

Türk Sivil Havayolu Taşımacılığında Regülasyonların Sektöre Etkisi (2003-2017)

İsa SAĞBAŞ*
Erhan ÇELİK**

Öz

Regülasyon iktisadi verimlilik, hakkaniyet, sağlık ve esenlik gibi amaçları gerçekleştirmek için piyasa ekonomisinin devlet tarafından denetimi ve kontrolüdür. Sivil havayolu taşımacılığı da regüle edilmesi gereken sektörlerden birisidir. Bu çalışmada Türk sivil havayolu taşımacılığı ile ilgili regülasyonların sektöre etkileri incelenmiştir. 1983 yılında 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanunu'nun çıkarılması ve 2003 yılında özel havayolu işletmelerine iç hatlarda uçuş izni verilmesi en önemli regülasyonlardır. Bulgular 2003 yılından 2017 yılına kadar özel havayolu şirketlerinin pazar payının önemli bir şekilde arttığını göstermektedir. Gerçekleştirilen regülasyonların sonucunda sektörün son 15 yılda önemli bir gelişme gösterdiği ve bu gelişimin devam etme eğiliminde olduğu görülmektedir.

Anahtar Kelimeler: *Türk Sivil Havayolu Taşımacılığı, Sivil Havacılık, 2920 sayılı Kanun, 2003 yılı İç Hatlar Serbestleşmesi, Regülasyon*

The Effects of Regulations in Turkish Civil Air Transport on the Sector (2003-2017)

Abstract

Regulation is supervision and control of economic activities of private enterprises by the government in order to gain economic efficiency, fairness,

*Prof.Dr., Afyon Kocatepe Üniversitesi, Maliye Bölümü, isagbas@aku.edu.tr; <https://orcid.org/0000-0002-9374-7247>

**Öğr.Gör., Afyon Kocatepe Üniversitesi, Maliye Bölümü, celik.erhan07@gmail.com; <https://orcid.org/0000-0002-9739-9710>

Makalenin Gönderilme Tarihi: 14.03.2019

Kabul Tarihi: 28.06.2019

health and safety. Civil air transport is also one of the sectors that needs to be regulated. In this study, the economic impact of regulations in Turkish Civil Air Transport are examined. The issue of Civil Aviation Law No. 2920 in 1983 and flight permits given to private airlines in 2003 were the most important regulations. The findings show that the market share of private airline companies increased significantly from 2003 to 2017. Turkey's air transport sector rose to top positions in the world and in Europe. As a result of the regulations, it could be suggested that the sector has made a significant progress in the last 15 years and this development has a tendency to proceed.

Keywords: *Turkish Civil Air Transportation, Civil Aviation, Law No.2920, Internal Liberalization of 2003, Regulation*

JEL Classification Codes: *L43, L51, L93*

Giriş

Türk havacılık sektörünün ortaya çıkışı 1910'lu yıllara dayanmaktadır. Cumhuriyetin kurulduğu yıllarda İstanbul-Sefaköy'de küçük bir alanda kurulan iki hangar ile Türk havacılık faaliyetlerine devam edilmiştir.

1925 yılında Türk Tayyare Cemiyetinin kurulması, Türkiye Cumhuriyeti'nin sivil havacılık alanında gelişimine öncülük eden ilk önemli adımdır (Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, 2009:17). Temeli 1925 yılında atılan Türk Tayyare Cemiyeti günümüzdeki Türk Hava Kurumu olarak hizmet vermeye devam etmektedir. Cumhuriyetin onuncu yılında Milli Savunma Bakanlığına bağlı olarak kurulan Havayolları Devlet İşletme İdaresinin Türkiye'de sivil havayolları kurmak ve taşıma yapmak üzere görevlendirilmesiyle birlikte 1933 yılında savunma ihtiyacı dışında sosyal amaçlı sivil hava taşımacılığının gerçekleştirilebilmesi için beş uçaktan oluşan Türk Hava Postaları ile sivil hava taşımacılığına başlanmıştır.¹

Sektörün altyapısının oluşmasında özel girişimcilerin de önemli katkıları olmuştur. 1935 yılında, Nuri Demirbağ İstanbul Beşiktaş'ta Uçak Fabrikasını, Sivas Divriği'de Uçak ve Motor Fabrikası ile Gök Okulunu, 1941 yılında da İstanbul Yeşilköy'de Havaalanı ve Gök Okulunu kurarak sektöre yeni bir yön vermiştir. 1932 yılında Vecihi Sivil Tayyare Mektebi adında ilk Türk sivil havacılık okulunu açan Vecihi Hürkuş, I. Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşı'nda önemli başarılar elde etmiştir. Ayrıca 1954 yılında ilk sivil havayolu şirketi olarak kurulan Hürkuş Havayolları da Vecihi Hürkuş'un başarısıdır (Taşkesen, 2006:75-82).

Yaşanan bu gelişmelerle birlikte 1940'lı yılların ortalarında Türkiye hem devlet hem de özel sektör bazında havacılıkta Avrupa'nın üçüncü büyüğü durumuna gelmiştir (Saldıraner, 1992, akt. Korul ve Küçükönal, 2003:24). II. Dünya Savaşı'nın hemen ardından 1948-1951 yılları arasında uygulanan

¹<http://web.shgm.gov.tr> (Erişim Tarihi: 05.09.2018)

Marshall Planı adı altında Marshall Yardım Programı ile birçok Amerikan uçağı satın alınmıştır. Marshall Yardım Programı ile Türkiye uçak üretimi yapmak yerine Amerika'dan uçak satın almayı tercih etmiştir. Bu tarihten sonra uçak üretim fabrikalarının çoğu ya kapanmış ya da traktör fabrikası gibi farklı alanlarda üretim için kullanılmıştır (Yücel, 2015:28). Yaşanan bu gelişmelerden sonra sektör uzunca bir süre duraklama dönemine girmiştir. Sivil havayolu taşımacılığında devrim niteliği taşıyan 1983 yılı regülasyonuna kadar bu duraklama dönemi devam etmiştir.

1983 yılına kadar kısaca tarihsel süreci aktarılan ve son yarım yüzyılda büyük bir değişim ve gelişim sürecine giren Türk sivil havacılık sektörü, dinamik yapısı sayesinde önemli bir ilerleme göstermiştir. Bu ilerleme sürecinde birçok etken bulunmakla birlikte çalışmada sektörde gerçekleştirilen 1983 ve 2003 regülasyonları üzerinde durulmuştur. Özellikle 2003 yılında alınan kararların ardından seyri değişen sektör üzerine yapılan çalışmaların niceliksel ve niteliksel olarak önemli aşamalar kat ettiği görülmektedir. Bu çalışma ise, 1983 ve 2003 yıllarında gerçekleştirilen regülasyonların sektöre olan etkileri üzerinde durarak sivil havacılık sektörünün gelişimine regülasyonlar penceresinden bakmaktadır. Bu noktada, 2003-2017 yılları arasını kapsayan süreç için ikincil veri kaynaklarından elde edilen veriler, regülasyonların sektöre etkileri kapsamında değerlendirilmiştir.

Çalışmanın ilk bölümde havayolu taşımacılığı ve regülasyon kavramları açıklanacaktır. İkinci bölümde sektörde gerçekleştirilen regülasyonlar üzerinde durulacaktır. Üçüncü bölümde ise gerçekleştirilen regülasyonların sektörü ne şekilde etkilediği tablolar ve şekillerle ortaya koyulacaktır. Yine üçüncü bölümde sektörün mevcut durumunun ortaya koyulması amacıyla ağırlıklı olarak Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü ve Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğünün resmi web sitesi verilerinden² (istatistiki veriler, yıllık faaliyet raporları vb.) yararlanılmıştır. Bu bölümde Türk sivil havacılık sektörüne ilişkin; iç-dış hat yolcu sayıları, uçak sayıları, koltuk kapasitesi, uçuş merkezi-uçuş noktası, sektör cirosu, istihdam durumu, ulaşım türleri arası yolcu payları, havayolu şirketlerinin pazar payları, Türkiye'nin dünya ve Avrupa pazarındaki konumu gibi 2003-2017 yılları arası sayısal verilerden yararlanılmıştır. Çalışmanın sonuç bölümünde ise sektörde gerçekleştirilen regülasyonların sektör üzerinde ortaya çıkardığı etkiler kısaca özetlenecektir.

