ağ yapıları ile yolculara farklı güzergah seçenekleri sunabilmeleri, merkez konumundaki havaalanlarında hakim durumda olmaları, BRS’leri kullanan acentalarla dağıtım kanallarına hakim olmaları, frekans ve fiyat ayarlama yetenekleri ile yeni giriş tehditlerini engellemeleri, SUYP gibi sadakat programları ile yolcu bağlılığını sağlamaları, düşük yoğunluktaki pazarların olumsuzluklarını yüksek yoğunluklu pazarların getirileri ile karşılıklı dengeleyebilmeleri ve pazarlama gücüne sahip olmaları gerekmektedir (OECD, 1993).

1984 yılında Birleşik Krallık ve Hollanda arasında imzalanan ikili açık semalar anlaşması, 1985 yılında yapılan değişiklikler sonrasında yeni taşıyıcıların pazara girişinin serbest bırakıldığı, taraf ülkelerin tayin ettiği havayollarının karşılıklı olarak herhangi bir

pazara uçmasına izin verildiği, kapasite sınırlamasının olmadığı ve tarifelerin çift taraflı itiraz yöntemi ile belirlendiği oldukça liberal bir hale gelmiştir. Bu anlaşma ABD'nin yaptığı ikili anlaşma koşullarına benzemektedir (OECD, 1993). Sonraki süreçte Birleşik Krallık ile anlaşma yapan diğer  lkeler Batı Almanya (1984), Lüksemburg, Fransa (1985), Belçika (1985), İsviçre (1985) ve İrlanda Cumhuriyeti (1986) olmuştur. Bu anlaşmalar Hollanda ile yapılan anlaşma kadar liberal olmamasına rağmen rekabet açısından önemli değişiklikler getirmektedir (Morrell, 1998, s. 45). Zamanla Birleşik Krallık dışındaki diğer ülkeler de kendi aralarında İHU anlaşmaları yapmaya başlamıştır. İç hat serbestleşmesi yaşanan ülkelerde ortak Avrupa pazarına gidilen süreçte atılan bu adımlar i  hatlarında sınırlayıcı düzenlemeler olan ülkelere göre çok daha etkili olmuştur (Maertens ve Grimme, 2019, s. 296).

1984 yılındaki liberal İHU anlaşmasının üç yıl sonrasında birinci liberalleşme paketi devreye sokulmuştur (OECD, 1993). Bu paketle Avrupa Topluluğu i  havayolu sektörünün tamamı ile ilgili ilk yasal kararlar alınmıştır. Bilet fiyatlarının, devlet müdahalesinin ciddi  l de sınırlandırılmasıyla daha liberal bir biçimde belirlenmesi sağlanmıştır. Ayrıca kapasitelerin taraf ülke taşıyıcıları arasında eşit paylaşımını sağlayan havuz anlaşmalarına son verilmiş ve kod paylaşım anlaşmalarının  n  açılmıştır (Baumgartner ve Finger, 2014, s. 30). 1987 paketinin ortaya çıkmasında 1984 yılındaki Nouvelles Frontieres (Yeni Sınırlar) davası, AB Komisyonu'nun havuz anlaşmalarının engellenmesine yönelik adımları ve Tek Avrupa Yasası (Single European Act) etkili olmuştur. Ayrıca bu paketin y r rl ge girmesi ile British Midland ve Hamburg Airlines gibi daha önceden var olan küçük havayolları farklı kapasite ve ücret tarifeleri belirleyerek bazı yoğun pazarlarda faaliyet göstermeye başlamıştır. Ryanair ve Air Europe gibi düşük maliyetli taşıyıcıların da bu süreçte pazarlara yeni girdiği belirtilmektedir (Maertens ve Grimme, 2019, s. 292).

1990 yılında Bakanlar Konseyi tarafından kabul edilen ikinci liberalleşme paketi, birinci pakette sunulan kararların geliştirilmiş halini içermektedir. Bu paket ile birden fazla havayolunun taraf ülkelerin pazarlarında faaliyet gösterebilmesi serbestliği daha da geliştirilmiştir. Ayrıca kapasite kısıtlamaları öncekine göre daha da serbest hale gelmiştir. Pazara erişimin kapsamı genişletilmiş ve beşinci trafik hakkının kullanımı yaygınlaşmıştır (Baumgartner ve Finger, 2014, s. 30). Tayin edilen havayollarının

belirledikleri fiyatların ise doğrudan onaylanması ve devreye girmesi mümkün olmuştur (Morrell, 1998, s. 46).

1 Ocak 1993 tarihinde yürürlüğe giren ve 1997 yılına kadar kapsam olarak genişletilen üçüncü liberalleşme paketi ile AB üye ülkeleri arasındaki hava taşımacılığında herhangi bir ayırım kalmamıştır. Ayrıca tarifeli, tarifesiz, charter, yolcu veya yük taşımacılığı arasındaki yasal kısıtlamalar da kaldırılmıştır. Fiyatla ilgili karar alma yetkisi tamamen havayollarına bırakılmıştır. Ülkelerin havacılık otoriteleri ve AB Komisyonu sadece rekabeti engelleyici fiyat hareketlerine müdahale etmektedir. Ayrıca AB içerisindeki tüm güzergahlarda çok sayıda taşıyıcı ile faaliyet gösterme özgürlüğü sağlanmıştır. Dokuzuncu trafik hakkı başlarda sınırlı olsa da sonradan AB içerisinde üye devletler arasında tam olarak tanınmıştır (Berechman ve de Wit, 1996, s. 255). Bu paket ile AB üye devletlerinin tayin edeceği havayolu işletmelerinin sahiplik kısıtlamaları da kaldırılmıştır. Yani, AB üyesi iki ülke arasında yapılan hava taşımacılığında faaliyet gösteren işletmelerin sahipleri herhangi bir AB üye ülkesinin vatandaşlığında olabilmektedir. Üçüncü pakette sunulan kararlar Avrupa’da EasyJet gibi düşük maliyetli taşıyıcıların ortaya çıkmasını sağlamıştır (Baumgartner ve Finger, 2014, s. 30). Bu paketin yürürlüğe girmesine kadarki süreçte geçerli olan İHU anlaşmasına dayalı sistem bu paket sonrasında çok taraflı anlaşmaların da yapılabildiği bir sisteme dönüşmüştür (Maertens ve Grimme, 2019, s. 290).

AB’nin üçüncü liberalleşme paketi, ABD tipi ikili açık semalar anlaşmalarına göre iki açıdan daha liberaldir. Birincisi, bu paket ile AB içerisinde sadece iki ülke arasındaki havacılık değil, birliğin tüm üyeleri arasındaki havacılık liberalleşmiştir. İkincisi, ilk kez bu paket ile havayollarının çoğunluk hissesinin işletmenin tescil edildiği ülke vatandaşlarının sahipliğinde bulunma zorunluluğu kaldırılmıştır ve “Topluluk Havayolu (Community air carrier)” anlayışı ortaya çıkmıştır (Morrell, 1998, s. 46). Böylece herhangi bir AB üyesi ülke vatandaşının başka bir ülkede havayolu satın almasının ve işletmesinin önü açılmıştır. Örneğin, bu paketle gelen serbestleşmeye dayanarak British Airways Almanya’da faaliyet gösteren bir havayolunu satın alarak o pazarda uçabilmektedir. Sahiplikle ilgili bu karar sadece AB içi havacılıkta geçerlidir (Doganis, 2002, s. 67). AB ülkeleri ile üçüncü taraf ülkeler arasındaki havacılık ise hala birtakım sınırlamalar altındadır (Borenstein ve Rose, 2014, s. 64-65).

Piermartini ve Rousova (2013, s. 310), AB tipi ortak havacılık sahası oluşturmaya yönelik çoklu anlaşmalarda birlikte sağlanan fiyat, kapasite ve sahiplik serbestliklerinin ABD tipi ikili açık semalar anlaşmalarındaki düzenlemelere göre daha fazla yolcu artışı sağladığını belirtmektedir.

AB ve ABD tipi serbestleşme arasındaki farklardan bir diğeri AB liberalleşmesinin yavaş ve aşamalı bir şekilde gerçekleşmesidir (Button, 2001, s. 272). Aşamalı liberalleşme, sürecin yıkıcı etkilerine havayolları tarafından daha hazırlıklı olunmasını sağlamıştır (Berechman ve de Wit, 1996, s. 255; Good vd., 1995, s. 517-518).

AB'nin üçüncü liberalleşme paketi ile gelen birlik üyesi ülke taşıyıcılarının sahipliği ile ilgili serbestlikler AB ülkeleri ve ABD arasındaki hava taşımacılığında kolaylaştırıcı bir etki göstermemektedir. ABD'nin iç hat havayolu pazarını korumak için tarihsel olarak kanunlarında bulunan havayolu sahipliği ile ilgili anti-tröst maddeleri AB ülkelerinin ABD üzerinden beşinci trafik hakkını kullanmasını engellemektedir. Bu durumun üstesinden gelmek isteyen AB havayolları çeşitli ittifaklara katılmaktadır. Ayrıca bu engel, havaalanı pazarlarında yoğunlaşmaya neden olmaktadır (Christidis, 2016, s. 113). ABD ise AB ülkelere yaptığı uçuşlarda bu tür bir engelle karşılaşmamaktadır. ABD'nin bu tutumu Asya ve Güney Amerika ülkeleri için de geçerlidir (Doganis, 2006, s. 53). ABD bu kanunu gerektiğinde telekomünikasyon ve teknoloji sektörlerindeki rekabetin düzenlenmesinde de kullanmaktadır (Acemoğlu ve Robinson, 2020, s. 43).

AB'de yaşanan liberalleşme ile havayolu sektöründe görülen fiyat rekabeti en çok müşterilerin yararına olmuştur. Bu durum AB içi yolcu talebinin liberalleşme öncesine göre daha fazla olmasını sağlamıştır. Doğrudan kesintisiz yapılan uçuşlarla ulaşılan şehir sayısında da önemli bir artış görülmüştür. Ayrıca yeni havayolları pazara giriş yapmıştır (Morrell, 1998, s. 42).

Üçüncü liberalleşme paketi sonrasındaki dönemde yedinci trafik hakkının kullanımına nadiren rastlansa da yeni açılan çok sayıda pazarda beşinci trafik hakkının kullanımına rastlanmaktadır. Bu dönemde Finnair'in kendi ulusal sınırları dışında (Stockholm'de) bir merkez havaalanı kurma girişiminde olduğu görülmüştür (Berechman ve de Wit, 1996, s. 256).

Liberalleşmenin getirdiği yoğun rekabet koşullarında üstünlüğü ele geçirmeye çalışan havayollarının kapsam ve yoğunluk ekonomisinden yararlanabilmek için birleşme ve ittifak kurma stratejisi izlediği görülmüştür. Ancak bu strateji sonucunda ortaya çıkan pazar yoğunlaşmasından dolayı rekabet seviyesi azalmış, bilet fiyatları yükselmiş ve verimsizlik ortaya çıkmıştır. Başka bir deyişle, havayolu taşımacılığı oligopolleşme eğilimine girmiştir. Kendi havayolu işletmelerinin uluslararası rekabetten kopmamasını isteyen devletlerin sunduğu teşvikler ise rekabeti saptırıcı etkiler doğurmuştur (Fethi vd., 2000, s. 26). Berechman ve de Wit (1996, s. 256) ise 1993-1995 arasındaki dönemde birleşmelerden ve ifaslardan kaynaklanan bir pazar yoğunlaşmasına rastlanmadığını öne sürerek kod paylaşımı gibi havayolu iş birlikleri ile kıtalararası ittifaklar kurmaya çalışıldığını belirtmiştir.

1990-1998 yılları arasında AB hava taşımacılığında Avrupa içi trafiğin taşınmasında küçük havaalanları önemli bir konuma gelmiştir. Merkez konumundaki büyük havaalanlarının ise daha çok kıtalararası uçuşlarda kullanıldığı ve pazar payının arttığı görülmüştür. Avrupa içi trafik açısından merkez konumundaki havaalanlarında yoğunlaşma olmamaktadır. Kıtalararası trafikte ise küresel havayolu ittifaklarından dolayı yoğunlaşma görülmektedir. Bu dönemde topla-dağıt ağ yapısı gelişmiştir. (Burghouwt ve Hakfoort, 2001, s. 317). Yoğun pazarlara yeni giriş yapan havayollarının büyük merkez havaalanlarında slot yetersizliğinden kaynaklı olarak ikincil havaalanlarını tercih edebileceği değerlendirilmektedir. Bu nedenle ikincil havaalanlarında altyapı ve kapasite geliştirmeye yönelik adımlar atılmalıdır. Pazara yeni giriş yapan havayolu sayısının artması AB liberalleşmesinin önemli bir getirisi (Barrett, 1997, s. 73).

Button (2001, s. 18), AB havacılığının liberalleşmesi ile ABD havacılığının liberalleşmesi arasındaki farkların daha çok piyasa yapısı ile ilgili olduğunu belirtmektedir. Coğrafi olarak Avrupa ülkelerinin havaalanları, nüfusun yerleşim yapısına ve bölgelerin ekonomik gelişmişlik düzeyine bakıldığında topla-dağıt ağ yapısı oluşturmak için ABD havaalanları kadar uygun değildir. Bu durum büyük havayolları açısından olumsuz gibi görünse de pazarda faaliyet gösteren düşük maliyetli havayollarının büyük taşıyıcılar üzerinde, ABD’de Southwest’in yarattığı kadar büyük bir rekabet etkisi yaratamadığı söylenebilir. Bunun nedenleri, bayrak taşıyıcıların devletler tarafından desteklenmesi ve büyük ölçekli faaliyet göstermeleri olabilir. Bir

diğer neden, AB içerisinde iş amaçlı seyahat pazarları ile tatil amaçlı seyahat pazarlarının coğrafi konum olarak çakışmasıdır. Bu durum düşük maliyetli taşıyıcıların müşteri segmentini ayırmalarını ve rekabet gücünü artırmalarını zorlaştırmaktadır.

Avrupa ülkeleri bir taraftan kendi arasında liberalleşme adımlarını sürdürürken diğer taraftan Avrupa Topluluğu dışındaki ülkelerle de liberal İHU anlaşması yapma girişiminde bulunmuştur. Birleşik Krallık ile Singapur arasında 1989 yılında yenilenen İHU anlaşmasıyla taraflar arasında çoklu taşıyıcı tayini, tarifelerin çift taraflı itiraz ile belirlenmesi gibi liberal haklar verilmiştir. Singapur elde ettiği beşinci trafik hakkı ile Avrupa ülkelerinde bir ara noktada durduktan sonra Birleşik Krallık'a iniş yapmaya başlamıştır. Ancak bu hak Birleşik Krallık'ı bir ara nokta olarak kullanıp Kuzey Amerika'ya uçuş yapma şeklinde (beyond rights) kullanılamamaktadır. İki ülke arasındaki kapasite ise bir miktar artış haricinde olduğu gibi bırakılmıştır (Doganis, 2006, s. 35-36).

Avrupa Birliği'nin çoklu veya ikili açık sema anlaşması yapmaktaki asıl amacı, Avrupa Ortak Havacılık Sahası (Tek Avrupa Sahası) stratejisini hayata geçirmektir. Bu strateji AB üyesi ülkelerin çoğunluğunda ve Avrupa sınırlarının dışındaki yakın ülkelerin katılımıyla önemli ölçüde gerçekleştirilmektedir. Geçmiş yıllarda havacılığa olan talebin hızla artması neticesinde yaşanan kapasite yetersizlikleri, temelinde hava trafik yönetiminin uluslararası yönetimini gerektiren bu stratejinin oluşturulmasına neden olmuştur (Baumgartner ve Finger, 2014, s. 30).

AB ile diğer ülkeler arasındaki hava taşımacılığı farklı seviyelerde ilerlemektedir. AB dışı ülkelerle yapılan liberal anlaşmalar sonrasında ülkeler arasındaki yolcu trafiği artmaktadır. Bu artış, ülkelerin politik, demografik, ekonomik ve coğrafi durumlarının farklı olması nedeniyle taraf ülkelerin havaalanları arasında eşit olarak paylaşılmamaktadır (Christidis, 2016, s. 105).

Tek Avrupa Pazarı stratejisi Avrupa iç pazarında yolcu trafiği açısından olumlu sonuçlar doğurmuştur. Ancak AB dışı ülkeler ile yürütülen havacılık düzenlemeleri hala ikili boyuttadır. AB dışı ülkelerle üye ülkeler arasındaki havacılık düzenlemelerinin birlik üyesi ülkelerin genel yararını gözetenek yapılması gerekmektedir. Bu konuda süreçlerin denetim ve kontrolünden AB Komisyonu sorumludur. AB ile havacılığın birlik bazında

liberalleşmesine Çin ve Rusya gibi havacılıkta gelişmiş ülkeler sıcak bakmamaktadır. Tam aksine, Körfez ülkeleri de AB ile yapılacak olası bir liberal anlaşmanın çok taraflı olmasını talep etmektedir. Böylece bu ülkelerin etki alanı genişleyecektir. Ancak Körfez ülkelerinin bu stratejisi de AB tarafından sıcak karşılanmamaktadır. Bu konuda ülkelerin korumaya çalıştığı temel unsur kendi iç hat hava taşımacılığı ve kendi havayolu işletmeleridir (Ellis, 2020, s. 6). Bu durum çıkarlar söz konusu olduğunda ülkelerin çelişkili kararlar alabildiğini göstermektedir.

Graham (1998, s. 103), AB'nin birlik dışı ülkelerle yaptığı İHU anlaşmaları haricinde iç hatlarında da çelişkili bir süreç yürüttüğünü belirtmektedir. Birlik içerisinde oluşturulmaya çalışılan serbest rekabet koşullarının küçük bölgelerde yaşayan toplulukların havayolu hizmetine erişimi söz konusu olduğunda yetkili otoritelerin müdahalesi ile saptırılması bu çelişkinin sebebi olarak gösterilmektedir. Mevcut çelişki PSO (public service obligations) olarak bilinen kamu hizmet zorunluluğunun yeterince hızlı ve kapsamlı yapılamamasına neden olmaktadır.

Pitelis ve Schnell (2002, s. 144-147), çalışmasında Avrupa havayolu sektörünün liberalleşmesinde 90'ların sonunda hala mevcut olan bazı engellerin varlığından söz etmektedir. AB içi pazarlar hala monopol bir yapıda olduğu için pazara yeni girecek havayollarının rekabet tehdidi pazarda mevcut olan havayolları tarafından bertaraf edilmektedir. Bu da yarışabilirlik teorisinin geçerli olmadığını göstermektedir. Pazara yeni girecek taşıyıcılar açısından hala var olan en önemli engel slot yetersizliğidir. Bu durum müşterilerin daha düşük bilet fiyatları, hizmet kalitesi ve seçenek fazlalığına ulaşması önünde bir bariyerdir. Slot yetersizliği dışındaki diğer engeller de havaalanı kullanım ücretleri ve batık maliyetlerdir. Slot bulma sorunu ve gelişmiş demiryolu teknolojisi yan yana geldiğinde bir pazara yeni giriş yapacak havayolları için önemli bir engel teşkil etmektedir. Pazardaki yerleşik taşıyıcıların yağmacı fiyat rekabeti ve SUYP pazarlama kanallarını etkin kullanması da başka bir engeldir. Bu açıdan, Pitelis ve Schnell'in öne sürdüğü engeller günümüzde bile mevcuttur. Avrupa havaalanlarındaki slot sorununun çözülmesine yönelik olarak 2004 yılında bazı düzenlemeler yapılmış olsa da bu sorun hala önemini korumaktadır (Kappes ve Merkert, 2013, s. 58-67).

Liberalleşme sonrasında Avrupa havacılığında hala mevcut olan engelleri Morrell (1998, s. 57); Fransa gibi bazı ülkelerin üçüncü liberalleşme paketi ile getirilen serbestlikleri tam olarak uygulamaya sokmaması, havaalanlarındaki slot problemleri, yer hizmetleri gibi girdilerde monopol koşullardan dolayı maliyetlerin yüksek olması ve büyük işletmelerin BRS'leri ve SUYP'leri kullanarak ölçek ekonomisinden yararlanmalarının giriş engelleri yaratması şeklinde sıralamaktadır. Powell (1994, s. 187), söz konusu engellere havayolu işletmelerinin finansal açıdan zayıf durumda olmasını da eklemektedir. Ayrıca havayolu sektöründe serbestleşme sonrasında ortaya çıkan topla-dağıt ağ yapısındaki şehir çiftlerinde yeterli yolcu talebinin olmadığı durumlarda söz konusu pazarın monopolleşme eğiliminde olduğu, talebin belirli bir miktar artması ile de aynı pazarda oligopolleşmenin görülme olasılığının arttığı değerlendirilmektedir (Adler, 2001, s. 344).

1990-1998 yılları arasındaki dönemde gelinen durum AB liberalleşmesinin beklenen sonuçları veremediğini göstermiştir. Bu olumsuz durum, belirtilen dönemde ekonomik durgunluğun yaşanması, küresel çapta yaşanan olayların büyük taşıyıcılar üzerinde baskı ve endişe yaratması, slot mevcudunun yetersizliği, girdi tedarikinin monopolleşmesi ve devlet yardımlarının rekabeti olumsuz etkilemesinden kaynaklı olabilir (Morrell, 1998, s. 42). Bir pazarda havayolu rekabetinin etkili bir şekilde sonuç vermesi için ikiden fazla taşıyıcının pazarda bulunması gerekmektedir (Dodgson, 1994, s. 366). 1990-1994 yılları arasında bilet fiyatlarında düşüş eğilimi görülürken ikiden az taşıyıcının olduğu pazarlarda ise bilet fiyatları artmaktadır (Commision Of The European Communities, 1996, s. 5).

AB'de yaşanan liberalleşmenin rekabeti artırdığı üzerine genel bir görüş birliği bulunmaktadır. Ancak uçulan hat sayısına bakıldığında rekabet artışının, tek bir havayolunun yeni giriş yaptığı mevcut hatlarda daha fazla olduğu görülmektedir. Başka bir deyişle, rakiplerin sayısındaki artış, pazar sayısının artışından daha fazladır. Buna göre liberal bir sektörde verimliliğin ve rekabetin istikrarlı bir şekilde arttığına dair görüş çelişkiye düşmektedir. Avrupa'da rekabet iki şekilde yaşanmaktadır. Birincisi, düşük maliyetli taşıyıcılar ve geleneksel taşıyıcılar arasındaki başa baş rekabettir. İkincisi ise bir pazardaki geleneksel taşıyıcılar arasındaki rekabettir. İlki diğerine göre çok daha sert olmaktadır. Rekabet artışı özellikle Avrupa'nın büyük şehirlerindeki yolculara ve Batı

Avrupa'nın kuzeyinden gelen ve merkezdeki şehirlerin yakın çevresine giden yolculara fayda sağlamaktadır (Dobruszkes, 2009, s. 29-39).

Düşük maliyetli taşıyıcıların merkez havaalanlarında pazar payının artması, geleneksel havayollarının uçuş sıklıklarının azalmasına neden olmaktadır. Bunun önemli bir nedeni, AB içerisinde havayolları arasında görülen birleşme ve devralmalar sonrasında geleneksel havayollarının merkez havaalanlarına bağlanan hatlarda yeniden ağ yapılanmasına gitmesidir (Fageda, 2014, s. 177). Önceden charter uçuşlar yapan EuroBelgian ve Air Liberte gibi taşıyıcılar 1992 yılı sonrasında tarifeli seferler düzenleyerek merkez havaalanlarındaki büyük havayolları ile doğrudan rekabete girmiştir. Buna rağmen pazara yeni giren taşıyıcıların çoğunluğu düşük yoğunluklu bölgesel pazarlarda faaliyet göstermektedir (Morrell, 1998, s. 50).

Düşük maliyetli taşıyıcı sayısının zamanla artması ve üçüncü liberalleşme paketinin charter havayollarını da etkileyen düzenlemeler getirmesi charter taşıyıcıların rekabet koşullarında hayatta kalabilmesi için birkaç stratejiden birini seçmelerini zorunlu kılmıştır. Rekabetten çekilmek yerine tatil amaçlı taşıyıcıların tarifeli taşınması veya geleneksel havayolları ile tarifeli pazarlarda başabaş rekabete girilmesi seçeneklerden ikisidir. Kendi iş modelinde kalarak daha uzun mesafeli hatlara açılmak da bir diğer seçenektir (Lobbenberg, 1995, s. 79-80).

2000'lerin başından bu yana daha fazla gündeme gelen uzun mesafeli düşük maliyetli taşıyıcı stratejisini benimseyen düşük maliyetli taşıyıcıların noktadan noktaya tatil amaçlı uçan yolcuları veya merkez havaalanlarına giden besleyici trafiği kendilerine çekmeleri gerekmektedir. Ayrıca bu taşıyıcılar uzun mesafe hatlardaki kayıplarını telafi etmek için kendi kısa mesafe ağlarından yararlanmalıdır (Poret, O'Connell ve Warnock-Smith, 2015, s. 281).

Havayolu sektörü politik etkilere oldukça açıktır. Hükümet tarafından havacılık dışı bir konuda alınan kararlar havayolu sektörü paydaşlarının faaliyetlerini alınan karara uygun bir şekilde yönlendirmeleri sonucunu doğurmaktadır. Örneğin, İngiltere'nin AB'den ayrılma talebi Ryanair ve Easyjet gibi düşük maliyetli taşıyıcıların SYEK düzenlemelerine uygun hale getirmek için sahiplik yapılarını değiştirmelerine, Avrupa içerisinde kalan işletmelerle birleşme ve devralmalar gerçekleştirmelerine yol açmıştır

(Şekerli, 2021, s. 1079). Ayrıca işletme merkezini kıta Avrupası'na taşımak da izlenen başka bir stratejidir (Nergiz, 2018).

2.3.3. Asya-Pasifik pazarında liberalleşme

Asya-Pasifik bölgesinin uluslararası ticaret açısından önemi günden güne artmaktadır. Bu bölgede üretilen veya işlenen ürünler uluslararası ticaret ağında büyük paya sahiptir. Havayolları, bu ürünlerin alıcılarına zamanında, kesintisiz ve emniyetli şekilde ulaştırılması için en uygun ulaşım modudur. Taşımacılığın daha hızlı ve sorunsuz yapılmasında ülkeler arasındaki ikili liberal anlaşma koşullarının buna uygun olması gerekmektedir. (Grosso ve Shepherd, 2011, s. 211-212).

Asya-Pasifik bölgesi havacılığında liberalleşmenin getirileri bölgeler arasında eşit şekilde dağılmamaktadır. Yolcu deneyiminin geliştirilmesinde en büyük öneme sahip olan gelişme yeni taşıyıcıların ülke pazarlarına girmesiyle ortaya çıkan uçuş sıklığı artışlarıdır. Bölge ülkeleri arasında hava taşımacılığı anlaşmalarına benzer ekonomik iş birlikleri kurulmasıyla oluşturulan liberal ortamda rekabetin daha da artması ile birçok fayda sağlanabilir. Bunun önündeki engellerden biri büyük havaalanlarındaki slot miktarının yeterli olmaması ve dağılımının adil olarak yapılmamasıdır (Adler, Fu, Oum ve Yu, 2014, s. 3).

Bu bölümde Çin, Japonya, Güney Kore, Tayvan ve Avustralya ülkelerinde görülen havacılıkta liberalleşme uygulamaları ele alınmaktadır.

2.3.3.1. Çin havacılığında liberalleşme

Çin'de havayolu taşımacılığı 1949-1978 yılları arasında ordunun kontrolündeki havaalanları ve taşıyıcıların hükümetin getirdiği düzenlemelere göre faaliyet göstermesi şeklinde yürütülmüştür. Bu dönemde kurulan Çin Sivil Havacılık Otoritesi pazara giriş, fiyat, kapasite, tarife ve hatlar üzerinde de düzenleyici konumdadır. Havaalanlarının ve havayollarının işletilmesi de bu kurumun yönetimindedir. Altı büyük şehirde kurulmuş havacılık birimlerine bağlı çok sayıda istasyonla işletilen havayolu taşımacılığı sektöründe (Zhang, 1998, s. 158) bu dönemdeki öncelik rekabete dayalı verimliliğin

sağlanması ve kullanıcıların bundan faydalanması değildir (Shaw, Lu, Chen ve Zhou, 2009, s. 294).

1978 yılı itibariyle başlayan reform dönemi 1978-1986 yıllarındaki birinci dönem, 1987-2001 yılları arasındaki ikinci dönem ve 2002'den günümüze üçüncü dönem şeklinde aşamalı olarak ele alınmaktadır (Chang vd., 2011, s. 257).

Hava taşımacılığı reformunun temel sebebi benzer sektörel örneklerde olduğu gibi tamamen devlet kontrolünde olan havayolu sektörünün büyük ölçüde finansal zarara uğraması ve performansının düşük olmasıdır. Hava taşımacılığı ülke ekonomilerinin oldukça önemli bir payını oluşturduğu için bu sektörün zarar etmesi ülkenin genel ekonomisini olumsuz etkilemektedir.

Birinci reform döneminde, 1950'lerden beri yaşanan büyük ekonomik kayıpların sona erdirilmesi ve havayolu taşımacılığına olan ticari talebin artırılması için havayolu sektörü ordunun kontrolünden çıkarılmıştır. Çin Sivil Havacılık Otoritesi, sektörün yaşadığı zarardan ve kardan sorumlu kuruluş haline getirilmiştir. Bu anlayış değişikliği sonrasında daha önceden idari olarak havacılığın kontrolünden sorumlu olan havacılık birimlerine finansal ve operasyonel karar alma yetkisi tanınmıştır (Zhang, 1998, s. 158).

1987 yılı itibariyle havacılık otoritesinin hem işletici hem de düzenleyici olma niteliği ayrılmış ve kurumun sektör üzerindeki tekeli kırılmıştır. Bu dönemde Çin Sivil Havacılık Otoritesi'nin organizasyon yapısı değiştirilmiştir. Otorite sadece düzenleyici kurum haline getirilmiş ve alt katmandaki birimler bölgesel sivil havacılık büroları haline gelmiştir. Ayrıca farklı bölgelerde faaliyet göstermek üzere kamu sahipliğinde altı havayolu kurulmuştur. Havaalanı ve havayolu iki ayrı sektör olarak kabul edilmiştir. Pazara giriş koşulları kolaylaştırılmıştır (Wang, 1989'dan aktaran, Zhang, 1998, s. 158)

1987-1991 yılları arasında kurulan altı havayolu işletmesi sırasıyla China Southwestern Airlines, China Eastern Airlines, Air China, China Northwestern Airlines, China Northern Airlines, China Southern Airlines'tır. Bunların kuruluşunda, adlarından da anlaşılacağı gibi coğrafi dağılım dikkate alınmıştır. Havayollarının devlet adına sahibi Çin Sivil Havacılık Otoritesi olmasına rağmen işletmeler kâr amaçlı faaliyet göstermektedir. Ayrıca genellikle yerel hükümet kurumları tarafından kurulan ve amacı bölgesel ekonomiyi geliştirmek olan bölgesel havayolları da bu dönemde faaliyete

başlamıştır. Bu işletmeler iki veya üç uçaktan oluşan filolarıyla küçük şehirlerden merkezi şehirlere yolcu taşımaktadır (Zhang ve Round, 2008, s. 131).

1980'lerin ortasından itibaren kurulmaya başlayan havayollarına, otoritenin Şangay bürosu ve Fujian bölgesindeki kamu sahipliğindeki ticari işletmeler tarafından kurulan Xiamen Airlines; Şangay yerel hükümeti tarafından kurulan Shanghai Airlines ve Sichuan bölgesel hükümetinin sahip olduğu Sichuan Airlines örnek verilebilir. Bölgesel kalkınma için önemli olan bu havayollarının sonu ABD'de serbestleşmeden sonraki on yıl içerisinde kurulan ve iflas eden küçük taşıyıcıların sonuna benzemiştir. Küçük havayollarının durumunda benzerlik olsa da Çin'in liberalleşme sürecinin ABD'ninkinden farklı olduğu söylenebilir. ABD'de havayolları özel sektörün hakimiyetinde iken Çin'de havayolu hisselerinin çoğu, hükümet ve bağlı kuruluşları ile ekonomik bağlantısı bulunan işletmelerin elindedir. Serbestleşme ABD'de havayolu sektörünün işleyişinin piyasa koşullarına bırakılmasıyla gerçekleşmişken Çin'de yarı devlet kontrolünde piyasanın serbestleşmesine yönelik düzenlemelerin çıkarılması şeklinde gerçekleşmiştir (Lin, 2012, s. 116; Shaw vd., 2009, s. 295).

Havayolu sektöründe atılan reform adımlarına rağmen Çin'de büyük ağ taşıyıcıları ile küçük taşıyıcılar arasındaki rekabet oldukça sınırlıdır. Bunun nedeni, Çin Sivil Havacılık Otoritesi'nin pazara giriş, hat belirleme, fiyat ve uçuş sıklığı üzerindeki düzenlemeleridir. Havayolları 1990'ların ortalarına kadar birbirleriyle sadece kaza ve kırım yaşanmaması ve standart hizmetlerin sağlanıp sağlanmaması üzerinden rekabet edebilmiştir. Düzenlemeler nedeniyle fiyat rekabetine girmek mümkün değildir. Fiyat rekabetinin olmaması hizmet bileşenlerinde yenilikçi uygulamalara geçilmesi için bir teşvik oluşturmamaktadır. Bu nedenle yolcular havayolu tercih ederken net bir marka ayrımı yapma gereği duymamıştır. Yolcular uçacakları hatta hizmet veren ve emniyetli görülen herhangi bir taşıyıcıyı kullanmaktadır (Zhang ve Round, 2008, s. 131).

Önceden yoğun bir şekilde devlet kontrolünde olan Çin hava taşımacılığında (Fu, Oum, Chen ve Lei, 2015, s. 73), havacılık otoritesinin endüstri üzerindeki baskın kontrolü kaldırıldıktan sonra havaalanı yönetimi yerel hükümet birimlerine bırakılmıştır. Bu görev ve yetki transferinde havaalanının sermayesi, personeli ve işletimi tamamen

Şekil 2.5'te büyük havayollarının daha küçük taşıyıcıları bünyesine çeşitli şekillerde kattığı görülmektedir. Örneğin, Eva Airways'in sahip olduğu Uni Airways bünyesinde Taiwan Airlines ve Dahua Airlines isimli işletmeler birleştirilmiştir. Ayrıca Eva Airways, Air Macau'nun da bir bölümüne sahiptir. Serbestleşme sonrasında, pazarda yerleşik olan büyük havayollarının rekabet üstünlüğü için yaptığı birleşme ve devralmaların karmaşık bir yapı haline geldiği görülmektedir.

90'ların sonunda dünya genelinde artan havayolu liberalleşmesi ile yaşanan rekabet artışı Çinli taşıyıcılar üzerinde baskı yaratarak finansal performans istikrarsızlığına neden olmuştur. Geçen zaman içerisinde yolcuların havayolu sektörüne dair bilgi ve tecrübeleri artmış ve marka algısı oluşmuştur. Bu durum daha kaliteli hizmet ve daha düşük fiyat talebinin yükselmesine yol açmıştır. 1997 öncesinde sabit fiyat uygulaması ile faaliyet gösteren havayolları havacılık otoritesinin bu yıl çıkardığı düzenleme sonrasında fiyat üzerinden rekabet etmeye başlamışlardır. Doluluk oranlarını artırmak ve daha fazla pazar payına sahip olmak isteyen havayollarının sunduğu düşük fiyat seviyesi maliyetlerini karşılayamayacak noktaya gelmiştir. Fiyat üzerinden yaşanan yıkıcı rekabet sonucunda 1998 yılında sektörün oldukça büyük zarara uğradığı görülmüştür (Zhang ve Round, 2008, s. 131).

90'lı yılların sonuna kadar aşamalı olarak serbestleşen Çin iç havayolu pazarı yaşanan olumsuzluklardan dolayı bu dönem itibariyle farklı düzenlemelerle tekrar kontrol altına alınmıştır. 1998 yılında sektörde yaşanan büyük finansal kriz sonrasında getirilen düzenlemeyle bir süre istikrarsız olmaya devam eden indirimli bilet konusu son olarak gelir havuzu düzenlemeleriyle yolcuların ve bazı taşıyıcıların itirazlarına rağmen çözüme ulaştırılmıştır. Ancak bu çözüm rekabet üstünlüğü olan havayollarının üstünlüğü kaybetmesine ve düşük fiyatlı biletin sağladığı turizm artışının engellenmesine yol açmıştır. Bu durum otoritenin aldığı kararların sorgulanması sonucunu doğurmuştur (Zhang ve Round, 2008, s. 132).

Fiyat belirleme konusunda getirdiği tavan-taban fiyat düzenlemelerine uyulmaması ve yaptırım gücünü koruyamaması sonucunda 2004 yılı itibariyle Çin Sivil Havacılık Otoritesi iç hatlarda fiyat belirleme yetkisini uygulamada (de facto) havayolu taşıyıcılarına bırakmıştır. Başka bir deyişle, ABD'de resmi bir yasayla yapılan fiyat

serbestleşmesi Çin’de henüz yasa çıkarılmadan yapılmıştır. ABD örneğindeki fiyat serbestleşmesi de yasanın çıkışından birkaç yıl önce uygulamada görülmüştür. Yasanın çıkış amacı ise uygulamanın gelecekte daha düzenli bir sisteme oturmasını sağlamak olmuştur. Çin’de ise uygulamada yaşanan fiyat serbestliği 2004 yılında çıkarılan fiyat düzenleme yasası ile kontrol altında tutulmak istenmiştir. Buradaki amaç fiyatın gelecekte sistemli bir şekilde serbestleştirilmesi değildir (Pickrell, 1991’den aktaran Zhang ve Round, 2008, s. 132). Çin Sivil Havacılık Otoritesi sektörün kontrolünü tamamen bırakmamak için serbestleşme adımlarına direnç göstermiştir.

Pazara giriş serbestliğinin geniş ölçüde tanınması ise 2006 yılında çıkarılan düzenleme ile olmuştur. Öncesindeki süreçte 1996 yılındaki düzenleme belirli ölçüde giriş ve çıkış serbestisi sağlarken bir pazara yeni giren veya pazardan çıkan havayolunun önceden bu durumu otoriteye bildirme zorunluluğunun kaldırılması 2006 yılında gerçekleşmiştir. Sadece en yoğun sekiz havaalanına ve yolcu hacminin en fazla olduğu 15 pazara girişler ve çıkışlar önceden bildirilme ve onay alma zorunluluğu altındadır (Zhang ve Round, 2008, s. 133).

Çin iç hatlarında havacılık büyük çoğunlukla Pekin, Şangay ve Guangzhou havaalanlarından sağlanmaktadır. Bölgesel havaalanları ise yetersiz durumdadır (Lin, 2012, s. 116). Bu havaalanlarında düşük maliyetli taşıyıcıların etkisini artırmak için serbestleşmeye yönelik daha büyük adımlara ihtiyaç duyulmaktadır. Büyük taşıyıcıların yanı sıra yüksek hızlı tren teknolojisi de düşük maliyetli taşıyıcılar için önemli bir rekabet unsurudur. Bu durum düşük maliyetli taşıyıcıların pazardan çekilme veya iflas gibi olumsuz sonuçlara karşı savunmasız kalmasına yol açmaktadır. Yeni düşük maliyetli taşıyıcıların pazarda faaliyetlerini sürdürememesi Spring Airlines gibi yerleşik düşük maliyetli ve diğer büyük taşıyıcıların avantajına olmuştur (Fu, Lei, Wang ve Yan, 2015. s. 3-15).

Asya-Pasifik pazarında yeni hatların açılması ve mevcut hatlara yeni havayollarının giriş yapması ile ilgili düzenlemeler daha da serbestleştikçe düşük maliyetli havayolu işletmelerinin sayısının günden güne artacağı değerlendirilmektedir. Özellikle Çin gibi bölgesel havacılığın büyük öneme sahip olduğu ülkelerde düşük maliyetli taşıyıcıların pazara giriş yapması havaalanları üzerindeki yükün artmasına yol açacaktır. Bu durum

yeni havaalanlarının yapılmasını gerektirecektir. Yeni havaalanları ile artan hat sayısının bölgesel kalkınmayı destekleyeceği belirtilmektedir (O'Connor, 2019, s. 10).

Çin havayolu sektöründe görülen serbestleşme ve liberalleşme süreci ile bağlantılı olarak havayolu işletmelerinin havaalanı kullanım alışkanlıkları da değişmektedir. 1980 öncesinde dağınık ve ayrı havaalanlarından direkt uçuşlar yapan havayollarından kompleks ağ yapılarına sahip ve çok sayıda merkez havaalanını kullanan havayollarına doğru bir dönüşüm gerçekleşmiştir. Bu durum Çin hava taşımacılığının günden güne daha da gelişmesi anlamına gelmektedir (Wang, Mo ve Wang, 2014, s. 157).

Gelenen noktada yapılan reformlar geçmişe kıyasla daha açık bir havayolu sektörüne zemin hazırlasa da devletin sektöre müdahale yoğunluğuna bakıldığında sektörün hala rekabete açık hale gelmediği söylenebilir. Bu durum, İran ve Kuzey Kore gibi kısıtlayıcı ülkelere bakıldığında Çin'in havacılığın bazı noktalarında daha kısıtlayıcı olabildiğini göstermektedir (Wang ve Heinonen, 2015, s. 179).

COVID-19 dönemine kadar ülkenin üç merkez havaalanındaki slotların yerleşik, devlet kontrolündeki taşıyıcılar dışında hiçbir havayoluna tahsis edilmemesi bu kısıtlamaların en belirgin örneğidir. Ancak salgınla havayolu yolcu taşımacılığının durması bu kısıtlamaların kaldırılmasına ve günümüz itibarıyla liberalleşmeye daha açık bir sektörün ortaya çıkmasına olanak tanımıştır (Hou vd., 2021, s. 2-3).

2.3.3.2. Japonya havacılığında liberalleşme

Japonya havayolu sektörü Çin'dekine benzer şekilde ülkedeki en büyük üç taşıyıcının piyasaya hâkim olduğu bir yapıya sahiptir. Bu taşıyıcılar Japan Airlines (JAL), All Nippon Airways (ANA) ve Japan Air Systems (JAS)'dir. Her taşıyıcı tarifeli havayolu sektörünün belirli bir bölgesinde güçlü durumdadır. ANA iç hat taşımacılık pazarının yaklaşık %48'ini elinde tutarken JAL, diğer Japon taşıyıcıların da bulunduğu uluslararası pazarların yaklaşık %78'lik payına sahiptir (Yamauchi ve Ito, 1996).

Japonya, 1980'lerin başlarında Asya-Pasifik ülkelerinde Amerika'nın etkisi ile yayılan liberalleşme hareketlerine direnen ve Trans-Pasifik pazarında kontrollü liberalleşmeyi savunan ülkelerden biridir. Bu yıllarda ABD ile yapılan müzakerelerde

sağlam bir duruş sergilemesinin sebebi bu pazardaki havacılığın liberalleşmesi sonrasında dezavantajlı konuma düşmek istememesidir (Doganis, 2002, s. 55).

Yabancı ülkelerin iç hatlarında yaşanan serbestleşme sonrasında pazara yeni giren taşıyıcılarla mevcut taşıyıcılar arasındaki rekabetten kaynaklı olarak kullanıcıların avantajına olan gelişmeler yaşanmıştır. Japonya da bu durumu örnek alarak 1986 yılında iç hatlarda hâkim olan All Nippon Airways (ANA)'ın ilk kez uluslararası hatlara girmesine onay vermiştir. Japan Airlines'ın uluslararası hatlarda mevcut olan tekel konumu ANA'nın ve Japan Air Systems'in da uluslararası pazarlarda rekabete katılmasıyla kırılmıştır (Doganis, 2002, s. 57; 2006, s. 12).

1978-1980 yıllarında ABD, iç hatlarda serbestleşme sürecini yaşarken bir yandan da uluslararası pazarlarda liberal İHU anlaşmaları yapmaya çalışmıştır (Papatheodorou, 2008, s. 52). Asya-Pasifik pazarında Tayland, Singapur, Kore ve Filipinler ile yapılan liberal İHU anlaşmaları sonrasında Japonya ile de benzer bir anlaşma yapmak istenmiş ancak diğer ülkelerdeki gibi serbest bir anlaşma sağlanamamıştır. Ancak 1998 yılına gelindiğinde Japonya ve ABD arasında liberal denebilecek bir İHU anlaşması imzalanmıştır. Buna göre mevcutta faaliyet gösteren ülke taşıyıcıları uçacakları pazarlarda ilk kez kod paylaşımı yapma hakkı kazanmıştır. Pazara yeni giren taşıyıcılar ise haftalık uçuş kapasitesi açısından sınırlandırılmıştır (Doganis, 2006, s. 33-43).

2000'li yıllarda çıkarılan yasayla iç hat havacılığında kısıtlamaları hafifleten Japonya, charter ve tarifeli havayolları arasında bir ayırım yapmıştır. Ülke turizmini geliştirmek amacıyla charter sefer düzenleyen taşıyıcıların da bu yasaya göre faaliyet göstermesi gerekmektedir. Düzenleme sonrasında 2002 yılında yaklaşık 3600 olan haftalık uluslararası charter uçuş sayısı on yıl içerisinde iki kattan fazla artmıştır. 2007 yılında atılan serbestleşme adımlarıyla 28 ülke ile açık sema İHU anlaşması imzalanmıştır. Bu anlaşmalar 2012 yılından sonra Japonya'da düşük maliyetli havayollarının yükselmesine zemin hazırlamıştır. Peach Aviation, AirAsia ve Jetstar gibi düşük maliyetli taşıyıcılar Japon iç hatlarında faaliyetlerini artırmıştır. İç hat serbestleşmesi ile artan düşük maliyetli taşıyıcı sayısı, charter havayollarını belirli oranda olumsuz etkilemiştir (Wu, 2016, s. 260; Wu ve Hayashi, 2014, s. 38-39). Kuzeydoğu Asya pazarındaki diğer ülkelere benzer şekilde, charter taşımacılığın genellikle JAL,

ANA vb. geleneksel havayollarına ait küçük taşıyıcılarla yürütüldüğü Japonya’da düşük maliyetli işletmelerin tarifeli olarak merkez havaalanlarından turizm bölgelerine uçuşları charter taşıyıcıların etkilenmesinin ana nedenidir (Wu ve Hayashi, 2013, s. 92-93).

Japonya’nın ada ülkesi olması ve çevresinde yaz turizmine uygun başka adaların bulunması nedeniyle yoğun turist aldığı söylenebilir. Turistik hatlara yapılacak uçuşlar için büyüklük ve talebi karşılama açısından en uygun taşıyıcılar charter havayollarıdır. 1980’lerde başlatılan “Ten-million Plans” ile yurt dışına turist olarak gitmek isteyen yolcu sayısının ikiye katlanması amacıyla küçük şehirlerden gelen talebi karşılamak ve bu bölgelerdeki havaalanlarını canlandırmak için charter havayolları kullanılmıştır. Japonya havacılığında charter taşıyıcılara belirgin bir önem verilmesinin nedeni bu taşıyıcıların standart tarifeli taşıyıcılara göre daha fazla hatta faaliyet göstermesidir. 2009 yılında tarifeli seferler de düzenlenen bölgesel havaalanlarına sadece charter havayolları tarafından 1942 uçuş yapılmıştır. Tarifeli uçuşların olmadığı havaalanlarına ise 1167 uçuş charter taşıyıcılar tarafından yapılmıştır (Wu, Hayashi ve Funck, 2012, s. 21). 2013 yılında charter havayolları 335 hatta uçarken tarifeli taşıyıcılar 286 hatta uçmaktadır. Charter havayolları 49 havaalanına erişim sağlarken tarifeli taşıyıcılar 29 havaalanına erişim sağlamaktadır (Wu, 2016, s. 263).

Zamanla Japonya’nın başta Çin olmak üzere diğer Asya-Pasifik ülkeleri ile yaptığı ikili anlaşmalar neticesinde Japonya charter pazarına giren DM ve bölgesel taşıyıcıların varlığı Japonya için önemli olan charter havayollarının pazar payının azalmasına neden olmaktadır. Bu noktada yetkili kurumların turizm endüstrisine bağımlı hale gelen charter taşıyıcıların ekonomik sürdürülebilirliğine yönelik önlemler alması önerilmektedir. Çünkü 2008 yılında atılan serbestleşme adımlarından itibaren gelinen süreçte büyük şehirler arasındaki pazara da girmeye çalışan charter havayollarının burada da DM rakiplerle karşı karşıya kalması bu işletmelerin faaliyetlerini sürdürmesinde farklı alternatifler bulunmasını gerektirmektedir. Tur operatörleri, oteller ve diğer havayolları ile yapılacak dikey iş birliklerinin bu noktada fayda sağlayacağı belirtilmektedir (Wu, 2016, s. 270).

2.3.3.3. Güney Kore havacılığında liberalleşme

ABD’de 1970’lerin başında faaliyetlerine başlayan Southwest Airlines düşük maliyetli (DM) iş modelini ilk kez uygulamaya geçiren havayoludur. Bu ülkede başlayarak dünyaya yayılan serbestleşme süreci ile farklı ülkelerde de DM taşıyıcıların yoğun bir şekilde sektöre girdiği görülmüştür. DM havayollarının sektöre girmesi ile üç temel değişim ortaya çıkmıştır. İlk olarak, yeni taşıyıcı sayısının artmasıyla arz edilen koltuk-kilometre (AKK) miktarında artış yaşanmış ve bu durum pazarda mevcut olan geleneksel iş modelini benimseyen taşıyıcılar üzerinde rekabet baskısı yaratmıştır. İkincisi, rekabet avantajını sürdürmek isteyen geleneksel taşıyıcılar bilet fiyatlarını düşürerek yıkıcı fiyatlandırma politikası uygulamışlardır. Son olarak, bilet fiyatlarının düşmesi yolcu talebini artırmıştır. Alanyazında bu durum “Southwest effect (Southwest etkisi)” olarak bilinmektedir (Freiberg ve Freiberg, 1996).

Güney Kore havacılığında 1962 ve 1988 yıllarında operasyonlarına başlayan Korean Air ve Asiana Air sektörün temelini oluşturmuştur. İki taşıyıcı da geleneksel iş modelini benimsemiştir ve sektörde duopol bir yapı oluşturmuşlardır. Coğrafyası ve tarihsel ilişkileri nedeniyle Asya ülkelerini birbirinden ayrı ele almak bazı eksik noktalar yaratmaktadır. Süreç içerisinde söz konusu iki taşıyıcının duopol etkisini ortadan kaldıran bazı gelişmeler yaşanmıştır. Asya’da DM iş modelinin ortaya çıkmasında büyük etkisi olan Air Asia’nın faaliyetlerine başlaması sonrasında Asya ülkelerinde havacılığın serbestleşmesi, komşu ülkeler arasında yaşanan bölgesel liberalleşme süreci ve 2004 yılında yaşanan yakıt fiyatlarının yükselmesi DM havayollarının Asya ülkelerinde yaygınlaşmasına zemin hazırlamıştır. 2005 yılında Hansung Airlines’ın sektöre girmesiyle Güney Kore’de de bu iş modelini benimseyen havayolu işletmelerinin ortaya çıktığı görülmektedir. Jeju Air, Air Busan, Jin Air, Easter Jet, TWays ve Air Seoul DM iş modelini benimseyen taşıyıcılardan bazılarıdır (Khan, Jung, Kim ve Kim, 2019, s. 2).

Güney Kore havayolu sektörü oldukça dinamik bir yapıya sahiptir. Jeju gibi dünyanın en yoğun turizm bölgelerinden birine sahip olan ülkede geleneksel havayolları, DM havayolları ve iç içe havayolları (airline-within-airline- AWA) olarak bilinen büyük havayollarına bağlı düşük maliyetli işletmeler bulunmaktadır. Ayrıca demiryolu ulaşımı da önemli bir ulaşım türüdür. Ülkede iş amaçlı uçuşlar da tatil amaçlı uçuşlar gibi önemli bir yere sahiptir (Khan, Aslam, Rauf ve Kim, 2022, s. 2).

Geleneksel havayollarından Asiana Air'ın sektöre giren düşük maliyetli taşıyıcılarla rekabet etmek amacıyla AWA sistemine geçmesi ile ülkede bağımsız düşük maliyetli taşıyıcılar ile AWA taşıyıcılar arasında da bir rekabet doğmuştur. Asiana Air'ın AWA stratejisini başarılı bir şekilde kullandığı söylenebilir. Günümüzde Güney Kore havayolu pazar payının %70'ini geleneksel taşıyıcılar alırken bağımsız düşük maliyetli taşıyıcılar da payın geri kalanına sahiptir. AWA iş modeli ile faaliyet gösteren düşük maliyetli taşıyıcılar henüz doygunluğa ulaşmamıştır ve gelişmekte olan Güney Kore havayolu pazarında büyümeye elverişli bir durumdadır (Khan vd., 2022, s. 3).

AWA stratejisi havayolu sektöründe 1990'ların ortalarından itibaren yaygınlaşmıştır. ABD gibi doygunluğa ulaşmış sektörlerde sahip ülkelerde yaygın olarak kullanılsa da büyüme evresinde olan Asya-Pasifik pazarında oldukça yaygın bir hale gelmiştir. Bu stratejiyi benimseyen havayollarının geçmişteki durumlarına bakıldığında genellikle olumsuz sonuçlarla karşılaşılrsa da başarılı olanlara da rastlanmaktadır. Güney Kore havayolu sektöründe Jin Air (Korean Air'ın %100 sahipliğinde) ve Air Busan (Asiana Air'ın %46 sahipliğinde) gibi işletmeler başarılı olanlara örnek verilebilir (Pearson ve Merkert, 2014, s. 23-26).

ABD'nin Asya'daki en büyük ikinci havayolu pazarı olan Kore, geçmişte kendi aleyhine olan havacılık anlaşmalarından dolayı ABD'nin liberal havacılık anlaşmalarına mesafeli durmasına rağmen 90'ların sonunda ABD ile söz konusu anlaşmayı imzalamıştır. Bu anlaşmada taraflar birbirine 5. trafik hakkının kullanım hakkını tanımış ve kapasite sınırlamalarının kaldırmıştır. Özellikle Incheon Havaalanı'nın uluslararası trafiğin merkez havaalanlarından biri haline gelmesi için 2000'lerden itibaren Güney Kore'nin çok taraflı liberal anlaşmalar kurmak amacıyla girişimlerde bulunduğu görülmektedir (Oum ve Lee, 2002, s. 328).

