

30351.

YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

HAVACILIK SEKTÖRÜNDE
REKABET KOŞULARI

İŞLETME YÖNETİMİ
YÜKSEK LİSANS BİTİRME TEZİ
HAZIRLAYAN : NİLGÜN YALDIZ
NO : 907710

TEZ DANIŞMANI : PROF.DR. İLKER BİRDAL

İSTANBUL, 1993

Ö N S Ö Z

Çalışmam sırasında, konu ile ilgili bilgilerinden ve yardımlarından faydalandığım danışman hocam Sayın Prof. Dr. İlker BİRDAL'a, tezin hazırlanmasında yardımcı olan diğer kişi ve kuruluşlara; ayrıca kaynak araştırmalarım sırasında bana yol gösteren değerli şefim Ahmet SARAL'a ve arkadaşım Nurullah DEMİR'e ve bana destek olan aileme teşekkür ederim.



İ Ç İ N D E K İ L E R

	<u>Sayfa No</u>
G İ R İ Ş	1
BİRİNCİ BÖLÜM	
HAVA ULAŞTIRMASI HAKKINDA GENEL BİLGİLER	4
A- Hava Ulaştırmasının Tanımı ve Özellikleri	4
B- Hava Ulaştırmasının Ulaştırma Sektörü İçindeki Yeri	5
1. Türkiye'de Ulaştırma Kesiminin Yapısı	5
1.1. Ulaştırma Altyapıları	6
1.2. Ulaştırma Sanayii	6
1.3. Hizmet Kesimi Olarak Ulaştırma	14
2. Türkiye'ye Giriş ve Çıkışların Ulaşım Türüne göre dağılımı	18
C- Havayolu Ulaştırmasının Tarihsel Gelişimi	21
1. Havayolu Ulaştırmasına Atılan İlk Adımlar.	21
1.1. Havadan Daha Hafif Olma İlkesi	21
1.2. Havadan Daha Ağır Olma İlkesi	22
2. Havayolu Ulaştırmasının Ekonomik Tarihçesi	23
3. Türk Sivil Havacılığının Tarihçesi ve Gelişimi	25
4. Özel Havayollarının Kuruluşu	27
D- Dünya'da ve Türkiye'de Hava Ulaştırmasının Durumu	30
1. Dünya'da Havacılık Sektörünün Durumu	30
2. Türk Sivil Havacılık Sektörünün Durumu	32
2.1. Hava Meydanlarımızın Genel Durumu ...	34
2.2. Türk Havayolu Ulaşımında Yolcu Trafiği	36
2.2.1. İç Hat Yolcu Trafiği	38
2.2.2. Dış Hat Yolcu Trafiği	43

2.3. Charter Taşımacılığı	47
2.3.1. Paket Turlar "Inclusive Tours, IT"	47
2.3.2. Charter Seferlerinin Ucuzluk Nedeni	48
2.3.3. Türkiye'de Charter Taşımacılığının Durumu	49

İKİNCİ BÖLÜM

HAVA ULAŞTIRMASINDA PAZAR KOŞULLARININ ANALİZİ....	50
A- Sunulan Hizmet Çeşitlerinin Tanımı ve Özellikleri	50
B- Talebi Etkileyen Faktörler	50
1. Fiyat	52
2. Kişisel Gelir	53
3. Emniyet "Güvenilirlik"	54
4. Hız	54
5. Konfor	55
6. İntizam "Düzenlilik"	56
7. Zamanında Taşıma	56
C- Ücret Oluşumu	57
1. Verilen hizmete göre ürün çeşitlendirilmesi	60
1.1. Business Class Uygulaması	61
2. Türk Hava Yolları A.O.'da uygulanan yolcu programları	62
2.1. Business Class	63
2.2. Frequent Flyer (Özel Yolcu Programı)..	64
2.3. Company Club (Çok Uçuşlu Şirketler)..	64
2.4. Courtesy Card.....	65
D- Dağıtım Kanalları	66
1. Havayolu - Yolcu	66
2. Havayolu - Acenta - Yolcu	67

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

	<u>Sayfa No</u>
REKABET KOŞULLARININ THY AÇISINDAN ANALİZİ	69
A- Teknolojik Gelişmelerin Rekabete Etkisi	69
B- Organizasyonun Rekabete Etkisi	72
C- Özel Havacılık Şirketlerindeki Gelişmenin Rekabete Etkisi	73
D- Avrupa Topluluğundaki Gelişmenin Rekabet Üzerindeki Etkisi	77
1. Avrupa Topluluğunda Havayolu Taşımacılığı	78
2. A.T. Birinci Havacılık Paketi	78
3. A.T. İkinci Havacılık Paketi	79
4. A.T. Üçüncü Havacılık Paketi	81
S O N U Ç	84
KAYNAKLAR	91

T A B L O L A R

	<u>Sayfa No</u>
1- Kullanım Amaçlarına Göre motorlu Kara Taşıtları - 1992	7
2- Türk Deniz Ticaret Filosu Adet ve Tonaj itibariyle Dağılım	10
3- Türk Deniz Ticaret Filosu Adet ve Tonaj İtibariyle Dağılım Kamu Sektörü	11
4- Türk Deniz Ticaret Filosu Adet ve Tonaj İtibariyle Dağılım Özel Sektör	12
5- 1991 Yılı Trafik Kazaları	17
6- Türkiye'ye Gelen Yabancıların Milliyetlere ve Taşıt Araçlarına Göre Dağılımı, 1992..	19
7- Türkiye'den Çıkan Yabancıların Milliyetlere ve Taşıt Araçlarına Göre Dağılımı, 1991 .	20
8- Türk Havacılık İşletmelerinin Uçak ve Koltuk Durumu	29
9- 1991 Yılı Yolcu Trafiği	39
10- 1985-1991 Yılları İçhat Yolcu Trafiği ...	40
11- 1991 Yılı İçhat Trafik Dağılımı	41
12- 1987-1991 Dışhat Yolcu Trafiği	45
13- 1991 Yılı (Yolcunun Taşındığı Ticari Hava-yolu Şirketlerinin) Milliyetlere Göre Dışhat Yolcu Trafiği	45
14- 1991 Yılında Ülkemiz Havalimanlarına İniş-Kalkış Yapan Tarifersiz (Charter) Uçaklarının Ait Olduğu Şirketlerin Milliyetlerine Göre Dağılımı	50
15- Ürün Dizaynı	58
16- 1991 Yılında Türkiye'de Eski-Yeni Uçak Oranı	71
17- 1 Temmuz 1991 Yılı İtibariyle THY Filosu	71

G R A F İ K

1- 1990-1992 Pazar Payı Dağılımı - Dış Hat Yolcu Trafiği	46
--	----

G İ R İ Ő

Havacılık sektörü ile ilgili bir ön açıklama yapmadan önce ulaşım sektörü hakkında öz bilgi vermek yararlı olacaktır kanısındayım. Ulaştırma ilk çağlarda atlı arabalarla veya kayıklarla olurdu. Ulaşım araçları geliştikçe insanlar ulaşım ihtiyacını daha rahat gidermişler, dünyanın her yanına kolaylıkla ulaşma imkânını elde etmişlerdir.

Genel anlamıyla ulaştırma, insan ve eşyanın bir yerden bir yere hareket etmesidir. Bu hareketin iktisadi amacı, mümkün olan en kısa zamanda ve en az maliyetle yerine getirilmesidir (1).

Ulaştırma sektörü sayesinde malların mekân faydası artmış, üretilen mallar tüketim noktalarına ulaştırılabilmiştir. Böylece üretim artmış, ekonomik gelişme hızlanmıştır. Ekonomi ile ulaştırma hem birbirlerini tamamlayıcı hem de birbirini teşvik edici durumdadır.

Ulaştırma turizm sektörünün gelişmesine de katkıda bulunmuştur. Ulaştırma ile turizm birbirinden ayrılmaz bir ikilidir. İnsanlar gezme, görme merakını ulaştırma sayesinde gidermişlerdir. Modern ulaştırma araçları sayesinde toplumlar kaynaşmış, kültür, din, dil, ırk ayrımı konusunda yumuşama sağlanmış, böylece ulaştırma sektörü dünya barışına katkıda bulunmuş ve küreselleşme sürecini başlatmıştır.

(1) Süleyman BARDA, Ulaştırma Ekonomisi Dersleri, Mentef Kitabevi, İstanbul, 1982, s.5

Teknoloji ilerledikçe herşey daha çabuk değişime uğramakta ve insanlar zamanla yarışmaktadır.

Havayolu ulaştırması, ulaştırmanın bir alt dalıdır. Tarihsel bir süreç içinde bakıldığında, en yeni fakat en modern ulaştırma alt sektörüdür. Özellikle kitle turizminin vazgeçilmez bir ulaşım türüdür.

Paket turlarla daha ucuza yolcu taşımaya başlayan havayolları turistler için çok cazip bir ulaşım türü olmuştur. Zamanı sonderece kıymetli olan bir turist, hemen tatiline başlayabilmek için tatilini geçireceği yere en kısa zamanda ulaşmak ister. Bu nedenle de mesafe uzakça havayolu ulaşımı tercih edilir.

Ulaştırma türü seçiminde, fiyat, kişisel gelir, hız, konfor, güvenilirlik, emniyet, intizam, zamanında taşıma, turizm pazarlarına olan uzaklık, ülkelerin coğrafik özellikleri etkili olmaktadır.

Dünya turizmine ençok katkısı olan sanayileşmiş, gelir düzeyi yüksek olan OECD üyesi ülkelerdir. Bu ülkelerden 1991 yılında Türkiye'ye 1.979.995 yabancı gelmiş, bunların %73'ü havayolunu, %11'i karayolunu, %1'i demiryolunu, %15'i denizyolunu tercih etmiştir.

Turistlerin yanısıra yurt dışında çalışan işçilerimizin de tatillerinin kısalığı, karayollarında ki kazaların çokluğu ve Balkanlardaki siyasi istikrarsızlık nedeniyle havayolunu tercih etmektedirler.

Ayrıca işadamları da havayolu ulaşımında önemli bir yolcu potansiyeli oluşturmaktadır. Sık sık yurt dışına giden, konferanslara, fuarlara katılan, çok uluslu şirketlerin yöneticisi olan işadamları zamanla yarışmakta

ve daha hızlı ve konforlu olan havayolunu tercih etmektedir.

Türkiye'deki iç hat ve dış hat yolcu trafiği 1991 yılında 11.019.464 kişidir. Bunun 4.009.724'ü iç hat yolcusu, 7.009.740'ı ise dış hat yolcusudur.

1979 yılında ABD'de başlatılan kuralsızlaşma ile havacılık sektöründe serbest piyasa koşulları hüküm sürmeye başlamıştır (2). IATA'nın (Uluslararası Hava Taşıma Örgütü) koyduğu kurallar geçerliliğini yitirmiş her alanda rekabet başlamıştır. Havayolları ücretlerini düşürmüş, hizmetlerini arttırmış, ufak havayolları rekabete ayak uyduramayıp aradan çekilmişlerdir. Büyük havayolları dahi zorlanıp, çeşitli havayolları ayakta durabilmek için birleşmektedirler (3).

Rekabetin yoğun olduğu böyle bir ortamda THY'i ve Türkiye'deki 12 özel havayolunu da büyük problemler beklemektedir.

Tezimiz de, kuralsızlaşma süreci sonucu havacılık sektöründe başlayan rekabetin koşulları analiz edilmektedir. Üç bölümden oluşan tezin 1. bölümünde hava ulaştırması hakkında genel bilgi verilmekte, 2. bölümde hava ulaştırmasında pazar koşulları analiz edilmekte ve 3. bölümde ise rekabet koşulları açısından T.H.Y.'nin analizi yapılmaktadır. 1 ve 2 nci bölümlerin Türkiye örnekli teorik bilgiler ihtiva etmesine karşılık 3. bölüm uygulamaya yöneliktir.

(2) Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Bülteni, Sayı 5, Ocak-Şubat-Mart 1991, s.24

(3) Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Bülteni, Sayı 11 Temmuz-Ağustos-Eylül 1992, s.42-47

BÖLÜM - 1

I. HAVA ULAŞTIRMASI HAKKINDA GENEL BİLGİLER

A- HAVA ULAŞTIRMASININ TANIMI VE ÖZELLİKLERİ

20 nci yüzyılla hayatımıza giren havacılık, çağımızın en hızlı ilerliyen sektörü haline gelmiştir.

17 Aralık 1903 tarihinde Wright kardeşlerin ilk motorlu uçağı uçurmalarıyla havacılık sektörünün ilk ve en büyük adımı atılmış oldu. 1 nci dünya savaşı sırasında askeri amaçla kullanılan ve geliştirilen uçaklar bugün jet sayfasını açmış ve toplu ulaşımın vazgeçilmez bir parçası haline gelmiştir. Bu gelişme, yolcuya sağladığı büyük zaman tasarrufu ile en yüksek seviyesine ulaşmış bulunuyor.

1944 tarihli "Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması" nın Başlangıç Bölümünde: "Dünya Devletleri ve Milletleri arasında dostluk ve anlayış yaratmak, milletler arası işbirliğini teşvik etmek" ifademelir yer almakta olup, sivil havacılığın özellikle de taşıma faaliyetlerinin; ülkelerin dostluğunu geliştirme de, yakınlaşmada ve işbirliği kurulmasındaki önemi dile getirmektedir (1).

Türkiye ile hava ulaştırma bağlantısı olan diğer ülkeler arasında yapılmış bulunan ikili hava ulaştırma anlaşmalarının giriş bölümlerinin hemen hemen tamamında, "Her iki ülke toplumlarının yakınlaşmasını sağlamak, kültür alış-verişinde bulunmalarına imkân tanımak, karşılıklı sosyal ve ticari faaliyetleri geliştirmek" gibi ifadeler yer almaktadır (2).

(1) Yıldırım SALDIRANER, Sivil Havacılık Faaliyetleri ve Türk Sivil Havacılık Otoritesi için Organizasyon Yapısı Önerisi, Eskişehir Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Meslek Yüksek Okulu Yayınları No:4, 1992, s.16

(2) Yıldırım SALDIRANER, Age, s.16

Bugün için uluslararası ilişkilerde, ilk dostluk belirtisi karşılıklı olarak çok sıkı ulaşım olanaklarının geliştirilmesi olarak gözlenmektedir. Kolay, rahat ve hızlı ulaşım olanağı turizm faaliyetlerinin gelişmesine ilave olarak, ticari faaliyetlerin gelişimi için de olanak yaratmaktadır.

Anında görüşebilmek ve haber ulaştırabilmek ne kadar önemli ise, insan olarak en kısa sürede ulaşabilmek, herhangi bir yükü gönderebilmek veya alabilmekte o kadar belkide daha fazla önemlidir.

Dünya sivil havacılığının gelişimine bakıldığında en büyük gelişmelerin okyanusların geçilmesi; daha uzun mesafelere ulaşılması, daha fazla sürat temini gibi hususlar olduğu görülmektedir.

Hava ulaşımı; ülkelerin yakınlaşması, ülkeler arası sosyal, kültürel ve ticari amaçlı faaliyetlerin artmasında büyük bir katkı sağlamaktadır (3).

B- HAVA ULAŞTIRMASININ ULAŞTIRMA SEKTÖRÜ İÇİNDEKİ YERİ

1. Türkiye'de Ulaştırma Kesiminin Yapısı :

Türkiye'de ulaştırma kesiminin yapısını üç açıdan ele alacağız.

İlk olarak ulaştırma kesiminde alt yapılar büyük önem taşımaktadır. Dolayısıyla ülkemizde ulaştırma kesiminin yapısını ele alırken alt yapılarının yapımı üzerinde durmak gerekir.

(3) Yıldırım SALDIRANER, A.g.e., s.17

Ulaştırma kesiminin gelişmesinde önemli bir faktörde ulaştırma sanayii olmaktadır. Ulaştırma sanayiinde:

- 1) Karayolu taşıtları imalat sanayii
- 2) Demiryolu taşıtları imalat sanayii
- 3) Gemi inşa sanayii
- 4) Uçak imalat sanayii

Alt başlıkları altında toplıyabiliriz.

Diğer bir noktada hizmet kesimi olarak ulaştırma faaliyetleri olmaktadır. Bunu da: Kara-Deniz ve Hava Ulaşımı alt başlıkları altında inceleyebiliriz.

1.1. Ulaştırma Altyapıları

Ülkemizde ulaştırma altyapımı genel olarak Devlet tarafından üstlenilmiştir. Yine Devlet tarafından yapılan bu alt yapılar, bazı istisnalar dışında Devlet kuruluşları eliyle işletilmektedir.

Demiryolları, Limanlar ve Hava meydanları ve bunları tamamlayan diğer ulaştırma alt yapıları Ulaştırma Bakanlığına bağlı Demiryolları, Limanlar ve Hava meydanları inşaatı Genel Müdürlüğü (DLHİ) kısmende işletmeciler kuruluşları tarafından inşa edilmektedir (4).

1.2. Ulaştırma Sanayii

Ulaştırma sanayiinde karma bir yapı görülmektedir. Karayolu yolcu taşımacılığında kullanılan araçların üretiminin özel sektör elinde oluşu nedeniyle meydana gelen

(4) Veysel ATASOY, Türkiye'de Ulaştırma Problemleri ve Bunların Finansman Yöntemleri, Yayınlanmamış Rapor, s.25

bir takım kolaylıklarda yolcu taşıma araç parkının nicelik olarak devamlı şekilde genişlemesine imkân sağlamış ve dolayısıyla bu sistemin büyümesine ve gelişmesine yardımcı olmuştur. Karayolu yolcu taşımacılığı bugün tamamen kendi öz kaynakları ile beslenen ve güçlenen bir sektör olarak Devletin destek, düzenleme ve denetiminden yoksun olarak adeta çok önemli bir kamu hizmetini üstlenmiş bulunmaktadır.

Sektörün modernize olma gayretleri büyük sorunlarla karşı karşıya olmasına rağmen kesintisiz olarak devam etmektedir. Araç parkı her yıl son model otobüslerle takviye edilmekte, en fazla 4-5 yaşında araçlar park dışına çıkarılmaktadır.

Karayolu yolcu taşımacılığı sektörü: Üstlenmiş olduğu hizmetleri (Yolcu taşıma hizmeti yanında uluslararası yolcu taşımacılığı, Kargo hizmetleri, yurt çapında Asker sevkiyatı) mümkün olan en iyi şartlarda yerine getirebilmek

TABLO- 1 Kullanım Amaçlarına Göre Motorlu Kara Taşıtları
1991 (*)

KULLANIM AMACI	OTOMOBİL	MİNİBÜS	OTOBÜS	MOTO-SİKLET	KAM-YONET	KAMYON
ÖZEL	1667035	35554	4909	584455	127508	37013
TİCARİ	155284	84175	49580	1165	120844	214415
RESMİ	36638	11714	4933	4080	27101	15675
BELEDİYE	5387	2189	9551	788	5438	6306
TOPLAM	1864344	133632	68973	590488	280891	273409

(*) Kaynak : D.İ.E., 1991 Ulaştırma İstatistikleri Özeti, s.3

için yaklaşık 20 Trilyon liralık hareketli vasıta yatırımı (Otobüs-Minübüs) ve yine yaklaşık 5 Trilyon liralık sabit yatırım (otogar, terminal, bakım ve onarım tesisleri) olmak üzere toplam olarak 25 Trilyon liralık yatırım yapmış bulunmaktadır (5).

TABLO- 1'de 1991 yılı kullanım amaçlarına göre motorlu kara taşıtları yer almaktadır.

Ülkemizde karayolu taşıtlarının üretiminin tamamı özel sektör tarafından yapılmasına karşın, ülkemizde üretilen demiryolu taşıtları tamamen devlet tarafından üstlenilmiştir.

1992 yılında demiryolu ulaştırması sektörüne tanınan 1,2 Trilyon liralık yatırım imkanını %27.48 ini yol yatırımları, %28.72 sini çeken-çekilen araçlarla ilgili yatırımlar, %31.29 unu elektrifikasyon ve sinyalizasyon tesisleri gibi modernizasyon yatırımları, %12.51 ini de sektör içerisinde yer alan diğer yatırımlar oluşturmaktadır.

T.C.D.D. yılda 800-1000 km. yol yenilemesini gerçekleştirebilecek kapasitede güçlü bir makina parkına sahip olmakla birlikte son iki yılda ray temin edilememesi nedeniyle yol yenileme yapılamamaktadır. İhtiyaç duyulan miktar ve kalitede rayın yurt içinden temini mümkün olmadığından kredili olarak yurt dışından teminine gidilmekte isede çeşitli nedenlerle krediye işlerlik kazandırılması ve ray ithalatı gerçekleştirilememektedir.

Halen ana arterin 1.004 km.lik bölümünde elektrifikasyon tesislerinin ve 991 km.lik bölümünde de sinyalizasyon tesislerinin yapımına devam edilmekte olup,

(5) Ulaştırma Çalışma Grubu Raporu, 3. İzmir İktisat Kongresi, 1992, s.2

Ankara-Haydarpaşa güzergahında mevcut sinyalizasyon tesislerinin tevsi ve yenileme çalışmaları da sürdürülmektedir.

Yapım çalışmaları süren ve ileriye yönelik olarak planlanan elektrifikasyon ve sinyalizasyon tesislerinin tamamlanarak hizmete girmesi halinde 667 km. olan elektrikli ana hat uzunluğu 2.932 km. ye, sinyalli hat uzunluğu da 1.379 km. den 2.936 km.ye ulaşacaktır. Buna göre demiryollarımızda sırasıyla yaklaşık %8 ve %16 oranında olan elektrikli ve sinyalli hat uzunlukları %34'e yükselecektir.

Ayrıca 1992-1996 yıllarını kapsayan beş yıllık dönemde;

- 40 adet Dizel manevra lokomotifinin
- 73 adet Elektrikli anahat lokomotifinin
- 475 adet muhtelif tipte yolcu ve
- 5000 adet muhtelif tip ve tonajda yük vagonu ile
- 30 adet motorlu vagonun

temin ve imali planlanmıştır.

Gemi inşa sanayinde ise: önemli bir bölümü devlet elinde, bir bölümü özel sektördedir.

Ülkemiz Deniz Ticaret Filosu 15.5.1992 tarihi itibarıyla 150 Grt. dan yukarı tonajlardaki her türlü ticaret gemisi olarak toplam 916 adette 6.166.512 Dwt. de (3.7 milyon Grt.) bulunmaktadır. Bu kapasite ile "Institute of Shipping Economics and Logistics-Bremen" İstatistiklerine göre dünya sıralamasında 23 ncü durumdadır (6).