1. Kavramsal Çerçeve: Havayolu Taşımacılığı ve Regülasyon

Havayolu taşımacılığı mutlak olarak ticari bir amaç kapsamında; genellikle büyük uçaklar aracılığıyla yolcunun, yükün ya da postanın belirli bir ücret karşılığında ya da kiralarak kamuya açık bir hava taşıyıcısı tarafından taşınmasıdır (Gerede, 2006:198). Uzak yerlere yolculukların havayolu taşımacılığı ile daha kısa sürede gerçekleşmesinin insanlığa hem

²Bu makalenin tamamlandığı tarihte kullanılabilecek en son veriler 2017 yılı verileridir.

kültürel anlamda hem de kültürlerin birbirleri ile daha kolay etkileşimi anlamındaki etkisi havayolu taşımacılığının sosyal etkisidir. Ticaret merkezleri arasındaki mesafeleri azaltmasıyla ticari faaliyetlere olan etkisi ise havayolu taşımacılığının ekonomik etkisidir.

Piyasaların işleyişinde ortaya çıkan birtakım aksaklıkların varlığı devletin ekonomiye müdahalede bulunması gerektiği görüşünü güçlendirmektedir. Piyasa başarısızlıkları olarak adlandırılan bu aksaklıklar, piyasa mekanizması içerisinde kendiliğinden düzeltilemediğinden, devletin bu aksaklıkları düzeltmek için piyasaya müdahalede bulunması gerektiği görüşü savunulmuştur. Bu görüşe göre devletin iktisadi ve sosyal amaçlarını gerçekleştirebilmek için yapmış olduğu her türlü düzenlemeye regülasyon denilmektedir. Regülasyon teorisi iktisat, siyaset, hukuk, sosyoloji gibi farklı türde akademik disiplinleri kapsamına alan önemli bir araştırma sahasına sahiptir (Sariso, 2010:279).

Dar anlamda regülasyon kavramı, devletin ekonomiye tüm müdahaleleri şeklinde tanımlanabilirken; geniş anlamda devletin dışında ortaya çıkan sosyal norm ve piyasada oluşan davranış kalıplarını oluşturan, toplumun davranış kalıplarını değiştiren her türlü devlet müdahalesi şeklinde tanımlanabilmektedir. Regülasyon kavramını, “Piyasaların bir üst otorite tarafından düzenlenmesi, denetlenmesi, yönetilmesi ve yönlendirilmesi faaliyetleridir.” şeklinde kısa ve kapsamlı bir tanım ile açıklamak mümkündür (Oğuz, 2011:16-19).

Literatürde regülasyonlar, genellikle ekonomik, sosyal ve idari regülasyonlar olarak üç grupta incelenmektedir. Ekonomik regülasyon, bazı spesifik endüstri veya pazarlara giriş ile bu alanlardaki fiyat kontrollerinin doğrudan yasal düzenlemeleri ve yönetimleri ile ilgilenmektedir. Ayrıca ekonomik regülasyonlar daha çok fiyatlar, maliyetler, teknolojik değişim, ürün kalitesi, gelir ve kira dağılımı gibi toplumu ve piyasaları iktisadi açıdan etkileyen durumları içermektedir (Joskow ve Rose, 1989:1449-1451). İdari regülasyon ise devletin bürokratik ve yasal işlemlere yoğunlaşmasıdır ve literatürde pek fazla ilgi görmediğinden daha çok ekonomik ve sosyal regülasyon içerisinde yer almaktadır. Sosyal regülasyon, geniş anlamıyla toplumsal hakları korumaya ve refahı artırmaya yönelik regülasyon faaliyetleridir (Tepe ve Ardiyok, 2004:109). Genellikle çevre, kamu sağlığı ve güvenliği, sosyal uyum, tüketici hakları, toplumsal refah sosyal regülasyonun ilgi alanına girmektedir. Sosyal regülasyonda asıl amaç iktisadi amaçlardan daha çok sosyal refahı artırmaktır (Sariso, 2010:285).

Regülasyonların daha çok ekonomik amaçlarının gerçekleştirilebilmesi noktasında regülasyon araçları olarak fiyat kontrolü, miktar kontrolü, piyasaya giriş ve çıkış kontrolü ile diğer değişkenlerin kontrolünden yararlanılır. Fiyat kontrolü ile düzenleyici kurum, taban ve tavan fiyat belirleyerek firmaların normal kâr elde etmelerini sağlamayı amaçlamaktadır. Miktar kontrolü ile satılan bir ürün veya hizmetin miktarı üzerinde kısıtlamalar, fiyat regülasyonu ve fiyat regülasyonu olmaksızın

gerçekleşebilir. Firmaların kâr maksimizasyonu amacı onları daha fazla kâr elde edebilecekleri bölgelere yönlendirir. Oysa sunulan mal ve hizmetin evrensel niteliği, düzenleyicilere firmalar üzerinde yaptırım imkânı verir. Bu nedenle sunulan mal veya hizmetin niteliği gereği, üretim miktarı üzerinde doğrudan müdahale yapılarak hem firmaların hem de tüketicilerin üretim ve tüketim tercihlerine müdahale edilmiş olur. Düzenleyicilerin kontrol ettikleri iki temel değişken fiyat ve firma sayılarıdır. Firma sayıları piyasaya giriş ve çıkış üzerindeki kısıtlamalardır. Piyasaya giriş ve çıkışların kontrol edilmesinde amaç rekabetin tesis edilmesi ve daha geniş bir tüketici grubuna mal ve hizmetin sunulmasıdır. Ayrıca firmaların ürettikleri mal ve hizmetin kalitesinin kontrolü, firmaların elektrik hizmeti, yerel telefon hizmeti vb. hizmetler için yapacakları yatırımları da kontrol etmesi diğer değişkenlerin kontrolü olarak nitelendirilebilir (Akça, 2007:24-27).

2. Türk Sivil Havayolu Taşımacılığında Gerçekleşen Regülasyonlar

Sivil havacılık ile ilgili ülkemizde yapılan çalışmalar incelendiğinde, birincil ve ikincil verilerin kullanılarak sektörün mevcut durumunun değerlendirildiği görülmektedir.³ Bu çalışmada ise sivil havacılık sektöründe gerçekleşen regülasyonlar ışığında sektörün mevcut durumunun ortaya konulması amaçlanmaktadır.

Ülkemizde havacılık faaliyetleri⁴ 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ve bu kapsamda yayımlanan idari ve teknik yönetmelikler ve havacılık talimatları çerçevesinde yürütülmektedir. Sektörün regülasyonundan, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı önderliğinde Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü ve Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü sorumludur.

Sivil havacılık alanında yetkilendirme, lisans verme, kural koyma, denetleme ve yaptırım gibi sektörel faaliyetlerden Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü sorumludur. Müdürlüğün sivil faaliyetlerinin teknik, ekonomik ve sosyal açıdan geliştirilmesini sağlayacak esasların tespit edilmesi, bu faaliyetlerin uygulanmasının takip edilmesi ve denetlenmesi, güvenli uçuşun sağlanması, hava trafik haberleşme hizmetlerinin kamu güvenliği bakımından düzenlemesi ve denetlenmesi gibi temel görevleri bulunmaktadır.⁵

Türk havalimanlarının işletilmesi, hava sahası trafiğinin düzenlenmesi ve kontrol görevi Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü

³Korul ve Küçükönel, 2003; Çiçek, 2004; Oktal ve Küçükönel, 2007; Gerede,2011; Bakırcı, 2012; Gökırmak, 2014; Karatay, Şahin, Yalçın ve Kırtılığlu, 2014.

⁴Ülkemiz sivil havacılık sektöründe işletmecilik görevini Türk Hava Yolları A.O., Pegasus Hava Taşımacılık AŞ, Onur Air Taşımacılık AŞ, Güneş Ekspres Havacılık AŞ, Atlasjet Havacılık AŞ, Borajet Havacılık Taşımacılık Uçak Bakım Onarım Tic. AŞ, Turistik Hava Taşımacılık AŞ, Freebird Havayolları ve Tailwind Havayolları olmak üzere dokuz farklı şirket yürütmektedir. Borajet Havacılık Taşımacılık Uçak Bakım Onarım Tic. AŞ filosunda bulunan uçakların sorunlarını gidermek ve filosunu yenilemek amacıyla 24.04.2017 tarihinde uçuşlarına geçici bir süre ile ara vermiştir.

⁵web.shgm.gov.tr (Erişim Tarihi: 15.08.2018)

tarafından üstlenilmektedir. Müdürlük sivil havacılık faaliyetlerine ilişkin hava taşımacılığını, havalimanlarının işletilmesini, meydan yer hizmetlerinin yapılmasını, hava trafik kontrol hizmetlerinin yerine getirilmesini, seyrüsefer sistem ve kolaylıklarının kurulması ve işletilmesini, faaliyetlere ilişkin gerekli tesis ve sistemlerin kurulmasını ve işletilmesini temel amaçları ve faaliyetleri olarak belirlemiştir (Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2016:347).