2.3.3.4. Tayvan havacılığında liberalleşme

Tayvan, gelişmiş ülkelere kıyasla havayolu serbestleşme adımlarını atmakta geciken ülkelerdendir. 1987 yılından itibaren başlayan liberalleşme ile pazara giriş düzenlemeleri büyük oranda kaldırılmış ve yeni hatların açılmasının yanı sıra mevcut hatlara yeni taşıyıcıların girişine izin verilmiştir. Bu durum iç hatlarda sunulan koltuk

miktarının %700 oranında artmasına yol açmıştır. Aşırı kapasite artışına rağmen yolcu talebinin yeterli olmaması, sektörde faaliyet gösteren havayolları arasında mevcut talebi çekmeye yönelik sıkı bir rekabet doğurmuştur. 1997 yılına gelindiğinde ise taşımacılık endüstrisinde havayolu sektörüne rakip olarak demiryolu ve karayolu ulaşımının da geliştiği görülmektedir. Yolcu talebinin yeni taşıma modlarına kayması havayollarının işletme merkezini Çin'e taşımasına yol açmış ve hava taşımacılığındaki arz ve talep miktarı oldukça azalmıştır. 2009 yılına kadarki süreçte ülkedeki havayolu sayısı beşe düşmüştür (Chang vd., 2011, s. 257).

Tayvan'da faaliyet gösteren havayolu sayısının süreç içerisinde azalması, serbestleşme sonrasında ABD'de görülen duruma benzetilebilir. Özellikle 2000 yılı sonrasında ülkedeki havayolu sayısının azalmasının temel iki nedeni, iç hatlarda hizmet veren China Airlines ve Eva Airways gibi taşıyıcıların bu hatlardan çıkarak uluslararası pazarlarda hizmet vermeye başlaması ve birleşme ve devralmaların artarak pazar yoğunlaşmasına yol açmasıdır. Başka bir deyişle, bu iki havayolunun uluslararası pazarlara yönelmesi sonucunda Tayvan'ın serbestleşme sonrasındaki dönemde sektör yapısı istikrarsız hale gelmiştir. Söz konusu durum ülkenin en önemli üç hattı olan Taipei-Kaohsiung, Taipei-Makung ve Kaohsiung-Makung arasındaki havacılığın gelişimine bakıldığında görülebilir (Yen, Chen ve Wang, 2008, s. 664-671).

Tayvan havayolu sektörünün kendine özgü bazı özellikleri vardır. Birincisi, ülkenin yaklaşık 500 km uzunluğunda ve 160 km genişliğinde bir ada ülkesi olması kara ve demiryolu taşıyıcılarının havayolları için önemli bir rakip olmasına neden olmuştur. İkincisi, ülkenin küçük olmasından da kaynaklı olarak havayolları topla-dağıt ağ yapısını değil, noktadan noktaya ağ yapısını tercih etmektedir. Üçüncüsü, ana kara ile bağlı adalar arasında havayolu taşımacılığının geliştirilmesi özellikle bağlı adalarda yaşayan vatandaşlar için önemlidir (Yen, Ke, Vasigh ve Donye, 2008, s. 81-82).

China Airlines'ın sektör yapısını etkileyecek derecede önemli olmasının nedeni Tayvan'daki en büyük havacılık grubu olması ve Tayvan iç hatlarında faaliyet gösteren birçok taşıyıcıyı satın almasıdır. Eva Airways ise Evergreen Group tarafından 1990'ların başlarında havayolu lojistiğinde de söz sahibi olmak amacıyla kurulan ve Makung Airline'ı da satın alarak Tayvan'ın iç hatlarında faaliyet gösteren bir havayoludur.

Zamanla Eva Airways iç hatlardaki rekabet gücünü artırmak için Taiwan Airways ve Great China Airways'i de satın almıştır. 90'ların sonunda çıkan Asya Finansal Krizi'nden korunmak amacıyla bünyesindeki üç iç hat taşıyıcısını Uni Airways adı altında birleştiren Evergreen Group, bu sayede havacılık alanındaki ticaret ölçeğini ve maliyetlerini daraltmıştır (Shon, 2003, s. 4-5).

Tayvan hava taşımacılığı, liberalleşmenin ilk yıllarında rekabetin artmasına tepki olarak yerleşik taşıyıcıların birleşme ve devralma yöntemlerini kullanarak rekabet üstünlüğünü sağlamaya çalışmalarına ve bazı havayollarının sektörden çekilmeleri sonucunda pazar yoğunluğunun artmasına örnek olarak gösterilebilir. Çin ile Tayvan arasındaki değişken diplomatik ilişkilerde bu duruma katkı sağlamıştır.

Tayvan ve Çin arasında tarihsel olarak bazı diplomatik problemler mevcuttur. Zamanla atılan adımlar gerilimleri yumuşatsa da tamamıyla bir çözüme ulaşamamıştır. İki ülke arasındaki mesafe 161 km olmasına rağmen 2003 yılına kadar ülkeler arasında noktadan noktaya uçuş yapılmamıştır. 1987-2003 yılları arasında Tayvan'dan Çin'e uçmak isteyen yolcuların Macau veya Hong Kong üzerinden aktarma yapması gerekmiştir. 2005 yılında Taipei ve Pekin arasında açılan ilk doğrudan uçuş hattı sonrasındaki on yılda bu pazardaki uçuş sıklığı yılda 48 uçuştan haftada yaklaşık 900 uçuşa çıkmıştır. Taraflar arasında ekonomik, ticari ve kültürel iş birliğini artırmaya yönelik atılan liberalleşme adımları sonrasında birtakım politik gelişmeler 2019 yılına gelindiğinde ilişkilerin tekrar gerilmesine yol açmıştır. Ülkeler arası politik ilişkilerden dolayı Tayvan hava taşımacılığının liberalleşmesi, Tayvan-Çin arasındaki boğaz üzerinde yapılan doğrudan tarifeli uçuşların liberalleşmesi ile sınırlı kalmıştır. Bu pazarda DM taşıyıcıların faaliyet gösterebilmesi de bunun bir sonucudur (Chang, Chen ve Tseng, 2022, s. 134-136).

Tayvan ve Çin arasındaki Cross-Strait Anlaşması ile doğrudan uçuşlara izin verilmesine rağmen Tayvan'ın birinci ve beşinci trafik hakkını kullanmasına izin verilmemesi Tayvanlı taşıyıcıların yakıt maliyetlerinin artmasına ve Çin veya Avrupa'ya seyahat edecek yolcuların Güneydoğu Asya'dan dolaşmasından dolayı uçuş sürelerinin uzamasına neden olmaktadır. İki ülke arasında havacılığın daha fazla liberalleşmesi;

doluluk oranlarının artması, transfer yolcuların Avrupa'ya taşınabilmesi ve bölgesel bağlantıların güçlenmesi açısından önemlidir (Ballantyne, 2015, s. 22-23).

2.3.3.5. *Avustralya havacılığında liberalleşme*

Avustralya, havayolu taşımacılığının serbestleşmesi ve liberalleşmesi konusunda önemli adımlar atmıştır. Yaptığı hava taşımacılığı anlaşmalarında hem ABD tipi açık semalar anlaşmalarının önemli özelliklerini benimsemiş hem de İHU anlaşmalarında yedinci trafik hakkının verilmesinde oldukça esnek davranmıştır. Bunun tek istisnası iç hat kabotaj hakkıdır. Sahiplik düzenlemeleri açısından da ülkenin oldukça radikal adımlar attığı görülmektedir. Yabancı havayolları, Avustralyalı iç hat taşıyıcılarının tamamına sahip olabilmektedir. Örneğin, Ansett Havayolları'nın çoğunluk hissesinin Air New Zealand tarafından satın alınması buna örnektir (Doganis, 2002, s. 64-65).

1990'larda başlayan serbestleşme sürecinde Avustralya'nın havacılık altyapısında istikrarlı bir büyüme görülmüştür. Sektörde arz edilen koltuk miktarı artmış ve koltuk arzının dağılımı havaalanları arasında büyük ölçüde eşit paylaşılmıştır (Koo ve Lohmann, 2013, s. 61-62).

2005-2010 yılları arasında yapılan bir çalışmada ise Koo ve Lohmann (2013)'ın arz edilen koltuk ile ilgili belirttiği hususların değiştiği sonucuna ulaşılmıştır. Buna göre topla-dağıt ağ yapısına geçilmesiyle havayolu sektöründe arz edilen koltuk miktarı merkez konumunda olan havaalanlarında yoğunlaşmaktadır. Çünkü bu havaalanlarının bağlantılı olduğu hat sayısı oldukça fazladır (Fuellhart ve O'Connor, 2013, s. 45).

2016 yılında Çin ve Avustralya arasında imzalanan liberal (açık semalar) İHU anlaşması ile kapasite üzerindeki bütün sınırlamalar kaldırılmıştır. Bu kararın nedeni 2010 yılından itibaren Çin'den Avustralya'ya gelen yolcu sayısının artma eğilimi göstermesi ve bu yolcuların harcama yapma potansiyelinin yüksek olmasıdır (Zhu vd., 2019, s. 359). Çin'in turizm açısından öneminin sonraki yıllarda da süreceği değerlendirilmektedir. Avustralya Hükümeti Asya'dan sağlanan turizm gelirlerini artırmak için çeşitli adımlar atmaktadır (Tourism Research Australia [TRA], 2011).

Avustralya havacılığının liberalleşmesi özellikle Körfez taşıyıcıları için önemlidir. Bu taşıyıcılar Avrupa, Asya ve Okyanusya arasındaki geleneksel hava taşımacılığının

yapısını tehdit etmektedir. Bu tehdit, Körfez taşıyıcılarının, Avrupalı yolcuların Avustralya'ya taşınmasında bilet fiyatlarını rekabetçi bir seviyede tutmalarından ve ikincil havaalanlarını kullanarak maliyetlerini düşürmelerinden kaynaklanmaktadır. Farklı ülkelerle yaptıkları liberal İHU anlaşmalarında edindikleri altıncı trafik hakkı buna olanak tanımaktadır. Bu durum Avustralya'nın daha da liberal bir uluslararası havacılık politikası izlemesi için gerekçe olarak görülmektedir (Fuellhart ve O'Connor, 2013, s. 39).

2.3.4. Afrika havacılığının liberalleşmesi

Hava taşımacılığının gelişimi ulaşımına bağlı ülke kalkınmasında en önemli unsurlardan biridir. Aynı zamanda bu sektörün gelişimi, ülkelerin diğer politikalarından ve ekonomik kararlarından etkilenmektedir. Afrika ülkelerinin diğer ülkelere göre havacılıkta geri kalmış olması diğer endüstrilerdekine benzer eksikliklerden kaynaklanmaktadır. Ekonomik ve siyasi kurumlarını ülke refahının sürekliliğine yönelik olarak kuramayan Afrika ülkeleri hava taşımacılığında da altyapı, teknoloji ve düzenlemeler açısından dezavantajlı konumdadır. Kıtanın nüfusu dünyanın %15'ini oluşturmaya rağmen toplam hava taşımacılığı talebine katkısı yaklaşık %2'dir (Abate vd., 2022, s. 6). Kıta ülkelerinin düzenlemelerin kaldırılmasındaki istikrarsız tutumları uluslararası havacılığa entegre olmaları önündeki temel engeldir (Schlumberger, 2009, s. 1).

Afrika havacılığı 1920'den 1950'li yıllara kadar etkisini azalarak sürdüren İngiltere hakimiyeti altında kalmıştır. Kıtadaki hava araçları, havacılık operasyonları ve yasal düzenlemeler uzun süre İngiltere'nin uygulamalarıyla şekillenmiştir. Mısır, Sudan, Kenya, Uganda ve Rodesya (bugünkü Zimbabwe ve Zambiya) üzerinden Güney Afrika'ya ulaşmak için İngiliz Kraliyet Hava Kuvvetleri tarafından işletilen hattın asıl amacı bu kıtanın keşfedilmesidir. 1919 yılında bölgedeki koloniler arasında küçük havayolu taşıyıcıları tarafından başlatıldığı kabul edilen ticari havacılık 1932 yılı itibariyle Fransa, Belçika ve İngiltere'nin oluşturduğu hatlarda daha da yoğunlaşmıştır. İkinci Dünya Savaşı öncesinde daha çok askeri ve keşif amacıyla kullanılan Afrika havacılığı savaş sonrasında bilinen anlamda sivil hava taşımacılığının yaygınlaştığı bir hal almıştır. Bugün Egypt Air olarak bilinen taşıyıcının temelleri 1930'larda kurulan Misr Airwork ile atılmıştır (Schlumberger, 2009, s. 8-10).

Imperial Airways gibi ulusal havayolları Afrika'ya olan uçuş talebini tek sınıf tek fiyat uçuşlarıyla karşılamaktadır. Özel sektör sahipliğindeki charter taşıyıcıların da düşük ücretlerle kıtaya uçuş yaptığı bilinmektedir. Bu dönemde, Afrika tescilli ilk havayolu Londra'ya sefer düzenleyen South African Airways'tir. İngiliz Milletler Topluluğu'na üye ülkeler arasındaki uçuşların British Overseas Airways Corporation (BOAC) ve British European Airways (BEA)'in uçuşlarını desteklemesi amacıyla 1945-1946 yılları arasında Kenya, Tanganyika ve Uganda'ya uçuş düzenleyen East African Airways; Gambiya, Nijerya ve Sierra Leone'a hizmet veren West African Airways ve Rodezya ile Nyasaland'a hizmet veren Central African Airways kurulmuştur. Özellikle İkinci Dünya Savaşı sonrasında İngiltere, Afrika havacılığının ulusal bir nitelik kazanmasına yönelik daha esnek politikalar benimsemiştir. Charter havayolları ise kontrollü bir şekilde liberalleştirilen Afrika havacılığının ekonomik getirilerinden yararlanmak için önemli bir araç olarak görülmüştür (Pirie, 2020, s. 1-5).

1960'lı yıllar Afrika ülkelerinin çoğunda bağımsız devletlerin ortaya çıktığı ve ulusal havayollarının da kurulduğu dönemdir. Bu dönemde kurulduktan sonra ABD'nin desteği ile zamanla gelişen Ethiopian Airlines, Afrika içinde ve dışında birçok hatta hizmet vermeye başlamıştır. 1945-1960 arasında kurulan çok sayıda havayolu ve bölgesel havacılık otoritesi zamanla ya iflas etmiş ya da çeşitli birleşmelerle farklı bir yapı altında faaliyetini sürdürmüştür. Bu işletmelerin birçoğunda Avrupa ülkelerinin payının olması İkinci Dünya Savaşı sonrası dönemde Afrika havacılığının Avrupa ile yapılan anlaşmalarla şekillenmesi sonucunu doğurmuştur (Schlumberger, 2009, s. 15). Bu sayede Avrupalı ülkeler Afrika kıtasını kendi taşıyıcılarını beslemek için uygun bir pazar haline getirmiştir.

Afrika ülkeleri arasındaki havacılığın, Şikago Sözleşmesi kararlarıyla uyumlu bir şekilde 1970'li yıllardan beri gelen liberalleşme girişimleri doğrultusunda entegre bir hale getirilmesi için 1988 yılında bir araya gelen kırk ülke Yamoussoukro Deklarasyonu (YD) üzerinde mutabakata varmıştır. Bu deklarasyonda; katılımcı ülkeler tarafından ortak sigorta, BRS, uçak yedek parçalarının ortaklaşa satın alınması, uçakların ortaklaşa satın alınması veya kiralanması, uçuşlara ortak taşıyıcı tayin edilmesi, trafik haklarının karşılıklı tanınması, bilet satış ofislerinin ve diğer yer hizmeti tesislerinin karşılıklı tanınması, gelir ve maliyetlerin paylaşımı, mevcut ağların uyumlu hale getirilmesi, eğitim

faaliyetlerinin ve bakım-onarım hizmetlerinin karşılıklı kolaylaştırılması ve entegrasyonun sekiz yıl içerisinde tamamlanması ile ilgili kararlar ele alınmıştır (Declaration of Yamoussoukro on A New African Air Transport Policy, 1988).

Afrika içi havacılığın liberalleşmesi için önemli bir adım 1999 yılında atılmış ve 54 Afrika ülkesinin 44'ü Yamoussoukro Kararları (YK)'nı imzalamıştır. Kıta ülkeleri arasındaki hava taşımacılığında ülkeler arası pazarlara giriş ve çıkışın liberalleştirilmesi, bilet fiyatı, uçuş sıklığı ve kapasitenin serbestçe belirlenebilmesi ve beşinci trafik hakkı dahil diğer hakların da taşıyıcılara verilmesini öngören bu protokol bir reform niteliği taşımaktadır (Cristea, Abate ve Benitez, 2022, s. 6). Ancak açık sema anlaşmalarının içeriğine benzer şekilde düzenlenen bu protokolün tarafları uçuşların başlaması aşamasına gelindiğinde protokol şartlarının uygulanmasını kabul etmemiştir. Kıta havacılığının liberalleşmesini engelleyen bu süreç sonunda Afrika ülkeleri hava taşımacılığı anlaşmalarını ikili düzeyde yapmak zorunda kalmıştır. Özellikle beşinci trafik hakkının taraflar arasında belirlenmesinde İHU anlaşmalarındaki hükümler esas alınmıştır (Njoya, 2016, s. 4).

İlk işaretleri 1988 yılındaki deklarasyonla verilen YK'nin Afrika içi havacılığın entegrasyonu hedefi doğrultusunda 1991 yılında Afrika Ekonomik Topluluğu anlaşması imzalanmış (Abuja Anlaşması) ve üç yıl sonra yürürlüğe girmiştir. 1997 yılında Banjul Accord protokolü aynı hedeflerin gerçekleştirilmesi için yasal zemin hazırlamak amacıyla altı Batı Afrika ülkesi tarafından benimsenmiştir. YK'nin 1999 yılında imzalanması ve 2002 yılında Afrika Birliği ülkeleri (Fas haricinde tüm kıta ülkeleri) arasında temel yasal çerçeve olarak yürürlüğe girmesinin ardından 2007 yılında liberalleşmeye yönelik uygulamaların denetlenmesi ve yönetilmesi amacıyla Afrika Sivil Havacılık Komisyonu yetkili otorite olarak belirlenmiştir. Kurumun bu yıl itibariyle temel görevi Afrika hava taşımacılığı sisteminin standartlara uygun olarak entegre bir şekilde işletilmesi olmuştur (Schlumberger, 2010, s. 1-36).

Afrika'da entegre bir hava taşımacılığı sisteminin liberal şekilde kurulması için atılan adımların Avrupa Birliği ülkelerinin aynı amaçla attığı adımlara benzediği söylenebilir. YK hükümlerinin içeriğinde de komşu kıtadaki havacılık düzenlemelerinde olduğu gibi rekabeti önleyici uygulamaları engellemeye yönelik kuralların belirlendiği,

müşteri haklarının korunmasına yönelik yasal önlemlerin alındığı, anlaşmazlıkların çözümüne yönelik izlenecek prosedürlerin açıklandığı, denetleyici birimin ve ilgili otoritenin yetkilendirildiği görülmektedir.

2018 yılında 34 Afrika ülkesi bir araya gelerek AB'nin stratejisine benzer şekilde Tek Afrika Hava Taşımacılığı Pazarı girişimini başlatmıştır. Bu strateji, Afrika Birliği 2063 Ajandası'nın Afrika Kıtasal Serbest Ticaret Bölgesi ve Afrika Pasaport ve İnsanların Serbest Hareketi Protokolü gibi Afrika'da ticari ilişkileri ve kültürel paylaşımı geliştirme girişimlerinin bir parçasıdır. YK, tek havacılık pazarı kurmaya yönelik önemli bir adımdır. Alınan kararlar kıta genelinde yaygınlaşmasa da Cape Verde, Mozambik, Mali, Senegal ve Kamerun gibi bazı Afrika ülkelerinin İHU anlaşmalarında büyük oranda etkisini göstermiştir. Ancak Uganda, Burundi, Libya, Seyşeller ve Fas gibi ülkelere ise tam tersi bir eğilim gözlenmektedir. Bugüne kadar YK'de belirlenen kararların tamamen benimsendiği bir İHU anlaşmasına rastlanmamıştır (IATA, 2021, s. 5-8).

Son yıllarda Afrika ülkeleri arasında hava taşımacılığının hareketlendiği görülmektedir. Uluslararası havacılığın ülkelere yabancı yatırım ve turist getirerek ekonomik kalkınmayı desteklemesi ve buna bağlı olarak teknolojik gelişimin de önünü açması bu ülkelerin, hava taşımacılığının uluslararası boyutuna önem vermesini teşvik etmiştir. Liberalleşme adımlarının atılmasıyla tıpkı diğer ülkelerin liberalleşmesi sonrasında görüldüğü gibi Afrika ülkelerinde de bilet fiyatları azalmış, buna bağlı olarak yolcu talebi artmıştır. Artan talep daha fazla uçuşun yapılmasını tetiklemiştir. Özellikle kısmi ve tam liberalleşen İHU anlaşmaları sonucunda bilet fiyatlarının sırasıyla %42 ve %40 oranında azaldığı tespit edilmiştir (Cristea vd., 2022, s. 2-4).

Artan uçak teknolojisine rağmen Afrika havacılığının emniyetsiz olması yolcuların yabancı havayollarını daha fazla tercih etmesine neden olmaktadır. Nijerya gibi bazı ülkelere trafiğin neredeyse tamamı yabancı taşıyıcılar tarafından taşınmaktadır. Afrika hava taşımacılığının dünyanın diğer bölgelerine göre daha zayıf olmasının kıtaya özgü bazı nedenleri vardır. Bunlar, kıta ulaşım altyapısının gelişmemiş olmasından kaynaklı yakıt tedarikinin zorluğu ve maliyetli olması, Afrika'da hava seyrüsefer ve havaalanı hizmetlerinin devlet tekelinde olmasından dolayı yüksek maliyetli olması, havayolu filolarının dünya ortalamasına göre daha yaşlı olması, uçak kullanım yoğunluğunun

tarifelerin uygun ayarlanamamasından, uçuş mesafelerinin kısalığından ve gece uçuş kısıtlamalarından kaynaklı düşük olmasıdır. Söz konusu zorluklar kıta yapısına en uygun havayolu iş modelinin bölgesel taşıyıcılar tarafından beslenen geleneksel havayolu iş modeli olmasına zemin hazırlamıştır (Heinz ve O'Connell, 2013, s. 73-82). Ayrıca Afrika ülkeleri arasındaki havacılığın liberal koşullar altında entegre bir hale getirilmemesi de söz konusu zayıflığın bir başka sebebidir (Njoya, 2016, s. 5). Afrika kıtasında siyasi, ekonomik veya sosyal bir birliğin kurulmasındaki zorluk tarihsel olarak merkezi bir otoritenin tesis edilememesinden kaynaklanmaktadır (Acemoğlu ve Robinson, 2020, s. 110-113). Bu otorite eksikliği havacılık endüstrisinin de gelişimini engellemektedir.

Abate ve Christidis (2020), liberalleşme adımlarının ülkelerin iç hat havacılığında serbestleşmeleri sonrasında atıldığını belirtmektedir. Afrika'da yaşanan süreç bakıldığında yolcu yararına olan ve ülkeler arasında rekabet ortamı yaratacak uygulamalardan önce entegre bir havacılık sistemi kurulmasına yönelik adımların atıldığı görülmektedir. Bu durum bölgenin liberalleşmeden daha öncelikli sorunları olduğuna işaret etmektedir.

Sonraki bölümde Afrika ülkelerinin bazılarında serbestleşme ve liberalleşmenin nasıl gerçekleştiğine değinilmiştir.

2.3.4.1. Bazı Afrika ülkelerinin havacılığında liberalleşme

Zambiya, YK ile girilen liberalleşme sürecine karşı korumacı bir yaklaşım sergilemektedir. 2010 yılı itibarıyla 72 İHU anlaşması olan ülke bu anlaşmalardan sadece sekizini aktif olarak yürürlüğe sokmuştur. Zambiya'nın anlaşması olan ve karşılıklı sefer düzenlediği ülkeler Angola, Demokratik Kongo Cumhuriyeti, Kenya, Malawi, Etiyopya, Güney Afrika, Zimbabwe ve Birleşik Krallık'tır. Bunlar arasında ilişkilerin en yoğun yürütüldüğü ülke ise Güney Afrika'dır. 1994 yılında bayrak taşıyıcı olan Zambia Airways'in iflasından sonra ülkenin İHU anlaşmalarında tayin edeceği ulusal bir taşıyıcısı bulunmamaktadır. Bu nedenle Güney Afrika ile arasında belirlenen pazarlarda ülke adına faaliyet göstermesi amacıyla Güney Afrikalı, düşük maliyetli bir taşıyıcıya işletim hakkı ve uçuş yetkisi verilmiştir. Ancak iki ülke arasında oldukça kazançlı görülen Lusaka-

Johannesburg hattının potansiyelinden, beşinci trafik hakkının verilmesine dair kısıtlamalar nedeniyle yararlanılamamaktadır (Schlumberger, 2009, s. 48-50).

Etiyopya hava taşımacılığının liberalleşmesi açısından Zambiya'nın tam tersi strateji izlemektedir. Yetmiş yıldan fazla süre faaliyet gösteren ulusal bir taşıyıcıya sahip olan ülke (Ethiopian Airlines) bunu yeni girdiği uluslararası pazarlarda bir avantaj olarak kullanmaktadır. Etiyopya'nın 2006 yılında yarısından fazlası Afrika ülkeleriyle imzalanmış toplam 84 İHU anlaşması bulunmaktadır. Afrika ülkeleriyle olan anlaşmaların 19'u YK hükümlerine uygun olarak imzalanmıştır. Etiyopya'nın çoğunda beşinci trafik hakkını da kullanabildiği bu anlaşmalardaki başarısı, liberalleşme sürecinde sorun yaşayan ülkelerin herhangi bir kuruma gerek duymadan karşılıklı müzakerelerle bu süreci yürütebildiğinin önemli bir örneğidir (Schlumberger, 2010, s. 40).

Uganda'nın ulusal havayolu olan Air Uganda 2001 yılında iflas ettikten sonra ülke, liberal İHU anlaşmalarla yürüttüğü havayolu taşımacılığını Zambiya'ya benzer şekilde yabancı ülke havayollarını kendi taşıyıcısı olarak tayin etmek suretiyle yürütmektedir. YK hükümlerine uygun olarak belirlenen İHU düzenlemeleri sonucunda ülkedeki yolcu ve kargo trafiğinin arttığı görülmüştür (Schlumberger, 2010, s. 40).

Havacılığın liberalleşmesi sonrasında genellikle yolcu sayısında artış görülmektedir. Ancak artış miktarı ve dağılımı ülkeden ülkeye değişmektedir (Dobruszkes, Mondou ve Ghedira, 2016, s. 126). Fas ve AB arasındaki havacılığın liberalleşmesi sonrasında da arz edilen koltuk ve uçulan pazar sayısında artış yaşanmıştır. Ancak taraflar arasındaki charter uçuşlar ise azalmıştır. Bunun temel sebebi charter taşıyıcıların düşük maliyetli havayolları ile rekabeti sürdürememesi ve pazardan çekilmesidir (Dobruszkes ve Mondou, 2013, s. 23).

Fas ve AB arasındaki hava taşımacılığının liberalleşme sürecinde AB'li havayolları Faslı taşıyıcıların pazar paylarını ele geçirdiği için Faslı büyük taşıyıcılar bu süreçten zararlı çıkmaktadır. Ancak uçuş ve yolcu sayısının artması Fas turizmini ve iş amaçlı yolcu pazarını çekici hale getirdiği için ulusal taşıyıcıların yaşadığı sorunlar ikinci plana atılmış ve liberalleşmenin sürdürülmesi sağlanmıştır (Christidis, 2016, s. 113).

Afrika havayolu sektörü operasyonel açıdan liberal havacılık uygulamalarına yatkınlık gösterse de bazı ülkelerin ulusal çıkarlarını öne sürerek YK hükümlerini

uygulamaya geçirmemesi süreci geciktirmektedir. Kıtada YK hükümlerini uygulamaya yatkın olan ve tam tersi bir yaklaşım sergileyerek süreci yavaşlatan ülkeler sahiplik yapılarıyla birlikte Tablo 2.1’de gösterilmektedir.

Tablo 2.1. Afrika ülkelerinin liberalleşmeye yatkınlık durumları ve sahiplik yapıları (Schlumberger, 2010, s. 41-42)

Kamu Sahipliğinde Taşıyıcıları Olan ve YK ile Uyumlu Ülkeler	Yarı-kamu Sahipliğinde Taşıyıcıları Olan ve YK ile Uyumsuz Ülkeler	Sadece Özel Sektör Taşıyıcıları İle Faaliyet Gösteren ve YK ile Uyumlu Ülkeler	Havayolu Taşıyıcısı Olmayan ve YK ile Uyumlu Ülkeler
Mısır	Cezayir	Botswana	O. Afrika Cumhuriyeti
Etiyopya	Angola	Burkina Faso	Nijer
Kenya	Botswana	Burundi	Lesotho
Fas	Kamerun	Çad	Batı Sahra
Güney Afrika	Cape Verde	Dem. Kongo Cumhuriyeti	
	Komorlar	Kongo Cumhuriyeti	
	Cibuti	Fildişi Sahili	
	Libya	Ekvator Ginesi	
	Madagaskar	Eritre	
	Malawi	Gabon	
	Mali	Gambiya	
	Moritanya	Gana	
	Mauritius	Gine	
	Mozambik	Gine-Bissau	
	Namibya	Liberya	
	Seyşeller	Nijerya	
	Sudan	Ruanda	
	Tanzanya	São Tomé and Príncipe	
	Tunus	Senegal	
	Zimbabve	Sierra Leon	
		Somali	
		Esvatini	
		Togo	
		Uganda	
		Zambiya	

Tablo 2.1’de gösterilen yarı-kamu sahipliğinde taşıyıcıları olan ülkeler başlığı altında çeşitli devlet sübvansiyonlarıyla faaliyetlerini sürdüren veya havaalanı hizmetlerinde öncelikli konumda tutularak doğrudan devlet desteği sağlanan havayollarına sahip ülkeler ifade edilmektedir. Yarı-kamu sahipliğinde taşıyıcılarla faaliyet gösterenler haricindeki toplam 34 ülkenin YK hükümlerini benimseyen liberal havayolu anlaşmaları yapmaya daha yakın olduğu değerlendirilmektedir (Schlumberger, 2010, s. 42).

Tam veya kısmi kamu sahipliğinde olan havayollarının YK hükümlerine uygun liberal havacılığı daha kolay benimseyeceği yukarıda belirtilmesine rağmen bu protokole imza atmamış olan 10 ülkenin (Cibuti, Ekvator Ginesi, Eritre, Gabon, Madagaskar, Moritanya, Fas, Somali, Güney Afrika ve Esvatini) Tablo 2.1'deki farklı bölümlerde olması sürecin sağlıklı işleyip işlemeyeceği ile ilgili sorular doğurmaktadır.

Afrika havacılığının liberalleşmesinde AB ülkeleri arasındaki birlik anlayışına benzer bir anlayış geliştirilmeye çalışılmaktadır. Ancak bölgenin parçalı yapısı temel kurumlar etrafında gelişmesi gereken bu tür bir birliğin oluşumuna engel olmaktadır. Bu nedenle liberalleşmenin sonuçlarından etkilenen ülkeler, ticari havacılık sektörü ya henüz oluşmamış ya da gelişmemiş nitelikte olduğu için tartının altta kalan tarafında kalmaktadır.

2.3.5. Körfez ülkelerinin havacılığında liberalleşme

Körfez havayolları günümüz hava taşımacılığı sektöründe önemli bir büyüklüğe ulaşmıştır. İç hat büyüklükleri oldukça sınırlı olan Katar ve Birleşik Arap Emirlikleri (BAE) gibi ülkelerin havayolu taşımacılığından yararlanmaları için havayollarının uluslararası hatlarda faaliyet göstermesi gerekmektedir. Bu gereklilik Körfez havayolları için etkili olan coğrafi ve stratejik faktörlerden kaynaklanmaktadır (O'Connell, 2011, s. 345). Söz konusu durum Körfez'deki havacılıkta serbestleşmeden ziyade liberalleşmenin daha ön planda olduğu bir gelişim süreci yaratmıştır.

Serbestleşmenin görüldüğü ülkelerde havayolu piyasasına yeni giren düşük maliyetli taşıyıcıların yolcu talebinin artmasında etkili olduğu görülmektedir. Pazara giriş kısıtlamalarının yumuşatılması ile görülen bu durum Körfez ülkelerinde diğer ülkelere göre çok daha geç yaşanmıştır. Bunun nedeni Körfez ülkelerinde havayolu taşımacılığının sıkı bir şekilde düzenlenmesidir. Düşük maliyetli havayollarının bölgedeki pazar payı ABD, Avrupa ve Güneydoğu Asya'dakilere göre çok daha azdır. Ayrıca bölgenin gelişim sürecinde olması ve burada faaliyet gösteren düşük maliyetli taşıyıcıların farklı iş modellerine de geçiş yapma eğilimi göstermesi söz konusu farkın diğer nedenleridir (Morrison ve Mason, 2016, s. 54).

Zamanla bölge ülkeleri havayolu taşımacılığı üzerindeki sınırlamaları gevşetmeye başlamıştır (O'Connell, 2011, s. 339). Körfez ülkeleri ABD ve bazı Avrupa ülkeleriyle imzaladığı liberal İHU anlaşmalarıyla kendi havayollarının avantajlı konumda olduğu bir süreç yaratmıştır. Ancak ABD, yaptığı anlaşmalarda kendi aleyhine olan liberalleşme maddelerine direnç göstermektedir. 2015'ten sonraki adımlara bakıldığında ABD'nin Körfez'deki rakiplerinden gelecek tehditleri engellemek adına bazı faaliyetlerde bulunduğu görülmektedir (Ellis, 2019, s. 197).

ABD ve AB'nin kısıtlayıcı yaklaşımlarına rağmen Körfez taşıyıcılarının küresel havayolu taşımacılığında etki alanı artmaktadır ve buna bağlı olarak bölgenin turizm gelirleri de yükselmektedir. Devlet destekli havayolu taşıyıcılarının gelişmesi ve bölge havaalanlarının uzun menzilli uçuşlarda merkez olarak kullanılması havaalanı altyapısının gelişmesine de olanak sağlamaktadır. Özellikle Katar, Umman, Birleşik Arap Emirliği ve Suudi Arabistan bölge havacılığının ve turizminin gelişmesinde ön plana çıkmaktadır. BAE'deki Dubai ve Abu Dhabi Havaalanları ve Katar'daki Doha Havaalanı merkez olarak Avrupa ve Okyanusya arasındaki havacılıkta önemli bir yerdedir (Alsumairi ve Hong Tsui, 2017, s. 130; Calderwood ve Soshkin, 2019, s. 46).

Havayolu taşımacılığının liberalleşmesi önündeki engelleri kaldıran politikaları izlemeden önce bu adımların ülke ekonomisini, turizmi ve ulusal havayollarını ne yönde etkileyeceğinin tespit edilmesi önemlidir. Ortaya çıkacak sonuçların olumsuz olmasından endişe eden ülkelerde bu süreçlere karşı bir direnç olmaktadır (Duval, 2008, s. 237; Zhang ve Findlay, 2014, s. 42). Ancak bu süreçlerden geçen diğer ülkelerde olduğu gibi küresel havayolu rekabetinde öne çıkmak ve turizm gibi ülke ekonomilerine önemli miktarda katkı sağlayan bir sektörden daha fazla yararlanabilmek için bazı müzakerelere girmek kaçınılmazdır (Forsyth, 2006, s. 3). Katar, Suudi Arabistan ve BAE'nin turizm açısından ön plana çıkması İHU anlaşmaları ile girdiği müzakerelerin bir sonucudur (Lieshout, Malighetti, Redondi ve Burghouwt, 2016, s. 81; Surovitskikh ve Lubbe, 2015, s. 165).

Körfez ülkelerinin Avrupa ve Asya-Pasifik ülkeleri arasındaki uçuşlarda bir ara nokta olarak kullanıldığı 1930'lu yıllardan günümüz havacılığına gelindiğinde ABD ve Körfez ülkeleri arasındaki doğrudan uçuşların ilk defa 2004 yılında Emirates Havayolları'nın Dubai-New York seferi ile başladığı görülmektedir. Bunu Katar

Havayolları ve Etihad Havayolları’nın aynı hattaki uçuşları izlemiştir. Gulf Air ve Kuwait Airways gibi taşıyıcıların temelleri üzerine kurulan bu işletmelerin varlığı ilk başlarda ABD’li ağ taşıyıcıları tarafından sorun olarak görülmezken bunların zamanla etki alanını genişleterek ABD, Avrupa ve Asya havayolları ile başa baş rekabete girmesi bir tehdit olarak algılanmıştır (Ulrichsen, 2015, s. 1-13).

Körfez ülkelerinde 2007 yılına kadar kurulan havayolu işletmeleri ve durumları Tablo 2.2’de gösterilmektedir.

Tablo 2.2. Körfez havayolu işletmeleri ve durumları (Ulrichsen, 2015, s. 4)

Yıl	Havayolu	Durumu
1945	Saudi Arabian Airlines	SA’da faaliyetini sürdürüyor
1950	Gulf Aviation	2007’den beri Gulf Air adıyla faaliyetini sürdürüyor
1953	Kuwait Airways	Faaliyetini sürdürüyor
1985	Emirates	Faaliyetini sürdürüyor
1993	Oman Air	Faaliyetini sürdürüyor
1994	Qatar Airways	Faaliyetini sürdürüyor
2003	Etihad	Faaliyetini sürdürüyor
2003	Air Arabia	Şarika’da bulunan bir DMHİ
2004	Jazeera Airways	Kuveyt’te bulunan bir DMHİ
2005	Wataniya Airways	2011’de faaliyetlerini durdurdu
2006	RAK Airways	2014’te faaliyetlerini durdurdu
2007	Flynas	SA’da bulunan bir DMHİ
2007	Bahrain Air	2013’te faaliyetlerini durdurdu

Tablo 2.2’de gösterilen havayolları arasında uluslararası hatlarda ABD, Avrupa ve Asya-Pasifik taşıyıcıları ile rekabet edebilenler Emirates, Qatar Airways ve Etihad’dır. 1945-2007 arasındaki dönemde kurulan havayollarının çoğu 2007 yılı itibariyle faaliyetlerini sürdürmektedir.

Emirates, BAE 1987 yılında ABD ile açık semalar anlaşması imzalamadan önce Dubai çıkışlı olarak Afrika, Avrupa ve Asya-Pasifik havaalanlarına uçmaktadır. Bu taşıyıcı, 1996’ya kadar uçuş ağını Avustralya’ya kadar genişletirken aynı bölgede faaliyet gösterecek olan Etihad henüz kurulmamıştır. ABD ile Körfez ülkeleri arasında imzalanan İHU anlaşmaları ABD yetkili havacılık kurumlarının sıkı gözetimi altındadır. Bunun nedeni Emirates gibi havayollarının tescilli olduğu ülke tarafından uluslararası rekabet dengesini bozacak şekilde sübvansede edilmesidir. Ayrıca ABD ve Körfez ülkeleri arasındaki İHU anlaşmalarının ABD’li taşıyıcılar için Körfez taşıyıcıları kadar kapasite

artışı sağlamaması da diğer bir rahatsızlık yaratıcı sebeptir. Gelişen uçak teknolojisi ve beşinci ve altıncı trafik haklarını içeren açık sema İHU anlaşmalarının imzalanması Körfez taşıyıcılarının küresel havacılıkta önemli bir konuma gelmesini sağlayan faktörlerdir (Douglas, 2019, s. 74-75).

Körfez hava taşımacılığının liberalleşmesinde büyük havayollarının çeşitli devlet destekleriyle uluslararası rakiplerine göre daha avantajlı hale getirilmeye çalışılması hava taşımacılığının devletlerden bağımsız düşünülmemesinin göstergesi sayılabilir. Ayrıca bu bölgede ortaya çıkan gelişmiş havaalanlarının söz konusu destekler ve kilit konumları sayesinde uluslararası trafiğin büyük bir oranını çekmesi de söz konusu stratejinin diğer yönüdür.

2.3.6. Diğer ülkelerde havacılığın liberalleşmesi

Bu bölümde ABD, AB ülkeleri ve belirtilen diğer ülkeler dışında serbestleşmeden ve liberalleşmeden etkilenen bazı ülkelerde yaşanan süreçler hakkında açıklamalar yer almaktadır.

2.3.6.1. İrlanda havacılığında liberalleşme

İrlanda, İngiltere'ye ve Avrupa'ya yakınlığı nedeniyle hava taşımacılığının söz konusu taraflar arasında aktif kullanıldığı bir konumdadır (Graham, 1990, s. 328). Ülkenin havayolu sektörü 1936-1986 yılları arasında bayrak taşıyıcı Aer Lingus'un monopol kontrolü altında şekillenmiştir. 1936 yılında İrlanda Hükümeti tarafından kurulan bu havayolu “ulusal çıkarların korunması” gerekçesiyle monopol konuma getirilmiştir. Bu dönemde dünyanın diğer ülkelerinde olduğu gibi havayolu sektörü üzerinde sıkı düzenlemeler mevcuttur. Ulusal bir havayolu yaratma hedefi nedeniyle 1936 öncesinde İrlanda-İngiltere pazarında faaliyet göstermek için başvuran Crilly Airways isimli taşıyıcıya onay verilmemiştir. Daha sonraki süreçte de korumacılık anlayışı sürmüştür. Söz konusu dönemde uluslararası hatlarda da adı geçen bir ulusal havayoluna sahip olma hedefi ülke itibarı için önemli görülmüştür. (Barrett, 2006, s. 159-160).

80'li yıllara gelindiğinde dünyada yayılan liberalleşme hareketlerinin İrlanda kamuoyu ve havayolu sektöründe de karşılık bulduğu görülmektedir. Monopol

konumdaki ulusal havayolu taşıyıcılarının yolcu lehine olmayan uygulamalarının artması neticesinde oluşan baskı havayolu sektöründe serbestleşme kararlarının alınmasına yol açmıştır. Henüz kıta Avrupasında bile atılmamış olan pazara serbest giriş adımları İrlanda’da atılmış ve Aer Lingus’un önemli uluslararası hatlarda rekabet etmesine yönelik gelişmeler yaşanmıştır. İrlanda bu bakımdan pazara girişi serbestleştiren ve ulusal havayollarının hâkim olduğu hatları rekabete açan ilk Avrupa ülkesi olmuştur. Bu amaçla 1984 yılında çıkarılan Hava Taşımacılığı Yasası (Air Transport Bill) ile Ryanair’ın kuruluşunun önü açılmış ve işletmenin 1986’da faaliyete geçmesine onay verilmiştir (Barrett, 2006, s. 161). Bu açıdan İrlanda örneği serbestleşmenin kısa sürede liberalleşmeye dönüşmesine güzel bir örnektir.

İrlanda havacılığının liberalleşmesinde İrlanda-İngiltere arasındaki pazar önemli bir role sahiptir. Bunun temel sebebi, iki ülke arasındaki havacılığın yolcu sayısı açısından yoğun olmasıdır. Ancak serbestleşme öncesinde bu pazarda yolcu sayısı düşük büyüme oranlarına sahip, bilet fiyatları yüksek ve artış eğilimli, havayollarının verimliliği düşüktür. Bu dönemde Aer Lingus ise yüksek maliyetlerle çalışmaktadır (Barrett, 1997, s. 69).

Sıkı düzenlemelerle kontrol altında tutulan havayolu sektörlerinde zamanla bayrak taşıyıcı havayolları bazı “sıkıntılar” yaşamaktadır. Doganis (2006, s. 227-234), bu sıkıntıları; havayollarının büyük finansal problemler yaşaması ve politik etkilere açık hale gelmesi, artan sendika baskısının kararları etkilemesi, gereğinden fazla personelin istihdamı, süreçleri geliştirmeye yönelik açık stratejilerin bulunmaması, işletme yönetiminin aşırı bürokratik ve merkezi olması, sunulan hizmetin kalitesinin azalması olarak sıralamaktadır. Serbestleşme öncesinde Aer Lingus’ta bu sıkıntıları barındırmaktadır (Barrett, 2006, s. 163).

Dublin-Londra hattı 1986’dan 2020 yılına kadar bazı dönemler haricinde Avrupa’da en yoğun ikinci uluslararası hat olma özelliği taşımaktadır (Barrett, 1990, s. 311; Derrick, 2020). Dublin-Londra pazarı 1986 öncesinde giriş ve çıkışların sınırlandırıldığı, fiyat ve kapasite üzerinde kontrolün olduğu bir durumdayken 1986 itibariyle liberal bir hale getirilmiştir. Bu yıl Ryanair ve bir yıl sonra da Virgin Atlantic pazara giriş yapmıştır. Pazarda mevcut olan British Airways (BA) ve Aer Lingus’un

arasında önceden beri geçerli olan fiyat ve kapasite iş birliği koşullarına yeni giren taşıyıcıların uyması zorunlu tutulmadığı için yeni giren taşıyıcıların pazara arz edeceği koltuk miktarı (AKK), yolcu talebine göre belirlenmektedir. Ayrıca bu taşıyıcılar havuz anlaşmaları ve hizmet iş birliklerine de katılmak zorunda değildir. BA ve Aer Lingus arasındaki havuz anlaşması da 1988 yılında sona erdikten sonra pazardaki rekabet daha da artmıştır. Artan rekabet, bilet fiyatlarının düşmesini, arz miktarının artmasını ve dolayısıyla daha fazla yolcunun turizm amacıyla ülkeye gelmesini sağlamıştır.

Liberalleşme öncesinde sadece üç havaalanından uluslararası havayolu taşımacılığı yapılan İrlanda'da bu süreçle birlikte bu sayı yediye çıkmıştır. Bunun temel sebebi liberalleşme ile maliyetleri düşen havayollarının yeni pazar açılması için oluşturduğu baskıdır (Barrett, 1990, s. 315-322).

1970'lere kıyasla bakıldığında 80'lerde yolcuların mevcut güzergahlarda daha fazla taşıyıcı ve uçak seçeneğiyle uçabilmesi mümkün olmuştur. Artan rekabet her sınıf için olmasa da genel olarak bilet fiyatlarında indirim uygulandığını göstermektedir. Düşen bilet fiyatları yolcu talebinin artmasını sağlamıştır. İrlanda'nın coğrafi özellikleri hava trafiğine olan talebin rekabet ortamında hızla artması üzerinde oldukça etkilidir. Ayrıca yeni havaalanlarının kullanılması ile ortaya çıkan havaalanı rekabeti, mevcut havayollarının rekabet engelleyici uygulamalarının etkisini azaltmıştır. Pazara yeni giren havayolları için havaalanı seçeneğinin artması bunun önemli bir nedenidir (Graham, 1990, s. 343-344).

Ryanair'ın bilet fiyatlarını her yolcu için sabit tutması, özellikle İrlanda-İngiltere pazarında faaliyet gösteren Aer Lingus gibi yerleşik geleneksel havayollarının da bilet fiyatlarını rekabet amacıyla düşürmesine yol açmıştır. Dublin-Londra hattında serbestleşme öncesinde £208 olan bilet fiyatı Ryanair'ın etkisiyle serbestleşme sonrasında gidiş £59, dönüş £69 olacak şekilde belirlenmiştir. 1995 yılına gelindiğinde bilet fiyatlarındaki yolcu kazancı %75'e kadar ulaşmıştır. Bu oran, ABD serbestleşmesi sonrasında görülen bilet fiyatı düşüşünden çok daha fazladır. Ayrıca serbestleşme sonrasında bu pazarda Ryanair'ın payının Aer Lingus'un payını neredeyse yarı yarıya düşürdüğü görülmektedir. British Airways'ın söz konusu etkiden dolayı gelirlerinin azalması nedeniyle pazardan çıkması da dikkate değer bir gelişmedir (Barrett, 1997, s. 70).

İrlanda havacılığının liberalleşmesi DM havayollarının yükselişine, havayolu rekabetinden kaynaklı olarak havaalanı ve pazar sayısının artmasına ve geleneksel havayollarının DM havayollarının ortaya çıkması sonrasında verdikleri tepkilere önemli bir örnektir.

2.3.6.2. Brezilya havacılığında liberalleşme

Brezilya’da 1973-1986 arasındaki yıllarda hava taşımacılığı devlet kontrolünde yapılmıştır. Bu dönemde dördü geleneksel iş modelini benimsemiş olmak üzere toplam dokuz havayolu, sektörü ayakta tutmaktadır. Bu politika “Entegre Bölgesel Havayolu Taşımacılığı Sistemi” olarak adlandırılmaktadır (Oliveira, Lohmann ve Costa, 2015, s. 2). Fiyat tarifeleri sabit olarak belirlenmekte, pazara giriş sıkı bir şekilde düzenlenmektedir. İç hat taşımacılık beş bölgesel havayolu arasında paylaştırılarak oligopol bir yapı kurulmuştur. Bölgesel ve geleneksel taşıyıcılar arasında rekabete izin verilmemektedir. 1986-1992 yılları arasındaki dönemde enflasyonun olumsuz etkisini hafifletmek amacıyla devlet sektörüne olan müdahalesini daha da yoğunlaştırmıştır. Bu müdahale havayolu sektöründe bilet fiyatlarının zorla baskılanması şeklinde kendini göstermektedir. Bu durum ilk işaretleri 1989 yılında katmanlı bilet fiyatı uygulamasıyla görülen serbestleşmenin 1992 yılında belirgin bir şekilde ortaya çıkmasıyla değişmiştir. Yeni taşıyıcıların pazara girmesinin de önü açılmış ve böylece daha rekabetçi bir sektörün oluşumuna imkan tanınmıştır (Bettini ve Oliveira, 2008, s. 290).

Birinci ve ikinci adımda küçük ölçekli geleneksel taşıyıcılar pazara girmiş, sonrasında DM taşıyıcıların girişi teşvik edilmiş ve geçmişten gelen toplam dokuz havayolunun hakim olduğu pazar yapısı anlayışı terk edilmiştir. Taşıyıcılar belirli sınırlar dahilinde fiyat rekabeti yapabilmektedir. Üçüncü adımda Sao Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte ve Brasilia dışındaki şehirlerde pazara giriş engelleri kaldırılmış, uçuş frekanslarının ve tarifelerin serbestçe belirlenmesine izin verilmiştir (Evangelho, Huse ve Linhares, 2005, s. 100).

Artan rekabet, yıkıcı fiyatlandırma anlayışını benimseyen havayollarının daha verimli çalışarak maliyetlerini azaltmalarını tetiklemiştir. Düşen fiyatlar ortalama taşıyıcı

gelirlerini yarıdan fazla azaltırken yolcu talebi %234 artmıştır. Doluluk oranlarında da %22'lik bir artış görülmüştür (Oliveira vd., 2015, s. 2).

1990'ların sonunda iyice yoğunlaşan rekabet, 1999 yılında tekrar yükselen enflasyon ve döviz kuru artışlarına tedbir amacıyla yapılan devalüasyon sonrasında tekrar baskı altına girmiştir. Bundan sonra görülen yarı-serbestleşme dönemi sonrasında hükümet, yaşanan krizle mücadele etmek için yeniden düzenleme dönemini başlatmış ve sektöre arz edilen koltuk miktarını azaltmaya yönelik önlemler almıştır (Bettini ve Oliveira, 2008, s. 290-291).

Serbestleşmenin Brezilya'da ortaya çıkardığı en belirgin gelişme koltuk kapasitesinin artışı ve belirli havaalanlarında yaşanan yoğunlaşmadır. Ancak bu yoğunlaşmanın istikrarsız olduğu söylenebilir. İstikrarsızlığın temel nedenleri; ani değişen politikalar, hızlı artan yolcu talebi, havayolu işletmelerinin finansal sorunları ve kazaların yaşanmasıdır (Koo ve Lohmann, 2013, s. 61-62).

Özellikle 2006-2007 yıllarında yaşanan havaalanı tıkanıklığından kaynaklanan uçuş gecikme ve iptalleri sonrasında genel olarak Brezilya hava taşımacılığının gelişme gösterdiği söylenebilir. Bu gelişimin temel nedenleri; kronik enflasyona karşı istikrarlı bir şekilde izlenen para politikası, ülkenin coğrafi olarak hava taşımacılığına uygun yapısı, ülke ekonomisinde görülen büyüme, özellikle 2002'den sonra yaşanan liberalleşme ile görülen bilet fiyatlarındaki azalma, insanların turizm veya iş amaçlı olarak havayolunu daha fazla kullanma eğilimi ve artan tarımsal üretimin geniş bölgeleri kaldıran etkisi olarak sayılabilir (Figueiredo, O'Kelly ve Pizzolato, 2014, s. 275).

Brezilya enflasyonist ülkelerde liberalleşme adımlarının atılmasında devlet politikalarının ulusal çıkarları mı yoksa rekabet odaklı müşteri memnuniyetini mi ön planda tutması gerektiği ile ilgili kararsızlığı göstermesi açısından önemli bir örnektir.

2.3.6.3. Kanada havacılığında liberalleşme

Serbestleşme öncesi Kanada hava taşımacılığı sektöründe devlet müdahalesinin ve düzenlemelerinin yoğun olduğu görülmektedir. Büyük bir yüzölçümüne sahip ülke topraklarında yaşayan nüfusun görece az olması, vatandaşlar arasında ekonomik, siyasi ve kültürel açıdan ulusal birliğin sağlanması için federal yapıda bir devlet varlığını gerekli

kılmıştır. 1919 yılı itibariyle ülke sınırları içerisinde bölgesel hava taşımacılığının görüldüğü Kanada’da uzun mesafeli uluslararası uçuşlar çok daha sonraki yıllarda başlamıştır. Bu durum gelişim açısından özellikle 20. yüzyılın başında havacılığın ABD’den farklı bir şekilde ilerlediğini göstermektedir (Button, 1989, s. 21-22).

Kanada’da hava taşımacılığının serbestleşmesi aşamalı bir şekilde gerçekleşmiştir. Sürecin aşamalı olarak ilerlemesine karşı olan tarafların savunmasına göre serbestleşmeye yavaş bir şekilde geçiş sektöründe mevcut olan taşıyıcıların kararlarını rekabeti engellemeye yönelik alabilmesine zaman tanıyacağı için serbestleşme amaçlarına ulaşılmasında sapma yaratabilir. Aşamalı geçişi savunanlara göre ise temkinli bir serbestleşme sürecinde hangi yasal boşlukların oluştuğunu ve hangi kanunların değiştirilmesi gerektiğini anlamak daha kolay olacaktır (Button, 1989, s. 20).

Kraliyet havayolları olarak 1937 yılında kurulan Trans Canada Airlines (1964 yılından sonra adı Air Canada)’ın o yıllardan beri ülkenin bayrak taşıyıcısı olması serbestleşme sonrasında bu işletmenin rekabet önleyici adımlar atmasına olanak tanımıştır. Bu havayolu kendi maliyetlerini olabildiğince düşürerek olası rakiplerini sektörden çıkarmak için yıkıcı fiyat rekabeti stratejisi izlemiştir. Şehir pazarlarındaki yolcu talebinin sınırlı olması ve bu pazarlara girecek taşıyıcıların Air Canada’nın sunacağı bilet fiyatları kadar düşük seviyede fiyat belirleyememesi yeni taşıyıcıların maliyetlerini kurtarmasını olanaksız kılmıştır. Bu özellikler Kanada havayolu sektörünü ABD’ninkinden net bir şekilde ayırmaktadır (Gillen, Oum ve Tretheway, 1986, s. 484).