(6) Ulaştırma Çalışma Grubu Raporu, A.g.e., s.1-19

Tarih: 15/05/1992

TABLO-2 TÜRK DENİZ TİCARET FİLOSU
ADET VE TONAJ İTİBARIYLA DAĞILIM (*)
TOPLAM
0 - 999,999 dwt

150 GRT ve yukarısı

GEMİ TİPİLERİ	ADET			DWT			GRT		
	İTHAL	İNŞA	TOPLAM	İTHAL	İNŞA	TOPLAM	İTHAL	İNŞA	TOPLAM
MÜHÜR YÜK GEMİSİ	115	340	455	585049	778401	1363450	379440	437815	817255
DÖNME YÜK GEMİSİ	69	6	75	2495703	93313	2590016	1430037	60313	1490350
ORO GEMİSİ	5	0	5	534940	0	534940	288531	0	288531
PETROL TANKERİ	76	59	95	1454620	110517	1565137	754180	63735	827915
KİMYEVİ MADDE TANKERİ	9	8	17	25007	16050	42057	12875	8679	22554
LAG TANKERİ	3	1	4	9258	1540	10838	7400	953	8353
ASFALT TANKERİ	1	3	4	1450	4408	5858	961	2990	3951
SİT TANKERİ	4	3	7	2050	1550	3700	1082	992	2074
RD/RD GEMİSİ	8	0	8	20544	0	20544	28558	0	28558
KONTEYNER	0	0	0	0	0	0	0	0	0
FERİBOT	4	6	10	4780	4740	9520	27626	22901	50527
TREN FERİSİ	0	7	7	0	6811	6811	0	11344	11344
HAYVAN GEMİSİ	0	0	0	0	0	0	0	0	0
FRİGORİFİK GEMİ	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PALIK AV VE FABRİKA GEMİSİ	1	11	12	800	3050	3850	347	3253	3600
YOLCU/YOLCU YÜK GEMİSİ	11	14	25	4168	418	4586	20399	6439	26838
BİLİMSEL ARAŞTIRMA GEMİSİ	3	1	4	0	0	0	1204	433	1537
ŞEHİR KATLARI YOLCU GEMİSİ	20	42	72	0	0	0	17733	18520	36253
ŞEHİR KATLARI ARABALI VAPURU	6	25	31	0	0	0	4474	28683	33157
ROMORKÖR VE HİZMET GEMİSİ	25	60	85	3733	1472	5205	10853	18571	29424
TOPLAM	330	586	916	5144102	1022410	6166512	2996690	683722	3680412

(*) Kaynak : Ulaştırma Çalışma Grubu Raporu, 3. İzmir İktisat Kongresi, s.34

TABLO - 3 TÜRK DENİZ TİCARET FİLOSU ADET VE TONAJ İTİBARIYLA DAĞILIM
KAMU SEKTÖRÜ (*)

	ADET			TGT			DGT		
	İTHAL	İNŞA	TOPLAM	İTHAL	İNŞA	TOPLAM	İTHAL	İNŞA	TOPLAM
KURU YÜK GEMİSİ	17	20	37	177573	36316	213889	124474	66147	190621
DÖKME YÜK GEMİSİ	10	5	15	381897	92338	474235	217967	59625	277592
OBO GEMİSİ	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PETROL TANKERİ	7	12	19	410559	54554	465113	244744	37364	282108
KİMYEVİ MADDE TANKERİ	0	0	0	0	0	0	0	0	0
LPG TANKERİ	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ASFALT TANKERİ	0	3	3	0	4408	4408	0	2959	2958
SU TANKERİ	3	1	4	1500	550	2050	703	374	1077
RO/RO GEMİSİ	4	0	4	16264	0	16264	25557	0	25557
KONTEYNER	0	0	0	0	0	0	0	0	0
FERİROT	4	5	10	4780	4740	9520	27626	22991	50617
TREN FERİSİ	0	7	7	0	6611	6611	0	11744	11344
HAYVAN GEMİSİ	0	0	0	0	0	0	0	0	0
FRİGORİFİK GEMİ	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BALIK AV VE FABRİKA GEMİSİ	0	0	0	0	0	0	0	0	0
YOLCU/YOLCU YÜK GEMİSİ	2	2	4	4198	4198	8396	10735	3402	14137
BİLİMSEL ARAŞTIRMA GEMİSİ	3	1	4	0	0	0	1204	433	1637
ŞEHİR HATLARI YOLCU GEMİSİ	30	42	72	0	0	0	17733	16599	34332
ŞEHİR HATLARI ARABALI VAPURU	6	24	30	0	0	0	4474	24404	28878
RÖMORKÖR VE HİZMET	18	57	75	1900	672	2572	7312	17436	24748
T O P L A M	104	180	284	190443	311017	501460	298029	254449	552478

(*) Kaynak : Ulaştırma Çalışma Grubu Raporu, 3. İzmir İktisat Kongresi, s.36

TABLO- 4 TÜRK DENİZ TİCARET FİLOSU
ADET VE TONAJ İTİFAKlarıyla BAZILARI
ÖZEL SEKTÖR (*)
0 - 333,353 dwt

	ADET			DWT			GRT		
	İTHAL	İNŞA	TOPLAM	İTHAL	İNŞA	TOPLAM	İTHAL	İNŞA	TOPLAM
KURU YÜK GEMİSİ	58	320	418	407176	681535	1038641	254365	348659	331455
DÖKME YÜK GEMİSİ	59	1	60	2114906	675	2115741	1213079	488	1213557
OBO GEMİSİ	5	0	5	534740	0	534740	200531	0	200531
PETROL TANKERİ	27	47	76	913061	56453	1044514	520036	31429	551465
KİMYEVİ MADDE TANKERİ	9	8	17	26007	13050	42057	13075	8673	21748
LPG TANKERİ	3	1	4	9258	1590	10838	7400	953	8353
ASFALT TANKERİ	1	0	1	1450	0	1450	361	0	361
SU TANKERİ	1	2	3	550	1100	1650	379	618	997
RO/RO GEMİSİ	4	0	4	4278	0	4278	2001	0	2001
KONTEYNER	0	0	0	0	0	0	0	0	0
FERİBOT	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TREN FERİSİ	0	0	0	0	0	0	0	0	0
HAYVAN GEMİSİ	0	0	0	0	0	0	0	0	0
FRİGORİFİK GEMİ	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BALIK AV VE FABRİKA GEMİSİ	1	11	12	800	3050	3850	347	3253	3600
YOLCU/YOLCU YÜK GEMİSİ	9	12	21	0	0	0	9654	2637	12291
BİLİMSEL ARAŞTIRMA GEMİSİ	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ŞEHİR HATLARI YOLCU GEMİSİ	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ŞEHİR HATLARI ARABALI VAPURU	0	1	1	0	0	0	0	273	273
ROMORKÖR VE HİZMET GEMİSİ	7	3	10	2733	600	3333	3541	875	4416
T O P L A M	276	406	632	4083959	761373	4851352	2314661	418880	2733541

(*) Kaynak : Ulaştırma Çalışma Grubu Raporu, 3. İzmir İktisat Kongresi, s.37

15.5.1992 tarihi itibariyle Türk Deniz Ticaret Filosu adet ve tonaj itibariyle dağılımını TABLO-2'de, Kamu Sektörü TABLO- 3'de, Özel Sektör olarak TABLO- 4 de yer verilmiştir. TABLO- 2 de de görüldüğü gibi toplam 916 adet geminin 586 adedi ülkemizde inşa edilmiş, yani toplam içinde %69 özel sektöre, %31 ise kamu sektörüne aittir.

Filoya yeni gemi kazandırılmadığı için deniz ticaret filomuzun aritmetik yaş ortalaması 20.5'e yükselmiştir. Bugün 0-4 yaş gurubu gemiler filo tonajında sadece %1.4; 5-9 yaş gurubu gemiler ise %5.6 paya sahiptir. Başka bir ifade ile 10 yaşından genç filonun milli filo içindeki payı %7'de kalmaktadır. Bunun temel nedeni sermaye birikiminin yetersiz oluşu, kredi faizlerinin yüksekliği yüksek enflasyon ve finansman teminindeki güçlüklerdir. Ltoyd's Register 1990 istatistiklerine göre dünya filosunun %50'sinin 10 ve 20 yaş gurubunda bulunduğu dikkate alındığında filomuzun ortalama yaşının dünya ortalamasına göre yüksek olduğu görülmektedir.

Mevcut olan tersanelerimizin halihazırda kapasitelerinin ençok %25'ini kullanmakta, geri kalan %75 kapasite atıl olarak beklemektedir. (7).

Uçak sanayi açısından dışa bağımlılığımız diğer ulaştırma sanayii kollarına göre daha fazladır. Bugün askeri uçak imalatında (F-16) Savaş uçaklarının yurt içinde yapılmasına rağmen sivil uçaklar tamamen dışardan alınmaktadır. Bu alandaki sanayi faaliyeti sadece onarım ve bakım faaliyeti olmakta, son yıllarda da bazı parçaların imali gerçekleştirilmektedir (8).

(7) Ulaştırma Çalışma Grubu Raporu, 3. İzmir İktisat Kongresi, s.3

(8) Veysel ATASOY, A.g.e., s.24

Ulaşım teknolojisi, diğer teknolojilerin bir uzantısı olarak gün geçtikçe gelişmekte ve taşıma hizmetlerinde büyük değişimler olmaktadır. Bunun doğal bir sonucu olarak ulaşım teknolojisi her ülkede kendi iç ulaşım ihtiyacını karşılayacak ve aynı zamanda dünya ulaşım sistemindeki payını artıracak bir şekilde gelişme göstermektedir (9).

1.3. Hizmet Kesimi Olarak Ulaştırma

Hizmet kesimi olarak ulaştırma faaliyetleri, gerek devlet, gerekse özel sektör eliyle yürütülmektedir. Karayolu işletmeciliği, gerek şehirler arası, gerek uluslararası yolcu ve eşya taşımaları hemen, hemen özel sektör tarafından yapılmaktadır.

Günümüzde karayolu ulaşımı, ülkelerin taşıma sistemleri içinde önemli bir yer işgal etmektedir. Özellikle 2 nci Dünya Savaşı ve sonrasında motorlu kara taşıtlarındaki gelişmeler, karayolu taşımacılığını güvenli ve ucuz hale getirmiş doyasıyla yaygınlaştırmıştır. Hala gelişmiş ülkelerde dahi, diğer taşıma sistemlerinin (Hava-Deniz) çok gelişmiş olmasına rağmen, karayolu taşımacılığının toplam taşıma içindeki payı yükte : %50-75, yolcu da ise : %70-95 civarındadır. Bu oranlar ülkemizde yük taşımacılığında %76, Yolcu taşımacılığında ise : %94 kadardır.

Karayolu taşımacılığının bu kadar benimsenmesinin diğer bir önemli nedeni de bu ulaşım sisteminin coğrafi bakımdan gösterdiği esnekliktir. Yani diğer ulaşım sistemlerinin katkısına ihtiyaç duymaksızın taşımanın kapıdan kapıya yapılabilmesidir.

(9) Ulaştırma Çalışma Grubu Raporu, 3. İzmir İktisat Kongresi, s.1

Konuya ucuzluk faktörü açısından bakıldığında ise: karayolu taşımacılığının diğer alt sistemlere göre daha şanslı olduğu görülür. Zira gerek karayollarının yapımı, gerek taşıma araçlarının temini bakımından diğer sektörler karşısında daha farklı imkânlarla sahip bulunmaktadır. Araçların imalinin özel sektör elinde bulunması nedeniyle meydana gelen bir takım kolaylıklar, karayolu taşıma araçları parkının nicelik olarak devamlı şekilde genişlemesine imkân tanımaktadır.

Buna karşılık diğer sektörlerdeki gelişme son derece yavaş olmaktadır. Özellikle bu sektörlerin altyapı yatırım ve araç maliyetlerinin yüksek oluşu ve devlet tarafından işletilir durumda bulunmaları nedeniyle işletmecilik başta olmak üzere bir takım olumsuzluklar, gelişmelere mani olmakta ve taşıma pahalı hale gelmektedir.

Demiryolu ulaştırması ise: Cumhuriyet döneminden önce yabancı şirketler tarafından yapılarak devir alınan 3.714 km. 1923-1950 yılları arasında inşa edilen 3.780 km. demiryolu ile ana hat uzunluğu 1950 yılında 7.494 km.'ye ulaşmış, bu dönemde demiryolları yük ve yolcu taşımacılığını rakipsiz olarak yürütmüştür.

Ancak, 1950 yılından sonra ulaştırma sektörünün birbirini tamamlayan iki ana ulaşım sistemi olan demiryolu ve karayolu ulaşım sistemleri arasında, o zamanki şartların ve ülkenin ekonomik imkânlarının bir gereği olarak, dengeli bir finans dağılımının sağlanamaması ve buna karşılık gelişen demiryolu teknolojisine paralel yapılması gereken demiryolu yatırımlarının ise: büyük ölçüde finansman kaynağı gerektirmesi, demiryolu sistemini geliştirme ve modernize çalışmalarını yavaşlatmıştır.

20 nci yüzyılın başlarındaki teknolojiye göre inşa edilen mevcut demiryolu ağının, geometrik ve fiziki

standartları bakımından yetersiz kalmasına ve modern işletmeciliğe imkân vermesine engel olmuş, sonucunda 1950 yılında genel ulaştırma sistemleri içinde yolcu da %42 ve yükte %78 olan demiryolu taşıma payı 1990 yılında, yolcuda %4.5'e, yükte %9.8'e düşmüştür.

Deniz kesimindeki faaliyetler ise: bir taraftan devlet, bir taraftan da özel sektör eliyle yürütülmektedir. Bunların %69'u özel sektöre, %31'i kamu sektörüne aittir.

Türk deniz ticaret filosunun %2.7'si yolcu/yolcu yükü gemilerinden, geri kalan %97.3'ü ise yük gemisi ve tankerlerden oluşmaktadır.

Ülkemizin kısa ve uzun vadeli hedeflerin gerçekleşmesinde denizcilik sektörümüz önemli görevler üstlenmiştir. Planlanan sanayi yatırımları, uygulamaya konan ve konmakta olan çeşitli projeler, (Termik Santraller, Serbest Bölgeler, GAP. vs.) ihracatta uzak pazarlara yönelme gibi hedefler, kuru yük, dökme yük, tanker, konteyner ve kimyasal madde taşıyıcıları gibi değişik tür ve büyüklükteki gemiler için önemli kapasiteler yaratacaktır (10).

Hava ulaştırmasına gelince; yüzyılımızın başında oluşan ve hızla gelişen bir sektördür. Bugün dev adımlarla ilerleyen, modernleşen sektörlerin başında havacılık sektörü gelmektedir. Çalışmalarımızın ileri safhalarında; gelişmelerini ayrıntılı olarak inceliyeceğimiz havacılık sektörü kısa sürede diğer ulaştırma türleri düzeyine gelmiş ve yolcuya sağladığı zaman tasarrufu, emniyet,

(10) Ulaştırma Çalışma Grubu Raporu, 3. İzmir İktisat Kongresi, s.1-19

konfor gibi özellikleri ile diğer ulaştırma türlerini geride bırakmıştır. Başlangıçta maliyetlerin yüksek olması nedeni ile pahalı bir ulaşım türü olan havayolu, jet uçaklarının üretimi ile kitle ulaştırmasına geçmiş, Carter seferleri ile de herkesin ulaşabileceği bir ulaştırma sektörü haline gelmiştir. Gemilerle aylar süren Amerika-Uzakdoğu yolculukları artık saatlere indirgenmiştir.

Günümüz insanı için zaman çok önemlidir. Çok uluslu şirketlerin kurulduğu, ihracatın, ithalatın arttığı, ekonomik birliklerin kurularak ticaretin ülke sınırları dışına çıktığı günümüzde iş adamı yolda zamanını yitirmek istemez.

Amerika'da veya Japonya'da toplantıya katılan iş adamı ertesi gün işinin başında olmak ister. Aynı şekilde turist de bütün bir yıl çalıştıktan sonra kısıtlı olan tatilini geçirmek için gideceği yere zaman kaybetmeden gitmek ister.

Günümüzde zaman ne kadar değerli ise emniyette o kadar önemlidir. Son derece hassas elektronik aletlerle donanmış, insan hatasına yer vermeyen uçaklar, diğer ulaştırma türleri içerisinde en güvenilir olduğunu kanıtlamıştır. Aşağıdaki tablo'da 1991 yılında yaşanan trafik kazalarını, bu kazalar sonucunda ölü ve yaralı sayılarını inceliyelim.

TABLO- 5 1991 Yılı Trafik Kazaları (*)

	KARAYOLLARI	DEMİRYOLLARI	HAVAYOLLARI
KAZA SAYISI	142.145	873	11
ÖLÜ SAYISI	6.231	174	3
YARALI SAYISI	90.520	470	-

(*) Kaynak: Ulaştırma İstatistikleri Özeti, S.8-15
D.f.E., 1991

2. Türkiye'ye Giriş ve Çıkışların Ulaşım Türüne Göre Dağılımı

Türkiye'ye giriş ve çıkış yapan yabancıların ulaşım türüne göre dağılımını 1991 yılını dikkate alarak Tablo 6 ve 7'de inceleyelim. Türkiye'ye giriş ve çıkış yapan yabancıların %89'unu OECD ve Doğu Avrupa ülkelerinden gelenler oluşturmaktadır. Bu yüzden diğer ülkeleri incelememize dahil etmiyoruz. Doğu Avrupa ülkelerinden 1991 yılında 2.910.365 kişi gelmiş, bunun %90'ı karayolunu tercih etmiştir. Bu ülkelerin gelir düzeylerinin düşük olması ve mesafenin fazla olmaması karayolunu tercih etmelerini sağlıyor. Bunun yanısıra OECD ülkelerinden gelen yabancıların toplamı 1.979.995'dir. Bunların %73'ü havayolu, %11'i karayolu, %01'i demiryolu, %15'i denizyolu ile gelmiştir. OECD ülkelerinden gelenlerin %80'i turizm amacıyla gelmektedir. Zamanı son derece kıymetli olan günümüzün insanı zamanını yolda geçirmek istemediği için, sabah yola çıkan turist öğleden sonra oteline yerleşmiş, tatiline başlamış olmak ister. Bu nedenle havayolunu tercih etmektedir.

Türkiye'ye giriş ve çıkış yapan vatandaşların ulaşım türüne göre dağılımını yine 1991 yılını baz alarak inceleyelim. Türkiye'den çıkış yapan vatandaşların büyük bir bölümü yurt dışında çalışan işçilerimizdir. Bunlar genellikle özel otolarını tercih etmekteydiler. Fakat son yıllarda karayollarındaki kaza oranlarının artması, Balkanlardaki siyasi istikrarsızlık, günler süren yolculuğu 2-3 saate indirmesi, daha konforlu olması ve charter işçi seferlerinin ucuz olması nedeniyle yurt dışında çalışan işçilerimizde artık havayolunu tercih etmektedirler.

İşadamlarımızın yurt dışında seminerlere, fuarlara

TABLO- 6 TÜRKİYE'YE GELEN YABANCILARIN MİLLİYETLERE VE TAŞIT ARAÇLARINA GÖRE DAĞILIMI 1991 (*)

1991						
TAŞIT ARACI-Means of Transport						
MİLLİYET	HAVA Air	KARA Land	TREN Train	DENİZ Sea	TOPLAM Total	NATIONALITY
F. ALMANYA	657 641	50 824	2 115	69 302	779 882	Germany, Fed, Rep.
AVUSTURYA	85 225	9 576	298	6 972	102 071	Austria
BELÇİKA	25 039	2 847	245	5 632	33 763	Belgium
DANİMARKA	23 826	2 978	502	5 014	32 320	Denmark
FINLANDIYA	57 292	1 470	118	21 631	80 511	Finland
FRANSA	94 029	7 293	747	15 001	117 070	France
HOLLANDA	82 642	5 767	1 291	17 118	107 018	Netherlands
İNGİLTERE	148 325	5 913	1 902	44 673	200 813	U.Kingdom
İSPANYA	10 536	2 330	528	11 550	24 944	Spain
İSVEÇ	57 603	3 614	448	7 679	69 344	Sweden
İSVİÇRE	32 961	2 580	206	5 859	41 606	Switzerland
İTALYA	41 115	8 194	351	14 474	64 134	Italy
NORVEÇ	19 680	395	147	4 368	24 590	Norway
YUNANİSTAN	10 237	95 867	2 707	30 107	138 918	Greece
Diğ. AVRUPA OECD	15 397	1 485	281	2 776	19 939	O. Eur.OECD
AVRUPA OECD	1 361 748	201 133	11 886	262 156	1 836 923	EUROPE OECD
AVUSTRALYA	8 017	4 383	405	7 902	20 707	Australia
YENİ ZELANDA	2 248	2 514	190	1 998	6 950	New Zealand
A.B.D.	46 888	6 657	578	25 133	79 256	U.S.A
KANADA	5 836	2 164	251	9 429	17 680	Canada
JAPONYA	14 961	1 519	305	1 694	18 479	Japan
TOPLAM OECD	1 439 698	218 370	13 615	308 312	1 979 995	T. OECD
BULGARİSTAN	1 268	921 210	17 591	3 181	943 250	Bulgaria
ÇEKOSLAVAKYA	1 747	202 664	12 513	308	217 232	Czechoslovakia
HACARİSTAN	3 011	153 422	8 152	318	164 903	Hungary
POLONYA	8 365	164 640	9 034	1 969	184 008	Poland
ROMANYA	4 390	488 088	9 174	2 133	503 785	Romania
S.S.C.B	16 000	550 251	28 147	137 471	731 869	U.S.S.R
YUGOSLAVYA	18 018	133 382	6 202	1 097	158 699	Yugoslavia
Diğ. AVRUPA	2 214	3 734	92	579	6 619	Other Eur.
TOP. D.AVRUPA	55 013	2 617 391	90 905	147 056	2 910 365	T. D.EURÖPE

(*) Kaynak: Turizm Bakanlığı, 1991 Turizm İstatistikleri Bülteni, S.38

TABLO- 7 TÜRKİYE'DEN ÇIKAN YABANCILARIN MİLLİYETLERE VE TAŞIT ARAÇLARINA GÖRE DAĞILIMI, 1991 (*)

TAŞIT ARACI - Means of Transport					
MİLLİYET	HAVA Air	KARA Land	TREN Train	DENİZ Sea	TOPLAM Total NATIONALITY
F.ALMAN YA	660 394	31 959	1 957	69 074	763 384 Germany, Fed. Rep.
AVUSTURYA	84 749	7 765	252	6 830	99 596 Austria
BELÇİKA	22 743	3 564	238	5 604	32 149 Belgium
DANİMARKA	23 689	1 788	399	4 998	30 874 Denmark
FINLANDIYA	52 194	1 081	153	21 579	75 007 Finland
FRANSA	85 380	6 891	779	14 653	107 703 France
HOLLANDA	80 132	5 374	1 283	17 274	104 063 Netherlands
İNGİLTERE	135 233	6 629	1 972	44 454	188 288 U.Kingdom
İSPANYA	7 538	2 031	560	11 541	21 670 Spain
İSVEC	58 834	3 284	457	7 789	70 364 Sweden
İSVİÇRE	33 163	2 274	240	5 744	41 421 Switzerland
İTALYA	37 153	7 473	418	15 136	60 180 Italy
NORVEÇ	20 394	312	163	4 464	25 333 Norway
YUNANİSTAN	9 008	91 455	3 015	29 872	133 350 Greece
Diğ. AVRUPA DECD	10 465	914	296	2 847	14 522 O. Eur. DECD
AVRUPA DECD	1 321 069	172 794	12 182	261 859	1 767 904 EUROPE DECD
AVUSTRALYA	6 867	4 219	396	6 353	17 835 Australia
YENİ ZELANDA	1 462	2 446	198	1 535	5 641 New Zealand
A.B.D.	40 772	6 283	503	24 360	71 918 U.S.A
KANADA	5 181	2 123	226	9 012	16 542 Canada
JAPONYA	11 215	1 381	272	1 592	14 460 Japan
TOPLAM DECD	1 386 566	189 246	13 777	304 711	1 894 300 T. DECD
BULGARİSTAN	1 038	934 148	16 116	3 123	954 425 Bulgaria
ÇEKOSLOVAKYA	1 667	188 303	7 792	250	198 012 Czechoslovakia
MACARİSTAN	2 437	154 738	7 119	310	164 604 Hungary
POLONYA	7 141	166 786	9 224	1 729	184 880 Poland
ROMANYA	3 032	448 806	9 073	2 152	463 063 Romania
S.S.C.B.	13 014	516 926	29 177	132 239	691 356 U.S.S.R
YUGOSLAVYA	15 569	130 861	6 634	1 111	154 175 Yugoslavia
Diğ. AVRUPA	1 526	4 420	149	632	6 727 Other Eur.
TOP. D.AVRUPA	45 424 2 544 988	85 284	141 546	2 817 242	T. D.EUROPE

(*) Kaynak : Turizm Bakanlığı, 1991 Turizm İstatistikleri Bülteni, S.58

katılması, ihracat ve ithalatın artması çok uluslu şirketlerin kurulması, yabancı sermayenin Türkiye'ye girmesi, Türk sermayesinin komşu ülkelere gitmesi iş adamlarının sık sık yurt dışı gezilerine katılmasına neden olmaktadır. Zamanı son derece değerli olan işadamaı, yolculuğu sırasında konforu da aramaktadır. Bu nedenle işadamlarımız da yurt dışı gezilerinde havayolunu tercih etmektedir.

