

TÜRKİYE’NİN İKİLİ HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI ANLAŞMALARININ HAVAYOLU YÖNETİMİNE ETKİLERİ AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİNE YÖNELİK BİR ÖLÇEK ÖNERİSİ*

Yrd. Doç. Dr. Ender GEREDE**

ÖZ

Bilimsel Araştırma Projeleri tarafından desteklenen “Türk Sivil Havacılık Faaliyetlerinde Liberalleşme Sürecinin İncelenmesi ve Değerlendirilmesi” adlı araştırma kapsamında gerçekleştirilen bu çalışmada öncelikle İkili Havayolu Taşımacılığı anlaşmalarının ve dolayısıyla uluslararası havayolu pazarlarındaki ekonomik düzenlemelerin tarifeli havayolu işletmelerinin yönetimini nasıl etkilediği tartışılmıştır. Sonrasında ise ortaya konan bu etkiyi dikkate alarak Türkiye’nin İkili Havayolu Taşımacılığı Anlaşmalarını değerlendirmeye yönelik bir ölçüm aracı geliştirilmiştir.

Önce alanyazın araştırması ile ölçüm aracının dört boyutu belirlenmiştir. Ölçeğin boyutları; Pazara Erişim, Pazara Giriş, Kapasite ve Fiyat Tarifeleridir. Sonrasında Türkiye’nin tüm İkili Havayolu Taşımacılığı anlaşmaları ve zaman içinde bu anlaşmalara getirilen tüm değişiklikler tek tek incelenerek her boyutun bileşenleri tespit edilmiştir. Son olarak bu bileşenler en sıkı ve en liberal seçenekler arasında derecelendirilmiştir.

Geliştirilen ölçeğin Avrupa Birliğine tam üye olma yolundaki Türkiye’nin uluslararası havayolu pazarlarındaki durumunun değerlendirilmesine ve Türk tescilli havayolu işletmeleri üst yönetiminin karar alma süreçlerine katkıda bulunacağı düşünülmektedir.

Anahtar Kelimeler: *Sivil Havacılık Yönetimi, İkili Havayolu Taşımacılığı Anlaşmaları, Havayolu Yönetimi, Uluslararası Havayolu Pazarlarında Ekonomik Düzenlemeler*

PROPOSAL OF A SCALE FOR EVALUATING BILATERAL AIR SERVICES AGREEMENTS OF TURKEY REGARDING THEIR EFFECTS ON AIRLINE MANAGEMENT

ABSTRACT

In this study, it is firstly discussed how Bilateral Air Services Agreements (BASAs) and as a result the economic regulations in the international airline markets affect the management of scheduled airlines. By considering the introduced effects, a scale is developed to evaluate the BASAs of Turkey.

To develop the scale, four different dimensions are determined by reviewing the literature: “market access”, “market entry”, “capacity” and “price tariffs”. Afterwards, the sub-components of each dimension are found out by examining all of the BASAs of Turkey and the whole changes made in time in these agreements. Lastly, these components are ranked in a scale from the strictest to the most liberal.

It is expected that the scale developed in the present study will contribute to the evaluation of the place of Turkey, in international airline markets, within the accession process to EU, and to the decision making process of senior management of airlines.

Keywords: *Civil Aviation Management, Bilateral Air Services Agreements, Airline Management, Economic Regulations in International Airline Markets.*

* Bu çalışma Anadolu Üniversitesi Bilimsel Araştırma Projeleri Fonu tarafından desteklenen bir araştırma kapsamında geliştirilmiştir. (BAP no: 051517)

** Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Yüksekokulu, e-posta: egerede@anadolu.edu.tr

1. GİRİŞ

Açık birer sistem olan havayolu işletmelerinin çevresinde; girdilerini, süreçlerini ve çıktılarını etkileyen önemli düzenleyici kuruluşlar ve düzenlemeler bulunmaktadır (Gerede, 2002, s.2, 6). Ekonomik ve teknik bu düzenlemelere tabi olan tarifeli ve tarifesiz havayolu işletmelerinin yönetilmesi bu düzenlemelerden önemli ölçüde etkilenmektedir (Doganis, 2002, s.27-30). Sözü edilen düzenlemeler girdilerin özelliklerini, bu girdilerin nasıl süreçleneceğini ve çıktının özelliklerinin nasıl olması gerektiğini ayrıntılı bir biçimde tanımlamaktadır. Bu durum havayolu işletmelerinin rekabet stratejilerini, filo planlamalarını, insan kaynakları yönetimini, hizmetin sunum süreçlerini ve pazarlanması gibi işlevlerini doğrudan etkilemektedir. Bu nedenle havayolu işletmelerinin etkin bir biçimde yönetilebilmeleri için bu düzenlemelerin ve muhtemel etkilerinin çok iyi bilinmesi gerekmektedir.

Diğer yandan Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne tam üyelik görüşmeleri başlamış durumdadır. Bu görüşme süreci havacılık sektörüne ilişkin Türkiye'deki ekonomik ve teknik düzenlemelerin Avrupa Birliği Mevzuatına uyumlu hale getirilmesi anlamını taşımaktadır. Bu nedenle sistemin çevre unsurları Türk tescilli havayolu işletmeleri için her zamankinden daha önemli bir hale gelmiştir.

Sözü edilen düzenlemelerden teknik olanları havacılık emniyetinin sağlanması amacını taşır. Eğer hava taşımacılığı emniyetli bir biçimde yapılmaz ise hava taşımacılığının beklenen faydaları sağlaması mümkün olmayacaktır (Gerede, 2003; Gerede, 2005; Gerede, 2006a; O'Connor, 1995). Bu nedenle havayolu işletmeleri açısından teknik düzenlemelere uyum hem zorunluluk hem de gerekliliktir.

Havayolu işletmelerinin yönetimini etkileyen diğer düzenlemeler ise ekonomiktir. Teknik düzenlemeler her koşulda bunlara uymaları gereken havayolu işletmelerini dünyanın hemen her yerinde benzer ve hemen hemen eşit bir biçimde etkilemektedir. Bununla birlikte ekonomik düzenlemeler havayolu işletmelerini her pazarda farklı bir biçimde etkilemektedir. Bir anlamda yaratıcılık, esneklik, hizmet kalitesi ve rekabet gibi unsurlar tamamen bu düzenlemelere bağlı hale gelmektedir. Bu nedenle rekabetin çok yoğun ve küresel olduğu havayolu taşımacılığı sektöründeki (Doganis, 2001, s.6, 30, 185) ekonomik düzenlemelerin havayolu işletmelerine etkileri çok daha önemlidir.

Yukarıda açıklanan unsurlar dikkate alındığında Avrupa Birliği'ne tam üyelik süreci içindeyken uluslararası havayolu pazarlarındaki ekonomik düzenlemelerin bilinmesi hem havayolu yöneticileri için hem de devlet adına bu görüşmeleri sürdürecektir politika belirleyicileri ve düzenleyiciler için son derece önemli bir hale gelmiştir.

Uluslararası havayolu pazarlarındaki sözü edilen ekonomik düzenlemeler iki ülke tarafından imzalanan İkili Havayolu Taşımacılığı (Bilateral Air Services Agreements - BASA) anlaşmaları ile belirlenmektedir. İkili Havayolu Taşımacılığı (İHT) anlaşmaları; hangi pazarlara erişilebileceğini, bu pazarlara girmesine izin verilecek havayolu işletmelerinin özelliklerini ve sayısını, bu pazarlarda ne kadar üretim yapılabileceğini ve hizmet fiyatının nasıl belirlenip uygulanacağını düzenleme altına almaktadır (Doganis, 2002, s.33). Bu nedenle uluslararası havayolu taşımacılığında sözü edilen düzenlemeleri kapsayan Türkiye'nin imzaladığı İHT anlaşmalarının incelenmesi önemli bir araştırma problemidir.

2. İKİLİ HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI ANLAŞMALARININ HAVAYOLU YÖNETİMİNE ETKİSİ VE TÜRKİYE'NİN İHT ANLAŞMALARI İMZALAMA SÜRECİ

İHT Anlaşmalarının havayolu yönetimine etkisini tartışabilmek için bu anlaşmaların gelişimini, kapsamını ve hangi ekonomik düzenlemeleri içerdiğini aşağıdaki bölümde açıklamakta fayda görülmüştür. Ayrıca bu anlaşmaların Türkiye'de nasıl bir süreçte hazırlandığını, bu süreçte hangi faktörlerin ve oyuncuların rol oynadığı ve sonunda İHT anlaşmalarının nasıl imzalandığı açıklanarak ölçek geliştirme çabasına temel oluşturulması amaçlanmıştır.

2.1. İkili Havayolu Taşımacılığı Anlaşmaları

1919 yılında çok taraflı olarak imzalanan Paris Konvansiyonu ülkelerin kara sınırlarının üzerindeki hava sahasına ilişkin ülkelere ulusal egemenlik hakkı doğurmuştur (Doganis, 2002, s.30). Bu anlaşma sonucunda uluslararası alanda sivil hava taşımacılığı yapılması karşı taraftaki ülkenin iznine bağlı hale gelmiştir. Sivil hava taşımacılığının giderek önem kazanması ve büyümesi zaman içinde uluslararası havayolu taşımacılığının yapılabilmesi için çok taraflı bir anlaşma zeminini gerekli hale getirmiştir. Bu amaçla Chicago'da 1944 yılında 52 ülkenin katıldığı bir toplantı düzenlenerek aşağıda sıralanan konularda çok taraflı bir anlaşma sağlanmaya çalışılmış fakat başarı sağlanamamıştır (Doganis, 2002, s.30):

- Uluslararası havayolu taşımacılığı pazarlarına erişim ve giriş haklarının değişimi,
- Sunulacak hizmetin fiyatı,
- Sunulacak hizmetin kapasitesi.