Ülkede 1945-1960 yılları arasında bölgesel hava taşımacılığı gelişmiştir. Dönemin bölgesel taşıyıcıları arasında Eastern Provincial, Quebecair, Nordair, Transair ve Pacific Western isimli işletmeler vardır. Bunlar, 1940’lardan beri var olan bazı küçük taşıyıcıların birleşmesi ile kurulmuştur. Bölgesel pazarlar bu taşıyıcılar arasında paylaştırılmıştır. Bu dönemde devlet sahipliğindeki Air Canada ve Canadian Pacific Airlines (CP Air) talebin sınırlı olduğu iç hatlarda faaliyetlerini azaltarak uluslararası pazarlara yoğunlaşmıştır. Hükümetin ülke içi hat yapısını geliştirme hedefi doğrultusunda daha büyük ve gelişmiş jet uçakların (Boeing 737) kullanılmasını teşvik etmesi ile oluşan ortamda taşıyıcılar bölgesel ağları daha da genişleterek ulusal bir havacılık ağının ortaya çıkmasına katkı sağlamışlardır. Bölgesel taşımacılığın gelişmesi sonrasında faaliyet alanını daha yerel

seviyede tutmayı ve odaklanma stratejisini tercih eden bazı taşıyıcılar ile ülkenin havacılık sektörü üç seviyeli bir yapı almıştır. Zamanla farklı seviyelerdeki taşıyıcılar arasında ortaya çıkan hat değişimi sayesinde tüm taşıyıcıların farklı pazarlarda faaliyet gösterebildiği bir ortam yaratılmıştır. Hükümetin farklı büyüklükteki havayollarının kullanabileceği uçak büyüklüğü ve uçabileceği hat uzunluğu ile ilgili rekabeti önleyici sınırlamaları da bu ortamın oluşmasına katkı sağlamıştır. Bölgesel hava taşımacılığı yapan işletmelerin ağ ve filo yapılarının büyümesi sonucunda, 1984 yılına gelindiğinde, zaman içerisinde olgunlaşan hava taşımacılığını liberalleştirmeye yönelik adımlar atılmıştır (Courtney, 1985, s. 4-15).

Birkaç havayolunun sektördeki talebin çoğunu karşıladığı Kanada’da pazara yeni girecek taşıyıcıların talebin yoğun olduğu saatlerde slot bulabilmeleri, BRS gibi dağıtım kanallarının kullanımına az maliyetle ulaşmaları ve havaalanı tesis kullanımında yeteri kadar söz sahibi olmaları mümkün olmamaktadır. Ayrıca batık maliyet niteliğindeki pazarlama giderlerinin yüksek olması da pazara giriş engeli oluşturmaktadır (Gillen vd., 1986, s. 486-491).

Federal yapıdaki ülkede özellikle güneyde bulunan hatlarda liberalleşmenin altı adımda gerçekleşmesi planlanmıştır. İlk olarak, 1960’larda getirilen bölgesel taşıyıcılara faaliyet gösterecekleri pazarların atanması ile ilgili düzenleme kaldırılmış ve bu taşıyıcıların uçabileceği pazar seçimi serbestleştirilmiştir. İkincisi, üç seviyeli havacılığı oluşturan uçak ve hat sınırlamaları kaldırılmıştır ve havayollarının operasyonlarını kendi kararlarına göre yönetmelerinin önü açılmıştır. Üçüncüsü, pazara giriş ve çıkış önündeki engeller kaldırılmıştır. Dördüncüsü, taşıyıcılar arasında fiyat rekabetine izin verilmiştir. Beşincisi, otoritenin düzenleme süreçleri daha basit ve rekabete izin veren bir hale getirilmiştir. Sonuncusu, Air Canada’nın rekabet engelleyici uygulamalarının önüne geçilmiş ve Nordair’in sahipliğini devretmesi sağlanmıştır (Courtney, 1985, s. 15).

ABD ile açık semalar anlaşması imzalamadan önceki süreçte Kanada; Almanya, Hollanda ve Birleşik Krallık ile o dönem için oldukça liberal sayılabilecek İHU anlaşmaları imzalamıştır. Ancak bu anlaşmalarda bile fiyat belirleme serbestliği bulunmamaktadır (Dresner ve Oum, 1998, s. 318).

Kanada konumu ve tarihi bağı gereği ABD açısından liberalleşmenin denenmesinde en uygun aday olarak görülmüştür. Birleşik Krallık ve Kanada bu açıdan birbirine benzerdir. Kanada ve Birleşik Krallık 1987 yılında kendi aralarında yaptığı İHU anlaşmasında kapasite ve pazara erişim kısıtlamalarını liberalleştirmiştir. İki ülke de tayin edilen havayollarına beşinci trafik hakkını vermiştir. Bu anlaşma ABD'nin ilk örneğini teşkil ettiği liberal İHU anlaşmalarına benzemektedir (Doganis, 2002, s. 55).

2.4. Türkiye’de Ticari Havacılığın Gelişimi

Türk sivil havacılığının temelleri 1925 yılında kurulan Türk Tayyare Cemiyeti ile atılmıştır (Gündoğdu, 2009, s. 69). Bu kurumun amacı askeri ve sivil havacılığın gelişmesi için gereken adımların atılmasıdır. Oldukça kapsamlı bir yetki alanı bulunan kurumun faaliyet bütçesinde Türk halkı tarafından yapılan bağışlar önemli bir yer tutmaktadır. O dönemki savaş koşulları Türkiye’nin havacılıkta önceliğinin ülke savunması olmasına neden olmuştur (Hürkuş, 2021, s. 177).

20 Mayıs 1933 tarihinde 2186 sayılı kanunla Milli Savunma Bakanlığı’na (o dönemde Milli Müdafaa Vekaleti) bağlı olarak Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi (HYDİİ) kurulmuştur. Aynı yıl Türk Hava Postaları’da beş uçaktan oluşan filosuyla ilk sivil havayolu posta taşımacılığını yapmıştır (Hassu, 2004). Türkiye’nin ilk yetkili havayolu da olan HYDİİ’nin faaliyete girmesi sonrasında daha önceden imtiyazlı bir şekilde ülkede taşımacılık yapan Aero Espresso Italiana gibi işletmelerin imtiyazları kaldırılarak tüm yetki bu kurumda toplanmıştır (Nergiz, 2020, s. 116-118). 1930’lu yıllar milli ekonominin savunulduğu, yabancı imtiyazların da buna uygun olarak kısıtlandığı bir dönemdir. Havayolu taşımacılığının Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi’nin sorumluluğuna verilmesi ekonominin millileştirilmesinin bir sonucudur (Yalçınkaya, 2020, s. 87).

Bu dönemde 24 personeli bulunan HYDİİ’nin envanterindeki uçakların neredeyse tamamı savaş döneminde kullanılmıştır ve savaş sonrasında yolcu ve yük taşımacılığında kullanılacak şekilde elden geçirilmiştir. Bu uçaklarla İstanbul, Eskişehir ve Ankara arasında haftada 3 gün ve toplamda 28 koltukla hizmet verilmiştir. Havaalanı yapımı ve işletiminden de sorumlu olan bu kurum Türk sivil havacılığına kurumsal yapıyı ilk kez

kazandırması nedeniyle önemli görülmektedir (Devlet Hava Meydanları İşletmesi [DHMI], 2022, s. 14).

1933-1954 yılları arasında meydana gelen gelişmeler çoğunlukla HYDİİ'nin kurumsal yapısının ve bağlı olduğu bakanlıkların değiştirilmesi ile ilgilidir (Yalçınkaya, 2020, s. 88). 1944 yılında imzalanan Şikago Sözleşmesi sonrasında havaalanı yapımı ve yönetimi ile havayolu işletmeciliğinin ayrı kurumlar tarafından yerine getirilme gerekliliği HYDİİ'nin süreç içerisinde iki farklı kurum olarak faaliyetlerini sürdürmesine yol açmıştır. Farklı isim değişiklikleri sonrasında 21 Mayıs 1955 tarihinde havayolu işletmeciliği Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı'nın (THY A.O.); havaalanı meydan işletmeciliği, hava seyrüsefer ve muhabere hizmetleri ile yer hizmetleri de 28 Şubat 1956 tarihinde Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün (DHMI) sorumluluğuna verilmiştir. 1984 yılında çıkarılan 233 Sayılı KHK ile tüzel kişiliğe sahip, sorumluluğu sermayesi ile sınırlı ve faaliyetlerinde özerk bir hale getirilen DHMI, Kamu İktisadi Kuruluşu (KİK) olarak günümüzdeki halini almıştır (DHMI, 2021, s. 14).

Türkiye'de serbestleşme hareketleri dünyanın birçok ülkesinde yaşananlarla yakın dönemde ortaya çıkmıştır. Ülke ekonomisi için önemli etkileri olan haberleşme, ulaşım ve turizm gibi sektörlerde serbestleşme faaliyetleri 1980'li yıllarda başlatılmıştır. Özellikle turizmin gelişmesi, ulaşım endüstrisi ve havayolu sektörünün gelişmesi ile doğrudan bağlantılıdır. Bu dönemde havayolu sektörünün serbestleşmesi için atılan ilk adım 1983 yılında çıkarılan 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu'dur. Bu kanun, Türk sivil havacılığı için bir dönüm noktası olarak nitelendirilmektedir (Gerede, 2015, s. 169).

1983'e kadar sektörde Türk Hava Yolları'nın hakimiyeti söz konusuysen çıkarılan kanun sonrasında özel sektörün iç ve dış hat pazarına erişimi sağlanmış ve pazara giriş için işletmelerin önünde bir engel kalmamıştır (Gerede, 2011b, s. 506). Yine 1983 yılına kadar Türk sivil havacılığı faaliyetleri ICAO gibi uluslararası havacılık otoritelerinin düzenlemelerine uyum sağlanarak yürütülmüştür. Çünkü bu dönemde havayolu sektörünü düzenleyen ulusal boyutta kapsamlı bir çerçeve kanun bulunmamaktadır (Özsoy, 2010, s. 98).

1977 yılında kurulan Bursa Hava Yolları öncesinde İstanbul çevresinde genel havacılık uçuşları düzenleyen Hürkuş Hava Yolları'nın faaliyetleri HYDİİ tarafından

durdurulmuştur (Hürtürk ve Kline, 2009, s. 303). Hürkuş'un kuruluşuyla aynı yıl (1954) Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı olarak Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı kurulmuştur. Bu kurum 1987 yılında Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) adı altında günümüzdeki şeklini almıştır. 2005 yılında çıkarılan 5431 sayılı kanunla da finansal açıdan özerk bir yapıya kavuşmuştur. SHGM, dünyada hızla gelişen havayolu teknolojisinin getirdiği değişim ve yeniliklere karşı Türk sivil havacılığının korunması ve havacılıkla ilgili ülkeler arası ilişkilerin yürütülmesinden sorumludur (SHGM, 2009, s. 17).

Özetle, 1950'li yılların sonunda Türk sivil havacılığı, havaalanı yapımında, işletiminde ve hava seyrüsefer hizmetlerinin verilmesinde DHMİ'nin, havayolu sektörünün ulusal ve uluslararası boyutta düzenlenmesinde ise SHGM'nin yetki alanındadır. THY ise havayolu yolcu ve yük taşımacılığında sorumludur. Havacılık faaliyetlerinin üç ayaklı bir hale getirilerek günümüzdeki yapısına kavuşması 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun çıkarılmasından önce önemli bir gelişme olarak görülebilir.

Bu dönemde yeni kurulacak tüm havayollarının yetkilendirilmesinden sorumlu kuruluş SHGM'dir. Ancak Türk Hava Yolları'nın onayı olmadan herhangi bir taşıyıcıya sertifika verilmemektedir (Hürtürk, 2016, s. 64). THY'nin tarifeli havacılıktaki rekabet karşısı tekel tutumu, İstanbul-Bursa, İzmir-Aydın ve İzmir-Milas arasında hizmet veren Hürkuş Hava Yolları gibi küçük taşıyıcıların faaliyetlerini durdurmasına neden olmuştur (Hürkuş, 2021, s. 388).

THY'nin 1956 yılı itibariyle faaliyetlerine iç ve dış hatlarda uçuş yapmaya yetkili tek havayolu olarak başlaması "bayrak taşıyıcı" sorumluluğunun bu kuruma yüklendiğini göstermektedir. İkinci Dünya Savaşı sonrasında HYDİİ tarafından satın alınarak sivil hava taşımacılığında kullanılan Douglas DC-3 tipi uçaklar THY'nin envanterine geçmiştir. Kurumun personelinin transferinde de havaalanı yönetimi ile ilgili olanların DHMİ'ye, havayolu yönetimi ile ilgili olanların THY'ye geçişi sağlanmıştır (Nergiz, 2022, s. 32). Ancak eski savaş uçaklarının bakım gerekliliklerinin hem teknolojik yetersizlikler hem de teknik niteliği yüksek personel yetersizliği nedeniyle yerine getirilememesi sonucunda faaliyetlerin sürdürülememesi riski ortaya çıkmıştır. Bu dönemde Türk sivil havacılığını yakından takip eden ve havacılıkta gelişmiş olan ABD

(Pan Am üzerinden) ve İngiltere (BOAC üzerinden) filo yenileme ve bakım işlemleri için THY'den hisse almak istemiştir. BOAC ve Pan Am arasında THY'ye uçak satışı ve işletme hissesinden pay alınması konusunda rekabet yaratan THY yetkilileri bu süreç sonunda British Overseas Airways Corporation (BOAC)'a THY hisselerinin %6,5'ini satmış ve karşılığında sağlanan finansmanla beş adet İngiliz Viscount marka uçak satın almıştır. Ayrıca THY Yönetim Kurulu'na bir BOAC yetkilisinin üye olarak katılmasına onay verilmiştir (Nergiz, 2020, s. 245-259).

1972 yılında THY yetkilileri, ilgili resmi kurumlar ve akademisyenler tarafından kurulan Uçak Yapım ve Onarım Özel İhtisas Komisyonu THY'nin iç hatlardaki yoğunluğunu azaltmaya yönelik bazı kararlar almıştır. En önemli karar THY'ye bağlı bir DM havayolu kurarak bu işletmenin iç hatlarda faaliyet göstermesini sağlamaktır. Buradaki amaç uluslararası uçuşlarda THY'ye besleyici olarak katkı sağlayacak yardımcı bir havayolu kurulmasıdır. Böylece THY'nin ağırlıklı olarak uluslararası pazarlara odaklanması sağlanacaktır. Ancak bu havayolunun kuruluşu daha sonraki yıllara bırakılmıştır (Hürtürk, 2016, s. 64).

Bayrak taşıyıcı havayollarının hükümet politikaları çerçevesinde kullanılmasına ve yönlendirilmesine örnek olarak THY'nin olumsuz ekonomik koşullarına rağmen 1974 yılında yarı yarıya ortak olarak kurulmasını sağladığı Kıbrıs Türk Hava Yolları verilebilir. Bu işletmenin kuruluş amacı Kıbrıs Barış Harekâtı sonrasında kurulan Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti vatandaşlarına havayolu hizmetinin ulaştırılmasıdır. Ancak devlet politikasına paralel olarak faaliyetleri şekillendirilen THY için bu adımın sonraki yıllarda olumsuz sonuçları olmuştur (Yalçınkaya, 2020, s. 92).

1970'lerin sonunda BOAC ile olan ortaklığın bitmesi ve Bursa Hava Yolları'na İstanbul-Bursa hattında uçuş izni verilmesi ile gelişen koşullar, yetkili devlet kurumlarının THY'nin ne tür bir işletme olduğu konusundaki kararsızlığını göstermektedir. Ancak dönemin THY yönetim kurulu kararlarında, işletmenin kamu hedeflerini sağlamaya yönelik önemli bir aktör olduğuna dair ifadeler bulunmaktadır. Bu dönemde havayolunun neredeyse tamamı kamu sahipliğine geçmiştir ve 1990 yılına kadar yabancı işletmelerin THY hissesi alması mümkün olmamıştır. Bu durum 90'lı

yıllara kadar “Anonim Ortaklık” yapısının sembolik bir anlam taşıdığını göstermektedir (Nergiz, 2008, s. 230-231).

1982 yılında Türk sivil havacılığının serbestleşmesi ve liberalleşmesine işaret eden bir süreç yaşanmıştır. Avrupa’da yaşayan Türk vatandaşlarının Türkiye’ye geliş gidişlerinde THY’nin yetersiz kalması ve havayolu sektörüne girmek isteyen girişimci sayısının artması sonucunda Ulaştırma Bakanlığı, Büyük Havayolu Projesi adı altında bir proje başlatmıştır. Buna göre iç hat ve dış hat taleplerin karşılanabilmesi için özel sektör ortaklığı ile bir havayolu kurulacaktır. Bu işletmenin payı %10 ile 20 arasında THY, %10 halk ve %70 ile 80 ortak olmak isteyen özel sektör girişimcileri arasında paylaştırılacaktır. Kurulacak olan havayolunun dış hatlarda işçi ve charter uçuşları yanı sıra kargo taşımacılığı yapması, iç hatlarda ise İstanbul, Ankara, İzmir ve Adana dışındaki şehirlere hizmet vermesi planlanmıştır. İşletme gelirleri ile uçak sayısı artırılarak uçuş ağı genişletilecektir. Ancak projeye yönelik protokol ilgili taraflar arasında imzalanmasına rağmen sonraki süreçte proje hayata geçirilememiştir (Hürtürk, 2016, s. 66)

Türk Sivil Havacılık Kanunu’nun çıkarılmasından bir yıl sonra yürürlüğe giren SHY-6A Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği’nde iç ve dış hat pazarına girerek tarifeli ve tarifesiz ticari hava taşımacılığı yapmak isteyen kamu kuruluşlarının yanı sıra özel sektör gerçek ve tüzel kişilerine ait işletmelerin hangi koşullara göre onay alabileceğine dair detaylar belirtilmiştir. Bu yönetmeliğin dayanağı 2920 Sayılı Kanun’un ilgili maddeleri ve SHGM’nin teşkilat yapısını belirleyen 2005 tarihli kanundur (Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği (SHY-6A), 2013).

2920 Sayılı Kanun yürürlüğe girdikten sonra işletme ruhsatı alan ilk havayolu NESU Hava Yolları’dır. Ön izin sürecindeki ilk taşıyıcılar ise Sönmez Hava Yolları (iç ve dış hat taşımacılık için), YAKA hava taksi taşımacılığı işletmesi ve ESKA İnşaat Grubu (kargo ve yük taşımacılığı için)’dur. 1984 yılında yürürlüğe giren SHY-6A Yönetmeliği’nin 32. ve 33. maddelerinde belirtilen kısıtlamalar THY’nin tekel konumunun üstü kapalı bir şekilde korunmasına yol açmıştır. Bu maddeler nedeniyle, sektöre yeni giren işletmeler iç hatlarda tarifeli uçuşlara değil daha çok dış hatlarda charter, kargo ve işçi taşımacılığına odaklanmıştır. Ancak çoğunlukla o dönemin doğu bloğu ülkelerinden satın alınan uçakların yaşlı ve sayıca yetersiz olması herhangi bir arıza

durumunda seferin iptaline ve yolcuların uzun süre havaalanlarında bekletilmesine neden olmaktadır. Bu durumun ülke turizmine olan olumsuz etkisini gidermek için SHY-6A'da değişiklik yapılarak koltuk kapasitesi ellinin altında ve üstünde olan uçak sayısının en az iki olması zorunluluğu getirilmiştir. Bu dönemde çoğunluğu yabancı pilotlardan oluşan sektörde faaliyet gösterecek havayollarının uçuş ekiplerinin en az yarısının Türk uyruklu olması da diğer bir gerekliliktir (Hürtürk, 2016, s. 68-69).

Türkiye'de 1980'li yıllar hükümetin etkisiyle çeşitli sektörlerde liberal adımların atıldığı bir dönemdir. Dünyadaki genel akımın yakalanması için sivil havacılık sektöründe de atılan liberalleşme adımlarından bir diğeri THY'nin özel sektör stratejilerine uygun ve ticari anlayışla yönetilen bir işletme haline getirilmesidir. Bu sayede geçmişten beri var olan kamu kurum kültürünün ve askeri yönetim kadrolarının değiştirilmesi amaçlanmıştır. 1984 yılında düzenlenen Ekonomik İşler Yüksek Koordinasyon Kurulu toplantısında alınan kararlar Türk sivil havacılığının ve THY'nin liberalleştirilmesi için atılan adımlara örnek olarak verilebilir. Bu toplantıda THY'nin Sovyetler Birliği'ne ve Uzak Doğu'ya uçuşu için gerekli filo geliştirmelerinin yapılması, Körfez ülkelerine halihazırda yapılan seferlerin artırılması, Japon Hava Yolları (JAL)'nın Türkiye'ye uçuşunu sağlamak için işbirliğine gidilmesi ve THY'nin 1985 yılında halka arzı için gerekli hazırlığın yapılmasına yönelik kararlar alınmıştır (Nergiz, 2008, s. 266-267).

Söz konusu kararlardan anlaşıldığı üzere THY halka arz yoluyla özelleştirilmek istenmektedir. Ayrıca Türkiye ile diğer ülkeler arasında yapılacak yeni İHU anlaşmaları ile Türk iç ve dış hatlarında rekabet koşullarının geliştirilmesi amaçlanmıştır.

Türkiye'de havayollarının sahip olduğu uçaklar (1985 itibarıyla 41 uçak) havaalanlarının teknik ve altyapı bakımından yetersiz olması nedeniyle birkaç büyük havaalanı dışında hiçbir meydana inmemektedir. 1986 yılında bu soruna çözüm olarak Ulaştırma Bakanlığı ve Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı arasında bir protokol imzalanmıştır. Buna göre askeri havaalanlarında uygun görülen bir alan sivil hava araçlarının kullanımına tahsis edilmiştir. Bu adım bölgesel hava taşımacılığının gelişmesi açısından da önemlidir (Hürtürk, 2016, s. 69).

80'li yılların sonunda İstanbul-Ankara arasındaki havayolu pazarının geliştirilmesi için ülkede mevcut bazı havayollarının belirli paylarla katılım sağladığı birtakım projeler yapılmıştır. Söz konusu dönemde Türkiye'nin kişi başına düşen harcanabilir geliri az olduğu için iç hat taşımacılığını canlandırmak adına bilet fiyatları devlet müdahalesiyle düşük tutulmaktadır. Bu politika nedeniyle havayollarının iç hatlarda ettiği zararı sübvansiyon etmek adına dış hat uçuşlarındaki bilet fiyatları dengeyi sağlayacak şekilde yüksek tutulmuştur. Gelir dengesini sağlamak amacıyla yapılan bu çapraz sübvansiyona liberalleşme sürecindeki Avrupa Birliği ülkelerinde ve Çin'de de rastlanmaktadır. Ancak bu durum devlet desteği alan büyük havayolları için olumlu sonuçlar doğururken özel sektör sahipliğindeki küçük taşıyıcılar için dezavantaj yaratmaktadır. İstanbul-Ankara arası trafiği canlandırmak için yapılan projelerde bu pazarda üstünlük zamanla çapraz sübvansiyondan karlı çıkan THY'ye geçmiştir (Yalçınkaya, 2019, s. 101).

Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun çıktığı dönem sonrasında özel sektör eliyle kurulan havayolları arasında THY ile iç ve dış hatlarda rekabet edebilen ve pazarda en uzun süre varlık gösteren tek havayolu taşıyıcısı olan İstanbul Hava Yolları, 1989-2000 yılları arasında faaliyet göstermiştir. 1992 yılına kadar sektördeki havayolu sayısının arttığı görülmektedir. Bu dönemde kurulan taşıyıcıların kısa sürede piyasadan çekilmelerinin bazı yapısal ve finansal nedenleri vardır. Türkiye'nin coğrafi konumu gereği mevsimsel talep dalgalanmalarına açık olması, havayollarının düşük kar marjları ile çalışması, havayolu sektöründe bilgi ve tecrübe sahibi personel yetersizliği, bakım-onarım ve altyapı kolaylıklarının yetersizliği, pazara giren havayolu yönetimlerinin sektörle ilgili deneyimsiz olması, havaalanı ücret ve vergilerinin yüksek olması, yetersiz devlet desteği, yeni giren havayollarının işletim maliyetlerinin yüksek olması, tarifeler belirlenirken THY lehine kararların alınması ve sektöre getirilen bazı yasal kısıtlamalar bu nedenlerdendir (Özsoy, 2010, s. 99-100).

Türk Sivil Havacılığı Kanunu 31. maddede “Türkiye Cumhuriyeti ülkesi içinde, iki nokta arasında havayolu ile ticari amaçla yolcu, posta ve yük taşımaları Türk hava araçları ile yapılır.” şeklindeki ifade ile kabotaj hakkının geçerli olmadığı belirtilmiştir (Türk Sivil Havacılık Kanunu, 1983). Açıkça belirtilen bu düzenlemeye rağmen 1989 yılında Türk Hava Kurumu tarafından bölgesel havacılığı geliştirmek adına kurulan Türk Hava Taşımacılığı Anonim Şirketi (THT A.Ş.)'nin hissedarları arasında SAS Havayolları

(USAŞ'ın özelleştirilmesinde, işletmenin sahip olduğu %1'lik hisseyi de devralarak) da bulunmaktadır. Bu taşıyıcının kurulması için hava taksi işletmesi olarak işletme ruhsatı alması gerekmektedir. Bu ruhsat, kanundaki kabotaj hükmüne rağmen yetkili kuruluş tarafından verilmiştir (Hürtürk, 2016, s. 69). Söz konusu örnek Türk sivil havacılığının günümüzdeki haline hangi çelişkili kararlar sonrasında geldiğini göstermesi açısından önemlidir.

1989 yılında ortaklık yoluyla kurulan diğer bir havayolu Sun Express'tir. Bu taşıyıcı, THY ve Lufthansa'nın eşit pay sahibi olması ile Avrupa ülkeleri ve Türkiye arasındaki turizmin beslenmesi için yolcu taşınması amacıyla kurulmuştur. Günümüzde ortaklık yapısı %50 THY, %40 Lufthansa AG ve %10 diğer paydaşlar şeklindedir (Türk Hava Yolları [THY], 2023). Türkiye'de 1983-2022 yılları arasında kurulan havayolları EK 1'de gösterilmektedir.

EK 1'e bakıldığında 11 havayolunun hala faaliyetini sürdürdüğü görülmektedir. THY ve THY Cargo da dahil edildiğinde bu sayı 13'e çıkmaktadır. 1983 yılında çıkarılan serbestleşme kanunu sonrasında Türk havayolu sektörüne çok sayıda taşıyıcı girmiş ancak bunların çoğu kısa süre sonra faaliyetlerine son vermiştir. Bu durum THY'nin hükümet tarafından bayrak taşıyıcı olarak desteklenmesi, özel sektör sahipliğindeki taşıyıcıların bu destekten yeteri kadar yararlanamaması, talep yetersizliği, finansal sorunlar, yönetim yetersizliği ve yasal düzenlemelere uygunsuzluktan kaynaklanmaktadır.

Sivil Havacılık Kanunu'ndan bir yıl sonra yürürlüğe giren SHY-6A Yönetmeliği'nde pazara giriş, fiyat ve kapasite ile ilgili düzenlemelere bakıldığında sektöre giriş yapmak isteyen işletmelerin sahip olması gereken uçak sayısı (tarifeli ve tarifersiz olarak yolcu ve yük taşıyacak olan yüz ve daha fazla koltuk kapasiteli uçağa sahip işletmeler için en az beş uçak) ve ödenmiş sermaye miktarı gibi bazı koşulların olduğu görülmektedir (Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği (SHY-6A), 2013). Söz konusu düzenleme 1983 yılı öncesindeki dönemlere göre sektöre girişi kolaylaştırır da hala belirli kısıtlamaların olduğunu söylemek mümkündür.

Türk sivil havacılığında rekabet eşitsizliği yaratan kararların yönetmelik veya kanun gibi somut bir yasal düzenlemeye dayandırılmadan alındığı örneklerle de

rastlanmaktadır. 12.01.1996 tarihli SHGM kararına göre özel sektör sahipliğindeki havayollarından yeterli uçak sayısına sahip olan ve ödenmiş sermaye koşulunu yerine getirenler sadece aşağıdaki şartları sağlamaları halinde iç hatlarda hizmet verebilecektir (Hassu, 2004; İzer, 2002, s. 121).

1. Bir hatta yaz sezonunda faaliyet gösteriliyorsa aynı hatta kış sezonunda da faaliyetler sürdürülmelidir.
2. Yaz-kış uçuş kuralına uymayan taşıyıcıların art arda iki tarife döneminde iç hat tarifeli sefer yapmasına izin verilmemektedir.
3. Özel sektör havayolu işletmeleri;
 - a. THY'nin sefer düzenlemediği iç hatlarda,
 - b. THY'nin sefer düzenlediği iç hatlarda seferin olmadığı günlerde,
 - c. Seferin olduğu günlerde THY tarafından yolcu talebine yeterli kapasitenin sunulmadığı koşullarda iç hatlarda tarifeli sefer düzenleyebilirler.
4. Büyük illerdeki (İstanbul, Ankara, İzmir, Antalya, Dalaman, Adana, Trabzon) havaalanlarından iç hat seferi düzenleyen havayolları, hava taşımacılığı hizmetine yeteri kadar erişemeyen Doğu ve Güneydoğu Bölgelerinden en az bir havaalanına da sefer düzenlemelidir.

1996 yılında alınan serbestleşme mantığı ile çelişen bu “yeniden düzenleme” kararları Brezilya’da 2003 yılında yaşanan pazara giriş ve kapasiteyi kontrol etmeye odaklı yeniden düzenleme kararları ile benzerlik göstermektedir. Brezilya’da alınan kararların temel amacı da serbestleşme sonrası yoğun rekabet yaşanan iç hatlarda ulusal taşıyıcıların korunmasıdır (Bettini ve Oliveira, 2008, s. 291).

Yaşanan hükümet değişimi sonrasında 2003 yılında THY’nin özelleştirilmesi, 1996 düzenlemelerinin kaldırılması, iç hatlarda bilet fiyatlarının üzerindeki deprem, özel tüketim vergilerinin ve DHMİ ücretlerinin kaldırılması ile sektörün hızlı bir şekilde büyüdüğü görülmektedir. İstanbul kalkışlı uçuş yapan havayolu sayısının artması rekabetin gelişmesini sağlamıştır. Bu dönemde özel havayollarının iç hatlara girmesi daha önce neredeyse pazarın tamamına sahip olan THY’nin pazar payının %62’ye kadar

düşmesine neden olmuştur. Pazar payı düşmesine rağmen THY'nin yolcu sayısı yaklaşık iki katına çıkmıştır (Yalçınkaya, 2019, s. 432).

Rekabetin yoğunlaşması sonucunda bilet fiyatlarının düşmesi hava taşımacılığına olan talebi artırmıştır. 2003 yılında 9.1 milyon olan iç hat yolcu sayısı 2014 yılında 85 milyona ulaşmıştır (Battal ve Kiracı, 2015, s. 5). Bu sayı 2018 yılında rekor seviyeye (yaklaşık 113 milyon iç hat yolcusu) ulaştıktan sonra 2022 yılında 78,6 milyon seviyesinde gerçekleşmiştir (DHMİ, 2023). 2020 yılında yaşanan pandemi yolcu sayılarının azalmasına neden olmuştur.

THY'nin 1990 yılındaki ilk özelleştirme denemesinin istenilen sonucu vermemesi sonrasında kamuoyunun da konu hakkındaki hassasiyetine dikkat edilerek izlenen stratejiler sonucunda THY kademeli bir şekilde halka arz yoluyla özelleştirilmiş ve 2006 yılı itibarıyla işletme üzerindeki kamu payı %49,12'ye düşmüştür. Payı az olmasına rağmen ana sözleşmesinde belirtilen kamunun “altın hisse payı” nedeniyle sermaye artırımını, birleşme ve devralmalar ve uçuş hattı kapatılması gibi stratejik bazı kararların alınmasında havayolu üzerinde devletin etkisi hala sürmektedir. THY, hisselerinin yarısından fazlası halka arz edilen tek Kamu İktisadi Teşebbüsü'dür (Türk, 2014, s. 92).

Sivil Havacılık Kanunu'nun 25. maddesinde Türkiye'de faaliyete başlayacak havayollarının fiyat tarifelerinin belirlenme esasları açıklanmıştır.

Ruhsat sahibi, ücret tarifeleri ile birlikte uygulama tarihini ticari, mali ve ekonomik koşullara uygun olarak belirler ve yürürlüğe koymadan üç gün önce üçüncü kişilere duyurur. Uçuş tarifeleri, ruhsat sahibi tarafından belirlenir ve Ulaştırma Bakanlığınca onaylandıktan yedi gün sonra yürürlüğe girer (Köksal, 2018, s. 223).

Söz konusu madde Türkiye Cumhuriyeti tescilli uçakları işletecek olan ulusal taşıyıcılar için belirleyicidir. Bu maddede ulusal havacılıkta fiyat tarifesinin nasıl belirleneceği açıklanarak ilgili taşıyıcılar için bir sınırlama getirilmiştir. Piyasa koşullarına göre fiyat tarifesinin havayolları tarafından belirlenmesi serbest bir nitelik taşıırken tarifenin bakanlık tarafından onay aldıktan yedi gün sonra yürürlüğe girmesi daha kısıtlı bir belirleme yönteminin ifadesidir.

Türkiye ve diğer ülkeler arasındaki hava taşımacılığının nasıl yapılacağı ile ilgili düzenlemeler iki taraf ülke arasında yapılan ikili hava ulaştırma anlaşmaları ile

belirlenmektedir. Bu anlaşmalarda belirlenen fiyat, kapasite ve pazara giriş düzenlemeleri 2920 Sayılı Kanun'da ulusal taşıyıcılar için belirlenen düzenlemelerden farklıdır. Örneğin uluslararası bir pazarda fiyatın belirlenme şekli ile ilgili bir düzenleme Türkiye-ABD arasındaki İHU anlaşmasının 12. maddesinde bulunmaktadır. Buna göre “Her bir Akit taraf hava taşımacılığı ücretlerinin, piyasadaki ticari göstergeler esas alınarak, tayin edilen havayolu işletmeleri tarafından belirlenmesine izin verecektir (Bal, 2019, s. 547)”.

Geniş çerçeveden bakıldığında cumhuriyetin başından itibaren Türk sivil havacılığında atılan adımların Çin sivil havacılığının liberalleşme sürecindekilere benzediği söylenebilir. Özellikle bu benzerlik liberalleşmeye yönelik kanunlar çıkarılmadan önce havayolu sektörünün yapısal olarak sürece hazır hale getirilmesinin devlet eliyle yapılmasında kendini göstermektedir. İki ülkede de sivil havacılık devlet kontrolünde liberalleşmiştir ve bayrak taşıyıcı havayolları üzerinde devlet kontrolünün her zaman belirli ölçüde sürdürülmesi ihtiyacı duyulmuştur. Buradaki amaç, büyük ulusal taşıyıcıların yabancı havayollarının oluşturacağı yoğun rekabet ortamında ezilmemesini sağlamaktır.

2.5. Serbestleşme Sonrasında Havaalanlarının Durumu

Bu bölümde serbestleşme sonrasında havaalanlarında yaşanan gelişmeler dünyada havaalanlarının genel durumu ve Türkiye’de havaalanlarının durumu şeklinde iki başlık altında açıklanmıştır.

2.5.1. Dünyada havaalanlarının genel durumu

Havaalanlarının geleneksel anlamda temel kullanıcıları havayollarıdır. Bu ilişki, iki sektörün de yaşanan değişimlerden karşılıklı olarak etkilenmesini kaçınılmaz kılmaktadır. Dünya genelinde farklı zaman dilimlerinde görülen havayolu liberalleşmesi ilgili ülke havaalanlarının da ortaya çıkan rekabet koşullarında kendini konumlandırmasını gerektirmektedir.

Havayolları arasında rekabetin olmadığı serbestleşme öncesi dönemde havaalanları açısından da rekabet etmeye yönelik herhangi bir teşvik bulunmamaktadır. Havaalanlarının maliyetlerini azaltmasına ve rekabet etmesine yönelik baskının

havayollarından gelmesi gerekmektedir. Ancak havaalanı maliyetlerini doğrudan bilet fiyatına aktaran havayolları arasında rekabetin olmaması bu maliyet aktarım sisteminin değişimi için bir tetikleyici olarak görülmemektedir (Barrett, 2000, s. 13-14). Bu durum liberalleşme ile zamanla değişmeye başlamıştır.

Liberal uygulamalarla yoğunlaşan havayolu rekabeti ile artan yolcu ve uçak trafiği havaalanı altyapısının yetersiz kalmasına neden olmuştur. Avrupa, Asya ve Amerika havaalanlarında gecikme ve iptaller bunun en önemli kanıtıdır. Havaalanlarındaki yoğunluğu gidermek için seyrüsefer, pist ve terminal altyapısına ciddi yatırım yapmak gerekmiştir.

Zirve saatlerin havaalanı slotları için en çok tercih edilen zaman dilimi olması havaalanı kapasitesinin özellikle bu saatlerde yetersiz kalması sonucunu doğurmuştur. Kapasite yetersizliğinin giderilmesi için havaalanı altyapısının genişletilmesi, başka bölgelere yeni havaalanı inşa edilmesi veya mevcut kapasitenin daha verimli kullanılmasına yönelik teknolojik yatırımlara ihtiyaç duyulmuştur. Bazı havaalanlarının niteliğinin değiştirilerek sivil hava taşımacılığı sistemine katılması da bu çözümlerden biridir. Buna yönelik olarak dünyanın farklı bölgelerinde askeri amaçla kullanılan havaalanlarının sivil hava taşımacılığı amaçlı kullanılmaya başlandığı, bazı havaalanlarında ise yeni pist ve terminallerin yapıldığı görülmüştür. Özellikle Avrupa’da söz konusu havaalanı gelişimi 10-15 yıllık bir süreçte gerçekleşmiştir (Behnen, 2004, s. 277).

Havayollarının liberalleşmesi, havaalanlarının önce ticarileşmesi ve sonrasında daha verimli ve etkin işletmeler haline gelmesi için özelleştirilmesi sürecini de beraberinde getirmiştir (Şengür, 2017, s. 753-754). Havaalanlarının konumuna ve süreçlerin uzunluğuna dayalı hizmet farklılaşması her havaalanında farklı çıktılarla karşılaşılmaya neden olmaktadır. Özelleştirme ile sahiplik yapıları değişen havaalanlarındaki hizmet süreçleri de farklılaşmaktadır (Behnen, 2004, s. 278). Foster (1984, s. 19-20), havaalanlarının özelleştirilerek rekabete açık hale getirilmesine karşı çıkmaktadır. Sebep olarak havaalanlarının, havayolu bilet fiyatlarının belirlenmesinde oldukça küçük bir payı olduğunu belirtmiştir.

Havaalanları arasında rekabetin olabileceğine dair Foster (1984)'ın çalışmasına karşı çıkan bazı araştırmalar mevcuttur (Barrett, 1984; 2000; Starkie ve Thompson, 1985). Bu araştırmalara göre havaalanı ücretinin havayollarının maliyetlerinde önemli bir paya sahip olmadığı görüşü uluslararası trafiğin toplandığı ve dağıtıldığı büyük havaalanlarında geçerli olabilir. Ancak ikincil ve bölgesel havaalanlarında bu durum tam tersidir. Costa, Lohmann ve Oliveira (2010 s. 10)'da iş amaçlı ve tatil amaçlı yolcu trafiğini çekme potansiyeli olan havaalanlarının özelleştirilmesinin havaalanı yoğunlaşmasını önleyebileceğini ve rekabeti artıracığını belirtmektedir.

DM taşıyıcıların piyasaya girmesi, yukarıda belirtilen kapasite yetersizliğinin temel nedeninin yolcu talebindeki artış olmasına yol açmıştır. Nitelik, sahiplik ve yönetim açısından değişen havaalanlarında 1990 yılı itibariyle ortaya çıkan durum Şekil 2.6'da gösterilmektedir.



Şekil 2.6. 1990 yılı sonrasında havaalanlarında yaşanan gelişmeler (Bolat ve Durmaz, 2020)

Şekilde görüldüğü gibi 1990-2000 yılları arasında havaalanlarında ticari gelirlerin ve kapasitenin artırılmasına yönelik tasarımların yapıldığı ve hedef müşteri olarak DM taşıyıcılara hitap edildiği bir dönüşüm yaşanmıştır. 2000'lerden itibaren ise havacılık dışı gelirlerin daha ön planda olduğu ve büyük aktarma merkezi konumunda olan havaalanları ortaya çıkmıştır.

Yolcuların havaalanları için önemli bir gelir kaynağı olduğunun benimsenmesi havaalanı yönetimlerinin farklı kriterlere göre yolcu memnuniyetini belirleme ve artırma ihtiyacı duymalarına neden olmuştur. Yolcuların havaalanı seçiminde etkili olan birçok kriter vardır. Bunlar; havaalanına erişim süresi ve uçuş sıklığı (Başar ve Bhat, 2004, s. 902; Pels, Nijkamp ve Rietveld, 2003, s. 79), bilet fiyatlarındaki farklılıklar (Cohas, Belobaba ve Simpson, 1995, s. 44-45; Pels, Nijkamp ve Rietveld, 2000), havayolu kullanım amaçları (Hess ve Polak, 2005, s. 59), birlikte seyahat edilen kişi sayısı, müşteri deneyimleri (Windle ve Dresner, 1995, s. 336), uçuş süresi (Luken ve Garrow, 2011, s. 30), uçak tipleri (Innes ve Doucet, 1990, s. 507), sosyo-ekonomik özellikler ve havaalanı erişim ağının genişliğidir (Reynolds-Feighan ve McLay, 2006, s. 322).

Zamanla rekabetçi bir sektör oluşturan havaalanları kullan ya da kaybet anlayışı ile ücretlerini belirlerken altyapısını kullanan havayolu sayısını artırmak için yeni kullanıcılara çeşitli indirimler yapmaktadır. Bu havaalanlarında sabit bir ücret düzenlemesi yerine havaalanı ve havayolu yönetimleri arasında yapılacak olan müzakereler ile havaalanı ücreti belirlenmektedir. Havaalanı karlılığı açısından bakıldığında ücretlerde %90 ve üstünde indirimle gidilmesinin geleneksel ücret belirleme yöntemlerine göre çok daha avantajlı olduğu görülmektedir. Bu sayede havaalanında faaliyet gösteren DM taşıyıcıların sayısı artmaktadır (Barrett, 2000, s. 25). Yapılan indirimin havaalanının toplam gelirinde bir azalma yaratabileceği ancak uzun vadede havaalanına yeni gelen havayollarının tutundurulmasını sağlayacağı değerlendirilmektedir. Bazı ülkelerin küçük havaalanlarında, liberalleşme sonrasında ulusal DM taşıyıcılardan ziyade charter ve yabancı DM taşıyıcı sayısının arttığı görülmüştür (Thompson, 2002, s. 284).

Liberalleşme sonrasında hızla yayılan DM iş modelini benimseyen havayolları için uygun slot bulabilecekleri, uygun ücretlere sahip, trafik yoğunluğu olmayan ikincil havaalanlarını kullanmak öncelikli hale gelmiştir. İkincil havaalanları da DM havayollarının aradığı niteliklere göre uygun olan işletme politikalarını izlemektedir. Bu durum sayısı hızla artan DM taşıyıcılar ve bu tür taşıyıcıları daha fazla çekmek isteyen havaalanları için iki taraflı kazanç ortamı yaratmaktadır. Ancak doğası gereği DM havayolları birden fazla ikincil havaalanında baskın olmak zorundayken havaalanları için

bu mümkün değildir. Bu nedenle baskın DM taşıyıcının pazardan çekildiği durumlarda kullanılan havaalanı büyük bir zarar riskiyle karşılaşmaktadır (Barbot, 2006, s. 197-198).

Büyük havayollarının hâkim konumda olduğu merkez havaalanları, pazara yeni giren, küçük havayolu işletmeleri için dezavantajlıdır. Noktadan noktaya doğrudan uçuş yapan bu taşıyıcılar havaalanı yönetimlerinin ücret üzerindeki gücünü kırmak için birkaç farklı noktadaki havaalanını kullanmaya çalışmışlardır. Önceden askeri amaçla kullanılan küçük havaalanları, pazarın değişmesi nedeniyle yolcu sayısı azalmış olan havaalanları ve bölgesel gelişim için havayollarını çekmeye çalışan havaalanları bu taşıyıcılar için uygun görülmektedir (Barrett, 2000, s. 17).

Büyük havayollarının genellikle merkez konumundaki havaalanlarında hakim olması, bunlardan bir ya da birkaçının iflası durumunda havaalanının büyük zarara uğraması riskini taşımaktadır (Doganis, 1992, s. 205). Ayrıca merkez havaalanlarında görülen pazar yoğunlaşması, yakın hava sahasında veya havaalanında yaşanabilecek olası bir kaza durumunda bu havaalanlarının trafiğinde sıkışmalara, gecikmelere ve iptallere neden olabilir (Costa vd., 2010, s. 3). Özellikle Türkiye'deki (İstanbul Havaalanı) ve Rusya'daki (Moskova Havaalanı) gibi merkezi ve büyük havaalanlarının ülkeye giriş-çıkış kapısı olarak yoğun kullanıldığı örneklerde bu olasılıklar göz önünde bulundurulmalıdır. AB ve ABD arasındaki Trans-Atlantik havacılıkta birden çok merkez havaalanından yürütülen topla-dağıt operasyonlarında ise olası bir kaza durumunun alternatif havaalanlarında problemler yaratacağı söylenebilir (Christidis, 2016, s. 113).

Havaalanı rekabeti arttıkça bu durumdan hem havayolları hem de yolcular ücretlerin düşmesinin yanı sıra diğer birçok yönden faydalanabilir. Yeni havaalanlarının devreye girmesi ile mevcut havaalanı yoğunluğunda azalma eğilimi görülmektedir. Ayrıca havaalanına ulaşım süreleri kısalmaktadır. Bir bölgede yeni bir havaalanı açılması çevredeki yerleşimlerin havaalanının sosyo-ekonomik getirilerinden etkilenmesi anlamına gelmektedir. Bölge halkı havaalanında ve havaalanı çevresinde istihdam edilmektedir. Ayrıca havaalanı çevresine kurulacak işletmeler bölge halkı için daha önceden mevcut olmayan ürün ve hizmetlerin teminini sağlayabilir. Havaalanı ile çevresindeki yerleşimler arasında ulaşımın sağlanması için demiryolu ve karayolu altyapısının geliştirilmesi ve birbirine entegre edilmesi önemlidir.

Taşıyıcılar açısından bakıldığında havaalanları arasındaki rekabet sonucunda daha fazla slotun kullanıma açılması söz konusu olabilir. Bu da havayollarının yerde kalış süresinin ve dolayısıyla maliyetlerinin azalmasını sağlayacaktır. Ayrıca havaalanı ücretlerinin düşmesi havayollarının bilet fiyatlarına da belirli oranda yansıtacaktır.

Liberalleşme ile havaalanları ve havayolları arasında kurulan iş birliklerinin günden güne arttığı görülmektedir. Bu tür işbirliklerinin iki taraf için de rekabet avantajı sağlayacağı söylenebilir (Albers, Koch ve Ruff, 2005, s. 58). Havaalanı ve havayolu işletmeleri seçtikleri iş modeline uygun şekilde karşılıklı iş birliklerine giderek kendi sektörlerindeki rekabette üstünlüğü ele geçirmeye çalışmaktadır.

Buraya kadar 1980 sonrası havaalanlarının genel durumuna değinilmiştir. Sonraki bölümde Türkiye özelinde havaalanlarının gelişimi ele alınmaktadır.

2.5.2. Türkiye’de havaalanlarının durumu

Türkiye’de 2023 yılı itibariyle sivil hava trafiğine açık 57 ve yapımı devam eden 1 olmak üzere toplam 58 havaalanı bulunmaktadır (DHMİ, 2023a). Şekil 2.7’deki haritada bu havaalanları gösterilmektedir.



Şekil 2.7. Türkiye'nin havaalanları (DHMİ, 2023a)

Türkiye, 2022 yılı verilerine göre toplam yolcu trafiği açısından Avrupa’da dördüncü, dünyada sekizinci sırada yer almıştır. Şekilde belirtilen havaalanlarından üçü yolcu trafiği bazında Avrupa’da ilk 11’de, dünyada ilk 50’de bulunmaktadır. İstanbul Havaalanı, yolcu trafiği açısından Avrupa’nın en yoğun havaalanı olmuştur (DHMİ, 2023b).

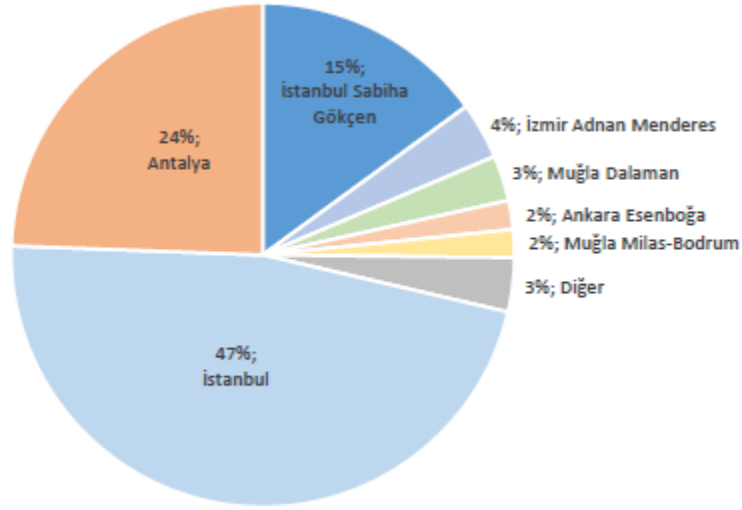
İstanbul, Türkiye tarafından İHU anlaşmalarında diğer taraf ülkelerin tayin edeceği havayollarının uçuşması için en çok belirlenen şehir konumundadır. Bu durum yukarıdaki verilerle de desteklenmektedir. Türkiye’nin 2014-2022 yılları arasındaki uçak trafik bilgileri Tablo 2.3’te gösterilmektedir.

Tablo 2.3. Türkiye’de 2014-2022 yılları arasında gerçekleşen uçak trafiği (DHMİ, 2023b)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Toplam Uçak Trafiği	1.345.954	1.456.673	1.452.995	1.500.457	1.544.169	1.556.417	853.750	1.204.618	1.488.626
İç Hat	754.259	832.958	886.228	909.332	892.405	839.894	572.994	738.352	786.150
Dış Hat	591.695	623.715	566.767	591.125	651.764	716.523	280.756	466.266	702.476

Tabloya göre Türkiye’nin 2014-2022 yılları arasındaki dış hat uçak trafiğinin 702476 olduğu ve COVID-19 öncesi seviyeyi neredeyse yakaladığı görülmektedir. Bu sayının 661109’u sivil ticari uçak trafiğidir (DHMİ, 2023a).

Dış hat trafiği Türkiye’nin yaptığı İHU anlaşmalarının liberallik derecesi ile doğrudan ilgilidir. DHMİ (2023b)’nin sektör raporuna göre Türkiye’de ticari hava taşımacılığı doygunluğa ulaşmamıştır ve yapılan tahminlerde 2040 yılında yolcu trafiğinin 400 milyonu aşması beklenmektedir. Şekil 2.8, 2022 yılında Türkiye’nin dış hat yolcu trafiği açısından en yoğun havaalanlarını göstermektedir.



Şekil 2.8. 2022 yılında dış hat yolcu trafiği açısından en yoğun havaalanları (DHMİ, 2023b)

Şekle göre Türkiye'nin dış hat yolcu trafiği açısından en yoğun ilk üç havaalanı %47 ile İstanbul Havaalanı, %24 ile Antalya Havaalanı ve %15 ile İstanbul Sabiha Gökçen Havaalanı'dır. İHU anlaşmalarının çoğunda karşı taraf ülkeye, İstanbul'a uçuş hakkı tanınması bu durumun nedenlerinden biridir.

Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun 34. maddesi ve 3348 sayılı Kanunun 9. Maddesi gereğince Türkiye'de havaalanları devlet veya kamu tüzel kişileri yanı sıra gerçek ve özel tüzel kişiler eliyle yapılabilmekte ve işletilmektedir. 1984 yılında Kamu İktisadi Teşebbüsü haline getirilen DHMİ'nin temel görevi ise havaalanlarının işletilmesi, yer hizmetlerinin yapılması, hava trafik kontrol hizmetlerinin sağlanması, seyrüsefer sistemlerinin kurulması ve işletilmesi ve bu faaliyetler ile ilgili diğer tesis ve kolaylıkların kurulması, işletilmesi ve modern havacılık seviyesinin yakalanmasıdır. DHMİ, 1990'lara kadar Türkiye'deki havaalanlarının tek işleticisi olmuştur. Bu dönemde dünyada yayılan havaalanı işletmeciliğinde özelleştirme uygulamaları neticesinde Türkiye'de de benzer adımlar atılmıştır. DHMİ'nin yanı sıra Türkiye'deki havaalanlarını işletme yetkisine sahip özel sektör işletmecileri Tablo 2.4'te gösterilmektedir (Şengür, 2021, s. 46-47).

Tablo 2.4. Türkiye’de DHMİ dışında havaalanı işletmeye yetkili kuruluşlar (Şengür, 2021’den yararlanılmıştır)

Havaalanı Adı	İşletmeci Adı
İstanbul Havaalanı	İGA Havalimanı İşletmesi A.Ş.
İstanbul Sabiha Gökçen Havaalanı	Havaalanı İşletme ve Havacılık Endüstrileri A.Ş.
Eskişehir Hasan Polatkan Havaalanı	Eskişehir Teknik Üniversitesi Rektörlüğü
İstanbul Hertz Havaalanı	Hertz Havacılık Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti.
Antalya Gazipaşa Havaalanı	TAV Gazipaşa Yatırım Yapım ve İşletme A.Ş.
İzmir Adnan Menderes Havaalanı	TAV Havaalanları
Milas Bodrum Havaalanı	TAV Havaalanları
Antalya Havaalanı	Fraport AG-TAV Ortaklığı
Zonguldak Çaycuma Havaalanı	Zonguldak Özel Sivil Havacılık Sanayi ve Ticaret A.Ş.
Zafer Havaalanı	İC İçtaş Zafer Uluslararası Havalimanı Yatırım ve İşl. A.Ş.
Aydın-Çıldır Havaalanı	Türk Hava Yolları
Etmesgut Havaalanı- Ankara	Türk Hava Kurumu
Selçuk Havaalanı- İzmir	
İnönü Havaalanı- Eskişehir	
Karain Havaalanı- Antalya	

Türkiye’nin en yoğun havaalanlarının işletimi tamamen veya kısmen özel sektör elinde bulunmaktadır. İHU anlaşmalarındaki ekonomik düzenlemeler yolcu ve uçak yoğunluğunu değiştireceği için bu işletmelerin anlaşmalardan etkilenmesi kaçınılmazdır. Liberalleşme sürecinin küreselmeye dönüşmesi sürecinde dünya havaalanlarında yaşanan ticarileşme boyutunun büyüklüğü Türkiye’deki havaalanlarında da yansımalarını göstermektedir.