2.1. 1983 Regülasyonu

Havayolu taşımacılığında ilk serbestleşme, ABD’de 1978 yılında çıkarılan Havayolu Serbestleşme Yasası (Airline Deregulation Act) ile başlamıştır (Borenstein, 1992:47; Viscusi vd., 1992:528). Daha sonra benzer uygulamalar Kanada, Güney Amerika ve Avrupa’da görülmüştür. Bu Yasa temel olarak zayıf organize olmuş tüketicilere fayda sağlamasına rağmen iyi organize edilmiş bir grup olan sektördeki en büyük firmaları, yöneticileri, yatırımcıları olumsuz etkilemiştir. Bu durum yasanın etkisiz kalması anlamına gelmemektedir. Aksine pazara giriş hakkı tanıyarak rekabetin önünü açmasından dolayı yeni girişimcilere önemli faydalar sağlamıştır (Levine, 2006:2-3).

Türkiye’de serbestleşme 14.10.1983 tarihinde kabul edilen 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanunu’nun yürürlüğe girmesiyle başlamıştır.⁶ Bu Kanun, Türk sivil havacılık sektörünün ulusal ve uluslararası alanda gelişmesini, sektörün emniyetli, güvenilir, kaliteli, açık ve şeffaf bir biçimde yürütülmesini sağlamak amacıyla sektöre birtakım yasal düzenlemeler ile standartlar getirmiştir (Battal vd., 2006:1). Bu düzenlemeler ayrıca havayolu taşımacılık sektöründe rekabeti sağlamıştır. Bu rekabet anlayışıyla geliştirilen politikalar ve yapılan düzenlemeler hem sektörün hem de ülkenin iktisadi ve sosyal yönden gelişme sürecine hız kazandırmaktadır. Aynı zamanda Türk sivil havacılık sektöründe yürürlüğe konulan bu yasal düzenlemeler 1950’li yıllardan itibaren durgunluk dönemine giren sektörü yeniden hareketlendirmiştir.

1980’li yıllarda Özal Hükümetlerinde birçok sektörde devletin rolü azaltılmıştır. Hükümet ülke ekonomisinin gelişimi için başta turizm, ulaşım, haberleşme olmak üzere birçok sektörde liberalleşme görüşünü benimsemiştir. Bu dönem, büyük çaplı yatırım ve teşviklerle turizm sektörünün canlandırılmasının hedeflendiği bir dönemdir. Bu hedef doğrultusunda turizm sektörünü harekete geçirecek en önemli alanlardan birisi olarak kabul edilen havayolu taşımacılığı üzerinde durulmuştur. Bu doğrultuda 1983 yılında yürürlüğe giren kanun ile sektördeki mevzuat boşluğu giderilmiş ve bu sürecin ardından Türk sivil havacılık faaliyetleri 2920 sayılı Kanun’a dayandırılarak çıkarılan yönetmelikler kapsamında düzenlenmeye başlamıştır. 2920 sayılı Kanun’un getirdiği düzenleme, sektörde özel havayolu işletmelerinin de yer alabilmelerine imkân tanımıştır. Bu sayede THY’nin pazardaki hâkimiyeti kırılmış ve kısa sürede kurulan

⁶2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu, RG. 19710/1983, Sayı:18196.

yeni havayolu işletmeleri sektörün gelişme sürecini hızlandırmıştır. Bu gelişmelerden hareketle özel havayolu işletmelerine pazara erişim hakkı verildiği çıkarımında bulunulabilir (Gerede ve Orhan, 2015:169-170).

Hızlı bir gelişme sürecine giren sektörü 1990 yılında başlayan Körfez Krizi olumsuz etkilemiştir. Özellikle Körfez Krizi'nin ardından ortaya çıkan sıcak savaş sigorta primlerinde artışa, rezervasyon ve sefer iptallerinin önemli ölçüde artmasına neden olmuştur (Özenen, 2003:17). Bu gelişmeler 1991 yılında sektörün hızını yavaşlatmasına rağmen 1992 yılı sektörün tekrar canlanma yılı olmuştur. Böylece sektör 1995 yılına kadar gelişimini sürdürmüştür (Devlet Planlama Teşkilatı, 2001:43).

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün 12.01.1996 tarihli kararında pazara girmek isteyen özel havayolu işletmelerine; (i) İstanbul, Ankara, İzmir, Antalya, Dalaman, Adana ve Trabzon havaalanlarından bir veya birkaç iç hat tarifeli seferler yapan hava taşıyıcılarının bu havaalanları dışında Doğu ve Güneydoğu Bölgelerinden en az bir havaalanına daha sefer düzenlemesi, (ii) yaz sezonunda tarifeli olarak açılan bir hatta kış sezonunda da tarifeli seferler düzenlenmesi, (iii) bu maddelere uymayan hava taşıyıcılarına birbirini takip eden iki tarife döneminde iç hat tarifeli sefer yapmasına müsaade edilmemesi gibi yaptırımlar getirilmiştir. Ayrıca ilgili karara istinaden özel sektör havayolu taşıma işletmeleri; (i) THY Anonim Ortaklığının hiç sefer yapmadığı iç hatlarda, sefer yaptığı hatlarda seferin olmadığı günlerde ve seferin olduğu günlerde ise THY Anonim Ortaklığının talep karşısında yetersiz kaldığı durumlarda müsaade edilmesi gibi pazara girişte ciddi yaptırımlarla karşılaşmışlardır (Ekdi vd., 2000:73). Özellikle ilk üç şart özel havayolu işletmelerinin iç hatlarda sefer yapmaları halinde aşırı maliyetlere katlanmaları gerektiğini, dördüncü madde ise havayolu sefer hatlarında tamamen THY'ye endeksli bir uçuş trafiği olacağını göstermektedir.

1983 yılında gerçekleştirilen düzenleme ile sektöre giriş yapan özel havayolu işletmelerinin ömrü çok uzun olmamıştır. THY'nin rakibi olarak İstanbul Havayolları, 1986 yılından 2000 yılına kadar hem iç hatlarda hem de dış hatlarda en uzun süreli hizmet veren özel havayolu işletmesi olmuştur (Özsoy, 2010:99).

THY havacılık sektöründe bayrak taşıyıcı firma rolünde olsa da 1983 yılı serbestleşmesinin THY için tam manada önemli sonuçlar doğurduğunu söylemek pek mümkün değildir. THY bir kamu kurumu olduğu için kesintisiz kamu hizmeti vermesi gerektiği düşüncesiyle kâr etmese dahi hizmet vermek zorunda kalmıştır. Aynı zamanda dünyadaki pazar hareketlerine göre işletim maliyetlerindeki hareketlerin bilet fiyatlarına yansıtılmasına da izin verilmemesi THY'yi zor durumda bırakıcı bir etken olmuştur (Gerede ve Orhan, 2015:186-187).

1983-2003 dönemi göz önüne alındığında, bu dönemin Türk sivil havayolu taşımacılığı için serbestleşme hareketi olmasına rağmen sıkı devlet düzenlemelerinin egemenliğinde olduğu ve tam olarak rekabetçi bir ortamın

oluşturulamadığı söylenebilir. Alternatif bir havayolu işletmesinin olmaması yolcuların yüksek bilet fiyatlarına maruz kalmalarına neden olmuştur. Havayolu ulaşımında talebi belirleyen en önemli unsurun kişilerin gelir seviyesi olduğu düşünülürse bu durum yolcuları olumsuz etkilemiştir. Bu olumsuz ortamda hem yolcular hem de havayolu taşımacılığı piyasası olumsuz etkilenmiştir.

2.2. 2003 Regülasyonu

1983 yılında çıkarılan 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanunu ile özel girişimcilerin havacılık faaliyetlerinde bulunmalarına izin verilmiştir. Bu izin sayesinde Türk iç hat havayolu pazarına giriş serbestleştirilmiş ancak ilerleyen yıllarda gerçekleştirilen yeni düzenlemeler sonucunda tam manasıyla liberal bir pazar ortamı oluşturulamamıştır. Kanun özel işletmelerin pazara girişini serbest kılmasına rağmen özel havayolu işletmelerinin iç hatlarda tarifeli seferler yapmaları büyük ölçüde kısıtlanmış ve THY pazardaki etkinliğini devam ettirmiştir. İç hatlarda tarifeli sefer yapan tek özel havayolu işletmesi olan İstanbul Havayollarının 2000 yılında pazardan çekilmesiyle -2003 yılı iç hatlar serbestleşmesine kadar- Türk özel havayolu işletmeleri sadece dış hatlara uçuş gerçekleştirmiştir (Hassu, 2004:58).