Bu arada “havayolu taşımacılığı” ve “havayolu pazarı” kavramlarını açıklamakta fayda görülmektedir. Havayolu taşımacılığı mutlaka ticari bir amaç çerçevesinde; genellikle büyük uçaklar ile yolcunun, yükün ya da postanın ücreti karşılığında ya da kira ile kamuya açık bir hava taşıyıcısı tarafından taşınmasıdır (Gerede, 2006b, s.198). Havayolu pazarı ise iki nokta arasında havayolu taşımacılığı hizmetini sunanlar ile yine bu iki nokta arasında ticari amaçlı taşınacak olan, mevcut ve potansiyel olmak üzere, yolcu, yük ve posta trafiğinin bir araya geldiği yerdir (ICAO, 2004, s.4.1.1). Örnek vermek gerekirse, İstanbul'da bulunan Atatürk ve Sabiha Gökçen Havaalanları ile Fransa'da bulunan Orly ve Charle De Gaulle Havaalanlarının oluşturduğu noktaların her ikisi de ayrı birer pazardır. Atatürk Havaalanından Orly ve Charle De Gaulle havaalanlarına sunulacak havayolu hizmeti farklı iki üründür.

Uluslararası havayolu pazarlarında ekonomik düzenlemelere ilişkin çok taraflı bir anlaşmaya varılamamış olması ülkelerin bu konuları ikili ve karşılıklı olarak çözmelerini gerektirmiştir (Doganis, 2002, s.31). İki ülke arasında havayolu taşımacılığını düzenleyen ve sözü edilen ekonomik düzenlemeleri de içeren anlaşmalara İkili Havayolu Taşımacılığı Anlaşmaları (Bilateral Air Services Agreements) adı verilmektedir. Bu anlaşmalarda “karşılıklılık” ilkesi temel alınarak haklar karşılıklı ve genellikle eşit bir biçimde paylaştırılmaktadır (Doganis, 2002, s.33).

Bu anlaşmalarda temel olarak pazara erişim ve giriş, kapasite ve sunulacak hizmetin fiyatının nasıl belirleneceği düzenlenmektedir. Diğer yandan Cihago Konvansiyonundan sonra havayolu işletmelerinin bir araya gelerek oluşturdukları Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (International Air Transportation Association-IATA) sunulacak hizmetlerin ücretlerinin belirlenmesinde uzunca bir süre önemli bir rol oynamıştır. Günümüzde bu rolün etkisi azalarak devam etmektedir (Doganis, 2002, s.32-34, 39-43).

İHT Anlaşmaları tarifeli havayolu taşımacılığını düzenlemektedir. Bununla birlikte İHT anlaşmalarını değiştirmeye yönelik görüşmelerde tarifesiz havayolu taşımacılığı düzenlemeleri de ele alınmaktadır. Aynı pazarda hem tarifeli hem de charter türü sefer düzenleyen havayolu işletmelerinin faaliyet göstermesi durumunda ülkeler çeşitli yöntemlerle bu taşımacılık türünü de düzenleme altına almaktadırlar (ICAO, 2004, s.4.2-3). Uluslararası havayolu pazarlarında tarifeli havayolu taşımacılığında dahi liberalleşme yaşanırken charter taşımacılığına düzenleme getirilmesi giderek gündemden düşmektedir.

2.2. İkili Havayolu Taşımacılığı Anlaşmalarının Havayolu Yönetimine Etkileri

İHT Anlaşmaları havayolu işletmelerinin hangi noktalar arasında havayolu taşımacılığı hizmeti vereceklerini, sunulacak hizmetin miktarını ve fiyatını düzenlemektedir. Sıralanan bu unsurlar havayolu yönetiminin amaçlarını, strateji, planlama ve hizmet sunum süreci kararlarını doğrudan etkilemektedir. Bununla birlikte İHT anlaşmalarını havayolu işletmeleri değil devletler imzalamaktadır. Devletler

havayolu yönetiminde etkinliği artıracak düzenleme yapısını kurmak yerine farklı ulusal öncelikleri dikkate alan bir düzenleyici yapı kurmak isteyebilir. Örneğin bazı bölgelere gelişim desteği sağlamaya, turizm gibi çeşitli sektörleri desteklemeye ya da ticareti geliştirmeye yönelik politikalar güdülebilir. Fakat bu politikalar havayolu işletmelerinin çıkarları ile örtüşmeyebilir. Bu nedenle İHT anlaşmalarının ekonomik unsurlarda belirlediği düzenleyici yapı havayolu işletmelerinin yönetimini önemli ölçüde etkilemektedir (ICAO, 2004, s.4.2-1).

Havayolu taşımacılığı hizmetinin hangi noktalar arasında yapılacağı hizmetin özelliklerini en fazla etkileyen unsurdur. A noktası ile, birbirine yakın bile olsa, B ve C noktaları arasında yapılacak havayolu taşımacılığı hizmeti birbirinden farklı iki hizmettir. Bu durumda devletler havayolu taşımacılığının gerçekleştirileceği yerleri düzenleyerek havayolu işletmelerinin talebe göre hizmet tasarlama özgürlüğünü düzenleme altına almaktadır. Başka bir deyişle, havayolu işletmelerinin tam olarak neyi üretecekleri bu düzenlemelere bağlı kalmaktadır. Bu da müşterilerin istek ve ihtiyaçlarının karşılanıp karşılanmayacağını etkileyecektir. Diğer yandan bir havayolu işletmesinin uçuş ağı; tipi, büyüklüğü, genişliği ve hangi noktaları kapsayacağı bu düzenlemelere bağlı olacaktır. Havayolu taşımacılığında üretimin “uçuş ağı” üzerinde gerçekleştiği düşünülürse bu düzenlemelerin havayolu yönetimi üzerindeki etkisi daha açık ortaya çıkacaktır. Bu düzenlemelerin sıkı olması durumunda havayolu işletmelerinin yaratıcılıklarının azalacağını ve ürün farklılaştırmasının güçleşeceğini söylemek mümkündür.

İHT Anlaşmalarında düzenlenen diğer bir unsur ise kapasitedir. Kapasite düzenlemesi tamamen serbest olmadıkça bu durum pazara sunulacak kapasitenin sınırlandırılacağı anlamına gelir. Sonuç olarak kapasite düzenlemesi havayolu işletmelerinin üretim miktarını doğrudan etkileyecektir. Kapasite sıklık ve uçak tipine bağlı olarak değişir.

Pazara sunulacak kapasite düzenlemeleri yine müşterilerin istek ve ihtiyaçlarının karşılanıp karşılanmadığını etkileyecektir. Çünkü havayolu hizmet sunumunun önemli bileşenlerinden birisi, küreselleşmenin de etkisiyle, günümüzde giderek önemli bir talep belirleyicisi haline dönüşen tarife temelli bileşenlerdir (Doganis, 2002, s.238-240). Tarife temelli bileşenler; uçuşun mevsimi, başlayacağı ve biteceği gün ve saat, zamanında kalkış başarısı ve en önemlisi bu hizmetin belirli bir zaman dilimi içinde ne kadar arayla tekrarlandığı, başka bir deyişle “sıklıktan” oluşmaktadır. Sıklığın artması hizmet kalitesini artırmakta fakat doluluk oranı üzerine olumsuz etki yaparak birim maliyetleri artırabilmektedir (ICAO, 2004, s.4.2-4).

Sonuç olarak kapasitenin pazar şartlarında kendiliğinden ya da ekonomik düzenlemelere göre belirlenmesi kapasite yönetimini önemli ölçüde etkilemektedir. Kapasite yönetimi ise havayolu yönetiminin en önemli unsurlarından birisidir. Çünkü sunulacak hizmetin üretilmesi satın alım ve işletim maliyeti son derece yüksek olan uçaklar tarafından yapılmaktadır ve kapasitenin talebe bağlı olarak yönetilmesi havayolu yönetiminin etkinliğini doğrudan etkilemektedir (ICAO, 2004, s.4.2-3). Talebin kapasite ile uyuşmaması ya birim maliyetlerin artmasına ya da gelir kaybına neden olur.

Diğer yandan havayolu taşımacılığı talebi makro ve mikro alanda ekonomik, sosyal, kültürel ve siyasi dalgalanmalara bağlı olarak değişmektedir (Dempsey vd., 1997, s.33, 45; Wells, 1999, s.216-217). Önceden kestirilemeyen ve aniden ortaya çıkan krizler kapasite yönetimini her zamankinden daha önemli bir hale getirmektedir. Ayrıca, havayolu taşımacılığı talebinin önemli ölçüde mevsimlere bağlı olarak değiştiği ve talebin hızlı arttığı dönemlerde filoya yeni uçak eklenmesinin, uçaklara olan yoğun talep nedeniyle, maliyetli olduğu ve uzun bir zaman aldığı göz ardı edilmemelidir (ICAO, 2004, s.4.2-4, 4.2-5).

Kapasite düzenlemelerini havayolu yönetimi açısından önemli kılan diğer bir unsur sık ve iş amaçlı olarak uçan ve havayolu işletmesine daha fazla gelir kazandıran yolcuların zamana karşı duyarlı olmalarıdır. Bu tür yolcular genellikle uçuş zamanına kısa bir süre kala bilet alırlar. Eğer bu tür yolcular açısından hizmet kalitesi artırılmak isteniyorsa havayolu işletmesinin uçuşun son anına kadar boş yer tutması gerekmektedir (ICAO, 2004, s.4.2-4).

Rekabetin yoğun, maliyetlerin yüksek, gelirlerin ise düşük olduğu hava yolu taşımacılığı sektöründe (Wells, 1999, s.198-214) ücretlerin nasıl belirleneceği hava yolu yönetimini etkileyen diğer önemli bir ekonomik düzenleme konusudur. Öncelikle hava yolu taşımacılığında sunulan hizmetin fiyatı önemli bir talep belirleyicisidir (Hanlon, 1999, s.16 ; Doganis, 2002, s.202-203).

Sonuç olarak bu ekonomik düzenlemeler hava yolu işletmelerinin neyi, hangi miktarda üretip, nerede ve hangi fiyatla satacaklarını doğrudan etkilemektedir. Dolayısıyla hava yolu işletmelerinin izleyecekleri rekabet stratejileri üzerinde önemli bir etkisi vardır.

Örneğin Porter'ın 5 Güç Modelindeki rekabet stratejilerinden "Maliyet Liderliği" stratejisini izlemek isteyen hava yolu işletmeleri için (Shaw, 1999, s.82-83) hem pazara erişim ve giriş, hem kapasite, hem de ücret tarifelerine ilişkin düzenlemeler önemli rol oynamaktadır.