C. HAVAYOLU ULAŞTIRMASININ TARİHSEL GELİŞİMİ

1. Havayolu Ulaştırmasına Atılan İlk Adımlar

Havayolları, yakın tarihi içerisinde en hızlı gelişen ulaştırma türüdür.

XX. yüzyılda kıtalar arasında uzaklık kavramını ortadan kaldıran ve ülkelerin uluslararası alanda diğer ülkelerle ekonomik, sosyal, kültürel ve turistik ilişkilerinin sağlanması ve geliştirilmesinin en önemli aracı sayılan havayolları ulaştırmasının, kendine özgü ve tarihte nisbeten yeni olan aşamalarını başlıca iki kısımda incelemek mümkündür.

1.1. Havadan Daha Hafif Olma İlkesi

Havadan daha hafif olan bir cismin uçabileceği ilk defa 18. yüzyılda Fransız Joseph ve Mongolfier kardeşler tarafından keşfedildi. Bu kardeşler 12 metre çapındaki, 750 m³'lük bir balonu 4 Haziran 1783 yılında 500 m yüksekliğe kadar çıkarmayı başarmışlardır. Balonu havadan daha hafif hale getirebilmek için helyum ve hidrojen gazlarını kullanmışlardır.

Daha sonraları bu faaliyetleri "Sevk edilebilen" balonların yapımı takip etmiştir. Taşıtı istenilen yöne götürebilmek için, gövdeye pervaneli motorlar takılmış ve

böylece "GÜDÜMLÜ BALON" yapımı gerçekleştirilmiştir.

Alman kontu Ferdinand Von Zeppelin güdümlü balonları daha da geliştirmiş, 2 Temmuz 1900 yılında Konstanz gölü üzerinde uçmayı başarmıştır.

XX. yüzyılın başlarında 6 motorlu, saatte 80 km. hız yapan ve 6500 m. yüksekliğe çıkan zeplinler le Almanya-Amerika arasında seferler yapılmaya başlanmıştır. Ancak havadan daha hafif olan balonların kuvvetli rüzgarlar karşısında sürüklenmeleri ve uçakta kullanılan helyum ve hidrojen gazlarının kolayca yanabilmesi, büyük kazaların doğmasına neden olmuştur. 6 Mayıs 1937 yılında Almanya'dan ABD'ne giden "Hindenburg" Zeplin'in New Jersey kentine iniş sırasında yanması sonucunda 13 kişinin ölmesi, havadan daha hafif olma ilkesinin havayolu ulaşımı için iyi bir yöntem olmadığını ortaya koymuştur (10).

1.2. Havadan Daha Ağır Olma İlkesi

1890 yılında Otto Linienthal ilk kez havadan daha ağır bir taşıtı uçurma yöntemini ve tekniklerini incelemiş, böylece planörden uçağa geçişin öncülüğünü yapmıştır (11).

Buharlı motorla havalanan ve insan taşıyan ilk uçağı Fransız Clement Ader yapmıştır. 9 Ekim 1890 yılında da Dünyada ilk kez buhar gücüyle havalanan bir uçakla 50 m. uçmayı başarmıştır (12).

Amerikalı Wilbur ve Orville Wright kardeşler uzun

(10) Mehmet GÜRDAL, Ulaştırma Ekonomisi "Turizm Ulaştırmasına Genel Yaklaşım", Aydın Coşkun Matbaası, 1987, s.67

(11) Mehmet GÜRDAL, A.g.e., s.68

(12) UTED. Uçak Teknisyenleri Derneği Dergisi, Şubat, 1992, s.14

çalışmalar sonucunda motor gücüyle çalışan uçaklarını yapmışlardır. 4 silindirli, 12 beygir gücünde motorlu bu uçak pilotla birlikte 335 kg. dı. 17 Aralık 1903 günü havada 12 saniye kalır ve 70 m. uçarlar. Daha sonra Wilbur 250 m. den fazla uçarak ilk uçuşu gerçekleştirmiş olur (13).

25 Temmuz 1909 yılında Fransız mühendis Bleriot Manş Denizini ilk kez uçakla geçmiş, böylece dev adamlardan biri daha atılmış oldu. Bundan sonra havayollarının gelişme temposu hızlanmıştır. Uçakların gövde ve kanatlarının yapımında bez ve çita yerine tamamen alüminyum kullanılması sonucu uçağı güçlü motorların takılma imkânı doğmuş, böylece uçağın havada kalış süresi, hızı ve taşıma kapasitesi artmıştır (14).

2. Havayolu Ulaştırmasının Ekonomik Tarihçesi

"İnsanlık, uçan makinalar yapmaya başladıklarında öncelikle bu makinaların teknik özellikleriyle ilgilenmişlerdir. Bu teknolojinin yaratabileceğı pazar hep ikinci plana itilmiştir. Orville Wright bile transatlantik uçuşun gerçekleştirebileceğine ihtimal dahi vermiyordu.

Bununla birlikte az sayıda da olsa bazı kişiler havacılığın gelecekteki iktisadi önemini görebilmişlerdir. Örneğin; Samuel Langey gibi müteşebbisler uçağın geniş çaplı kullanımıyla ilgilenen kişilerden önemli finansal destek sağlayabilmişlerdir. 1927'de Linderbergh'in transatlantiğı yalnız başına geçmesiyle birlikte havacılığın pazar potansiyeliyle ilgili görüşler de değişmeye başlamıştır. Aslında daha 1911'de uçakla posta taşımacılığı başladığında bu değişme kendini hissettirmeye

(13) UTEĞ. Uçak Teknisyenleri Derneğı Dergisi, Nisan, 1992 s.19

(14) Mehmet GÜRDAL, A.g.e., s.68

başlamıştı. İnsanlar kendilerini yolcu olarak güvenceli hissedebilmek için önce posta taşımacılığında "güvenli ve güvenebilirliği" beklemişlerdir.

Havada yolcu taşımacılığı fikri olarak, havadan daha hafif araçların yapımı fikriyle birlikte ortaya çıkmıştır. Kontrol edilebilir ilk hava gemisi (Zeplin), Henri Giffard tarafından yapılmıştır ve 1909'da Kont Zeppelin hava taşımacılığında kullanılan ilk zeplin olarak tarihe geçmiştir. I. Dünya Savaşı yıllarında Almanlar zeplini özellikle askeri amaçlarla kullanmışlar, 1920-1930'lu yıllarda diğer bazı ülkeler de, hem askeri hem de sivil amaçlı hava gemilerinin geliştirilmesi çalışmalarına aktif olarak katılmışlardır. Bu çalışmalar Hindenburg adlı geminin 1937'de yere çakılıp patlamasıyla son buldu. Bundan sonra hava gemileri yalnızca askeri amaçlarla kullanıldı.

Havacılık tarihi açısından 1920-1930'lu yılların bir başka önemi, özellikle ABD'de havadan daha ağır uçakları yapma imkânının ortaya çıkmış olmasıdır. Posta gönderme işlemlerindeki değişiklikler yolcu taşıma hizmetlerini de gündeme getirmiştir. ABD'de 1911 ile 1927 yılları arasında posta idaresi postalarını kendi uçaklarıyla taşımıştır. 1925 yılında çıkartılan Uçak Posta Yasası ile diğer uçak şirketlerine de posta taşıyabilme imkânı verilmiştir. Örneğin 1927'de Boing Hava Şirketi iki yılda 6000 yolcu ile 1200 ton posta taşıma taahhüdünde bulunmuştu. Tüm bu gelişmelere karşın 1930'lara kadar uçakla yolcu taşıma fikri hâla genel kabul görememişti. Pek çok yasal değişiklikten ve sağlanan finansal teşvikten sonra ticari yolcu taşımacılığı gelişme gösterebilmiştir. ABD'de ilk kez 1936'da yolcu taşımacılığında elde edilen gelir, posta taşımacılığında sağlanan geliri aşmıştır.

Havacılığın bugünkü boyutlarına ulaşabilmesi jet motorunun geliştirilmesiyle mümkün olmuştur. II. Dünya

savaşının askeri ihtiyaçları jet motorunun geliştirilmesini hızlandırmıştır (15).

3. Türk Sivil Havacılığının Tarihçesi ve Gelişimi

Ülkemizde Sivil Havacılık, Milli Savunma Bakanlığı'na bağlı olarak 20 Mayıs 1933 tarihli 2186 sayılı kanunla HAVAYOLLARI DEVLET İŞLETME İDARESİ'nin kurulmasıyla resmen başlamıştır.

1935 yılına kadar Milli Savunma Bakanlığı'na bağlı olarak kaldıktan sonra, 2744 sayılı kanunla Bayındırlık Bakanlığı'na bağlanmış ve kendisine ait bir hangar ve iki uçak ile filo teşkil etmiştir. Daha sonra 3 Haziran 1938 tarih ve 3424 sayılı kanunla kurulan katma bütçeli bir devlet idaresi olan "DEVLET HAVA YOLLARI UMUM MÜDÜRLÜĞÜ" şeklinde örgütlendirilmiş ve ayrıca elde mevcut filoya katılan De Havilland, Dragon ve Rapid tipi uçaklar ile İstanbul - Ankara arası tarifeli yolcu ve posta nakliyatına başlamıştır.

Kısa zamanda Ankara - Eskişehir - İstanbul ve İstanbul - İzmir - Ankara - Silifke - Adana seferleri düzenlenmiş, artan ihtiyacı karşılamak üzere, dörder kişilik Curtiss ve 12'şer kişilik Junkers F-13 uçakları getirilmiştir (16).

1944 senesinde filo, ekserisi De Havilland tipi olmak üzere ortalama 10 kişiden az yolcu taşıyan 28 uçaktan ibarettir (17)

(15) Fevzi SÜRMELi, Hükmet SEÇİM, Halim SÖZBİLİR, Sivil Havacılık Yönetimi, Anadolu Üniversitesi Basımevi, Eskişehir, 1991, s.2

(16) T.C. Ulaştırma Bakanlığı, Ulaştırmada 50 Yıl, s.203

(17) Necdet TEKİN, Yolcu Talep Tahminlerinin Ekonometrik ve Matematiksel Analizi, Marmara Üniversitesi Yayını, İstanbul, 1984, s.17

İkinci Dünya Savaşından sonra, Devlet Hava Yolları, filosuna çok sayıda D3-C ve C-47 tipi uçaklar katarak Yakın Doğunun "En Büyük Havayolu" ünvanını kazanmış oluyordu. Bu yıllarda iç hatlarda 19 meydana sefer yapılıyordu.

Devlet Havayolları 1947 yılında Ankara-İstanbul seferi ile dış hat taşımacılığına başladı. 1954 yılına kadar Devlet Havayollarında uçak ve yer hizmetleri bakımından değişme ve büyüme izleyemiyoruz.

1954 yılında filoya dörder kişilik De Havilland Heron tipi 7 uçak daha satın alınmıştır.

Kuruluş, 21 Mayıs 1958 tarih ve 6623 sayılı yasa ile TÜRK HAVA YOLLARI A.O. haline getirilmiş ve 20 Şubat 1959'da sözleşmesi yapılarak, her nevi hava nakliyatını yapmak ve özel hukuk hükümlerine göre yönetilmek üzere göreve başlamıştır. Böylece hem filo yapısı ve hem de işletme yapısı bakımından havayolu ilk evresini kapamıştır.

Türk Havacılık tarihinde 1958 yılı alınan 5 adet kırksekiz kişilik Viscount tipi turbo - prop uçağı ile ikinci bir evre başlamıştır. 1958 yılından itibaren THY dış hatlarına yenilerini eklemiş ve dış hatlarda rekabet imkânına kavuşmuştur. 1960 yılının başlarında mevcut uçaklar da artık ihtiyacı karşılayamaz olmuş ve 1960'da Amerika ve Hollanda'dan alınan beşer adet kırkar kişilik F-27 uçağını filo bünyesine katmıştır (18).

Ancak bu arada Dünya Sivil Havacılığının gittikçe gelişmesi, yolcu uçaklarında jet uçaklarının kullanılmaya başlanması, THY'nı, daha güçlü çalışmayı gerektiren başka

(18) Necdet TEKİN, A.g.e., s.17

bir aşamaya zorlamıştır. 1965'de dış hatları jet ile takviye için yapılan proje çalışmaları 1966'da sonuçlandırılmış ve 1968 senesinde servise konulmak üzere 2 adet 103 kişilik Douglas DC-9-30 tipi sipariş edilmiş, diğer taraftan kiralık DC-9-10 tipi uçak ile ilk olarak 1967'de dış hatlarda jet seferleri başlamıştır (19).

1973 yılında pervaneli uçakların tümü filodan çıkarılmış ve filonun tamamı jet yolcu uçaklarından oluşmuştur (20).

4. Özel Havayollarının Kuruluşu

Bursa'nın Kamu ve Özel kesimi 1970'li yılların ortalarında fikir birliğine vararak şartları zorlamışlar ve bürokratik engelleri aşarak 1977 yılında ülkemizin ilk özel sektör hava yolu olan Bursa Hava Yollarını kurmuşlardır. Ancak Bursa-İstanbul arasında tarifeli seferler yapan Bursa Hava Yollarının ömrü uzun olmamış ve işletme hatalarının yanı sıra Devletin sahip çıkmaması, yakıt fiyatlarının hızlı artması vs. gibi nedenlerle 1981 yılında iflas etmiş ve işletme kapanmıştır (21).

1983 yılında yayınlanan 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ile özel sektöre de hava taşımacılığı ve hava alanı işletmeciliği hakkı verilmesi suretiyle, Türk Sivil Havacılığında yeni bir dönem başlamıştır. Son yıllarda sivil havacılık faaliyetlerinin mümkün olan her ile yaygınlaştırılması çalışmalarının etkisi ile, sivil hava taşıyıcıları, genel havacılık işletmeleri, eğitim ve sportif amaçlı kuruluşlar ve uçak, helikopter, planör gibi hava araçları sayısındaki artışlar yanında hava alanlarımızın sayısı da hızla artmaya başlamıştır (22).

(19) Ulaştırma Bakanlığı, A.g.e., s.204

(20) Necdet TEKİN, A.g.e., s.18

(21) Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Bülteni, Sayı 5 Ocak-Şubat-Mart 1991, s.3

(22) Yıldırım SALDIRANER, A.g.e., s.1

Türkiye'de bugün sivil havacılık otoritesi kayıtlarına göre faaliyet gösteren 12 özel sektör hava taşımacılığı işletmesi bulunmaktadır. Bunların orta-uzun ve kısa menzilli çeşitli uçakları vardır. Özel sektör ulusal hava taşımacılığı mevcut uçak ve koltuk kapasitesiyle %50 oranda söz ve hak sahibi durumundadır. Tablo- 8'de 18 Ağustos 1992 tarihi itibarıyla Türkiye'deki hava yolu işletmeciliği yapan işletmelerin uçak sayıları, uçak tipleri ve koltuk kapasiteleri verilmiştir. Pek çok kuruluş eski uçak satın alarak veya kiralayarak hava taşımacılığı işletmeciliğine başlamıştır. Her ne kadar Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nden aldıkları işletme ruhsatlarında yurt içi yurt dışı tarifeli seferler yapılabilir izni varsa da 12 özel sektör havacılık işletmesine yurt içi tarifeli seferler düzenlemek zordur. Bunlar ancak her bir uçuş için 48 saat önceden Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'ne (SHGM) Haber verip izin alarak yurt içinde grup taşımacılığı yapabilmektedir. Özel sektör havacılık işletmelerinin yurt dışına chartır seferleri yapmak daha rantabl olmaktadır.

Bu işletmelerin %70'i Almanya'da yaşayan Türk işçilerini ve Alman turistleri taşımaktadır. %30'u ise yine Alman pazarıyla bağlantılı olarak İngiltere, Belçika, Hollanda, Fransa gibi ülkelere uçmaktadır (23).

(23) Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Bülteni, Sayı 11, Temmuz-Ağustos-Eylül/1992, s.46

TABLO - 8 Türk Havacılık İşletmelerinin Uçak ve Koltuk Durumu (*)

TÜRK HAVACILIK İŞLETMELERİNİN UÇAK ve KOLTUK DURUMU				
İŞLETME ADI	UÇAK ADEDİ	UÇAK TİPLERİ	KOLTUK KAPASİTESİ	TOPLAM KOLTUK KAPASİTESİ
THY	9 9 8 2	B-727 DC 9 A 310 B-737-400 B-737-400	167 111 202 170 134	1503 939 2828 1360 268
THT	4	BAe ATP 42	64	256
İSTANBUL AIRLINES	2 4 7	CR SE 21 B-737-400 B-727-200	89 170 170	188 660 1180
TUR AVRUPA	4 2	B-727-300 MD 83	176 167	704 334
GREEN AIR	3 2	TU 134 TU 154	88 164	204 368
BİRGEN AIR	1 1	DC 8 61 B-757	254 216	254 216
SUN EXPR.	3	B-737-300	148	444
SULTAN AIR	4	B-737-200	134	536
ONUR AIR	2	A 320-211	174	348
PEGASUS	2	B-737-400	170	340
BOSPHORUS	2	B-737-300	150	300
ALFA AIR	1	B-727-200	167	167
SÖNMEZ HOLDING	2 1	CASA 212 BELL 206	20 6	40 6
ALBATROS	1	B-727-200	161	161

(*) Kaynak : Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Bülteni, Sayı 11, Temmuz-Ağustos, Eylül 1992

D. DÜNYA'DA VE TÜRKİYE'DE HAVA ULAŞTIRMASININ DURUMU

1. Dünya'da Havacılık Sektörünün Durumu

1970'lere kadar sivil hava taşımacılığı teknolojik gelişmeler içerisindeydi. 1970'lerde dünyanın yaşadığı petrol krizi doğal olarak sivil hava taşımacılığını da etkilemiştir. Petrol krizi havacılığın gelişmesinde ticari konuların da teknoloji kadar önemli olduğunu ortaya çıkarmıştır. Oysa 1970'li yıllara kadar sivil hava taşımacılığı IATA ve ICAO kuralları çerçevesinde işletme yönetimini benimsemişlerdir. Petrol krizi her ülkenin sivil havacılığını ekonomik krize karşı yapısal esnekliğe ve sağlamlığa dayandırılması gerçeğini ortaya koymuştur. İşte bu nedenlerle 1980'lerde yolcu ve kargo taşıma ücretlerinde deregilasyonlar (kuralsızlık) başlamıştır. Bunun açık anlamı şudur; Sivil hava taşımacılığı global arenalarda IATA kurallarını bir tarafa bırakarak birbiriyle kıran kırana yarışmaya başlamışlardır. Bugün dünya sivil havacılığı kendi başına muazzam bir endüstri devine oluşturmuştur. Çünkü hızlı gelişmekte olan dev teknolojiye uyumlu olarak sınırları insanların hayal gücünü zorlayan ve özü ticaret olan yepyeni bir sivil havacılık sektörü yaratmıştır (24).

Dünya 21. yüzyıla girerken daha çok demokrasi, daha çok katılım ve paylaşma sürecinde girmiştir. Dünya ekonomisi sistemi liberalizme dönüşerek üretimde ve tüketimde fırsat eşitliği, serbestiyeti hakim kılan bir yapılanmaya yürümektedir. Demokrasinin öngördüğü serbestlik anlayışı yüzyılın mega trendi olarak gerçekleşecektir. Artık ulusallık ve milliyetçilik hakimiyet unsuru değil, birleştirici bir unsur olarak değerlendirilecektir.

(24) Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Bülteni, Sayı 9, Ocak-Şubat-Mart 1992, s.15

Güçlü uluslar uluslararası yapılanmada güçleri oranında yer ve pay alacaklardır. "Ben"ler yerini "biz"lere bırakacaktır. Sivil havacılık faaliyetlerinde de bu böyle olacaktır, hatta olmaktadır. Avrupa'da devlet himayesinde olan havayolları gittikçe himayeden uzaklaştırılarak en sağlıklı bir şekilde varlıklarını sürdürmeye zorlanmaktadır. Bu durumda işletmeler kuruluş felsefelerini, kişisel gelecek ve tercihlerini tek başlarına rekabet ederek değil bir araya gelerek yeniden gözden geçirmek durumunda kalmışlardır.

İşletmeler havacılıkta çok pahalı olan temel üretim sistemlerini ortak araştırma-geliştirme çalışmalarının yanısıra, sahip oldukları varlıkları da ortaya koyarak beraberce ve uygarca yaşam mücadelesi vermeye yönelmişlerdir.

Bu oluşum dünyanın her yerinde geçerli ve gerekli olarak karşılanacak bir gelişimdir. Dünya Sivil Hava Taşımacılığı şu anki vizyonda, Amerika Birleşik Devletleri, Avrupa Topluluğu ve Japonya merkezlerinde toplanmaktadır. Amerika çalkantılı bir iç pazara sahip olmasına rağmen dünyanın en büyük iç pazar özelliğine sahiptir.

Dünya yolcu trafiğinin %37.1'i buradaki büyük şirketlerce taşınmaktadır. Amerika bu en büyük iç pazarını Meksika ve Kanada ile oluşturduğu pakt sayesinde daha da geliştirmeyi amaçlayan onlaşmayı Ağustos 1992'de gerçekleştirmiştir. Japonya, son 5 yıl içerisinde dünya havayolu pazarında yaşanan belirsizliklerden istifade ederek iç pazarını fevkalade güçlendirmiştir. Adil ve sıkı kuralların hakim olduğu en düzenli ve sağlam iç pazara sahip olan Japonya, Asya-Pasifik bölgesinin merkezi durumdadır. Bu cephedeki havayolları dünya yolcu pazarının %16.6'sı oranında sahiptir.