20.10.2003 tarihinde Ulaştırma Bakanlığı, aldığı karar ile özel havayolu şirketlerinin iç pazara girişte karşılaştıkları en büyük engel olan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün 12.01.1996 tarihli kararlarını kaldırarak iç pazara girişin önündeki engelleri kaldırmıştır (Gerede, 2011:511). Sektörün rekabete açılmasıyla hükümet, pazara yeni girecek olan firmalara sektörel bazda alınacak vergi ve havalimanı kullanım ücretlerinin bir kısmında indirim, muafiyet ve istisnalar sağlayarak teşvik politikası izlemiştir.

2003 yılında pazarın serbestleştirilmesiyle daha önce dış hat pazarında faaliyet gösteren havayolu işletmeleri, tarifeli seferlerle iç hat pazarında da faaliyet göstermeye başlamışlardır. 20.10.2003 tarihinde Fly Havayolu İşletmesinin iç hat pazarına girmesiyle Onur Havayolları, Atlas Jet, Pegasus Havayolları, SunExpress, Anadolu Jet ve Borajet havayolu işletmeleri de sırasıyla pazara girmişlerdir. 2003 yılından önce hakim firma olarak sadece THY'nin yer aldığı pazara, 2003 yılından sonra serbestleşmenin etkisiyle 7 yılda 7 ayrı havayolu işletmesi girerek rekabeti getirmiştir. Bu 7 firmadan Anadolu Jet, aslında ayrı bir firma olmayıp, kurulduktan sonra THY'nin iç hatlardaki uçuşlarını devralan ve alt markası olarak pazarda yer alan bir firmadır (Özsoy, 2010:119).

Pazara ilk giren havayolu şirketi Fly Havayolları diğer havayolu şirketlerine cesaret vermesine rağmen yaşadığı finansal sorunların ardından 2007 yılında pazardan çekilmek zorunda kalmıştır. Ardından İnter Havayolları, İzmir Havayolları, Sky Havayolları ve Turkuaz Havayolları gibi farklı havayollarının pazara giriş denemeleri başarısız olmuştur (Gerede ve Orhan, 2015:186-187). 1992 yılında Bakanlık tarafından THY'ye verilen

SLOT⁷ Koordinatörlüğü görevi THY'yi rekabette daha avantajlı konuma getirirken 2003 serbestleşmesinin etkisiyle bağımsız bir SLOT Koordinasyon Merkezi kurulmuştur.

2.3. Diğer Regülasyonlar

Türk sivil havacılık sektöründe 1983 ve 2003 Regülasyonları en önemli iki regülasyondur. Bunların yanında regülasyon olarak nitelendirebileceğimiz ve sektörü düzenleyici rolü olan farklı etkenlerden bahsetmekte mümkündür. Örneğin uluslararası işbirlikler ve anlaşmalar, yap-işlet-devret modeli, havayolu firmalarına fiyat tarifesinde serbestlik tanınması ve havayolu firmalarına devlet sübvansiyonları gibi etkenler sektörün düzenlenmesinde önemli roller üstlenmektedir. Bu etkenlerin yanında, havayolu taşımacılığına etki eden faktörler dünyadaki ekonomik, siyasi ve sosyal gelişmelere bağlı olarak sürekli değişebilmektedir. Yaşanan krizler, savaşlar, terör eylemleri gibi daha birçok gelişme ulusal ve uluslararası düzeyde havayolu taşımacılığını etkileyebilmektedir.

Türkiye regülasyonların da olumlu etkisiyle sektördeki gücünü artırmakta, uluslararası anlaşmalara ve işbirliklerine imza atmaktadır. Böylece üyesi olduğu uluslararası kuruluşlarda önemli görevler üstlenmektedir. Örneğin Türkiye, kurucu üyesi olduğumuz ve 1950 yılından beri temsil edilmediğimiz, dünya havacılığını yöneten, kural ve standartları belirleyen Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'nün (ICAO) yönetim organı olan Genel Konsey üyeliğine, 27.09.2016 tarihli 39. ICAO Genel Kurul Toplantısı'nda seçilmiştir.⁸

Yap-İşlet-Devret Modeli sayesinde havaalanlarının kapasiteleri artırılmış, çağdaş teknolojiye ayak uydurulmuş ve hizmet kalitesinde uluslararası düzeyde rekabet edebilecek bir güce ulaşılmıştır.⁹ Küresel anlamda rekabet gücünün sağlanması bakımından hava limanlarının konumu, kapasitesi ve yoğunluğu, çevresine yaydığı dışsallıklar, teknolojik altyapısı gibi birtakım özellikleri bünyesinde barındırması gerekmektedir (Starkie, 2002:63). Bu model ile ülkemize kazandırılan Türk hava limanlarını kronolojik olarak şöyle sıralayabiliriz (Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği, 2014:19): 1998 yılında Antalya Hava Limanı Birinci Dış Hatlar Terminali, 2000 yılında Atatürk Hava Limanı Dış Hatlar Terminali, 2005 yılında Antalya Hava Limanı İkinci Dış Hatlar Terminali, 2006 yılında Adnan Menderes Hava Limanı Dış Hatlar Terminali, 2006 yılında Esenboğa Hava Limanı İç ve Dış Hatlar Terminali ile Katlı Otoparkı, 2006 yılında Dalaman Hava Limanı Dış Hatlar Terminali, 2012 yılında Milas-Bodrum Havalimanı Dış Hatlar Terminali ve 2012 yılında Zafer Havalimanı. Yap-İşlet-Devret Modeli ile yapımı tamamlanan ve 29.10.2018 tarihinde açılışı yapılan İstanbul Havalimanı en son hizmete açılan havalimanıdır (Ulaştırma, Denizcilik ve

⁷Slot, havaalanlarının verimli bir şekilde kullanımını sağlamak amacıyla hava trafiğinin gün ve saat açısından dengeli yayılmasını ifade etmektedir.

⁸<http://web.shgm.gov.tr> (Erişim Tarihi: 12.08.2018)

⁹Avrupa'da havaalanları düzenlemeleri hakkında bilgi için bkz. Marques ve Brochado (2008)

Haberleşme Bakanlığı, 2017:340-341). Böylece model sektörün mevcut altyapısını destekleyerek önemli bir düzenleyici ve destekleyici rol üstlenmektedir.

Ayrıca havayolu firmalarına fiyat tarifesinde serbestlik tanınması da sektörün gelişimine etki eden bir diğer faktördür. 1983 yılı 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanunu'nun 25'inci maddesi¹⁰ 19.04.2001 tarih ve 4647 sayılı "Türk Sivil Havacılık Kanunu'nda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun"¹¹ ile değiştirilerek havayollarına fiyat tarifelerini belirlemeleri hususunda serbestlik tanımıştır. Yenilenen kanun ile fiyatların devlet tarafından onaylanma şartı ortadan kaldırılmış ve sektör daha rekabetçi bir konuma gelmiştir (Çelebi, 2008:50). Yapılan değişiklikle birlikte fiyat belirleme noktasında firmaların Ulaştırma Bakanlığından izin alma zorunluluğu kaldırılmış ve ücret belirleme tamamen rekabete açılmıştır. Kanunda yapılan değişiklik havayolu işletmelerine, uygulamak istedikleri fiyatları, serbest pazar koşullarına göre kendileri belirleyip yürürlüğe koymadan üç gün önce üçüncü kişilere duyurmak koşuluyla hareket etme kolaylığı sağlamaktadır.

Sivil havacılık sektörünün gelişiminde ekonomik teşviklerin de önemli bir yeri bulunmaktadır. Örneğin, 2016 yılında çıkarılan turizm teşvik tebliği ile 100 kişiden fazla yolcu taşıyan uçaklar ile nisan ve mayıs aylarında tarifeli ve tarifersiz turistik uçak seferleriyle belirtilen hava alanlarına turist getiren (en az 11 kişi) seyahat acentalarına uçak başına 6.000 Amerikan doları destek sağlanmaktadır. Tebliğe göre, aynı uçakta başka acentaların bulunması halinde bu tutar paylaştırılmaktadır.¹²

3. Regülasyonların Türk Sivil Havayolu Taşımacılığı Sektörüne Etkileri

Havayolu sektörü, küresel ekonominin durumu ile doğrudan ilişkilidir. 20'nci yüzyılın son çeyreğiyle birlikte dünya çapında meydana gelen ekonomik reformlar, serbest ticaret antlaşmaları ve ekonomilerin bütünleşmeleri gibi gelişmeler küresel ekonomik büyümenin habercilerindendir. Uluslararası ekonomik ilişki seyrinin pozitif yönlü oluşu ülke ekonomilerini büyütürken aynı zamanda bu gelişmeler küresel havayolu sektörünü de paralel olarak etkilemektedir (Özenen, 2003:5).