Maliyet liderliği stratejisini izleyen hava yolu işletmeleri genellikle kullanım maliyetleri yüksek olduğu için "farklılaşma stratejisini" izleyen hava yolu işletmelerinin kullandıkları kalabalık havaalanlarını kullanmazlar (Doganis, 2001, s.144-145; Warnock-Smith ve Potter, 2005). Fakat diğerleri tarafından kullanılmayan, düşük maliyetli hava yolu işletmeleri tarafından kullanılmak istenen havaalanlarının İHT anlaşmalarının pazara erişim listesinde yer alması gerekir. İHT anlaşmalarında ülkelere ilgili pazarlara erişim serbestisi verilse bile bu erişim hakkını kullanacak hava yolu işletmesi sayısı sınırlandırılmaktadır. Hava yolu işletmelerinin bu stratejiyi uygulayabilmeleri için istedikleri pazarlara hiçbir engelle karşılaşmadan erişebilmeleri ve girebilmeleri gerekmektedir.

Sözü edilen hava yolu işletmeleri için kapasite düzenlemeleri de son derece önemlidir. Bu işletmeler sabit ve birim maliyetlerini azaltmak amacıyla uçakların günlük kullanım miktarlarını yüksek tutmak zorundadır (Doganis, 2001, s.144). Ayrıca yeterince talep yaratabilmek için uçuşların sık olması da önemlidir. Bunlar da pazara sunulabilecek kapasiteye bağlıdır.

Diğer yandan Maliyet Liderliği Stratejisini izlemek isteyen hava yolu işletmeleri için en önemli ekonomik düzenleme unsuru ise fiyat tarifeleridir. Eğer bir hava yolu işletmesi fiyatlarını istediği zaman istediği gibi ve hızlı bir biçimde ayarlayamaz, istediği seviyelere düşüremez ise maliyet liderliği stratejisini kullanması olanaksızdır.

Ekonomik düzenlemelerin "farklılaşma stratejisini" kullanacak hava yolu işletmeleri için de önemli bir etkisi vardır. Uçuş ağının büyüklüğü ve genişliği¹, kullanılan ağ yapısı, uçuş ağının kesintisiz olup olmadığı, etkin bir Sık Uçan Yolcu Programı (SUYP), kullanılan uçak tipi, uçuşun mevsimi, günü ve sıklığı sunulan hizmetin farklılaştırılabilmesi için son derece önemli unsurlardır. Bu unsurlar pazara erişim ve giriş ve kapasite düzenlemelerine bağlı olarak değişmektedir.

Küreselleşmenin bir olgu haline geldiği günümüzde yolcular dünya genelinde istedikleri yerden başka bir yere, istedikleri mevsim, gün ve sıklıkta, sadece hava yolu taşımacılığını kullanarak ve mümkün olduğunca tek bir hava yolu işletmesi aracılığıyla gitmek ihtiyacı ve isteği içindedirler (Button vd., 1998, s.11; Oum ve Yu, 1998, s.5). Bunlar ancak büyük, geniş ve kesintisiz bir uçuş ağı ile karşılanabilir. Bunun için de topla-dağıt ağ yapısının kullanılması gerekir. Çok önemli bir pazarlama stratejisi ve talep belirleyicisi olan SUYP'un etkinliği böyle bir uçuş ağına bağlıdır (Hanlon, 1999, s.45-46; O'Connor, 1995, s.22-23). Tüm bu unsurlar ise pazara erişim ve giriş düzenlemelerinin hava yolu işletmelerinin stratejilerine uygun olmasını gerektirir.

İHT anlaşmalarındaki uluslararası hava yolu taşımacılığı pazarlarına ilişkin ekonomik düzenlemelerin hava yolu yönetimini etkilediğine verilebilecek diğer önemli bir örnek ise stratejik işbirlikleridir. Günümüzde British Airways, Lufthansa ve THY gibi farklılaşma stratejisini izleyen hava yolu işletmeleri ile "odaklanma stratejisini" izleyen bölgesel hava yolu işletmeleri; pazara erişim ve giriş

¹ Uçuş noktalarının sayısı uçuş ağının büyüklüğünü, küresel bir alana yayılmış olması da genişliğini göstermektedir.



düzenlemelerini by-pass etmek, kapasite sorunu olan havaalanlarına erişmek, küresel bir T-D Ağ Yapısı kurmak, uçuş ağını kesintisiz hale getirmek, dağıtım kanallarını küreselleştirilmek ve küresel bir SUYP oluşturmak amacıyla stratejik işbirliklerine başvurmaktadır (Gerde, 2002, s.104-116). Bu sayede sunulan hizmet farklılaştırılacak ve uzun vadede rekabetçi üstünlük sağlanabilecektir.

2.3. Türkiye’de İHT Anlaşmaları İmzalanması Süreci

İHT Anlaşmalarını havayolu işletmeleri değil devletler imzalamakta, anlaşma sürecini genellikle iki unsur başlatmaktadır. Bunlardan ilki pazar araştırması yapan havayolu işletmelerinin yeni pazarlara erişim ve giriş hakkı elde etmek istemesidir. Bu durumda havayolu işletmesi sivil havacılık otoritesine başvurarak ilgili ülke ile bir İHT anlaşması imzalanmasını talep edebilir. Bu talep Ulaştırma ve Dış İşleri Bakanlığı gibi devletin ilgili birimlerinde görüşülerek karara bağlanır ve süreç başlar ya da talep reddedilir.

Süreci başlatan diğer unsur ise devlet ya da hükümet politikalarıdır. Özellikle bayrak taşıyıcı havayolu işletmelerinin henüz özelleştirilmediği ülkelerde; ekonomik, sosyal, kültürel ve siyasi bazı politikalarının bir sonucu olarak çeşitli ülke ve şehirlere tarifeli havayolu taşımacılığı hizmetinin verilmesi istenmektedir. Bu gibi durumlarda anlaşma süreci havayolu işletmelerinin tamamen kontrolü dışında gelişmekte ve havayolu işletmesi istenen yere havayolu taşımacılığı hizmetini götürmektedir.

Bu sürecin ilk aşamasında tarafların sivil havacılık otoriteleri bir araya gelerek anlaşma sürecini başlatan bir Mutabakat Zaptı imzalamaktadırlar. Türkiye’nin İHT anlaşmaları süreci incelendiğinde havayolu taşımacılığının kısa bir süre içinde başlatılabilmesi için daha anlaşma parafe edilmeden seferlerin imzalanan Mutabakat Zaptı hükümlerine göre başlatılabildiği görülmektedir. Bu gibi durumlarda Mutabakat Zaptı bir İHT anlaşmasında yer alan önemli düzenlemeleri kapsayacak şekilde oluşturulmaktadır.

Süreç başladıktan sonra taraflar anlaşmayı ve özellikle ekonomik düzenlemeleri şekillendirebilmek amacıyla kendi ülkelerinin şartlarını değerlendirmektedirler. Eğer anlaşma sürecinin başlamasını havayolu işletmeleri talep ediyorsa bu işletmelerin istekleri ve değerlendirmeleri mutlaka talep edilerek taslak metin buna göre oluşturulmaktadır. Türkiye’nin İHT anlaşmaları imzalama sürecinde genellikle THY’nin istek ve değerlendirmelerinin alındığı görülmüştür.

Taslak haline getirilen anlaşma taraflar arasında görüşülerek anlaşma zemini aranmaktadır. Eğer anlaşma sağlanırsa bu taslak metin kanunlaştırılmak üzere parafe edilmektedir. Türkiye’de bu süreç sırasında THY’nin de görüşmelere katıldığı görülmektedir.

İHT Anlaşmaları kanunlaştıkları zaman yürürlüğe girmektedir ve sürecin son aşaması parafe edilen anlaşmanın kanunlaştırılmasıdır. Araştırmada elde edilen bulgulara göre kanunlaşma süreci her iki taraf için de 3-4 yılı ya da daha uzun bir süreyi alabilmektedir. Fakat ülkeler arasındaki havayolu taşımacılığı hizmetinin daha kısa bir süre içinde başlatılması gerekebilmektedir. Bunun için parafe edilen anlaşmaların anlaşma kanunlaşınca kadar yürürlükte kalması sağlanmaktadır.

Araştırma sırasında elde edilen bulgulara göre İHT anlaşmalarının kanunlaşması ile süreç kesinlikle sona ermemektedir. İHT anlaşmalarında özellikle “pazara erişim ve giriş” ile “kapasite” genel hatlarıyla düzenlenmekte fakat bunlar zaman içinde Mutabakat Zaptları ile değiştirilmektedir. Bu bulgu havayolu taşımacılığının son derece dinamik olduğu dikkate alındığında havayolu işletmelerine önemli bir avantaj sağlamaktadır. Pazara sunulacak kapasitenin çok kısa zaman dilimleri içinde değiştirilmesi gerekmektedir.

Araştırma sırasında elde edilen bulgular İHT anlaşmaları imzalandıktan sonra Avrupa’da etnik talebin yoğun olduğu ülkeler ile düzenlemelere ilişkin pek çok değişiklik yapıldığını göstermektedir. Bu da aslında söz konusu düzenlemelerin havayolu işletmelerine esneklik tanımadığının bir kanıtıdır.

Anlaşmalarda sıkı ekonomik düzenlemeler olduğu için havayolu işletmeleri sefer düzenlemek istedikleri havaalanlarını ve kapasiteyi değiştirmek istediklerinde ülkeler arasında görüşme süreci yeniden başlatılmaktadır.

Proje kapsamında yapılan araştırmalar THY'nin günümüze gelinceye kadar bayrak taşıyıcı konumunu koruduğunu göstermektedir. Yine bu araştırma sırasında elde edilen bulgulara göre 1983 yılı sonlarında özel sektörün havayolu işletmeciliği yapabilmesine izin verilmiş ve bunun etkisi 1986 yılında sektöre yansiyarak ilk 2 yılda 6, ilk 10 yıllık dönemde ise 16 adet havayolu işletmesi kurulmuştur. Bununla birlikte, kurulan havayolu işletmeleri genellikle tur operatörlerinin kendi faaliyetlerinde kullanmak üzere kurdukları charter türü seferler düzenleyen havayolu işletmeleridir. Yine 2000'li yılların başlarına kadar, pek çok havayolu işletmesi dış hatlarda tarifeli sefer düzenleme ruhsatı almış olmasına rağmen İstanbul Havayolları ile Kuzey Kıbrıs Türk Hava Yolları haricinde dış hatlarda tarifeli sefer düzenlemeye talip olan başka havayolu işletmesi çıkmamıştır. 2005'li yılların ortalarına kadar özel havayolu işletmeleri Türkiye'nin sivil havacılık otoritesi olan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünden uluslararası havayolu pazarlarına giriş hakkı elde etmek için istekli olmamışlardır.