Özetle, dünyada ticari havacılığın geçirdiği dönüşümü havayolu ve havaalanı bileşenleri şeklinde açıklamak İHU anlaşmalarının havaalanlarına olan etkisinin de en kısa temelini oluşturacaktır. 1978 yılına kadar gelen düzenleme döneminde havayolları kısıtlı koşullarda ağırlıklı olarak devletlerin çıkarları için kullanılmıştır. Bu dönemde

havaalanları da devlet kontrolündeki stratejik tesisler konumundadır. 1978 yılı itibariyle önce ABD’de ve ardından domino etkisiyle diğer ülkelerde yaşanan serbestleşme süreci kısa süre içerisinde havayollarının liberalleşmesine dönüşmüştür. Bu sürecin havaalanlarına etkisi yolcu ve uçak trafiğinin hızlı artışından kaynaklanan kapasite yetersizlikleri ve ticari bakış açısının doğması olmuştur. Devletlerin kapasite yetersizliklerini çözmeye noktasında finansal açıdan zorlanması ticarileşen havaalanlarının özel sektör eliyle işletilmesine giden süreci tetiklemiştir. Bu süreç doğrudan özel sektör sahipliği veya yönetimi şeklinde olmamış, önce kamuya bağlı ticari yönü olan kurumların ortaya çıkması ile aşamalı şekilde gerçekleşmiştir. Havayollarının çok uluslu yapılar haline almaya başlaması ve uluslararası iş birlikleri kurması küreselleşme sürecine girilmesine ve özelleştirme ile sahiplik ve yönetim yapıları değişen havaalanlarının da bu sürece dahil olmasına zemin hazırlamıştır.

Buradan anlaşılabacağı üzere havayollarını ilgilendiren tüm süreçler havaalanlarını da etkilemektedir. Türkiye de söz konusu süreçleri farklı zaman dilimlerinde yaşamış ancak her yeni gelişme paralelinde gereken adımları atmaya çalışmıştır.

2.6. Liberalleşme Önündeki Engeller

1978 yılındaki serbestleşmeye geline süreçte İkinci Dünya Savaşı sonrasında 52 ülke arasında imzalanan Şikago Sözleşmesi ile getirilen düzenlemeler etkili olmuştur. Hava taşımacılığı sektörünün ülkeler için stratejik ve ekonomik açıdan büyük öneme sahip olması, bu sektördeki işletmelerin sahiplik açısından diğer sektörlerdeki kadar esnek olmalarına izin verilmemesinin temel nedenidir (Chang ve Williams, 2001, s. 207).

Bu bölümde liberalleşmenin gelişmesi ve daha sorunsuz bir sürece evrilmesi önündeki engeller ele alınmaktadır.

2.6.1. Birleşme ve devralmalar

AB içerisinde başlayan liberalleşme süreci ile havayolları arasında rekabet artmıştır. Tam rekabet koşullarının yaratılması amaçlanarak başlatılan bu süreç AB Komisyonu tarafından rekabeti engelleyici faaliyetlerin önlenmesi için bazı adımların atılmasını zorunlu kılmıştır. Rekabet kuralları olarak bilinen bu adımlar sektörün

monopol bir yapıya evrilmesini ve bunun sonucunda müşterilerin havayolu hizmetine erişimde sorun yaşamasını önlemek için atılmıştır. Ayrıca monopolleşmeye bağlı olarak oluşabilecek emniyet seviyesinin azalması, gecikme ve iptallerin artması gibi olumsuzlukları da engellemek için bu kurallar gerekli görülmüştür (Button ve McDougall, 2006, s. 240). Rekabet kuralları; kartelleşme ve sınırlayıcı anlaşmalarının yanı sıra monopolleşmeyi, birleşmeleri ve havayollarına yapılan devlet desteklerini düzenlemektedir (Doganis, 2002, s. 67).

Rekabet kurallarına aykırı girişimlerin soruşturulması Avrupa Adalet Divanı'nın yetkisindedir. Bu kurum birleşme ve devralmalar sonucunda bir pazarda monopolleşmeye bağlı olarak yeni taşıyıcıların pazara girememesi gibi durumlarda yetkilerini kullanmaktadır. Bazı kararlar yapılan anlaşmaların durdurulması lehine alınırken bazıları da yapılan anlaşmaların belirli koşullar sağlandığında geçerliliğinin kabul edilmesi şeklinde olmaktadır. Alınan kararların bağlayıcı olması için taraflardan birinin AB üyesi olması yeterlidir. Buna örnek olarak American Airlines-British Airways, Lufthansa-SAS-United Airlines, Air France-KLM havayolları arasındaki birleşme ve iş birlikleri ile ilgili alınan kararlar gösterilebilir. Adalet Divanı'nın aldığı kararlarda Roma Anlaşması'ndaki rekabetle ilgili maddeler önemli bir kaynaktır (Doganis, 2006, s. 48-49).

Rekabet engelleyici uygulamaların birleşme ve devralma ile ilgili girişimlerde görülmesi, havayolu sektörünün oligopolleşme eğilimini açıkça göstermektedir. Liberalleşme ile gelinen süreçte bu eğilimi kanıtlayan çok sayıda örneğe rastlanmaktadır.

2.6.2. Devletlerin havayollarına ve havaalanlarına destekleri

Havacılığın temelinde uluslararası bir niteliğin olması ülkeler için stratejik öneme sahip bu endüstride faaliyet gösteren havayollarının ve havaalanlarının devletler tarafından diğer rakipleri karşısında çeşitli şekillerde desteklenmesine neden olmaktadır. Destekler, havayolları için çapraz sübvansiyon, emeklilik fonlarının kullanılma izni, havaalanı ücretleri gibi girdi fiyatlarının düşürülmesi, doğrudan finansal yardım, uygun faizli ve vadeli kredi (Forsyth ve Guiomard, 2019, s. 48), slot tahsisi (Hou, Wang ve Yang, 2021) şeklinde gerçekleşirken, havaalanları açısından sermaye ve işletim maliyetlerinin çeşitli fonlarla karşılanması (Gaudry, 2001, s. 38) şeklinde olmaktadır.

Ayrıca uygulanan vergilerde indirimle gidilmesi de bu desteklerdendir. Bölgesel ve küçük havaalanlarına sağlanan doğrudan finansman da bu kapsamdadır (Wu vd., 2023).

COVID-19 salgını döneminde devletler, durma noktasına gelen ticari havacılık endüstrisinde salgının olumsuz etkilerinin daha derin yaşanmaması için özellikle havayollarına doğrudan finansal destek, uzun dönemli ve düşük faizli kredi ve vergi indirimi ve erteleme şeklinde destekler sağlamışlardır (Serrano ve Kazda, 2020, s. 1). Bu desteklerden bazıları salgın atlatıldıktan sonra geri ödemeleri başlamak üzere planlanmıştır. Bu durum, sonraki dönemde havayollarının fazladan finansal yük altına gireceğini göstermektedir.

Salgın döneminde özellikle kargo uçuşlarının artarak sürdüğü havaalanlarının faaliyetlerini havayolları gibi tamamen durdurması mümkün olmamıştır. Bir yandan gelirleri önemli ölçüde düşen havaalanları diğer yandan sabit maliyetlerini karşılamayı sürdürmek zorunda kalmıştır. Bu nedenle devletlerin, özelleştirme modeline göre belirlenen ve havaalanı yönetimleri tarafından devlete yapılması gereken ödemelerin ertelenmesi şeklinde desteklerle havaalanlarını işler halde tutması çözümü ortaya atılmıştır (Villard, 2020).

Yukarıdaki açıklamalardan anlaşılacağı üzere havacılık endüstrisinin bileşenleri her ne kadar yönünü özelleşmeye dönmüş olsa da gerektiğinde devletlerin desteğine ihtiyaç duymaktadır. Ayrıca gittikçe liberalleşen bir piyasada faaliyet gösteren bu bileşenler uygun zemin oluştuğunda rakiplerine baskın bir ortam yaratma eğilimini sürdürmektedir.

Söz konusu durum hava taşımacılığında rekabeti engelleyici etkiler yaratmakta olup tamamen ortadan kaldırılması mümkün görülmemektedir. En olası çözüm rekabet koşullarının bozulmasına neden olacağı değerlendirilen girişimlere tarafsız yetkili kurumlar tarafından izin verilmemesi olmaktadır. AB içerisinde yukarıda belirtilen örnekler buna dayanak olarak sunulabilir.

2.6.3. Yabancı sahipliğine izin verilmemesi

Yabancı sahipliği, liberalleşmenin en önde gelen savunucusu ABD’de bile en fazla kısıtlanan düzenlemelerdir. 1992 yılına kadarki süreç içerisinde sektörden gelen baskılar sonucunda o dönem Northwest, Delta Airlines, Continental, America West ve Hawaiian Airlines gibi havayolları belirli bir yabancı sahipliği olmasına karşın bu oran işletme yönetiminin çoğunluğunu oluşturmamaktadır. ABD yasalarına göre yabancı havayollarının iç hatlar arasında faaliyet göstermesi yasaktır. Ayrıca yönetim kurullarında yabancı ülke vatandaşlarının oy oranı %49’u geçmemektedir. ABD havayolu sektörünün oldukça geniş olması ve Avrupa pazarının doygunluğa ulaşması, Avrupalı ve Asyalı taşıyıcılarda ABD pazarındaki işletmeler üzerinde sahipliklerini artırmaları için bir motivasyon oluşturmuştur. KLM ve Northwest, SAS ve Continental, Singapore Airlines ve Swissair arasındaki satın almalar buna örnektir. Ancak yabancı sahipliğinin özellikle karlılık açısından üst seviyede olan taşıyıcılar için olumsuz bir etki yaratacağı öne sürülmektedir (Dempsey ve Goetz, 1992, s. 321-324).

ABD, sahiplik konusunda eskiye göre daha serbest olan ilk açık semalar anlaşmasını Şili, Brunei, Yeni Zelanda, Singapur, Samoa ve Peru ile yapmıştır. Bu anlaşmadaki sahiplik ve yönetimde etkin kontrol (SYEK) düzenlemesi “Havayolu sahipliğinin çoğunluğu, tayin eden ülke vatandaşlarına ait olmalı.” şeklinde belirlenmiştir (Chang, Williams ve Hsu, 2004, s. 171).

SYEK sınırlamaları özellikle küçük taşıyıcılar ve havacılıkta gelişmekte olan bazı ülkelerin ulusal havayolları tarafından yabancı büyük işletmelerin hakimiyetinin engellenmesinde önemli bir tedbir olarak görülmüştür. Bu durum ağırlıklı olarak 2000’lerin başında değişmeye başlamıştır. Ancak 1990’ların ortalarından itibaren SYEK konusunda oldukça esnek davranan ülkelerin olduğu görülmektedir. Bu dönemde Avustralya ulusal taşıyıcılarının %100 oranında yabancı sahipliğine geçmesini kabul etmiştir. Ancak uluslararası pazarlarda faaliyet gösteren havayolları için bu oranı %49’da sınırlamıştır. Buradaki temel amaç iç hat pazarında rekabeti artırıp bilet fiyatlarının düşmesini sağlarken dış hatlarda ülkenin büyük taşıyıcılarının rekabet gücünü korumaktır (Doganis, 2006, s. 59-60).

Havayollarındaki yabancı sahipliğini egemenlikleri ve ülke savunmaları üzerinde bir tehlike olarak gören ve bu nedenle SYEK konusunda kısıtlayıcı düzenlemeleri savunan ülkeler bayrak taşıyıcılarının ekonomik açıdan bazı sorunlar yaşamasına yol açmaktadır. Devletlerin gerekli durumlarda havayollarına finansal destek sağlaması kamu kaynakları üzerinde büyük bir yük oluşturmaktadır. Bu açıdan yabancı sahipliğinin artması havayollarının daha fazla özel sektör yatırımına ulaşmasını sağlayarak devletin yükünü azaltabilir. Sahiplik üzerinde kısıtlayıcı olan ülkelere SYEK yerine “havayolu işletme merkezinin tayin eden ülke sınırlarında bulunması” şeklinde bir düzenlemeyi kullanarak daha serbest bir havacılığa geçiş yapmaları önerilmektedir (Chang ve Williams, 2001, s. 215-216).

ICAO, sahiplik konusunun İHU anlaşma sürecini olumsuz etkilemesinin ve uluslararası havacılığın gelişmesine engel olmasının önüne geçmek için bazı öneriler sunmaktadır. Örneğin, bu önerilerden birinde; aynı bölgesel ekonomik grup içerisinde bulunan gelişmekte olan bir ülkenin sahipliğinde ve diğer bir gelişmekte olan ülkenin etkin kontrolünde olan bir taşıyıcının uluslararası bir pazarda faaliyet göstermek üzere ortak tayin edilmesinin ICAO üyesi diğer ülkeler tarafından kabul edilmesinin sürecin sorunsuz gelişmesi açısından olumlu olacağı belirtilmiştir. Bu noktada “topluluğun faydası” gözetilmelidir (ICAO, 2014).

ICAO’nun önerisine örnek olarak 1991 yılında, İspanyol bir havayolu taşıyıcısı olan Iberia’nın Arjantin taşıyıcısı Aerolineas Argentinas hisselerinin %85’ini satın alması verilebilir. Satın alma sonrasında İspanya’nın sahipliğine ve etkin kontrolüne geçen havayolunun yaptığı uluslararası uçuşlar karşı taraf devletleri tarafından onaylanmıştır. ABD, Arjantinli taşıyıcının ABD sınırları içine yaptığı uçuşlara onay verme karşılığında Buenos Aires’e uçan kendi taşıyıcılarının uçuş sıklığı ve kapasite sınırlamalarının kaldırılması şartını koşmuştur (Doganis, 2006, s. 55).

Sahiplik ve yönetimde etkin kontrol düzenlemesi liberalleşme yaygınlaştıkça ikili bir yapı halini almıştır. AB’nin üçüncü liberalleşme paketindeki düzenlemeler bu yapıyı oluşturmuş ve etkin kontrolü tanımlayarak daha ön plana çıkmasını sağlamıştır. Buna göre etkin kontrol, havayolu yönetim kurulundaki çoğunluğun AB üyesi ülkelerde olması ve işletme yetkilerinin kullanımının bu çoğunlukta olması şeklinde tanımlanmıştır. Bu

düzenleme, sadece sahiplik yapısının göz önünde tutulması ile belirlenen havayolu tayin uygulamasından daha serbest bir nitelik taşımaktadır. Ayrıca bu düzenlemenin yanı sıra “havayolu işletme merkezinin herhangi bir AB üye ülkesi sınırlarında bulunması (principle place of business)” koşulu da geçerlidir (Council Regulation (EEC) No 2407/92: Licensing of Air Carriers, 1992).

ABD ile AB arasındaki Trans-Atlantik havayolu pazarının daha liberal bir hale gelmesi için yapılan müzakerelerde ABD’nin sahiplik düzenlemelerinin ve rekabet kurallarının kaldırılması konusundaki direnci bu sürecin uzamasına neden olmaktadır (Chang vd., 2004, s. 171). Ancak AB’de etkin kontrol ile ilgili düzenlemelerin nasıl uygulanacağı konusunda kendi içinde kararsız bir süreç yaşamaktadır. Özellikle ABD’ye yapılan uçuşlarda sahiplik düzenlemeleri rahatlatılmasına rağmen havayollarının yaygın şekilde iniş kalkışlarını kendi merkez havaalanlarından başlatmayı tercih etmesi bu koşulun rahatlatılması ile çelişmektedir. Bu durum topla-dağıt ağ yapısına uygun havaalanı konseptinin oluşmasına yol açmaktadır (Maertens ve Grimme, 2019, s. 296).

Sahiplik ve etkin kontrol düzenlemelerinin devletler açısından bazı avantaj ve dezavantajları bulunmaktadır. Avantajlarından birincisi, bu düzenlemeler sayesinde devletlerin kendi havayollarını kullanarak ekonomik, sosyal ve emniyet açısından vatandaşlarının çıkarlarını koruyabilmeleridir. İkincisi, bu sayede devletler ulusal taşıyıcıları üzerinde kontrole sahip olmaktadır ve onları amaçları doğrultusunda yönetebilmektedir. Üçüncüsü, bu düzenlemelerle ulusal taşıyıcıların yoğun rekabetten korunması mümkün olmaktadır. Dördüncüsü ise yabancı sahipliğinin kısıtlanması sayesinde havayollarının emniyet seviyelerinin ve işgücü haklarının detaylarını belirleyen düzenlemelerin ülke vatandaşları lehine daha kolay ve kısa sürede çıkarılabilesidir (Chang ve Williams, 2001, s. 208).

Sahiplik kısıtlamalarının devletler açısından dezavantaj yaratan yönleri ise serbest bir şekilde yabancı yatırım alamayan taşıyıcıların olağanüstü durumlarda pazardan çekilmesi sonucunda bu taşıyıcı tayin eden ülkenin başka bir ülke havayolunu kendi adına bu pazarda kullanamaması ve bundan dolayı söz konusu pazarda rekabetin ortadan kalkmasıdır (Chang ve Williams, 2001, s. 209).

Sahiplikle ilgili düzenlemeler çoğu İHU anlaşmasında açık ifadelerle belirlenmektedir. Ülkeler arasındaki havacılığın düzenlenmesinde önemli bir ağırlığa sahip olan bu düzenlemelerin katı olması, kapasite ve tarife ile ilgili düzenlemelerle bazı liberal haklar tanınmışsa da bu hakları dengeleyebilmektedir.

2.7. Havayolları ve Havaalanlarının Rekabet Etmeye Yönelik Adımları

Bu bölümde rekabet koşullarında faaliyet gösteren havayollarının ve havaalanlarının üstünlüğü ele geçirmek için uyguladığı taktikler hakkında bilgi verilmektedir. Havayolu iş birlikleri ve topla-dağıt ağ yapısının kullanılması havayollarının pazar yoğunlaşmasına yol açabilecek temel uygulamaları olmakla birlikte bu taktikler yukarıda liberalleşme önündeki engeller başlığı altında ele alınan birleşme ve devralma uygulamalarına da zemin hazırlamaktadır.

Havaalanlarının rekabet üstünlüğü sağlamaya yönelik attığı adımlar ise havaalanı pazarlaması ve havaalanlarının stratejik konumlandırılması başlıkları altında açıklanmıştır.

2.7.1. Havayolu iş birlikleri

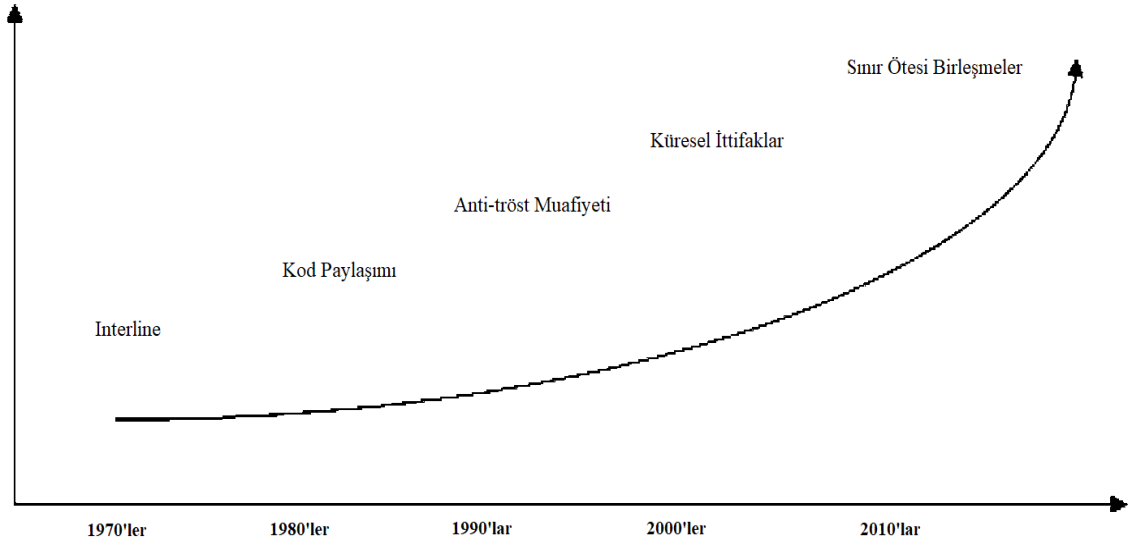
Havayolları, liberalleşme öncesindeki sıkı düzenlemeler veya liberalleşme sonrasında uluslararası pazarlarda İHU anlaşmaları ile getirilen düzenlemeler döneminde karlarını artırmak için düzenlemelerdeki boşlukları kullanarak bazı iş birlikleri yapmışlardır. Bu iş birlikleri uluslararası pazarlarda devletler tarafından karşılıklı tayin edilen havayollarına rekabet avantajı sağlamaktadır. Liberalleşme ile taşıyıcılar üzerinden kalkan devlet koruması sonrasında ortaya çıkan yoğun rekabet bu işletmelerin karlılığını sürdürmek ve hayatta kalmak için çeşitli iş birliği stratejileri izlemelerini gerektirmiştir.

Ülkeler arası hava taşımacılığını düzenleyen anlaşmaların havayollarının alacağı kararları sınırlandırması (Hassu, 2004), havayolu sektörünün dış etkilere açık yapısı ve istikrarsızlığı ve liberalleşmenin getirdiği yoğun rekabet ortamında işletmelerin hayatta kalma stratejileri havayolu iş birliklerinin ortaya çıkmasında temel etkenlerdir. Bu noktada ittifak ve iş birliği kavramlarının farkının açıklanması gerekmektedir.

İttifak; iki ve daha fazla işletmenin kendi bağımsızlıklarını koruyarak diğer tarafın iş yapış şekillerinden ve teknolojisinden faydalanmak amacıyla kurduğu bir koordinasyondur. İttifaklara örnek olarak havayollarının üye olduğu Star Alliance (1997), Oneworld (1998) ve SkyTeam (2000) verilebilir. Havayolu iş birlikleri ise taşıyıcılar arasında gönüllü olarak yapılan bazı ticari anlaşmalara dayanan birlikteliklerdir (Bal, 2019, s. 442-443). Aynı ittifaktaki taşıyıcılar arasında iş birliklerinin kurulması oldukça yaygınken, farklı ittifaktaki havayollarının da uluslararası anlaşmalardaki kısıtlamaları aşmak için iş birliğine gittiği bilinmektedir. İttifak ve iş birlikleri değişen koşullara göre zamanla geliştirilmekte veya sona erdirilmektedir (Doc, 9626, 2016).

Havayolu iş birliği; ortak satış ve pazarlama, ortak satın alma ve sigortalama, kod paylaşımı, kargo ve yolcu taşımacılığında ortaklık, blok satış, havayolu franchising, SUYP'lerde ortaklık, yönetim sözleşmeleri, ikram, yer ve bakım hizmetlerinin verilmesinde ortaklık ve kabin ekibi değişimi gibi şekillerde kurulmaktadır (Weber ve Dinwoodie, 2000, s. 53). Iatrou ve Oretti (2007, s. 59), ikram, yer ve bakım hizmetlerindeki işbirliğinin, ortak geliştirme sistemlerinin kurulmasının ve bakım onarım hizmetlerinin ortak verilmesinin temel amacının maliyetlerin azaltılması ve üretkenliğin artırılması olduğunu belirtmiştir. Kod paylaşımının, uçuş tarifelerinin koordine edilmesinin, blok koltuk satışının, reklam ve pazarlama hizmetlerinin ortaklaşa yapılmasının amacı ise yeni gelir fırsatlarının yaratılması ve satışların geliştirilmesi olarak ifade edilmiştir.

Havayolu iş birliklerinin ve ittifaklarının tarihsel gelişimi Şekil 2.9'da gösterilmektedir.



Şekil 2.9. Havayolu iş birliklerinin ve ittifaklarının tarihsel gelişimi (Iatrou ve Oretti, 2007, s. 60)

Havayolları arasındaki iş birliklerinin ilk türü interline anlaşmalarıdır. Bu anlaşmalara göre yolcular aldıkları tek bir biletle gidecekleri hatta birden fazla havayolu ile uçabilmektedir. İlk taşıyıcı tarafından düzenlenen bilet ile ara noktada yapılacak aktarma sonrasında farklı bir havayolu ile gidilmek istenen noktaya uçulmaktadır. Bu anlaşmalar günümüzde de varlığını büyük oranda sürdürmektedir. Interline anlaşmaya sahip taşıyıcılar kod paylaşımına gerek duymadan kendi uçuş kodları ile uçmaktadır. Küresel ittifakların ortaya çıkmasıyla interline anlaşmalar ittifak üyesi havayolları arasında kod paylaşımına dönüşmüştür. Topla-dağıt ağ yapısını kullanan taşıyıcılar için kod paylaşımı operasyonel açıdan daha uygun hale gelmiştir (Iatrou ve Oretti, 2007, s. 61).

1990’larda ortaya çıkan küresel ittifakların paralel ve tamamlayıcı olarak iki sınıfa ayrıldığı görülmektedir. Paralel ittifakta rekabet halindeki iki havayolu aynı pazarda iş birliğine gitmektedir. Tamamlayıcı ittifakta ise taşıyıcılar faaliyet gösterdikleri hatları birbirine koordine etmekte ve trafiği besleyici bir sistem kurmaktadır (Park, 1997, s. 182). Bu sayede bir pazardaki doluluk oranı da artmaktadır. Bu dönemde tamamlayıcı ittifakların ağırlıklı olduğu görülmüştür. Günümüzde havayolu sektörünün önemli bir payına sahip (Bilotkach ve Hüschelrath, 2013, s. 1369) Star Alliance, Oneworld ve Sky Team tamamlayıcı küresel ittifaklardır (Flores-Fillol, 2009, s. 585). Bu tür ittifak

üyesi taşıyıcıların yaptığı kod paylaşım anlaşmaları da tamamlayıcı niteliklidir. Kod paylaşımı sayesinde taşıyıcılar İHU anlaşması olmayan bir ülkede uçabilmektedir. Başka bir deyişle, tamamlayıcı kod paylaşımı ile havayollarının iç hat ve dış hat pazarlarını birbirine bağlaması ve ağlarını genişletmesi mümkün olmaktadır (Oum, Park ve Zhang, 1996, s. 190).

Adler ve Mantin (2015, s. 166), liberalleşmenin uluslararası pazarlarda sunulan hizmet seviyesini artıracaklarını söylemektedir. Kod paylaşımının ise bilet fiyatını artırması nedeniyle sınırlandırılması gerektiğini belirtmektedir. Araştırmacılar, yapılan iş birliği türlerinin bilet fiyatı açısından dikkate alınması ve kullanıcıların avantajına olan iş birliği türünün seçilmesi gerektiğine değinmektedir. Adler ve Mantin (2015)'le aynı doğrultuda sonuçlara ulaşan Alderighi, Gaggero ve Piga (2015, s. 52)'da kod paylaşımının bilet fiyatını artıran bir etki gösterdiğini beyan etmektedir. Ancak bu durumun tam aksine, oligopol bir pazarda piyasaya hâkim olan taşıyıcıların yaptığı tamamlayıcı kod paylaşım anlaşmaları ile bilet fiyatlarının düştüğünü belirten çalışmalar da mevcuttur. Oligopol bir pazarda kod paylaşım anlaşmaları rekabet üstünlüğünü koruyucu bir etki göstermektedir (Oum vd., 1996).

Kod paylaşımının farklı iş birlikleriyle birlikte uygulanması ittifakın olumlu etkilerini artırmaktadır. Ancak bu durumun bazı pazarlarda geçerli olmadığı ve etkilerin değişebildiği de görülmektedir. Bir ittifaka yönelik karar almadan önce sadece olumlu sonuçlarla karşılaşılacağı çıkarımı bu noktada havayolu yönetimlerini yanıltabilir. Örneğin, kod paylaşımı sonrasında bilet fiyatları düşerken toplam seyahat süresinin arttığı ve kalkışta gecikmelerin yaşandığı senaryolara da rastlanmaktadır. Bu durumda yolcuların memnuniyetinin belirlenmesi zorlaşmaktadır (Armantier ve Richard, 2008, s. 899-900).

Kod paylaşımının devletler arasında yer yer kısıtlamaya tabii tutulmasının ve ittifak kurma noktasında ayrı bir öneme sahip olmasının temel nedeni kod paylaşım anlaşması yapan taşıyıcıların mevcut bir kapasiteyi mi pazarladığı yoksa İHU anlaşma düzenlemelerindeki boşluklardan yararlanan taşıyıcıların bu sayede, trafik hakkına sahip olmadığı bir ülkede faaliyet gösterebilmesine olanak mı tanındığı ile ilgili tartışmadır. Bu tartışmaya yönelik olarak İHU anlaşmalarında pazarlamacı tarafın, yapılan kod paylaşımı

anlaşmasından dolayı, sunacağı kapasite miktarının etkilenmeyeceğine dair hükümler bulunmaktadır. Tartışmanın diğer boyutuna önem veren ülkeler ise İHU anlaşmalarında kod paylaşımıyla ilgili bir düzenleme getirmemektedir.

Liberalleşmenin olumlu sonuçları zamanla değişmektedir. Liberalleşen pazarlarda bulunan taşıyıcılar sürecin başında rekabet avantajını korumaya yönelik hızlı tepkiler vermekteyken zamanla daha bireysel adımlar atmaktadır. Resmi olmayan havayolu iş birliklerinin veya uluslararası ittifakların kurulması bu adımlardandır. Zamanla artan bir ittifaka dahil olma eğilimi sonucunda aynı pazarda faaliyet gösteren aynı ittifak üyesi birden fazla havayoluna rastlanmaktadır. Bu durum söz konusu pazarda bilet fiyatlarının artmasına yol açmaktadır (Maillebiau ve Hansen, 1995, s.135).

Bilet fiyatının arttığı pazarlardaki yolcu talebi farklı pazarlara kaymaktadır. Yeni bir pazarda yoğunlaşan yolcu talebi bu pazarda da bilet fiyatının artmasına neden olmaktadır. Böylece bir pazardaki fiyat artışı alternatif pazarları da fiyat açısından olumsuz etkilemektedir. Söz konusu etki farklı amaçlarla seyahat eden yolcular arasında farklı tepkilere neden olmaktadır. Örneğin, Birleşik Krallık'ta yapılan bir çalışmada, bilet fiyatlarının arttığı bir pazarda ziyaret amaçlı uçan yolcuların tatil amaçlı seyahat eden yolculara göre bilet fiyatına daha duyarlı olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Bilet fiyatlarının artması nedeniyle pazar değiştiren yolcuların çoğunluğu ziyaret amacıyla seyahat eden yolculardan oluşmaktadır (Pels, Njegovan ve Behrens, 2009, s. 343).

Havayolları arasında kurulan iş birlikleri ile oluşan koordinasyon ortamı ve taraflar arasındaki rekabet birlikte ele alındığında Brandenburger ve Nalebuff (1996) tarafından çerçevesi çizilen “coopetition” kavramının havayolu sektöründe dikkate alınması gerektiği söylenebilir. Bu kavram “cooperation (iş birliği)” ve “competition (rekabet)” kavramlarının birleşimi ile ortaya çıkmış olup hem iş birliğinin hem de rekabetin olumlu yönlerinin göz önünde tutulduğu bir stratejiyi ifade etmektedir (Gomes-Casseres, 2006, s. 44). Coopetition kavramı dilimizde “ortaklaşa rekabet” veya “rekabetçi işbirlikleri” şeklinde karşılık bulmaktadır (Gündoğdu, 2009, s. 4).

2.7.2. Topla-Dağıt ağ yapısının ortaya çıkması

Topla-dağıt ağ yapısı, gelişmiş bir havaalanının merkez olarak belirlenmesi sonrasında buradan başlayan uçuşlarla yolcuların istediği çevre noktalara ulaştırılmasını sağlayan bir ağ sistemidir. Bu ağ yapısı, bağlantı sayısının doğrudan ağ yapısına göre daha fazla olduğu, uçuş frekansının oldukça fazla olduğu ve bağlantı penceresi sayesinde merkez havaalanını kullanan havayollarının doluluk oranlarının olabildiğince yüksek tutulduğu bir yapıdır. Bu yapı bulunduğu bölgenin küresel boyutta erişimini kolaylaştırmakta ve bölgesel kalkınmayı desteklemektedir (Anderson, Gong ve Lakshmanan, 2005, s. 21).

Serbestleşme sonrasında havayolu sektörüne kısa sürede çok sayıda yeni taşıyıcının girmesi sektördeki rekabetin yoğunlaşmasına yol açmıştır. 1980'lerin ilk yarısında bu durumun, süreci yaşayan ülkelerin neredeyse tamamında yaşandığı söylenebilir.

Artan rekabet koşullarında monopol karlarını sürdürmek isteyen ve piyasaya yeni giren DM taşıyıcıların olumsuz etkilerini engellemeyi amaçlayan geleneksel havayolları, büyük şehir merkezlerinde konumlanmış gelişmiş havaalanlarında operasyonlarını düzenlemeye başlamıştır. Halihazırda büyük havaalanlarında faaliyet gösterenler ise uçuş sıklıklarını artırma yoluna gitmiştir. Buradaki amaç, büyük havaalanlarında slot, biniş kapıları ve altyapı kullanımındaki üstünlüğü ele geçirmektir. Böylece büyük havaalanı çıkışlı ve varışlı pazarlara girmeyi hedefleyen yeni taşıyıcıların slot yetersizliği ve işletim maliyetlerinin fazlalığı gibi nedenlerle bu karardan vazgeçecekleri değerlendirilmektedir. Serbestleşmenin ilk yıllarına bakıldığında rekabeti önlemeye yönelik atılan bu tür adımların çoğunlukla sonuç verdiği görülmektedir. Geleneksel havayollarının topla-dağıt ağ yapısı sayesinde tekrar ele geçirdiği monopol konumları serbestleşme ile görülen düşük bilet fiyatlarının tekrar yükselmesine yol açmaktadır (Dempsey ve Goetz, 1992, s. 230).

Adler (2005, s. 69), topla-dağıt ağ yapısının kullanıldığı pazarlarda piyasa dengesi oluşmadığında söz konusu pazarların monopolleştiğini, talebin yeterli olduğu koşullarda da o pazarda oligopolleşme eğilimi olduğunu belirtmektedir.

Topla-dağıt ağ yapısının olumlu yönlerinin yanı sıra bazı olumsuzlukları da mevcuttur. Dempsey ve Goetz (1992, s. 254-275), ABD'de yaşanan serbestleşme

sonrasındaki on yıl içerisinde yaşanan ortalama bilet fiyatlarındaki düşüşün toplam bilet fiyatının düşmesinden ziyade havayollarının indirimli bilet uygulamalarından kaynaklandığını belirtmektedir. Bu uygulamaların da farklı yolcu sınıflarına ayrıldığı ve hizmet kalitesinde düşüşe yol açtığı ifade edilmektedir. Bireysel fiyat indirimleri uygulamaları haricinde gerçek bilet fiyatlarının düşmediği, aksine 1978'den 1990'lara gelinen süreçte %156 oranında arttığı tespit edilmiştir. Ayrıca topla-dağıt ağ yapısının havaalanlarında trafik tıkanıklığını artırdığı, yolcuların terminallerde ve uçak içerisinde daha uzun süre harcamasına yol açtığı ve toplam uçuş süresinin uzamasına neden olduğu belirtilmektedir. Yoğunluğu artan havaalanlarının neden olduğu çevre kirliliğinin de artması diğer bir olumsuzluktur. Yolcuların havaalanı tercihleri açısından bakıldığında kalkış ve varış havaalanları arasında geçirilen sürenin oldukça etkili bir belirleyici olduğu görülmektedir (Innes ve Doucet, 1990, s. 507).

Merkez nitelikli havaalanlarındaki yolcu ve uçak trafiğinin artması havaalanlarında fiziksel ve teknik kapasite yetersizliklerinin yaşanmasına neden olmaktadır. Örneğin uzun mesafeli seyahatleri için Londra Heathrow Havaalanı'nı kullanmak isteyen yolcular bu havaalanında kapasite yetersizliği yaşanması durumunda Amsterdam Schiphol Havaalanı'nı tercih etmektedir. Gelir esnekliği olan yolcular bile söz konusu durumda yüksek ücretlere katlanmayı göze almaktadır (McHardy ve Trotter, 2006, s. 88).

Yapılan çalışmalar monopol karlarını artırmak isteyen, pazarda yerleşik, büyük havayollarının söz konusu pazara yeni girecek olan taşıyıcıların tehdidiyle karşılaştığında topla-dağıt ağ yapısını benimseme eğiliminde olduklarını belirtmektedir (Berechman ve de Wit, 1996, s. 269).

Topla-dağıt ağ yapısının kullanılması ve birleşme ve devralmalar, pazardaki yoğun rekabetin ekonomik yıkıcılığını azaltmak amacıyla alınan stratejik kararlardır. Bu kararların uygulanması sonucunda merkez havaalanlarında yoğunlaşma, birçok taşıyıcının iflası ve pazar gücünü ele geçiren işletmelerin kontrolünde bilet fiyatlarının artması gibi yolcu ve küçük taşıyıcılar açısından olumsuz olan sonuçlarla karşılaşmaktadır (Dempsey ve Goetz, 1992, s. 226-227).

Doganis (1992, s. 35-36), topla-dağıt ağ yapısı ve hizmet verilen uçak boyutları arasındaki bağlantıyı, merkez olarak büyük bir havaalanını seçen havayollarının özellikle

orta mesafeli hatlarda uçuş frekanslarını artırması ve bu artışa bağlı olarak ortalama uçak boyutlarında küçülmeyi tercih etmesi ile açıklamaktadır. Uçak boyutlarının küçülmesi konusunda ABD ve Avrupa’da benzer süreçler yaşanmıştır. Her iki pazarda da 1981 yılına kadar artış gösteren uçak boyutları bu tarih itibariyle önce sabit kalmış sonrasında da küçülmüştür. Bu durum konfor seviyesinin azaldığı şeklinde yorumlanabilirken kısa ve orta mesafeli güzergahlarda uçuş sıklığının artmasıyla tarife bileşenlerinin geliştiği şeklinde de değerlendirilebilir.

2.7.3. Havaalanı pazarlaması

Havaalanları son kırk yıllık döneme kadar bulundukları ülkelerde sahip oldukları stratejik konum nedeniyle doğal monopoller olarak görülmüştür. Havayolu ulaşımı için alternatif bir altyapı sistemi olmaması ve devlet eliyle işletim bu tesislerin hizmetlerini pazarlama ihtiyacı duymamasının temel nedenidir. Serbestleşme ile başlayan sürecin her 15 yılda bir havayolu taşımacılığına talebi iki katına çıkarması ve hava kargoya olan talebin çok daha hızlı büyümesi bugüne gelindiğinde havaalanlarının sunduğu çeşitli hizmetleri pazarlayan ve daha fazla müşteri çekmeye çalışan işletmelere dönüşmesini sağlamıştır (Halpern ve Graham, 2013, s. 1).

Havaalanlarında yaşanan ticarileşme, özelleştirme ve küreselleşme süreçleri sonucunda kapsamı genişleyen müşteri kavramı bu işletmelerin farklı tipteki müşterileri çekmek için farklı stratejiler izlemesini gerektirmiştir. Söz konusu süreçler havaalanları arasındaki rekabeti de yoğunlaştırmıştır. Daha fazla havayolunu havaalanına çekmeye çalışan işletmeciler çeşitli teşvikler sunarak havayolu maliyetlerini düşürmeye yönelik adımlar atabildiğini göstermektedir. Transfer yolcuları çekmek için topla-dağıt ağ yapısını kullanan havayollarına verilen slot hakları ve ücret indirimleri bu adımlardandır (Şengür, 2021, s. 77-78). Ayrıca havayolları ile dikey iş birlikleri yapan havaalanlarına da günümüzde sık rastlanmaktadır. Bugün dünyanın farklı bölgelerindeki havaalanlarında dikey iş birlikleri yapılmaktadır. Bu tür iş birliğine taraf olan havayolu havaalanı tesis ve kolaylıklarını daha uygun fiyatlarla kullanmaktadır. Karşılığında havaalanına daha fazla müşteri getirmeye yönelik bir taahhüt verilmektedir. Havaalanları bu durumdan yolcu ve uçak trafiğini garanti altına alma ve ticari gelirlerini artırma şeklinde faydalanmaktadır. Dikey iş birlikleri taraf havayolu için olumlu sonuçlar doğurmakta ve pazar

yoğunlaşmasına zemin hazırlamakta iken havaalanını kullanan diğer havayolları açısından rekabet koşullarının zorlaşması anlamına gelmektedir (Barbott, 2011, s. 278-279).

Yolcular açısından havaalanlarında yapılan teşvikler daha çok terminal içerisinde bulunan perakende mağazalardan avantajlı alışveriş yapma imkânı sunulması şeklinde olmaktadır (http-3). Ayrıca son zamanlarda farklı yolcu sınıflarına göre tasarlanmış bekleme alanlarının kullanımına yönelik pazarlama uygulamalarıyla da karşılaşılmaktadır (Şengür, 2021, s. 82). Burada teknolojinin süreçlere dahil edilmesi pazarlama sürecini geliştirmektedir.

2.7.4. Havaalanlarının stratejik konumlandırılması

Önceki bölümlerde detaylı olarak ele alınan liberalleşme ve sonrasındaki gelişmeler havaalanlarının rekabet ortamında kendilerini stratejik bir şekilde konumlandırmasını gerektirmektedir. Michael Porter'ın serbestleşme ve sonrasındaki süreçte rekabet avantajı kazanmak üzerine yazdığı kitaplar temelde işletmelerin stratejik konumlanmalarının rakiplerinin eksiklerinin tespit edilmesi ve bu boşluğun doldurulması üzerine yapılması şeklinde bir bakış açısı oluşturmuştur (Porter, 1999).

Stratejik konumlandırma, *jenerik stratejiler* olarak da bilinen modele göre temelde iki şekilde olmaktadır. Birincisi, işletmelerin maliyetlerini rakiplerinden daha düşük tutması, ikincisi ise ürün veya hizmetlerin farklılaştırılmasıdır. İki strateji de rekabet avantajının kazanılması amacıyla geliştirilmiştir (Şengür, 2021, s. 79).

Ticari niteliği günden güne artan havaalanları da söz konusu stratejileri uygulamaya açık işletmelerdir. Bulunduğu konum gereği girdilere daha uygun maliyetlerle ulaşan havaalanları rakiplerine göre daha avantajlı fiyatlarla hizmet verebilmektedir. Bu durum havayollarının ve yolcuların bu havaalanlarını daha fazla tercih etmesini sağlayabilir.

Farklılaşma stratejisini benimseyen havaalanları ise sunduğu hizmetlerde rakiplerinde olmayan özellikleri ön plana çıkarmakta ve istedikleri fiyattan bu hizmeti piyasaya sunmaktadır. Bu hizmete ihtiyaç duyan müşteriler ise belirlenen fiyata katlanarak söz konusu havaalanlarını daha fazla kullanmaktadır. Havaalanlarının farklı tasarımsal özellikleri, az bulunan markaları sunan perakende mağazaları bünyesinde

barındırması, farklı eğlence merkezlerinin müşterilere sunulması ve her tip müşteriye hitap eden kolaylıkları bulundurması bu strateji kapsamındadır. Teknoloji, havaalanlarının stratejik konumlandırılmasında önemli bir yere sahiptir (http-4).

Hangi pazara hizmet vereceğinin belirlenmesi rekabet avantajı sağlayan stratejiler için ilk adımdır. Havaalanları birincil merkez, ikincil merkez, bölgesel, düşük maliyetli ve kargo olmak üzere beş farklı pazarda faaliyet gösterebilmektedir. Bu pazarlardan sadece birini seçen havaalanları olmakla birlikte birden fazla pazara hizmet vermeyi tercih eden havaalanlarına da rastlanmaktadır. Seçilen pazara göre benimsenecek iş modeli de değişmektedir (Şengür, 2021, s. 80-81).

Bir asırdan fazla süre önce havasal arazi olarak ortaya çıkan geniş ve düz alanların yaşanan süreçler sonunda geline nokta dinamik ve açık bir sistem halini alarak havaalanı şehirlerine dönüşmesi havacılık endüstrisinin kendine özgü ve birbirine bağımlı niteliğini göstermesi açısından önemlidir.

Buraya kadar yapılan açıklamalarla Türkiye'nin İHU anlaşmalarındaki ekonomik düzenlemelerin havaalanlarını etkilediği varsayımına kapsamlı bir çerçeve sunulduğu düşünülmektedir.

2.8. Çok taraflı açık semalar anlaşmaları

Açık semalar anlaşması (open sky agreements), iki ya da daha fazla taraf ülke arasındaki havacılıkta hangi taşıyıcıların hangi noktalar arasında uçuş yapacağı ile ilgili hususların hiçbir fiyat, kapasite ve sıklık düzenlemesi altında sınırlandırılmadığı bir havayolu ortamını tesis etmektedir (Njoya, 2016, s. 6).

Serbestleşme ile ABD'de başlayan süreç 1990'lı yıllara gelindiğinde uluslararası havacılıkta daha kapsamlı liberal adımların atıldığı bir duruma gelmiştir. Bu sürecin "havacılığın normalleşmesi" şeklinde ifade edildiği de görülmektedir. Başka bir deyişle, iç hat serbestleşmesi ile çeşitli fırsatlar elde eden havayollarına uluslararası pazarlarda tanınan daha liberal hakların bu taşıyıcıların rakiplerine karşı üstünlüğünü artıracığı belirtilmektedir. 1992 yılında ABD'li büyük taşıyıcılarla aynı liberal bakış açısına sahip olan KLM'nin kendi devletlerine daha özgür bir uluslararası havacılık için artan baskısı

ABD ve Hollanda arasında ilk açık semalar İHU anlaşmasının imzalanmasına yol açmıştır (Bal, 2019, s. 433).

AB havayolu liberalleşmesinin üçüncü paketinin uygulamaya koyulduğu 1993 yılında ABD'nin açık semalar anlaşmasına yönelik olarak izlediği strateji, birlik içerisinde kabotaj hakkını serbestleştiren AB üyesi ülkeler üzerinden beşinci trafik hakkının elde edilmesi amacıyla aynı dönemde devreye sokulmuştur. Bu sayede ABD'li taşıyıcılar kendi ülkelerinden aldıkları yolcuları taşıırken AB üyesi bir ülkeyi ara nokta olarak kullanabilecek, buradan alacağı yolcuları da daha ötedeki bir AB ülkesine taşıyabilecektir. AB'li taşıyıcıların ise ABD içerisinde benzer bir ulaşımı sağlamak için sekizinci ve dokuzuncu trafik haklarını almış olması gerekmektedir. Ancak yapılan anlaşmalarda bu iki hak ABD tarafından verilmemektedir (Chang vd., 2004, s. 163-164).

Tablo 2.5'te ABD ile açık semalar anlaşması imzalayan ülkeler gösterilmektedir.

Tablo 2.5. ABD ile açık semalar İHU anlaşması imzalayan ülkeler (Chang vd., 2004, s. 164)

Bölgeler ve Ülkeler	İmza Tarihi
Avrupa	
Hollanda	14 Ekim 1992
Lüksemburg	6 Haziran 1995
Finlandiya	9 Haziran 1995
Avusturya	14 Haziran 1995
İzlanda	14 Haziran 1995
İsviçre	15 Haziran 1995
Danimarka	16 Haziran 1995
Norveç	16 Haziran 1995
İsveç	16 Haziran 1995
Belçika	15 Eylül 1995
Almanya	24 Mayıs 1996
Çek Cumhuriyeti	10 Eylül 1996
Romanya	15 Temmuz 1998
İtalya	6 Aralık 1999
Slovakya	8 Ocak 2000
Türkiye	2 Mayıs 2000
Portekiz	30 Haziran 2000
Malta	12 Ekim 2000
Polonya	Haziran 2001
Fransa	Ekim 2001
Asya-Pasifik	
Singapur	8 Nisan 1997
Yeni Zelanda	18 Haziran 1997
Brunei	20 Haziran 1997
Malezya	21 Haziran 1997

Tablo 2.5. (Devam) ABD ile açık semalar İHU anlaşması imzalayan ülkeler

Tayvan	18 Mart 1998
Güney Kore	8 Haziran 1998
Afrika	
Gana	16 Mart 2000
Namibya	16 Mart 2000
Gambiya	2 Mayıs 2000
Burkina Faso	27 Temmuz 2000
Tanzanya	28 Nisan 2000
Nijerya	26 Ağustos 2000
Fas	11 Ekim 2000
Ruanda	11 Ekim 2000
Benin	28 Kasım 2000
Senegal	15 Aralık 2000
Uganda	5 Haziran 2002
Cape Verde	21 Haziran 2002
Orta Doğu ve Diğer Bölgeler	
Ürdün	10 Kasım 1996
Özbekistan	27 Şubat 1998
Pakistan	12-29 Nisan 1999
Birleşik Arap Emirlikleri	14 Nisan 1999
Bahreyn	24 Mayıs 1999
Katar	21 Ekim 1999
Sri Lanka	1 Kasım 2001
Umman	2002

1992 yılında Hollanda ile açık semalar anlaşması imzalayan ABD sonraki on yıl içerisinde 58 ülke ile daha benzer tip liberal anlaşmalar imzalamıştır. Bu süreçte özellikle Avrupa ve Afrika ülkelerinin sayıca fazla oluşu ABD'nin bu bölgelerde liberal havacılık hakları edinmeye verdiği önemi göstermektedir.

Süreç içerisinde ülkeler arasında bölgesel kalkınmayı ve diplomasiyi geliştirmek için oluşturulan çok taraflı birliklerden ve imzalanan anlaşmalardan bazılarında ABD'de dahil olmuştur. 2016 yılı itibarıyla ABD ile ikili veya çok taraflı açık semalar anlaşması imzalayan ülke sayısı toplam 120'dir. Bu anlaşmalardan 91'i, 2016 yılı itibarıyla yürürlüktedir (Bureau of Economic and Business Affairs, 2016, s. 1-3). Günümüzde imzalanan liberal İHU anlaşmaları ABD'nin hazırladığı anlaşma örneğine benzemektedir.

Açık semalar anlaşmaları geleneksel İHU anlaşmalarına göre çok daha serbest olmasına rağmen çoğunda yedinci, sekizinci ve dokuzuncu trafik haklarının verilmemesi, sahiplik şartının hala bir rekabet tedbiri olarak kullanılması ve taşıyıcıların tayininde hala hükümetlerin belirleyici olması gibi tam açık sema havacılığını (clear skies) kısıtlayan

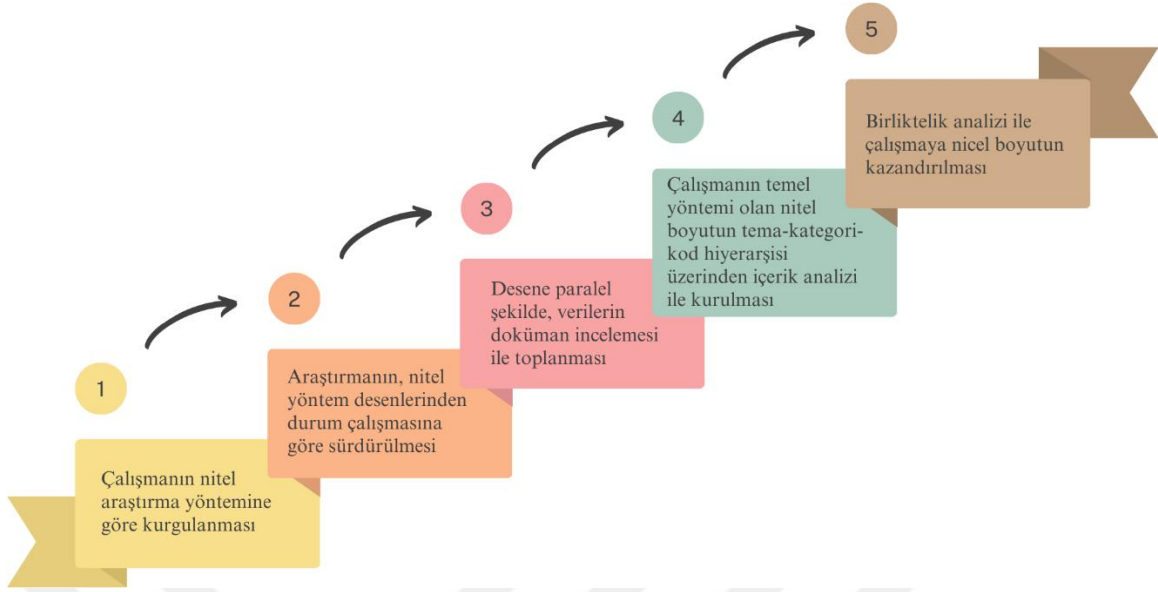
koşullar bulunmaktadır. Aynı zamanda bu durum açık semalar anlaşmalarının çok taraflı yapılması ve daha serbest koşulların benimsenmesine doğru bir süreci de tetiklemiştir (Bal, 2019, s. 435-436).

Bal (2019, s. 438), hukuksal açıdan bakıldığında uluslararası hava taşımacılığının düzenlenmesinde ikili anlaşma sisteminin sürdürülmesinin devletlerin egemenlik hakları açısından daha uygun olduğunu ve hiçbir kısıtlamanın olmadığı açık semalar düzeninin günümüz devlet yapısına uygun sonuçlar doğurmayacağını belirtmektedir. Bu noktada İHU anlaşmalarında tarafların birbirine tanıdığı “taraflara özgü serbestliklerle” liberal adımların atılması özellikle gelişmekte olan ülkelerin havacılık sektörü için daha yararlı görülmektedir.

3. YÖNTEM

Mevcut bir durumu derinlemesine analiz etmeyi amaçlayan bu çalışma nitel araştırma yöntemine göre tasarlanmıştır. Nitel araştırma yöntemi ile yapılan çalışmalarda ilgili alanyazına katkı sağlamanın yanı sıra bir durum hakkında özel sonuçlara ulaşılmaktadır (Creswell, 2016, s. 133). Araştırmacının amacı incelenen durumla ilgili bulgulara dayanarak tahminde bulunmak değildir. Burada temel amaç, incelenen duruma bulgular ışığında açıklık getirmektir (Pinnegar ve Daynes, 2007, s. 4).