1983 Regülasyonunun da zeminini hazırladığı 2003 yılı iç hatlar serbestleşmesine özel havayolu işletmeleri çok kısa sürede olumlu tepkiler vermiş ve pazara giriş yapan özel havayolu firma sayısı kısa sürede artma eğilimine girmiştir. Her iki regülasyonun da Türkiye'de sivil havayolu taşımacılığı sektöründe, ekonomik regülasyon araçlarından "piyasaya giriş ve çıkış kontrolüne" örnek teşkil ettiği söylenebilir. Bu bağlamda

¹⁰Değiştirilen 25.md: "Ruhsat sahibi; kur uygulamaları hariç olmak üzere uçuş ve ücret tarifelerini, Ulaştırma Bakanlığının onayını almadan ve asgari 15 gün önce üçüncü kişilere duyurmadan yürürlüğe koyamaz."

¹¹Yenilenen Hali: "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."

¹²<http://www.dmr-tr.com> (Erişim Tarihi: 29.12.2016)

regülatörlerin kontrol ettikleri iki temel değişken fiyat ve firma sayılarıdır. Firma sayıları piyasaya giriş ve çıkış üzerindeki kısıtlamalardır. Piyasaya giriş ve çıkışların kontrol edilmesinde amaç rekabetin tesis edilmesi ve daha geniş bir tüketici grubuna mal ve hizmetin sunulmasıdır.

Bu bölümde regülasyonların sektöre etkilerini ortaya koyabilmek amacıyla sektöre ilişkin; iç-dış hat yolcu sayıları, uçak sayıları, koltuk kapasitesi, uçuş merkezi-uçuş noktası, sektör cirosu, istihdam durumu, ulaşım türleri arası yolcu payları, havayolu şirketlerinin pazar payları, Türkiye'nin dünya ve Avrupa pazarındaki konumu gibi 2003-2017 yılları arası sayısal veriler tablolar ve şekiller yardımıyla incelenecektir.

Tablo 1: Türk Sivil Havayolu Taşımacılığı Yolcu Sayısı Değişimleri (2003-2017)

Yıl	İç Hat		Dış Hat		Toplam	
	Yolcu	Artış %	Yolcu	Artış %	Yolcu	Artış %
2003	9.147.439	-	25.296.216	-	34.443.655	-
2004	14.460.864	58	30.596.507	21	45.057.371	30,8
2005	20.529.469	41,9	35.042.957	14,5	56.119.472	24,5
2006	28.774.857	40,1	32.880.802	-9,3	62.271.876	10,9
2007	31.949.341	11	38.347.191	16,6	70.715.263	13,5
2008	35.832.776	12	43.605.513	13,7	79.887.380	12,9
2009	41.226.959	15	44.281.549	1,5	86.001.343	7,6
2010	50.575.426	22,6	52.224.966	17,9	103.536.513	20,3
2011	58.258.324	15	59.362.145	13,6	118.292.000	14,2
2012	64.721.316	11	65.630.304	10,5	131.029.516	10,7
2013	76.148.526	17,6	73.281.895	11,6	149.995.868	14,4
2014	85.416.166	12,1	80.304.068	9,5	166.181.339	10,8
2015	97.041.210	6,5	84.033.321	4,6	181.437.004	9,1
2016	102.499.358	5,6	71.244.179	-8,4	173.753.537	-9,5
2017	109.511.390	6,8	83.533.953	17,2	193.045.343	11,1
Ortalama	54.567.702	-	54.337.378	-	108.905.080	-

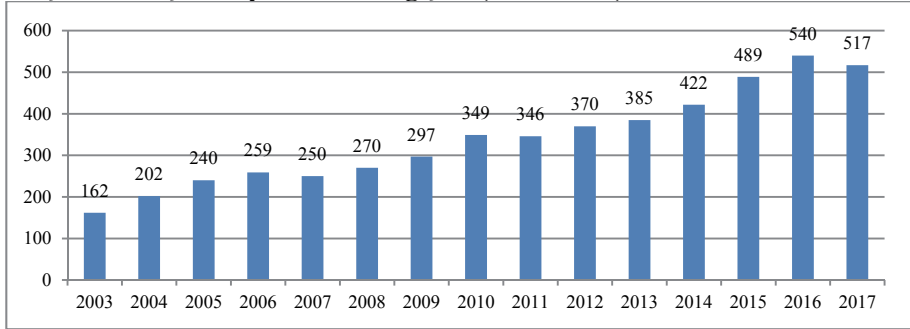
Kaynak: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, 2016:27-29; Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, 2017:29 ve Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü resmi internet adresinden¹³ yararlanarak tarafımızca hazırlanmıştır.

Tablo 1’de görüldüğü gibi 2003 yılından 2004 yılına iç hatları kullanan yolcu sayısı %58 artış göstermiştir. Aynı dönemde yurt dışına seyahat eden yolcuların %21 artış göstermesiyle toplam yolcu sayısı bir önceki yıla göre %30,8 artış göstermiştir. 2003 yılından 2017 yılına kadar iç hatları kullanan yolcu sayısı yaklaşık 10 katını aşarak 109 milyonu, dış hatları kullanan yolcu sayısı 3 katını aşarak 83 milyonu ve toplam yolcu sayısı 5 katını aşarak 193 milyonu aşmıştır. Ayrıca Tablo 1’in son satırında verilen aritmetik ortalamalar incelendiğinde, iç ve dış hatlarda seyahat eden yolcu

¹³<http://www.dhmi.gov.tr/istatistik.aspx>

ortalamasının yaklaşık 54 milyon olduğu ve az bir farkla da olsa iç hatlar yolcu ortalamasının daha fazla olduğu görülmektedir. Burada dikkat çeken nokta 2003 yılında iç hatları kullanan yolcu sayısı yaklaşık 9 milyon iken dış hatlarda bu sayı 25 milyondur. Bu verilerden anlaşılabileceği üzere 2003 yılında iç hatlar için özel havayolu firmalarına getirilen serbestlik iç hatları kullanan yolcu sayısında ciddi bir artış sağlamış ve başlangıçta iç hatlarda çok düşük olan ortalama yolcu sayısı 2017 yılsonunda dış hatları kullanan yolcu ortalamasını çok az bir farkla da olsa geçmiştir. Toplam yolcu sayısı bazında ise 2003 yılından 2017 yılsonuna kadar her yıla ortalama 108 milyon yolcu düşmektedir.

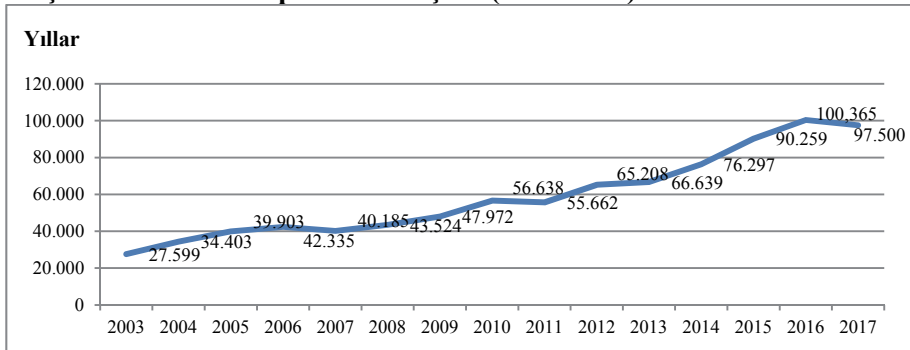
Şekil 1: Uçak Sayısındaki Değişim (2003-2017)



Kaynak: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, 2018:32.

Şekil 1’de görüldüğü gibi, sektöre hizmet veren uçak sayısı 2003 yılında 162 iken 2017 yılında 517’ye ulaşmıştır. Bu uçakların 491’i yolcu uçağı iken 26’sı kargo uçağıdır. Son 15 yılın ortalaması alındığında her yıla yaklaşık 339 adet uçak düşmektedir. Ayrıca uçak sayısında geçtiğimiz 15 yıllık süreçte üç kattan fazla artış gerçekleşmiştir.

Şekil 2: Koltuk Kapasitesi Gelişimi (2003-2017)

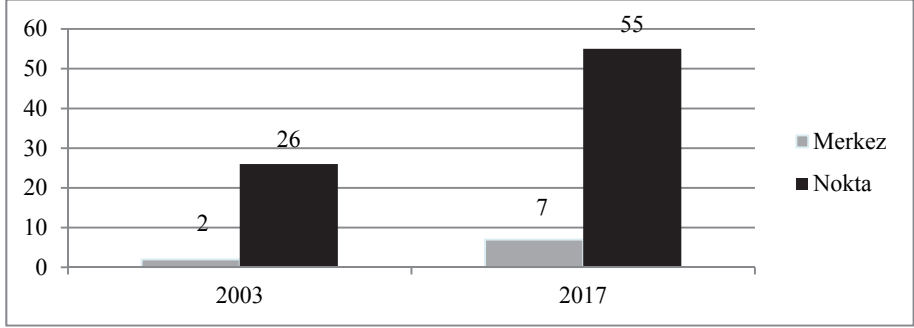


Kaynak: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, 2018:32.