Sonuç olarak Türkiye'nin İHT anlaşmalarının imzalanması ve takip edilmesinde yetkili olan kurum Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü olmasına rağmen uluslararası havayolu pazarlarına ilişkin ekonomik düzenlemelerin şekillenmesinde Türkiye'nin bayrak taşıyıcısı konumundaki THY'nin büyük rol oynadığı görülmektedir.

3. TÜRKİYE'NİN İKİLİ HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI ANLAŞMALARININ DEĞERLENDİRİLMESİNE YÖNELİK BİR ÖLÇEK GELİŞTİRME ÇABASI

3.1. Araştırmanın Amaçları

İHT anlaşmalarındaki ekonomik düzenlemelerin havayolu yönetimine etkileri açısından değerlendirilebilmesi için bir "değerlendirme aracına" ihtiyaç duyulacaktır. Bilimsel Araştırma Projeleri Fonu tarafından desteklenen bir proje kapsamında yürütülen bu çalışmanın temel amacı sözü edilen değerlendirme aracını tasarlamaktır. Bu araç aslında bir çeşit ölçüm aracı, başka bir deyişle ölçektir. Bu kapsamda çalışmanın amaçları aşağıda sıralanmıştır:

- Havayolu yönetimini etkileyecek ekonomik düzenleme boyutlarının tespit edilmesi,
- Bu boyutlar kapsamında dünya genelindeki alt bileşen seçeneklerinin tespit edilmesi,
- Belirlenen ölçek boyutlarındaki Türkiye'nin alt bileşen seçeneklerinin tespit edilmesi,
- Alt bileşen seçeneklerinin derecelendirilerek ölçeğin tasarlanması.

Bu amaçlara ulaşılması halinde Türkiye'nin uluslararası havayolu taşımacılığı pazarlarındaki ekonomik düzenlemelerin liberalleşme durumları birbirleriyle kıyaslanabilecektir. Bu sayede havayolu yöneticileri sefer düzenlemek istedikleri pazarlara ilişkin önemli bilgileri özet halinde edinecekler ve diğer pazarlarla kıyaslayabileceklerdir. Ayrıca Avrupa Birliği'ne tam üyelik sürecinde görev alan kurum ve ilgililerin bu süreci daha etkin bir biçimde yönetmelerine katkı sağlanacaktır.

3.2. Araştırmanın Yöntemi

Bu çalışmada alanyazın, belge ve arşiv taraması yapılarak betimleme yöntemi kullanılmıştır. Ölçeği geliştirilebilmek amacıyla öncelikle hangi unsurların değerlendirmeye konu olacağı araştırılmıştır. Bu araştırma önce ICAO'nun dünya genelindeki İHT anlaşmalarını açıklayan kaynakları taranarak yapılmıştır. Bu tarama sonuçlarına göre uluslararası havayolu pazarlarındaki ekonomik düzenlemelerin; pazara erişim, pazara giriş, kapasite ve fiyat tarifelerinin belirlenmesine yönelik olduğu görülmektedir.



Bu şekilde ölçeğin boyutları tespit edildikten sonra, ilgili alanyazında her bir boyutun kendi içinde nasıl farklılaştığı tespit edilmeye çalışılmıştır. Son olarak tespit edilen ölçek boyutları açısından Türkiye'nin imzaladığı tüm İHT anlaşmaları ve konuya ilişkin Mutabakat Zaptları her ülke için tek tek incelenmiş ve boyutlardaki bileşenlere ait farklı seçenekler tespit edilmiştir.

Taranan İHT belgeleri; 2008 Yılı Ocak ayı itibarı ile Türkiye Cumhuriyeti'nin imzaladığı, tüm İHT anlaşmalarının metinleri, bu anlaşmalar imzalanmadan önce her ülke ile yapılan görüşme, tutanak ve Mutabakat Zaptı belgeleri, parafe edilen anlaşmalar ve anlaşmalar imzalandıktan sonra anlaşmaya konu olan unsurları zaman içinde değiştiren Görüşme, Tutanak ve Mutabakat Zaptı belgeleridir. Taranan bu belgeler tek tek incelenmiş ve betimlenmiştir. Araştırmanın yapıldığı sırada bu kapsama giren ülke sayısı 87 adettir. Türkiye Cumhuriyeti'nin bu ülkelerin hepsiyle karşılıklı olarak yürürlükte olan İHT anlaşması vardır. Fakat zaman içinde her ülke ile anlaşma hükümlerini değiştiren farklı sayıda Görüşme, Tutanak ya da Mutabakat Zaptı imzalandığı da görülmektedir. Örneğin Almanya ya da İsviçre gibi bazı ülkelerle anlaşma 5-10 kez arasında değiştirilmişken, Malta ya da Lüksemburg gibi ülkelerde hiçbir değişikliğe gidilmemiştir. Yapılan değişiklikler iki ülke arasındaki havayolu pazarında sözü edilen düzenlemeleri değiştirmektedir. Bu nedenle ölçek geliştirebilmek için her ülke pazarında gerçekleşen değişiklikler de tek tek incelenmiştir.

Türkiye'nin İHT anlaşmalarını, Ulaştırma Bakanlığı adına, SHGM görevlileri müzakere etmektedir. Müzakerelere, ilgili görülen havayolu işletmesi temsilcileri de davet edilebilmektedir. Ölçek boyutlarındaki seçeneklerin Türkiye özelinde nasıl değiştiği, en çok neyin ve neden değiştirildiği, hangi ölçüde değiştirildiği konularında, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) Hava Ulaşım Daire (HUD) Başkanlığı, THY Uluslararası İlişkiler ve İttifaklar Başkanlığı ve AtlasJet Havayolları Uluslararası İlişkiler Müdürlüğünde çalışan üst düzey yöneticiler ile yarı yapılandırılmış görüşme yöntemi ile çeşitli veriler toplanarak boyutlar içindeki seçeneklerin teyit edilmesine çalışılmıştır.

SHGM'de; dönemin Genel Müdür Yardımcısı, HUD Başkanı ve Anlaşmalar Müdürü ile görüşülmüştür. SHGM Genel Müdür Yardımcısı ve HUD Başkanı kariyerlerine bu başkanlık altında başlamışlar ve yıllar boyunca pek çok ikili müzakereye katılmış ve müzakere sürecini yönetmişlerdir.

Havayolu işletmeleri tarafında ise bu müzakerelerin hemen hepsine THY AO yetkililerinin katıldığı görülmektedir. Bunun sebebi THY AO'nun, bir Bayrak Taşıyıcısı olarak, araştırmanın yapıldığı zamana kadar Türkiye Cumhuriyetinin neredeyse tek atanmış (tayin edilmiş) işletmesi konumunda olmasıdır. Buradan yola çıkılarak uzman görüşü alınacak diğer birim THY AO olarak tespit edilmiştir. Bu nedenle sözü edilen müzakerelerde THY AO'yu eskiden ve araştırmanın yapıldığı süreç içinde temsil etmiş olan iki ayrı uzman ile görüşülmüştür.

Son olarak tespit edilen boyutların bileşenleri araştırmacı tarafından her bir boyut içinde derecelendirilerek ölçek önerisi ortaya konmuştur.

3.3. Önerilen Ölçeğin Boyutları

Bu ölçeği oluşturacak boyutlar; pazara erişim, pazara giriş, kapasite ve fiyat tarifesi olarak belirlenmiştir.

3.3.1. Pazara Erişim

Pazara erişim bir ülkenin hangi şehir ya da havaalanlarından diğer ülkenin hangi şehir ya da havaalanlarına sefer yapılabileceği anlamına gelmektedir. Pazara erişim düzenlemeleri bu noktaların belirlenmesini kapsamaktadır. (Doganis, 2001, s.20). İHT anlaşmasının kendisini değiştirmek uzun zaman aldığı için taraflar ihtiyaç doğduğunda bir mutabakat zaptı imzalayarak pazara erişim noktalarını değiştirmektedirler.

Pazara erişimin ne şekilde olacağına ilişkin seçenekler “trafik hakları-traffic rights” olarak adlandırılmaktadır. Toplam 8 adet olan trafik haklarından 3. ve 4. trafik hakkı bir ülkeden diğer bir ülkeye ticari amaçlı taşımacılık hakkı vermektedir.

İHT anlaşmaları “ikili” olmaları nedeniyle iki ülke arasında yapılacak havayolu taşımacılığı anlaşmalarını düzenlemektedir. Bununla birlikte havayolu işletmeleri iki ülke arasındaki üçüncü bir ülkeye ait noktaların ya da ikinci ülkenin ötesindeki üçüncü bir ülke noktalarının da havayolu taşımacılığı sürecine dahil olmasını isteyebilirler. Üçüncü ülkeleri ilgilendiren ara ya da öte noktaların kapsam içine alınmak istenmesinin başlıca nedenleri arasında; yakıt ikmali yapılması, teknik destek alınması ve verimliliğin artırılması sıralanabilir. Eğer bir havayolu işletmesi ara noktalardan üçüncü bir ülkeye ait yolcu, yük ya da posta alır ve bunları ikinci ülkeye ticari bir amaçla götürürse aynı uçuş hattı üzerinde ve neredeyse aynı girdi ile doluluk oranını artırması ve daha fazla çıktı elde etmesi mümkün olabilir. Bu da verimliliği ve karlılığı artıracaktır (ICAO, 2004, s.4.2-3).

Seferin ilk başladığı noktadan alınan yolcu yük ya da posta aradaki ya da daha öte noktadaki bir üçüncü ülke noktasına götürülmek isteniyorsa bu genellikle izin verilen bir konudur. Bununla birlikte, üçüncü ülkeye ait bir ara noktadan alınan yolcu yük ya da postanın İHT anlaşmasında taraf olan bir noktaya taşınmasına nadiren izin verilmektedir. Bunun yapılmasına üçüncü ülkenin de izin vermesi gerekir. Buna 5. trafik hakkı denilmekte ve kullanılabilmesi İHT anlaşmasını daha liberal hale getirmektedir.