Avrupa'ya gelince; dünya yolcu pazarından aldığı %30.6 pay ile üç büyük merkezden biri olan Avrupa Topluluğu şu an büyük bir yapılanma sancısı içindedir. Çok hareketli bir pazar olan Avrupa aynı zamanda uçak imalatçıların da içinde yer aldığı bir merkezdir. Dünyada bugün uçmakta olan jet uçaklarının toplamı 10.447'dir. Bunun 2.978'i Avrupa'da üretilmiştir. Dolayısıyla üreticilerin pazar gelişmelerinin bir kuralı olarak tüketicileri desteklemeleri ve her türlü işbirliğine açık olmaları Avrupa pazarını hem daha karmaşık hem de daha dinamik hale getirmektedir. Dışa açılmak zorunda olan Avrupa çok güçlü bir ortak İç Avrupa Pazarı yaratmak durumundadır. Amerikan ve Japonya merkezli hava taşıyıcı grupları da Avrupa Havayolu pazarından mümkün olan en büyük pasta dilimini kapmaya çalışmakta iken Avrupa Topluluğu havayolu taşıyıcılarının sıkı kurallar ve uygarca rekabete dayalı sağlam bir iç pazara sahip olmaktan başka rekabet şansları yoktur (25).

2. Türk Sivil Havacılık Sektörünün Genel Durumu

Türk Hava Yolları A.O. 1983 yılına kadar iç ve dış hatlarda havacılık faaliyetlerini yürütme konusunda tekel konumunu korumuş, 14.10.1983 tarihinde 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanunu'nda yapılan düzenleme ile havacılık faaliyetlerine yeni esaslar getirilmesini takiben özel havayolu işletmelerinin sayısı hızla artmıştır (26).

Son yıllarda sivil havacılık faaliyetlerinin mümkün olan her il'e yaygınlaştırılması çalışmalarının etkisi ile sivil hava taşıyıcıları, genel havacılık işletmeleri eğitim ve sportif amaçlı kuruluşlar ve uçak, helikopter, planör gibi hava araçları sayısındaki artışlar yanında havaalanlarımızın sayısı da hızla artmaya başlamıştır.

(25) Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Bülteni, Sayı 11, Temmuz-Ağustos-Eylül 1992, s.43

(26) DPT, Özel Sektör Ortak Çalışma Komitesi Raporu, Ulaştırma Sektörü, Temmuz 1991, s.1

1983 yılında THY tarafından 30 ve Bursa Hava Yolları tarafından 2 uçakla olmak üzere 32 uçaklık bir filo ile 4472 koltuk kapasitesi arz etmekte iken, bugün şirket sayısı 59'a uçak sayısı 331'e koltuk kapasitesi ise 13.303'e ulaşmıştır.

Ayrıca sektörde yerli ve yabancı hava taşıyıcılarına hizmet sunan 2'si handling, 1'i catering toplam 3 yer hizmeti kuruluşu faaliyet göstermektedir.

Sektörde THY halen en büyük havayolu olma özelliğini korumakta ve 13'ü yurt içi olmak üzere toplam 62 noktaya tarifeli ve tarifersiz seferler düzenlenmektedir. THY, 1985 yılından bu yana uyguladığı filo modernizasyonu programı çerçevesinde filosunu genişleterek faaliyetlerini daha ziyade uzun menzilli uluslararası hatlarda yoğunlaştırmayı hedeflemektedir.

Mevcut 59 işletmenin 12'si (Tablo- 8) Türk Hava Yolları benzeri olarak yolcu ve yük taşımacılığı yapmakta olup, bunların toplam uçak sayısı 46, arz ettikleri koltuk kapasiteleri 5848'dir. Bu şekilde 12 özel şirketin arz ettiği koltuk kapasitesi oranı genel yekün içinde %42'dir.

Genelde, özel sektör havayolu şirketlerimizin işletme sermayesi sıkıntısı, nisbeten yaşlı uçaklarla operasyon yapma dezavantajı, bakım-onarım ve diğer altyapı imkanlarının yetersizliği, faaliyetlerinin her kademesinde kalifiye personel temininde karşılaşılan güçlükler, sektörün yeteri kadar desteklenmemesi gibi sorunları bulunmakla birlikte, bilhassa son üç yıl içinde gerçekleştirdikleri gelişme umut vericidir. Özel sektör ticari hava taşımacılığı gelişmiş ülkelere göre çok genç olmasına ve pek çok sorunları bulunmasına karşın bazı şirketlerimizin Avrupalı rakipleri ile rekabet edebilecek düzeye eriştikleri gözlenmektedir.

2.1. Hava Meydanlarımızın Genel Durumu

Hava meydanlarımızın işletmesini elinde bulunduran Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü'nü kısaca tanıyalım;

Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatının (ICAO) yönetmelik ve standartlarını uygulayarak, işletimine verilen hava meydanlarının işletilmesi, meydan yer hizmetlerinin yapılması, hava trafik kontrol hizmetlerinin ifası, seyrüsefer cihaz ve sistemlerinin kurulması ve işletilmesi, bu faaliyetler ile ilgili diğer tesis ve sistemlerin kurulması, işletilmesi ve modern havacılığın gerektirdiği düzeye çıkarılması faaliyetlerinden sorumlu olan bir Kamu İktisadi Kuruluşudur (27).

1983 yılında DHMİ Genel Müdürlüğü'nce işletilen 2 Havalimanı ve 13 Hava Meydanı sayısı, 1991 yılında 5 Havalimanı ve 15 Hava Meydanı ile toplam 20'ye ulaşmış bulunmaktadır. Bu havalimanı ve meydanlar, dünya sivil havacılığının sahip olduğu altyapı düzeyi ile günümüz sivil hava trafiğine hizmet vermektedir.

Havaalanlarımızın Durumu

1. Uluslararası tarifeli ve tarifersiz dış hat seferleri ile iç hat seferleri açık havalimanları;
Atatürk Havalimanı / İstanbul
Esenboğa Havalimanı / Ankara
Adnan Menderes Havalimanı / İzmir
Antalya Havalimanı
Dalaman Havalimanı

2. Tarifesiz dış hat seferler ile iç hat seferlerine açık hava meydanları;

Adana Hava Meydanı

Trabzon Hava Meydanı

3. İç hat seferlerine açık hava meydanları;

Bursa Hava Meydanı

Diyarbakır Hava Meydanı

Elazığ Hava Meydanı

Erzincan Hava Meydanı

Erzurum Hava Meydanı

Gaziantep Hava Meydanı

Kars Hava Meydanı

Malatya Hava Meydanı

Samsun Hava Meydanı

Sivas Hava Meydanı

Şanlıurfa Hava Meydanı

Van Hava Meydanı

Çardak Hava Meydanı

Ayrıca Sivil Hava Ulaşımının ülkemiz sathında yaygınlaştırılması amacıyla yapılan çalışmalar sonucu Çanak-kale, Kastamonu, Tokat, Manisa, Siirt, İskenderun ve Aydın Havaalanları gerçekleştirilmiş olup, halen bir çok havaalanı için de etüd - proje ve inşaat çalışmaları devam etmektedir.

Türk Silahlı Kuvvetleri envanterindeki havaalanlarından da istifade edilerek Sivil Hava Ulaşımının yaygınlaştırılmasına katkı amacıyla Genel Kurmay Başkanlığı ile yapılan protokolle 24 havaalanı sivil havacılık işletmelerinin

kullanımına açılmıştır. Bu havaalanlarının 8'inde DHMİ Genel Müdürlüğü'nce işletme yapılmaktadır.

Bunlara ilâve olarak özel sektör tarafından yaptırılan ilk özel havaalanı İmsak ./ Bodrum, il özel idaresi tarafından yaptırılan 6 (Siirt, Tokat, Manisa, Kastamonu, İskenderun, Çıldır/Aydın) ve Üniversiteler tarafından yaptırılan 1 (Anadolu Üniversitesi) olmak üzere toplam 10 havaalanı hizmet vermektedir.

Özel sektör tarafından yaptırılan İmsak/Bodrum Havaalanı dış hatlara açık tek özel havaalanıdır.

Ayrıca THK. Genel Başkanlığı tarafından işletilmekte ve kullanılmakta olan toplam 4 (Etimesgut, İnönü, Akşehir/Konya ve Tuzköy) havaalanı ve iniş şeridi bulunmaktadır (28).

2.2. Türk Havayolu Ulaşımında Yolcu Trafiği

İç hat ve dış hat taşımacılığı "Ticari Hava Taşıma İşlemleri Yönetmeliği SHY - 6A" da ikinci ve üçüncü bölümlerde düzenlenmiştir.

İç Hat Taşımaları

Tarifeli İç Hat Taşımaları

Madde 32'de yer alan tarifeli iç hat taşımaları şöyle açıklanmıştır. "Türk Hava Sahası içinde işletmeye açık hava alanları arasında, Bakanlıkça onaylanmış bir uçuş tarifesine bağlı olarak yolcu, yük ve posta taşımak üzere yapılan seferlerdir. Tarifelerin en az 30 gün önce Bakanlığa onay için sunulması ve bu tarifelerin en az 15 gün önceden uygun vasıtalarla yayınlanması zorunludur.

(28) Ulaştırma Çalışma Grubu Raporu, 3. İzmir İktisat Kongresi, 1992, s.3

Tarifeli iç hat sefer taleplerine izin verilmesinde Bakanlıkça; talep edilen hattaki mevcut yolcu ve yük potansiyeli, bu hatta başka bir işletmecinin faaliyet gösterip göstermediği, işletmede kullanılacak uçakların performans durumu, hava alanında mevcut yer hizmeti kolaylık durumu özellikle dikkate alınır."

Tarifersiz İç Hat Yolcu Taşımaları;

Tarifersiz iç hat yolcu taşımacılığı da madde 33'de düzenlenmiştir. "Türk hava sahası içinde, işletmeye açık havaalanları arasında, önceden belirli uçuş tarifesine bağlı olmaksızın yolcu taşımak üzere yapılan seferlerdir. Tarifersiz iç hat seferleri için, uçuş izni mahalli hava trafik ünitelerinden uçuş planı ile alınır.

Tarifeli iç hat seferi yapılan noktalar arasında tarifersiz iç hat seferi yapılamaz. Lüzumu halinde tarifersiz sefer yapılması her sefer için Bakanlıktan özel izin alınmasına bağlıdır."

Dış Hat Taşımaları

Tarifeli Dış Hat Taşımaları

Tarifeli dış hat taşımaları madde 29'da düzenlenmiştir. "Türkiye'nin ikili yaptığı ülkeler ile Türkiye arasında yolcu, yük ve posta taşımak üzere, Bakanlıkça önceden onaylanmış bir uçuş tarifesine bağlı olarak yapılan taşımalardır."

Tarifersiz Dış Hat Yolcu Taşımaları;

Tarifersiz dış hat taşımaları ise madde 30'da düzenlenmiştir. "Yabancı ülkeler arasında ve bu ülkeler ile

Türkiye arasında önceden belirli bir uçuş tarifesine bağlı olmaksızın, yolcu taşımak üzere yapılan seferlerdir (29).

Türkiye'de ki içhat ve dış hat yolcu trafiğini incelediğimiz zaman gelen ve giden yolcu sayısının 1991 yılında 11.019.464 olduğunu görürüz. (Tablo- 9) Bunun %36.4'ü iç hat yolcusu %63.6'sını dış hat yolcusu oluşturmaktadır. Türkiye'deki yolcu trafiğini daha ayrıntılı inceleyelim.

2.2.1. İç Hat Yolcu Trafiği

Devlet Hava Meydanları İdaresi Genel Müdürlüğü (DHMI) tarafından gelen ve giden yolcu istatistikî bilgileri her yıl toplanmaktadır. 1985-1991 yılları arasında iç hat yolcu trafiğini inceleyelim.

Tablo- 10'da da görüldüğü gibi 1985 yılından 1990 yılına kadar muntazam olarak iç hat yolcu trafiğinde bir artış görülmektedir. 1991 yılında ise iç hat yolcu trafiğinde bir düşüş gözlenmektedir. Bunun en önemli sebeplerinden biri Körfez Krizi ve savaşıdır. Körfez savaşıyla birlikte artan akaryakıt fiyatları bilet ücretlerine yansımış, talepte düşüğe neden olmuştur. Bunun yanında 1990 yılında iç hat trafiğinin %93.2'sini elinde bulunduran T.H.Y.'nin greve gitmesi de yolcu sayısında bir düşüşe, yolcunun diğer ulaşım türlerine kaymasına neden olmuştur.

1991 yılında toplam içhat yolcu trafiğinin %95'i tarifeli %5'i ise tarifesizdir.

İç hatlarda halen tek el özelliğini koruyan THY 1990 yılında iç hat trafiğinde %93.2'sini elinde tutarken 1991 yılında grev nedeniyle bu oran %86.6'ya düşmüştür.

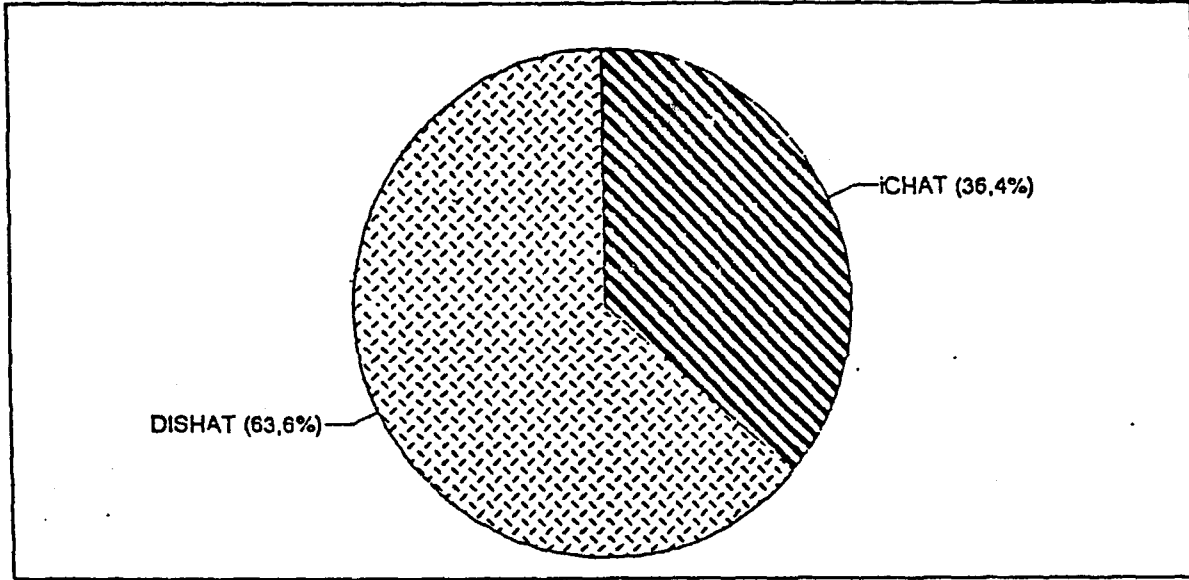
(29) Türk Sivil Havacılık Mevzuatı, Ticari Hava İşletmeleri Yönetmeliği (SHY 6-A) Sayfa 104

TABLO- 9

.1991 YILI YOLCU TRAFİĞİ

a. 1991 YILI İCHAT-DİSHAT YOLCU TRAFİĞİ

(1) 1991 Yolcu Trafığı



(2) İchat-Dishat (Gelen+Giden) Yolcu Trafığı

MEYDANLAR	İCHAT	DİSHAT	TOPLAM
ATATURK	1.570.293	3.634.312	5.204.605
ESENBGA	1.027.991	640.482	1.668.473
A.MENDERES	447.462	791.016	1.238.478
ANTALYA	243.656	1.321.077	1.564.733
DALAMAN	72.197	547.751	619.948
ADANA	260.535	70.606	331.141
TRABZON	113.058	1.472	114.528
BURSA	11.733	9	11.742
CARDAK	680		680
DIYARBAKIR	88.735	3.015	91.750
ELAZIG	1.574		1.574
ERZINCAN	137		137
ERZURUM	46.083		46.083
GAZIANTEP	35.887		35.887
KARS	54		54
MALATYA	33.273		33.273
SAMSUN	2.336		2.336
SIVAS	437		437
SANLIURFA	332		332
VAN	53.273		53.273
TOPLAM	4.009.724	7.009.740	11.019.464

(*) Kaynak: Devlet Hava Meydanları İşletmesi, 1991 İstatistik Yıllığı

İÇİŞİTLERİN İÇİŞİTLERİ												
YILLAR	G E L E N				G İ D E N				TO P L A M			
	TARİFELİ	TARİFESİZ	TOPLAM	TARİFELİ	TARİFESİZ	TOPLAM	TARİFELİ	TARİFESİZ	TOPLAM	TARİFELİ	TARİFESİZ	TOPLAM
	1985	1.534.771	1.828	1.536.599	1.522.569	2.654	1.525.223	3.057.340	4.482	3.061.822	3.057.340	4.482
1986	1.622.949	1.476	1.624.425	1.638.513	1.029	1.639.542	3.261.462	2.505	3.263.967	3.261.462	2.505	3.263.967
1987	2.027.982	13.941	2.041.923	1.992.522	14.737	2.007.259	4.020.504	28.678	4.049.182	4.020.504	28.678	4.049.182
1988	2.148.667	37.494	2.186.161	2.103.815	39.914	2.143.729	4.252.482	77.408	4.329.890	4.252.482	77.408	4.329.890
1989	2.319.535	25.369	2.344.904	2.325.108	26.408	2.351.616	4.644.723	51.797	4.696.520	4.644.723	51.797	4.696.520
1990	2.577.578	68.955	2.647.533	2.624.340	75.850	2.700.190	5.201.911	145.105	5.347.723	5.201.911	145.105	5.347.723
1991	1.897.487	97.435	1.994.922	1.909.049	105.753	2.014.802	3.806.536	203.188	4.009.724	3.806.536	203.188	4.009.724

Kaynak: Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü İstatistik Yıllığı
1990 ve 1991.

1991 yılında iç hat trafiğinin şirketlere göre dağılımı aşağıdaki gibidir;

TABLO- 11 1991 Yılı İçhat Trafik Dağılımı

Havayolu Şirketi	BW	GRV	IMS	IST	NFO	PGT	SN	SIN	SJT	THI	THY	TUR	Diğer	TOPLAM
Taahhütü Yolu Sayısı	1.699	105.642	3.471	227.722	30.787	9.414	21.591	20.293	77.907	20.517	3.407.471	18.955	1.255	4.039.724
Yüzdesi	-	% 02,6	-	% 05,6	-	-	-	-	% 01,9	-	% 85,6	-	-	-

Kaynak: Devlet Hava Meydanları İşletmesi 1991 İstatistik Yıllığı

Özel sektör havayolları devletin desteği olmadan çalışmaktan yakınmaktadır. Devlet desteğinin verilmesini isteyen özel sektör havayollarının büyük bir kısmı sermaye sıkıntısı içinde bulunuyor. Bakım - onarım ve diğer alt yapı yetersizlikleri, kalifiye eleman ihtiyacı ve teşviksiz olarak bu sektörün gelişmeye bırakılması, sektörün en önemli sorunları arasında yer almaktadır (30).

İçhatlarda şirketlerin karşılaştıkları problemler ise Erzincan, Kars, Şanlıurfa, Manisa, Kastamonu, Tokat gibi havaalanlarında ve bazı askeri ve sivil havaalanlarında, akaryakıt tesislerinin bulunmaması sivil hava taşıyıcılarına yakıt ikmalinin yapılmamasına neden olmakta ve bu meydanlara sefer yapan havayollarının dönüş için gerekli yakıtlarını beraberinde taşımaları ve bağlantılı uçuş yapmaları zorunluluğunu doğurmaktadır. Bağlantılı uçuşlarda koltuk sayısı ikiye bölüdüğünden, yolcu talebi olduğu halde %50 dolulukla uçuş yapılabilmektedir. İlâve yakıt taşımak da aynı şekilde taşınabilecek yolcu sayısını azaltmakta ve koltuk maliyetini yükseltmektedir (31).

(30) Havacılık Dergisi, Kasım 1991, s.21

(31) Ulaştırma Çalışma Grubu Raporu, 3. İzmir İktisat Kongresi, 1992, s.17

Havacılık sektörümüzün içhatlarda yaşadığı başka bir sorun da işletme maliyetlerini doğrudan etkileyen ve önemli kalemlerden biri olan akaryakıt gideridir. Ülkemizde yurt içi uçuşlarında kullanılan jet yakıtının fiyatı KDV dahil rafineri gümrüklü satış fiyatı, yurt dışı uçuşlarda kullanılan jet yakıtının fiyatı ise gümrüksüz rafineri çıkış fiyatı esas alınarak tesbit edilmektedir. Akaryakıt dağıtım şirketleri her iki durum için de, nihai satış fiyatı belirlerken, rafineri fiyatları üzerine sigorta, taşıma masrafı, umumi fire, şirket payı, vb. gider kalemlerini ilâve etmektedirler. Bu durumda ülkemizde yurt dışı uçuşlar için uygulanan jet yakıtı fiyatları aşağı yukarı dünya havaalanlarında görülen fiyatlar düzeyinde seyrederken, yurt içi uçuşlarda uygulanan jet yakıtı fiyatları dünya fiyatlarının yaklaşık %100 üzerinde oluşmaktadır (32).

İstanbul-Münih 1455 Km. ve İstanbul-Van ise 1276 Km. olup, yaklaşık uçak için aynı uzaklıktadır. Dışhatlarda daha ucuz olan Excursion ve Apex bilet ücretlerinin de dikkate alınması kaydı ile içhat biletleri dış hat biletlerine oranla 3.77 misli daha ucuzdur. Aynı uçakla aynı hizmeti veren bir özel sektör işletmesinin içhat taşımacılığına itibar etmesi mümkün olabilir mi? 42 kadar Türk uçak işletmesinin dış hatlarda faaliyet göstermesinin bizce ilk sebebi budur. Konu ile ilgili iki milletin konseptini de belirtmekte yarar görmekteyiz. Amerika imalatçısı özellikle iç hat pazarında yaşam kazanma çabasındadır. Almanya ise dış hat dünya pazarını eşit görmekte imalatını sofistike (özelliği) olan konularda toplamaktadır.

Hava taşımacılığının özelliği yolcunun kısa zamanda gideceği yere ulaşma isteğidir. İndirme bindirme,

(32) Ulaştırma Çalışma Grubu Raporu, 3. İzmir İktisat Kongresi, 1992, s.16

uçak değiştirme bir hava yolcusu için asla öngörülen bir konu değildir. Türkiye havayollarının dünya piyasasında aranabilmesi için ihat taşımacılığının canlandırılması şarttır (33).