Şekil 2’de görüldüğü gibi, iç hatlar serbestleşmesinin gerçekleştiği 2003 yılında 27.599 olan koltuk kapasitesi uçak sayısındaki artışa paralel olarak

2017 yılında 97.500'e ulaşmıştır. Koltuk kapasitesi 15 yıllık süreçte yaklaşık 4 kat artış göstermiştir. 2003 yılından 2010 yılının sonuna kadar 2 kat kapasite artışıyla koltuk sayısı 56 binlere ulaşmıştır. İç hatlar serbestleşmesinin rekabeti artırmasıyla koltuk kapasitesi 2017 yılında 100 binlere yaklaşmıştır.

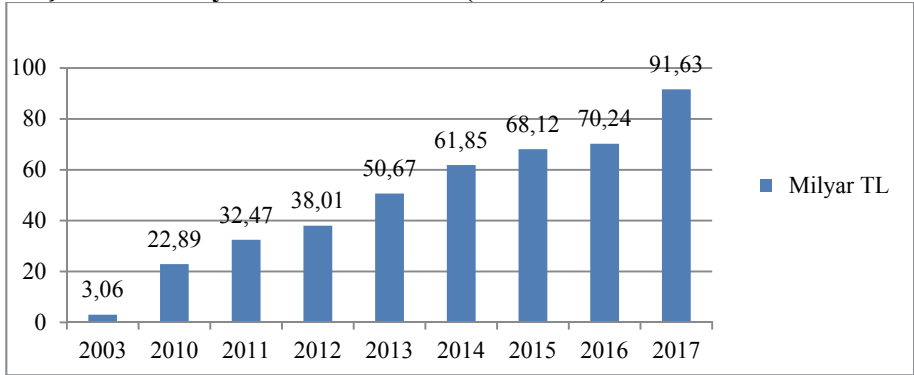
Şekil 3: Uçuş Merkezi-Uçuş Noktası İstatistikleri (2003-2017)



Kaynak: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, 2018:52.

Şekil 3’de görüldüğü gibi özel havayolu şirketlerinin iç hat uçuşlarının serbestleşmesiyle 2003 yılında 2 merkezden 26 noktaya uçuş gerçekleştirilirken 2017 yılında 7 merkezden 55 noktaya uçuş gerçekleştirilir hale gelmiştir. Dış hatlarda ise 2003 yılında 60 noktaya uçuş gerçekleştirilmekte iken 2017 yılı itibarıyla yaklaşık 119 ülkede 296 noktaya uçuş gerçekleştirilmektedir (Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, 2018:48-52).

Şekil 4: Havayolu Sektör Ciro (2003-2017)

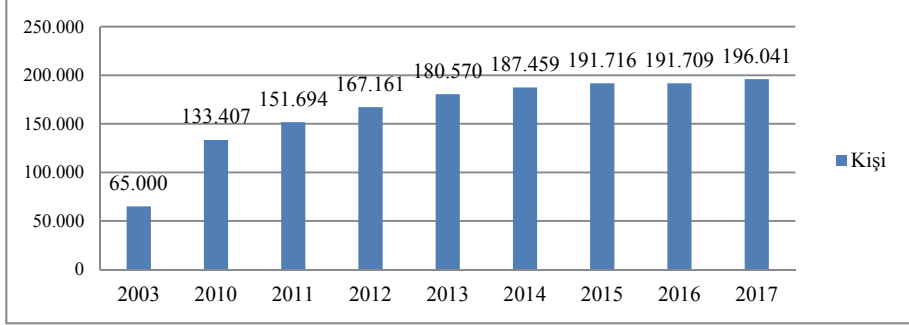


Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2018:51.

Şekil 4’de görüldüğü gibi 2004-2009 yılları arasında istatistik çalışması yapılmadığından veri elde edilemeyen sektörün ciro, 2010 yılına kadar yaklaşık 7 kat büyüerek 3,06 milyar TL’den 22,89 milyar TL’ye ulaşmıştır. Sektörün regülasyonlardan olumlu etkilenmesi ve büyümesiyle ciro 2017 yılında 91,63 milyar TL’ye ulaşmıştır. Düzenli istatistikî verilerin sağlandığı

son 8 yıllık verilere göre, sektörün yıllık ortalama cirosu 54 milyar TL'dir.

Şekil 5: Havayolu Sektörü İstihdamında Gelişim (2003-2017)



Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2018:52.

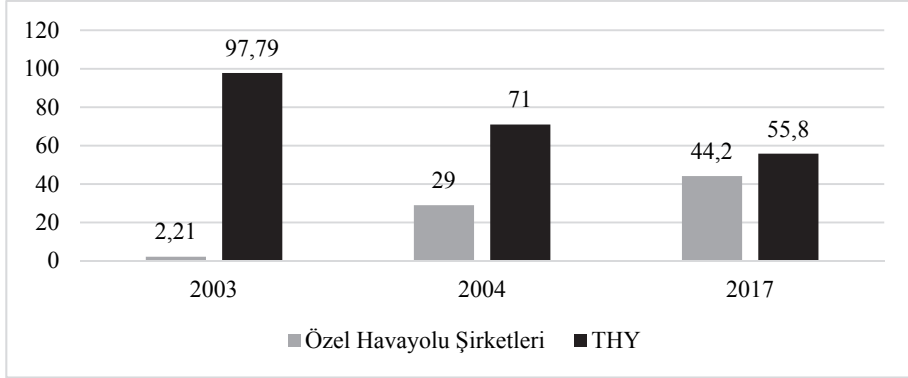
Şekil 5’de görüldüğü gibi 2004-2009 yılları arasında istatistik çalışması yapılmadığından veri elde edilemeyen sektörde istihdam edilen kişi sayısı 2003 yılında 65.000 kişi iken 2010 yılına kadar 2 kattan fazla artış göstererek 133.407’ye ulaşmıştır. Düzenli istatistiki verilerin sağlandığı son 8 yıllık verilere göre ise, sektörde istihdam edilen 133.407 kişi %46,9 artışla 196.041’e ulaşmıştır. 2003 yılından 2017 yılına kadar geçen 15 yıllık süreçte ise istihdam %200,1 artmıştır. Bu artış sektörün büyümeye devam ettiğini göstermektedir. Ayrıca Şekil 2’de görülen 97.500 adet koltuk sayısı dikkate alındığında 196.041 çalışanı ile havacılık sektörünün, koltuk başına ortalama iki kişiye iş imkânı sağladığını göstermektedir.

Tablo 2: Türkiye’de Ulaşım Türleri Arasında Taşınan Yolcu Payları (%) (2003-2017)

	2003	2004	2010	2013	2014	2015	2016	2017
Karayolu	95	95,8	91,8	90,3	89,8	89,2	89,2	88,9
Havayolu	2	1,7	5,4	7,9	8,5	9,1	9,1	9,6
Demiryolu	3	2,8	2,2	1,3	1,1	1,1	1,1	1
Denizyolu	Veri Yok	Veri Yok	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,5

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının “Ulaşan ve Erişen Türkiye” adıyla yayınlanan yıllık raporlarından yararlanarak tarafımızca derlenmiştir.

Tablo 2’de görüldüğü üzere Türkiye’de ulaşım türleri arasında havayolu taşımacılığının payı özel havayolu işletmelerinin iç hatlarda uçuşuna getirilen serbestleşmenin ilk yılında %2 iken 2010 yılında %5,4’e ulaşmıştır. Yıllar itibarıyla havayolu taşımacılığının güçlenmesiyle havayolu sektörünün payı 2017 yılında %9,6’ya ulaşmıştır.

Şekil 6: Türk Havayolu Şirketlerinin İç Hat Pazar Payları (%) (2003-2017)

Kaynak: Gerede ve Orhan, 2015:195; Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, 2018:128.

Türk havayolu taşıyıcılarının 2003, 2004 ve 2017 yılı iç hat yolcu trafiğindeki pazar paylarının görüldüğü Şekil 6'ya göre, 2003 yılında özel havayolu işletmeleri -THY karşısında- pazar payının yalnızca %2,21'ine sahiptir. Bu oran iç hatlar serbestleşmesinin rekabeti artırması sonucu 2004 yılında %29'a ve 2017 yılında %44,2'ye yükselerek iç hatlar serbestleşmesinin gerçekleştiği 2003 yılından 2017 yılına kadar geçen süreçte %41,99 artış göstermiştir. THY'nin 2003 yılında %97,79 olan pazar payı sektörün rekabete açılmasıyla 2004 yılında %71'e ve 2017 yılında %55,8'e düşmüştür.