Çalışmanın temel araştırma yöntemini ifade eden nitel boyuta uygun olarak veri analizinin birinci adımında içerik analizi yapılmıştır. İkinci adımda yapılan birliktelik analizi ise çalışmaya nicel bir boyut kazandırmıştır. Böylece temalar ve sayısal değerler arasında bağlantı kurmak ve buna dayalı çıkarımlar yapmak mümkün olmuştur. Araştırma sürecinin akışı Şekil 3.1’de gösterilmektedir.



Şekil 3.1. Araştırma süreci şeması

Şekil 3.1’de çalışmanın araştırma süreci yöntemin belirlenmesinden analizin yapılmasına kadar birbiriyle uyumlu bir akış halinde gösterilmektedir. Söz konusu akış, bu bölüm altında araştırma deseni, örneklem, veri toplama tekniği ve aracı ile analiz süreci hakkında bilgi verilerek detaylandırılmıştır.

3.1. Araştırma Deseni

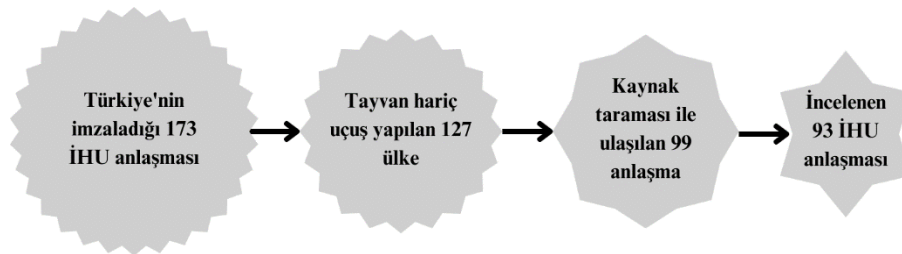
Bu çalışma, durum çalışması desenine uygun olarak tasarlanmıştır. Yin (2018), durum çalışması deseninin güncel bağlam ya da ortam içindeki bir durumun derinlemesine araştırılması söz konusu olduğunda kullanılabileceğini belirtmiştir. Stake (1995, s. 8)’e göre de durum çalışmasının temel amacı, genelleme yapmak ve bir konunun başka bir konudan farklı olan yönlerini göstermek değildir. Durum çalışmasında asıl amaçlanan, ele alınan konunun ayrıntılarıyla açıklanmasıdır. Tek araçsal durum çalışması deseni ile tasarlanan araştırmalarda bir konu veya problem belirlenir. Bu problem ifade edildikten sonra problemi örnekleyerek açıklamak amacıyla sınırlı bir durum seçilir (Stake, 1995, s. 4). Durum çalışması deseni ile yapılan bir araştırmada genellenebilirliğin araştırmacı için herhangi bir öneminin olmadığını ve bunun, nicel ve nitel araştırma

yöntemleri arasındaki temel farklardan biri olduğunu Glesne ve Peshkin (1992, s. 7)'de belirtmiştir.

Söz konusu özelliklerine dayanarak burada durum çalışmasının tercih edilme nedeni, İHU anlaşmalarındaki ekonomik düzenlemelerin havaalanlarına etkisinin gösterilmesinde bu desenin uygun olmasıdır. Ekonomik düzenlemelerin liberallik derecesinin havayolu sektöründe farklı etkiler ortaya çıkardığına alanyazında sıkça değinilmektedir. Buna dayanarak söz konusu düzenlemelerin ülkeler arasındaki farklarının havaalanı süreçleri ile ilişkilendirilmesi de önemli görülmektedir. Böylece farklılaşan ekonomik düzenlemelerin Türkiye ve diğer taraf ülke havaalanları açısından nasıl bir süreç yaratacağı ile ilgili çıkarım yapmak mümkün olacaktır.

3.2. Örneklem

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün 2021 yılı faaliyet raporuna göre Türkiye'de 2021 yılı itibariyle, 128'ine uçuş gerçekleştirilmekte olan ülkelerle yapılmış toplam 173 İHU Anlaşması imzalanmıştır. Özel statülü olup geçici süreyle uçuş gerçekleştirilen tek ülke Tayvan'dır. Yani, anlaşma yapılmasına rağmen henüz uçuş gerçekleştirilmeyen ülke sayısı 46'dır ve henüz anlaşma yapılmamış olan ülke sayısı 23'tür (SHGM, 2021, s. 83). Anlaşma yapılan ve sürekli olarak tarifeli uçuş gerçekleştirilen ülke sayısı 127'dir. Yapılan kaynak taraması sonucunda bu anlaşmalardan 99'una ulaşılabildiği görülmüştür. Bu sayının çalışma amaçlarına ulaşılması açısından yeterli olduğu değerlendirilmiştir. Şekil 3.2'de örneklemin belirlenme adımları gösterilmektedir.



Şekil 3.2. Örneklem belirlenmesi

Şekilde görülen 99 İHU anlaşmasının incelenmesi sırasında altı anlaşmanın (Çekya, Endonezya, Güney Afrika, Hindistan, İsviçre ve Mısır) okunamaz ve formatı nedeniyle düzeltilemez halde olduğu görülmüş ve kalan 93 anlaşma ile çalışma yürütülmüştür.

3.3. Veri Toplama Tekniği ve Aracı

Bu çalışmada veri toplama tekniği olarak doküman incelemesi kullanılmıştır. Veri formları olarak belirlenen İHU anlaşmalarına ulaşmak amacıyla 1-18 Eylül 2022 tarihleri arasında SHGM resmi internet sitesi, SHGM 2021 yılı faaliyet raporu, TBMM mevzuat bilgi sistemi, Cumhurbaşkanlığı mevzuat bilgi sistemi, TBMM tutanak dergisi ve T.C. Resmi Gazetesi internet üzerinden taranmıştır. Nitel çalışmada verilerin internet yoluyla elde edilmesi, ulaşım ve veri dönüştürme maliyetlerini azaltırken diğer yandan zaman tasarrufu sağlamaktadır. Ayrıca yaygın kullanımı nedeniyle mekânsal sınırlamaları ortadan kaldırmaktadır (Nicholas vd., 2010, s. 110).

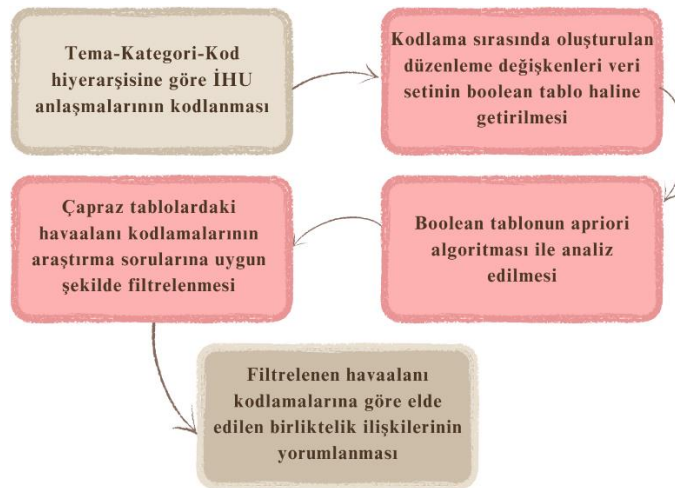
Normal şartlarda, İHU anlaşmaları TBMM’de onaylandıktan sonra Resmi Gazete’de yayınlanarak kamuoyuna duyurulmaktadır. Konuyla ilgili SHGM ile e-posta yoluyla iletişim kurulmuş ve bu anlaşmaların da Resmi Gazete’de bulunduğu şeklinde bir cevap alınmıştır. Ancak kurum ile yapılan görüşme öncesinde ve sonrasında defaten araştırılmasına rağmen söz konusu 28 anlaşmaya ulaşamamıştır. Ulaşılan ve incelemeye uygun 93 anlaşmada bulunan ekonomik düzenlemeler çalışma verilerini oluşturmaktadır.

3.4. Veri Analizi

Alanyazında ülkeler arası havacılık düzenlemeleri ve bunların havayolu ve havaalanlarına olan etkileri genellikle üç temel yöntemle incelenmektedir. Bunlar analitik, ekonometrik ve bilgisayarlı ağ yaklaşımlarıdır. Bu yaklaşımlarla hazırlanan çalışmaların istatistiksel doğruluğu yüksek olmasına rağmen operasyonel açıdan uygulanabilirliğinin sınırlı olduğu görülmektedir (Adler vd., 2014, s. 4). Bu çalışmada ise söz konusu etkilerin kavramsal zemini, kodlamalar ve birliktelik ilişkilerinin gösterilmesiyle detaylı şekilde sunulmaktadır. Çalışma bulgularının alanyazındaki nicel araştırmalarla tamamlayıcı bir özellik göstereceği düşünülmektedir.

Çalışmanın analizi önce içerik analizi ve sonra birliktelik analizi olmak üzere iki bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümdeki içerik analizi, araştırma amacına ulaşmaya yönelik sorulan araştırma sorularına cevap vermek için kullanılan ve toplanan veriler içerisinde anlamlı görülen veri birimlerinin belirlenen temalar altında kodlanması ve kategorilere ayrılması sürecidir. Kodlanan veri birimleri bir kelimedenden veya uzun metinlerden oluşabilir. Burada kodlamaya uygun veri birimlerinin sahip olması gereken iki temel özelliği vardır. Birincisi, veri birimi araştırma sonucunda elde edilmek istenen bilgiye ulaşmak için konuyla ilgili olmalıdır. İkincisi, veri birimleri araştırma amacına ulaşmak için yorumlanabilir olmalıdır (Merriam, 2015, s. 168-169). Çalışmada veri birimi olarak kodlanan ekonomik düzenlemelerin bu özelliklere uyduğu değerlendirilmektedir. Kodlama ile İHU düzenlemelerinin havaalanlarını hangi süreçler açısından etkilediğini düzenleme bazında göstermek hedeflenmiştir.

İkinci bölümde ekonomik düzenlemeler arasındaki birliktelik örüntüleri apriori algoritması ile belirlenmiştir. Bu örüntüler içerik analizinde ortaya çıkarılan kod (havaalanı süreçleri) frekansları arasından seçilen durumlara göre yorumlanmıştır. Birliktelik analizi ile ilgili detaylar ilgili bölümde açıklanmakta olup iki analiz arasındaki geçiş ise Şekil 3.3'te gösterilmektedir.



Şekil 3.3. İçerik analizinden birliktelik analizine geçiş şeması

Şekil 3.3'te içerik analizi ile birliktelik analizi arasında kurulan bağlantı görülmektedir. Kodlamalardan elde edilen düzenleme değişkenleri veri seti apriori algoritmasının temel girdisi (boolean tablo) olup havaalanı süreçlerini ifade eden kodlar ile yapılan kodlamaların araştırma sorularını cevaplayacak şekilde filtrelenmesi (çapraz tablolardan seçilmesi) ve bu filtrelere uygun belirlenen düzenleme değişkenleri arasındaki birliktelik ilişkisinin yorumlanması iki analizin birbirine bağlanma biçimini açıklamaktadır.

Analiz için iki tekniğin kullanılma nedeni içerik analizinin tek başına kullanılması ile düzenlemelerin birliktelik örüntülerinin ortaya çıkarılamaması ve havaalanları ile bağlantısına yönelik çıkarımların oldukça soyut kalmasıdır. Birliktelik analizi sayesinde ilk bölümdeki söz konusu eksiklik tamamlanmıştır. Sadece birliktelik analizi ile de havaalanı süreçlerini ifade eden kodlarla, ilgili ekonomik düzenlemelerin ilişkilendirilmesi mümkün olmamaktadır. Bu nedenle içerik ve birliktelik analizlerinin kapsamlı çıkarımlar yapmaya uygun sonuçlar vereceği düşünülmüştür.

Yapılan analiz detayları içerik analizi ve birliktelik analizi şeklinde iki ayrı bölümde açıklanmış, bulgular ise araştırma sorularıyla ilgili başlıklar altında toplanmıştır.

3.4.1. İçerik analizi

İHU anlaşmalarında iki ülke arasındaki havacılığın emniyetli bir şekilde yapılması ile ilgili maddelerin yanı sıra kazaların araştırılması gibi teknik boyutlu maddeler de bulunmaktadır. Havayolu taşımacılığında ekonomik etki açısından bakıldığında ise ülkeler arasında üzerinde yoğunlukla durulan maddelerin; verilen trafik hakları, kapasite belirleme şekli, fiyat belirleme şekli, sahiplik yapısı, tayin etme şekli, istatistikler ve ittifak anlaşmaları olduğu belirtilmektedir (WTO, 2006).

İHU anlaşmaları belirli taslak metinlere göre düzenlenmekle birlikte maddelerin sıralamaları ve içeriğindeki ifadeler farklılık gösterebilmektedir. Alanyazında havayolu sektörünü öncelikli olarak etkileyen maddelerin ekonomik düzenlemeleri içeren maddeler olduğu belirtilmiştir. Buna dayanarak çalışmada 93 farklı İHU anlaşmasının ekonomik düzenlemeleri inceleme için esas alınmıştır. Toplanan anlaşma metinlerinden İngilizce olanlar tutarlılık ve standart sağlamak amacıyla araştırmacı tarafından Türkçe'ye

çevrilmiştir. Çevrilen anlaşmalar, İHU anlaşmaları gibi hukuksal metinlerin İngilizce'den Türkçe'ye çevrilmesinde anlam kaymaları ve yanlışlıklar olabileceği değerlendirilerek aslı Türkçe olan diğer ülke anlaşmalarıyla karşılaştırılmıştır. Böylece çevirilerin doğruluğu teyit edilmiştir. Ayrıca sıralamaları ve içerikte seçilen kelimeleri farklı olan (sahiplik ve mülkiyet gibi) maddeler tespit edilmiştir. Sıra ve içerik farkı olan maddelerde anlamsal bir fark olup olmadığı değerlendirilmiş ve araştırma amacına ulaşmak için uygun olan maddelerin varsa arasındaki farkın, seçilen ekonomik düzenlemenin tamamen değişmesinden kaynaklandığı görülmüştür. Örneğin, Türkiye- Avustralya İHU anlaşmasının “Madde 10 – Ücret Tarifeleri” başlığı altında tarifeler “Her bir taraf, trafiğin taşınması için her bir havayolunun kendi ücret tarifelerini belirlemesine izin verecektir.” şeklinde düzenlenmiştir. Aynı başlık Türkiye- Afganistan İHU anlaşmasında “Madde 6 – Tarifeler” başlığı altında;

“Her Sözleşme Tarafı, belirlenen havayolları tarafından işletilen uluslararası hava hizmetleri için kendi topraklarına gelen/ giden/ geçen tarifelerin, makul seviyelerde belirlenmesine izin verecektir. Bu seviyelerin belirlenmesinde, işletme maliyetleri, makul kar oranı ve diğer havayollarının tarifeleri de dahil olmak üzere tüm ilgili faktörlere dikkat edilecektir.”

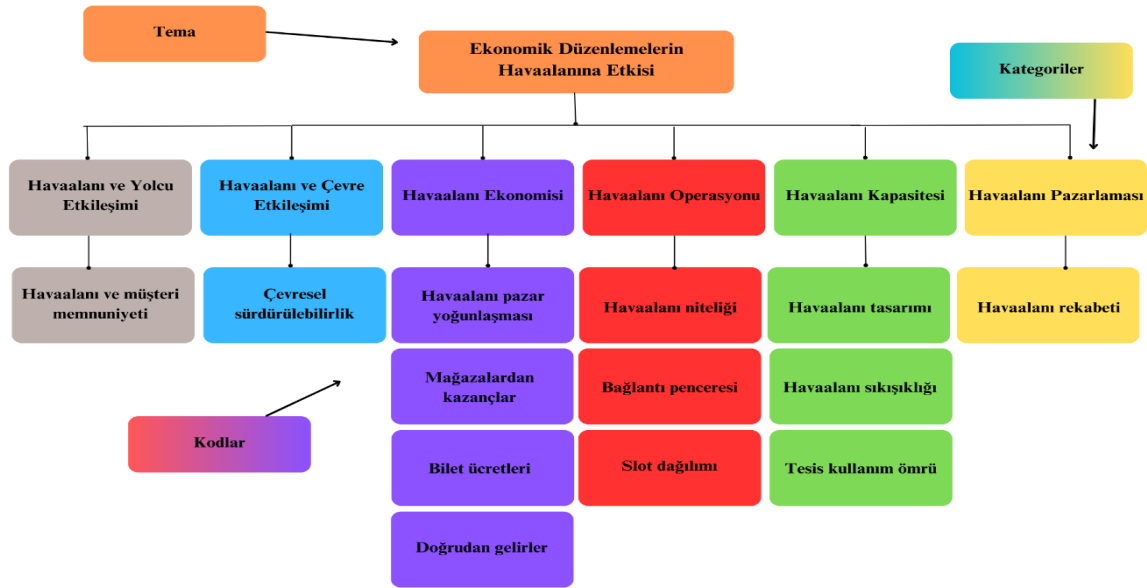
şeklinde belirtilmiştir. Bu düzenlemeler Türkiye'nin bu iki ülke ile arasındaki tarife belirleme şeklinin farklı olduğunu göstermektedir. Çalışmada analiz edilen düzenlemelerin sıralamaları ve başlıkları Ek 2'de gösterilmektedir. Türkiye'nin taraf olduğu İHU anlaşmalarında madde başlıkları, sıralamaları ve madde sayısı gibi bazı unsurların farklı olduğu görülmektedir.

Ekonomik düzenlemeler (ticari haklar- hard rights) taraf ülke taşıyıcılarının tayin edildikleri her pazarda farklı koşullarda faaliyet göstermesini zorunlu kılarken teknik düzenlemeler (idari haklar- soft rights) her taşıyıcıyı benzer şekilde etkilemektedir (Gerede, 2011a, s. 30). Bu nedenle anlamsal ve etkisel açıdan benzer ancak anlaşma metnindeki sıra ve içeriğindeki kelimeler açısından farklı olan teknik düzenlemeler çalışma odağının dağılmaması amacıyla hariç tutulmuştur. Seçilen maddeler MAXQDA paket programı ile tema-kategori-kod hiyerarşisine uygun olarak analiz edilmiştir. Bu şekilde bir hiyerarşi kurulmasının nedeni havaalanı ve ikili anlaşma ilişkisini düzenlemeler üzerinden tümevarım yoluyla göstermektir.

Özetle, havaalanına olan etkileri açısından çalışmada incelenen (kodlanan) ekonomik düzenleme başlıkları aşağıda gösterilmektedir:

- Hakların Tanınması (trafik hakları)
- Tayin Etme ve Yetkilendirme (pazara girecek havayolu sayısı)
- Kapasite (uçuş sıklığı, koltuk sayısı ve uçak tipinin belirlenmesi ve onaylanması)
- Tarifeler (bilet ücretlerinin belirlenmesi)
- Tarifelerin Onaylanması (uçuş bilgilerinin havacılık otoritesine sunulma süresi)
- Hat Çizelgesi (karşılıklı belirlenen uçuş noktaları sayısı)
- Kod Paylaşımı (tayin edilen havayollarının kod paylaşım hakları)

Yukarıda belirtilen başlıkların detaylarında iki ülke arasındaki havacılığın ne derece liberal olacağını gösteren düzenlemeler açıklanmaktadır. Bu düzenlemeler, alanyazından yararlanarak oluşturulan havaalanı süreçleriyle ilgili kodlar ile kodlanmıştır. Şekil 3.4'te bu kodlar gösterilmektedir.



Şekil 3.4. Ekonomik düzenlemelerin havaalanına etkisi temasının alt kategorileri ve kodları

İçerik analizi kodlarının oluşturulmasında alanyazından yararlanılması bir zorunluluk olmamasına rağmen analizin güvenilirliğinin ve iç ve dış tutarlılığının artırılmasında farklı kaynaklardaki bağlamların incelenmesi önem taşımaktadır (Sığrı, 2021, s. 290). Şekil 3.4'teki kodların oluşturulmasında yararlanılan kaynaklar şunlardır:

- Havaalanı ve müşteri memnuniyeti (Chatterjee vd., 2023)
- Çevresel sürdürülebilirlik (Orhan, 2021; Sahrir, Bachok ve Osman, 2014)
- Havaalanı pazar yoğunlaşması (Goetz ve Vowles, 2009; Phillips, 1987)
- Mağazalardan kazançlar (Nerja ve Sanchez, 2021; Puls ve Lentz, 2018)
- Bilet ücretleri (Barrett, 2000; Graham, 1990; McHardy ve Trotter, 2006)
- Doğrudan gelirler (Graham ve Morrell, 2017; Karanki, Lim ve Choi, 2020)
- Havaalanı niteliği (merkez, ikincil, askeri vb.) (Burghouwt ve Hakfoort, 2001; Warnock-Smith ve Potter, 2005; Dobruszkes ve Graham, 2016)
- Bağlantı penceresi (Oliveira vd., 2015)
- Slot dağılımı (Abeyratne, 2000; Barrett, 1997, 2000; Behnen, 2004; Oliveira vd., 2015)
- Havaalanı tasarımı (Borille vd., 2022)
- Havaalanı sıklığı (Abeyratne, 2000; Oliveira vd., 2015)
- Tesis kullanım ömrü (Oliveira vd., 2015)
- Havaalanı rekabeti (Adler vd., 2022; Bergantino, Intini ve Volta, 2021)

İçerik analizinin çerçevesi; araştırma amacına uygun verilerin toplanması ve düzenlenmesi (ön analiz), verilerin (dokümanların) kodlanması, kodlar arası ilişkilerin oluşturulması, temalara ve kodlara göre verilerin düzenlenmesi, temaların alt araştırma sorularına uygun olarak organize edilmesi, kod-tema bağlamında veri örüntülerinin yorumlanması, nitel verilerin bazı sayısal ifadelerle açıklanması, bulguların açıklanması ve raporlama şeklinde dokuz aşamada oluşturulmuştur (Sığrı, 2021, s. 288-289).

İçerik analizinin “teması” olan “Havaalanı ve Ekonomik Düzenleme İlişkisi” ve alt grupta bulunan altı kategori araştırmacı tarafından kodların bağlamına uygun olarak oluşturulmuştur. En alt gruptaki “13 kod” ise havaalanlarını ilgilendiren çeşitli konuları göstermektedir. Bu kodların hangi anlaşma bölümleriyle ilişkilendirileceğinin belirlenmesinde Doganis (2006, s. 29-44)’in çalışmasındaki geleneksel İHU anlaşmaları, 1978 yılı sonrası ABD tipi İHU anlaşmaları, 1985 yılı öncesi ve sonrası Avrupa tipi İHU anlaşmaları ve 1991 yılı sonrası ABD tipi açık semalar İHU anlaşmaları sınıflandırmasından yararlanılmıştır. Türkiye’nin 1940’lı yıllardan bu yana imzaladığı 93 ikili havacılık anlaşmasının da bu sınıflandırmadaki yapıya uygun olduğu değerlendirilmektedir.

Kodlama sonrasında kodlar ve anlaşmalarla ilgili çeşitli sınıflandırmalar ve çıkarımlar yapabilmek için “değişkenler” şeklinde bir başka grup oluşturulmuştur. Bu amaçla ICAO Uluslararası Hava Taşımacılığı Düzenleme Dokümanı (Doc 9626, 2016)’ndan yararlanılmıştır. Değişkenler ve tanımları Tablo 3.1’de gösterilmektedir.

Tablo 3.1. Düzenleme değişkenleri ve tanımları

Değişken	Tanım
<i>Bölge (Kıta)</i>	Anlaşma tarafı diğer ülkenin coğrafi konumu
<i>Tayin Edilen Havayolu Sayısı</i>	Tarafların karşılıklı olarak tayin ettiği havayolu sayısı
<i>Kabotaj Hakkı</i>	Tarafların karşı ülke iç hattındaki iki nokta arası trafik taşıma izni
<i>SYEK Koşulu</i>	Tayin edilen taşıyıcıların sahiplik ve yönetim yapıları
<i>Kapasite Belirleme Yöntemi</i>	Tarafların sunulacak arz miktarını belirleme şekilleri
<i>Kapasite Dağılımı</i>	Arz edilecek kapasitenin karşılıklı paylaşım şekli
<i>Tarife Onay Yöntemi</i>	Tarifenin belirlenme ve onaylanma şekli
<i>IATA Tarife Belirleme Aracı</i>	IATA’nın tarife belirleme mekanizmasının kullanılması
<i>Tarife Belirleme Faktörü (işletme maliyeti+makul kar+diğer havayolu tarifeleri)</i>	Tarifenin belirlenme kriterleri
<i>Tarife Onay Başvuru Süresi</i>	Belirlenen tarifenin otorite onayına gönderilme süresi (yürürlüğe girmesine kalan süre)
<i>Uçuş Programı Sunum Süresi</i>	Uçuş programının otoritelere bildirilme süresi (yürürlüğe girmesine kalan süre)
<i>Kod Paylaşımı</i>	Havayollarının kod paylaşım hakkı
<i>5. Trafik Hakkı</i>	Taraf havayollarının ara ve ileri noktalardan trafik taşıma hakkı

Tablo 3.1. (Devam) Düzenleme değişkenleri ve tanımları

<i>Karşılıklı Uçuş Nokta Sayısı (Dış-İç)</i>	Tarafların karşılıklı trafik taşıyabileceği nokta sayısı (Yabancı ülke-Türkiye)
<i>Ara Noktada Uçak Değişimi (Change of Gauge)</i>	Tarafların güzergâh üzerindeki bir ara noktada uçak değiştirme hakkı
<i>Liberallik Derecesi K.B.</i>	Kapasite belirleme tercihlerinin liberallik derecesi (Gerede, 2011a)
<i>Liberallik Derecesi T.O.</i>	Tarife onayı tercihlerinin liberallik derecesi (Gerede, 2011a)
<i>Liberallik Derecesi T.B.</i>	Tarife belirleme tercihlerinin liberallik derecesi (Gerede, 2011a)

Tablo 3.1'deki değişkenlere göre oluşturulan veri seti ikinci bölümde yapılan birliktelik analizinde de kullanılmıştır.

Kodlama yapılırken hangi noktalara dikkat edileceği ile ilgili bilgiler Tablo 3.2'de gösterilen kodlama yönergesinde açıklanmıştır.

Tablo 3.2. Kodlama yönergesi

Kodlanan Bölümler	Kodlar	Açıklama
<i>Trafik Hakları</i>	Havaalanı rekabeti	Pazara erişim hakları Türkiye'deki bir havaalanının rekabet üstünlüğü elde etmek için potansiyel havayollarına teşvikler sunmasına, mevcut
	Pazar yoğunlaşması	havayollarının oligopolleşmeye yönelik adımlar atmasına, yönetimin proaktif
	Havaalanı tasarımı	tasarım geliştirmelerine ve doğrudan gelirleri artırıcı önlemler alınmasına neden olabilir.
	Doğrudan gelirler	
<i>Tayin Edilen Havayolu Sayısı</i>	Havaalanı niteliği	Pazara giriş için yetkilendirilen havayolu sayısı; Türkiye'deki
	Bağlantı penceresi	havaalanlarının merkez, ikincil ve askeri niteliklerinin, yolcuların
	Slot dağılımı	havaalanlarında bekleme sürelerinin, slot dağılımlarının, mevcut
	Bilet ücretleri	havayollarının pozisyonlarının, havaalanı rekabet uygulamalarının,
	Pazar yoğunlaşması	tesis kullanım ömrünün, havaalanı sıkışıklığının, çevresel ve tasarımsal
	Havaalanı rekabeti	koşulların ve havaalanlarının havayolu bilet fiyatlarını olumsuz etkileyen
	Tesis kullanım ömrü	uygulamalarının değişmesiyle ilgilidir.
	Havaalanı sıkışıklığı	
	Çevresel sürdürülebilirlik	
	Havaalanı tasarımı	
<i>Uçuş Nokta Sayısı</i>	Havaalanı niteliği	Yabancı bir havayolunun Türkiye'de uçabildiği havaalanı sayısı;
	Pazar yoğunlaşması	havaalanlarının merkez, ikincil, askeri durumunun, pazar yoğunlaşmasının, sıkışıklığının, rekabet koşullarının ve
	Havaalanı sıkışıklığı	çevreselliğinin değişmesiyle ilgilidir.

Tablo 3.2. (Devam) Kodlama yönergesi

	Havaalanı rekabeti	
	Çevresel sürdürülebilirlik	
<i>Kod Paylaşımı</i>	Slot dağılımı	Havayollarının kod paylaşımı
	Bağlantı penceresi	yapabilmesi havaalanlarında slot
	Havaalanı niteliği	düzenini, bağlantı penceresinin
	Bilet ücretleri	süresini, havaalanı niteliğini, bilet
	Pazar yoğunlaşması	ücretlerini artırıcı havaalanı
	Tesis kullanım ömrü	uygulamalarını, mevcut havayollarının
	Havaalanı sıklığı	oligopol eğilimlerini, tesisin
	Havaalanı tasarımı	kullanılabilir ömrünü, havaalanı
	Havaalanı rekabeti	sıklığını, tasarımsal geliştirmeleri,
	Çevresel sürdürülebilirlik	sektörel rekabeti, çevresel etkileri ve
	Doğrudan gelirler	doğrudan gelir kalemlerinin durumunu
<i>SYEK Koşulları</i>	Slot dağılımı	
	Bağlantı penceresi	Sahiplik ve kontrol koşullarının
	Havaalanı niteliği	esnekliği ülke havaalanlarına girme
	Doğrudan gelirler	potansiyeli olan havayolu sayısını
	Pazar yoğunlaşması	etkiler. Havaalanları da bu durumda
	Tesis kullanım ömrü	slotlar, bağlantı süreleri, nitelik, gelir,
	Havaalanı sıklığı	yoğunlaşma, tesis yıpranması,
	Havaalanı tasarımı	sıklık, tasarım, rekabet ve
	Havaalanı rekabeti	sürdürülebilirlik bakımından değişim
	Çevresel sürdürülebilirlik	gösterir.
<i>Kapasite</i>	Slot dağılımı	
	Bağlantı penceresi	
	Havaalanı niteliği	
	Havaalanı rekabeti	Kapasite koşullarının liberalite derecesi
	Doğrudan gelirler	Türkiye'deki havaalanlarında
	Pazar yoğunlaşması	sunulacak hizmet yoğunluğunun
	Tesis kullanım ömrü	değişimi ile ilgilidir. Bu açıdan SYEK
	Havaalanı sıklığı	koşulları ile benzer etkilere sahiptir.
	Havaalanı tasarımı	
	Çevresel sürdürülebilirlik	
<i>Tarife</i>	Havaalanı niteliği	Tarifenin belirlenmesi ve onay şekli
	Doğrudan gelirler	havayolu rekabetini ve pazara giriş
	Bilet ücretleri	süresini etkilemektedir. Bilet
	Mağazalardan gelir	ücretlerinin uygunluğu yolcu
	Pazar yoğunluğu	yoğunluğunu artıracığı için
	Havaalanı rekabeti	havaalanlarının müşteri memnuniyetine
	Müşteri memnuniyeti	yönelik stratejilerini değiştirebilir.
<i>Uçuş Programının Sunumu</i>	Havaalanı rekabeti	Belirlenen uçuş programının otoritelere
	Havaalanı niteliği	yürürlükten belirli bir süre önce
	Pazar yoğunluğu	sunulma gerekliliği havaalanlarını
	Slot dağılımı	kullanacak havayolu sayısını
	Havaalanı sıklığı	etkilemektedir. Bu durum
	Çevresel sürdürülebilirlik	havaalanlarında operasyonel,
		ekonomik, pazarlama ve çevresel
		açıdan değişiklikler yaratabilir.

Tablo 3.2’de kodlanan bölümler sütunu anlaşmalardaki maddelere karşılık gelmektedir. Açıklamalar ise bu maddelerin kodlanmasında neden belirtilen kodların kullanılacağını ifade etmektedir. Çoğu kodlanan bölümde ortak kodların kullanılmasının nedeni dinamik bir sistem olan havaalanı sektörüne ait süreçlerin birbirine bağlı olması ve bir noktadaki değişimin başka bir süreci de etkilemesidir.

3.4.2. Birliktelik analizi

Gelişen bilgi teknolojilerinin havaalanlarında kullanılması, havaalanı yöneticilerinin karar alma süreçlerinde kullanabileceği çok büyük miktarda verinin toplanmasını sağlamaktadır. Ancak bu verilere dayalı karar almadan önce yapılması gereken, toplanan veriler arasındaki bağlantıların açıkça ortaya çıkarılmasıdır. Bu noktada veri madenciliği ve büyük veri analizi gibi teknolojilerden yararlanılmaktadır. Söz konusu teknolojilerin kullanılması büyük ölçüde algoritmalar aracılığıyla gerçekleştirilmektedir. Verilerin bir bütün olarak ifade ettiği bilgilere ulaşmak için çeşitli algoritmalar kullanılmaktadır.

Havacılık, veri madenciliği tekniklerinin yoğun kullanıldığı alanlardandır. Uçak üretiminde yaşanan hataların kümeleme tekniği ile tespit edilmesi bu alanlara örnek gösterilebilir (Fayyad, Piatetsky-Shapiro ve Smyth, 1996, s. 38). Havaalanı sektöründe de toplanan çok sayıda veri, karar alma için kullanılmadan önce veri madenciliği teknikleri ile analiz edilmektedir. Günümüzde havaalanlarına gelen her uçak ve yolcu ile ilgili toplanan veri teknoloji sayesinde çok boyutlu ve çeşitli bir hal almıştır. Yolcuların demografik bilgilerinden başlayarak terminal içerisinde kameralara yansıyan jest ve mimiklerine kadar çok sayıda veri, gelişmiş veri tabanlarında depolanmaktadır. Bu noktada veri madenciliği, depolanmış veri yığınları arasında gizli kalan, kolaylıkla tespit edilemeyen ve ulaşılnca karar alma süreçlerine yararlı olacak bilgilerin elde edilmesinde kullanılmaktadır. Başka bir deyişle, toplanan veriler arasındaki ilişkilerin tespit edilmesi bilgiye ulaşmak anlamına gelmektedir. Bilgiler de kararların girdisi niteliğindedir (Eker, Oktaş ve Kayhan, 2015).

Veri yığınları arasındaki ilişkilere ulaşmak için veri madenciliğinin tanımlayıcı ve tahmin edici teknikleri kullanılmaktadır. Tanımlayıcı tekniklerden olan apriori

algoritması yığın halindeki veriler arasında saklı olan birliktelik ilişkilerinin ortaya çıkarılmasında önemli bir araçtır. Bu aracın, anlaşılabilir ve kullanışlı olması nedeniyle finans, üretim, pazarlama, iletişim gibi farklı alanlardaki çalışmalarda analiz için kullanıldığı görülmektedir (Fayyad vd., 1996, s. 38). Algoritmanın temel kullanım amaçları ise bilgi yönetimi, süreçlerin sıralanması, karar alma sürecinin desteklenmesi ve süreç kontrolü olarak sıralanabilir. Veriler arasındaki birliktelik ilişkisine dair bilgilere ulaşılmasında bu algoritmanın uygun olduğu belirtilmektedir (Chen, Han ve Yu, 1996, s. 866-870). Algoritma, adını bir veri setinde sıklıkla geçen verilerden oluşan kümelerin tüm alt kümelerinin de sıklıkla tekrar edeceği ön kabulünden (a priori) almaktadır (John ve Shaiba, 2019, s. 220).

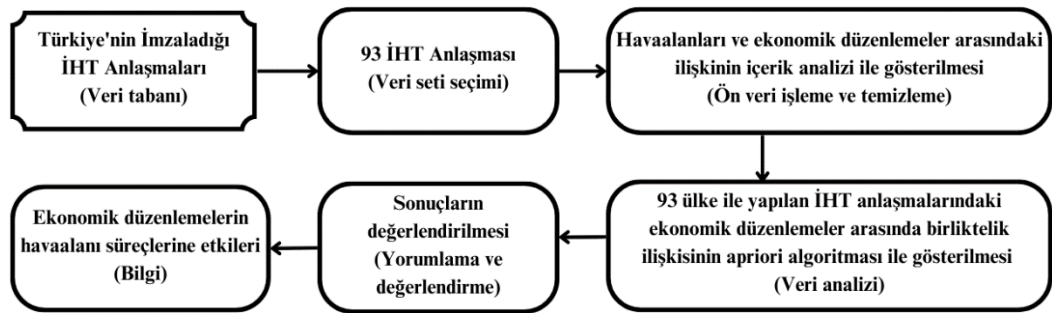
Veri setindeki tekrar eden veriler arasındaki birliktelik ilişkisinin gösterilmesinde apriori algoritması kullanılması üzerine ilk çalışma Agrawal ve Srikant tarafından (1994) yapılmıştır. Ancak daha öncesinde birliktelik ilişkisinin nasıl belirlendiğine dair bir çalışma Agrawal, Imielinski ve Swami (1993) tarafından IBM Almaden Araştırma Merkezi'nin Quest isimli projesi için yapılmış ve apriori algoritmasının işleyişi açıklanmıştır. Yine aynı proje için 1994 yılında yapılan çalışmada da algoritma daha ileri bir seviyeye getirilmiştir. Araştırmacılar algoritmanın kullanılmasında herhangi bir veri seti sayı sınırlamasının olmadığını ve ticari amaçlı araştırmalarda kullanılabileceğini belirtmişlerdir (Agrawal ve Srikant, 1994, s. 3).

Bu çalışmada apriori algoritması ile yapılan birliktelik analizi “Türkiye’nin imzaladığı 93 İHU anlaşmasındaki ekonomik düzenlemelerin birlikteliği ile bunların havaalanı süreçlerine etkisi nedir?” sorusuna cevap vermek amacıyla tercih edilmiştir. Alanyazında birliktelik analizinin; birlikte açılan internet sayfalarının belirlenmesinde, internet sayfalarının içeriğindeki benzerliklerin ortaya çıkarılmasında, alışveriş sepet analizinde, market ürünlerinin satış performanslarının değerlendirilmesinde, hastalık semptomlarının birliktelik durumlarının belirlenmesinde (Bose ve Mahapatra, 2001, s. 216-217), öğrencilerin cep telefonu kullanım alışkanlıklarının incelenmesinde (Gao, 2022), rüzgar fırtınalarının alansal dağılımlarının incelenmesinde (Papi vd., 2022), belirli kazalara neden olan risk faktörlerinin açığa çıkarılmasında (Fa vd., 2021; Xuecai vd., 2019), insan kaynaklı orman yangınlarının nedenlerinin incelenmesinde (Cleland, Dao ve Dao, 2023), hava tarafı asfalt gerilim aşamalarının belirlenmesinde (Li, Zou, Zhang ve

He, 2023), okyanus enerji sistemlerinin değerlendirilmesinde (Khare, Nema ve Baredar, 2020), pilotların ve hava trafik kontrolörlerinin emniyetsiz davranışlarının belirlenmesinde (Xiao vd., 2023; Xu ve Luo, 2021) ve uçuş gecikmelerine neden olan faktörlerin sıklığının tespitinde (Sternberg vd., 2016) kullanıldığı görülmektedir. Ancak apriori algoritmasının, bir marketteki ürünlerin birlikte satılma ilişkisinin incelenmesi ile yapılan *geleceğe yönelik satış tahminlerinde* hatalı sonuçlar verdiği belirtilmektedir. Bu nedenle tahmin amaçlı kullanılan tanımlayıcı veri madenciliği tekniklerinin tahmin edici tekniklerle desteklenmesi önerilmektedir (Chen Y., Chen J., ve Tung, 2006, s. 1506). Ayrıca apriori algoritması veriler arasında neden birliktelik oluştuğunu açıklamaktan ziyade bu birlikteliğin ne sıklıkla gerçekleştiğini göstermektedir. Algoritma sonuçlarından çıkarılacak bulguların yorumlanmasında kullanılan ifadelerin tahmine yönelik olmaması önemlidir (Yılmaz, 2006, s. 94).

Bu çalışmada apriori algoritması sadece geçmiş veri setleri üzerinden bir durumun tanımlanması amacıyla kullanılmıştır. İHU anlaşmalarında havaalanlarını etkileyen ekonomik düzenlemeler ve bu düzenlemelerin yapıldığı ülkeler arasında birliktelik ilişkisi kurulması geleceğe yönelik bir tahmin içermemekte olup buradaki temel amaç mevcut anlaşmaların durumunu ortaya koymak ve konuyla ilgili bir çerçeve sunmaktır.

Apriori algoritmasının detaylarına geçmeden önce bu çalışmada kullanılan veri madenciliğinin aşamaları Şekil 3.5'te gösterilmiştir.



Şekil 3.5. Veri madenciliği aşamaları (Fayyad vd., 1996'dan yararlanılmıştır.)

Veri madenciliğinin ilk aşaması analiz edilecek veri tabanının belirlenmesidir. Çalışmada Türkiye'nin imzaladığı İHU anlaşmalarının tümü veri tabanını ifade

etmektedir. Bu veri tabanından ulaşılan 93 İHU anlaşması veri setini oluşturmaktadır. Ön veri işleme ve temizleme adımında ekonomik düzenlemeler ile havaalanları arasındaki ilişkiyi göstermek için içerik analizi yapılmış ve kodlamalar sonrasında değişkenler ortaya çıkarılarak yeni bir veri tabanı oluşturulmuştur. Dördüncü aşamada, elde edilen değişkenler apriori algoritmasına tanımlanmış ve aralarındaki birliktelik ilişkisi ortaya çıkarılmıştır. Son adımda ise sonuçlar yorumlanmış ve hedeflenen bilgiye ulaşılmıştır.

Apriori algoritmasının çalışmasında üç temel kavram önemlidir. X ve Y, mevcut veri setinde, aralarındaki birliktelik ilişkisi gösterilmek istenen iki nesne olarak kabul edilirse (Hassan vd., 2023, s. 1283):

Destek (support) kavramı, belirlenen veri setinin tamamı içerisinde X ve Y'nin birlikte bulunma sıklığını (yüzdesini) ifade etmektedir. Başka bir deyişle, “Tüm veri seti içerisinde X ve Y nesnelerini birlikte bulunduran kümelerin yüzdesi kaçtır?” veya “Tüm veri seti içerisinde X ve Y nesneleri ne sıklıkla birlikte geçmektedir?” sorusunun cevabını destek değeri vermektedir. Formülü ise aşağıda gösterilmiştir:

$$s_{\text{destek}}(X \rightarrow Y) = \frac{|(X \cup Y)|}{n} \quad (3.1)$$

Formüldeki “sdestek” desteği, “n” ise veri setinde belirlenen toplam geçişlerin (tekrar taramaların) sayısını belirtmektedir.

Güven (confidence), kavramını açıklamadan önce öncül ve ardıl terimlerini açıklamak gerekmektedir. Ardılın açıklanması da öncülün tanımı içerisinde görülebilir. Öncül, sonuç nesnesinin (ardıl-consequent) meydana gelmesindeki koşullu olasılık veya kuraldır. Başka bir deyişle, “Bir veri setindeki geçişler arasında X varsa Y'nin de olma olasılığı nedir?” sorusunun cevabını güven kavramı vermektedir. Güven “c” ile gösterilmektedir.

$$c(X \rightarrow Y) = \frac{\text{destek}(X \cup Y)}{\text{destek}(X)} \quad (3.2)$$

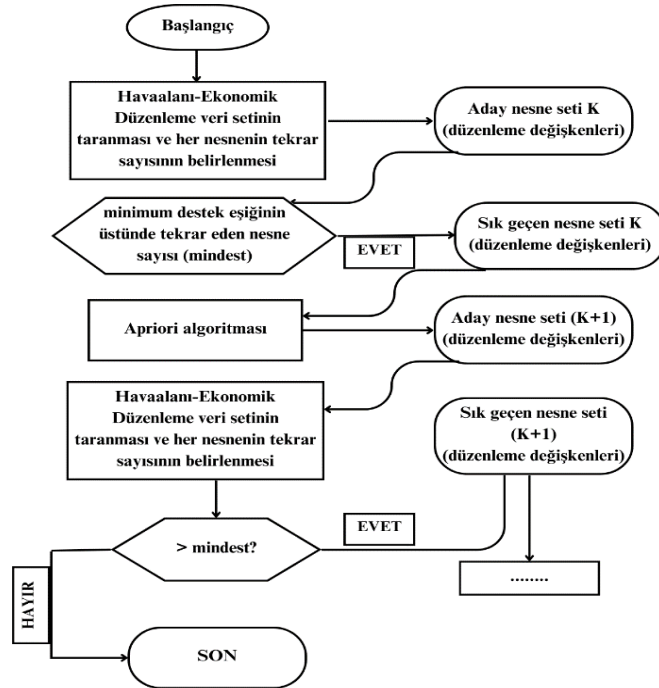
Ağırlık (lift), belirlenen bir destek veya güven kuralının önem derecesini göstermektedir. Ağırlık, gerçek güven değerinin beklenen güven değerine bölünmesi ile bulunur. “L” ile gösterilir. “T” ise tarama sayısını (geçişler) göstermektedir.

$$L(X \rightarrow Y) = \frac{(\text{X ve Y'nin ikisini de içeren T})(\text{X'i içeren T})}{\text{Y'yi içeren T'nin Fonksiyonu}} \quad (3.3)$$

Destek, güven ve ağırlık kavramlarını market sepet analizi örneği ile açıklamak konunun anlaşılabilirliğini artıracaktır. Bir markette yapılan 1000 alışverişin fişinde belirtilen ürünler arasında süt ve ekmeğin birlikte satılma yüzdesi “destek” değerini vermektedir. 1000 alışveriş içerisindeki süt satışlarında ekmeğin de satılma yüzdesi “güven” değerini vermektedir. “Ağırlık” değeri ise satılan ürünlerin belirlenen destek ve güven değeri içerisinde ne kadar önemli olduğunu ifade etmektedir. Yani “Süt ve ekmeğin birlikte satılma yüzdesi market yönetimi tarafından dikkate alınacak kadar önemli midir?” sorusunun cevabı ağırlık (lift) ile gösterilmektedir.

Alanyazına bakıldığında apriori algoritmasının veri tabanındaki veri miktarına bağlı olarak geliştirilmesine yönelik çalışmalara da rastlanmaktadır. Bilgisayar depolama sistemlerinin büyük veri tabanlarını saklamada yetersiz kalması, çok büyük miktardaki veri analizinde geleneksel apriori algoritmasının etkin çalışmadığını göstermiştir. Bu nedenle büyük bir veri seti üzerinde çalışmak için algoritmanın geliştirilmesine ihtiyaç duyulmuştur (Wang ve Gao, 2021). Bu çalışma için söz konusu sınırlılık geçerli değildir.

Şekil 3.6’da bu çalışmada kullanılan apriori algoritmasının adımları gösterilmektedir.



Şekil 3.6. Apriori algoritması analiz adımları (Li vd., 2023'ten yararlanılmıştır.)

Başlangıç aşamasında, içerik analizinden çıkarılan ekonomik düzenleme değişkenlerinin üst satırda olduğu ve 1/0 (var veya yok) şeklinde puanlanan bir boolean tablo oluşturulmuştur. Tablonun ilk sütunu ise İHU anlaşması imzalanan 93 ülkeyi temsil etmektedir. Bu tablo apriori algoritması için bir veri tabanı niteliğindedir. Veri tabanından seçilen veri seti taranarak tekrar eden veri sayısı belirlenmiştir. Sayılan bu nesneler aday nesne seti K (düzenleme değişkenleri)'yi ifade etmektedir. Nesne seti K içerisinde, araştırmacı tarafından belirlenen minimum destek seviyesinin (yüzdesi) üzerinde kalan destek seviyesine sahip nesneler sık geçen nesne seti K'yi oluşturmaktadır. Bunlar üzerinde algoritma çalıştırılarak aynı işlem tekrarlanmaktadır. Minimum destek seviyesinin üstündeki bir sayıda nesneyi içeren veri seti kalmayana kadar işlem sürdürülmüştür. Bu aşamaya gelindiğinde elde kalan veri seti, arasında birliktelik ilişkisi kurulmak istenen verileri içermektedir ve bu noktada analiz sonlandırılmıştır.

Çalışmada, düzenlemeler arası birliktelik ilişkisi IBM SPSS Modeler paket programında bulunan apriori algoritması kullanılarak ortaya çıkarılmıştır. Yapılan analize veri seti olarak Türkiye'nin İHU anlaşmalarında en çok değişkenlik gösteren düzenlemeleri tanımlanmıştır. *Kabotaj hakkı, SYEK koşulu, kapasite dağılımı, tarife belirleme faktörü* gibi, ülkeler arası nadiren farklılaşan düzenlemeler veri setinden çıkarılmıştır. Bunun nedeni neredeyse ülkelerin tamamında aynı şekilde belirlenen bu düzenlemelerin çıkarım yapmaya uygun bir birliktelik kuralını yansıtmamasıdır. Yaygınlıkla değişen düzenlemeler arası birlikteliklerin tespit edilmesi sonrasında veri seti üzerinden yapılan kontrol incelemeleri, hariç tutulan bu düzenlemeler hakkında da bilgi vermektedir.

4. BULGULAR VE YORUM

Bu bölümde içerik ve birliktelik analizlerinin bulguları; değişkenlere dayalı bulgular, bölgesel bazda kurulan ilişki, pazara erişim ve giriş düzenlemelerinin havaalanına etkisi, kapasite ve tarife düzenlemelerinin havaalanına etkisi, birlikte en fazla kullanılan düzenlemeler ve havaalanları ve en az belirlenen düzenlemeler ve havaalanları şeklinde altı başlık altında açıklanmıştır. Her başlıkta alt araştırma sorularına cevap verilmekle birlikte bütünsel olarak İHU anlaşmalarındaki ekonomik düzenlemelerin havaalanlarına etkisini ortaya koyan çıkarımlar yapılmıştır.

4.1. Değişkenlere Dayalı Bulgular

İHU anlaşmalarındaki düzenlemeleri oluşturan değişkenlerin belirlenmesinde tüm anlaşmalar tek tek incelenmiş ve ülkelere ait temel bilgilerin yanı sıra tercih edilen düzenleme içerikleri ile frekansları Tablo 4.1’de gösterilmiştir.

Tablo 4.1. Değişkenler, düzenleme içerikleri ve frekansları

<i>Değişken</i>	<i>İçerik</i>	<i>Frekans</i>
<i>Bölge (Kıta)</i>	Kuzey Amerika	4
	Güney Amerika	3
	Avrupa	34
	Asya	34
	Afrika	18
<i>Tayin Edilen Havayolu Sayısı</i>	Bir	33
	Bir veya birkaç	19
	Bir veya daha fazla	41
<i>Kabotaj Hakkı</i>	Var	0
	Yok	91
<i>SYEK Koşulu</i>	Esas mülkiyet ve etkin kontrol	88
	İş merkezi ve etkin kontrol	2
<i>Kapasite Belirleme Yöntemi</i>	Ön Belirleme	48
	Bermuda-1	37
	Serbest Belirleme	4
<i>Kapasite Dağılımı</i>	Adil ve Eşit	85
	Belirli bir oran	1
	Serbest	1
<i>Tarife Onay Yöntemi</i>	Çift taraflı onay	57
	Başlangıç ülkesi	1
	Esnek fiyatlama aralıkları	0
	Çift taraflı itiraz	6
	Tayin eden taraf itirazı	0
	Serbest fiyatlama	23
<i>IATA Tarife Belirleme Aracı</i>	Var	52
	Yok	41
<i>Tarife Belirleme Faktörü (işletme maliyeti+ makul kar+diğer havayolu tarifeleri)</i>	Aynı (tanımdakiyle sınırlı)	65
	Piyasa ticari göstergeleri	3
	Hatların özellikleri	1
	Hizmet özellikleri (sürat ve konfor)	11
	Kullanıcı çıkarı+sefer özel.+komisyon oranları+diğer	3
	Olabildiğince düşük ve koşullara uygun	2
	Havayolunun özellikleri	2
	Cari rekabet+pazar şart.+kullanıcı çıkarı	1
	Hizmet nitel.+kom. ora+diğer	1
	Komisyon oran+ticari	1

Tablo 4.1. (Devam) Değişkenler, düzenleme içerikleri ve frekansları

<i>Tarife Onay Başvuru Süresi</i>	30	22
	45	7
	60	13
	90	14
<i>Uçuş Programı Sunum Süresi</i>	14	1
	30	57
	45	7
	60	2
	Ulusal gereklilik	1
<i>Kod Paylaşımı</i>	Var	31
	Yok	62
<i>5. Trafik Hakkı</i>	Var	58
	Yok	35
<i>Karşılıklı Uçuş Nokta Sayısı (Dış-İç)</i>	1-1	41
	2-2	22
	0-2	1
	3-3	5
	4-4	1
	2-1	4
	1-5	1
	7-2	1
	10-10	1
	1-2	3
	7-7	1
	Sınırsız-Sınırsız	7
	1-Sınırsız	2
	Sınırsız-1	1
	Sınırsız-2	1
<i>Ara Noktada Uçak Değişimi (Change of Gauge)</i>	Var	3
	Yok	90
<i>Liberallik Derecesi K.B.</i>	En sıkı	48
	Daha serbest	37
	Liberal	4
<i>Liberallik Derecesi T.O.</i>	En sıkı	57
	Daha serbest	7
	Liberal	23
<i>Liberallik Derecesi T.B.</i>	En sıkı	67
	Daha serbest	20
	Liberal	3

Türkiye'nin taraf olduğu 93 İHU anlaşmasındaki yabancı ülkelerin “Kuzey Amerika”, “Güney Amerika”, “Avrupa”, “Asya” ve “Afrika” kıtalarında bulunduğu görülmüştür. Avrupa ve Asya ülkeleri 34 frekansla en çok İHU anlaşması imzalanan ülkelerdir. Buna en yakın ülkeler 18 frekansla Afrika kıtasındakilerdir. Amerika kıtasından ise toplam 7 ülke ile anlaşma imzalanmıştır.

Anlaşma tarafları tayin edilen havayolu sayısını “bir (33)”, “bir veya birkaç (19)”, “bir veya daha fazla (41)” şeklinde üç seçenek altında belirtmiştir. En fazla kullanılan düzenlemenin “bir veya daha fazla” olması tayin edilen uçak sayısının belirlenmesinde Türkiye’nin liberalleşmeye yönelik bir adım attığına işaret edebilir. Ancak sadece bir havayolunun tayin edildiği anlaşma sayısı da buna yakındır.

Kabotaj hakkı hiçbir anlaşmada açıkça tanınmamıştır. SYEK koşulunun baskın şekilde “esas mülkiyet ve etkin kontrol (88)” olarak belirlendiği, “iş merkezi ve etkin kontrol” düzenlemesinin ise sadece iki anlaşmada kabul edildiği görülmüştür. Kapasite dağılım düzenlemelerinin ise neredeyse tamamı (85) “adil ve eşit” olarak belirlenmiştir. “Serbest” ve “belirli bir oran (40/60 gibi)” düzenlemeleri toplam iki anlaşmada mevcuttur.