Bunu da THY'nin bir yan kuruluşu olan THT aracılığıyla yapılmaya çalışılmaktadır. THT Türk Hava Yollarının filosundaki büyük kapasiteli jet uçakları ile gerek pazar potansiyeli elverişsiz olan, gerekse havaalanlarının bu uçaklar için teknik yetersizliği nedeniyle uamadığı yrelerimize hava taşımacılığını yaymak ve bu hizmeti daha geniş bir kesimin yararlanabileceği bir yapıya kavuşturabilmek, dolayısı ile yurt çapında bir hava ulaşım ağı oluşturarak, turistik ve ticari hayata canlılık getirmektedir (34).

2.2.2. Dış Hat Yolcu Trafiği

1970 yılında ABD tarafından başlatılan kuralsızlaşma (deregulation) 1987'de de Avrupa Topluluğu ye ülkeleri tarafından benimsendi. Liberalleşme hareketi, creti, kapasite, pazar ve rekabet parametrelerini içermektedir. IATA'nın koyduğu koruyucu kurallar, ülkelerin karşılıklı anlaşmaları eski önemini yitirmektedir. Bu konulara daha sonra ayrıntılı olarak değineceğiz. şimdi kıran kırana rekabetin olduğu havayolu taşımacılığında Türkiye'nin durumunu inceleyelim.

Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatının istatistiklerine göre, dünyada tarifeli seferlerde taşınan yolcu sayısı 2.5 - 3 milyar civarındadır. Yıllık ortalama artış oranı %2-3 arasında oynamaktadır. Havayolları için, bu 3 milyarlık pazardan pay kapmak, her yönüyle büyük bir mücadeleyi gerektirmektedir (35)

(33) Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Bülteni, Y.1. Sayı 4, Aralık 1990, s.3

(34) Savunma ve Havacılık Dergisi Cilt 5 No:6 Kasım-Aralık 1991, s.43

(35) Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Bülteni Sayı 11, Temmuz-Ağustos-Eylül 1992, s.21

Türkiye'ye gelen ve giden yolcuları 1987-1991 yılları arasında inceleyelim. Türk ve yabancı şirketler tarafından tarifeli ve tarifersiz olarak taşınan Türkiye'ye gelen ve giden yolcu sayısında 1987 yılından 1990 yılına kadar geçen sürede %70,6 oranında bir artış görülmüştür.

Ancak körfez krizi ve ardından körfez savaşı nedeniyle iptal edilen turlar sonucunda 1991 yılında Türkiye'ye gelen yolcu sayısında bir düşme olmuştur. Tablo 13'den de görüldüğü gibi tur iptalleri sonucunda yabancı şirketler %26.7 oranında yolcu kaybına uğramışlardır. Böyle olmasına rağmen 1991 yılında yabancı firmalar pazar payının %55'ini Türk Şirketleri ise %45'ini elde etmişlerdir. Bu oran 1987 yılında Türk Şirketlerinin payına düşen %34 yabancı şirketlerin payına düşen oran ise %66'idi. 1992 yılında (Ocak-Ağustos döneminde) ise yabancı şirketlerin payı %52'ye düşerken Türk Şirketlerinin payı %47'ye çıkmıştır. 1991 yılı yolcunun taşındığı ticari havayolu şirketlerinin milliyetlerine göre dış hat yolcu trafiği şöyledir;

TABLO- 12 (*)

DİSHAT YOLCU TRAFİĞİ

(a) Dishat (Türk ve Yabancı Şirketler) Yolcu Trafığı

YILLAR	GELEN			GİDEN			TOPLAM		
	Tarifeli	Tarifersiz	Toplam	Tarifeli	Tarifersiz	Toplam	Tarifeli	Tarifersiz	Toplam
1987	1.530.458	809.107	2.339.565	1.697.534	817.418	2.514.952	3.227.992	1.626.525	4.854.517
1988	1.924.673	1.235.491	3.160.164	2.090.682	1.259.443	3.350.125	4.015.355	2.494.934	6.510.289
1989	2.052.389	1.415.265	3.467.654	2.241.575	1.437.814	3.679.389	4.293.964	2.853.079	7.147.043
1990	2.294.483	1.734.963	4.029.446	2.511.007	1.741.789	4.252.796	4.805.490	3.476.752	8.282.242
1991	1.994.938	1.404.095	3.399.033	2.197.337	1.413.370	3.610.707	4.192.275	2.817.465	7.009.740
91/90 (%)	-13,1	-19,1	-15,6	-12,5	-18,9	-15,1	-12,8	-19,0	-15,4

(b) Dishat Türk Şirketleri Yolcu Trafığı

YILLAR	GELEN			GİDEN			TOPLAM		
	Tarifeli	Tarifersiz	Toplam	Tarifeli	Tarifersiz	Toplam	Tarifeli	Tarifersiz	Toplam
1987	608.763	150.592	759.355	755.053	156.865	911.918	1.363.816	307.457	1.671.273
1988	824.446	243.716	1.068.162	940.083	253.538	1.193.621	1.764.529	497.254	2.261.783
1989	933.057	261.214	1.194.271	1.054.485	276.763	1.331.248	1.987.542	537.977	2.525.519
1990	1.136.575	263.199	1.399.774	1.315.228	277.502	1.592.730	2.451.803	540.701	2.992.504
1991	1.046.041	430.046	1.476.087	1.220.164	435.246	1.655.410	2.266.205	665.292	3.131.497
91/90 (%)	-8,0	63,4	5,5	-7,2	56,8	3,9	-7,6	60,0	4,6

(c) Dishat Yabancı Şirketleri Yolcu Trafığı

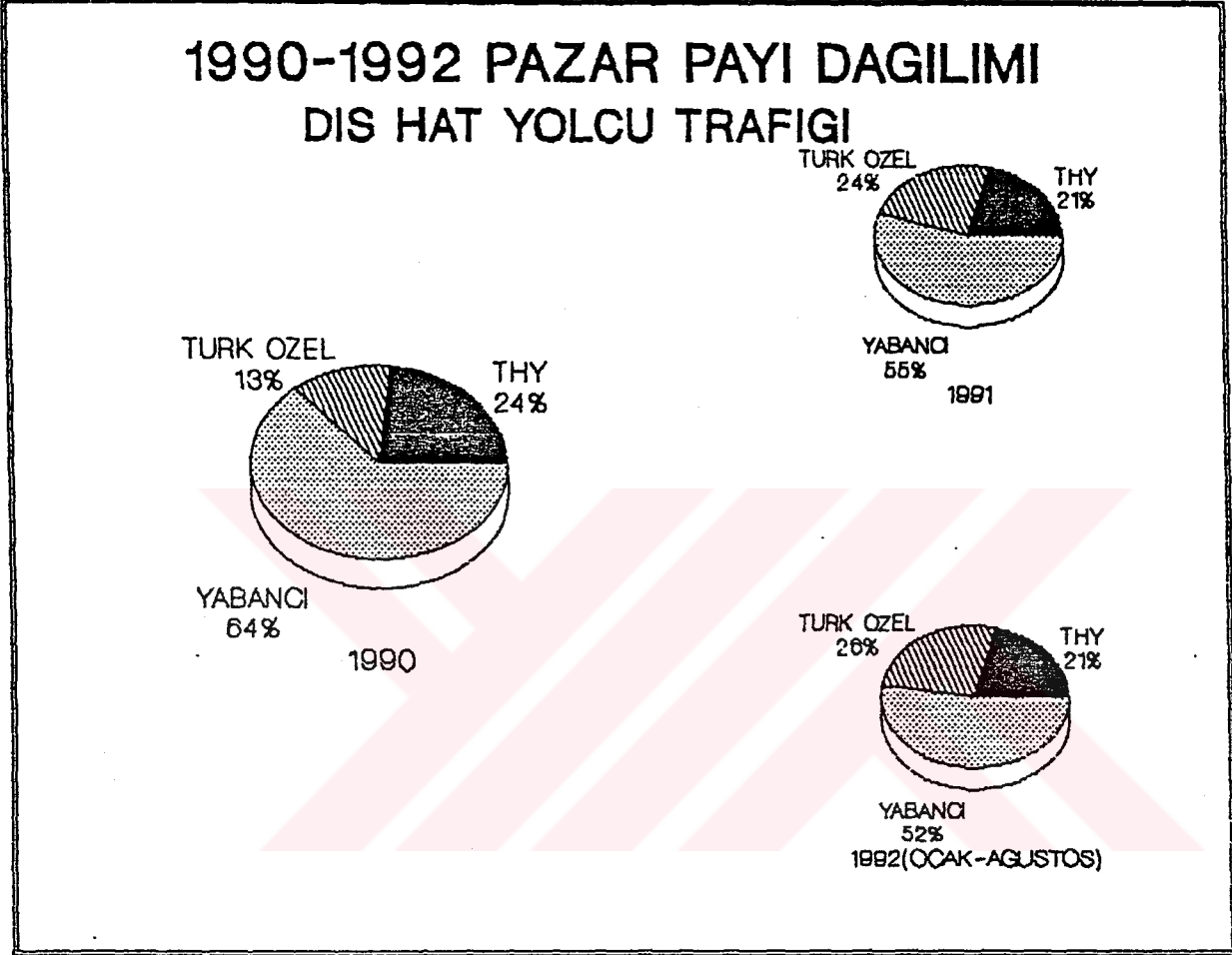
YILLAR	GELEN			GİDEN			TOPLAM		
	Tarifeli	Tarifersiz	Toplam	Tarifeli	Tarifersiz	Toplam	Tarifeli	Tarifersiz	Toplam
1987	921.695	658.517	1.580.212	942.481	660.551	1.603.032	1.864.176	1.319.068	3.183.244
1988	1.100.227	991.775	2.092.002	1.150.599	1.005.905	2.156.504	2.250.826	1.997.680	4.248.506
1989	1.119.332	1.154.051	2.273.383	1.187.090	1.161.051	2.348.141	2.306.422	2.315.102	4.621.524
1990	1.157.908	1.471.764	2.629.672	1.195.779	1.464.287	2.660.066	2.353.697	2.939.051	5.299.738
1991	948.897	974.049	1.922.946	977.173	978.124	1.955.297	1.926.070	1.952.173	3.878.243
91/90 (%)	-18,1	-33,8	-26,9	-18,3	-33,2	-26,5	-18,2	-33,5	-26,7

TABLO- 13 1991 Yılı (Yolcunun Taşındığı Ticari Havayolu Şirketlerinin) Milliyetlere göre Dış Hat Yolcu Trafığı (*)

Ülkeler	Türkiye	Almanya	İngiltere	Fransa	İsviçre	Hollanda	Danimarka	Austurya	Diğer
Yolcu Sayısı	3.131.497	1.433.086	303.066	217.881	198.013	169.132	146.211	135.929	1.274.935
Yüzdesi	%4,7	%20,4	%4,3	%3,1	%2,8	%2,4	%2,1	%1,9	%18,2

(*) Kaynak: Devlet Hava Meydanları İşletmesi 1991 Yılı İstatistik Yıllığı.

GRAFİK- 1



Türk özel şirketleri her geçen gün paydan aldıkları dilimi büyütmektedirler. 1990 yılında Türk özel şirketlerinin dış hatlardaki payı %13, THY'nin %24, yabancı şirketlerin %64, 1991 yılında Türk özel şirketlerinin payı %24, THY'nin payı %21, yabancı havayollarının %55, 1992 yılının ilk sekiz ayında ise bu oran Türk özel şirketlerinin %26, THY'nin %21, yabancı şirketlerin ise %52 olarak belirlenmiştir (Grafik: 1)

(*) Kaynak : THY A.O. Dökümanları

Bu sonuçlara göre Türkiye pazarındaki yabancı şirket taşıyıcılarının payı yarıdan fazladır. 1991 yılında toplam trafikte charter taşıyıcılarının payı ise %40 olup, charter trafiğinde Türk charter firmalarının payı %30 civarındadır. Bu sonuçlardan açıkça görüleceği gibi, Türkiye pazarından yabancı havayollarının gerek tarifeli, gerekse charter taşımaları büyük pay tutmaktadır.

2.3. Charter Taşımacılığı

1952 yılında CEAC Avrupa Sivil Havacılık Teşkilatı, uluslararası tarifeli uçuşların özelliklerini aşağıdaki şekilde belirlemiştir.

1- Uçuşlar bir devletin hava sahasından başka bir devlete yapılır.

2- Yolcu, yük taşıyan ve belirli ücret ödeyen tüm uçuşlar herkese açıktır.

3- Uçuşlar önceden belirlenen saatlere ve kalkış - varış noktalarına göre gerçekleşir.

Yukarıda belirtilen bu üç özellikten birisi gerçekleşmezse bu uçuşa tarifersiz charter uçuşu denir.

Charter uçuşunu tarifeli seferden ayıran en önemli özellik, bir kişi veya grubun, bir uçağın tüm koltuk kapasitesini satın almasıdır (36).

2.3.1. Paket Turlar "Inclusive Tours, IT"

Bugün dünyada kişisel (individual) turizm hareketleri artık eski önemini kaybetmiştir. Şimdi her yerde

(36) Necdet HACIOĞLU, Seyahat Acentacılığı ve Tur Operatörlüğü, Bursa Uludağ Üniversitesi Basımevi, 1989, s.9

"paket tatil" seyahat formülü geçerlidir. Çünkü kitle turizmi için gerekli olan ucuzluğa ve satın alma kolaylığına sahip olan bu tür turların düzenlenmesi, modanın ötesinde, ekonomik zorunluluğun bir sonucudur.

Amerikan literatüründe "package tour" paket tur, İngilizce'de "inclusive tour" kapsamlı tur, Fransızca'da ise "Voyage a forfait" götürü seyahat olarak bilinen günümüzün en yaygın organize seyahat şekli, dilimize en uygun şekilde götürü tur ya da paket tur olarak çevrilebilir.

Genellikle mevsimlik bir karakter gösteren ve yaz aylarında Akdeniz ülkelerine düzenlenen bu paket turlar, 1950'li yılların sonlarına kadar charter seferlerindeki gelişmelere paralel olarak yoğunlaşmıştır. Bu nedenle, paket turların ortaya çıkışı ve gelişimi arasında "neden-sonuç" ilişkisi olduğunu söyleyebiliriz. Çünkü, paket turların gelişimi ve geniş halk kitlelerine sağladığı satın alma kolaylıkları, büyük ölçüde charter uçaklarının arz ettiği imkânlarla mümkün olmuştur (37).

2.3.2. Charter Seferlerinin Ucuzluk Nedenleri

Tarifersiz uçak seferleri tarifeli uçak seferlerine göre %50 kadar daha ucuz olmaktadır. Charter seferlerinin ucuz olmasının nedenlerini şöyle sıralayabiliriz;

1- Charter seferleri rantabl olan hatlarda yapılır. Turistik talebe göre hareket edilir. Oysa tarifeli seferler ise prestij, ticari politika, kamu yararı için zararına da olsa çalışır.

2- Charter seferlerinde ortalama doluluk oranı %85 iken tarifeli seferlerde %50'nin altındadır.

(37) Mehmet GÜRDAL, A.g.e., s.108

3- Charter şirketlerinin değişmez (fix) masrafları vardır. Genel masrafları tarifeli uçaklarıinkinden daha azdır.

4- Charter seferlerinin pazarlama masrafı yoktur. Uçağın koltukları toptan satılır. Tarifeli uçakların koltukları ise şirketler veya acentalar tarafından pazarlanır ve pazarlama giderleri, toplam harcamaların %20-35'lik bir kısmını oluşturur.

5- Charter'ların masrafları %3-4 arasında bir yer alır, genel masraflar içinde. Uçağın bakım masrafları kiralayan şirkete aittir. O da bu harcamayı müşterilerine çeşitli isimler altında yansıtır, (komisyon, yazılma, dosya, kayıt vb) (38).

2.3.3. Türkiye'de Charter Taşımacılığının Durumu

1991 yılında toplam trafikte charter taşıyıcılarının payının %40 olup, Charter trafiğinde Türk Charter firmalarının payının %30 civarında olduğunu daha önce söylemiştir. Tablo- 14'de görüldüğü gibi Türkiye'ye Charter sefer düzenleyen ülkeler arasında genel toplam içinde %35 pay ile Almanya birinci sırayı almaktadır.

1991 yılında ülkemiz hava limanlarına iniş-kalkış yapan tarifersiz (Charter) uçakların, ait olduğu milliyetine göre dağılımı Tablo- 14'te yer almaktadır.

TABLO- 14 1991 Yılında Ülkemiz Hava Limanlarına İniş-Kalkış Yapan Tarifersiz (Charter) Uçaklarının Ait Olduğu Şirketlerin Milliyetine Göre Dağılımı

Uçağın Ait Olduğu Şirketin Milliyeti	Tarifersiz Uçak Sayısı	Gelen Yolcu Sayısı	Giden Yolcu Sayısı	Toplam Yolcu
Almanya	7.998	492.629	489.348	981.977
Avusturya	443	25.795	24.074	49.869
AED	225	10.925	11.024	21.949
Belçika	427	21.385	21.198	42.583
B. Arap Emirliği	-	-	-	-
Fransa	783	47.480	46.571	94.051
Finlandiya	204	21.593	24.066	45.649
Hollanda	1.075	61.093	60.764	121.857
İngiltere	1.351	108.586	107.379	215.965
İspanya	95	5.647	5.746	11.393
İsviçre	449	22.152	22.145	44.297
İsveç	587	26.291	27.587	53.878
Kuveyt	8	6	564	570
Libya	-	-	-	-
Suriye	-	-	-	-
Tunus	-	-	-	-
Ürdün	14	368	290	658
Yemen	-	-	-	-
Yugoslavya	375	10.884	13.024	23.908
Diğer	2.111	113.024	113.599	226.623
Yabancı Şirket Topl.	16.145	967.858	967.369	1.935.227
Türkiye	9.198	428.387	432.612	860.999
Genel Toplam	25.343	1.396.245	1.399.981	2.796.226

(*) Kaynak: Turizm Bakanlığı Yatırımlar Genel Müdürlüğü, Araştırma ve Değerlendirme Dairesi Başkanlığı, Tarifersiz Uçaklar (Charter) Bülteni, Yayın No: 1991/6, 1991, s.21

BÖLÜM - II

II. HAVA ULAŞTIRMASINDA PAZAR KOŞULLARININ ANALİZİ

A- SUNULAN HİZMET ÇEŞİTLERİNİN TANIMI VE ÖZELLİKLERİ

Havayolları yolcu ve yük taşımacılığı olmak üzere iki hizmet sunulmaktadır. Bunlardan yolcu yanında yük taşımacılığı, hava yolları hizmeti içinde önemli bir paya sahip olmadığından bu bölümde yolcu taşımacılığı hizmeti üzerinde durulacaktır.

B- TALEBİ ETKİLEYEN FAKTÖRLER

Kişilerdeki genel eğilim, taşıma mesafelerine göre, kendilerine en çok zaman yararı (kazanç) sağlayacak ve diğer ulaştırma sistemlerine oranla maliyeti düşük ulaştırma sistemlerini seçme yönündedir. Kullanıcılar açısından, seçilen ulaşım türünden, elde edilen toplam faydanın %80'i kazanılan zamanın payıdır (39).

Genelde yolcu taşımada ulaştırma türlerinde talebi etkileyen faktörler aşağıdaki gibidir:

- Fiyat,
- Kişisel Gelir,
- Emniyet,
- Hız,
- Konfor,
- İntizam,
- Zamanında Taşıma,
- Büyük Ölçüde Taşıma,

(39) Necdet TEKİN, A.g.e., s.7

- Turizm Pazarlarına Olan Uzaklık,
- Ülkelerin Coğrafik Özellikleri,

Bunlar aşağıda incelenmiş bulunmaktadır (40).

Turizm amaçlı gelen yabancıların, toplam yabancılar içindeki payı (1980-1986) ortalama %80 olmuştur (41).

Bu nedenle bu faktörleri turizmde ulaştırma türüne olan talebi etkileyen faktörler olarak inceleyebiliriz.

1. Fiyat;

Turizmde ulaştırma türünün seçimini etkileyen faktörlerin başında, ulaştırma hizmetlerinin fiyatı gelir. Çünkü günümüzde uluslararası turizm hareketlerine katılan insanların çoğunluğunu orta gelirli halk kitleleri oluşturmaktadır. Diğer bir deyişle turistlerin çoğunluğunun mali imkânları sınırlıdır. Bu nedenle onlar, gidecekleri yere en ucuz fiyatla gitmek istemektedirler. Bu özellik; insanların seyahatlerinde kullanacakları ulaştırma türüne olan taleplerinin, fiyat düzeyine karşı çok duyarlı olduğunu göstermektedir. Zira kısa ve orta mesafeli seyahatlerde meydana gelen fiyat değişimleri, turistlerin ulaştırma türüne olan taleplerini büyük ölçüde etkiler. Gerçekten turizm talebi fiyat değişikliklerine karşı yüksek bir elastikiyete sahiptir.

Ucuzluk bakımından demiryolları, diğer ulaşım sistemlerine nazaran daha çok tercih edilen ulaştırma türüdür.

Son yıllarda özellikle "charter" uçaklarının arz ettiği imkânları ile gerçekleştirilen "herşey dahil" paket

(40) Mehmet GÜRDAL, A.g.e., s.87

(41) DİE, 1987 Türkiye İstatistik Yıllığı, s.315

turların geniş halk kitlelerine sağladığı ucuzluk ve satın alma kolaylıkları da havayollarına olan talep için ilgi çekici bir unsur olmuş, böylece uçaklar kitle turizminin temel ulaşım aracı haline gelmiştir (42).

2. Kişisel Gelir;

Ulaştırma türüne olan talep harcanabilir gelir ile ilişkili olarak değişmektedir. Araştırmalar, ulaştırma türüne olan talebin; ulaşım aracından faydalanmak isteyen kişinin gelir düzeyine de bağlı olduğunu göstermektedir. Örneğin; ulaştırma fiyatı arttıkça o ulaştırma aracına olan talep azalmakta, gelirler yükseldikçe de otomobil, uçak ve kruvaziyer hizmetlerine talep artmaktadır.

Günümüzde en çok seyahat eden ve fiyat yönünden pahalı ulaştırma araçlarını tercih eden kimseler, özellikle sanayileşmiş ulusların zengin insanlarıdır.

Genel olarak tatil seyahatindeki harcamaların, fonksiyonel bir şekilde gelir düzeyi ile ilişkili olduğu söylenebilir. Zira, kişisel gelir arttıkça seyahat harcamaları da artmaktadır. Fakat seyahat harcamaları toplam gelirdeki artıştan çok daha hızlı bir oranda artış göstermektedir. California'daki "Stanford Araştırma Enstitüsü" tarafından yapılan bir araştırmaya göre; seyahat harcamaları, toplam gelir seviyesindeki artışın "iki katı" bir hızla artmaktadır.

Bu ilişkiden doğan sonuç bize; kişisel gelir arttıkça turistik seyahatler için daha fazla uzağa gitmek ve daha konforlu ulaşım aracını kullanmak isteyen insanların sayısında sürekli bir artış olacağını, kişisel gelirleri fazla ve zamanları değerli olan bu insanların tatillerinde havayolu ulaşım türünü tercih edeceklerini göstermektedir (43).

(42) Mehmet GÜRDAL, A.g.e., s.88

(43) Mehmet GÜRDAL, A.g.e., s.89

3. Emniyet "Güvenilirlik"

Seyahat edecek olan insanlara güven vermeyen bir yolculuk düşünülemez.