Tablo 3: Türk Havayolu Şirketlerinin Yolcu Taşımacılığında İç Hat-Dış Hat Yolcu Payları (2017)

Havayolu Şirketi	İç Hat Payı (%)	Havayolu Şirketi	Dış Hat Payı (%)
Türk Hava Yolları A.O.	55,8	Türk Hava Yolları A.O.	64,3
Pegasus Hava Taşımacılık A.Ş.	30,9	Pegasus Hava Taşımacılık A.Ş.	16,8
Güneş Ekspres Havacılık A.Ş.	5,1	Güneş Ekspres Havacılık A.Ş.	7,4
Onur Air Taşımacılık A.Ş.	4,4	Atlasjet Havacılık A.Ş.	5,2
Atlasjet Havacılık A.Ş.	3,4	Turistik Hava Taşımacılık A.Ş.	2,2
Borajet Havacılık Taşımacılık Uçak Bakım Onarım Tic. A.Ş.	0,3	Onur Air Taşımacılık A.Ş.	2,1
Diğer (Freebird, Tailwind, Turistik)	0,1	Diğer (Freebird, Tailwind, Borajet)	2

Kaynak: Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, 2018:128.

Tablo 3’de görüldüğü gibi Türk havayolu taşıyıcılarının 2017 yılı iç hat yolcu trafiğindeki paylarından Türk Hava Yolları %55,8; Pegasus Hava Taşımacılığı %30,9; Güneş Ekspres Havacılık %5,1; Onur Hava Taşımacılık %4,4; Atlasjet %3,4; Borajet %0,3 ve diğer 3 havayolu şirketinin %0,1 oranında pazar payı elde ettikleri görülmektedir. Dış hat yolcu trafiğinden ise Türk Hava Yolları %64,3, Pegasus Hava Taşımacılığı %16,8, Güneş Ekspres Havacılık %7,4, Atlasjet %5,2, Turistik Hava Taşımacılık %2,2, Onur Hava Taşımacılık %2,1 ve diğer havayolu şirketlerinin %2 oranında pazar payı elde ettikleri görülmektedir.

Tablo 3’de görüldüğü üzere THY iç hatlarda %55,8; dış hatlarda %64,3 pazar payı ile Türk sivil havayolu taşımacılığının bayrak taşıyıcı firması konumundadır. Bunun yanında hem iç hat hem de dış hat seferleriyle filosunu genişletmeye, gençleştirmeye ve her geçen gün gücüne güç katmaya devam eden THY, Avrupa’nın en genç ve modern filosuna sahip olma hedefine doğru hızla ilerlemektedir. 2017 yılsonu itibarıyla Türk Hava Yollarının ortalama filo yaşı 7,7’ye inmiştir.¹⁴

THY’yi iç hatlarda %30,9; dış hatlarda %16,8’lik pazar payı ile Pegasus Hava Taşımacılığı takip etmektedir. Bu iki güçlü firma hem iç hem de dış hat pazar payının %80’den fazlasını elinde bulundurarak sektöre yön vermektedir.

Tablo 4: Türkiye’nin Havayolu Yolcu Trafiği Bazında Avrupa’daki Yeri (2003-2017)

Ülkeler	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
İngiltere	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Almanya	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
İspanya	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	4	5	4	3	3
Türkiye	7	6	6	6	6	6	6	6	6	6	5	3	3	5	4
Fransa	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	3	4	5	4	5
İtalya	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	6	6	6	6	6
Rusya	8	8	9	9	8	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7
Hollanda	6	7	7	7	7	9	8	8	8	8	8	8	8	8	8
Yunanistan	-	9	8	8	10	8	10	10	10	12	-	19	-	10	9
Norveç	9	10	10	10	9	10	9	9	9	9	9	9	9	9	10

Kaynak: Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, 2018:135.

Tablo 4’de görüldüğü gibi Türkiye Avrupa havalimanları toplam yolcu trafiği sıralamasında 2003 yılında ilk 10 Avrupa ülkesi arasında 7’nci sırada yer almakta iken 2015 yılında 3’üncü sıraya, 2017 yılında ise İspanya’nın ardından 4’üncü sıraya yerleşmiştir.

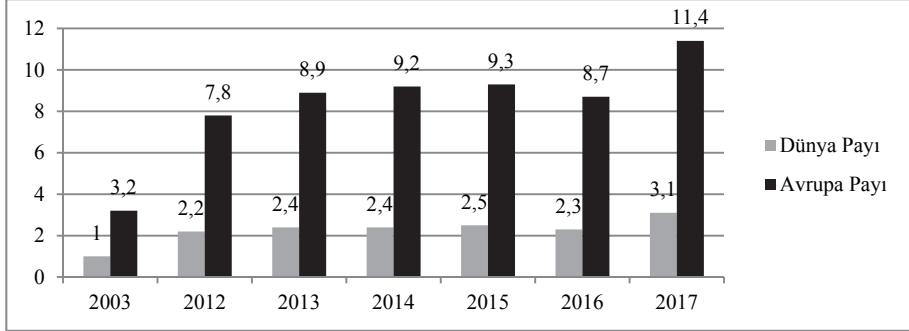
¹⁴<https://www.airlinehaber.com/thy-2018-yilini-kac-ucakla-kapatacak/> (Erişim Tarihi: 16.02.2019)

Tablo 5: Türkiye'nin Havayolu Yolcu Trafikçi Bazında Dünyadaki Yeri (2003-2017)

Ülkeler	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
ABD	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Çin	8	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
İngiltere	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	3
Hindistan	15	14	13	12	11	12	11	11	8	8	10	7	7	5	4
Japonya	3	4	4	4	4	4	5	5	6	6	6	3	3	3	5
Almanya	5	6	5	5	5	5	4	4	4	4	4	6	5	7	6
İspanya	4	5	6	6	6	6	6	7	7	7	9	11	9	6	7
Brezilya	9	10	9	9	9	10	8	6	5	5	5	5	6	8	8
Türkiye	18	16	16	15	16	14	13	13	12	12	11	9	8	11	9
Fransa	6	7	7	7	7	7	7	9	9	9	8	10	11	10	10

Kaynak: Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, 2018:135.

Dünya havalimanları toplam yolcu trafiğinin ilk on basamağının yer aldığı Tablo 5’de görüldüğü gibi Türkiye 2003 yılında dünyada 18’inci sırada yer alırken 2017 yılında Brezilya’nın ardından 9’uncu sıraya yerleşmiştir.

Şekil 7: Türkiye'nin Havayolu Yolcu Sayısında Dünyada ve Avrupa'daki Payları (%) (2003-2017)

Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2017:327; Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2018:366.

Şekil 7’de görüldüğü gibi Türkiye’nin yolcu sayısında dünyadaki payı 2003 yılında %1 iken 2017 yılında %3,1 olmuş; Avrupa’da 2003 yılında %3,2 olan payı, 2017 yılında %11,4’e ulaşmıştır. Türkiye’nin dünya ve Avrupa havayolu yolculuklarındaki payının giderek yükseldiği görülmektedir.

Sonuç

Regülasyon iktisadi verimlilik, adalet, sağlık ve güvenlik açısından özel teşebbüsün ekonomik faaliyetlerinin devlet tarafından denetimi ve kontrolüdür. Regülasyonlar piyasalarda üretimin ve dağıtımın etkin, ekonomik, adil ve istikrarlı olmasını sağlamak gibi sektörel düzenlemeleri

amaçlamaktadır. Sivil havayolu taşımacılığı da regüle edilmesi gereken sektörlerden birisidir. Türk sivil havayolu taşımacılığı ile ilgili regülasyonların sonuçlarının incelendiği bu çalışmada, 1983 yılında çıkarılan 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanunu ve 2003 yılında özel havayolu işletmelerine iç hatlarda uçuş izni verilmesi en önemli regülasyonlar olarak kabul edilmektedir.

1983 ve 2003 yıllarında gerçekleştirilen regülasyonlar ile Türk sivil havacılık sektörü rekabete açılmış ve sektörün hizmet kalitesini artırıcı regülasyonlar gerçekleştirilmiştir. Regülasyonların sektörü olumlu yönde etkilediği sayısal verilerde de açıkça görülmektedir. Türkiye’de 2003 yılından 2017 yılı sonuna kadar; toplam yolcu sayısı 34,4 milyondan 193 milyona, ulaşım türleri arasında havayolunun payı %2’den %9,6’ya yükselmiştir. 2003 yılında özel havayolu işletmelerinin pazar payı sadece %2,21 iken 2017 yılında %44,2’ye yükselerek iç hatlar serbestleşmesinin gerçekleştiği 2003 yılından 2017 yılına kadar geçen süreçte %41,99 artış göstermiştir. Bu durumda bahsi geçen iki önemli regülasyonun, iç hatlar yolcu taşımacılığında etkili sonuçlar ortaya çıkardığını göstermektedir. Ayrıca 2003 yılından 2017 yılı sonuna kadar; uçak sayısı 162’den 517’ye, sektör cirosu 3,06 milyar liradan 91,63 milyar liraya ulaşmıştır. Avrupa’da ise 2003 yılında %3,2 olan payının 2017 yılında %11,4’e ulaşması regülasyonların sektöre olumlu etkisinin bir başka göstergesidir.