İncelenen anlaşmalarda kapasite belirleme yöntemi olarak sırasıyla “ön belirleme (48)”, “Bermuda-1 (37)” ve “serbest belirleme (4)” kullanılmıştır. Pazara arz edilecek kapasitenin tayin edilen havayolları tarafından serbest şekilde belirlenmesine oldukça az sayıda ülke için izin verilmesi dikkat çekicidir.

Anlaşmalarda tarife onay yöntemlerinden en çok “çift taraflı onay (57)” ve sonra da “serbest fiyatlama (23)” seçilmiştir. Kapasite belirleme yöntemlerinden serbest belirleme nadiren görülürken serbest fiyatlamanın bu derece yoğun olması tarife onay yönteminin, kapasitenin diğer düzenlemeleri ile dengelenebildiğini göstermektedir. Yani, Türkiye ve diğer ülkeler arasında tarife-kapasite dengesini sağlamaya yönelik düzenlemeler getirilmiştir. Apriori algoritmasına minimum destek seviyesinin %10 ve güven değerinin %100 olarak tanımlanması ile oluşturulan birliktelik kuralı sonucunda Türkiye ve Afrika ülkeleri arasındaki İHU anlaşmalarında serbest fiyatlama ve 5. trafik hakkının birlikte olduğu senaryoların tamamında kapasite belirleme yöntemi olarak ön belirlemenin seçildiği görülmüştür.

1940’lı yıllardan 1978’e kadar uluslararası havayollarının tarife belirlemelerinde sıklıkla kullanılan IATA tarife belirleme mekanizmasının Türkiye’nin taraf olduğu İHU anlaşmalarının 52’sinde kullanıldığı, 41’inde ise kullanılmadığı görülmüştür. Ancak hiçbir anlaşmada IATA tarifelerinden yararlanmanın yasak olduğu belirtilmemektedir.

Tarife belirleme faktörü olarak genellikle “işletme maliyeti+ makul kar ve diğer havayollarının tarifelerine dikkat edilmesi” (yaygın uygulama) koşulu öne sürülmektedir. Bu koşul 65 anlaşmada geçerli iken liberal nitelikli “piyasa ticari göstergelerine” göre tarife belirleme esnekliği sadece üç anlaşmada kabul edilmiştir. “Hizmetin özellikleri” ile ilgili hususların tarife belirleme faktörü olarak yaygın uygulamaya eklenmesine 11 anlaşmada rastlanmıştır.

Belirlenen tarifenin yürürlüğe girmeden önce ilgili otoriteler tarafından onaylanması için gerekli başvuru süresi 22 anlaşmada 30 gün, 14 anlaşmada 90 gün, 13 anlaşmada 60 gün ve 7 anlaşmada 45 gün olarak belirlenmiştir. Böyle bir süre kısıtı havayollarının pazara giriş sürecini uzatmaktadır. Ayrıca bu sürenin, havaalanlarında yeni giriş yapacak havayollarının rekabet gücünün kırılmasına yönelik pazar yoğunlaşmasına, sonradan bir havaalanına giren havayollarının slot ve altyapı engellerinden dolayı ikincil havaalanlarına yönelmesine ve bundan kaynaklı olarak havaalanlarının niteliklerinin değişmesine zemin hazırladığı söylenebilir. Uçuş programlarının otoriteye sunum süresi de benzer etkiler yaratmaktadır. Düşük maliyetli havayollarının girdiği pazarlarda rekabet güçlüğü çeken geleneksel havayollarının havaalanı değişikliği yapmak zorunda kalması buna örnek verilebilir (Barrett, 1990).

Çalışmada ele alınan anlaşmaların 31’inde kod paylaşımına izin verilmektedir. 62 anlaşmada ise tayin edilen havayollarına bu hak tanınmamaktadır. Kod paylaşımına onay verilen anlaşmaların çoğunda pazarlamacı havayolunun frekans sınırlarına üçüncü havayolunun dahil edilmeyeceği belirtilmektedir.

Anlaşmaların hepsinde ilk dört trafik hakkı doğrudan taraflara verilirken beşinci trafik hakkının tanınması ek düzenlemelere tabi tutulmaktadır. Çalışmada incelenen anlaşmaların 58’inde bu hak verilirken 35’inde verilmemiştir. Bu durum havaalanlarındaki trafik yoğunluğunu, yolcu sayısını ve profilini etkilemektedir. Bu nedenle havaalanı sektöründe rekabet üstünlüğü kazanmak isteyen havaalanları üçüncü ülkelerden yolcu taşıyan havayollarını çekmek için farklı teşvikler sunmaktadır (Fichert ve Klopheus, 2011).

Söz konusu anlaşmalarda belirlenen uçuş nokta sayıları ülkelerin kaç havaalanının kullanılacağı üzerinde belirleyicidir. Çalışmada incelenen anlaşmaların 41’inde karşılıklı

birer nokta, 22'sinde ikişer nokta belirlenmiştir. Karşılıklı on noktanın belirlendiği istisna anlaşmalar da mevcuttur. Nokta ile ifade edilmek istenen, hizmet verilecek şehirlerdir. Bir ülkede ne kadar az nokta belirlenirse o şehirlerdeki havaalanlarının daha yoğun kullanılacağı öngörülebilir. Bu durum da trafik ve uçak yoğunluğuna bağlı olarak havaalanı niteliğinin değişmesine, havaalanı pazarının yerleşik havayolları tarafından baskılanmasına, sıkışıklık problemlerinin doğmasına ve çevresel olumsuz etkilerin artmasına yol açacaktır.

Eğer kullanılacak şehir sayısı daha fazla belirlenmişse bu durumda kullanılacak havaalanı sayısı artacak ancak tayin edilen havayolu sayısı bazında havaalanı tercih yoğunluğu değişecektir. Çok veya sınırsız sayıda nokta belirlenmesine rağmen tek bir havaalanını kullanma eğilimi görülmesi durumunda da havaalanları üzerine açıklanan etkiler tekrar ve daha yoğun ortaya çıkacaktır. Türkiye'de İstanbul Havaalanı'nın yıl boyu, Antalya Havaalanı'nın yaz dönemlerinde yoğunluk yaşamasında bu durumun etkili olduğu değerlendirilmektedir.

Ara noktada uçak değişim hakkı bir şehir pazarında hizmet veren havayolunun başlangıç ve varış noktası arasındaki bir noktaya inerek yolcu ve yükünü başka bir uçağa transfer etmesi ve uçuşun kalan kısmına bu uçakla devam etmesi iznidir. Burada havayolunun amacı ara noktaya indikten sonra doluluk oranını optimum hale getirebileceği bir uçak tipini kullanmaktır. Çalışmada incelenen anlaşmaların sadece üçünde bu hak tanınmıştır. Doksan anlaşmada ise buna yönelik bir hüküm bulunmamaktadır.

Liberallik derecesi K.B., T.O. ve T.B. değişkenleri sırasıyla kapasite belirleme, tarife onay ve tarife belirleme yöntemlerinin ne seviyede liberal düzenlendiğini göstermektedir. Bu değişkenler en sıkı, daha serbest ve liberal şeklinde üç seçeneğe ayrılmıştır. Çalışmadaki anlaşmalarda kapasite belirleme; 48'i en sıkı, 37'si daha serbest, 4'ü de liberal olacak şekilde, tarife onay yöntemleri; 57'si en sıkı, 7'si daha serbest, 23'ü liberal olacak şekilde ve tarife belirleme yöntemleri; 67'si en sıkı, 20'si daha serbest ve 3'ü de liberal olacak şekilde düzenlenmiştir.

Söz konusu anlaşmalarda herhangi bir içerikte ifade edilmeyen ve hakkında hüküm belirtilmemiş düzenlemeler (veri setindeki –) Tablo 4.1'e dahil edilmemiştir.

4.2. Bölgesel Bazda Kurulan İlişki

Çalışmada analiz edilen 93 İHU anlaşmasının yapıldığı ülkeler; Kuzey Amerika (4), Güney Amerika (3), Avrupa (34), Asya (34) ve Afrika (18) kıtalarında bulunmaktadır. Şekil 4.1’de havaalanı ve ekonomik düzenleme ilişkilerinin bölgesel dağılımı çapraz tablo olarak gösterilmiştir.

	Afrika	Asya	Avrupa	Güney Amerika	Kuzey Amerika	Toplam
✓ Havaalanı ve Yolcu Etkileşimi						
Havaalanı ve müşteri memnuniyeti	38	79	70	4	10	201
✓ Havaalanı Ve Çevre Etkileşimi						
Çevresel sürdürülebilirlik	138	245	237	26	29	675
✓ Havaalanı Pazarlaması						
Havaalanı rekabeti	204	378	364	34	46	1026
✓ Havaalanı Kapasitesi						
Havaalanı tasarımı	112	198	192	18	27	547
Havaalanı sıklığı	139	245	238	26	31	679
Tesis kullanım ömrü	84	139	130	14	21	388
✓ Havaalanı Ekonomisi						
Mağazalardan kazançlar	38	79	70	4	10	201
Havaalanında pazar yoğunlaşması	205	379	364	34	46	1028
Bilet ücretleri	70	123	118	10	19	340
Doğrudan gelirler	133	235	212	19	32	631
✓ Havaalanı Operasyonu						
Havaalanı niteliği	177	320	303	30	40	870
Bağlantı penceresi	84	139	130	14	21	388
Slot dağılımı	106	186	181	19	26	518
Σ TOPLAM	1528	2745	2609	252	358	7492
# N= Belgeler/Konuşmacılar	18 (19,4%)	34 (36,6%)	34 (36,6%)	3 (3,2%)	4 (4,3%)	93 (100,0%)

Şekil 4.1. Bölgelere göre kod dağılımları çapraz tablosu

En çok anlaşma yapılan ülkelerin bulunduğu iki bölge olan Asya ve Avrupa’da havaalanı ve ekonomik düzenleme ilişkileriyle ilgili sırasıyla toplam 2745 ve 2609 kodlama yapılmıştır. En düşük toplam kod sayısı ise 252 ile Güney Amerika’da bulunan ülkelerle yapılan anlaşmalarda görülmektedir. 18 ülke ile anlaşma yapılan Afrika kıtasında ise toplam 1528 kodlama yapılmıştır.

Havaalanlarının ekonomik düzenlemelerle ilişkilendirilmesinde yapılan sınıflandırmalar toplam kod sayısının belirtilen değişkenlere göre dağılımı ile yapıldığı için toplam kod sayısı ve en çok veya en az kullanılan kod bilgileri (en sağdaki sütun) değişmemektedir. Farklılık gösteren sayılar değişkenlere göre sınıflandırmada görülmektedir.

Şekil 4.1'deki dağılıma bakıldığında aynı sayıda ülkenin bulunduğu Asya ve Avrupa arasındaki kod sayısının birbirine yakın olduğu ancak Asya ülkeleri ile yapılan anlaşmaların tamamının Avrupa ülkelerine göre daha fazla kodlandığı görülmektedir. Bu iki bölge arasında en çok farkın olduğu kod havaalanı ekonomisi kategorisi altında bulunan doğrudan gelirlerdir. En az sayıda kodlamanın olduğu Güney ve Kuzey Amerika arasında ise en çok fark olan kod yine doğrudan gelirler olmuştur.

Asya ve Avrupa ülkelerinin kodları arasında en az farka sahip olan kod (süreç) sayısı ise ikidir. Slot dağılımı kodu Asya'da 186, Avrupa'da 181 kez kodlanmıştır. Aynı şekilde bilet ücretleri Asya'da 123, Avrupa'da 118 kez kodlanmıştır. Bilet ücretleri kodu; havaalanlarının, havayolu işletmelerinin bilet ücretlerini artırıcı uygulamalarını ifade etmektedir. Yani, Türkiye'nin Asya ülkeleri ile imzaladığı İHU anlaşmalarında 123 farklı bölümde havaalanlarının, taşıyıcıların bilet ücretlerini artırabilecek uygulamalarına işaret eden düzenlemelerin geçtiği söylenmektedir. Araştırmacı tarafından oluşturulan kod yönergesine göre "Bilet ücretleri" kodlamasının kullanıldığı bölümler; *tayin edilen havayolu sayısı, kod paylaşımı* ve *tarifedir*. Bu bölümlerden havayolu sayısı değişkenleri ile diğer değişkenler arasındaki birlikteliği ortaya çıkarmak için güven değeri %100, minimum destek seviyesi de %5 olarak belirlenmiştir. Böylece en fazla birlikteliğin kurulduğu değişken grubuna ulaşmak mümkündür. Bu noktada minimum destek seviyesinin neden %1 olarak belirlenmediği sorusuna cevap vermek gereklidir. Apriori algoritması ile birliktelik analizinde modelde belirtilen bütün gruplar belirlenen destek ve güven değerleri arasında doğru sonuç verdiği için minimum destek değeri tercihi araştırmacıya bırakılmıştır. Buna göre tanımlanan destek ve güven değerlerine göre elde edilen her bulgu doğru olacaktır. Ayrıca bölge bazlı kurulan ilişkiyi göstermek için seçilen kodların da belirlenmek istenen ilişki kapsamına göre serbestçe seçilmesi mümkündür. Burada bilet ücretleri kodu seçilerek ilgili düzenlemelerdeki birlikteliklerin algoritma ile incelenmesi kodun Asya ve Avrupa ülke anlaşmalarında yapılan kodlamalar içerisinde aralarında en az fark bulunanlardan biri olması (5 fark) nedeniyledir. Birliktelik ilişkisi ortaya çıkarılmak istenen diğer düzenlemelerle ilgili kodlamalarda kullanılabilir.

Yapılan analiz sırasında genellikle uygulanan yaklaşım en çok öncülle birlikte ilişkilendirilen ardılın veya ardılların tespit edilmesidir. Böylece Tablo 4.1'de

gösterilenlerden en yüksek sayıda birlikte olan içeriklere dair havaalanı ile ilgili çıkarım yapmak mümkündür.

En çok öncül ile kurulan ilişkilerin model üzerinde incelenmesinde tayin edilen havayolu sayısı (bilet ücretleri kodunun kullanıldığı düzenlemelerden biri) ardıl olarak kabul edilmiştir. Çıkan sonuçlarda ağırlık (lift) değeri yüksek olan ilk sonuç seçilmiş ve Tablo 4.2’de gösterilmiştir.

Tablo 4.2. %100 güven, %5 minimum destek ve daha yüksek ağırlığa göre tayin edilen havayolu sayısı birlikteliği

Öncül	Ardıl (sonuç)	Destek %	Güven %	Lift
T.O. başvuru süresi: 60 Bermuda-1 Uçuş nokta sayısı: 1-1 IATA tarife aracı Çift taraflı onay 5. trafik hakkı	Bir	5.376	100.0	2.906

Tablo 4.2’de gösterilen birliktelik ilişkisine göre *tarife onay başvuru süresi 60 gün, kapasite belirleme yöntemi Bermuda-1, karşılıklı uçuş nokta sayısı 1-1 ve tarife onay yöntemi çift taraflı onay olan ayrıca IATA tarife aracının ve 5. trafik hakkının bulunduğu anlaşmaların tamamında tayin edilen havayolu sayısının “Bir” olduğu* ortaya konmuştur. Veri seti üzerinde yapılan kontrolde bu niteliğe sahip beş anlaşma olduğu ve anlaşma ülkelerinin *Azerbaycan, İran, Kazakistan, Küba ve Özbekistan* olduğu görülmüştür. SYEK koşulu ise Küba’da açıkça belirlenmemiş olup diğerlerinde esas mülkiyet ve etkin kontroldür. Hiçbir anlaşmada kod paylaşımı hakkı tanınmamıştır.

Öncüllere bakıldığında Bermuda-1 ve 5. trafik hakkı dışındaki düzenlemelerin liberallik derecesinin “En sıkı” olduğu söylenebilir. Bu ülkelere ve bu ülkelere uçma hakkına sahip olan tek havayolunun en sıkı düzenlemelerle sınırlandırıldığı da düşünüldüğünde Türkiye’de bu ülkelerin havayollarına hizmet verecek havaalanının sıkı düzenlenmiş bir havayolu piyasasındaki konumunda olacağı çıkarımı yapılabilir. Bu çıkarım, bir havaalanının ekonomik istikrarını sürdürmek için temel kullanıcısı olan havayollarından aldığı ücretleri, uçuş frekans yoğunluğuna göre belirlediğini ve bunun havayolları tarafından yolculara bilet fiyat artışı olarak yansıtılabildiğini söyleyen McHardy ve Trotter (2006) ile uyumludur. Ayrıca araştırmacılar, devletin düzenleyici

uygulamalarının birbiriyle ilişkili sektörler için kapsayıcı olması gerektiğini, sadece tek bir sektörü düzenlemeye yönelik adımların diğer sektöre zarar verebileceğini belirtmektedir. Bu değerlendirme, İHU anlaşmaları ve havaalanı arasındaki ilişkiyi inceleyen bu çalışmanın temel varsayımı ile aynıdır.

Tablo 4.2’de birliktelik ilişkisi gösterilen anlaşmaların yapıldığı ülkelerin anlaşma metinlerinde “Bilet ücretleri” kodlamasının güvenilir bir zemine oturup oturmadığını incelemek amacıyla bu kodun eşleştirildiği bazı cümlelere bakılmıştır. Örneğin bu kod Azerbaycan ile Türkiye arasında yapılan İHU anlaşmasında “Her halükârda, tayin edilen havayolu işletmeleri, tarifelerin ilgili sivil havacılık makamları tarafından onaylanmadan önce, seferlerine başlamayacaklardır” cümlesi ile eşleştirilmiştir. İran, Kazakistan, Küba ve Özbekistan ile yapılan anlaşmalarda da aynı cümle aynı şekilde kodlanmıştır. Böylece yapılan kodlamaların belirli bir sistematik içerisinde yapıldığını ve geçerli olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır.

Söz konusu ilişki, ekonomik düzenlemelerin belirlenmesinde bazı istisna ülkeler (Küba) dışında coğrafi niteliklerin belirleyici bir yönünün olduğunu gösterse de bu bulgu aynı kıtada bulunan ülkeler için doğal olarak geçerlidir. Daha dar bir alanda coğrafi konuma göre anlaşmalardaki duruma bakıldığında konuma bağlı herhangi bir birliktelik bulunmadığı görülmektedir. Avrupa ülkeleri ile yapılan anlaşmalardaki düzenlemelerin farklılıkları buna örnektir. Çalışmada yapılan kıtasal ayrıma göre bölgesel anlamda bu tarz bir bulguya ulaşılamamıştır.

Bu durum aynı coğrafi bölgede bulunan ülkelerle Türkiye’nin imzaladığı İHU anlaşmalarında belirlenen düzenlemeler için karşı taraf ülkelerin bireysel olarak değerlendirildiği ve o ülke ile Türkiye arasındaki çeşitli ilişkilerin göz önüne alındığı bir işleyiş olduğunu göstermektedir.

4.3. Pazara Erişim ve Giriş Düzenlemelerinin Havaalanına Etkisi

Pazara erişim ve giriş düzenlemeleri trafik haklarının verilmesi, uçuş noktalarının ve tayin edilen havayolu sayısının belirlenmesi ile ilgili detayları içermektedir. Bu düzenlemelerin eşleştirildiği ortak kodlar *havaalanı rekabeti* ve *pazar yoğunlaşması*dır. Havaalanı rekabeti, özellikle 1978 yılından sonra ticari niteliği artan havaalanlarının

birbiriyle rekabet edebileceği bir ortamın doğmasına işaret etmektedir. Pazar yoğunlaşması ise söz konusu dönem itibarıyla havaalanı pazarında yerleşik havayollarının oligopolleşme ve monopolleşme eğiliminde olmalarını ifade etmektedir. Bu bölümde düzenlemelerin havaalanlarına etkisi pazar yoğunlaşması üzerinden açıklanmıştır.

Şekil 4.2’de uçuş noktalarının sayısına göre kodların dağılımı gösterilmiştir. İçerik analizindeki kodlamaların uçuş nokta sayısı bazında incelenmesi ve buna bağlı olarak birliktelik analizi yapılması araştırmacının seçimidir. İlgili diğer pazara erişim ve giriş düzenlemeleri için de aynı işlem uygulanabilir.

	-	0-2	1-1	1-2	1-5	1-Sınırsız (Sınırsız-Sınırsız)	2-1	2-2	3-3	4-4	7-2	7-7	10-10	Sınırsız-1	Sınırsız-2	Sınırsız-Sınırsız	Toplam
✓ Havaalanı ve Yolcu Etkileşimi																	
✗ Havaalanı ve müşteri memnuniyeti	1	2	94	7	1	5	10	47	9	4	2	2	1	2		14	201
✓ Havaalanı Ve Çevre Etkileşimi																	
✗ Çevresel sürdürülebilirlik	6	10	301	20	7	13	31	158	37	6	8	8	7	9	2	52	675
✓ Havaalanı Pazarlaması																	
✗ Havaalanı rekabeti	8	15	454	31	10	23	45	246	51	11	13	11	10	14	5	79	1026
✓ Havaalanı Kapasitesi																	
✗ Havaalanı tasarımı	5	12	220	16	7	11	22	144	26	4	8	7	7	7	4	47	547
✗ Havaalanı sıkılığı	6	10	305	20	7	13	31	158	37	6	8	8	7	9	2	52	679
✗ Tesis kullanımı ömrü	4	9	156	12	5	6	18	100	21	3	5	6	4	4	1	34	388
✓ Havaalanı Ekonomisi																	
✗ Mağazalardan kazançlar	1	2	94	7	1	5	10	47	9	4	2	2	1	2		14	201
✗ Havaalanında pazar yoğunlaşması	8	15	455	31	10	23	46	246	51	11	13	11	10	14	5	79	1028
✗ Bilet ücretleri	3	5	146	11	3	7	16	85	18	5	4	4	2	4	1	26	340
✗ Doğrudan gelirler	4	11	261	19	7	14	29	160	30	7	9	8	7	8	3	54	631
✓ Havaalanı Operasyonu																	
✗ Havaalanı niteliği	7	12	391	27	8	18	41	203	46	10	10	10	8	11	2	66	870
✗ Bağlantı penceresi	4	9	156	12	5	6	18	100	21	3	5	6	4	4	1	34	388
✗ Slot dağılımı	6	9	222	17	6	10	23	123	29	5	7	7	5	6	1	42	518
Σ TOPLAM	63	121	3255	230	77	154	340	1817	385	79	94	90	73	94	27	593	7492
# N= Belgeler/Konuşmacılar	1 (1,1%)	1 (1,1%)	41 (44,1%)	3 (3,2%)	1 (1,1%)	2 (2,2%)	4 (4,3%)	22 (23,7%)	5 (5,4%)	1 (1,1%)	1 (1,1%)	1 (1,1%)	1 (1,1%)	1 (1,1%)	1 (1,1%)	7 (7,5%)	93 (100,0%)

Şekil 4.2. Uçuş noktası sayısına göre kod dağılımları çapraz tablosu

Türkiye’nin taraf olduğu İHU anlaşmalarında uçuş nokta sayıları; karşılıklı olarak (dış-iç) 0-2, 1-1, 1-2, 1-5, 1-Sınırsız, 2-1, 2-2, 3-3, 4-4, 7-2, 7-7, 10-10, Sınırsız-1, Sınırsız-2 ve Sınırsız-Sınırsız şeklinde 15 değişken ile düzenlenmiştir. Nokta sayısı belirtilmeyen anlaşmalar hesaba katılmamıştır. Şekil 4.2’de en fazla kodlamanın havaalanında pazar yoğunlaşması ile 455 kez, 1-1 değişkeni üzerinde yapıldığı görülmektedir. Yani, uçuşların birer noktaya yapılmasını düzenleyen İHU anlaşmaları 455 kez pazar yoğunlaşması ile kodlanmıştır. En çok kodlanan uçuş noktası sayısı değişkeni olan 1-1, birliktelik analizinde ardıl olarak kabul edilmiş ve en çok hangi düzenlemelerle birlikte kullanıldığı tespit edilmiştir. Bunun için yine güven değeri %100,

minimum destek seviyesi %5 olarak belirlenmiştir. Oluşturulan modeldeki kısıtımız, ardıl ve öncüller arasındaki birlikteliğin *en çok değişken sayısı ve daha yüksek ağırlık (lift) değerine* sahip grup üzerinden kurulmasıdır. Tablo 4.3, bu kısıta göre kurulmuş ilişkiyi göstermektedir. Model üzerinde 1-1 değişkeninin ardıl olduğu çok sayıda grup vardır. Burada seçim kriteri, grubun kısıtlara uymasındır. Gruplar arasında değişken sayısının ve ağırlık değerinin eşit olduğu koşullarda destek değeri daha yüksek olan grup seçilmiştir.

Tablo 4.3. %100 güven, %5 minimum destek ve daha yüksek ağırlığa göre 1-1 değişkeni birlikteliği

Öncül	Ardıl (sonuç)	Destek %	Güven %	Lift
T.O. başvuru süresi: 60 Bir Asya Bermuda-1 IATA tarife aracı Çift taraflı onay	Uçuş nokta sayısı (dış, iç): 1-1	7.527	100.0	2.268

Söz konusu kısıtlar ve güven değerine göre seçilen öncül ve ardıl birlikteliğinde *tarife onay başvuru süresi 60 gün olan, bir havayolunun tayin edildiği, Asya ülkelerinden olan, kapasite belirleme yöntemi için Bermuda-1'in seçildiği, IATA tarife aracının kullanımının talep edildiği ve tarife onay yönteminin çift taraflı onay olduğu anlaşmaların tamamında uçuş nokta sayısı 1-1 olarak belirlenmiştir.* Veri setinde yapılan kontrolde bu düzenlemelerin birlikte olduğu anlaşmaların *Azerbaycan, Bangladeş, İran, Kazakistan, Kırgızistan, Moğolistan ve Özbekistan* ülkeleri ile yapıldığı belirlenmiştir. Bu anlaşmalarda SYEK koşulu esas mülkiyet ve etkin kontrol olarak belirlenmiş, kod paylaşım ve ara noktada uçak değiştirme hakkı ise tanınmamıştır.

Öncüllere bakıldığında düzenlemelerin kısıtlayıcı nitelikte olduğu söylenebilir. Tayin edilen tek havayolunun söz konusu sınırlılıklar altında faaliyet göstermesi bu ülkelerde hizmet verilen havaalanlarında mevcut yerleşik taşıyıcıların rekabet önleyici uygulamalar ile pazar yoğunlaşmasına yol açma ihtimalini güçlendirmektedir. Karşılıklı belirlenen bir şehirde birden fazla havaalanı olmaması durumunda söz konusu ihtimal daha da güçlenecektir. Çünkü bu koşullarda havaalanları arasında rekabeti teşvik eden bir ortam yaratılamayacaktır. Bu durum, Graham (2010)'ın da havaalanı bakış açısıyla belirttiği gibi, rekabet analizinde dikkate alınması gereken faktörleri açıklayan Porter'ın

beş güç modelinde de bulunan mevcut rakiplerin rekabet gücünü artırmaktadır. Başka bir deyişle, İHU anlaşmalarında getirilen düzenlemelerin havaalanlarına olan etkilerini de göz önünde bulundurmak geniş perspektiften bakıldığında, bu çalışmadaki gibi, düzenleme detayları bazında ele alınması gereken bir konudur.

Şekil 4.3'te gösterilen kodlamaların güvenilirlik değerlendirmesi için, yapılan kodlamalar tekrar incelenmiş ve kodlamaların yukarıdaki açıklamalarla paralellik gösterdiği anlaşılmıştır. Örneğin, Moğolistan ve Türkiye arasında yapılan İHU anlaşmasında geçen,

“Akit tarafların havacılık makamları arasında zaman zaman anlaşmaya varılabilecek hususlar dışında, Türkiye topraklarında indirilmek üzere bir ara noktadan veya ileri bir noktada indirilmek üzere Türkiye topraklarından ve bunun tersi şeklinde trafik alınamaz. Bu kısıtlama her türlü uğrak (stop-over) trafiği için de geçerlidir.”

düzenlemesi ile 5. Trafik hakkının tanınmadığı açıkça belirtilmiştir. Çalışmada bu düzenleme “havaalanında pazar yoğunlaşması” ile kodlanmıştır. Söz konusu hakkın verilmemesi bir havaalanındaki uluslararası trafiği büyük ölçüde engelleyecektir. Buna bağlı olarak o havaalanında yerleşik havayolları olası yeni giriş tehditlerine karşı monopol gücünü artırabileceği bir ortam bulacaktır.

4.4. Kapasite ve Tarife Düzenlemelerinin Havaalanına Etkisi

Kapasite düzenlemeleri; kapasite belirleme yöntemini, ara noktada uçak değişim hakkının tanınma durumunu, mevcut kapasitenin taraflar arasındaki dağılımını ve kapasite miktarının belirlenme kriterlerini açıklamaktadır.

Tarife düzenlemeleri ise tarife onay yöntemini, tarife onayı için gerekli başvuru süresini, IATA tarife belirleme aracına olan talep durumunu ve tarife belirleme faktörünü açıklamaktadır.

Kapasite ve tarife düzenlemelerinin değişkenleri sırasıyla; ön belirleme, Bermuda-1, serbest belirleme, adil ve eşit, belirli bir oran, serbest, ara noktada uçak değişimi, çift taraflı onay, serbest fiyatlama, çift taraflı itiraz, başlangıç ülkesi, IATA tarife belirleme aracı, tarife belirleme faktörü ve tarife onay başvuru süresidir. Bu düzenlemelerin İHU anlaşmalarında farklı seçilmesi uygulamada karşılaşılan durumları da değiştirmektedir.

Bu değişkenlerden ön belirleme yöntemine göre yapılan kodlamalar arasında en az kodlama 201 frekansla havaalanı ve müşteri memnuniyeti ve mağazalardan kazançlar ile yapılmıştır. İHU anlaşmaları üzerinden havaalanları ile müşterilere yönelik uygulamalar ve mağazalardan kazançlar arasındaki ilişkinin yorumlanması için bazı ilave boyutların hesaba katılması gerekmektedir. Bu bölümde, en az kodlama yapılan iki kodun eşleştirildiği düzenlemeler ile havaalanları arasındaki ilişki kapasite belirleme yöntemi üzerinden gösterilmiştir. Söz konusu ilişki diğer düzenlemeler ele alınarak da kurulabileceği gibi bu konuda herhangi bir kısıt bulunmamaktadır.

	-	Bermuda-1	Ön belirleme	Serbest belirleme	Toplam
✓ Havaalanı ve Yolcu Etkileşimi					
Havaalanı ve müşteri memnuniyeti	4	83	104	10	201
✓ Havaalanı Ve Çevre Etkileşimi					
Çevresel sürdürülebilirlik	17	266	361	31	675
✓ Havaalanı Pazarlaması					
Havaalanı rekabeti	30	404	545	47	1026
✓ Havaalanı Kapasitesi					
Havaalanı tasarımı	21	207	291	28	547
Havaalanı sıklığı	17	268	362	32	679
Tesis kullanım ömrü	12	144	210	22	388
✓ Havaalanı Ekonomisi					
Mağazalardan kazançlar	4	83	104	10	201
Havaalanında pazar yoğunlaşması	30	405	546	47	1028
Bilet ücretleri	11	125	185	19	340
Doğrudan gelirler	18	240	340	33	631
✓ Havaalanı Operasyonu					
Havaalanı niteliği	21	343	465	41	870
Bağlantı penceresi	12	144	210	22	388
Slot dağılımı	13	198	279	28	518
Σ TOPLAM	210	2910	4002	370	7492
# N= Belgeler/Konuşmacılar	4 (4,3%)	37 (39,8%)	48 (51,6%)	4 (4,3%)	93 (100,0%)

Şekil 4.3. Kapasite belirleme yöntemine göre kod dağılımları çapraz tablosu

Şekil 4.3'te havaalanı ve müşteri memnuniyeti ile mağazalardan kazançlar kodlarının en fazla ön belirleme yöntemi ile eşleştirildiği görülmektedir. Bunun temel nedeni, Türkiye'nin taraf olduğu İHU anlaşmalarının 48'inde ön belirlemenin kapasitenin belirlenmesinde kullanılmasıdır. Ayrıca Bermuda-1, 37 anlaşmada 83 kez, serbest belirleme ise 4 anlaşmada 10 kez bu kodlar ile işaretlenmiştir. Belirleme yöntemi açıkça ifade edilmeyen 4 anlaşmanın ise 4 kez aynı kodlarla eşleştirildiği görülmektedir.

Kapasite belirleme yöntemleri arasında düzenleyicilik açısından en sıkı olan ön belirleme yönteminin birliktelik ilişkisinin hangi değişkenler ile daha fazla olduğunun

ortaya çıkarılması sayesinde kapasite düzenlemeleri ile havaalanı ilişkisi hakkında bilgi sahibi olunabilir. Daha önce de belirtildiği gibi, en çok sayıda birlikteliğin kurulması güven değerinin %100 ve minimum destek değerinin %5 olarak belirlenmesi ile mümkün olmaktadır. Güven değerinin %100 altında tanımlanması öncüller ve ardılın birlikte bulunma ihtimalini de azaltmaktadır. Ön belirlemenin ardıl olarak kabul edilmesi ve en çok sayıda değişken içeren grubun en yüksek ağırlığa da sahip olması kriterlerine göre işletilen apriori algoritması sonuçları Tablo 4.4'te gösterilmiştir.

Tablo 4.4. %100 güven, %5 minimum destek ve en yüksek ağırlığa göre ön belirleme değişkeni birlikteliği

Öncül	Ardıl (sonuç)	Destek %	Güven %	Lift
Afrika Uçuş nokta sayısı: 2-2 Serbest fiyatlama Kod paylaşımı Bir veya daha fazla 5. trafik hakkı	Ön belirleme	7.527	100.0	2.268

Kriterlere en uygun birliktelik ilişkisine göre *Afrika ülkeleri ile yapılan, karşılıklı uçuş nokta sayısı iki, tarife onay yöntemi serbest fiyatlama olan, kod paylaşım hakkının tanındığı, bir veya daha fazla havayolunun tayin edildiği ve 5. trafik hakkının verildiği anlaşmaların tamamında kapasite ön belirleme yöntemine göre* belirlenmiştir. Veri setinde bu birlikteliği teyit etmek için yapılan kontrolde söz konusu anlaşmaların Türkiye ile *Benin, Burkina Faso, Gana, Ruanda ve Zambiya* ile yapılan ikili anlaşmalar olduğu tespit edilmiştir. SYEK koşulu bu anlaşmaların hepsinde esas mülkiyet ve etkin kontrol şeklinde düzenlenmiştir. Ülkelerin hiçbirisi IATA tarife aracının kullanılmasını talep etmemektedir. Talep belirleme faktörü olarak beş ülke de işletme maliyeti + makul bir kar ve diğer taşıyıcıların tarifelerinin dikkate alınmasını şart koşmaktadır. Ayrıca hiçbir ülke ara noktada uçak değişim hakkını tanımamaktadır.

Dikkat çekici olan husus bu beş Afrika ülkesinin düzenlemelerinin aynı değişkenleri içermesidir. Tayin edilen havayolu sayısına göre yapılan çıkarımda olduğu gibi ön belirleme değişkenine göre yapılan analiz sonucunda da düzenlemelerin belirlenmesinde geniş bir alan (kıta) içerisinde coğrafi açıdan bir ayırım yapıldığı

bulgusuna ulaşılmıştır. Bu çıkarım bazı istisnaları (Küba vb.) içermesinin yanı sıra tüm düzenleme değişkenleri için aynı olmayabilir. Ayrıca coğrafi alanı daralttıkça ülkelerin İHU anlaşmalarının tamamında her zaman benzer bir sonuç bulunamayacağını tekrar belirtmek önemlidir.

Belirlenen ülkelerle Türkiye arasında yapılan anlaşmaların önceki bölümlerdekilere göre oldukça liberal bir eğilim gösterdiği söylenebilir. Ülkelerin karşılıklı olarak bir veya daha fazla havayolunu tayin etmesi bu taşıyıcılar arasında bir rekabetin doğmasına neden olabilir. Serbest fiyatlama ile tarife belirleme yetkisinin havayollarına bırakılması taşıyıcıların müşteri talebini artırmaya ve doluluk oranlarını yükseltmeye yönelik stratejiler izlemesini beraberinde getirecektir. Kod paylaşımı ve 5. trafik haklarının tanınması ise havaalanlarına daha fazla havayolunun giriş yapması anlamına gelir. Karşılıklı olarak ikişer noktanın belirlendiği bu anlaşmalarda söz konusu serbestlikler; havaalanı kapasitesinin zorlanmasına, havaalanlarının doğrudan (havacılık) gelirlerinin artmasına, slotların yetersiz kalmasına, havaalanı rekabetinin yaşanmasına, havaalanı tasarımının geliştirilmesine, olumsuz çevresel etkilerin artmasına ve havaalanında yerleşik olan havayolunun pazar yoğunlaşmasına yönelik adımlar atmasına neden olabilir. Ayrıca yolcular açısından bağlantı pencerelerinde süre değişikliği yaşanması da olasıdır.

Anlaşmalarda belirlenen liberal düzenlemelerin dengelenmesi ve söz edildiği kadar büyük bir etki yaratmaması için bu ülkelerle Türkiye arasındaki hava taşımacılığı kapasitesi ön belirleme yöntemi ile otoriteler tarafından belirlenmektedir. Uçuşlar başlamadan önce uçak tipi, uçuş sıklığı ve koltuk sayısı gibi faktörler düzenlenmektedir. Bu düzenleme nedeniyle, ülke havaalanlarına gelecek yolcu sayısı da belirli bir oranda azaldığı için havaalanı süreçleri yukarıda bahsedilen seviyede etkilenmeyebilir. Liberal düzenlemeler Afrika ülkeleri ile Türkiye arasındaki havacılığın geliştirilmesi ve Afrika ülkelerinin bölgesel kalkınmasının desteklenmesi gibi amaçlar gözetilerek belirlenirken ülkelerin, ön belirleme yöntemiyle kendi havayollarını da korumak için önlem aldığı söylenebilir. Bu yaklaşım, kuzey ülkeleri ile daha fazla hava koridoru kurma stratejisi izleyen Afrika ülkelerinin, kuzeyden gelecek uçuşlarla kıta içi havacılıkta baskı altında kalmamaları için benimsenmektedir. Ulaşım alt yapısının genel olarak yüksek maliyetli ve yetersiz olması, bölgesel işletmelerin rekabete geriden başladığı ve bu nedenle gelişim

için hem serbest bırakıldığı hem de korunduğu bir süreç getirmiştir (Njoya ve Knowles, 2020).

Ön belirleme yönteminin analiz edilmesinde yola çıkılan havaalanı ve müşteri memnuniyeti kodunun eşleştirildiği düzenlemeler kodlamanın güvenilirliği için kontrol edilmiştir. Örneğin, Benin ve Türkiye arasındaki İHU anlaşmasındaki “Hiçbir Akit Tarafın tayin edilen havayolları tarafından paragraf (1) uyarınca belirlenen tarifeler diğer Akit Tarafın havacılık otoritelerinin onayını gerektirmeyecektir” hükmü bu kod ile eşleştirilmiştir. Kodlama sırasında bu noktadaki bakış açısı, otorite baskısı olmadan havayolları tarafından serbestçe belirlenebilen tarifelerin yolcu talebini artırmaya yönelik olacağı ve artan yolcu sayısının aynı zamanda havaalanı müşteri sayısının da artması anlamına geleceğidir. Bu durumda kalan havaalanı yönetimleri müşteri memnuniyetini artırmaya yönelik stratejileri daha fazla izleme odaklı olacaktır.

Söz konusu kod, araştırmacı tarafından oluşturulan kodlama yönergesinde “tarife” ile ilgili düzenlemelerin kodlanması için kullanılmak üzere belirlenmiştir. Bu koda dayalı olarak tespit edilen Afrika ülkeleri ile ilgili bulguların tarife ve kapasite arasındaki bağlantının açıklanmasında önemli olduğu düşünülmektedir.

4.5. En Fazla Kullanılan Düzenlemeler ve Havaalanları

Şikago Sözleşmesi ile başlayan ikili anlaşma geleneği, kırılma dönemleri arasındaki yıllarda belirli kalıplar içerisinde belirli düzenlemelerin diğerlerine göre daha yaygın kullanılması şeklinde sürdürülmüştür. O zamandan bugüne Türkiye’nin taraf olduğu ikili anlaşmalarda da hükümetin dış politika anlayışını yansıtan hava taşımacılığı düzenlemeleri diğer ülkelerle müzakere edilmiştir.

Bu bölümde söz konusu anlaşmaların tamamında birlikte en fazla kullanılan düzenlemeler belirlenmiş ve havaalanı süreçlerine etkisi açıklanmıştır. Veri seti içerisinde “birlikte en fazla kullanılan” ifadesi apriori algoritmasında “en yüksek minimum destek değerine” işaret etmektedir. Önceki bölümlerde de açıklandığı gibi destek değeri, bir veri setinde öncül ve ardıl nesnelerin birlikte bulunmasının toplam nesneler arasındaki yüzdesini vermektedir.

Apriori algoritmasına tanımlanan destek değerinin en yüksek tutulabilmesi için güven değerinin %65'e kadar düşürülmesi gerekmiştir. Bu değer üstüne çıkıldığında eşik değerlerinin birliktelik modeli oluşturamayacak kadar yüksek olduğu görülmektedir. Buna göre en yüksek minimum destek değeri ise %62 olmaktadır. Tablo 4.5'te bu değerlere bağlı düzenleme birlikteliği gösterilmiştir.

Tablo 4.5. *Düzenlemeler arasında en yüksek minimum destek değerinde oluşan birliktelik ilişkisi*

Öncül	Ardıl (sonuç)	Destek %	Güven %	Lift
5. trafik hakkı	Ön belirleme	62.366	65.517	1.269

Tanımlanan değerlere uygun olarak bulunan tek birliktelik 5. trafik hakkının tanındığı anlaşmalarda %65.517 oranında ön belirlemenin de olduğunu göstermektedir. Bu iki değişkenin tüm anlaşmalardaki düzenlemeler arasında birlikte olma oranı da %62.366'dır. Yani, Türkiye'nin taraf olduğu 93 İHU anlaşmasındaki düzenleme değişkenlerinin %62.366'sında bu iki değişken birlikte bulunmaktadır.

Ön belirleme yöntemi en sıkı kapasite belirleme yöntemidir. 5. trafik hakkının tanınması ise tayin edilen havayollarının üçüncü taraf ülkelere ve ülkelerden trafik taşınmasına izin verilmesidir ve daha serbest bir adımdır. İkinci hakkın verilmesi taraf ülkelere daha fazla yolcu taşınmasının önünü açarken ilki, iki ülke arasındaki taşımacılıkta kapasitenin uçuşlar başlamadan önce yetkili otoritelerce belirlenmesi nedeniyle 5. trafik hakkının avantajlarını azaltmaktadır. Devletler düzenlemeleri tamamen serbest bırakmaya yanaşmamakla birlikte belirledikleri liberal düzenlemeleri dengeleyici unsurları da önlem olarak getirmektedir.

Tablo 4.5'teki birlikteliğin bulunduğu anlaşma taraflarının havaalanları ile ilgili sadece bu birlikteliğe dayanarak yapılacak çıkarım eksik kalacaktır. Ancak havaalanlarına 5. trafik hakkıyla yolcu getiren havayollarının havaalanı kullanıcılarını ve profilini etkileyeceğini söylemek mümkündür. Bu etki kapasitenin önceden belirlenmesi nedeniyle daha ılımlı olacaktır.

4.6. En Az Belirlenen Düzenlemeler ve Havaalanları

İHU anlaşmalarındaki düzenlemelerin detaylı analizi ile oluşturulan veri seti (Tablo 4.1’deki değişkenler ve frekansları) incelendiğinde bazı hakların hiç tanınmadığı (kabotaj hakkı), bazılarının ise nadiren tanındığı görülmektedir. SYEK koşulları, kapasite dağılımı ve tarife belirleme faktörü ile ilgili değişkenler *sadece birkaç anlaşmada farklı* şekilde belirlenmiştir. Bu düzenlemelerin daha serbest belirlendiği anlaşmalar diğerlerine göre daha liberal hale gelmektedir. Örneğin, Türkiye’nin Brezilya ile yaptığı anlaşma liberallik açısından en ileri anlaşma sayılabilir. Bu anlaşmada kabotaj hakkı ve ara noktada uçak değişimi dışında tüm düzenlemeler liberal haldedir. SYEK koşulunun iş merkezi ve etkin kontrol şeklinde belirlenmesi geri kalan tüm anlaşmalara bakıldığında önemli bir farklılıktır. Ayrıca anlaşmada karşılıklı uçuş nokta sayısı sınırsız olarak belirlenmiş ve tayin edilen havayolu sayısı bir veya daha fazla olarak düzenlenmiştir. Kapasite belirleme, kapasite onay ve kapasite dağılımı düzenlemelerinin liberal olması ve tarife belirleme faktörünün piyasa ticari göstergelerine göre belirlenebilmesi Türkiye ve Brezilya arasındaki havacılıkta havaalanlarının da bu ortama uygun konumlanmasını gerektirmektedir.

Diğer koşullar sabitken (*ceteris paribus*) bu iki ülke arasındaki liberal havacılıkta havaalanlarının slot dağılımlarının yeniden düzenleme gerektirmesi, havaalanı niteliğinin değişmesi, doğrudan gelirlerin düzenlenmesi, bilet ücretlerini artırıcı uygulamaların söz konusu olması, havaalanında yerleşik olan havayollarının pazar yoğunlaşmasına yönelik adımlar atması, mağazalardan sağlanan komisyon ve imtiyaz gelirlerinin artması, tesis kullanım ömrünün azalması, havaalanında sıkışıklığın ve çevreye olan olumsuz etkilerin de artması beklenmektedir. Ayrıca havaalanları, liberal olan bu pazardan ülkelerine gelecek havayollarını çekmek için teşvikler uygulayarak sektörde rekabet üstünlüğü kurmaya çalışacaklardır.

Söz konusu anlaşmanın düzenlemelerinin havaalanı ilişkisi bakımından durumu Şekil 4.4’teki kod kesişim tablosu ile gösterilmektedir.

Kod Sistemi	Havaa...	Çevre...	Havaa...	Havaa...	Havaa...	Tesis ...	Mağa...	Havaa...	Bilet ü...	Doğr...	Havaa...	Bağla...	Slot d...
▼ Havaalanı ve Yolcu Etkileşimi													
Havaalanı ve müşteri memnuniyeti			1				1	1	1	1	1		
▼ Havaalanı Ve Çevre Etkileşimi													
Çevresel sürdürülebilirlik			10	6	10	6		10	2	5	10	6	7
▼ Havaalanı Pazarlaması													
Havaalanı rekabeti	1	10		8	10	6	1	13	3	8	11	6	7
▼ Havaalanı Kapasitesi													
Havaalanı tasarımı		6	8		6	6		8	2	7	6	6	6
Havaalanı sıklığı		10	10	6		6		10	2	5	10	6	7
Tesis kullanım ömrü		6	6	6	6			6	2	5	6	6	6
▼ Havaalanı Ekonomisi													
Mağazalardan kazançlar	1		1					1	1	1	1		
Havaalanında pazar yoğunlaşması	1	10	13	8	10	6	1		3	8	11	6	7
Bilet ücretleri	1	2	3	2	2	2	1	3		2	3	2	2
Doğrudan gelirler	1	5	8	7	5	5	1	8	2		6	5	5
▼ Havaalanı Operasyonu													
Havaalanı niteliği	1	10	11	6	10	6	1	11	3	6		6	7
Bağlantı penceresi		6	6	6	6	6		6	2	5	6		6
Slot dağılımı		7	7	6	7	6		7	2	5	7	6	

Şekil 4.4. Türkiye ve Brezilya arasındaki İHU anlaşmasında havaalanı ile ilgili kod kesişimleri

Şekil 4.4'te gösterilen Türkiye-Brezilya İHU anlaşmasına ait havaalanı kod ilişkileri tarayıcısında kodların kesişimi analiz edilmektedir. Genel olarak kırmızı renkli olan kod ilişkileri yüksek bir kodlama yoğunluğunu göstermektedir. Birbiriyle en fazla kesişen kod 13 frekansla pazar yoğunlaşması ve havaalanı rekabetidir. Havaalanı niteliği ve havaalanı rekabeti arasındaki kesişim sayısı ise 11'dir. Ayrıca havaalanı sıklığı ve çevresel sürdürülebilirlik kodu 10 kez kesişmiştir. Bu kodlar arasındaki kesişim, liberal bir havacılık ortamında havaalanında artan trafiğin süreçlere yansımaları ile ilgili fikir vermektedir.

Her kod ile kesişimi bulunan ancak ilişki yoğunluğu az olan bilet ücretleri kodu da üçer kez havaalanlarında pazar yoğunlaşması ve havaalanı rekabeti ile kesişmiştir. Bu kesişim, düzenlemelerin liberal hale getirildiği Brezilya ve Türkiye arasındaki havacılık için tutarlı görünmektedir.

5. TARTIŞMA, SONUÇ VE ÖNERİLER

Türkiye'nin İHU anlaşmalarında belirlenen düzenlemelerin havaalanlarına etkisinin ortaya konduğu çalışmanın bu bölümünde sırasıyla bulgulara dayalı olarak ve alanyazındaki ilgili araştırmalara değinilerek konu tartışılmakta, genel sonuçlar açıklanmakta ve ileriki çalışmalarda yapılabileceklerle ilgili olarak araştırmacılara ve diğer ilgililere öneriler sunulmaktadır.

5.1. Tartışma

Bu çalışmanın amacı, İHU anlaşmalarında belirlenen ekonomik düzenlemelerin havaalanlarına olan etkisini düzenleme içerikleri üzerinden göstermektir. İçerik ve birliktelik analizleri ile yapılan inceleme hangi ekonomik düzenleme birlikteliklerinin hangi havaalanı süreçlerini etkileyeceğini göstermiştir.

Çalışmanın bulgularına göre Türkiye hava taşımacılığında liberalleşme veya sıkı düzenleme arasında denge politikası yürütmektedir. İHU anlaşmalarında en fazla birlikte geçen düzenlemelerin ön belirleme yöntemi ve 5. trafik hakkı olması Türkiye'nin kapasitenin sunulması konusunda bile denge kurmaya çalıştığını göstermektedir. Bu durum havaalanlarının mevcut potansiyelinin tam olarak kullanılamamasına yol açmaktadır. Piermartini ve Rousova (2013)'nın dünya genelinde yapılan İHU anlaşmalarında en çok kullanılan düzenlemeleri belirttiği çalışması da söz konusu iki düzenlemenin en fazla birlikte kullanımını desteklemektedir.

İHU anlaşmalarında kapasite belirleme yöntemlerinin (serbest belirleme sayısı 4) tarife onay yöntemlerine (serbest fiyatlama sayısı 23) göre daha kontrol altında tutulduğu görülmüştür. Kapasitenin tarifeye göre daha öncelikli olması Türkiye'nin arz yönlü kontrolünün daha fazla olduğu anlamına gelmektedir. Bu durum havaalanlarını öncelikle etkileyecek olan yolcu ve uçak trafiğinin önünde bariyer olduğu şeklinde yorumlanabilir. Kapasite düzenlemelerinin tarife onay düzenlemelerine göre öncelikli tutulması dünyada havacılığın uluslararası boyutta düzenlenme şekline de uymaktadır. Örneğin, Brezilya'da yaşanan gecikmelerin ve havaalanı kapasite yetersizliklerinin önüne geçilmesi için ilk yapılan yeniden düzenleme uygulamaları koltuk arzının sınırlandırılması ve yerleşik havayollarına kod paylaşım hakkı tanınması olmuştur (Bettini ve Oliveira, 2008).

Ekonomik düzenlemeler arasında coğrafi açıdan benzerlik olup olmadığı ile ilgili yapılan incelemede Azerbaycan, İran, Kazakistan, Küba ve Özbekistan ile yapılan anlaşmalarda Bermuda-1 ve 5. trafik hakkının verilmesi dışındaki düzenlemelerin sıkı olduğu görülmüştür. Bu ülkelerle yapılan ikili hava taşımacılığında havaalanlarının, sıkı düzenlenmiş havayolu sektöründeki konumunda olması beklenmektedir. Böyle bir sektörde havaalanı yönetimleri rekabet etmek için herhangi bir ihtiyaç duymayacaktır. Bu havaalanında bulunan yerleşik taşıyıcılar mevcut hâkim konumlarını sürdüreceklerdir.

Havacılık dışı gelirlerin artırılması ve müşteri memnuniyetinin geliştirilmesine yönelik stratejiler geliştirilmesi gerekmeyecektir. Havayollarının bilet fiyatlarının artmasına yönelik, doğrudan gelir sağlayan ücretlerde değişiklik olmayacaktır. Havaalanının olumsuz çevresel etkileri yoğun kullanılan havaalanlarına göre daha az olsa da gelirler de buna paralel olarak daha az olacaktır. Ayrıca slotların yeniden düzenlenmesine ve kapasite geliştirici tasarımsal ve teknolojik değişimlere yönelik adımlarda öncelikli olmayacaktır. McHardy ve Trotter (2006)'ın ve Karanki vd. (2020)'nin bulguları da bu çıkarımla örtüşmektedir.

Çalışmada pazara erişim ve giriş düzenlemelerinin havaalanlarına etkisini incelemek için uçuş nokta sayısına göre yapılan analizde Türkiye'nin Asya ülkeleri ile yaptığı anlaşma detayları ortaya çıkarılmış ve bu anlaşmaların, ön belirleme yöntemine göre birliktelik ilişkilerinin incelendiği anlaşmalarda Afrika ülkeleri (Benin, Burkina Faso, Gana, Ruanda ve Zambiya) ile yapılanlara kıyasla daha sıkı olduğu görülmüştür. Başka bir deyişle, iki sıkı düzenleme bulguları ayrı ayrı incelendiğinde Türkiye'nin; Azerbaycan, Bangladeş, İran, Kazakistan, Kırgızistan, Moğolistan ve Özbekistan gibi ülkelerde havacılık altyapısının yetersiz olmasından dolayı bu ülkelerle imzalanan İHU anlaşmalarında tek uçuş noktasına bir havayolu tarafından sunulacak kapasitenin yeterli olacağı görüşüne sahip olduğu çıkarılabilir.