3.3.2. Pazara Giriş

Pazara erişim hakkını elde eden taraf ülke içinde bir havayolu işletmesi tarafından bu hakkı kullanmasına “pazara giriş” adı verilmektedir. İHT anlaşmalarında pazara girişe ilişkin iki ayrı ekonomik düzenleme vardır. Bunlardan ilki pazara erişim hakkını kullanabilecek havayolu işletmesi sayısıdır. Diğer ise bu hakkı kullanacak işletmenin hangi ülke vatandaşlarının sahipliğinde olduğu ve işletmenin yönetiminde hangi ülke vatandaşlarının söz sahibi olduğudur. Dünya genelinde İHT anlaşmalarındaki en sıkı düzenlemeler pazara girişin bir bileşeni olan “sahiplik ve yönetimde etkin kontrol” konusundadır. Pazara giriş hakkını kullanacak havayolu işletmesinin sahipliğinin ilgili ülke vatandaşlarında olması ve yine yönetimin bu ülke vatandaşlarının etkin kontrolünde olması beklenmektedir (Doganis, 2001, s.20). Bu durumda yabancı ülke vatandaşlarının başka bir ülkede bir havayolu işletmesini satın alarak ya da yeni bir havayolu işletmesi kurarak uluslararası alanda havayolu taşımacılığı yapmaları engellenmektedir.

İHT Anlaşmasını imzalayan ülke bu konudaki düzenlemelere uygun olarak bir ya da daha fazla havayolu işletmesini “pazara giriş hakkını” kullanmak üzere yetkilendirir. Bu işleme “tayin etme-designation” adı verilmektedir. Bu konudaki düzenlemeler sıkı olduğunda pazara erişim hakkını sadece bir havayolu işletmesinin kullanmasına izin verilir. Daha liberal anlaşmalarda iki ya da daha fazla havayolu işletmesinin pazara girişine izin verilmektedir. Tamamen serbest düzenlemelerde tayin edilecek havayolu işletmesi sayısında herhangi bir sınırlama yoktur (Doganis, 2001, s.20).

Pazara giriş düzenlemeleri sadece Avrupa Birliği ülkeleri arasında çok taraflı olarak tamamen serbest durumdadır. Alt bileşenlerden “Sahiplik ve Yönetimde Etkin Kontrol” uluslararası havayolu pazarlarında ikili olarak en sıkı tutulan bileşendir (Changa vd., 2004, s.161; Haanappel, 2001, s.90).

3.3.3. Kapasite

Geliştirilen ölçeğin diğer bir boyutu da kapasitedir. Kapasite düzenlemeleri belirlenen pazarlara ne kadar miktarda havayolu taşımacılığı hizmeti sunabileceğini düzenlemektedir. Sunulacak hizmetin miktarı koltuk sayısı ve sıklık ile belirlenmektedir. Koltuk sayısı uçak tipi ile doğrudan ilgili olduğu için “uçak tipi” de önemli bir kapasite belirleyicisidir. Sıklık ise günlük ve haftalık sefer sayısı ile ölçülmektedir. Haftalık ve günlük olarak uçuş sıklığı ile uçak tipi bilgilerinin yer aldığı uçuş tarifi havayolu işletmesinin pazara sunacağı kapasiteyi vermektedir.

Ülkeler genellikle kendi ülkelerinden başlayan seferlerdeki yolcu ve yük trafiğini kendi ulusal doğal kaynağı olarak görmektedir. Bu görüş karşılıklı olarak yapılan ikili müzakere sisteminde kapasitenin eşit olarak paylaştırılmasını ortaya çıkartmıştır. Buna karşın, kapasite düzenlemeleri günümüze değin yapılan anlaşmalarda en fazla farklılık gösteren boyuttur (ICAO, 2004, s.4.2-1).

Geliştirilen ölçekte kullanılacak kapasite boyutu kendi içinde bazı alt bileşenlere ayrılmıştır. Kapasite düzenlemelerinin daha sıkı ya da daha liberal olması alt bileşenlerin özelliklerine bağlıdır. Bunlar aşağıda sıralanmışlardır (ICAO, 1999, s.3-1, 3-8):

- Kapasitenin belirlenmesi,
- Talebin belirlenmesi,
- Kapasitenin zaman içinde talebe göre değiştirilebilmesi,
- Sunulacak kapasitenin öncelikle taraf olan iki ülkenin yaratacağı talebe göre belirlenmesi,
- Kapasitenin taraf ülkelerin havayolu işletmelerine eşit ve karşılıklı fayda sağlayacak şekilde düzenlenmesi,
- Havayolu taşımacılığının gelişmesi ve büyümesinin kamu yararına olacak şekilde ve uygun ekonomik temeller üzerinde sağlanması,
- Tarifeli ve tarifersiz havayolu taşımacılığında sunulacak kapasitenin toplam talep dikkate alınarak uygun hale getirilmesi.

Ekonomik düzenlemelerin havayolu yönetimine etkisi açısından bakıldığında iki alt bileşen ön plana çıkmaktadır. Bunlar kapasitenin nasıl belirlendiği ve havayolu işletmelerinin zaman içinde sunacakları kapasiteyi nasıl değiştirecekleridir.

Gerçekten de alanyazın incelendiğinde kapasite düzenlemeleri liberalleşme derecesinin kapasitenin nasıl belirlendiğine bağlı olarak belirlendiği görülmektedir. ICAO dünya genelindeki tüm kapasite düzenlemelerini incelemiş ve kapasitenin belirlenmesine bağlı olarak kapasite düzenlemelerini 3 seçenek altında gruplandırmıştır. Bunlar; Ön Belirleme, Bermuda-1 ve Serbest Belirleme Yöntemleridir. Kapasite düzenlemelerinin ne kadar liberal olduğu ile ilgili en belirleyici nokta kapasitenin taşımacılık başlamadan önce belirlenip belirlenmediğidir. Aşağıda bu yöntemler hakkında bilgiler verilmiştir (Doganis, 2001, s.21-37; Doganis, 2002, s.34, 57-66; ICAO, 1999, s.3-1, 3-8; ICAO, 2004, s.4.2-2).

Ön Belirleme Yöntemi: En sıkı kapasite düzenlemelerini içeren bu yöntemin en belirgin özelliği sunulacak kapasitenin uçuş başlamadan önce; uçak tipi, sıklık, koltuk sayısı gibi belirleyiciler ile açık bir biçimde belirlenmiş olmasıdır. Kapasite ve talep genellikle ilgili havacılık otoriteleri tarafından belirlenmekte, bazı durumlarda havayolu işletmeleri de belirleme sürecine katılmaktadırlar.

Kapasitenin önceden belirlenmesi havayolu işletmelerinin sunacakları hizmetin kalitesini etkileyecektir. Çünkü kapasite uçuş sıklığını belirlemede, uçuş sıklığı ise müşteri istek ve ihtiyaçlarının karşılanması ile ilgili olduğu için hizmet kalitesini etkilemektedir.

Bu yöntemde kapasitenin zaman içinde talebe uygun bir biçimde ayarlanması esnek değildir. Havayolu işletmelerinin kapasite artırımı için uzun bir süre önce ilgili otoriteye başvurma gerekliliği vardır. İlgili otorite kapasite artırımı talebini inceler ve eğer onay verirse pazara sunulacak kapasite artırılabilir. Ayrıca havayolu işletmesinin kapasitenin artırılması gerektiğini kanıtlamak zorundadır.

Diğer yandan ön belirleme yönteminde üçüncü ülkelerin yaratacağı talebi karşılamak üzere sunulacak kapasite sınırlandırılmaktadır. Eşitlik ve karşılıklı faydanın sağlanması amacıyla kapasite genellikle önceden eşit olarak paylaşılır ve tarafların atadığı havayolu işletmelerinin doluluk oranları paylaşım miktarlarının sağlanabilmesi için izlenir.

Bermuda-1 Yöntemi: Bu yöntem adını 1946 yılında ABD ve İngiltere arasında kapasite düzenlemelerini daha liberal hale getirmek amacıyla Bermuda'da imzalanan İHT anlaşmasından almaktadır. Bu yöntemde ilgili otoriteler kapasitenin nasıl belirleneceğine ilişkin bazı temel ilkeleri belirlerler fakat kapasiteyi önceden belirlemez, kesin sınırlamalar ya da paylaşım oranları koymazlar. Belirlenen ilkelere bağlı kalmak şartı ile talep ve kapasite havayolu işletmelerinin pazar araştırmalarına ve pazar şartlarına bağlı olarak kendi aralarında birlikte belirlenir. Bu yöntemde otoritelerin işlevi uçuşlar başladıktan sonra herhangi bir olumsuzluk durumunda konuyu incelemek ve gerekirse müdahale etmektir.

Bermuda-1 Yöntemini daha liberal yapan diğer bir özellik kapasitenin zaman içinde talebe bağlı olarak değişiminde havayolu işletmelerine esneklik sağlamasıdır. Bu yöntemde havayolu işletmeleri talepteki değişimlere göre uçuş tarifelerini yeniden düzenleyebilmektedir. Bu değişiklikler için kısa bir süre önce izin alınabilmesi, sıklık ve uçak tipinin kolayca ve çabuk bir biçimde değiştirilebilmesi mümkün olmaktadır.

Serbest Belirleme Yöntemi: Bu yöntemde kapasitenin belirlenmesi tamamen serbest bırakılmıştır. Talep tahmini havayolu işletmelerinin kendileri tarafından bilimsel araştırma yöntemleri kullanılarak yapılır. Sunulacak kapasite tamamen pazar şartlarına göre sadece havayolu işletmesinin kendisi tarafından belirlenir, tarife kolayca ve hızlı bir biçimde değiştirilebilir. Devletler ise bu konudaki pazar güçlerinin serbestçe işletilebilmesi için gerekli önlemleri almaktadırlar. Bu yöntemin temelinde etkin rekabetin sağlanması söz konusudur. Bunun için her türlü ayrımcılık ve adil olmayan rekabet uygulamaları yasaklanır, otoritelerin tek taraflı olarak kapasiteyi kontrol etme uygulamaları engellenir.

Serbest Belirleme Yönteminde tarifeli ve tarifersiz charter taşımacılığı arasındaki kapasite dengesinin sağlanması serbest pazar dinamikleri tarafından belirlenecektir. Dolayısıyla kapasitenin serbestçe belirlenebildiği pazarlarda charter taşımacılığı üzerinde de herhangi bir kapasite düzenlemesi bulunmamaktadır.