Sektörün regüle edilmesiyle ulaşım ağı genişlemiş, hizmet kalitesi, rekabet, küresel yeniliklere uyum artırılmış ve Türkiye’nin sektördeki saygınlığı uluslararası kabul görür hale gelmiştir. Geline nokta Türk sivil havayolu taşımacılığının göstermiş olduğu başarı, yolcularına diğer ulaşım seçenekleri karşısında iyi bir ikame sağlamıştır. Sektörde gerçekleştirilen regülasyonların başarılı sonuçlar ortaya çıkarması tüm iktisadi kurum ve kuruluşlar için pozitif dışsalılık anlamına gelmektedir. Sonuç olarak bulgular, 2003 yılından 2017 yılına kadar özel havayolu şirketlerinin pazar payının arttığını göstermektedir. Türkiye havayolu taşımacılığı sektöründe dünyada ve Avrupa’da üst sıralara çıkmıştır. Gerçekleştirilen regülasyonların sonucunda sektörün son 15 yılda önemli bir gelişme gösterdiği ve bu gelişimin devam etme eğiliminde olduğu görülmektedir.

Kaynakça

- Akça, H. (2007), *Regülasyon Ekonomisi*, Adana: Nobel Kitabevi.
- Bakırcı, M. (2012), Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye’de Havayolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi ve Mevcut Yapısı, *Marmara Coğrafya Dergisi*, Sayı: 25, 340-377.
- Battal, Ü., Yılmaz, H. ve Ateş, S.S. (2006), “Türkiye’de İç Hatlarda Serbestleşme ve Geleceği”, Kayseri VI. Havacılık Sempozyumu, 12-14 Mayıs, Nevşehir.
- Borenstein, S. (1992), “The Evolution of US Airline Competition”, *Journal of Economic Perspectives*, 6(2), 45-73.

- Çelebi, A. (2008), *Türkiye'nin Tam Üyelik Sürecinde AB Sivil Havacılık Müktesebatına Uyum Düzeyi ve Türkiye-AB Sivil Havacılık Sorunları* (Yayınlanmamış YL Tezi), Ankara: Ufuk Üniversitesi.
- Çiçek, G. (2004), *Türkiye'de Sivil Havacılığın Yeniden Yapılanması: DHMİ Örnek Olayı* (Yayınlanmamış YL Tezi), Ankara: Atılım Üniversitesi.
- Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (2018), *2017 Faaliyet Raporu*, Ankara.
- Devlet Planlama Teşkilatı (2001), “Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu Hava Yolu Ulaştırması Alt Komisyonu Raporu”, Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, Ankara.
- Ekdi, B., Öztürk, E.E., Ünlü, H.H., Ünlüsoy, K. ve Çınaroğlu, S. (2000), “Rekabet Kuralları ile Uyumlu Olmayan Mevzuat Listesi (I)”, *Rekabet Dergisi*, (9), 49-76.
- Gerede, E. (2006), “Sivil Havacılık Faaliyetlerin Sınıflandırılması ve Türkiye’de Hava Taşımacılığı Faaliyetlerinin Tanımlanmasına İlişkin Sorunlar”, *VI. Havacılık Sempozyumu*, Kayseri.
- Gerede, E. (2011), “Türkiye'deki Havayolu Taşımacılığına İlişkin Ekonomik Düzenlemelerin Havayolu İşletmelerine Etkisinin Değerlendirilmesi”, *Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 9(2), 505-537.
- Gerede, E. ve Orhan, G. (2015), *Havayolu Taşımacılığı ve Ekonomik Düzenlemeler Teori ve Türkiye Uygulaması*, Ankara: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Yayınları Art Ofset Matbaacılık Ltd. Şti.
- Gökırmak, H. (2014), “Türk Hava Yolları'nın Havacılık Sektöründeki Konumu”, *Siyaset, Ekonomi ve Yönetim Araştırmaları Dergisi*, 2(4), 1-29.
- Hassu, M. (2004), *Rekabet Hukuku ve Hava Taşımacılığı Sektörü*, Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezi, Ankara.
- Joskow, P.L. ve Rose, L.R. (1989), “The Effects of Economic Regulation” *Handbook of Industrial Organization*. 2(25), 1449-1506.
- Karatay, E., Şahin, M., Yalçın, P. ve Kırtılığlu, Y. (2014), *Sivil Havacılık Sektörünün Ulusal Ve Uluslar Arası Düzeyde İncelenmesi*, Erzincan Üniversitesi, Üniversite Sanayi İşbirliği (USIMP).
- Korul, V. ve Küçükönel, H. (2003), “Türk Sivil Havacılık Sisteminin Yapısal Analizi”, *Ege Academic Review*, 3(1), 24-38.
- Levine, E.L. (2006), “Regulation, the Market, and Interest Group Cohesion: Why Airlines Were Not Regulated?”, *Law & Economics Research Paper Series*, Working Paper No:06-52.
- Marques, R.C. ve Brochado, A. (2008), “Airport regulation in Europa: Is there need for a European Observatory?”, https://ac.els-cdn.com/S0967070X08000097/1-s2.0-S0967070X08000097main.pdf?_tid=1185bd95cc304a5eb8d664271179bb48&acdnat=1528332849_45c7f6602b60974b060f163541d858a6 (Erişim Tarihi: 11.05.2018)
- Oğuz, F. (2011), *Devlet ve Piyasa: Regülasyon Ekonomisine Giriş*, Ankara: Seçkin Kitabevi.

- Oktal, H. ve Küçükönel, H. (2007), “Dünya’da Bölgesel Hava Taşımacılığı ve Türkiye’de Uygulanabilirliği”, *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 7(2), 383-394.
- Özenen, G.C. (2003), *Havaalanı Yatırımlarında Özelleştirme, Dünyadaki Uygulamalar ve Türkiye İçin Öneriler*, DPT Uzmanlık Tezi, Yayın No: 2666.
- Özsoy, G. (2010), *Türk Havayolu İşletmelerinin 2003 İç Hat Serbestleşmesine Verdikleri Stratejik Tepkiler* (Yayınlanmamış YL Tezi), Eskişehir: Anadolu Üniversitesi.
- Saldıraner, Y. (1992), Sivil Havacılık Faaliyetleri ve Türk Sivil Havacılık Otoritesi İçin Organizasyon Yapısı Önerisi. Eskişehir, Anadolu Üniversitesi SHMYO Yayınları, akt; Korul, V. ve Küçükönel, H. (2003), “Türk Sivil Havacılık Sisteminin Yapısal Analizi”, *Ege Akademik Bakış Dergisi*, 3(1), 24-38.
- Sarısoy, S. (2010), “Düzenleyici Devlet ve Regülasyon Uygulamalarının Etkinliği Üzerine Tartışmalar”, *Maliye Dergisi*, 159, 278-298.
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (2009), *2002’den 2008’e Sivil Havacılık, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Yayınları*, Ankara.
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (2016), *2015 Faaliyet Raporu*.
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (2017), *2016 Faaliyet Raporu*.
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (2018), *2017 Faaliyet Raporu*.
- Starkie, D. (2002), “Airport Regulation and Competition”, *Journal of Air Transport Management*, (8), 63-72.
- Taşkesen, G. (2006), *Türk Havacılık Tarihine Eleştirel Yaklaşım* (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Malatya: İnönü Üniversitesi.
- Tepe, B. ve Ardiyok, Ş. (2004), “Devlete Yeni Rol: Regülasyon”, *Amme İdaresi Dergisi*, 37(1), 105-130.
- Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (2014), *2013 Türkiye Sivil Havacılık Sektör Meclisi Raporu*, Ankara.
- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (2016), *Havacılık ve Uzay Teknolojileri - Ulaşan ve Erişen Türkiye 2015*.
- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (2017), *Havacılık ve Uzay Teknolojileri - Ulaşan ve Erişen Türkiye 2016*.
- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (2018), *2003-2017 İstatistiklerle Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme*, Ankara.
- Viscusi, W.K., Vernon, J.M. ve Harrington, J.E. (1992), *Economics of Regulation and Antitrust*. Lexington, Massachusetts, Toronto: D.C. Heath and Company.
- Yücel, T.F. (2015), *Cumhuriyet Türkiye’sinin Sanayileşme Öyküsü*, Ankara: İşkur Matbaacılık Kağ.San.ve Tic.Ltd.Şti.