Söz konusu Afrika ülkeleri ile yapılan anlaşmalarda ise Afrika pazarının havacılık açısından gelişime açık ve bölgesel olarak kalkınma potansiyelinin görülmesi nedeniyle karşılıklı ikişer noktaya uçmak üzere birden fazla havayolunun tayin edilmiş olduğu söylenebilir. Burada Orta Asya ülkeleri ile Afrika ülkeleri arasında Türkiye tarafından görülen yapısal fark ortaya çıkmaktadır. Bu çıkarım, Bernardo ve Fageda (2017)'nin AB üyesi ülkeler ile güney komşuları arasında yapılan liberal anlaşmalar sonucunda arz edilen koltuk ve açılan yeni hatlarda artış yaşandığına dair bulgularıyla örtüşmektedir.

Türkiye'nin Orta Asya ülkelerine kıyasla Afrika ülkeleri ile daha liberal İHU anlaşmaları yapması kıta ülkeleri ile oluşacak turizm canlılığı ve kültürel aktarım için daha elverişli bir ortamın kurulmasına yönelik önemli adımlardır. Dobruszkes ve Mondou (2013)'da bu stratejinin ülkelere gelen turist, pazara arz edilen koltuk ve yeni hatlarda artış sağladığını belirtmekle birlikte havaalanlarındaki charter trafiğinin azaldığını

göstermiştir. Buna dayanarak Afrika ile yapılan liberal anlaşmaların, Türkiye'deki havaalanlarında turizm ve kültürel ürün ve hizmetlerin sunulması ile ticari gelirler açısından havaalanlarına yarar sağlayacağı söylenebilir. Ancak tur operatörlerinin tatil amaçlı uçuşlarının olumsuz etkilenmesine yönelik bulgular Türkiye'de hem charter havayollarının hem de havaalanlarının müşteri ve pazar bölümlendirmesi açısından dikkat etmesi gereken etkenlerdendir.

Çalışmada uçuşların karşılıklı birer noktaya yapılması düzenlemesi en fazla pazar yoğunlaşması kodu ile eşleştirilmiştir. Bu bulgu, Kahn (1988 ve 2004)'ın liberalleşmenin getirdiği rekabette havaalanlarında yerleşik olan havayollarının oligopol ve monopol çıkarlarına yönelik birleşme ve devralmalar ve ittifaklar oluşturacağı ile ilgili açıklaması ile paralellik göstermektedir. Tek noktaya uçuş düzenlemesi diğer sıkı düzenlemelerle (özellikle bir havayolu tayini) birleştğinde Türkiye'deki havaalanlarında yerleşik havayollarının monopol gücünü artırma riski taşımaktadır.

Türkiye'nin denge politikasını, diğer koşullar sabitken, havaalanları için yolcu sayısına bağlı olarak olumlu anlamda yoğun bir değişim olamayacağı şeklinde yorumlamak mümkündür. Çünkü yapılan İHU anlaşmalarında liberal haklar verilirken bunun olası risklerinden korunmak amacıyla kısıtlayıcı düzenlemeler de getirilmektedir. Benzer bir yaklaşım 1983 yılında liberalleşmeye yönelik adım atan Türkiye'nin 1996 yılındaki uygulamaları ile THY'nin lehine karar alması sürecinde de görülmektedir. Denge politikasının sıkılaşma eğilimli durumu sürdürüldükçe Türk havacılığında sadece bir havayolunun hâkim konumu devam edecek ve merkez olarak seçilen havaalanı dışındaki diğer havaalanlarının kullanım yoğunluğu geliştirilemeyecektir.

Türkiye'nin İHU anlaşmalarındaki yaklaşımında görülen çelişki ülke havaalanlarının kapasitesinin optimum seviyede kullanılması için atılacak liberal adımların bu havaalanlarındaki kapasite kullanımının aşırıya kaçması sonucunda oluşacak gecikme ve iptallere ve müşteri mağduriyetlerine yol açacağıdır. Ayrıca yoğunlaşan havaalanlarının çevreye olan olumsuz etkilerinin artması da söz konusudur. Günümüzde çevresel etkiler teknolojik gelişmelerle azaltılabilirken buna bağlı olarak havaalanı gelirlerini kısıtlayıcı kararların alınması gerekliliği de azalmaktadır. McHardy ve Trotter (2006)'ın devletin düzenleyici uygulamalarının birbiriyle ilişkili sektörler için

kapsayıcı olması gerektiği ve sadece tek bir sektörü düzenlemeye yönelik adımların diğer sektöre zarar verebileceğine yönelik açıklaması bu çıkarımı destekleyici niteliktedir.

Türkiye'nin anlaşmalarının genelinde uyguladığı denge politikası benzer stratejiyi izleyen Afrika ülkelerine benzetilebilir. Havaacılık altyapısı gelişmekte olan ülkelerde rekabete geriden katılan taşıyıcıların korunması için gözetilen bu politika (Njoya ve Knowles, 2020) zamanla yerini daha liberal düzenlemelere bırakabilir.

Sıkı düzenlemeler için önemi belirtilen kapasite ön belirleme yönteminin en fazla havaalanı ve müşteri memnuniyeti ve mağazalardan kazançlar kodları ile kodlanması ve bu düzenlemenin en çok Afrika ülkeleri için belirlenen daha liberal düzenlemelerle birlikte kullanılması, havaalanı yönetimlerinin müşteri memnuniyetini geliştirmeye yönelik olarak alacağı kararlarda bu pazarlardan gelecek olan yolculara verilecek önceliğin olması gerektiği kadar gerçekleşmemesine neden olabilir. Perakende mağazaların gelir artışı ile sağlanacak havaalanı ticari gelir artışları da söz konusu durumdan olumsuz etkilenecektir.

Türkiye'nin İHU anlaşmalarında en az değiştirilen düzenlemeler (hiç değiştirilmeyenler dışında) SYEK koşulları, kapasite dağılımı ve tarife belirleme faktörlerine yönelik olanlardır. Bu düzenlemelerin en liberal olduğu ülke Brezilya'dır. Türkiye'deki havaalanlarının tamamı bu ülkeden gelecek havayollarının kullanımına açıktır. Ancak tercih edilecek havaalanı sayısı olarak diğer ülkelerin tercihlerine benzer bir eğilim olacağı düşünülmektedir.

İHU anlaşmalarında liberal düzenlemelerin getirilmesi havaalanlarının yolcu ve uçak trafiğinin artmasına neden olacaktır. Kapasitenin serbest şekilde belirlenmesi, bir veya daha fazla havayolunun tayin edilmesi ile birleştiğinde taraf ülkelerin havaalanlarında yolcu ve uçak trafiğini artıracaktır. Bu değerlendirme sadece ilgili iki ülkenin İHU anlaşma düzenlemelerine göre yapılmaktadır. Tayin edilen şirketlerin finansal durumu, ülkelerin gelişmişlik seviyesi ve ülke vatandaşlarının gelirine bağlı havayolu talebi bu değerlendirmenin dışında tutulmaktadır.

Birden fazla havayolunun serbest kapasite belirleme ile birden fazla uçuş noktasına uçabilme hakkına sahip olması taraf ülkelerde kullanılacak havaalanlarının nitelik olarak değişmesini gerektirebilir. Önceden ikincil veya bölgesel boyutta hizmet veren bazı

havaalanlarında söz konusu liberal düzenlemeler sonucunda genişleme ihtiyacı doğabilir. Daha fazla trafiğe hizmet vermek için yapılan bu değişim, ikincil havaalanının merkezi (hub) konuma gelmesini sağlayabilir. Merkezi konuma gelen havaalanları özellikle ağ taşıyıcılar için topla-dağıt merkezi haline gelecek ve bu havaalanlarındaki sıkışıklık yolcuların bağlantı penceresi süresinin de artacağı süreçler doğuracaktır. Ayrıca bölgesel havacılığın gelişmesi için daha küçük havaalanları da teşvik edilecektir. Avrupa havacılığının liberalleşmesi bu çıkarıma örnek olarak verilebilir.

Kapasitenin liberal belirlendiği koşullarda tarife de serbest fiyatlandırma şeklinde belirlenirse havayolları yolcu talebini artıracak bilet ve hizmet ücretleri ile hizmet verme eğilimi gösterecek ve bu durum havayolları arasında hizmet farklılaşması yaratacaktır. Havaalanları da daha fazla yolcuya sahip havayollarını çekmek için çeşitli teşvikler başlatacaklardır. Trafiği artan havaalanlarında özellikle zirve saatlerin oluşmasını engellemek için farklı fiyatlandırma stratejileri izlenecek ve bu durum havayollarının bilet fiyatlarının değişmesine yol açacaktır.

Liberal düzenlemelerle trafiği artan havaalanlarında gürültü ve çevre kirliliğinin artması bu havaalanı yönetimlerinin ekstra ücretler belirlemelerine neden olacaktır. Ayrıca çevre kirliliğini azaltmaya yönelik teknoloji yatırımlarında artma eğilimi görülecektir.

Yolcu trafiği artan havaalanlarında müşteri memnuniyetini artırmaya yönelik uygulamalar başlayacak ve havacılık dışı gelirlere yönelik stratejiler gelişecektir. Buna paralel olarak perakende mağazaların satışlarının artması havaalanı yönetimlerinin de elde edeceği imtiyaz gelirlerini artıracaktır. Bu süreç, havaalanlarının müşteriler tarafından uçuş dışında tercih edilme potansiyelini artıracaktır. Havaalanları daha fazla müşteri çekmek için farklı pazarlama yöntemlerini kullanacak ve rekabetçi bir hal alacaktır.

Liberal anlaşmalarla kullanım yoğunluğu artan havaalanlarında yerleşik taşıyıcılar geçmişten gelen üstünlüklerini korumak için kendi ölçek ekonomilerinin maliyet düşürücü avantajını kullanacak, çeşitli ittifaklar kuracak ve birleşme ve devralmalar gerçekleştireceklerdir. Havaalanları ile dikey iş birliği yapılması da pazar yoğunlaşmasını destekleyecek bir girişim olacaktır. Bu noktada pazar yoğunlaşması ile anlatılmak istenen

büyük taşıyıcıların bir havaalanında daha baskın konuma gelmesi ve söz konusu havaalanının slot ve diğer altyapı imkanlarının kullanılmasında rakiplerinin payını azaltmasıdır. Bu çıkarım, Button (2001)'in liberalleşmenin tek başına hava yolu sektörünün yolcu faydasına etkin bir şekilde çalışması için yeterli olmadığı ve gerekli önleyici adımlar atılmazsa pazar yoğunlaşması yaşanacağına yönelik açıklamalarıyla uyumludur. Burada pazar olgunluk düzeyi gibi konular anlatılmak istenenin dışındadır.

Liberal düzenlemelerle yolcu ve uçak talebi artan havaalanlarında yaşanacak olası kapasite ve altyapı yetersizlikleri havaalanı yönetimlerini kapasite artırıcı tasarım değişiklikleri yapmaya zorlayacaktır. Tesis kullanım ömrünün trafik yoğunluğuna bağlı azalması da bu kararlarda etkili diğer bir faktördür. Ayrıca liberal İHU anlaşmaları sonucunda havaalanlarına artan talep yoğunluğu slot tahsisinin yeniden belirlenmesini gerektirecektir. Slot mevcudiyeti havaalanları arasındaki rekabette de önemli bir üstünlük aracı olacaktır.

Rekabet ortamında havayollarının attığı adımlardan kaynaklı edinilen tecrübelerle bakıldığında, liberalleşme ile sağlanan faydaların belirli bir periyot içerisinde ters yüz olduğu ve geçen süre içerisinde kaybedilenlerin önce geri telafi edilmesi sonra da üstüne çıkılması şeklinde bir döngü izlendiği görülmektedir. Bu konuda Dempsey ve Goetz (1992)'in çalışması da bu döngüye ve belirli süre geçince aksine dönen olumlu gelişmelerin varlığına işaret etmektedir. Ayrıca ABD serbestleşmesinin önde gelen ismi Alfred Kahn'da 1988 ve 2004 yıllarındaki çalışmalarında bu döngünün ticari havacılığın doğasında olduğunu ve bu durumun dış etkenlere de oldukça bağımlı olduğunu ancak olumlu etkilerin serbestleşme karşıtlarınca çarpıtıldığını belirtmektedir (Kahn, 1988; 2004).

Bu çalışma, temel görevi havayollarına ve yolcularına hizmet vermek olan havaalanlarının söz konusu döngüden kaçınılmaz olarak etkilendiği varsayımından yola çıkılarak yapılmıştır. Günümüzde bu döngünün getirdiği risklerin de azaltılması için havaalanlarının müşteri tanımına yönelik algısının değiştiği ve müşteri kapsamının oldukça genişlediği görülmektedir (Graham, 2013). Ayrıca havaalanı sektörünün ticarileşme, özelleştirme ve küreselleşme süreçlerinden geçmesi (Şengür, 2021) ve İHU anlaşmalarının mutabakat zaptları ile zamanla ilk imzalandığı halinden farklı olması,

havaalanlarının sürecin daha liberal bir hale gideceğine yönelik uygulamaları için geçerli bir zemin oluşturmaktadır. Hassu (2004)'ün uzmanlık tezinde THY'ye rakip olarak daha fazla özel sektör işletmesinin havayolu sektörüne girmesine izin verilmesine yönelik önerilerinin günümüz Türkiye havacılığında uygulandığı söylenebilir.

5.2. Sonuç

Bu çalışmada, Türkiye'nin İHU anlaşmalarındaki ekonomik düzenleme maddeleri ve havaalanlarına etkileri detaylı olarak açıklanmıştır. Ayrıca çalışmada kullanılan içerik ve birliktelik analizinden oluşan iki aşamalı inceleme süreci ile konuya yeni bir araştırma tekniği sunulmuştur. Bu tekniğin temel avantajı araştırmacıya, seçilen konuda detaylı çıkarımlar yapılmasını sağlayan serbest bir hareket alanı tanınmasıdır. Alanyazında daha özelleştirilmiş şekilde etkileri incelenen ekonomik düzenlemelerin farklı bir açıdan ele alınmasında ve geniş veri setine ulaşılmasında belirlenen yöntem etkili olmuştur. Bu noktada çalışmanın özellikle ulusal alanyazındaki birkaç çalışmadan biri olduğu söylenebilir. Ancak çalışma diğerlerinden kapsam, yöntem ve konu bağlamında ayrılmaktadır.

Modern havacılığın yüz yılı aşkın geçmişinin ardından geline nokta ticari havayolu taşımacılığı, son derece dinamik, dış etkenlere açık ve diğer sektörleri etkileyen bir sistem halinde işlemeye devam etmektedir. Zaman içerisinde devletlerin havacılığa bakışı birçok kırılma noktasının etkisiyle değişmiş ve çoğunlukla ticari odaklı bir dönüşüm yaşamıştır. İkinci Dünya Savaşı sonrası dönemde kurulan ICAO gibi uluslararası boyutta faaliyet gösteren kuruluşların bu ticari anlayışın yerleşmesinde etkisi büyüktür. Havacılığın kullanıcılar açısından daha emniyetli, hızlı ve güvenilir hale gelmesi için bu tür yetkili kuruluşlar devletlerle koordineli bir şekilde çalışmaktadır.

Paris Sözleşmesi ile başlayan ve sonrasında Şikago Sözleşmesi'yle devam eden, ülkeler arası havacılığın liberallik derecesi ve devletlerin hava sahalarındaki egemenliği hakkındaki fikir ayrılıkları havacılığın ülkeler arasında ikili anlaşmalarla düzenlenmesine yönelik sürecin doğmasını tetiklemiştir. Günümüze kıyasla ilk yıllarında eksik ve genel ifadelerle yapılan anlaşmalar zamanla farklı tipte düzenlemelerin dahil edildiği daha

kapsamlı bir hale gelmiştir. Anlaşmaların bu gelişimi, hava taşımacılığının askeri bakış açısından ticari bakış açısına geçiş süreci ile uyumludur.

Günümüzde İHU anlaşmaları olarak anılan bu anlaşmalarda ülkeler arasında yoğun müzakereler gerektiren ve üzerinde mutabık kalınması kolay olmayan ekonomik düzenlemelerin yanı sıra genellikle devletler arasında benzer hükümlerle düzenlenen ve üzerinde anlaşması zor olmayan teknik hususlar bulunmaktadır. Ekonomik ve teknik düzenlemeler arasındaki temel ayrım, taraf ülkelerin söz konusu düzenlemelere göre sürdürdüğü faaliyetlerinin sonuçlarının farklılaşmasıdır. Ekonomik düzenlemelerin havayollarına ve dolayısıyla ülkelere kazandırdıkları veya kaybettirdikleri neredeyse her zaman ekonomik bir değer olurken teknik düzenlemelere uyulmaması emniyet açısından risk yaratmaktadır. Ayrıca teknik koşulların tam olarak karşılanmaması ekonomik etkisi olan hakların kullanılmasının önünde bir engeldir. Yani, ülkeler arasındaki hava taşımacılığında teknik yeterlilik, ekonomik faaliyetler aşamasına geçiş için bir ön koşuldur. Bu durum havacılıkta emniyete verilen önemi göstermektedir.

ICAO üyesi olan Türkiye de 1940'lı yıllardan bu yana uluslararası havacılığın bir parçasıdır. Diğer ülkelerle arasındaki ticari hava taşımacılığını İHU anlaşmalarına uygun şekilde yürütmektedir. Ayrıca uluslararası çok taraflı anlaşmalara da tabidir. Türkiye 1983 yılında iç hat hava taşımacılığını serbestleştirmeye yönelik yasal zemini kurmuş ve gerekli kurumların oluşturulmasına yönelik adımları atmıştır. Uluslararası hava taşımacılığını İHU anlaşmalarıyla sürdürmeye devam ederken her zaman öncelikle bayrak taşıyıcı işletme olan Türk Hava Yolları'nı korumaya ve mümkün olduğunca bu işletmenin rekabet üstünlüğünü sağlamaya yönelik düzenlemeler belirlemiştir.

Uluslararası havacılığın zamanla hem bölgesel hem de ikili bazda liberalleşmesi havaalanlarında yaşanan ticarileşme, özelleştirme ve küreselleşme süreçleri ile birlikte düşünüldüğünde Türkiye'nin İHU anlaşmalarındaki ekonomik düzenlemelerin havaalanlarına olan etkisinin ortaya konması gelecek anlaşmaların daha kapsamlı değerlendirilmesinde önemli bir bilgi birikimi sağlayacaktır.

Çalışma analizinin ilk bölümünde ekonomik düzenlemelerin havaalanlarına etkileri şeklinde belirlenen tema; havaalanı ve müşteri memnuniyeti, havaalanı ve çevre, havaalanı pazar yoğunlaşması, mağazalardan kazançlar, bilet ücretleri, doğrudan gelirler,

havaalanı niteliği (merkez, ikincil, askeri vb.), bağlantı penceresi, slot dağılımı, havaalanı tasarımı, havaalanı sıklığı, tesis kullanım ömrü ve havaalanı rekabeti şeklindeki süreçlerle kodlanmıştır. Böylece anlaşma düzenlemeleri havaalanı süreçleriyle eşleştirilmiştir. En çok kullanılan kodlar sırasıyla pazar yoğunlaşması ve havaalanı rekabeti olmuştur. En az kullanılanlar ise havaalanı ve müşteri memnuniyeti ile mağazalardan kazançlardır. Buna göre anlaşmalarda havayollarının kullandıkları havaalanlarında pazar yoğunlaşmasına yönelik adımlar atacağı ve havaalanlarının yeni havayollarını çekmek gibi amaçlarla rekabet edeceği ile ilişkilendirilen düzenlemelerin daha çok olduğu söylenebilir.

Yapılan birliktelik analizine göre özellikle Orta Asya ülkeleri ile Türkiye arasındaki İHU anlaşmalarının oldukça sıkı koşullar altında düzenlendiği, buna kıyasla Afrika ülkeleri ile yapılan anlaşmalardaki düzenlemelerin daha liberal olduğu görülmüştür. Türkiye açısından Afrika ülkelerinin küresel havacılıkta Orta Asya'dakilere göre çok daha fazla gelecek vadeliyor olması söz konusu farkın temel sebebi olarak görülmektedir. Ayrıca Afrika ülkeleri ile yapılan anlaşmaların günümüze daha yakın tarihli olması da bu durumu açıklayan diğer bir nedendir.

Bu farka istinaden daha liberal anlaşmaların yapıldığı ülkelerden Türkiye'ye gelecek trafiğin Türkiye'deki havaalanlarını yolcu ve uçak trafiği açısından daha fazla meşgul edeceği ve buna paralel olarak kazanç sağlayacağı söylenebilir.

Çalışma sonucunda Türkiye'nin birkaç istisna dışında anlaşmaların çoğunda liberal hakların verilmesinde dengeli davranmayı tercih ettiği görülmüştür. Birlikte en fazla getirilen düzenlemelerin ön belirleme ve 5. trafik hakkı olması bunun ispatı niteliğindedir. Düzenlemelerin belirlenmesinde yabancı ülkeler arasında bireysel boyutlu düzenlemelerin yapıldığı, düzenleme içeriği belirlenirken ülkeler arasında birebir benzerliğin olmadığı, özellikle birbiri ile komşu olan Avrupa ülkelerinin düzenlemelerinde bile farklılıkların sıkça görüldüğü ortaya konmuştur. Kuzey ve Güney Amerika ülkeleri için de benzer sonuçlar geçerlidir.

Özetle, incelenen 93 anlaşma içerisinde en fazla değişkenlik gösteren düzenlemelerin kapasite belirleme yöntemi, tarife onay yöntemi, kod paylaşım hakkı, 5. trafik hakkı, IATA tarife belirleme aracı, tarife onay başvuru süresi, uçuş nokta sayısı ve

tain edilen havayolu sayısı olduğu görülmüştür. En fazla kullanılan ekonomik düzenleme hükümlerinin ise kapasite belirleme yöntemleri arasında “ön belirleme”, tarife onay yöntemleri arasında “çift taraflı onay”, sahiplik koşulu olarak “esas mülkiyet ve etkin kontrol”, kapasite dağılım koşulu için “adil ve eşit” olduğu belirlenmiştir. Ayrıca kabotaj hakkının hiçbir yabancı devlete tanınmadığı görülmüştür. Tarife belirleme faktörü olarak en çok belirlenen koşul “işletme maliyeti + makul kar ve diğer taşıyıcıların tarifelerinin dikkate alınmasıdır”. Tain edilen havayolu sayısının ise 41 anlaşmada “bir veya daha fazla”, 33 anlaşmada ise “bir veya birkaç” olduğu belirlenmiştir. Anlaşma yapılan ülkelerden 34’ü Asya, 34’ü Avrupa, 18’i Afrika, 4’ü Kuzey Amerika ve 3’ü de Güney Amerika’dadır.

Ekonomik düzenlemelerin havaalanlarına etkilerine yönelik çıkarımlar, birliktelik analiziyle tespit edilen düzenlemelerin liberallik derecesine göre yapılabilmektedir. Pazara erişim ve giriş düzenlemelerinin kodlanmasından elde edilen veriler birliktelik analizine tanımlandığında ortaya çıkan sonuç Azerbaycan, Bangladeş, İran, Kazakistan, Kırgızistan, Moğolistan ve Özbekistan ile Türkiye arasında yapılan İHU anlaşmalarının düzenlemelerinde kapasite belirleme yönteminin kısıtlayıcı nitelikte olmasından dolayı bu ülkelerle yapılan hava taşımacılığında Türkiye’deki havaalanı rekabetini teşvik edecek bir gücün bulunmadığı ve bu koşullarda havaalanlarında yerleşik havayollarının pazar yoğunlaşmasına yönelik adımları kolay atabileceği söylenebilir. Ayrıca karşılıklı uçuş nokta sayısının bir olarak belirlenmesi gibi kısıtlayıcı düzenlemeler eğer hizmet verilecek şehirde ikinci bir havaalanı yoksa tek havaalanının monopol konumunu güçlendirecektir. Bu durumda havaalanlarının merkez, ikincil veya askeri niteliklerini değiştirmeye yönelik bir gereklilik doğmayacaktır. Sadece bir havayolunun tain edildiği düzenlemeler havaalanlarının müşteri memnuniyetini artırmaya yönelik fazladan uygulamalarda bulunması için tetikleyici bir güç oluşturmayacaktır. Tarife onay süresi ve belirleme faktörlerinin kısıtlayıcı şekilde belirlenmesi, tain edilen havayollarının istediği şekilde hizmete başlamaları, doluluk oranlarını ve kazançlarını ayarlayabilmelerine engel olacak ve bu durum da havaalanlarının doğrudan (havacılık) gelirlerini kapasitenin optimum kullanımı için yükseltmeleri için bir ortam yaratmayacaktır. Aynı şekilde, gelen yolcu sayısının daha fazla olması havaalanlarının mağazalardan elde edeceği geliri artıracığı

için bunu engelleme veya frenleme niteliğine sahip kısıtlayıcı düzenlemeler ticari gelirleri de olumsuz anlamda etkileyecektir.

Tarife, kapasite, tayin edilen uçak sayısı, uçuş nokta sayısı, tarife onay başvuru süresi, 5. trafik hakkı ve ara noktada uçak değişiminin kısıtlayıcı düzenlemelerle belirlenmesinin Türkiye havaalanları açısından olumlu görölecek bazı yönleri de mevcuttur. Daha az havayolunun bir havaalanını kullanması mevcut slot dağılımının üstünde bir baskı oluşturmayacaktır. Havaalanlarının, yolcu ve uçak trafiği açısından bakıldığında havayolu bilet ücretlerini artırıcı uygulamaları devreye sokması gerekmececektir. Tesis kullanım ömrünün yıpranma hızı ve bakım maliyetlerinin artması havaalanları için öncelik haline gelmeyecektir. Trafik yoğunluğu nedeniyle yaşanacak sıkışıklık, havaalanı tasarımının geliştirilmesi için bir baskı olmayacaktır. Ayrıca havaalanının çevreye yönelik zararları liberal düzenlemelerle oluşacak ortama kıyasla daha az olacaktır. Liberal ekonomik düzenlemelerin Türkiye havaalanlarına olan etkisi ise belirtilen hususların tam tersi olacaktır.

Türkiye'nin İHU anlaşmalarının imzalanması sürecinde çoğunlukla uyguladığı görölen denge politikasının aşamalı olarak daha liberal hale getirilmesi havaalanlarının planlı gelişimi için de uygun olacaktır. Bu yaklaşımın ilgili alanyazında yapılan çalışmalara uygun olduğu, sadece bazı sıkı düzenlemelerin bazı liberal düzenlemelerle birlikte kullanılmasının liberalleşmeden hedeflenen çıktılarının alınmasına engel olduğu değerlendirilmektedir. Örneğin, sahiplik ve etkin kontrol düzenlemelerinin iş merkezi ve etkin kontrol olarak daha liberal şekilde benimsenmesinin yolcu ve trafik açısından yararlı olacağı ve dünyanın daha liberal çok taraflı havacılık anlaşmalarına doğru gideceği düşünölmektedir (Chang vd. 2004).

Son olarak Türkiye'nin İHU anlaşmalarında açıkça görölen ikilem; ekonomik düzenlemelerin kısıtlanması ile temel ticari amaç olan yolcu ve kargo taşımacılığından sağlanacak gelirin azalmasını kabullenerek çevreye daha az zararlı ve basit süreçlere sahip bir havaalanı sistemi inşa edilmesi veya düzenlemelerin liberalleştirilmesiyle havaalanı gelirlerinin arttığı, bölgesel kalkınmanın havaalanı katkısıyla geliştiği, tasarımsal ve teknolojik olarak daha fazla gelişimin zorunlu olduğu, müşteri memnuniyetinin ön planda tutulduğu ancak çevreye olan zararın da artma ihtimalinin

olduğu bir havaalanı sistemi inşa edilmesi arasındadır. Günümüzde havaalanlarının evrildiği noktaya bakıldığında ikinci yolun net olarak seçildiği görülmektedir. Ancak çevresel olumsuzlukların azaltılmasına ve karmaşık süreçlerin basitleştirilmesine yönelik teknolojik gelişmelerle ilk yolun avantajlı yönleri de kazanılmaya çalışılmaktadır.

Gelecekte küresel havacılık sistemini bölgesel ve çok taraflı liberal havacılık anlaşmalarının yapıldığı, havaalanı şehirlerinin yoğunluğunun arttığı, teknolojinin çevresel sorunların çözümünde daha fazla benimsendiği ve entegre ulaşım sistemlerinin daha yoğun kullanıldığı bir dönem beklemektedir.

5.3. Öneriler

Türkiye'nin İHU anlaşmaları üzerine yapılan çalışmaların sayıca az olması bu alanda bir boşluğun söz konusu olduğunu göstermektedir. İHU anlaşmaları, tıpkı deniz hukukunda da rastlanacağı gibi, özel hukuk alanına ait bir araştırma konusu olması nedeniyle (Galligan Jr., 2011, s. 584) hukuk dışından araştırmacıların üzerine çalışmayı pek tercih etmediği bir kaynaktır.

Bu çalışma ile Türkiye ve diğer ülkeler arasındaki hava taşımacılığını düzenleyen hukuksal metinler olan İHU anlaşmalarının sadece havaalanı sektörüne özgü boyutta incelenebileceği gösterilmeye çalışılmıştır. Ancak bu çalışmada anlaşmalardaki ekonomik düzenlemeler haricindeki düzenlemelere değinilmemiştir.

Havaalanı yönetimlerinin, uluslararası trafiğe dayalı süreçlerle ilgili gelecek tahminlerinin ve stratejik kararlarının daha doğru olması açısından İHU anlaşmalarının liberal veya sıkı olarak belirlenmesinde daha net olunması ve birbirinin etkisini hafifletmeyen kararların alınması gereklidir. İHU anlaşmalarında en fazla birlikte geçen düzenlemelerin ön belirleme yöntemi ve 5. trafik hakkı olması Türkiye'nin kapasitenin sunulması konusunda denge kurmaya çalıştığını göstermektedir. Bu durum havaalanlarının mevcut potansiyelinin tam olarak kullanılamamasına yol açmaktadır. Düzenlemeler içerisinde hem kabotaj hem sahiplik ve kontrol hem kapasite hem de tarife ile ilgili kısıtlamalar getirmek yerine sadece bir veya iki düzenlemenin sıkı geri kalanların liberal olduğu anlaşmaların yapılması havaalanı kapasitelerinin optimum kullanımı için

daha uygun olacaktır. Ayrıca bu tür liberal adımlar Türkiye’de birkaç büyük havaalanı dışında kalan daha küçük havaalanlarının gelişimi için de uygun bir zemin yaratabilir.

İHU anlaşmalarının havaalanlarına olan etkileri nedeniyle müzakere sürecinde havaalanı yönetimleri ile de görüş alışverişinde bulunulması sürecin uzun vadede tüm paydaşlar açısından daha istikrarlı olmasını sağlayabilir.

Çalışmada içerik analizi başlıkları bazında gösterilen kodlama dağılımlarından yararlanarak seçilen değişkenlere göre bu düzenlemeler arasındaki birliktelik ilişkileri apriori algoritmasından elde edilen bulgularla ortaya konmuştur. Bu noktada belirlenen alt araştırma sorularına cevap verecek şekilde birliktelik ilişkisi seçimi yapmak ve buna yönelik çıkarımlarda bulunmak mümkündür. Seçilen araştırma yöntemi ve analiz tekniklerinin sağladığı bu serbest hareket alanı araştırma metodolojisinin güçlü yanlarından biridir.

Çalışmadaki analiz tekniğinin eksik görülebilecek yönü ise içerik analizi açısından bakıldığında kodlamaların araştırmacının geçmiş tecrübesinden ve okumalarından etkilenmeye açık olmasıdır. Bu durumda, yapılan kodlamaların uzman görüşü, ikinci bir kodlayıcı veya ikinci bir analiz tekniği ile desteklenmesi uygun olmaktadır. Bu çalışmada üçüncü seçenekten yararlanarak kodlamaların güvenilirliği ve tutarlılığı artırılmıştır.

İHU anlaşmalarında yer hizmeti kuruluşlarını ilgilendiren bölümlere de rastlanmaktadır. Bu noktada havaalanı dışındaki unsurların araştırmaya boyut katmak için kullanılması ulusal alanyazını İHU anlaşmalarının havacılık sektörüne olan etkilerinin ortaya çıkarılması açısından aydınlatacaktır. Ekonomik düzenlemelerin, havacılık alanında faaliyet gösteren bileşenlerde operasyonel anlamda nasıl karşılık bulduğuna yönelik anket, görüşme vb. veri toplama tekniklerine dayanan çalışmaların bu anlamda ilgili alanyazına katkı sağlayacağı ve mevcut boşluğu dolduracağı düşünülmektedir. Ayrıca güncel araştırma yöntemlerinin de havacılık yönetiminde daha fazla kullanılması ile özgün çalışma sayısının artacağı değerlendirilmektedir.

KAYNAKÇA

- Abate, M. ve Christidis, P. (2020). The impact of air transport market liberalization: Evidence from EU's external aviation policy. *Economics of Transportation*, 22, 100164. <https://doi.org/10.1016/j.ecotra.2020.100164>
- Abate, M., Schlumberger, C., Brutaru, R., Ricover, A. ve Francois, T. (2022). Mobility and Transport Connectivity Series: The COVID-19 Pandemic and African Aviation.
- Abbott, K. ve Thompson, D. (1991). De-regulating European aviation: The impact of bilateral liberalisation. *International Journal of Industrial Organization*, 9, 125–140.
- Abeyratne, R. (2000). Management of airport congestion through slot allocation. *Journal of Air Transport Management*, 6(1), 29–41. [https://doi.org/10.1016/S0969-6997\(99\)00019-8](https://doi.org/10.1016/S0969-6997(99)00019-8)
- Abeyratne, R. (2001). Ethical and moral considerations of airline management. *Journal of Air Transport Management*, 7(6), 339–348. [https://doi.org/10.1016/S0969-6997\(01\)00019-9](https://doi.org/10.1016/S0969-6997(01)00019-9)
- Acemoğlu, D. ve Robinson, J. A. (2020). *Ulusların düşüşü: Güç, zenginlik ve yoksulluğun kökenleri* (62. bs.). Doğan Kitap.
- Adler, N. (2001). Competition in a deregulated air transportation market. *European Journal of Operational Research*, 129, 337–345.
- Adler, N. (2005). Hub-Spoke network choice under competition with an application to Western Europe. *Transportation Science*, 39(1), 58–72. <https://doi.org/10.1287/trsc.1030.0081>
- Adler, N., Brudner, A., Gallotti, R., Privitera, F. ve Ramasco, J. J. (2022). Does big data help answer big questions? The case of airport catchment areas ve competition. *Transportation Research Part B: Methodological*, 166, 444–467. <https://doi.org/10.1016/j.trb.2022.10.013>
- Adler, N. Fu, X., Oum, T. H. ve Yu, C. (2014). Air transport liberalization and airport slot allocation: The case of the Northeast Asian transport market. *Transportation Research Part a: Policy and Practice*, 62, 3–19. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2014.02.003>
- Adler, N. ve Hashai, N. (2005). Effect of open skies in the Middle East region. *Transportation Research Part a: Policy and Practice*, 39(10), 878–894. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2005.04.001>
- Adler, N. ve Mantin, B. (2015). Government and company contracts: The effect on service and prices in international airline markets. *Economics of Transportation*, 4(3), 166–177. <https://doi.org/10.1016/j.ecotra.2015.05.005>
- Adrangi, B., Chow, G. ve Raffiee, K. (1997). Airline deregulation, safety, and profitability in the U.S. *Transportation Journal*, 36(4), 44–52.

- Agrawal, R., Imielinski, T. ve Swami, A. (1993). Mining association rules between sets of items in large databases. *ACM SIGMOD Record*, 22(2), 207–216. <https://doi.org/10.1145/170036.170072>
- Agrawal, R. ve Srikant, R. (1994). Fast algorithms for mining association rules. *Proc. 20th Int. Conf. Very Large Data Bases, VLDB*, 1215, 487–499.
- Alamdari, F. E. ve Morrell, P. (1997). Airline labour cost reduction: post-liberalisation experience in the USA and Europe. *Journal of Air Transport Management*, 3(2), 53–66. [https://doi.org/10.1016/S0969-6997\(97\)00024-0](https://doi.org/10.1016/S0969-6997(97)00024-0)
- Albers, S., Koch, B. ve Ruff, C. (2005). Strategic alliances between airlines and airports—theoretical assessment and practical evidence. *Journal of Air Transport Management*, 11(2), 49–58. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2004.08.001>
- Alderighi, M., Gaggero, A. A. ve Piga, C. A. (2015). The effect of code-share agreements on the temporal profile of airline fares. *Transportation Research Part a: Policy and Practice*, 79, 42–54. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2015.03.023>
- Alsumairi, M. ve Hong Tsui, K. W. (2017). A case study: The impact of low-cost carriers on inbound tourism of Saudi Arabia. *Journal of Air Transport Management*, 62, 129–145. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2017.04.001>
- Anderson, W. P., Gong, G. ve Lakshmanan, T. R. (2005). Competition in a deregulated market for air travel: The U.S. domestic experience and lessons for global markets. *Research in Transportation Economics*, 13, 3–25. [https://doi.org/10.1016/S0739-8859\(05\)13001-7](https://doi.org/10.1016/S0739-8859(05)13001-7)
- Armantier, O. ve Richard, O. M. (2008). Domestic airline alliances and consumer welfare. *RAND Journal of Economics*, 39(3), 875–904. <https://doi.org/10.2139/ssrn.869240>
- Bailey, E. E. (1985). Airline deregulation in the United States: The benefits provided and the lessons learned. *International Journal of Transport Economics*, 12(2), 119–144.
- Bailey, E. E. (1986). Price and productivity change following deregulation: The US experience. *The Economic Journal*, 96(381), 1–17.
- Bailey, E. E. ve Williams, J. R. (1988). Sources of economic rent in the deregulated airline industry. *The Journal of Law & Economics*, 31(1), 173–202.
- Bailey, E. E. ve Panzar, J. C. (1981). The contestability of airline markets during the transition to deregulation. *Law and Contemporary Problems*, 44(1), 125–145. <https://doi.org/10.2307/1191388>
- Bal, A. (2019). *Uluslararası hava hukuku: Hava sahasının hukukî rejimi*. Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Ballantyne, T. (2015). Orient aviation, 2015. *Orient Aviation*, 22(1), 22–23.
- Baltagi, B. H., Griffin, J. M. ve Rich, D. P. (1995). Airline deregulation: The cost pieces of the puzzle. *International Economic Review*, 36(1), 245–258.
- Bamberger, G., Carlton, D. ve Neumann, L. (2004). An empirical investigation of the competitive effects of domestic airline alliances. *Journal of Law and Economics*, 47(1), 195–222.

- Barbot, C. (2006). Low-cost airlines, secondary airports, and state aid: An economic assessment of the Ryanair–Charleroi Airport agreement. *Journal of Air Transport Management*, 12(4), 197–203. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2006.04.001>
- Barnhart, C., Fearing, D., Odoni, A. ve Vaze, V. (2012). Demand and capacity management in air transportation. *EURO Journal on Transportation and Logistics*, 1(1-2), 135–155. <https://doi.org/10.1007/s13676-012-0006-9>
- Barrett, S. D. (1984). Airports for sale: The case for competition.
- Barrett, S. D. (1990). Deregulating European aviation ? A case study. *Transportation*, 16(4), 311–327. <https://doi.org/10.1007/BF00145964>
- Barrett, S. D. (1992). Barriers to contestability in the deregulated European aviation market. *Transportation Research Part a: Policy and Practice*, 26(2), 159–165. [https://doi.org/10.1016/0965-8564\(92\)90010-5](https://doi.org/10.1016/0965-8564(92)90010-5)
- Barrett, S. D. (1997). The implications of the Ireland-UK airline deregulation for an EU internal market. *Journal of Air Transport Management*, 3(2), 67–73. [https://doi.org/10.1016/S0969-6997\(97\)00003-3](https://doi.org/10.1016/S0969-6997(97)00003-3)
- Barrett, S. D. (2000). Airport competition in the deregulated European aviation market. *Journal of Air Transport Management*, 6(1), 13–27. [https://doi.org/10.1016/S0969-6997\(99\)00018-6](https://doi.org/10.1016/S0969-6997(99)00018-6)
- Barrett, S. D. (2006). Commercialising a national airline—the Aer Lingus case study. *Journal of Air Transport Management*, 12(4), 159–167. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2005.11.001>
- Barrett, S. D. (2009). EU/US Open Skies – Competition and change in the world aviation market: The implications for the Irish aviation market. *Journal of Air Transport Management*, 15(2), 78–82. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2008.09.006>
- Başar, G. ve Bhat, C. (2004). A parameterized consideration set model for airport choice: an application to the San Francisco Bay Area. *Transportation Research Part B: Methodological*, 38(10), 889–904. <https://doi.org/10.1016/j.trb.2004.01.001>
- Battal, Ü. ve Kiracı, K. (2015). Bankruptcy and their causes in the Turkish airline industry. *The International Journal of Transport Ve Logistics*, 15.
- Baumgartner, M. ve Finger, M. (2014). European air transport liberalization: Possible ways out of the single European sky gridlock. *Utilities Policy*, 30, 29–40.
- Baumol, W. J. (1982). Contestable Markets: An uprising in the theory of industry structure. *The American Economic Review*, 72(1), 1–15.
- Behnen, T. (2004). Germany's changing airport infrastructure: the prospects for 'newcomer' airports attempting market entry. *Journal of Transport Geography*, 12(4), 277–286. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2004.08.008>
- Bel, G. ve Fageda, X. (2008). Getting there fast: Globalization, intercontinental flights and location of headquarters. *Journal of Economic Geography*, 8, 471–495. <https://doi.org/10.1093/jeg/lbn017>

- Berechman, J. ve de Wit, J. (1996). An analysis of the effects of European aviation deregulation on an airline's network structure and choice of a primary West European hub airport. *Journal of Transport Economics and Policy*, 30(3), 251–274.
- Bergantino, A. S., Intini, M. ve Volta, N. (2021). The spatial dimension of competition among airports at the worldwide level: a spatial stochastic frontier analysis. *European Journal of Operational Research*, 295(1), 118–130. <https://doi.org/10.1016/j.ejor.2021.02.035>
- Bernardo, V. ve Fageda, X. (2017). The effects of the Morocco-European Union open skies agreement: A difference-in-differences analysis. *Transportation Research Part E*, 98, 24-41.
- Bettini, H. F. ve Oliveira, A. V. (2008). Airline capacity setting after re-regulation: The Brazilian case in the early 2000s. *Journal of Air Transport Management*, 14(6), 289–292. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2008.04.006>
- Bilotkach, V. (2005). Price competition between international airline alliances. *Journal of Transport Economics and Policy*, 39(2), 167–189. <https://doi.org/10.2139/ssrn.607449>
- Bilotkach, V. ve Hüscherlath, K. (2013). Airline alliances, antitrust immunity, and market foreclosure. *The Review of Economics and Statistics*, 95(4), 1368–1385.
- Borenstein, S. ve Rose, N. L. (2014). How Airline Markets Work...or Do They? Regulatory Reform in the Airline Industry. N. L. Rose (Ed.) *Economic Regulation and Its Reform: What Have We Learned?* içinde (s. 63–135). University Of Chicago Press.
- Borille, G. M. R., Da Silva, E. J., do Nascimento, M. V., Da Bandeira, M. C. G. S. P., Rendhol, A. L. M., Da Silva, L. M., . . . Gomes, R. d. A. (2022). Airport passenger building assessment of circulation facilities for smooth traffic and efficient design. *Simulation Modelling Practice and Theory*, 119, 102555. <https://doi.org/10.1016/j.simpat.2022.102555>
- Bose, I. ve Mahapatra, R. K. (2001). Business data mining - a machine learning perspective. *Information & Management*, 39(211-225).
- Brandenburger, A. ve Nalebuff, B. (1996). *Co-opetition* (1. bs.). New York: Doubleday.
- Brueckner, J. K., Lee, D. N. ve Singer, E. S. (2011). Alliances, codesharing, antitrust immunity, and international airfares: Do previous patterns persist? *Journal of Competition Law & Economics*, 7(3), 573–602. <https://doi.org/10.1093/joclec/nhr005>
- Bureau of Economic and Business Affairs (2016). *Open Skies Partners*. U.S. Department Of State website: <https://2009-2017.state.gov/documents/organization/206046.pdf> (Erişim tarihi: 03.05.2023)
- Burghouwt, G. ve Hakfoort, J. (2001). The evolution of the European aviation network, 1990–1998. *Journal of Air Transport Management*, 7(5), 311–318. [https://doi.org/10.1016/S0969-6997\(01\)00024-2](https://doi.org/10.1016/S0969-6997(01)00024-2)
- Button, K. (1989). Liberalising the Canadian scheduled aviation market. *Fiscal Studies*, 10(4), 19–52.

- Button, K. (2001). Deregulation and liberalization of European air transport markets. *Innovation: The European Journal of Social Science Research*, 14(3), 255–275. <https://doi.org/10.1080/13511610120102619>
- Button, K. (2009). The impact of US-EU "Open Skies" agreement on airline market structures and airline networks. *Journal of Air Transport Management*, 15(2), 59–71. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2008.09.010>
- Button, K. ve Drexler, J. (2006). The implications on economic performance in Europe of further liberalization of the transatlantic air market. *International Journal of Transport Economics*, 33(2), 169–192.
- Button, K. ve McDougall, G. (2006). Institutional and structure changes in air navigation service-providing organizations. *Journal of Air Transport Management*, 12(5), 236–252.
- Button, K., Martini, G., Scotti, D. ve Volta, N. (2019). Airline regulation and common markets in Sub-Saharan Africa. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 129, 81–91. <https://doi.org/10.1016/j.tre.2019.07.007>
- Calderwood, L. U. ve Soshkin, M. (2019). *The travel & tourism competitiveness report 2019: Travel and tourism at a tipping point*. Geneva.
- Chang, Y.-C., Chen, Y.-T. ve Tseng, W.-C. (2022). How aviation market is influenced by political policy- the case of Taiwan and China. *Transportation Research Procedia*, 65, 133–143. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2022.11.016>
- Chang, Y.-C., Hsu, C.-J. ve Lin, J.-R. (2011). A historic move – the opening of direct flights between Taiwan and China. *Journal of Transport Geography*, 19(2), 255–264. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2010.04.002>
- Chang, Y.-C. ve Williams, G. (2001). Changing the rules—amending the nationality clauses in air services agreements. *Journal of Air Transport Management*, 7(4), 207–216. [https://doi.org/10.1016/S0969-6997\(01\)00007-2](https://doi.org/10.1016/S0969-6997(01)00007-2)
- 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. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2003.09.004>
- Chatterjee, S., Kittur, P., Vishwakarma, P. ve Dey, A. (2023). What makes customers of airport lounges satisfied and more? Impact of culture and travel class. *Journal of Air Transport Management*, 109, 102384. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2023.102384>
- Chen, M.-S., Han, J. ve Yu, P. S. (1996). Data mining: An overview from a database perspective. *IEEE Transactions on Knowledge and Data Engineering*, 8(6), 866–883.
- Chen, Y.-L., Chen, J.-M. ve Tung, C.-W. (2006). A data mining approach for retail knowledge discovery with consideration of the effect of shelf-space adjacency on sales. *Decision Support Systems*, 42(3), 1503–1520. <https://doi.org/10.1016/j.dss.2005.12.004>

- Christidis, P. (2016). Four shades of Open Skies: European Union and four main external partners. *Journal of Transport Geography*, 50, 105–114. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2015.04.005>
- Cleland, Z. W., Dao, K. ve Dao, T. H. D. (2023). Detecting changes in spatial characteristics of Colorado human-caused wildfires using APRIORI-based frequent itemset mining. *Computers, Environment and Urban Systems*, 101, 101941. <https://doi.org/10.1016/j.compenvurbsys.2023.101941>
- Cohas, F. J., Belobaba, P. P. ve Simpson, R. W. (1995). Competitive fare and frequency effects in airport market share modeling. *Journal of Air Transport Management*, 2(1), 33–45.
- Commision Of The European Communities. (1996). *Impact of the third package of air transport liberalization measures*.
- Correa, C. (2019). Designing an airport to be more than just a gateway. *International Airport Review*. <https://www.internationalairportreview.com/article/102079/design-construction-jewel-changi-airport/>
- Costa, T. F., Lohmann, G. ve Oliveira, A. V. (2010). A model to identify airport hubs and their importance to tourism in Brazil. *Research in Transportation Economics*, 26(1), 3–11. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2009.10.002>
- Courtney, J. L. (1985). Regional air carriers in Canada: Network evolution and government policy. *Canadian Geographer/Le Géographe Canadien*, 29(1), 4–16.
- Creswell, J. W. (2016). *Nitel araştırma yöntemleri: Beş yaklaşıma göre nitel araştırma ve araştırma deseni* (3. bs.). Ankara: Siyasal Kitabevi.
- Cristea, A., Abate, M. ve Benitez, D. A. (2022). Toward a competitive air transport market in Africa: The role of bilateral air service agreements liberalization. *Policy Research Working Paper*. (10204).
- Dam, K. W. (1964). Air transport and its regulators by Richard E. Caves. *The University of Chicago Law Review*, 32(1), 200–207. <https://www.jstor.org/stable/1598727>
- Dempsey, P. S. ve Goetz, A. R. (1992). *Airline deregulation and Laissez-Faire mythology* (Vol. 2). Greenwood Publishing Group. [https://doi.org/10.1016/0966-6923\(94\)90037-X](https://doi.org/10.1016/0966-6923(94)90037-X)
- Derrick, E. (2020). The Scandi Triangle - Europe's Busiest International Routes. <https://simpleflying.com/europes-busiest-routes-scandinavia/> (Erişim tarihi: 10.03.2023)
- Devlet Hava Meydanları İşletmesi [DHMİ]. (2021). *2020 Faaliyet raporu*.
- Devlet Hava Meydanları İşletmesi [DHMİ]. (2022). *2021 Faaliyet raporu*.
- Devlet Hava Meydanları İşletmesi [DHMİ]. (2023a). *2022 Faaliyet raporu*.
- Devlet Hava Meydanları İşletmesi [DHMİ]. (2023b). *2022 Havayolu sektör raporu*.
- Dobruszkes, F. (2009). Does liberalisation of air transport imply increasing competition? Lessons from the European case. *Transport Policy*, 16(1), 29–39. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2009.02.007>

- Dobruszkes, F. ve Mondou, V. (2013). Aviation liberalization as a means to promote international tourism: The EU–Morocco case. *Journal of Air Transport Management*, 29, 23–34. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2013.02.001>
- Dobruszkes, F., Mondou, V. ve Ghedira, A. (2016). Assessing the impacts of aviation liberalisation on tourism: Some methodological considerations derived from the Moroccan and Tunisian cases. *Journal of Transport Geography*, 50, 115–127. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2015.06.022>
- Dobruszkes, F. ve Graham, A. (2016). Air transport liberalisation and airline network dynamics: Investigating the complex relationships. *Journal of Transport Geography*, 50, 1-3.
- Dodgson, J. S. (1994). Competition policy and the liberalisation of European aviation. *Transportation*, 21, 355–370.
- Doganis, R. (1992). *The airport business*. (1. bs.). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203977316-9>
- Doganis, R. (1994). The impact of liberalization on European airline strategies and operations. *Journal of Air Transport Management*, 1(1), 15–25. [https://doi.org/10.1016/0969-6997\(94\)90027-2](https://doi.org/10.1016/0969-6997(94)90027-2)
- Doganis, R. (2002). *Flying off Course: The Economics of International Airlines*. (3. bs.). Routledge.
- Doganis, R. (2006). *The airline business*. (2. bs.). Routledge.
- Douglas, I. (2019). Do the Gulf airlines distort the level playing field? *Journal of Air Transport Management*, 74, 72–79. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2018.09.008>
- Dresner, M. ve Oum, T. H. (1998). The effect of liberalised air transport bilaterals on foreign traffic diversion: The case of Canada. *Journal of Transport Economics and Policy*, 32(3), 317–330.
- Duval, D. T. (2008). Regulation, competition and the politics of air access across the Pacific. *Journal of Air Transport Management*, 14(5), 237–242. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2008.04.009>
- Eker, M. E., Oktaş, R. ve Kayhan, G. (2015). Apriori algoritması ve Türkiye'deki örnek uygulamaları. *Ondokuz Mayıs Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*.
- Ellis, D. (2019). The strategic context of the three major Gulf carriers. *Transportation Research Procedia*, 43, 188–198. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2019.12.033>
- Ellis, D. (2020). Internal versus external European air market realities: the competitive divide. *European Transport Research Review*, 12(18), 1–11. <https://doi.org/10.1186/s12544-020-00410-0>
- Endo, N. (2007). International trade in air transport services: Penetration of foreign airlines into Japan under the bilateral aviation policies of the US and Japan. *Journal of Air Transport Management*, 13(5), 285–292. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2007.04.006>

- Evangelho, F., Huse, C. ve Linhares, A. (2005). Market entry of a low cost airline and impacts on the Brazilian business travelers. *Journal of Air Transport Management*, 11(2), 99–105. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2004.09.005>
- Fa, Z., Li, X., Qiu, Z., Liu, Q. ve Zhai, Z. (2021). From correlation to causality: Path analysis of accident-causing factors in coal mines from the perspective of human, machinery, environment and management. *Resources Policy*, 73, 102157. <https://doi.org/10.1016/j.resourpol.2021.102157>
- Fageda, X. (2014). What hurts the dominant airlines at hub airports? *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 70, 177–189. <https://doi.org/10.1016/j.tre.2014.07.002>
- Fayyad, U., Piatetsky-Shapiro, G. ve Smyth, P. (1996). From data mining to knowledge discovery in databases. *AI Magazine*, 17(3), 37–54.
- Fethi, M. D., Jackson, P. M. ve Weyman-Jones, T. G. (2000). Measuring the efficiency of European airlines: An application of DEA and Tobit analysis.
- Fichert, F. ve Klopheus, R. (2011). Incentive schemes on airport charges — Theoretical analysis and empirical evidence from German airports. *Research in Transportation Business & Management*, 1(1), 71–79. <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2011.06.006>
- Figueiredo, R. M., O'Kelly, M. E. ve Pizzolatto, N. D. (2014). A two-stage hub location method for air transportation in Brazil. *International Transactions in Operational Research*, 21(2), 275–289. <https://doi.org/10.1111/itor.12052>
- Flores-Fillol, R. (2009). Airline alliances: parallel or complementary? *Applied Economics Letters*, 16(6), 585–590. <https://doi.org/10.1080/13504850701206460>
- Forsyth, P. (2006). Martin Kunz Memorial Lecture. Tourism benefits and aviation policy. *Journal of Air Transport Management*, 12(1), 3–13. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2005.09.001>
- Forsyth, P. ve Guiomard, C. (2019). The economic approach to subsidies for foreign airlines. *Journal of Air Transport Management*, 74, 47-53.
- Foster, C. (1984). Privatising British airports: What's to be gained? *Chartered Institute of Public Finance and Accountancy. Public Money*, 3(4), 19–23. <https://doi.org/10.1080/09540968409387249>
- Freiberg, K. ve Freiberg, J. (1996). *Nuts! Southwest Airlines' Crazy Recire for Business and Personal Success*. Austin: Bard Press.
- Fu, X., Lei, Z., Wang, K. ve Yan, J. (2015). Low cost carrier competition and route entry in an emerging but regulated aviation market – The case of China. *Transportation Research Part a: Policy and Practice*, 79, 3–16. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2015.03.020>
- Fu, X., Oum, T. H., Chen, R. ve Lei, Z. (2015). Dominant carrier performance and international liberalization – The case of Northeast Asia. *Transport Policy*, 43, 61–75. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2015.05.010>
- Fu, X., Oum, T. H. ve Zhang, A. (2010). Air transport liberalization and its impacts on airline competition and air passenger traffic. *Transportation Journal*, 49(4), 24–41.