Kapasite düzenlemelerinde havayolu yönetimini etkileyecek diğer bir alt bileşen ise ara noktalı uçuşların ara yerinde uçak değişimine (change of gauge) izin verilip verilmediğidir. Özellikle uzun mesafeli ve ara noktalı uçuşlarda uçak değiştirme izni verilmesi havayolu işletmeleri açısından son derece avantajlıdır. Bu sayede uçak tipleri uçuş hattı üzerinde satılan bilet miktarına ve hattın uzunluğuna göre ayarlanabilir ve doluluk oranı artırılarak birim maliyetler azaltılabilir (ICAO, 2004, s.4.1-6).

ICAO ve ilgili alanyazın kapasite düzenlemelerini yukarıda açıklandığı şekilde 3 başlık altında toplamasına rağmen kapasite düzenlemeleri İHT anlaşmalarında en çok farklılık gösteren ölçek boyutudur. Kapasite düzenlemelerinin mutlaka sözü edilen 3 yöntemden birisine uyacağını söylemek mümkün değildir. Örneğin Türkiye'nin imzaladığı İHT anlaşmaları incelendiğinde bu yöntemlerin bir arada kullanıldığı görülmektedir.

Sonuç olarak İHT anlaşmaları havayolu işletmelerinin yönetimini etkileyen ekonomik düzenlemeler açısından değerlendirildiğinde aşağıdaki sorular öne çıkmaktadır:

- Kapasitenin önceden kesin rakamlarla belirlenmiş olup olmadığı,
- Kapasitenin havayolu işletmeleri arasında önceden paylaştırılmış olup olmadığı,
- Kapasiteyi sivil havacılık otoritelerinin mi yoksa havayolu işletmelerinin mi belirlediği,
- Eğer kapasite belirleme işlemi havayolu işletmelerine bırakılmışsa işletmelerin kapasiteyi birlikte mi yoksa kendi başlarına mı belirlediği,
- Havayolu işletmelerinin kapasite paylaşımı konusunda kendi aralarında anlaşma yapmaları ile ilgili bir tanımlama ya da kısıtlama olup olmadığı,
- Kapasitenin zaman içinde esnek bir biçimde değiştirilip değiştirilemediği.

3.3.4. Fiyat Tarifesi

Geliştirilen ölçeğin son bileşeni fiyat tarifesidir. Fiyat tarifesi havayolu işletmelerinin yolcu, bagaj ya da kargonun taşınması için talep edeceği bedeli nasıl belirleyeceğine ilişkin düzenlemeleri kapsamaktadır.

Chicago Konferansına çok taraflı anlaşma zemini bulunmayan diğer bir konuda fiyat tarifelerinin belirlenmesi olmuştur. Bu konuda ortaya çıkan boşluğun havayolu işletmelerinin bir araya gelerek kurdukları IATA tarafından doldurulduğunu söylemek mümkündür. Özellikle 1980’li yılların ortalarına kadar İHT anlaşmalarının hemen hepsinde fiyat tarifelerinin IATA tarife belirleme süreçlerinde görüşülmesi istenmiş ya da önerilmiştir (Doganis, 2001, s.22).

Rekabet içinde olması beklenen havayolu işletmelerinin rekabetin en önemli unsurlarından birisi olan fiyatı birlikte belirlemeleri zamanla çok tepki toplamış ve IATA’nın fiyatları belirleme işlevi giderek zayıflamıştır (Doganis, 2001, s.22-23). Havayolu taşımacılığı sektöründe yaşanan liberalleşme zamanla fiyat tarifelerini de liberal bir hale getirmiştir (ICAO, 2004, s.4.1-3).

Bununla birlikte, fiyat tarifelerinin dünya genelinde tam liberal ve homojen bir yapıda olmadığı dikkate alınmalıdır. Günümüzde uluslararası havayolu taşımacılığı pazarının giderek liberalleştiği ve buna bağlı olarak rekabetin küresel bir ölçekte yoğunlaştığı bir gerçektir. Böyle bir ortamda fiyat tarifesinin nasıl belirleneceği ve bu kapsamda havayolu işletmelerine tanınan esnekliğin derecesi havayolu yönetimini en fazla etkileyen unsurlardan birisi haline gelmektedir. Çünkü sunulan hizmetin fiyatı hem yaşanan yoğun rekabet açısından hem de yüksek maliyetler karşısında elde edilecek gelirler açısından son derece önemlidir.

Ölçek geliştirme sürecinde, kapasite boyutunda olduğu gibi, fiyat tarifesi boyutu da çeşitli alt bileşenlere ayrılmıştır. Bunlar tarifenin yürürlüğe girmesi sürecindeki sıraya göre aşağıda verilmiştir:

- Fiyatları belirlemede dikkate alınması gereken faktörler,
- Taraf devletlerin fiyat tarifelerine itiraz edeceği durumlar,
- Tarife belirleme araçları,
- Tarife başvuru gerekliliği,
- Tarife başvurusunun yapılacağı süre,
- Tarifelerin onaylanmasına ilişkin yöntem,
- Tarifelerin eşitlenmesi gerekliliği,
- Tarifenin yürürlüğe giriş biçimi,
- Tarifeye ilişkin görüşme gerekliliği, yöntemi ve anlaşmazlıkların çözüm biçimi.

Alt bileşenler içinde havayolu yönetimini etkileyen düzenlemeler açısından en önemlileri “tarifelerin onaylanmasına ilişkin yöntem”, “fiyatları belirlemede dikkate alınması gereken faktörler”, “tarife belirleme araçları” ve “tarife başvurusunun yapılacağı süredir”.

İHT Anlaşmalarında fiyatların belirlenmesinde dikkate alınması gereken faktörler açık bir biçimde tanımlanabilmektedir. Örneğin ilk yıllarda imzalanan İHT anlaşmalarında fiyatların “işletim maliyetleri + makul kar payı yöntemi” kullanılarak ve diğer havayolu işletmelerinin tarifeleri dikkate alınarak hazırlanması istenmektedir. Liberal İHT anlaşmalarında tarifelerin tamamen pazar şartlarına göre serbest bir biçimde belirleneceği vurgulanmaktadır.

Ayrıca fiyat tarifelerinin belirlenmesinde kullanılacak “araç” olarak IATA tarife belirleme süreçleri işaret edilmektedir. Sıkı düzenlemeler içeren İHT anlaşmalarında doğrudan isim verilerek ya da ima edilerek tayin edilmiş olan havayolu işletmelerinin tarifelerini mümkün olduğunca IATA’nın tarife belirleme süreçlerine göre saptaması istenmektedir. Liberal özellikleri olan İHT anlaşmalarında tarife belirleme aracı olarak IATA tarife belirleme sürecinin kullanılması açık bir biçimde engellenmektedir.

Yürürlüğe girmesi planlanan tarifenin ne kadar süre önce onaya sunulması gerektiği havayolu işletmelerinin fiyatlarını değiştirebilme esnekliği açısından oldukça önemli bir alt bileşendir. Talep edilen süre uzadıkça tarife boyutunun sıkı bir hale geldiği söylenebilir.

Havayolu yönetimini etkileyen ekonomik düzenlemeler açısından en önemli fiyat tarifesi alt bileşeni ise tarifenin taraflar arasında nasıl onaylanacağıdır. Liberalleşme süreci içinde ortaya çıkan çeşitli yöntemler aşağıda özetlenmiştir (ICAO, 2004, s.4.3-6, 4.3-7).

- **Çift Taraflı Onaylama Yöntemi:** Bu yöntemde fiyat tarifesinin yürürlüğe girebilmesi için her iki tarafın ilgili sivil havacılık otoritesinin mutlak onayı gerekmektedir. Taraflardan sadece birisinin itiraz ederek onay vermemesi durumunda tarife yürürlüğe giremeyecektir. Bu onaylama yöntemi tarife belirleme bileşenini en sıkı düzenleme haline getirmektedir. Diğer yandan çift taraflı onaylama yöntemi ile birlikte IATA tarife belirleme süreçlerinin tarife belirleme aracı olarak kullanılması talep edilmektedir. Son yıllarda devletler imzaladıkları İHT anlaşmalarının güncel durumu yukarıda açıklandığı gibi olsa bile gerçek hayat uygulamalarında “onay vermemekten” kaçınarak bu düzenlemeleri giderek liberalleştirmektedirler.
- **Başlangıç Ülkesi Yöntemi:** Bu yöntemde sadece seferin başladığı ülkenin tarifeyi onaylama ya da geri çevirme yetkisi vardır. Bu süreç içinde, tarife ile ilgili bilgilendirme ya da başvuru işleminin varlığı diğer bir belirleyici unsurdur.
- **Esnek Fiyatlama Aralıkları Yöntemi:** Bu yöntemde taraflar sunulacak tarifelerin daha önceden belirlenen aralıklarda olması durumunda karşılıklı onay vermeyi kabul etmektedirler. Bu yöntem de “çift taraflı onay” yöntemine göre daha liberal bir yöntemdir.
- **Çift Taraflı İtiraz Yöntemi:** Bu yöntemde her iki devletin de aynı tarifeye itiraz etmemesi durumunda sunulan fiyat tarifesi yürürlüğe girecektir. Sadece bir tarafın itiraz etmesi tarifenin yürürlüğe girmesine engel değildir. Bu onay yönteminde havayolu işletmelerinin tarifeleri kendilerinin belirlemesine izin verilmektedir. Bu sayede fiyatlar serbest pazar koşullarının gerekliliklerine göre belirlenebilmektedir. Yöntemin bir sonucu olarak devletin fiyatlara müdahalesi sınırlıdır. Devlet sadece serbest rekabeti engelleyen durumlara müdahale etmektedir. Havayolu işletmesinin pazar gücünün yüksek olmasından kaynaklanan ve yolcuları mağdur eden çok yüksek fiyatlar, bir havayolu işletmesine devlet yardımlarının varlığı nedeniyle fiyatların serbest rekabet ortamını bozacak şekilde düşük olması müdahale gereği yaratan örnekler olarak verilebilir.
- **Tayin Eden Ülke İtirazı Yöntemi:** Bu yöntemde; “çift taraflı itiraz”, “başlangıç ülkesi”, ya da “esnek fiyatlama aralıkları” yöntemi temel olarak alınır. Sonrasında ise ilgili taraf sadece kendisi tarafından tayin edilen havayolu işletmelerinin belirlediği fiyat tarifelerine itiraz edebilir. Bu yöntem de tamamen liberal olan serbest fiyatlama yöntemine geçişte önemli bir adım olarak değerlendirilebilir.
- **Serbest Fiyatlama Yöntemi:** Bu yöntemde fiyatlar tamamen havayolu işletmelerinin kontrolü altında serbest pazar koşullarının gerekliliklerine göre belirlenmekte ve ilgili otoritelere sadece bilgi vermek amacıyla sunulmaktadır. Serbest Fiyatlama Yönteminde, fiyatların serbest pazar koşullarında belirlenmesini ve rekabeti engelleyecek durumların önlenmesini sağlamak amacıyla, genellikle devletlerin itiraz edebileceği unsurlar belirlenmektedir. Bu unsurlara; pazar hâkimiyetinin kötüye kullanılması nedeniyle tüketicilerin aşırı derecede yüksek fiyatlara maruz kalması, rekabeti önlemeye, kısıtlamaya, bozmaya ya da bir rakibi pazardan çıkartmaya yönelik rekabete aykırı tarife uygulamaları örnek olarak gösterilebilir.