Günümüzde ulaştırma araçları emniyet faktörü açısından karşılaştırıldığında, demiryolları ve havayolları en emniyetli birer ulaştırma türü oldukları ortaya çıkar. Nitekim, karayollarında meydana gelen bugünkü kaza, ölüm ve yaralanmaları, demiryolları ve havayollarına nazaran büyük boyutlara ulaşmıştır.

Günümüzde seyahat eden insanların ortak görüşlerinden biri de; emniyet faktörünün özellikle havayolu ulaştırmasında daha üstün olduğu şeklindedir. Nitekim IATA raporları, uçak kazaları konusunda iyimser rakamlar vermektedir. 1979 yılında dünyadaki tarifeli ve tarifersiz (charter) havayolları arasında meydana gelen 36 uçak kazasında 1145 kişinin ölmüş olması ve her 100 yolcu/kilometrede ölen yolcu sayısının sadece binde 0.11 oranında bulunması uçaktaki emniyet faktörünün üstünlüğünü ortaya koymaktadır.

Gerçekten havayolu ulaştırması en emniyetli bir ulaştırma türüdür. Çünkü yapılan araştırmaları; bir tek yolcunun emniyet içerisinde uçabilmesi için yeryüzünde, havayolu personeli, meteoroloji uzmanları, kule personeli, sağlık ve kurtarma ekiplerinden oluşan binlerce kişinin görev aldığını ortaya koymaktadır (44).

4. Hız

Ulaştırma araçlarının hızı, insanların seyahatlerinde yararlanacakları ulaştırma türünün seçimini geniş

ölçüde etkileyen bir faktördür. Çünkü günümüzün turisti zamanı çok az ve değerli olan bir kişidir. Bu nedenle onun, günlerce ve haftalarca sürecektir seyahat için ayıracağı zamanı yoktur.

Yapılan araştırmalara göre; ulaşılmak istenen turistik çekim merkezine olan uzaklık 1000 Km'yi aştıkça, havayolu ulaşım türü tercih edilmektedir. Hiç şüphesiz bu tercihte en büyük etki, bugünkü uçakların sahip olduğu hız faktöründen ileri gelmektedir (45).

Bugün A-340 uçağı 14.000 Km, B-747 uçağı 13.500 Km. menzile ulaşabilmiştir (46). Hızları ise saatte 800 Km.'yi aşmaktadır.

Havayolu ulaştırması diğer ulaştırma türleri ile karşılaştırıldığı zaman, özellikle uzun mesafeli seyahatler için ekonomi ve hızın en yüksek derecesine sahiptir. Örneğin Asya-Pasifik ülkelerine yapılan seyahatlerde insanların havayollarını tercih etmeleri, hep "hız" faktörünü dikkate almalarından ileri gelmektedir (47).

5. Konfor;

Yolcunun ulaştırma türünün seçimini etkileyen faktörlerden biri de, ulaştırma aracının sahip olduğu konfordur.

Yolcuların rahat ve konforlu araçlarla seyahat etme istek ve gereksinimleri, genel olarak kruvaziyer turizmi ve uzun mesafeli seyahatler için büyük önem taşır.

(45) Mehmet GÜRDAL, A.g.e., s.94

(46) UTED- Uçak Teknisyenleri Derneği, Aralık 1991, s.10

(47) Mehmet GÜRDAL, A.g.e., s.95

Günümüzde havayolları ulaştırması da, konfor bakımından en yüksek seviyeye ulaşmıştır. Çünkü, günümüzde modern uçaklarla uluslararası turizm hareketlerine katılan insanlar; rahat bir biçimde ve emniyetle seyahat etmekte, içkisini içebilmekte, çoğu zaman bir film seyrebilmekte ve hatta müzik dinleyebilmektedir (48). Hatta kıran kırana rekabete giren günümüz havayolları hizmetlerini her gün biraz daha artırmaktadırlar. Özellikle First Clas ve Business Clas yolcularına kristal bardakta şampanya ve lüks havyar eşliğinde videoda sezonun son filmlerini izleme lüksünü dahi sunmaktadır (49).

6. İntizam "Düzenlilik";

Turistik seyahatlerde ulaştırma araçlarına olan talep geniş ölçüde, araçların sahip olduğu intizam faktörüne bağlıdır. Çünkü, son yıllarda kitle turizminin yarattığı en önemli sorun, seyahatlerdeki intizam konusudur.

Havayolları; intizam faktörü bakımından üstün olmasına rağmen, elverişsiz hava koşulları ile karşılaşıldığı zaman, tarifeli ve düzenli seferlerde bazı aksamalar mümkün olabilmektedir (50).

7. Zamanında Taşıma

Ulaştırma araçları, yolcularını mutlaka gidecekleri yere zamanında ulaştırmak zorundadır. Aksi halde zamanında yapılamayan bir yolculuk ekonomiklik prensibine de uygun değildir.

Seyahatler ister kişisel olarak yapılsın, ister grup gezileri şeklinde düzenlensin, yolcuların mutlaka tarifede öngörülen esaslara uygun olarak gitmek istedikleri

(49) Haftalık Ekonomi Dergisi, Ekonomist 4 Ekim 1992, s.50

(50) Mehmet GÜRDAL, A.g.e., s.98

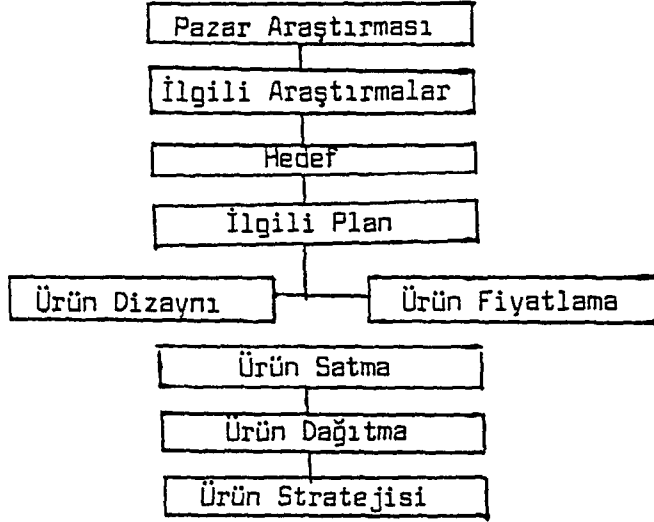
yere zamanında ulaştırılmaları ve bu seyahatten maksimum fayda sağlamaları gerekmektedir.

Günümüzde; zamanında hareket ve varışı gerçekleştirebilen en üstün seyahat aracı "krvaziyer" adı verilen turistik yolcu gemileridir. Bunu, havayolu ulaştırma aracı olan "uçak" takip etmekte ve seyahat aracının seçimini büyük ölçüde etkilemektedir (51).

C- ÜCRET OLUŞUMU

Havayolu işletmeciliği için en önemli konulardan birisi de ürün dizaynıdır. Şöyle ki, aynı hat üzerinde, uçakta oturulacak yerlere bağlı olduğu kadar (birinci sınıf, işadamları sınıfı, ekonomik sınıf vb) bilet kullanma hak sürelerine (gidiş-dönüş, açık kullanım, bir haftalık kullanım hakkı, paket tur, vb) pek çok düzenleme yapılması mümkündür. Her bir düzenleme için ayrı servis, ayrı fiyat olacağı muhakkaktır. Ancak uçuş mesafesi ve hattı aynı kalmaktadır. Havayolu işletmesi pazarlamasında ürün dizaynı yapılırken, müşteri kitlesinin, bunların ihtiyaçlarını ve de ne kadar ödemeye istekli olduklarının bilinmesi gereklidir. Müşteri ihtiyaçları ve ödeme istekleri arasında uygun denge sağlandığı takdirde, başarı gelecektir. Her bir uygulamanın yakinen takibi ve hizmet kalitesinin denetimi, müteakip uygulamalar için olumlu katkı sağlayacaktır. Ürün dizaynında, koltuk sayısı düzenlemelerinin Tablo- 15'deki varsayımlar çerçevesinde yapılması mümkündür.

TABLO- 15 Ürün Dizaynı (*)



Havayolu işletmeciliği için sürekli kalite kontrolü büyük önem arz etmektedir. Verilen hizmetlerin planlanan kaliteye uygun icra edilip edilmediği veya müşteri ihtiyaçlarını karşılayıp karşılamadığı kontrol edilmelidir. Ayrıca, telefonların zamanında cevaplanması, (özellikle rezervasyon) hizmetlerde dakiklik ve bagaj işlemleri puan kazandırıcı ya da kaybettirici önemli hususlardır. Kalite kontrol bilgileri, uçuş sırasında yolculardan sistematik bilgi alımları, şikayetlerin değerlendirilmesi, müşteri kesimlerinde testler ile toplanabilir.

Bilet Ücretleri

Bilet ücretleri konusu düşünülürken, dikkate alınması gerekli bazı konular şunlar olmalıdır;

(*) Kaynak : Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Bülteni, Sayı 11, Temmuz-Ağustos-Eylül 1992, s.22

- En ideali ne olmalıdır?
- Mevcut kurallar (mevzuat) sistemi nelere müsaade etmektedir?
- Rakiplerimizin tepkileri ve karşıt hareketleri neler olacaktır?
- Onlar ücretleri bizden çok düşürebilirler.
- Bizim için kârlı olmayan bir hat, onlar için kârlı gözükebilir.
- Onların kalıcılık için daha başka mali hesapları olabilir.

Devlete ait havayolları ise, tatbiki milli ihtiyaçların karşılanması da düşünmek durumundadır.

Ücretleme sisteminde amaçlar şunlardır;

- Kâr (kısa ve uzun dönemde)
- Basitlik,
- Kalıcılık,
- Hakkaniyet,

Ücret çeşitlerinden bazıları ise şunlardır;

- Birinci sınıf,
- İşadamı Sınıfı (Business Class),
- Normal Ekonomik Sınıf,
- İndirimli Ücretler

Sabit ücret uygulamalarında, tek bir yüksek fiyat uygulaması basitliği ve hakkaniyeti sağlar, ancak, yolcu sayısı düşük olur. Uçak tipi küçük seçilmek durumunda kalır, yolcu-kilometre maliyeti yükselir, frekanslar düşük

olur, kısa hatlarda kullanılabilir. Değişik ücretlerin uygulanmasında ise, pazarda çeşitli kesimlere hitap edilebilir, yolcu sayısı yüksek olur, büyük tip uçaklar kullanılabilir, yolcu-kilometre maliyeti düşer, frekans yüksek olur, yaygın (çok sayıda) hatlarda kullanılabilir, ancak tarife yapısı karışık olur, hakkaniyet sağlamaz.

Değişik ücretlendirme, kontrol edilebildiği her zaman için işletmeye fayda sağlar. İndirimli ücretlerde detay örneklerinden bazıları şunlardır;

- En az kalış süresi,
- En çok kalış süresi,
- Hafta sonu gecesi kalma şartı,
- Yer garanti etmeme şartı,
- Yatılama kısıtlamaları (Aktarmalar),
- Tur kapsamından faydalanma şartı,
- Tercihli Ücretler,
- Uçuş saati şartları / mevsimsel değişiklikler (52).

1. Verilen Hizmetlere Göre Ürün Çeşitlendirilmesi:

Rekabetin son derece yoğun yaşandığı havacılık sektöründe ücretler bir taraftan düşürülürken rekabete ayak uydurabilmek için masraflarında kısıntıya gidemiyorlar. Bu nedenle havayolu şirketleri doluluk oranlarını artırmak zorundadırlar. Aynı zamanda birim gelirlerini de artıracak çareler aramaları gerekmektedir. Böylece havayolu şirketleri ürün çeşitlendirmesine gitmişlerdir.

Yolcuya sunulan servis düzeyi artırılarak First Class-Business Class doğmuş ve yüksek gelirli yolcuya

gösterilen özel hizmet sonucunda yüksek birim gelir elde edilmeye başlanmıştır.

Bunun yanısıra doluluk oranını artırmak amacıyla indirimli ücretler uygulanmaktadır. Böylece düşük gelirli yolcu diğer ulaşım türlerine kaymak yerine havayolu taşımacılığını seçmektedir.

Bunları ayrıntılı olarak aşağıda inceliyelim:

1.1. Business Class Uygulaması

Hava taşımacılığının en önemli gelirlerinden biri de "iş" yolculuklarıdır. Bugün bütün dünyada iş trafiği artış göstermektedir. İş trafiğinin yarattığı talep için servis düzeylerinin yükseltilmesi ve yeni ortaya çıkacak mekân ihtiyaçlarını tasarımcıların sağlaması gerekir. Bu doğrultuda üretilecek ürün de yapılacak hatalar talebin durgunlaşarak azalmasına, hatta pazarın yok olmasına neden olacaktır. İş adamları için daha uygun ve kullanışlı mekânların sunulması, pazarı hareketlendirecektir (53).

Büyük havayolu kuruluşları uçuşların yoğunluğunu dikkate alarak First Class kalitesini, Business Class'da sunma hazırlıkları içindedir. Swissair, First'i kaldıracak Business'in kalitesini yükseltme projesini sürdürürken, Lufthansa'da benzer çalışmalar içindedir. Havayollarının "özel" kişiler için özel uygulamaları çok çeşitlidir. Emirates, uçaklardaki koltuklara video sistemi kuran ilk havayolu şirkettir. Önümüzdeki yıllardan itibaren Emirates uçaklarından uydu aracılığı ile dünyanın her yerine telefon edilebilecek.

Fransız Havayolları, Business Class yolcularını havaalanında ayrı salonlardan uçağa kabul ediyor, yolcuların

(53) Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Bülteni, Sayı: 9, Ocak-Şubat-Mart 1992, s.13

kendilerini VIP yolcu hissetmelerini sağlıyor. Uçuş, sırasında özel yemekler ve uzun yolculuklarda isteyen işadamaı lap-top bilgisayar isteyebiliyor.

Alman Havayollarının lüks sınıf yolcularının ayrıcalıkları ise şöyle; "Business Class"da bilet rezervasyon ve check-in masalarının ayrı olması, 30 kiloya kadar ücretsiz bagaj hakkı, "frequent traveller" kartı alanlara indirim New York'daki havaalanlarından Manhattan'a helikopterle ulaşım, istenilen miktarda ikram bu ayrıcalıklardan bazıları. First Class yolcularına ise 40 kiloya kadar ücretsiz bagaj hakkı sağlıyor. Ayrıca First kabinleri uçak gürültüsünden olabildiğince yalıtılmıştır (54).

2. Türk Hava Yolları A.O.'da Uygulanan Özel Yolcu Programları

Uluslararası ticaret hacmindeki gelişmelere ve endüstriyel küreleşme eğilimleri nedeniyle Dünya Sivil Havacılığında yolcu trafiğinin %20-25 arası iş trafiğinden oluşmaktadır.

THY'da 1992 sonrası Avrupa'sında serbestleşme sonucu doğacak çetin rekabet koşullarına uyum için havayolları yolcu istek ve ihtiyaçlarına uygun hizmetin tüm safhalarını içeren yeni hizmet programları geliştirilmekte ve yolcu ücret farklılıklarına göre yolcularına değişik servis vermeyi ön plana çıkarmakta, neticesinde de yüksek birim gelir hedeflemektedir.

Bu uygulamadaki ana hedef son ekonomik gelişmeler nedeniyle dış dünyaya açılan iş adamımızın sık sık yapmış oldukları seyahatlerinde THY'nı tercih etmelerini sağlayıp bu pazardaki payını artırmaktadır.

(54) Haftalık Ekonomi Dergisi, Ekonomist, 4.10.1992, s.50

2.1. Business Class

Yapılan pazar araştırmalarında yüksek ücret ödemeye hazır bir potansiyelin olduğu saptanmıştır. 1990 yılında Türkiye'den Business Class/First Class yolcu sayısı 169.000 olup bunun 1169'u Türk Hava Yolları tarafından taşınmıştır. Türkiye'nin sosyo ekonomik durumu ve son yıllarda her alanda dışa açılmanın sonucunda oluşan bu pazarın Türk Hava Yolları'na yönetilebilmesi için yolcu programları çalışmaları yapılmıştır.

Alt ve üst yapıda yapılan değişikliklerle hemen hemen bütün dış hatlarda Business Class uygulamasına 23 Temmuz 1991 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere başlanmıştır. Business Class uygulaması bir havayolunda yolcuya verilen tüm hizmetin daha düzeyli olmasını içerir.

Business Class programı, iyi bir koordinasyon sonucu başarı ile uygulanmaya başlanmış ve 23 Temmuz - 31 Ekim döneminde 12.781 Business Class yolcu dış hatlarda taşınmıştır. Bu rakamlar yukarıda verilen 1990 yılı rakamları ile karşılaştırıldığında yapılan atılımın boyutları ortaya çıkmaktadır.

THY'nda Business Class yolcuları bir yandan uçuş öncesi ve uçuş sırasında bazı avantajlar getirerek rahat ve huzur içinde seyahat etmeleri sağlanmış diğer yandan da yüksek ücretli yolcu potansiyelinin yoğunlukta olduğu hatlarda Business Class kapasitesinin arttırılması çalışmaları bitirilerek bu konuda gerekli planlamalar yapılmıştır (55).

Business Class yolcusuna sağlanan avantajlar;

- Business Class yolcununun 30 Km serbest bagaj hakkı vardır.

(55) III. Ulusal Havacılık Sempozyumu, 25-26 Kasım 1991, Anadolu Üniversitesi, Eskişehir, s.108

- Business Class yolcuların yurt içi ve dışı istasyonlarda check-in işlemleri ayrı bankoda yapılır.
- Bagajların öncelikli teslim edilmeleri sağlanır.
- CIP salonlarında ağırlanır.
- Uçuş sırasında ayrıcalıklı hizmet.

2.2. Frequent Flyer (Özel Yolcu Programı)

Frequent Flyer programının amacı dış hatlarda sık seyahat eden yolcuları Türk Hava Yollarına yönlendirmek ve sık uçan yolculara bazı avantajlar sağlamaktır.

Frequent Flyer özel yolcu programı 1 Temmuz 1989'da başlamıştır. Şu anda üye sayısı 3000 civarındadır. Bu üyelerin yapmış olduğu uçuş sayısı ise 41.156'dır.

Frequent Flyer üyelerine sağlanan ayrıcalıklar;

- Öncelikli rezervasyon,
- Yurt dışına yapılan uçuşlarda, check-in işlemleri Business Class bankolarında beklemeden yapılabilir.
- Yolcular CIP salonunda ağırlanır.
- 30 Kg. bagaj hakkı,
- Frequent Flyer programında yapılan yurt dışı uçuş puanına göre ücretsiz bilete hak kazanılır.

2.3. Company Club (Çok Uçuşlu Şirketler)

Company Club ise yurt dışında sürekli iş ilişkisi olan, elemanlarını münferiden, sık sık iş yolculuğuna gönderen ve global olarak çok sayıda dış hat seyahati gerçekleştiren şirketler için düzenlenmiştir.

1 Temmuz 1991'de başlayan Company Club üyesi olan firma sayısı şu anda 195'dir. Bu üyelerin 16 ayda yapmış oldukları uçuş sayısı 1620'dir.

- Üye kuruluşların uçan personelin check-in işlemleri Business Class bankolarında beklemeden yapılır.

- Üye kuruluşların uçan personeline yurt dışına çıkışlarda İstanbul ve Ankara'da CIP hizmeti verilir.

- Üye kuruluş puanlama sistemi dahilinde ücretsiz bilet hakkı elde eder.

2.4. Courtesy Card

Devlet sanatçıları, üniversite rektörleri, uluslararası ödüllü bilim adamları, Türkiye'nin zirve kuruluşlarının Yönetim Kurulu Başkanları, Genel Müdürleri, ses ve sinema sanatçıları gibi kamuya mal edilmiş ve etkin kişiler bu programın kapsamını belirlemektedir.

Courtesy Card üyelerine sağlanan avantajlar;

- CIP salonlarında ücretsiz ağırlanma,
- 30 Kg'a kadar bagaz hakkı,
- Rezervasyon önceliği,
- Ayrı bankoda check-in
- Check-in süresinin kısaltılması,
- Magazin, özel yayınlar ve hediyeler gönderilmesi,
- Türk Hava Yolları satış bürolarından kredili bilet satın alabilmeleri (56).

Türk Hava Yolları uzun süre işçi/turist taşımacılığının dolayısıyla standart bir hizmetin ön planda tutulduğu dönemleri artık geride bırakmıştır. Yolcularına kaliteli bir hizmet sunan diğer havayollarıyla rahatlıkla rekabet edebilecek bir düzeye gelmiştir (57)

(56) Türk Hava Yolları Tanıtım Broşürleri

(57) III. Ulusal Havacılık Sempozyumu, A.g.e., s.109

D. DAĞITIM KANALLARI

Pazarlama kurumları, pazarlama işlevlerini doğrudan yürüten aracılar ile ilevlerin yürütümünde görev alan ya da işlevleri kolaylaştıran öteki kişiler ve kurumlardır.

Aracı, üretici ile en son tüketiciler ve örgütler arasında iş gören bir kişi yada işletmedir (58).

Aracılar bir hizmet sektörü olan havayolu şirketlerinde havayolu şirketi ile yolcunun arasında bir köprü görevini üstlenir.

Bilet satışı, şirketin satış bürolarından veya hava alanındaki satış bankolarından yolcuya direkt olarak sağlanabildiği gibi, acentalar aracılığı ile de yolcuya ulaşılmaktadır. Havayolu sektöründe dağıtım kanallarını şöyle ifade edebiliriz:

- 1- Havayolu - Yolcu
- 2- Havayolu - Acenta - Yolcu

1. Havayolu - Yolcu

Havayolu şirketleri genelde her iki dağıtım kanalını birlikte kullanmaktadırlar. Büyük veya küçük her şirketin kendi bilet satış bürosu vardır. Büyük havayolu şirketleri için sadece bu dağıtım kanalını kullanmak yetersiz kalmaktadır. Ancak küçük havayolları, veya sadece belirli bir yolcu sınıfına hizmet veren, örneğin sadece yüksek gelirli iş adamlarına yönelik hizmet veren VIP havayolu gibi veya havayolu taksiciliği yapan havayolları için en ideal dağıtım kanalı havayolu-yolcu'dur. Veya tekeli bir piyasada bu dağıtım kanalı yeterli olabilir.

(58) İlhan CEMALCILAR, Pazarlama, Eskişehir, Eskişehir İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi Yayını, 1979, s.140

Bu dağıtım kanalı: geniş yolcu kitlesine hizmet veren büyük şirketler için yetersiz kalmasına rağmen firma açısından birtakım avantajları da vardır.

- Yolcuyla direkt temas halinde olunması yolcunun isteklerini, beklentilerini daha kısa zamanda fark edilmesini sağlar. Firma stratejilerini bunlar doğrultusunda tekrar gözden geçirir.

- Yolcunun herhangi bir probleminde muhatap olabileceği yetkili bir kişiyle karşı karşıya olması gibi.