- Fu, X., Oum, T. H. ve Yan, J. (2014). An analysis of travel demand in Japan's intercity market. *Journal of Transport Economics and Policy*, 48(1), 97-113.
- Fuellhart, K. ve O'Connor, K. (2013). Air services at Australian cities: Change and Inertia 2005-2010. *Geographical Research*, 51(1), 37-48. <https://doi.org/10.1111/j.1745-5871.2012.00762.x>
- Galligan Jr., T. C. (2011). Teaching admiralty, 55(2), 578-588.
- Gao, P. (2022). Research on analysis of students using mobile phones in ideological and political classrooms by apriori algorithm of association rules. *Procedia Computer Science*, 208, 12-17. <https://doi.org/10.1016/j.procs.2022.10.003>
- Gaudry, M. (2001). Airport subsidies and congestion in North America: the need for accounts and a regulator within virtual World Trade Organization rules. *Journal of Air Transport Management*, 7, 35-41.
- Gerede, E. (2011a). Türkiye'nin ikili havayolu taşımacılığı anlaşmalarının havayolu yönetimine etkileri açısından değerlendirilmesine yönelik bir ölçek önerisi. *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 11(3), 29-50.
- Gerede, E. (2011b). Türkiye'deki havayolu taşımacılığına ilişkin ekonomik düzenlemelerin havayolu işletmelerine etkisinin değerlendirilmesi. *CBÜ Sosyal Bilimler Dergisi*, 9(2), 505-537.
- Gerede, E. (2012). Avrupa Birliği'ne tam üyelik sürecinde Türkiye-Avrupa Birliği havayolu pazarındaki ekonomik düzenlemelerin havayolu yönetimine etkisi açısından incelenmesi. *Akdeniz İ.İ.B.F Dergisi*, 23, 102-134.
- Gerede, E. (Ed.) (2015). *Havayolu taşımacılığı ve ekonomik düzenlemeler teori ve Türkiye uygulaması* (1. bs.).
- Gillen, D., Harris, R. ve Hoon Oum, T. (2002). Measuring the economic effects of bilateral liberalization air transport. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 38(3-4), 155-174. [https://doi.org/10.1016/S1366-5545\(02\)00003-0](https://doi.org/10.1016/S1366-5545(02)00003-0)
- Gillen, D. W., Oum, T. H. ve Tretheway, M. W. (1986). Entry barriers and anti-competitive behaviour in a deregulated Canadian airline market.
- Glesne, C. ve Peshkin, A. (1992). *Becoming Qualitative Researchers : An Introduction*. New York: Longman.
- Goetz, A. R. ve Dempsey, P. S. (1989). Airline deregulation ten years after: Something foul in the air. *Journal of Air Law and Commerce*, 54(4), 927-963.
- Goetz, A. R. ve Sutton, C. J. (1997). The geography of deregulation in the U.S. airline industry. *Annals of the Association of American Geographers*, 87(2), 238-263. <https://doi.org/10.1111/0004-5608.872052>
- Goetz, A. R. (2002). Deregulation, competition, and antitrust implications in the US airline industry. *Journal of Transport Geography*, 10(1), 1-19. [https://doi.org/10.1016/S0966-6923\(01\)00034-5](https://doi.org/10.1016/S0966-6923(01)00034-5)

- Goetz, A. R. ve Vowles, T. M. (2009). The good, the bad, and the ugly: 30 years of US airline deregulation. *Journal of Transport Geography*, 17(4), 251–263. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2009.02.012>
- Gomes-Casseres, B. (2006). How alliances reshape competition. O. Shenkar ve J. J. Reuer (Ed.), *Handbook of strategic alliances* içinde (s. 39-53). SAGE Publications, Inc. <https://doi.org/10.4135/9781452231075>
- Gong, Z., Zhang, F., Liu, W. ve Graham, D. J. (2023). On the effects of airport capacity expansion under responsive airlines and elastic passenger demand. *Transportation Research Part B: Methodological*, 170, 48–76. <https://doi.org/10.1016/j.trb.2023.02.010>
- Good, D. H., Nadiri, M. I., Röller, L.-H. ve Sickles, R. C. (1993). Efficiency and productivity growth comparisons of European and U.S. air carriers: A first look at the data. *The Journal of Productivity Analysis*, 4, 115–125. https://doi.org/10.1007/978-94-011-2200-9_8
- Good, D. H., Röller, L.-H. ve Sickles, R. C. (1995). Airline efficiency differences between Europe and the US: Implications for the pace of EC integration and domestic regulation. *European Journal of Operational Research*, 80(3), 508–518. [https://doi.org/10.1016/0377-2217\(94\)00134-X](https://doi.org/10.1016/0377-2217(94)00134-X)
- Graham, A. (2010). Airport strategies to gain competitive advantage. P. Forsyth, D. Gillen, J. Müller ve H.-M. Niemeier (Ed.), *Airport competition* içinde (s. 89–102). Ashgate.
- Graham, A. (2014). *Managing airports: An international perspective*. (4. bs.). New York: Routledge.
- Graham, A. ve Morrell, P. (2017). *Airport finance and investment in the global economy*. New York: Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315566498>
- Graham, B. J. (1990). Deregulation of domestic passenger air transport services in the United Kingdom, 1980-89: a case study of Northern Ireland. *Environment and Planning C: Government and Policy*, 8, 327–346.
- Graham, B. (1998). Liberalization, regional economic development and the geography of demand for air transport in the European Union. *Journal of Transport Geography*, 6(2), 87–104. [https://doi.org/10.1016/S0966-6923\(98\)00003-9](https://doi.org/10.1016/S0966-6923(98)00003-9)
- Grosso, M. G. ve Shepherd, B. (2011). Air cargo transport in APEC: Regulation and effects on merchandise trade. *Journal of Asian Economics*, 22(3), 203–212. <https://doi.org/10.1016/j.asieco.2011.02.004>
- Grove, P. G. ve O'Kelly, M. E. (1986). Hub networks and simulated schedule delay. *Papers of the Regional Science Association*, 59, 103–119.
- Gündoğdu, M. (2009). *Rekabet hukuku perspektifinden havayolu taşımacılığı sektöründe stratejik ittifaklar*. (Uzmanlık Tezi), Ankara.
- Haanappel, P. P. C. (1978). *Ratemaking in international air transport- A legal analysis of international air fares and rates* (1. bs.). Deventer: Springer.
- Halpern, N. ve Graham, A. (2013). *Airport marketing*. New York: Routledge.

- Hanlon, P. (2007). *Global airlines: Competition in a transnational industry* (3. bs.). Elsevier.
- Hassan, M. M., Karim, A., Mollick, S., Azam, S., Ignatious, E. ve Haque, A. S. M. F. A. (2023). An Apriori Algorithm-Based Association Rule Analysis to detect Human Suicidal Behaviour. *Procedia Computer Science*, 219, 1279–1288. <https://doi.org/10.1016/j.procs.2023.01.412>
- Hassu, M. (2004). *Rekabet hukuku ve hava taşımacılığı sektörü*. (Uzmanlık Tezi), Ankara.
- Havel, B. F. ve Sanchez, G. S. (2014). *The principles and practice of international aviation law*. (1. bs.). Cambridge University Press.
- Heinz, S. ve O'Connell, J. F. (2013). Air transport in Africa: toward sustainable business models for African airlines. *Journal of Transport Geography*, 31, 72–83. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2013.05.004>
- Hess, S. ve Polak, J. W. (2005). Mixed logit modelling of airport choice in multi-airport regions. *Journal of Air Transport Management*, 11(2), 59–68. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2004.09.001>
- Hou, M., Wang, K. ve Yang, H. (2021). Hub airport slot Re-allocation and subsidy policy to speed up air traffic recovery amid COVID-19 pandemic --- case on the Chinese airline market. *Journal of Air Transport Management*, 93, 102047.
- Hürkuş, V. (2021). *Bir tayyarecinin anıları*. (8. bs.). Yapı Kredi Yayınları.
- Hürtürk, K. (2016). *Türkiye'de ticari havacılık tarihi II: 1967/1998- jet uçaklar devri*. (1. bs.). Derlem Yayınları.
- Hürtürk, K. ve Kline, S. (2009). *Türkiye'de ticari havacılık tarihi: 1909 / 1967*. İstanbul: D Yayınevi.
- IATA (2021). *Continental study on the benefits of the single African air transport market (SAATM) and communication strategy for SAATM advocacy*.
- Iatrou, K. ve Oretti, M. (2007). *Airline choices for the future: From alliances to mergers*. Ashgate Publishing Limited.
- Innes, J. D. ve Doucet, D. H. (1990). Effects of access distance and level of service on airport choice. *J. Transp. Eng.*, 116(4), 507–516.
- İzer, D. A. (2002). *Air transport policy of European Union and Turkey*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: Marmara Üniversitesi, Avrupa Topluluğu Enstitüsü.
- John, M. ve Shaiba, H. (2019). Apriori-based algorithm for Dubai road accident analysis. *Procedia Computer Science*, 163, 218–227. <https://doi.org/10.1016/j.procs.2019.12.103>
- Kahn, A. E. (1988). Surprises of airline deregulation. *The American Economic Review*, 78(2).
- Kahn, A. E. (2004). *Lessons from deregulation: Telecommunications and airlines after the crunch*. Washington: Brookings Institution Press.

- Kappes, J. W. ve Merkert, R. (2013). Barriers to entry into European aviation markets revisited: A review and analysis of managerial perceptions. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 57, 58–69. <https://doi.org/10.1016/j.tre.2013.01.006>
- Karanki, F., Lim, S. H. ve Choi, B. J. (2020). The determinants of aeronautical charges of U.S. airports: A spatial analysis. *Journal of Air Transport Management*, 86, 101825. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2020.101825>
- Keeler, T. E. (1972). Airline regulation and market performance. *The Bell Journal of Economics and Management Science*, 3(2), 399–424.
- Khan, N. T., Aslam, J., Rauf, A. A. ve Kim, Y. B. (2022). The case of South Korean airlines-within-airlines model: Helping full-service carriers challenge low-cost carriers. *Sustainability*, 14(6), 3468. <https://doi.org/10.3390/su14063468>
- Khan, N. T., Jung, G., Kim, J. ve Kim, Y. B. (2019). Evolving competition between low-cost carriers and full-service carriers: The case of South Korea. *Journal of Transport Geography*, 74, 1–9. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2018.10.017>
- Khare, V., Nema, S. ve Baredar, P. (2020). *Ocean energy modeling and simulation with big data*. Elsevier. <https://doi.org/10.1016/B978-0-12-818904-7.00007-1>
- Koo, T. T. ve Lohmann, G. (2013). The spatial effects of domestic aviation deregulation: a comparative study of Australian and Brazilian seat capacity, 1986–2010. *Journal of Transport Geography*, 29, 52–62. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.12.011>
- Köksal, T. (2018). *Uluslararası sivil havacılık hukuku* (2. bs.). Adalet.
- Kuyucak, F. ve Vasigh, B. (2012). Civil aviation. H. K. Anheier ve M. Juergensmeyer (Ed.), *Encyclopedia of global studies* içinde. SAGE Publications.
- Lei, Z., Yu, M., Chen, R. ve O'Connell, J. F. (2016). Liberalization of China–US air transport market: Assessing the impacts of the 2004 and 2007 protocols. *Journal of Transport Geography*, 50, 24–32. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2015.09.003>
- Lelieur, I. ve Schlumberger, C. E. (2017). Airport business and regulation. P. S. Dempsey ve R. S. Jakhu (Ed.), *Routledge handbook of public aviation law* içinde (s. 114-136). New York: Routledge.
- Levine, M. E. (1981). Revisionism revised? Airline deregulation and the public interest. *Law and Contemporary Problems*, 44(1), 179–195.
- Levine, M. E. (1987). Airline competition in deregulated markets: Theory, firm strategy, and public policy. *Yale Journal on Regulation*, 4(393), 393–494.
- Li, Y., Zou, Z., Zhang, J. ve He, Y. (2023). Study on the evolution of airport asphalt pavement integrated distress based on association rule mining. *Construction and Building Materials*, 369, 130565. <https://doi.org/10.1016/j.conbuildmat.2023.130565>
- Lieshout, R., Malighetti, P., Redondi, R. ve Burghouwt, G. (2016). The competitive landscape of air transport in Europe. *Journal of Transport Geography*, 50, 68–82. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2015.06.001>

- Lin, J. (2012). Network analysis of China's aviation system, statistical and spatial structure. *Journal of Transport Geography*, 22, 109–117. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2011.12.002>
- Lobbenberg, A. (1995). Strategic responses of charter airlines to Single Market integration. *Journal of Air Transport Management*, 2(2), 67–80.
- Luken, B. L. ve Garrow, L. A. (2011). Multiairport choice models for the New York Metropolitan Area. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2206(1), 24–31. <https://doi.org/10.3141/2206-04>
- Lumbroso, A. (2019). Aviation liberalisation: What headwinds do we still face? *Journal of Air Transport Management*, 74, 22–29. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2018.09.003>.
- Maertens, S. ve Grimme, W. (2019). Traffic impacts of EU horizontal air service agreements. *Transportation Research Procedia*, 37, 290–297.
- Maillebiau, E. ve Hansen, M. (1995). Demand and consumer welfare impacts of international airline liberalisation: The case of the North Atlantic. *Journal of Transport Economics and Policy*, 29(2), 115–136.
- McCraw, T. K. (1975). Regulation in America: A review article. *The Business History Review*, 49(2).
- McHardy, J. ve Trotter, S. (2006). Competition and deregulation: Do air passengers get the benefits? *Transportation Research Part a: Policy and Practice*, 40, 74–93. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2005.04.004>
- Merriam, S. (2015). *Nitel araştırma: Desen ve uygulama için bir rehber*. (3. bs). Nobel.
- Moore, T. G. (1986). U. S. Airline deregulation: Its effects on passengers, capital, and labor. *The Journal of Law & Economics*, 29(1), 1–28.
- Morrell, P. (1998). Air transport liberalization in Europe: The progress so far. *Journal of Air Transportation World Wide*, 3(1), 42–61.
- Morrison, S. A., Winston, C., Bailey, E. E. ve Kahn, A. E. (1989). Enhancing the performance of the deregulated air transportation system. *Brookings Papers on Economic Activity, Microeconomics*, 1989, 61–123.
- Morrison, W. G. ve Mason, K. (2016). Low cost carriers in the Middle East and North Africa: Prospects and strategies. *Research in Transportation Business & Management*, 21, 54–67. <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2016.09.005>
- Nergiz, A. (2008). *Türkiye'de sivil havacılığın gelişimi ve THY*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Nergiz, A. (2018). Avrupa havacılığında "Brexit" bilmecesi. <https://www.havayolu101.com/2018/05/23/avrupa-havaciliginda-brexit-bilmecesi/> (Erişim tarihi: 01.03.2023)
- Nergiz, A. (2020). *Devlet hava yolları: Türkiye'de sivil havacılığın doğuşu (1933-1956)*. (1. bs.). Vakıfbank Kültür Yayınları.

- Nergiz, A. (2022). *Türk Hava Yolları: 1956-1980: kalkış-yükseliş-türbülans*. Çizgi Kitabevi.
- Nerja, A. ve Sánchez, M. (2021). The effects of concession revenue sharing contracts in airport competition. *Economics of Transportation*, 28, 100234. <https://doi.org/10.1016/j.ecotra.2021.100234>
- Nicholas, D. B., Lach, L., King, G., Scott, M., Boydell, K., Sawatzky, B. J., . . . Young, N. L. (2010). Contrasting internet and face-to-face focus groups for children with chronic health conditions: Outcomes and participant experiences. *International Journal of Qualitative Methods*, 9(1), 105–121.
- Njoya, E. T. (2016). Africa's single aviation market: The progress so far. *Journal of Transport Geography*, 50, 4–11.
- Njoya, E. T. (2020). An analysis of the tourism and wider economic impacts of price-reducing reforms in air transport services in Egypt. *Research in Transportation Economics*, 79, 100795. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2019.100795>
- Njoya, E. T. ve Knowles, R. D. (2020). Introduction to the special issue: Air transport in the Global South. *Journal of Transport Geography*, 87(102814), 1–11.
- O'Connell, J. F. (2011). The rise of the Arabian Gulf carriers: An insight into the business model of Emirates Airline. *Journal of Air Transport Management*, 17(6), 339–346. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2011.02.003>
- O'Connor, W. E. (2001). *An introduction to airline economics*. (6. bs.). Praeger.
- O'Connor, K. (2019). The historical foundations of the Asia Pacific air service network. *Journal of Transport Geography*, 81, 102528. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2019.102528>
- OECD (1993). *International air transport: The challenges ahead*. OECD Publication Service.
- Oliveira, A. V., Lohmann, G. ve Costa, T. G. (2015). Network concentration and airport congestion in a post de-regulation context: A case study of Brazil 2000–2010. *Journal of Transport Geography*, 50, 33–44. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2015.01.001>
- Orhan, G. (2021). The effects of airline strategies on environmental sustainability. *Aircraft Engineering and Aerospace Technology*, 93(8), 1346-1357.
- Oster Jr, C. V. ve Pickrell, D. H. (1988). Code sharing, joint fares, and competition in the regional airline industry. *Transpn. Res. A*, 22A(6), 405–417.
- Oum, T. H., Park, J.-H. ve Zhang, A. (1996). The effects of airline codesharing agreements on firm conduct and international air fares. *Journal of Transport Economics and Policy*, 30(2), 187–202.
- Oum, T. H. ve Lee, Y. H. (2002). The Northeast Asian air transport network: is there a possibility of creating Open Skies in the region?. *Journal of Air Transport Management*, 8, 325-337.
- Özsoy, G. (2010). *Türk havayolu işletmelerinin 2003 iç hat serbestleşmesine verdikleri stratejik tepkiler*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.

- Papatheodorou, A. (2008). The impact of civil aviation regimes on leisure travel. A. Graham, A. Papatheodorou ve P. Forsyth (Ed.), *Aviation and Tourism: Implications for Leisure Travel* içinde (s. 49-57). Ashgate.
- Papi, R., Attarchi, S., Darvishi Bolorani, A. ve Neysani Samany, N. (2022). Knowledge discovery of Middle East dust sources using Apriori spatial data mining algorithm. *Ecological Informatics*, 72, 101867. <https://doi.org/10.1016/j.ecoinf.2022.101867>
- Park, J.-H. (1997). The effects of airline alliances on markets and economic welfare. *Transpn Res.-E (Logistics and Transpn Rev.)*, 33(3), 181–195.
- Pazvantoğlu, C. (2021). Yumuşak hukuk tartışmaları çerçevesinde BM İş Dünyası ve İnsan Hakları Rehber İlkeleri'nin değerlendirilmesi. *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi*, 27(2), 1131–1155. <https://doi.org/10.33433/maruhad.994733>
- Pearson, J. ve Merkert, R. (2014). Airlines-within-airlines: A business model moving East. *Journal of Air Transport Management*, 38, 21–26. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2013.12.014>
- Pels, E., Nijkamp, P. ve Rietveld, P. (2000). Airport and airline competition for passengers departing from a large Metropolitan area. *Journal of Urban Economics*, 48, 29–45. <https://doi.org/10.1006/juec.1999.2156>
- Pels, E., Nijkamp, P. ve Rietveld, P. (2003). Access to and competition between airports: a case study for the San Francisco Bay area. *Transportation Research Part a: Policy and Practice*, 37(1), 71–83. [https://doi.org/10.1016/S0965-8564\(02\)00007-1](https://doi.org/10.1016/S0965-8564(02)00007-1)
- Pels, E., Njegovan, N. ve Behrens, C. (2009). Low-cost airlines and airport competition. *Transportation Research Part E*, 45, 335–344. <https://doi.org/10.1016/j.tre.2008.09.005>
- Phillips, L. T. (1987). Air carrier activity at major hub airports and changing interline practices in the United States' airline industry. *Transpn. Res. A*, 21A(3), 215–221.
- Piermartini, R. ve Rousova, L. (2009). Free Sky and Clouds of Restrictions. *Munich Discussion Paper*.
- Piermartini, R. ve Rousová, L. (2013). The sky is not flat: How discriminatory is the access to international air services? *American Economic Journal: Economic Policy*, 5(3), 287–319. <https://doi.org/10.1257/pol.5.3.287>
- Pinnegar, S. ve Daynes, J. G. (2007). Locating narrative inquiry historically: Thematics in the turn to narrative. D. J. Clandinin (Ed.), *Handbook of narrative inquiry: Mapping a methodology* içinde (s. 3–34). Sage Publications, Inc. <https://doi.org/10.4135/9781452226552.n1>
- Pirie, G. (2020). Amplified British Aviation Authority in Africa, 1947–1960: Regulation of low-cost overseas airlines. *The Journal of Imperial and Commonwealth History*, 48(4), 706–735. <https://doi.org/10.1080/03086534.2020.1741836>
- Pitelis, C. N. ve Schnell, M. C. A. (2002). Barriers to mobility in Europe's civil aviation markets: Theory and new evidence. *Review of Industrial Organization*, 20, 127–150.

- Pitt, I. L. ve Norsworthy, J. R. (1999). *Economics of the U.S. commercial airline industry: Productivity, technology and deregulation* (1. bs.). Springer Science+Business Media.
- Poret, M. de, O'Connell, J. F. ve Warnock-Smith, D. (2015). The economic viability of long-haul low cost operations: Evidence from the transatlantic market. *Journal of Air Transport Management*, 42, 272–281. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2014.11.007>
- Porter, M. E. (1999). Michael Porter on competition. *The Antitrust Bulletin*, 841-880.
- Powell, C. (1994). Financial barriers to market entry. *Journal of Air Transport Management*, 1(3), 187–188.
- Puls, R. ve Lentz, C. (2018). Retail concessions at European airports: Commercial strategies to improve non-aeronautical revenue from leisure travelers. *Journal of Air Transport Management*, 71, 243–249. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2018.04.010>
- Reynolds-Feighan, A. ve McLay, P. (2006). Accessibility and attractiveness of European airports: A simple small community perspective. *Journal of Air Transport Management*, 12(6), 313–323. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2006.07.009>
- Richards, J. E. (2001). Institutions for flying: How states built a market in international aviation services. *International Organization*, 55(4), 993-1017.
- Sahrir, S., Bachok, S. ve Osman, M. M. (2014). Environmental and Health Impacts of Airport Infrastructure Upgrading: Kuala Lumpur International Airport 2. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 153, 520–530. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2014.10.085>
- Salazar, J. C. ve Fenema, P. v. (2017). International air transport agreements. S. Dempsey ve R. Jakhu (Ed.), *Routledge Handbook of Public Aviation Law* içinde (s. 252–294). Routledge.
- Schipper, Y., Rietveld, P. ve Nijkamp, P. (2002). European airline reform: An empirical welfare analysis. *Journal of Transport Economics and Policy*, 36(2), 189–209.
- Schlumberger, C. E. (2009). *The implementation of the Yamoussoukro Decision*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. McGill University.
- Schlumberger, C. E. (2010). *Open skies for Africa: Implementing the Yamoussoukro Decision*.
- Schipper, Y., Nijkamp, P. ve Rietveld, P. (2007). Deregulation and welfare in airline markets: An analysis of frequency equilibria. *European Journal of Operational Research*, 178, 194-206.
- Serrano, F. ve Kazda, A. (2020). The future of airports post COVID-19. *Journal of Air Transport Management*, 89, 101900.
- Shaw, S.-L., Lu, F., Chen, J. ve Zhou, C. (2009). China's airline consolidation and its effects on domestic airline networks and competition. *Journal of Transport Geography*, 17(4), 293–305. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2009.02.005>

- Sheth, J. N., Allvine, F. C., Uslay, C. ve Dixit, A. (2007). *Deregulation and competition: Lessons from the airline industry* (1. bs.). New Delhi, Thousand Oaks Calif.: Response Books; Sage Publications.
- Shon, Z. (2003). The study of airline merger and acquisition in the Greater China Area. *The Conference Proceedings of the 2003 Air Transport Research Society (ATRS) World Conference*'da sunulan bildiri.
- Sıgır, Ü. (2021). *Nitel araştırma yöntemleri*. İstanbul: Beta.
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (2009). *2002'den 2008'e sivil havacılık*. Ankara.
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (2021). *Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü faaliyet raporu 2021*.
- Stake, R. E. (Ed.) (1995). *The art of case study research*. Thousand Oaks, California: SAGE.
- Starkie, D. ve Thompson, D. (1985). *Privatising London's airports* (No. R16). London. <https://doi.org/10.1920/re.ifs.1985.0016>
- Sternberg, A., Carvalho, D., Murta, L., Soares, J. ve Ogasawara, E. (2016). An analysis of Brazilian flight delays based on frequent patterns. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 95, 282–298. <https://doi.org/10.1016/j.tre.2016.09.013>
- Surovitskikh, S. ve Lubbe, B. (2015). The air liberalisation index as a tool in measuring the impact of South Africa's aviation policy in Africa on air passenger traffic flows. *Journal of Air Transport Management*, 42, 159–166. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2014.09.010>
- Şekerli, E. B. (2021). İngiltere merkezli düşük maliyetli havayolu işletmelerinin Brexit sürecindeki stratejilerinin incelenmesi. *International Journal of Management Economics and Business*, 17(4), 1079–1098. <https://doi.org/10.17130/ijmeh.850940>
- Şengür, F. K. (2017). Havaalanı işletmeciliğinde yeni eğilimler: Türkiye üzerine bir değerlendirme. *Uluslararası Yönetim İktisat ve İşletme Dergisi*, 13(4), 751-766.
- Şengür, F. K. (2021). *21. yüzyılda havaalanı işletmeciliği*. (2. bs.). Nobel.
- Thompson, I. B. (2002). Air transport liberalisation and the development of third level airports in France. *Journal of Transport Geography*, 10(4), 273–285. [https://doi.org/10.1016/S0966-6923\(02\)00043-1](https://doi.org/10.1016/S0966-6923(02)00043-1)
- Tourism Research Australia (2011). *State of the Industry 2011*. "
- Türk, Y. Z. (2014). *Türkiye'de özelleştirme uygulamalarının analizi*. (Uzmanlık Tezi). <https://doi.org/10.13140/RG.2.2.26280.88327>
- Türk Hava Yolları (2023). Ortaklıklar. <https://www.turkishairlines.com/tr-int/basin-odasi/hakimizda/ortakliklar/> (Erişim tarihi: 28.02.2023)
- Ulrichsen, K. C. (2015). *Gulf Airlines and the changing map of global aviation*.
- Var, D. ve Gürdal, T. (2021). Sivil havacılık sektöründe devletin düzenleyici rolü: Türkiye örneği. *Uluslararası Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 7(2), 67–88.

- Villard, P. (2020). COVID-19: Waiving airport concession fees to relieve airports' financial stress in a time of crisis. *ACI World Insights*.
- Vinod, B. (2010). The complexities and challenges of the airline fare management process and alignment with revenue management. *Journal of Revenue and Pricing Management*, 9(1/2), 137-151.
- Wang, H.-B. ve Gao, Y.-J. (2021). Research on parallelization of Apriori algorithm in association rule mining. *Procedia Computer Science*, 183, 641–647. <https://doi.org/10.1016/j.procs.2021.02.109>
- Wang, J., Mo, H. ve Wang, F. (2014). Evolution of air transport network of China 1930–2012. *Journal of Transport Geography*, 40, 145–158. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2014.02.002>
- Wang, J. J. ve Heinonen, T. H. (2015). Aeropolitics in East Asia: An institutional approach to air transport liberalisation. *Journal of Air Transport Management*, 42, 176–183.
- Warnock-Smith, D. ve Morrell, P. (2008). Air transport liberalisation and traffic growth in tourism-dependent economies: A case-history of some US-Caribbean markets. *Journal of Air Transport Management*, 14(2), 82–91. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2008.02.001>
- Warnock-Smith, D. ve Potter, A. (2005). An exploratory study into airport choice factors for European low-cost airlines. *Journal of Air Transport Management*, 11(6), 388–392. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2005.05.003>
- Weber, M. ve Dinwoodie, J. (2000). Fifth freedoms and airline alliances. The role of "fifth freedom traffic in an understanding of airline alliances. *Journal of Air Transport Management*, 6, 51–60.
- White, L. J. (1978). Economies of scale and the question of natural monopoly in the airline industry. *Journal of Air Law and Commerce Journal of Air Law and Commerce*, 44(3).
- Windle, R. ve Dresner, M. (1995). Airport choice in multiple-airport regions. *Journal of Transportation Engineering*, 121(4), 332–337.
- World Trade Organization (2006). *Second review of the air transport annex developments in the air transport sector (part two) quantitative air services agreements review (QUASAR) (1)*.
- Wu, C. (2016). How aviation deregulation promotes international tourism in Northeast Asia: A case of the charter market in Japan. *Journal of Air Transport Management*, 57, 260–271. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2016.08.016>
- Wu, C. ve Hayashi, Y. (2013). Evolution of outbound charter operations in Japan post-deregulation. *Transport Policy*, 30, 92–100. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2013.08.003>
- Wu, C. ve Hayashi, Y. (2014). The effect of LCCs operations and scheduled services deregulation on air charter business in Japan. *Journal of Transport Geography*, 41, 37–44. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2014.08.007>

- Wu, C., Hayashi, Y. ve Funck, C. (2012). The role of charter flights in Sino-Japanese tourism. *Journal of Air Transport Management*, 22, 21–27. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2012.01.005>
- Wu, H., Tsui, K. W. H., Ngo, T. ve Lin, Y-H. (2023). Airport subsidies impact on wellbeing of smaller regions: A systemic examination in New Zealand. *Transport Policy*, 130, 26-36.
- Xiao, Q., Luo, F., Li, Y. ve Pan, D. (2023). Risk prediction and early warning of pilots' unsafe behaviors using association rule mining and system dynamics. *Journal of Air Transport Management*, 110, 102422. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2023.102422>
- Xu, R. ve Luo, F. (2021). Risk prediction and early warning for air traffic controllers' unsafe acts using association rule mining and random forest. *Safety Science*, 135, 105125. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2020.105125>
- Xuecai, X., Fu, G., Xue, Y., Zhao, Z., Chen, P., Lu, B. ve Jiang, S. (2019). Risk prediction and factors risk analysis based on IFOA-GRNN and apriori algorithms: Application of artificial intelligence in accident prevention. *Process Safety and Environmental Protection*, 122, 169–184. <https://doi.org/10.1016/j.psep.2018.11.019>
- Yalçınkaya, A. (2019). Türk havayolu taşımacılığı sektörünün tarihsel gelişimi ve devlet müdahaleleri (1933-2006). *Cumhuriyet Tarihi Araştırmaları Dergisi*, 15(29), 405–442.
- Yalçınkaya, A. (2020). *Devlet, aktör ve değişim 1983-2013 yılları arası Türk havayolu taşımacılığı alanında kurumsal değişim* (1. bs.). Beta.
- Yamauchi, H. ve Ito, T. (1996). *Air transport policy in Japan* (Working Paper No. 124).
- Yen, J.-R., Chen, J.-C. ve Wang, D.-H. (2008). The change in structure of Taiwan's domestic air market before and after Deregulation. *Transportation Planning and Technology*, 31(6), 663–679. <https://doi.org/10.1080/03081060802492694>
- Yen, J.-R., Ke, Y.-F., Vasigh, B. ve Donye, K. (2008). Allocating the number of slots among scheduled air routes: A social perspective. *Airport Management*, 3(1), 76–91.
- Yılmaz, E. (2006). *Kütahya ilinde sosyal sınıfların belirlenmesi ve veri madenciliği ile tüketici profiline çıkarılmasına yönelik bir uygulama*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Kütahya: Dumlupınar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Yin, R. K. (2018). *Case study research and applications- Design and methods* (6. bs.). Thousand Oaks, California: SAGE.
- Yoo, K. E. ve Kim, M. S. (2007). A feasibility study on scheduled commercial air service between capital cities in South and North Korea. *Transport Policy*, 14(2), 139–149. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2006.11.003>
- Zhang, A. (1998). Industrial reform and air transport development in China. *Journal of Air Transport Management*, 4, 155–164.
- Zhang, A. ve Chen, H. (2003). Evolution of China's air transport development and policy towards international liberalization. *Transportation Journal*, 42(3), 31–49.

- Zhang, Y. ve Findlay, C. (2014). Air transport policy and its impacts on passenger traffic and tourist flows. *Journal of Air Transport Management*, 34, 42–48. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2013.07.010>
- Zhang, Y. ve Round, D. K. (2008). China's airline deregulation since 1997 and the driving forces behind the 2002 airline consolidations. *Journal of Air Transport Management*, 14(3), 130–142. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2008.03.001>
- Zhu, Z., Zhang, A., Zhang, Y., Huang, Z. ve Xu, S. (2019). Measuring air connectivity between China and Australia. *Journal of Transport Geography*, 74, 359–370. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2018.12.017>

İnternet Kaynakları

- http-1: <https://www.dhmi.gov.tr/Sayfalar/Haber/ulastirma-ve-altyapi-bakani-karaismailoglu-2022de-havalimanlarimizda-1823-milyon-yolcumuzu-agirladik.aspx#:~:text=Ula%C5%9Ft%C4%B1rma%20ve%20Altyap%C4%B1%20Bakan%C4%B1%20Karaismailo%C4%9Flu,334%20bin%20yolcumuzu%20havalimanlar%C4%B1m%C4%B1zda%20a%C4%9F%C4%B1rlad%C4%B1k.> (Erişim tarihi: 04.03.2023)
- http-2: <https://www.bloomberght.com/iata-ya-turk-baskan-2309156> (Erişim tarihi: 28.06.2023)
- http-3: <https://www.changiairport.com/corporate/our-expertise/innovative-retail.html#anchorsupporting> (Erişim tarihi: 30.06.2023)
- http-4: <https://www.dhmi.gov.tr/Sayfalar/Havalimani/Istanbul/GenelBilgiler.aspx>

EKLER

EK-1: 1983-2022 Yılları Arasında Türkiye’deki Özel Havayolu İşletmeleri ve Faaliyet Süreleri (Battal ve Kiracı (2015); Hürtürk (2016) ve Yalçınkaya (2019)’dan yararlanılarak yazar tarafından derlenmiştir.)

Havayolu İşletmesi	Pazara/dan Giriş-Çıkış Yılı	Operasyon Tipi	Faaliyet Süresi (Yıl)	İflas Nedeni
Bursa Havayolları	1984-1987	Tarifeli ve Tarifersiz İç Hat Yolcu Taşımacılığı	3	Rekabet-Talep Yetersizliği
İstanbul Havayolları	1986-2001	Tarifeli ve Tarifersiz İç ve Dış Hat Yolcu ve Kargo Taşımacılığı	15	Yakıt Fiyat Artışı-Dolar/Mark Kuru
Sancakair	1986-Devam	Hava Taksi Taşımacılığı	Devam	Devam
Marmara Havayolları	1986-1987	Tarifersiz Dış Hat Yolcu Taşımacılığı	2	Otorite Düzenlemelerine Uygunsuzluk
İnka Havayolları	1987-1990	Tarifersiz İç Hat Yolcu Taşımacılığı	3	Bilinmiyor
Sönmez Havayolları	1987-1998	Tarifeli ve Tarifersiz İç Hat Yolcu Taşımacılığı	11	Finansal Sorunlar
Boğaziçi Hava Taşımacılığı	1987-1989	Tarifeli ve Tarifersiz İç ve Dış Hat Yolcu ve Kargo Taşımacılığı	2	Finansal Sorunlar-Uçak Kazaları
Talia Havayolları	1987-1988	Tarifersiz Dış Hat Yolcu Taşımacılığı	1	Finansal Sorunlar-Uçak Kazaları
NESU Havayolları	1987-1989	Tarifeli ve Tarifersiz İç ve Dış Hat Yolcu ve Kargo Taşımacılığı	2	Yüksek Maliyetler
Toros Havayolları	1988-1989	Tarifersiz Dış Hat Yolcu Taşımacılığı	1	Finansal Sorunlar-Uçak Kazaları
Tur Avrupa Havayolları	1988-1994	Tarifersiz İç ve Dış Hat Yolcu ve Kargo Taşımacılığı	6	Bilinmiyor
Bodrum İmsık Havayolları	1988-1991	Tarifeli ve Tarifersiz İç Hat Yolcu Taşımacılığı	3	Finansal Sorunlar
Haliç Havacılık	1989-1994	Tarifersiz Dış Hat Kargo Taşımacılığı	5	Bilinmiyor
Birgen Havacılık	1989-1996	Tarifersiz Dış Hat Yolcu Taşımacılığı	7	Uçak Kazaları
Noble Havayolları	1989-1991	Tarifersiz İç ve Dış Hat Yolcu ve Kargo Taşımacılığı	2	Finansal Sorunlar
Türk Hava Taşımacılığı	1989-1993	Tarifeli ve Tarifersiz İç ve Dış Hat Yolcu ve Kargo Taşımacılığı	4	Finansal Sorunlar
Sultan Havayolları	1989-1993	Tarifersiz Dış Hat Yolcu ve Kargo Taşımacılığı	4	Finansal Sorunlar
Sun Express Havayolları	1990-Devam	Tarifeli ve Tarifersiz İç ve Dış Hat Yolcu ve Kargo Taşımacılığı	Devam	Devam

Pegasus Havayolları	1990-Devam	Tarifeli İç ve Dış Hat Yolcu ve Kargo Taşımacılığı	Devam	Devam
Mavi Çizgi Havacılık	1990-1992	Tarifesiz İç ve Dış Hat Yolcu ve Kargo Taşımacılığı	2	Bilinmiyor
Green Air Havayolları	1990-1995	Tarifesiz İç ve Dış Hat Yolcu ve Kargo Taşımacılığı	5	Bilinmiyor
VIP Air	1991-1992	Tarifesiz Dış Hat Yolcu ve Kargo Taşımacılığı	1	Bilinmiyor
Onur Havayolları	1992-2020	Tarifeli ve Tarifesiz İç ve Dış Hat Yolcu ve Kargo Taşımacılığı	28	Finansal Sorunlar
Bosporus Havayolları	1992-1994	Tarifesiz İç ve Dış Hat Yolcu ve Kargo Taşımacılığı	2	Finansal Sorunlar
Albatros Havayolları	1992-1996	Tarifesiz Dış Hat Yolcu ve Kargo Taşımacılığı	4	Finansal Sorunlar
Alfa Havayolları	1992-2002	Tarifesiz Dış Hat Yolcu ve Kargo Taşımacılığı	10	Finansal Sorunlar
Ünsped Kargo Havayolları	1993-2009	Tarifesiz İç Hat Kargo Taşımacılığı	16	Bilinmiyor
Airgroup Havacılık	1993-1994	Bölgesel Havayolu ve Hava Taksi Taşımacılığı	1	Bilinmiyor
Holiday Havayolları	1994-1996	Tarifesiz Dış Hat Yolcu Taşımacılığı	2	Talep Yetersizliği
Maş Air Havayolları	1995-1995	Tarifeli Dış Hat Yolcu Taşımacılığı	1	Bilinmiyor
Sunways-Intersun Havacılık	1995-1997	Tarifeli Dış Hat Yolcu Taşımacılığı	2	Finansal Sorunlar
Global Cargo Havayolları	1995-1997	-	2	Bilinmiyor
GTI Havayolları	1996-1999	-	3	Finansal Sorunlar
Dardanel Havayolları	1996-1999	Tarifeli İç Hat Yolcu Taşımacılığı	3	Finansal Sorunlar
Rose Air Havayolları	1997-1999	Tarifeli İç Hat Yolcu Taşımacılığı	2	Bilinmiyor
Air Rose Havayolları	1999-2000	-	1	Bilinmiyor
Park Ekspres Havayolları	1999-2000	-	1	Mevzuat Değişiklikleri
Inter Havayolları	1999-2001	Tarifesiz Dış Hat Yolcu ve Kargo Taşımacılığı	2	Finansal Sorunlar
Anadolu Express Havayolları	1999-2008	Tarifesiz İç ve Dış Hat Yolcu ve Kargo Taşımacılığı	9	Bilinmiyor

Euro Sun Havayolları	2000-2001	Tarifesiz Dış Hat Yolcu ve Kargo Taşımacılığı	1	Bilinmiyor
Bosphorus European Havayolları	2002-2004	Tarifeli Dış Hat Yolcu ve Kargo Taşımacılığı	2	Finansal Sorunlar
Fly Air Havayolları	2002-2007	Tarifeli ve Tarifesiz İç ve Dış Hat Yolcu ve Kargo Taşımacılığı	5	Bilinmiyor
Orbit Express Havayolları	2003-2008	Tarifeli ve Tarifesiz İç ve Dış Hat Yolcu ve Kargo Taşımacılığı	5	Bilinmiyor
Baron Air Cargo	2003-2004	Tarifesiz Dış Hat Kargo Taşımacılığı	1	Bilinmiyor
World Focus Havayolları	2004-2004	Tarifesiz Dış Hat Yolcu ve Kargo Taşımacılığı	1	Kuzu Kargo Havayolu İle Birleşme
Golden Havayolları	2005-2008	Tarifesiz İç ve Dış Hat Yolcu Taşımacılığı	3	Finansal Sorunlar-Uçak Kazaları
Tarhan Tower Havayolları	2006-2007	Tarifesiz İç ve Dış Hat Yolcu ve Kargo Taşımacılığı	1	Otorite Düzenlemelerine Uygunsuzluk
Turkuaz Havayolları	2006-2010	Tarifesiz İç ve Dış Hat Yolcu ve Kargo Taşımacılığı	4	Otorite Düzenlemelerine Uygunsuzluk
Best Havayolları	2006-2010	Tarifesiz İç ve Dış Hat Yolcu Taşımacılığı	4	Bilinmiyor
Sky Havayolları	2000-2013	Tarifesiz Dış Hat Yolcu Taşımacılığı	13	Finansal Sorunlar
SAGA Havayolları	2000-2013	Tarifesiz İç ve Dış Hat Yolcu Taşımacılığı	13	Finansal Sorunlar-Hatalı Yönetim
Anadolujet	2008-Devam	Tarifeli İç ve Dış Hat Yolcu ve Kargo Taşımacılığı	Devam	Devam
Corendon Havayolları	2004-Devam	Tarifeli ve Tarifesiz İç ve Dış Hat Yolcu ve Kargo Taşımacılığı	Devam	Devam
Freebird Havayolları	2000-Devam	Tarifesiz İç ve Dış Hat Yolcu ve Kargo Taşımacılığı	Devam	Devam
Tailwind Havayolları	2006-Devam	Tarifeli ve Tarifesiz İç ve Dış Hat Yolcu ve Kargo Taşımacılığı	Devam	Devam
Air Anka	2021-Devam	Tarifesiz İç Hat Kargo Taşımacılığı	Devam	Devam
MNG Havayolları	1996-Devam	Tarifeli ve Tarifesiz İç ve Dış Hat Kargo Taşımacılığı	Devam	Devam
MyCARGO	2004-Devam	Tarifeli ve Tarifesiz Kargo Taşımacılığı	Devam	Devam
ULS Havayolları	2004-Devam	Tarifeli ve Tarifesiz İç ve Dış Hat Kargo Taşımacılığı	Devam	Devam

EK-2: Ülke Bazında Düzenlemelerin Başlıkları ve Sıralamaları

Ülkeler/Maddeler	Hakların Tanınması	Tayin Etme ve Yetkilendirme	Kapasite	Tarifeler	Uçuş Pr. Onayı	Hat Çizelgesi	Kod Paylaşımı
ABD	Madde 2	Madde 3	Madde 11	Madde 12	Ek IV	Ek I	Ek IV
Afganistan	Madde 2	Madde 3	Madde 5	Madde 6	Madde 15	Ek I	Ek II
Almanya	Madde 2	Madde 3	Madde 9	Madde 11	-	-	-
Arjantin	Madde 2	Madde 3	Madde 11	Madde 13	Ek II	Ek I	Ek III
Arnavutluk	Madde 2	Madde 3	Madde 10	Madde 12	Ek II	Ek I	Madde 9
Avusturya	Madde 2	Madde 3	Madde 8	Madde 9	Ek	Ek	Ek
Azerbaycan	Madde 2	Madde 3	Madde 10	Madde 13	Ek II	Ek I	-
BAE	Madde 3	Madde 4	Madde 8	Madde 11	Ek II	Ek I	-
Bahreyn	Madde 2	Madde 3	Madde 10	Madde 12	Ek II	Ek I	Madde 9
Bangladeş	Madde 2	Madde 3	Madde 10	Madde 13	Ek II	Ek I	-
Belarus	Madde 2	Madde 3	Madde 10	Madde 13	-	Ek	-
Belçika	Madde 1	Madde 2	-	-	-	Ek	-
Benin	Madde 2	Madde 3	Madde 5	Madde 6	Madde 21	Ek I	Ek II
Birleşik Krallık	Madde 1	Madde 2	Ek	Ek	-	Ek	-
Brezilya	Madde 2	Madde 3	Madde 5	Madde 6	Madde 21	Ek I	Ek II
Bulgaristan	Madde 2	Madde 3	Madde 8	Madde 9	Ek II	Ek I	-
Burkina Faso	Madde 2	Madde 3	Madde 5	Madde 6	Madde 21	Ek I	Ek II
Cezayir	Madde 2	Madde 3	Madde 7	Madde 8	-	Ek I	-
Cibuti	Madde 2	Madde 3	Madde 5	Madde 6	Madde 21	Ek I	Ek II
Çin	Madde 2	Madde 3	Madde 11	Madde 12	Ek II	Ek I	-
Danimarka	Madde 2	Madde 3	Madde 8	Madde 9	Ek II	Ek I	-
Ekvator Ginesi	Madde 2	Madde 3	Madde 5	Madde 6	Madde 21	Ek I	Ek II
Estonya	Madde 2	Madde 3	Madde 10	Madde 15	-	Ek	Madde 14
Fas	Madde 2	Madde 3	Madde 10	Madde 11	Ek II	Ek I	-
Fildişi Sahili	Madde 2	Madde 3	Madde 5	Madde 6	Madde 15	Ek I	Ek II
Filipinler	Madde 2	Madde 3	Madde 4	Madde 5	Madde 14	Ek I	Ek II
Finlandiya	Madde 2	Madde 3	Madde 9	Madde 10	Ek II	Ek I	-
Fransa	Madde 1 (Ek)	Madde 2	-	-	-	Ek	-
Gabon	Madde 2	Madde 3	Madde 5	Madde 6	Madde 14	Ek	-
Gana	Madde 2	Madde 3	Madde 5	Madde 6	Madde 15	Ek I	Ek II
Kore Cum.	Madde 2	Madde 3	Madde 11	Madde 12	-	Ek	-
Gürcistan	Madde 2	Madde 3	Madde 9	Madde 11	Madde 9	Ek	-
Hırvatistan	Madde 2	Madde 3	Madde 10	Madde 13	Madde 13	Ek	-

Hollanda	Madde 2	Madde 3	Madde 8	Madde 9	Ek II	Ek I	-
Hong Kong	Madde 3	Madde 4	Madde 6	Madde 7	Madde 7	Ek	-
Irak	Madde 2	Madde 3	Madde 8	Madde 9	Ek II	Ek I	-
İran	Madde 2	Madde 3	Madde 11	Madde 14	Madde 12	Ek	-
İrlanda	Madde 2	Madde 3	Madde 9	Madde 10	Ek II	Ek I	-
İspanya	Madde 2	Madde 3	Madde 10	Madde 11	Ek II	Ek I	-
İsrail	Madde 2	Madde 3	Ek	Madde 13	Ek	Ek	-
İsveç	Madde 2	Madde 3	Madde 8	Madde 9	Ek II	Ek I	-
İtalya	Madde 2 (Ek)	Madde 3	Madde 4	Madde 5	-	Ek	-
Japonya	Madde 2 (Ek)	Madde 3	Madde 10	Madde 11	-	Ek	-
Katar	Madde 3	Madde 4	Madde 8	Madde 9	-	Ek I	-
Kazakistan	Madde 2	Madde 3	Madde 10	Madde 13	Ek II	Ek I	-
Kırgızistan	Madde 2	Madde 3	Madde 10	Madde 13	-	Ek	-
Kolombiya	Madde 2	Madde 3	Madde 5	Madde 6	Madde 23	Ek I	Ek II
Komorlar	Madde 2	Madde 3	Madde 5	Madde 6	Madde 15	Ek I	Ek II
Kuveyt	Madde 2	Madde 3	Madde 10	Madde 11	Madde 13	Ek I	Ek II
Kuzey Kıbrıs	Madde 3	Madde 4	-	Madde 11	-	Ek I	-
Küba	Madde 2	Madde 3	Madde 10	Madde 13	Ek II	Ek I	-
Letonya	Madde 2	Madde 3	Madde 10	Madde 13	-	Ek	-
Libya	Madde 2	Madde 3	Madde 10	Madde 11	Ek II	Ek I	-
Litvanya	Madde 2	Madde 3	Madde 10	Madde 13	-	Ek	-
Lübnan	Madde 1 (Ek)	Madde 2	Ek	Ek	Ek	Ek	-
Lüksemburg	Madde 2	Madde 3	Madde 8	Madde 10	Ek II	Ek I	-
Macaristan	Madde 2	Madde 3	Madde 9	Madde 10	Ek II	Ek I	-
Madagaskar	Madde 2	Madde 3	Madde 13	Madde 14	Madde 20	Ek I	Ek II
Makedonya	Madde 2	Madde 3	Madde 10	Madde 13	Ek II	Ek I	-
Malezya	Madde 2	Madde 3	Madde 9	Madde 10	Ek II	Ek I	-
Malta	Madde 2	Madde 3	Madde 9	Madde 10	Madde 10	Ek I	-
Meksika	Madde 2	Madde 3	Madde 5	Madde 6	Madde 15	Ek I	Ek II
Moğolistan	Madde 2	Madde 3	Madde 11	Madde 14	Madde 14	Ek	-
Moldova	Madde 2	Madde 3	Madde 10	Madde 13	Madde 13	Ek	-
Moritanya	Madde 2	Madde 3	Madde 5	Madde 6	Madde 21	Ek I	Ek II
Nijer	Madde 2	Madde 3	Madde 5	Madde 6	Madde 21	Ek I	Ek II
Norveç	Madde 2	Madde 3	Madde 8	Madde 9	Ek II	Ek I	-
Özbekistan	Madde 2	Madde 3	Madde 10	Madde 13	Ek II	Ek I	-
Pakistan	Madde 2	Madde 3	Madde 8	Madde 9	Ek II	Ek I	-

Panama	Madde 2	Madde 3	Madde 5	Madde 6	Madde 21	Ek I	Ek II
Polonya	Madde 2	Madde 3	Madde 9	Madde 10	Ek II	Ek I	-
Portekiz	Madde 2	Madde 3	Madde 10	Madde 13	Ek II	Ek I	-
Romanya	Madde 2	Madde 3	Madde 8	Madde 9	Madde 9	Ek II	-
Ruanda	Madde 2	Madde 3	Madde 5	Madde 6	Madde 15	Ek I	Ek II
Rusya	Madde 2	Madde 3	Madde 10	Madde 11	Madde 17	Ek	-
Sierra Leone	Madde 2	Madde 3	Madde 5	Madde 6	Madde 15	Ek I	Ek II
Singapur	Madde 2	Madde 3	Madde 8	Madde 9	Ek II	Ek I	-
Sırbistan	Madde 2	Madde 3	Madde 7	Madde 17	-	Ek	Ek
Slovakya	Madde 2	Madde 3	Madde 13	Madde 14	Madde 12	Ek	-
Slovenya	Madde 2	Madde 3	Madde 10	Madde 13	Ek II	Ek I	-
Srilanka	Madde 2	Madde 3	Madde 10	Madde 11	Ek II	Ek I	Ek III
Suriye	Madde 1 (Ek)	Madde 2	Ek	Ek	-	Ek	-
Suudi Arabistan	Madde 2	Madde 3	Madde 10	Madde 11	-	Ek	-
Tanzanya	Madde 2	Madde 3	Madde 5	Madde 6	Madde 15	Ek	-
Tayland	Madde 2	Madde 3	-	Madde 14	Madde 15	Ek	-
Tunus	Madde 2	Madde 3	Madde 10	Madde 11	Ek II	Ek I	-
Ukrayna	Madde 2	Madde 3	Madde 5	Madde 6	Madde 15	Ek	Ek
Umman	Madde 2	Madde 3	Madde 7	Madde 9	Madde 8	Ek I	-
Ürdün	Madde 1 (Ek)	Madde 2	Ek	Ek	-	Ek	-
Vietnam	Madde 2	Madde 3	Madde 5	Madde 6	Madde 16	Ek I	Ek II
Yemen	Madde 2	Madde 3	Madde 10	Madde 12	Ek II	Ek I	Madde 9
Yunanistan	Madde 1 (Ek)	Madde 2	Ek	Ek	-	Ek	-
Zambiya	Madde 2	Madde 3	Madde 5	Madde 6	Madde 15	Ek I	Ek II

ÖZGEÇMİŞ

Adı Soyadı : İhsan Emrecan ŞAHİN

Yabancı Dil : İngilizce

Doğum Yeri ve Yılı :

E-Posta :

Eğitim ve Mesleki Geçmişi:

- 2021-Devam, Tarsus Üniversitesi– Havacılık Yönetimi– Araştırma Görevlisi
- 2021-2023, Anadolu Üniversitesi– Sosyal Bilimler Enstitüsü– Sivil Havacılık Yönetimi ABD- Sivil Havacılık Yönetimi Tezli Yüksek Lisans Programı
- 2017-2021, İskenderun Teknik Üniversitesi– Sivil Havacılık Yüksekokulu- Havacılık Yönetimi
- 2010-2012, Jandarma Astsubay Meslek Yüksekokulu

Yayınları ve/veya Bilimsel/Sanatsal Faaliyetleri

- 2022, Şahin İhsan Emrecan, Ateş Savaş Selahattin, Tam Metin Bildiri/Sözlü Sunum, The Relationship Between Fleet Structures and Business Models of Combined Airline Cargo Companies: A Comparison with Apriori Algorithm, 25th ATRS World Conference (Online)