3.4. Değerlendirme Ölçeği

Değerlendirme ölçeğinin geliştirilebilmesi için ilgili alanyazın incelenerek İHT anlaşmalarının değerlendirmeye konu olacak özellikleri saptanmaya çalışılmıştır. İHT anlaşmalarının havayolu işletmelerinin yönetim etkinliğini etkileyecek özellikleri 4 ana başlık altında toplanmış ve bunlar ölçeğin “boyutları” olarak adlandırılmıştır: “Pazara Erişim”, “Pazara Giriş”, “Kapasite” ve “Fiyat Tarifeleri”. Ayrıca her boyut kapsamındaki farklı ekonomik düzenlemeler “boyutların alt bileşenleri” olarak adlandırılmış ve bunlardan havayolu yönetimini daha çok etkileyeceği düşünülenler ortaya konmuştur.

Ölçek boyutları ve boyutlara ait alt bileşenlerinin belirlenmesi dünya genelindeki tüm İHT anlaşmaları dikkate alınarak yapılmıştır. Bununla birlikte, İHT anlaşmalarında çeşitli farklılıklar ortaya çıkabilmektedir. Bu nedenle değerlendirme ölçeğinin geliştirilebilmesi için Türkiye’nin imzaladığı İHT anlaşmalarına özgü bir inceleme yapılması ve ölçek boyutları kapsamında hangi düzenleme seçeneklerinin kullanıldığı saptanması gerekli görülmüştür. Bunun için Türkiye tarafından imzalanan ya da parafe edilen tüm Anlaşmalar ve Mutabakat Zaptları tek tek incelenmiştir. Bu sayede sadece Türkiye’nin imzaladığı anlaşmalara özgü “Pazara Erişim”, “Pazara Giriş”, “Kapasite” ve “Fiyat Tarifeleri” boyutlarında bileşen düzenlemelerinin ne kadar sıkı ya da liberal oldukları daha kolay ortaya konabilecektir. Ayrıca Türkiye’nin İHT Anlaşmalarını kendi aralarında kıyaslamak mümkün olabilecektir.

Ölçeğin bir ucu “çok sıkı”, diğer ucu ise “liberal” olarak adlandırılmıştır. Derecelendirme en sıkı düzenlemelerden liberal olan düzenlemelere doğru; “1. Derecede Sıkı (S1)”, “İkinci Derecede Sıkı (S2)”, “Üçüncü Derecede Sıkı (S3)” ve “Liberal (L)” olarak yapılmıştır.

Bazı boyutlarda alt bileşenlere ilişkin seçenek sayısı sınırlı olduğu için üçlü ya da ikili derecelendirme yapılmıştır. Üçlü derecelendirme; “1. Derecede Sıkı (S1)”, “İkinci Derecede Sıkı (S2)” ve “Liberal (L)” şeklinde yapılmıştır. İkili derecelendirme ise “Sıkı (S)” ve “Liberal (L)” şeklinde yapılmıştır.

3.4.1. Pazara Erişim Ölçeği

Tablo-1’de “Pazara Erişim” boyutunda elde edilen bileşen seçenekleri ve üçlü olarak düzenlenen ölçek derecelendirmesi görülmektedir. Pazara erişim boyutundaki derecelendirme iki ayrı grupta yapılmıştır. Bunlar sadece iki ülke arasında 3 ve 4. Trafik haklarının kullanılması ve 3. ülkeleri de ilgilendiren 5. Trafik haklarının kullanılabilmesine yönelik olan alt bileşen seçenek gruplarıdır.

Havayolu taşımacılığı hizmeti verilebilecek pazar sayısının birkaç tane ile sınırlı tutulması ve pazarların tanımlanması (isimleri verilerek) düzenlemelerin oldukça sıkı olduğu anlamına gelmektedir.

Tablo 1. Pazara Erişim Boyutundaki Seçenekler ve Derecelendirme

3 ve 4. Trafik Haklarına İlişkin Pazara Erişim (Üçlü Derecelendirme)	
S1	Sınırlı sayıda, genellikle birkaç tane erişim hakkı verilmiştir. Erişim noktaları (pazar isimleri) genellikle açık olarak tanımlanmıştır.
S2	Çok sayıda erişim hakkı verilmiştir fakat erişim noktaları hala tanımlıdır.
L	Sınırsız erişim hakkı verilmiştir. Taraflar kendi ülkelerindeki istedikleri yerden diğer tarafın istedikleri yerlerine havayolu taşımacılığı hizmeti sunabilir.
5. Trafik Hakkına İlişkin Pazara Erişim (Üçlü Derecelendirme)	
S1	5. Trafik hakkının kullanılmasına ilişkin herhangi bir tanımlama yoktur.
S1	5. Trafik hakkının kullanılmayacağı açıkça belirtilmiştir.
S2	5. Trafik hakkı verilmemiştir fakat talep olduğunda daha sonra müzakere edilebileceği belirtilmiştir.
L	5. Trafik hakkı verilmiştir.

Pazara erişim boyutunu biraz daha liberal hale getiren durum erişilebilecek pazar sayısının artırılmış olmasıdır. Fakat genellikle bu pazarlar yine tanımlanmıştır ve dolayısıyla pazara erişimin hava yolu işletmelerinin kendi stratejilerine göre tamamen serbestçe belirlenmesi yine mümkün olamamaktadır. Bu nedenle sözü edilen düzenlemelerin hala sıkı olduğunu söylemek mümkündür. Pazara erişim boyutunu tam liberal yapan bileşen seçeneği bir hava yolu işletmesinin istediği noktadan diğer taraf ülke içinde istediği diğer noktaya sefer yapabilmesidir. Bu sayede uçuş ağı tamamen serbest pazar şartları altında hava yolu işletmesinin isteğine göre şekillenebilecektir.

Bu boyutta belirleyici olan diğer alt bileşen ise 5. trafik hakkının kullanılıp kullanılmayacağıdır. Türkiye'nin imzaladığı İHT anlaşmaları ve Mutabakat zaptları incelendiğinde 5. trafik hakkına çok az rastlanmaktadır. 5. Trafik hakkının kullanılmayacağına açıkça belirtilmiş olması bu boyutun oldukça sıkı bir biçimde düzenlendiğinin göstergesidir. 5. Trafik haklarına ilişkin pazara erişim boyutunu daha liberal yapan seçenek ise İHT anlaşmasında bu hak verilmemiş olsa da konun talep olduğunda daha sonra tekrar müzakere edilmesine olanak tanınmasıdır. 5. Trafik hakkının verilmiş olması pazara erişim boyutunu daha liberal bir hale getirmektedir.

3.4.2. Pazara Giriş Ölçeği

Tablo-2'de "Pazara Giriş" boyutunda elde edilen bileşen seçenekleri ve üçlü olarak düzenlenen ölçek derecelendirmesi görülmektedir. Pazara girişi en sıkı hale getiren bileşen seçeneği pazara sadece tek bir hava yolu işletmesinin girişine izin verilmesidir. Bu durumda küreselleşen pazar ve rekabet koşullarında kendi yönetim ve rekabet stratejilerine uygun olacak pazarlara girmek isteyen hava yolu işletmelerinin bu isteklerini gerçekleştirme olasılıkları azalacaktır. Görece daha liberal olan bileşen seçeneği iki tane hava yolu işletmesinin pazara girişine izin verilmesidir. İstenildiği kadar hava yolu işletmesinin tayin edilmesine olanak tanıyan seçenekler bu boyutu liberal hale getirmektedir.

Bu boyuttaki diğer önemli bileşen karşı tarafın tayin edeceği hava yolu işletmesinin sahipliğinin ve yönetimdeki etkin kontrolün bu ülkenin vatandaşlarında olması gereğidir. Günümüzde bu bileşen Avrupa Birliği üyesi ülkelerin oluşturduğu ortak pazar haricinde hiçbir yerde tam liberal değildir. Örneğin İHT anlaşmalarındaki ekonomik düzenlemelerin çok taraflı olarak nitelikli bir biçimde liberalleştirilmesi politikaları güden ABD bu bileşeni serbestleştirmek istememektedir (Changa vd., 2004, s.169; Haanappel, 2001, s.90).

Diğer yandan "Sahiplik ve Yönetimde Etkin Kontrol" bileşeninde de görece serbestleşme yaşanmaktadır. Bu bileşende sahiplerin ve yönetimdekilerin vatandaşlığı sorgulanmak yerine hava yolu işletmesinin iş merkezinin karşı taraf ülkesinde olma şartı aranması liberal bir düzenleme olarak değerlendirilmiştir. Bu seçeneği tam liberal yapan durum ise pazara girişin ne sahiplik ve yönetimde etkin kontrole dayandığı ne de işletmenin merkezinin nerede olduğuna dayandığı durumdur. Bu açıdan pazara giriş ekonomik düzenlemeler kapsamında tamamen serbesttir.