2. Havayolu - Acenta - Yolcu

Firmanın kendi bilet satış büroları aracılığıyla geniş yolcu kitlesine ulaşabilmesi mümkün değildir. Özellikle rekabetin yoğun olduğu havacılık sektöründe yolcuu beklemek yerine onun ayağına gitmek gerekir. Bu nedenle dağıtım ağını geniş tutmak zorunludur. Buda yolcuya ulaşamayan yerlerde acentaların devreye girmesiyle olur. Acentalar IATA'nın belirlediği %9 komisyon karşılığında bilet satarlar. Bu komisyon oranını piyasanın durumuna göre yükseltmek mümkündür. Bir acenta (IATA acenteleri hariç) sadece bir havayolu şirketinin biletini satmakla yükümlüdür.

Havayolu - Acenta - Yolcu dağıtım kanallarının faydaları :

Hava yolu şirketlerinin büyük kentlerde her semte her yerleşim birimine kadar yayılmaları mümkün değildir. Acentalar aracılığı ile büyük şehirlerin her köşesine ulaşabildikleri gibi küçük yerleşim birimlerindeki potansiyel yolcuya kadar ulaşabilme imkanına da sahip olmaktadır.

Acentalar yolcunun havayolu şirketine ulaşmasında sağladığı kolaylıkla yolcuya sunulan bir hizmet olduğu kadar rekabetin yoğun olduğu bir piyasada yolcunun başka firmalara kaymasına da mani olmaktadır.

Bu avantajların yanısıra acentalar sıkı denetim altında tutulmalıdır.

Yolcudan eksik ücret alarak firma gelirini düşürebileceği gibi, fazla ücret alarak yolcunun başka havayollarına kaymasına neden olabilir.

Bunun yanısıra müşteri ile kuracağı kötü ilişkilerinin acenta kadar firmayı da etkileyecektir.

Bu nedenle acenta seçiminde büyük titizlik gösterilmeli, acentalık verildikten sonra da denetimin sürdürülmesi aralıksız devam etmelidir.

BÖLÜM- III

III. REKABET KOŞULLARININ THY. AÇISINDAN ANALİZİ

A- TEKNOLOJİK GELİŞMELERİN REKABETE ETKİSİ

Havayolu uzmanları, küçük hiçbir havayolunun 2 nci sınıf filo ve malzemelerle başarılı olamayacağı gerçeğini ısrarla vurgulamaktadırlar (59).

Hava Ulaştırma İşletmeleri öncelikle birim maliyetleri düşük, yani kullanılacak menzilde Koltuk/Km. maliyeti düşük uçak filolarını teşkil edebilmelidir.

Uçak seçiminde pazar çalışmaları, güzergah için gerekli uçak namzetlerini menzil bakımından tesbitinin talebe göre kapasitelerinin tayini ve nihayet tiplerinin teknik ve mali, ticari bakımdan mukayese edilerek değerlendirilmesi tamamiyle objektif, bilimsel esaslara bağlanmıştır. "ICAO" nun hava nakliyat işletme giderleri hakkındaki çalışmalarda belirtilen ve havacılığın anayasa kuralı gibi bildikleri bir gerçeği hatırlatalım. "Maliyetin düşmesi, ücretlerin düşmesini, ücretlerin düşmeside trafiğin artmasını gerektirir." Yukarıda değindiğimiz sistem hava taşıma politikamızın temel taşı olarak gerçekleştirilebildiği takdirde, bize göre Türk hava taşıyıcıları iç ve dış pazarda kendilerine düşen hizmeti en iyi biçimde karşılayabilirler (60). Özellikle iç hat hava taşımacılığında uçak seçimi, Bakım/İkmal kapasitesinin kazanılması önemlidir. İç hatlarda pistonlu, turboprop ve jet motorlu uçakların kullanımı söz konusudur. Jet ve turboprop motorlu uçak işletme giderleri üzerinde yapılan inceleme sonuçları şöyledir:

(59) Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Bülteni, Sayı: 9 Ocak-Şubat-Mart 1992, s.34

(60) III ncü Ulusal Havacılık Sempozyumu, Eskişehir, 25-26 Kasım 1991, s.36

50 Millik Mesafede:

Jet uçak gideri : 2.31 Dolar/mil iken

Turboprop uçak gideri : 2.01 Dolar/mil dir.

300 Milli Mesafede ise :

Jet uçağının gideri : 1.34 Dolar/mil

Turboprop uçağının gideri: 1.36 Dolar/mil dir.

1000 mil mesafede jet uçağı 11 cent/mil daha ekonomiktir.

Görüldüğü üzere kalktıktan sonra en az 300 mil gitmeli, ne kadar uzağa uçarsa o kadar kârlı olacağı göz önünde bulundurulmalıdır. 200 millik Ankara-İstanbul hava yolunda jet uçağı kullanımı yazıktır kanısındayız (61).

Bunun yanısıra uzun menzilli uçuşlar için iki büyük dev uçak şirketi Boeing ve Airbus kıyasıya rekabet içindeler. B-747 ile A-340 lar aktarma yapmadan Amerika ile Uzakdoğu uçuşları yapabilmektedir. Eğer Türk sivil havacılığı bu teknolojinin gerisinde kalırsa uzun menzilli uçuşlarda pazarın dışında kalır. Amerika ve Uzakdoğu hem turistik amaçlı, hemde iş gezileri nedeni ile talebin yoğun olduğu ve hızla arttığı hatlardır. Bu pazardan çekilmek önemli bir potansiyel yolcu kaybına neden olur.

Havacılık maliyetleri yüksek, birim geliri düşük bir sektör olması nedeni ile Tablo- 16'da da görüldüğü gibi Türk Sivil Havayolları filoları eski uçaklardan oluşmaktadır. Eski uçakların güvenilirliği azalmakta, tamir masrafları artmakta ve bakım için yerde kaldıkları süre içinde yapılamıyan uçuşlardan gelen zararda sözkonusu olmaktadır.

(61) Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Bülteni, Sayı 4 Aralık 1990, s.4

Türk Hava Yolları (THY) nın elindeki B-727 ve DC-9 uçaklarının yaş ortalaması 20 civarındadır. Bu uçakların hava kirliliğine neden olması ve aşırı gürültülü uçmaları nedeniyle Avrupa'ya uçmalarına sınırlamalar getirilmektedir.

TABLO- 16

1991 YILINDA TÜRKİYE'DE ESKİ-YENİ UÇAK ORANI		
	Eski Uçak	Modern ve Ekonomik Uçak
T.H.Y.	% 56	% 44
ÖZEL SEKTÖR	% 83	% 17
T O P L A M	% 68	% 32

(*) Kaynak : III ncü Sivil Havacılık Sempozyumu
25-26/11/1991, Eskişehir, s.10

Bugün THY uçak filosunun modernizasyonu, standardizasyonu ve geliştirilmesine çabalamaktadır.

1993 Yılında Nisan-Haziran döneminde 10 adet B-737 filoya katılmış, 1 adet B-737 uçağının Eylül 1993 de, 2 adet A-340 uçağının Ağustos 1993 ayında gelmesi planlanmıştır.

TABLO- 17

1 TEMMUZ 1993 YILI İTİBARIYLA T.H.Y. FİLOSU	
UÇAK İSMİ	ADEDİ
B-727	7
DC-9	9
A-310	14
B-737	20
T O P L A M	50

(*) Kaynak : Dünya Gazetesi Eki, 12.7.1993, s.2

TABLO- 17 de de görüldüğü gibi THY uçak filosu 50 adet uçak ve 8066 koltuk kapasitesinden oluşmaktadır.

Yıl sonunda ise: 53 uçak, 8792 koltuk kapasitesine ulaşacaktır (62).

Böylece THY yeni uçakları ile Avrupa Havayolları arasında modern bir filo ve koltuk kapasitesi bakımından önemli bir konuma gelmekte, rekabet koşullarına ayak durabilecek, hatta rekabet koşullarını zorlayacak bir konuma gelmiştir.

B- ORGANİZASYONUN REKABETE ETKİSİ

Q.SHELDON organizasyonu şöyle tanımlamıştır:

"Organizasyon, işletmede mevcut gücünün etkili, sistemli olumlu ve uyumlu bir şekilde uygulanabilmesi için, işletmedeki kişilerin veya grupların görevlerini en iyi şekilde yapmak üzere düzene konması ve gereken imkânlarla donatılmasıdır (63).

Bir havayolu şirketi ne kadar modern uçak filosuna sahip olursa olsun iyi bir organizasyona sahip değilse tercih edilen bir havayolu olma şansını yitirir. Yolcuya verilmek istenen hizmet iyi bir organizasyonla sağlanabilir.

Yolcunun havayolu ile ilk teması rezervasyon servisi ile olur. Eğer rezervasyon servisinde çalışanlar görevlerini iyi yapmazlar, bir biriyle bağlantılı olmazlarsa yanlış rezervasyonlar olabilir. Yolcunun rezervasyonu bir önceki uçağı yapılmış veya yolcu sayısından fazla rezervasyon yapılması yolcunun asla başıslamıyacağı bir hatadır.

(63) İlker BİRDAL, İşletme Ekonomisi, İstanbul, Çağlayan Kitabevi, 1986, s.239

THY'da bu tür hataları önlemek, daha geniş bir alanda hizmet verebilmek, gelişen teknolojiye ulaşarak rakiplerinin gerisinde kalmamak için diğer büyük hava yollarının üyesi bulunduğu TOROS sistemine bağlanarak On-Line sistemle anında dünyanın herhangi bir yerinden rezervasyon yaptırabilmesi sağlanmıştır.

Havayollarında organizasyon eksikliğinden kaynaklanan ve yolcu kaybına neden olan en önemli faktörlerden biride uçağın rötör yapmasıdır. Uçaklar hava şartlarından fazlaca etkilenmekte zaman zaman rötara sebep olmaktadır. Bunun yanı sıra organizasyon bozukluklarından doğan rötörler ise yolcuyu sinirlendirmekte ve başka hava yollarını tercih etmelerine neden olmaktadır.

72 ülkede 40 havayolu üzerinde 30 yıldan beri danışmanlık ve araştırmalar yapan uluslararası Seyahat Araştırma Enstitüsü "International Travel Reserch Institute= INTRAMAR" yolcuların bir hava yolunda aradığı özellikler konulu araştırmasına göre birinci sırayı tam zamanında kalkış almaktadır (64).

Check-in işlemlerinin zamanında bitirilerek iç hatlarda uçağın kalkacağı saatten 20 dakika, dış hatlarda 40 dakika öncesine kadar yolcular içeri alınmalı, bu saatte sonra gelenler için uçak bekletilmemelidir. Yolcuların yerleştirilmesi, bavulların uçağı konusu ve balansı tutturup uçağı zamanında kaldırabilmek için yeterli sayıda eğitimli personelin yanısıra iyi bir organizasyon gerekmektedir.

C- ÖZEL HAVACILIK ŞİRKETLERİNDEKİ GELİŞMENİN REKABETE ETKİSİ

Daha önce belirttiğimiz gibi 14.10.1983 tarihinde

2920 sayılı Sivil Havacılık Kanunu ile özel havayollarının kuruluşuna izin verilmiştir. Böylece THY'nin oluşturduğu tekelci piyasa yavaş yavaş hareketlenmiş, yerini rekabet piyasasına bırakmaya başlamıştır.

THY kurulduğu tarihten beri sektördeki hakimiyeti ve arkasına aldığı devlet desteği ile yıllarca kendini yenilemeden, olduğu kadarıyla yetinerek mevcudiyetini sürdürmüş, yanlış politikalar sonucu zarardan kurtulamamış, yolcuya verdiği kötü hizmetle tanınmıştı. Özel havayollarının kurulmasıyla kendini toparlamaya başlamış, yolcuya sunduğu hizmeti çeşitlendirmiş, kalitesini artırmış, bunuda çeşitli reklam yollarıyla halka duyurmuştur. Yolcuda oluşan kötü imajı silmeyi başarmıştır.

Özel sektörün sivil havacılığa ilgisi giderek artmaktadır. 1993 yılından sonra ilk yıllarda ağır gelişen sektörün, son 4-5 yıldır hızlı bir gelişim çizgisine girdiği gözleniyor. 1992'den buyana 18 firmanın sektöre girmesiyle, sivil havacılık alanındaki firma sayısı 90'a uçak sayısı da 507'ye yükseldi (65).

Sivil havacılığa artan ilgi sonucu özel havayolları düzensiz olarak hızla çoğalmaktadırlar. Kurulan bu havayollarının bir kısmının kısa bir süre sonra iflas ettiğini görüyoruz. Bu nedenle Türkiye'deki sivil havacılık otoritesi bu duruma engel olabilmek için 13 Temmuz 1992 tarih ve 21283 sayılı resmi gazetede yönetmelik değişikliği yaptı. Bunlardan bazıları;

- işletme yapılacak faaliyet sahasının nitelik ve çapına bağlı olarak, işletmecinin yeterli bir mali güce sahip olması zorunludur.

a- Koltuk kapasitesi (50 dahil) koltuktan fazla olan uçaklarla dış hat tarifeli ve/veya tarifersiz seferler yapacak şirketler tarafından en az herbir uçak başına birer milyon ABD Doları karşılığı Türk lirası ödenmiş sermaye.

b- İç hat tarifeli-tarifersiz, hava taksi ve diğer işletmecilik sahaları için en az bir yıllık işletme giderlerini karşılayacak ödenmiş sermayeye sahip olması esas alınmıştır.

- Ayrıca aynı yönetmelikte işletmelerin bulundurulması gerekli en az hava aracı sayılarında belirlenmiştir.

a- Koltuk kapasitesi 50 (dahil) koltuktan fazla olan uçaklarla dış hat tarifeli seferler yapacak şirketlerin en az ikisinin tam mülkiyetine sahip olmaları en az beş uçağın bulunması,

b- Koltuk kapasitesi 50 (dahil) koltuktan fazla olan uçaklarla dış hat tarifersiz seferler yapacak şirketlerin en az birisinin tam mülkiyetine sahip olmaları en az üç uçağın bulunması,

c- İç hat tarifeli-tarifersiz, hava taksi ve diğer işletmecilik sahaları için en az üç uçağın bulunması şartı aranır (66).

Değişen bu maddelerle sektöre giren özel havayolları artık daha emin adımlar atabilecek, rekabetin karşısına güçlü bir şekilde çıkabilecektir.

Özel havayollarının faaliyet gösterdikleri alana gelince, özel havayolları, iç hatlarda akaryakıtın pahalı olması, bilet ücretlerinin dış hatlara göre daha ucuz

olması, iç hat ücretlerini THY'na göre ayarlamak zorunda olmaları nedeniyle dış hat, özellikle dış hat charter seferleri düzenlemektedirler. Öncelikle Almanya ve diğer Avrupa ülkelerinde çalışan Türk işçilerini ve turistik amaçlı Türkiye'ye gelen turistleri hedef pazar olarak seçmişlerdir.

Daha önce Grafik (1) de incelediğimiz gibi özel sektörün pastadan aldığı pay her yıl artmaktadır. 1990 yılında Türk özel %13, THY %24, Yabancı hava taşıyıcıları %64 iken, 1991 yılında Türk-özel %24, THY %21, yabancı %55, 1992 Ocak-Ağustos döneminde Türk-özel %26, THY %21, Yabancı %52 olarak değişmiştir.

Özel havayolları devletten hiçbir destek olmaksızın kendi çabalarıyla bir pazar payı oluşturmuş, yine kendi çabalarıyla pazar paylarını genişletmeyi başarmışlar, yabancı havayollarını payını küçültmüşlerdir. Ancak eski uçaklarla bu işe başlayan özel havayollarına devlet destek sağlamaz, teşvik vermezse eski filolarla bu sektörde uzun süre ayakta kalamazlar. Sektörün ayakta kalabilmesi, yabancı havayolları ile rekabet edebilmesi için devletin desteği şarttır.

Sivil havayollarımızın en büyük hatası ise yabancı havayolları ile rekabet etmek yerine kendi aralarında bir rekabet ortamı oluşturmuşlardır. Bu rekabet özellikle özel havayolları ile Kamu İktisadi Teşekkülü olan THY arasında görülmektedir. Özel havayolları THY'nın 60 yıllık tecrübelerinden faydalanmalı, THY'de özel havayollarına destek olmalıdır.

D- AVRUPA TOPLULUĞUNDAKİ GELİŞMENİN REKABET ÜZERİNDEKİ ETKİSİ

Entegrasyon açısından gerek malların ve gerekse kişilerin, hizmetlerin üye ülkeler arasında serbest olarak dolaşımının sağlanmasında ortaya çıkan gereksinmeler, AT'da ortak bir ulaştırma politikasının oluşturulmasına neden olmuştur.

Ortak ulaştırma politikasının gelişimini incelediğimizde, ilk defa bunun, Federal Almanya, İtalya, Belçika, Hollanda, Lüksemburg ve Fransa tarafından 18 Nisan 1951 yılında imzalanan Paris Antlaşmasıyla AKCT (Avrupa Kömür Çelik Topluluğu) kurularak gündeme geldiğini görüyoruz.

1957 yılında AET'nu kuran Roma Antlaşmasıyla "gerek ekonomik birliğin ve gerekse sosyal yapının ihtiyaçlarına cevap verebilecek bir şekilde, Topluluğun ulaştırma sektörü ile ilgili bir takım düzenlemelerin yapılması gerektiği" ortaya çıkmıştır.

Ulaştırma sektörü için Antlaşmada yer alan amaçları gerçekleştirmeden Topluluk bugün tam anlamı ile başarılı olamamıştır. Yapılan çalışmalar, "ulaştırma hizmetlerinin serbest dolaşımında söz konusu olan engellerin kaldırılması" üzerinde yoğunlaşmaktadır. Bununla birlikte, Roma Antlaşmasının sonucu olarak ortaya çıkan, bir diğer amaç olan "gerek ulaştırma türlerinin kendi içlerinde ve gerekse kendi aralarındaki harmonizasyonu" konulu çalışmalarında halen devam etmekte olduğunu, en başta üye ülkelerin farklı ulaştırma sistemlerinden kaynaklanan çeşitli sorunların halen çözülmemiş olmasının da bu çalışmaları zaman zaman sekteye uğrattığını görmekteyiz (67).

(67) AET'de Ortak Ulaştırma Politikası ve Türkiye, İktisadi Kalkınma Vakfı Yayını, İstanbul, Ekim 1987, s.1-8

1. Avrupa Topluluğunda Havayolu Taşımacılığı

Avrupa'da sivil hava taşımacılığı alanındaki liberalleşme "serbesti" hareketinin özü 1979'da ABD'de başlatılan kuralsızlaşma (derequlation) olayına dayanmaktadır. ABD sivil hava taşıyıcıları bu hareketle varlıklarını korumayı başarmışlardır.

Avrupa Topluluğu ise liberalleşme hareketlerini Aralık 1987'de kararlaştırılan topluluğa üye ülkelerin sivil hava taşıyıcılarının Aralık 1992 yılı sonuna kadar tamamlamasını öngörmektedir. Liberalleşme hareketi, ücret, kapasite, pazar ve rekabet parametrelerini içermektedir. Topluluk hava taşımacılığı pazarının açılması, ücretlerin belirlenmesi konusunda uygulanacak 3 paket hazırlamıştır (68).

2. AT Birinci Havacılık Paketi

1987 yılında hazırlanan ve ücret, kapasite paylaşımı, pazara giriş ve rekabet konularında serbestleşmeyi içeren birinci havacılık paketi AT hava taşımacılığının liberalizasyonu için atılmış ilk adımdır.

Paketteki tüzükler topluluk üyeleri topraklarındaki uluslararası havaalanları arası hava ulaştırmasını kapsamaktadır. Sadece AT ülkelerine ait uçak şirketlerini değil, sözkonusu havaalanları arasında sefer yapan yabancı havayollarını da etkilemektedir.

Pazarı geliştirmek ve tüketicilerin ihtiyaçlarına daha iyi cevap verebilmek için ücret onayının daha esnek hale getirilmesi önerilmektedir. Belirlenen ücret, ilgili havacılık otoritelerinin onayını almak zorundadır. Tarafardan biri, ücretin sunuluşunu izleyen 30 gün içerisinde

(68) Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Bülteni, Sayı:5, Ocak-Şubat-Mart 1991, s.24

ücreti kabul etmediğini belirtmediği takdirde ücret otomatik olarak onaylanmış olacaktır.

Taşıyıcılar paketindeki tüm şartları yerine getireseler bile uçuş hakları kendi ülkeleri tarafından kısıtlanabilmektedir. Kapasite paylaşımı %60-%40 esasına dayanmaktadır. Üye ülkelerin belli bir hatta kendi milli havayolu için talep edebileceği kapasite kotası %40'dır. İlk yıl 250.000 yolcu, ikinci yıl 200.000 yolcu veya 1200 return uçuşu, üçüncü yıl 80.000 yolcu veya 1000 return uçuş sınırının üzerinde taşımacılık yapılması halinde üye ülke başka bir üye ülkenin havayolu şirketlerinin herhangi bir hatta uçuşunu engelleyemeyecektir.

Taraflar arasında rekabeti engelleyici, kısıtlayıcı veya önleyici hiçbir anlaşma yapılamaz ve pazarda hakim durumdaki bir veya daha fazla şirketin üye ülkeler arasındaki ticareti engelleyecek olması nedeniyle, bu durumlarını kötüye kullanmaları yasaktır. Fakat teknik gelişmeyi ve işbirliğini öngören alanlarda çeşitli muafiyetler sözkonusudur. Bunlar tarifeli uçak seferleri için sağlanan kapasitenin müşterek planlanması ve koordinasyonu; yolcu, yük, bagaj taşımacılığındaki tarife, ücret ve şartlara ilişkin önerilerin müştereken hazırlanması; havaalanlarında slot tahsisi; bilgisayarla rezervasyon sisteminin geliştirilmesi; havaalanlarında yolcu, posta yük ve bagaja ilişkin işlemler; uçuşta ikram gibi konulardır. Adı geçen konulardaki blok muafiyetler 31 Aralık 1992'ye kadar geçerli olacaktır.

3. AT İkinci Havacılık Paketi

AT komisyonu 19 Temmuz 1989 tarihinde "hava taşımacılığında liberalizasyonun ikinci aşaması"nı oluşturacak önerileri kabul etmiştir. 1992'ye kadar uzanan bir dönemi kapsayan ikinci aşamada, Topluluk içerisinde hava

taşımacılığını pazarının açılması ve ücretlerin belirlenmesinde serbestlik konularına ağırlık verilmekte, harmonizasyon alanında da büyük çapta ilerleme kaydedilmesi öngörülmektedir.

İkinci pakette ücret onayına "double disapproval" sistemi getirilmiştir. Yani bir havayolu şirketinin ücret önerisi uçağın kalkış ve varış yapacağı ülkelerin ikisinin birden reddetmesi halinde kabul edilmeyecektir. Bu ülkelerden birisi benimserse öneri otomatik olarak kabul edilecektir.

İkince pakette pazara giriş için gerekli teknik ve ekonomik şartları yerine getiren tüm taşıyıcılara uçuş hakkı verilmesi söz konusudur ve pakete göre 1 Ekim 1990'dan itibaren havayolları kapasite paylaşımları %67.5-%32.5 olacak, 1 Nisan 1992'den sonra da bu oran %75-%25 olacaktır.

Komisyon 2. paketle birlikte iki üye ülke havaalanları arasında trafik haklarının yaratılmasını önermiştir. Söz konusu haklar, eğer ticari açıdan gerekiyorsa birleştirilebilirler (6. trafik hakları) böylelikle taşıyıcılar uçak veya uçuş numarası değiştirip değiştirmeme konusunda serbest olacaklardır. Havayolu şirketleri uçak koltuk kapasitesinin 1990'da %30, 1992'de %50'sini (100 koltuktan az kapasiteli uçaklarda %100) aşmamak kaydıyla bir başka üye ülkeden yolcu alıp üçüncü bir ülkeye yolcu taşıyabilecektir.

Komisyon hava taşımacılarına hukuki bir güvence sağlamak istemektedir. Ve böylece rekabetin kısıtlayıcı etkilerini azaltmak için uçuş gün ve saatleri konusunda şirketler arasında bir ölçüde koordinasyon sağlanmasını, fiyat tarifleri ve hava koridorları ile iniş imkânlarının düzenlenmesinde konsültasyon yapılmasını ve bu çalışmaların

pazara yeni giren işletmelerin lehine olması gerektiğini öngörmektedir.

Bu paketteki öneriler sadece tarifeli uçuşları ilgilendirmekte ve charter uçuşları uygulamanın dışında kalmaktadır.

4. AT Üçüncü Havacılık Paketi

22 Haziran 1992'de Bakanlar konseyi Lüksemburg'da Avrupa Topluluğunun 3. ve son hava taşımacılığı liberalizasyon paketini onaylamıştır. Bu 3. paket Ocak 1993'ten sonraki Avrupa hava taşımacılığı endüstrisinin temel kurallarını tayin etmektedir.

Paket 1 Ocak 1993'ten itibaren geçerli olacak ve sürekli olarak yürürlükte kalacak 3 yönetmeliği kapsamaktadır. Bu yönetmelikler hava taşıyıcılarına topluluk içinde işletme ruhsatı verilmesini, Avrupa Topluluğu içi hatlara girişi ve bilet ücretlerini içermektedir.

Ulusal mülkiyet kuralları kaldırılacaktır. Çoğunluk payları AT hissedarları tarafından sahip olunan ve onlar tarafından denetlenen bütün hava taşıyıcılarına yerleşik oldukları devlet tarafından topluluk içi uçuşlar için ruhsat verilecektir. Bütün AT taşıyıcıları iç hatlar dışında topluluk içi hatlara serbestçe girebileceklerdir. "Kapasite sınırlamaları" güvenlik, çevre veya slot tahsisi nedenleri dışında uygulanmayacaktır. Bir taşıyıcı ciddi bir maddi zarara uğramış ise, komisyon kapasitenin bir süre için sabit tutulması kararı alabilecektir.

1 Nisan 1997'ye kadar tüm hakların kullanımı gerçekleşmeyecektir, ancak üye devletler konsekütif kabotaja yani domestik bir hat (iç hat) uluslararası bir hattın uzantısı durumunda olduğunda izin verilecektir. (Örneğin:

British Airways'in Londra-Paris-Lyon uçuşu). Bu durumlarda, taşıyıcı o hattın mevsimsel kapasitesinin %50'den fazlasını kullanamayacaktır. Örneğin SABENA'nın Paris-Nice arası yolcu taşıyabilmesi için uçuşun Belçika'dan başlamış olması veya orada sona ermesi gerekmektedir, ayrıca Fransa sınırları içinde kalan yolcuların koltukların yarısından fazlasını işgal etmemesi gerekmektedir.

1 Nisan 1997'ye kadar üye ülkeler domestik hatlara giriş hakkını kendileri düzenleyeceklerdir.

Topluluk hava taşıyıcıları ücretlerini serbestçe belirleyeceklerdir. Charter ücretleri ve cargo kurları serbest anlaşma ile belirlenecektir.

Bir üye devletin iki konuda yetki gücü vardır:

- Rekabet durumuna göre çok yüksek bir ücreti aşağı çekebilir ve
- Ücretler çok düşük olupta bütün hava taşıyıcılarında büyük zararlara neden oluyorsa ücretlerin daha fazla düşmesini durdurabilir (69).

Tek pazar sisteminde gözle görülebilen en önemli olgu Avrupa iç hava taşımacılığının dış hat değil, iç hat olarak kabul edilmesi olacaktır. Şöyleki; 1992 yılında Avrupa ülkeleri arasında sınır ve gümrük denetimleri olmadan bir ülkeden diğerine seyahat imkânı doğacaktır. Böylece Birleşik Avrupa ülkelerinde örneğin; Paris-Atina uçak seferi bir içhat, Paris-İstanbul seferi ise bir dış hat uçuşu olacaktır. Bu durum havaalanlarını da büyük çapta etkileyerek iç hatlar terminallerinin genişletilmesini gerektirecektir. Unutmamak gerekir ki, kalan sınırların yarattığı özgürlük yeterli terminali, pist

(69) Avrupa Topluluğu 1., 2., 3. Havacılık Paketleri

ve hava trafik kontrol sistemleri devreye girmediği sürece talep arttırıcı bir unsur olmayacaktır. Şu anda tartışılan bir konuda AT sınırları içinde yolcu biletlerine Katma Değer Vergisi uygulayarak ücretlerin pahalılaştırma olasılığıdır. Bu arada Avrupa topluluğu üye ülkelerin havayollarındaki sosyal ilişkiler ve personele ilişkin problemlere çözüm getirecek, sivil havacılık sektöründe çalışanların yaşam ve iş ortamlarını düzenleyecek bir komite kurma çabası içindedir. Türkiye AT üyesi olmasına karşın milli havayolu, THY, Avrupa Havayolları Birliği (AEA) üyesidir. AEA'ya bağlı 21 havayolu Avrupa tarifeli taşımalarının %90'nı taşımaktadır. Bu 21 havayolunun yalnız 13'ünün ülkeleri AT'na üyedir.

Ortak hava taşıma politikasının yalnız AT üyelerine sınırlaması Avrupa'da büyük kargaşalıklara neden olacaktır. Avrupa Havayolları Birliği bu kargaşayı beklediğinden, Avrupa komisyonunda hava taşımacılığının tarım, çelik ve hatta yüzey taşımacılığı gibi konulardan farklı bir düzeyde tartışılmasını istemektedir. AEA havacılığının nitelikleri nedeniyle ortak hava politikasının Avrupa Sivil Havacılık Teşkilatına bağlı üyelerin tümünü kapsamasını istemektedir. Nitekim AEA üyeleri arasında bağımsız grupta bulunan İsviçre'nin Swissair havayolu da bulunmaktadır.

Türkiye'yi çok yakından ilgilendiren tüm bu sorunların çözüme kavuşturulması ve Avrupa Topluluğu dışında Avrupa Sivil Havacılık Teşkilatı bünyesinde bir ortak Avrupa politikası paketi oluşturulması, Avrupa havayollarının ABD ve Uzak Doğu'daki dev rakiplerine karşı birleştirilmesi için de ön koşuldur (70).

(70) SERES Ener, II. Ulusal Havacılık Sempozyumu

S O N U Ç

Ulaştırma insanların ve eşyaların bir fayda yaratmak amacıyla yer değiştirmesini sağlayan bir hizmettir.

Genel olarak ulaştırma sistemi;

- 1- Demiryolu
- 2- Karayolu
- 3- Denizyolu
- 4- Havayolu

alt sistemlerinden oluşmuştur.

Ülkelerin kalkınmasında ulaştırma sektörünün büyük rolü olmuştur. Ulaştırma üretim ve tüketimi birleştiren bir sektör olması nedeniyle ekonominin büyümesinde önemli katkıları olmuştur. Ulaştırma sistemlerindeki büyüme ile sanayideki büyüme hızı da artmıştır.

Ulaştırma sektöründeki gelişmelere bağlı olarak turizm sektörü de gelişmiştir. İnsanın doğasında yer alan gezme, görme merakı ulaştırma sektörünü sadece malı üretim noktasından pazara taşımaktan çıkartmış, insanların turistik amaçlı geziler yapmasını sağlamıştır.

Havayolları, yakın tarihi içinde en hızlı gelişen ulaşım türüdür. Günümüzde havacılık endüstrisi 20. yüzyılın en önemli endüstrisi olmuştur. İnsanı tekerleğin sınırlamalarından kurtarmıştır.

Hızlı, konforlu, güvenli olması nedeniyle diğer ulaştırma türlerine oranla daha hızlı bir gelişme göstermiştir.

Pahalı, değerli çabuk bozulacak malların hızla yerine ulaştırılmasını sağlayarak dünya ticaretinin gelişmesinde etkili olmuştur.

Mesafeleri yok etmesi sayesinde işadamlarının diyaloglarını artırmış, artık toplantılar, konferanslar, sempozyumlar uluslararası düzeyde yapılmaya başlanmış, ufak şahıs şirketleri yerini çok uluslu şirketlere bırakmıştır.

Havacılık sektörünün gelişmesi sayesinde turizm sektörü gelişti. İnsanoğlunun içindeki gezme, görme merakı kültürleri birleştirdi, din, dil, ırk gözetmeksizin toplumlar arası ilişkileri geliştirdi. Dünya barışına büyük katkıları oldu. Özellikle 1960'lı yıllarda jet motorlu uçakların üretime geçmesi sayesinde havayollarında toplu taşımacılığa geçilmiş, paket turların yaygınlaşması sayesinde ulaşım ücretleri düşmüş, havayolları sadece zenginlerin ulaşım aracı olmaktan çıkmıştır. Zamanın çok değerli olduğu günümüzde turist bütün yıl çalıştıktan sonra sınırlı bir süre için çıktığı tatiline en kısa zamanda başlamak ister, yolda zaman kaybetmek istemez. Daha çok yer gezmek, görmek, tatilini daha iyi değerlendirmek bütün insanların hakkıdır.

Herkes gideceği yere en kısa zamanda ve en emin şekilde ulaşmak ister. Karayollarındaki kaza sayısının artması insanların uzun yollarda karayolu yerine havayolu ulaşımını tercih etmelerini sağlamıştır.

Hava ulaşımı daha konforlu oluşu, günler süren yolculuğu 2-3 saate indirmesi ve Charter işçi seferleriyle daha ucuza mal olması nedeniyle yurt dışında çalışan işçilerimizin de tercih sebebi olmuştur.

20 Mayıs 1933 yılında Havayolları Devlet İşletmesi İdaresi olarak kurulan ilk sivil havayolu işletmemiz daha

sonra 3 Haziran 1938 yılında Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü ismini aldı. 21 Mayıs 1958 tarihinde Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı adını aldı ve 1983 yılına kadar tekel durumunda havayolu ulaşımında kargo ve yolcu hizmetleri olarak hizmet verdi.

1983 yılında yayınlanan 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ile özel sektöre de hava taşımacılığı ve havaalanı işletmeciliği hakkı verildi. Böylece Türk havacılık sektörü devlet elindeki tekel özelliğinden kurtulması için ilk adım atılmış oldu.

Bugün elinde 53 uçak bulunduran Türk Hava Yolları A.O. ile rekabet eden 12 özel havayolu toplam 46 uçağa sahiptir.

Devlet desteğinden tamamen yoksun olan özel havayolları kendi çabaları ile ayakları üstünde durmaya gayret göstermektedir. Daha çok Almanya-Türkiye arasında Charter seferleri düzenleyen özel havayolları 1990 yılında %13'lük pazar payına sahipken 1991 yılında %24'lük pazar payını elde etmişlerdir.

Havayolu yolcusunun %80'nini turistler oluşturmaktadır. Türkiye'de doğa şartlarının elverişli olmasına rağmen turizm sezonu sadece yaz ayları ile sınırlandırılmıştır. Oysa kış sporları ve turistler için son derece cazip olan dağcılık ve yürüyüş sporları için doğal bir cennet olan Türkiye tesis ve reklâm yetersizliği yüzünden turizm sezonunu genişletememektedir. Bu ise turizm sektörünü büyük bir gelirden, devleti döviz gelirinden mahrum ettiği gibi havayolu şirketlerinin de bütün kış mevsimi boyunca atıl kapasite ile çalışmasına neden olmaktadır.

Hava meydanlarının ve iç hat ağının yetersizliği

nedeniyle yurt dışından gelen turist, yolunun geri kalan kısmını vasıta değiştirerek tamamlamak zorunda kalmaktadır. Bu ise zamanı çok değerli olan turist için asla öngörülen bir konu değildir. Bu nedenle en kısa zamanda mevcut havaalanları düzeltilmeli ve yeni havaalanları, inşaa edilmelidir. Yolcunun az olduğu iç hatlara 60 ve daha az yolcu taşıyan ufak uçaklar konularak iç hat hava ulaşımı yaygınlaştırılmalıdır.

Ayrıca iç hat seferlerinde akaryakıt fiyatının KDV dahil rafineri gümrüklü satış fiyatı yurt dışı uçuşlarında kullanılan jet yakıtının fiyatı ise gümrüksüz rafineri çıkış fiyatı esas alınarak tesbit edilmektedir. Bu durumda ülkemizde yurt dışı uçuşları için uygulanan jet yakıt fiyatları aşağı-yukarı dünya havaalanlarında görülen fiyatlar düzeyinde seyrederken, yurt içi uçuşlarda uygulanan jet yakıt fiyatları dünya fiyatlarının yaklaşık % 100 üzerinde oluşmaktadır. Bu ise iç hat uçuşlarını cazip olmaktan uzaklaştırmaktadır.

Liberalleşme hareketlerinin etkisiyle 1979 yılında IATA'nın koymuş olduğu kuralları yıkan ABD'yi 1987'de de Avrupa Topluluğu üye ülkeleri izledi.

Hizmette sınırlarını zorlayan havayolları ücrette de büyük bir rekabete girdiler. Zayıf olanların pazardan çekildiği, kuvvetli olanın yoluna devam etmesini bu pazarda Türk sivil havayollarının işi daha zordur. 1991 yılında Türkiye'ye gelen ve giden yolcu toplamı 7.009.740 kişidir. Bunun %45'ini Türk şirketleri taşımıştır. %45'in %24'ünü Türk özel şirketler %21'ini ise THY taşımıştır. 1990 yılı sonunda körfez krizi ve 1991 yılında körfez savaşı nedeniyle Türkiye'ye gelen turist sayısında azalma olmuş, tur organizasyonlarında büyük bir oranda iptaller meydana gelmiştir. 1991 yılında THY'de yaşanan grev nedeniyle 1990 yılında %13 olan Türk özel havayolu payı %24'e çıkmıştır.

Havayolu işletmeciliği için en önemli konulardan birisi de ürün dizaynidir. Şöyleki; aynı hat üzerinde, uçakta oturacağı yerlere bağlı olduğu kadar (birinci sınıf, işadamları sınıfı, ekonomik sınıf) bilet kullanma hak sürelerine (gidiş-dönüş, açık kullanma, bir haftalık kullanım hakkı paket tur vb) pek çok düzenleme yapılması mümkündür. Her bir düzenleme için ayrı servis, ayrı fiyat olacağı muhakkaktır. Ancak uçuş mesafesi ve hattı aynı kalmaktadır. Havayolu işletmesi, ürün dizaynı yaparken, müşteri kitlesini, bunların ihtiyaçlarını ve de ne kadar ödemeye istekli olduklarını bilmesi gereklidir. Müşteri ihtiyaçları ve ödeme istekleri arasında uygun denge sağlandığı takdirde başarı gelecektir.

Değişik ücretlendirme, kontrol edilebildiği her zaman için işletmeye fayda sağlar.

Havayolları artık düşük ücretli turisti yerine işadamlarını çekebilmek için Business Class uygulamalarına yenilikler getirmişlerdir.

Havayolu şirketleri yolcuya daha özel hizmet vererek, yolcu başına geliri arttırmak istemektedirler.

Özel yolcu programları (Frequent Flyer) ile de sürekli yolcularına bazı avantajlar sağlayarak onları diğer müşterilerden ayırmışlardır.

Dünya'da havacılık sektörünün durumuna gelince, 1970'li yıllara kadar sivil hava taşımacılığı IATA ve ICAO kuralları çerçevesinde işletme yönetimini benimsemişlerdir. 1970'lerde dünyanın yaşadığı petrol krizi her ülkenin sivil havacılığını ekonomik krize karşı yapısal esnekliğe ve sağlamlığa dayandırılması gereğini ortaya koymuştur. İşte bu nedenlerle 1980'lerde yolcu ve kargo taşıma ücretlerinde deregilasyon (kuralsızlık) başlamıştır.

Yani havayolu şirketleri IATA kurallarını bir tarafa bırakıp kıran kırana rekabete başlamışlardır. Bugün dünya sivil havacılığı kendi başına muazzam bir endüstri devi oluşturmuştur. Çünkü hızla gelişmekte olan dev teknolojiye uyumlu olarak sınırları insanların hayal gücünü zorlayan ve özü ticaret olan yepyeni bir sivil havacılık sektörü yaratmıştır.

Dünya da sivil havacılık sektörünün durumu böyleyken biraz da THY'nin bu sektör içindeki yerine değinelim. Avrupa Sivil Havacılık Teşkilatına ve IATA'ya üye tek havayolu şirketimiz olan THY özellikle son birkaç yıldır Dünya semalarında ülkemizi gururla temsil etmektedir. Modern uçak filosu ile bağlantısız Amerika ve Uzakdoğu seferlerine çok yakında başlayacaktır. Uzun yıllar tekel olarak hizmet veren THY 1983 yılından sonra kurulan özel havayollarının etkisi ve Dünya pazarında havayolu sektöründeki rekabetin hızlanması sonucunda kendisini hızla yenilemiştir. Filosundan rezervasyon işlemlerine, yolcuya verilen hizmetten ikrama kadar eleştirileri gözden geçirmiş ve çağdaş bir havayolunun olması gerektiği standartlara ulaşmıştır. Ürün çeşitlendirmesine giderek 1991 yılında Business Class uygulamasına başlamıştır. Böylece yıllardır diğer havayollarını tercih eden işadamları sınıfına hizmet vermeye başlamış, böylece charter taşımacılığı izleniminden de kurtulmuştur.

Rekabetin her geçengün artması, fiyatların düşmesine neden olurken, yolcuyu daha fazla memnun edebilmek için hizmet kalitesinde her geçen gün artmaktadır. Böyle bir ortamda THY'nı ve diğer özel Türk hava şirketlerini zorlu günler beklemektedir.

Havayollarımız filolarını genişletmeden önce, yeni pazarlar veya mevcut pazarlarda talep artışları oluşturmak ve bunu devamlı kılmak durumunda olmalıdırlar. Veya rekabet

üstünlüğünü tartışmasız bir şekilde kullanarak diğer rakiplerin pazar paylarını eline geçirebilecek özellikte çekici ve vazgeçilmez olmalıdır. Günümüzde hizmet veren işletmelerin başarısı müşteri memnuniyetiyle ölçülmektedir. Bu nedenle rekabet unsuru üstün kalite ve üstün hizmet olmalıdır.



K A Y N A K L A R

1. Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Bülteni, Sayı 4 Aralık 1990
2. Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Bülteni, Sayı 5 Ocak-Şubat-Mart 1991
3. Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Bülteni, Sayı 9 Ocak-Şubat-Mart 1992
4. Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Bülteni, Sayı 11 Temmuz-Ağustos-Eylül 1992
5. A.T. 1.2.3. Havacılık Paketi
6. ATASOY Veysel, Türkiye'de Ulaştırma Problemleri ve Bunların Finansman Yöntemleri, Yayınlanmamış Raporu
7. BARDA Süleyman, Ulaştırma Ekonomisi Dersleri, Menteş Kitabevi, İstanbul, 1982
8. BİRDAL İlker, İşletme Ekonomisi, Çağlayan Kitabevi, Beyoğlu-İstanbul, 1986
9. CEMALCILAR İlhan, Pazarlama, Eskişehir İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi Yayımı, Eskişehir, 1979
10. Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü 1991 İstatistik Yıllığı
11. DİE: 1987 Türkiye İstatistik Yıllığı
12. DİE: 1991 Ulaştırma İstatistikleri Özeti
13. DPT, Özel Sektör Ortak Çalışma Komitesi Raporu, Ulaştırma Sektörü, Temmuz, 1992
14. Dünya Gazetesi Eki, 12.7.1993
15. Ekonomist, Haftalık Ekonomi Gazetesi, 4 Ekim 1992
16. HACIOĞLU Necdet, Seyahat Acentacılığı ve Tur Operatörlüğü, Uludağ Üniversitesi Basımevi, Bursa, 1989
17. II. Ulusal Havacılık Sempozyumu
18. İktisadi Kalkınma Vakfı, AET'de Ortak Ulaştırma Politikası ve Türkiye, İktisadi Kalkınma Vakfı Yayımı, İstanbul, Ekim, 1987
19. SALDIRANER Yıldırım, Sivil Havacılık Faaliyetleri ve Türk Sivil Havacılık Otoritesi için Organizasyon Yapısı Önerisi, Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Meslek Yüksek Okulu Yayınları, No 4, Eskişehir, 1992
20. SÜRMELi Fevzi, SEÇİM Hikmet, SÖZBİLİR Halim, Sivil Havacılık Yönetimi, Anadolu Üniversitesi Basımevi, Eskişehir, 1992

21. Savunma ve Havacılık Dergisi, Cilt 5, No: 6
Kasım-Aralık 1991
22. Sivil Havacılık Mevzuatı, Ticari Hava İşletmeleri
Yönetmeliği (SHY.6A)
23. T.C. Resmi Gazetesi, Sayı: 21283, 13 Temmuz 1992
24. T.C. Ulaştırma Bakanlığı, Ulaştırmada 50 Yıl
25. TEKİN Neçdet, Yolcu Talep Tahminlerinin Ekonometrik
ve Matematiksel Analizi, Marmara Üniversitesi Yayını,
İstanbul, 1984
26. THY Tanıtım Broşürleri
27. Turizm Bakanlığı Yatırımlar Genel Müdürlüğü Araştırma
ve Değerlendirme Dairesi Başkanlığı Yayın No: 1991/6,
1991
28. Turizm Bakanlığı, 1991 Turizm İstatistikleri Bülteni
29. III. Sivil Havacılık Sempozyumu, Eskişehir,
25-26 Kasım 1991
30. Ulaştırma Çalışma Grubu Raporu, 3. İzmir İktisat
Kongresi, 1992
31. UTED. Uçak Teknisyenleri Derneği Dergisi, Aralık, 1991
32. UTED. Uçak Teknisyenleri Derneği Dergisi, Şubat, 1992
33. UTED. Uçak Teknisyenleri Derneği Dergisi, Nisan, 1992

Ö Z G E Ç M İ Ş İ M

1965 yılında Şile'de doğdum. Babamın görevi nedeniyle ilk ve orta öğrenimimi Malatya ve Ankara'da tamamladım. 1983-1987 yılları arasında Marmara Üniversitesi İ.İ.B.F. İşletme Bölümünde yüksek öğrenimimi yaptım. 1988-1989 yılları arasında Almanya'ya Almanca öğrenmek amacıyla giderek belli bir süre Goethe Enstitüsüne devam ettim. 3 yıldır T.H.Y.A.O.'da çalışmaktayım.