Tablo 2. Pazara Giriş Boyutundaki Seçenekler ve Derecelendirme

Hava yolu İşletmesi Tayini (Üçlü Derecelendirme)	
S1	Sadece tek bir hava yolu işletmesine izin verilir.
S2	İki hava yolu işletmesine izin verilir fakat erişim noktalarına sınırlama getirilerek aynı pazarda birden fazla hava yolu işletmesinin faaliyet göstermesine izin verilmez.
	Sadece iki hava yolu işletmesine izin verilir.
L	Birden fazla hava yolu işletmesine izin verilir.
Sahiplik ve Yönetimde Etkin Kontrol (Üçlü Derecelendirme)	
S1	Sahipliğin ve yönetimdeki etkin kontrolün ilgili tarafın vatandaşlarında olması istenir.
S2	Anlaşmada sahiplik ve yönetimde etkin kontrol şartı aranmıyor. Bununla birlikte, tayin edilen hava yolu işletmesinin iş merkezinin tayin eden tarafın ülkesinde olması ve işletmenin o ülke tarafından verilmiş geçerli bir işletme ruhsatına sahip olması istenir.
L	Sahiplik ve yönetimde etkin kontrol tamamen serbesttir.

3.4.3. Kapasite Ölçeği

Tablo-3’de Türkiye’nin tüm İHT anlaşmalarındaki kapasite hükümleri incelenerek elde edilen “Kapasite” boyutu bileşen seçenekleri ve dörtlü olarak düzenlenen ölçek derecelendirmesi görülmektedir. Kapasite boyutunun sıkı ya da liberal özelliklere sahip olması kapasite belirleme yöntemine bağlı olarak ortaya çıkmaktadır. Bu nedenle geliştirilen ölçekte sadece bu bileşenler derecelendirilmiştir. Diğer alt seçenekler kendi özelliklerine göre sıkı ya da liberal kapasite belirleme yöntemlerine eşlik etmektedir.

Tablo 3. Kapasite Boyutundaki Seçenekler ve Derecelendirme

Kapasite Belirleme Yöntemi (Dörtlü Derecelendirme)	
S1	Taraf devletlerin ilgili sivil havacılık otoriteleri kendi aralarında kapasiteyi önceden belirlerler. Havayolu işletmeleri bu şekilde belirlenen kapasiteye göre kendi uçuş tarifelerini oluşturup ilgili sivil havacılık otoritelerinin onayına sunarlar. Havayolu işletmeleri uçuş tarifeleri onaylanmadan seferleri başlatamazlar.
S2	Havayolu işletmeleri, onayı kolaylaştırmak amacıyla, önceden kendi aralarında uçuş tarifelerini görüşürler ve mutabakata varırlarsa uçuş tarifelerini ilgili sivil havacılık otoritesinin onayına sunarlar. Fakat onay alınmadan seferler başlayamaz. Sivil havacılık otoritesi havayolu işletmeleri tarafından bu şekilde önceden belirlenip sunulan kapasiteyi reddedebilir ya da değişiklik isteyebilir. Zaman içinde bu şekilde belirlenecek kapasite otoriteler tarafından değiştirilebilir.
S3	Havayolu işletmeleri uçuş tarifelerini kendi aralarında görüşürler ve birlikte belirlerler. Belirlenen tarifeler ilgili sivil havacılık otoritelerinin onayına sunulur. Fakat bu seçenekte “onay olmadan seferlere başlanamaz” gibi bir şart yoktur. Bu durumda seferlerin başlayabilmesi için mutlaka onay alınması gerekli değildir ve sivil havacılık otoritelerinin tarifeyi onaylama olasılığı yüksektir. Kapasiteye ilişkin bir olumsuzluk ortaya çıkarsa anlaşmazlık seferler devam ediyorken çözülmeye çalışılır.
L	Kapasite havayolu işletmelerinin diğer havayolu işletmeleri ile görüşmeksizin kendileri tarafından pazar şartlarında tamamen serbestçe belirlenir.
Kapasite Belirleyicileri	
Birkaç tanesi haricinde İHT Anlaşmalarında “uçak değiştirme” ile ilgili bir hükme rastlanılmamıştır.	
Chicago Konvansiyonundan sonraki ilk yıllarda yapılan bazı anlaşmaların kapasite hükümleri çok sınırlı kalmıştır. Bunlarda kapasite belirleyicileri ile ilgili herhangi bir hüküm yoktur.	
Onaya sunulan uçuş tarifesinin sıklık ve uçak tipi bilgileri ile birlikte verilmesi istenmektedir.	
Anlaşmada kapasitenin “makul bir doluluk oranını” sağlayacak biçimde sunulması istenmektedir.	
Onaya sunulan uçuş tarifesinde kapasitenin ücretli yük olarak ve planlanan sıklık ile birlikte verilmesi istenmektedir.	
Görüşmeler	
Talep edilmesi durumunda tarafların birbirlerine, sunulan kapasitenin belirlenen duruma uygun olup olmadığının incelenmesi amacıyla, kapasite ile ilgili istatistiksel verileri iletmesi istenmektedir.	
Talep edilmesi durumunda tarafların birbirlerine, sadece taşınan trafik ile ilgili bilgi edinmek amacıyla, ilgili istatistiksel verileri iletmesi istenmektedir.	
3. Ülkeler	
Anlaşmada 3. ülke taşımacılığı ile ilgili açık bir kapasite hükmü yoktur.	
Havayolu taşımacılığında öncelikle akit tarafların yaratacakları talebin dikkate alınması istenmektedir. Başka bir deyişle 3. ülke taşımacılığında kapasite sınırlandırılmaktadır.	
3. Ülke taşımacılığı ile ortaya çıkacak ek kapasite ilgili otoritelerin anlaşmasına bağlı olarak belirlenebilir.	
3. Ülke havayolu taşımacılığında herhangi bir kapasite sınırlandırması yok.	
Anlaşmalar	
Anlaşmada havayolu işletmeleri arasında yapılacak kapasite paylaşım anlaşmaları ile ilgili bir hüküm yok.	

Kapasite boyutunun sıkı ya da liberal olmasına göre alt bileşenler de değişerek havayolu yönetimini etkilemektedir. Bunlar; “kapasite belirleyicileri”, “kapasiteye ilişkin görüşme süreci”, “üçüncü ülkelerin yarattığı kapasiteye ilişkin düzenlemeler” ve “havayolu işletmeleri arasındaki kapasite paylaşımına ilişkin anlaşmalar” hakkındaki düzenlemelerdir.

Kapasite boyutu sıkı özelliklere sahip olduğunda sunulacak kapasitenin açık bir biçimde ölçülmesi beklenmektedir. Bunun için onaya sunulacak tarife de haftalık ve günlük uçuş sıklığı ile kullanılacak uçak tipinin açık bir biçimde belirtilmesi istenir.

Görüşme süreci hem sıkı hem de liberal bileşen seçeneklerinde tanımlanmaktadır. Kapasite boyutunun sıkı düzenleme özellikleri göstermesi durumunda “üçüncü ülkelerin yarattığı kapasiteye ilişkin düzenlemeler” de sıkı olmaktadır. Tarafların öncelikle kendi ülkelerinin yarattığı talebi karşılaması istenmekte, üçüncü ülkelerin yaratacağı talebin karşılanması sunulacak kapasite aracılığıyla sınırlandırılmaktadır.

Kapasite boyutunun sıkı olması durumunda ilgili pazarda faaliyet gösteren havayolu işletmelerinin aralarında anlaşarak kapasiteyi paylaşmalarına engel olunmamaktadır. Bu durumda ortaya çıkan anlaşmalara “havuz anlaşmaları” adı verilmektedir (Doganis, 2002: s.36-39). Buna karşın kapasite boyutunun liberal olması durumunda rekabeti engelledikleri için havuz anlaşmaları yasaklanmaktadır.

Alanyazındaki incelemeler sonucunda kapasite düzenlemeleri sıkı ya da liberal olmalarına göre 3 grup altında toplanmıştır. Oysa Türkiye'nin İHT anlaşmalarındaki kapasite hükümleri daha önce tanımlanan bu 3 yöntemle tam olarak uymamaktadır. Bu konudaki en çarpıcı örnek daha liberal olan anlaşmalarda “Ön belirleme” ve “Bermuda-1” tipi kapasite belirleme yöntemleri özelliklerinin birlikte kullanıldığıdır.

Tablo-3’de de görüldüğü gibi “1. Derecede Sıkı Kapasite Boyutunda” açık bir “ön belirleme” yöntemi vardır. Kapasite hükümlerinde açıkça “kapasite seferler başlamadan önce otoriteler tarafından belirlenir” denilmektedir. Bu en sıkı kapasite düzenlemesidir. Bununla birlikte, bazı kapasite hükümlerinde “havayolu işletmeleri, onayı kolaylaştırmak amacıyla, önceden kendi aralarında tarifeyi görüşür” denilmektedir.

“2. Derecede Sıkı Kapasite Boyutunda” da bir ön belirleme yöntemi söz konusudur. Bunda havayolu işletmeleri, onayı kolaylaştırmak amacıyla, önceden kendi aralarında uçuş tarifelerini görüşürler ve mutabakata varırlarsa uçuş tarifesini ilgili sivil havacılık otoritesinin onayına sunarlar. Bu seçeneği de “ön belirleme yöntemi” kapsamına sokan ilgili otoriteden onay alınmadan seferlerin kesinlikle başlatılmamasıdır. Sivil havacılık otoritesi havayolu işletmeleri tarafından bu şekilde önceden belirlenip sunulan kapasiteyi reddedebilir ya da değişiklik isteyebilir. Otoritenin reddetme yetkisi havayolu işletmelerinin yeterince esnek davranamayacakları anlamına gelir. Bununla birlikte havayolu işletmeleri kapasite belirleme sürecinde daha aktif bir şekilde görev almaktadırlar. Kapasite önceden belirlenmektedir fakat havayolu işletmelerinin kendi aralarında görüşerek belirledikleri ve anlaşmaya vardıkları kapasite otoriteler tarafından büyük bir olasılıkla onaylanacaktır. Zaman içinde bu şekilde belirlenecek kapasite otoriteler tarafından değiştirilebilir.

Sonuç olarak bu bileşen seçenekleri yine de çok sıkı bir kapasite belirleme yöntemidir. Çünkü otoriteden onay alınmadan seferler başlatılmayacaktır. Ayrıca havayolu işletmelerinin kendi aralarında anlaşmaya varmak durumunda olmaları liberal pazar şartlarına aykırıdır. Bu yöntemin “havuz anlaşmalarını” çağrıştırdığı söylenebilir.

“3. Derecede Sıkı” belirleme yönteminde kapasite seferler başlamadan havayolu işletmelerinin mutabakata varması ile önceden belirlenmektedir. Aslında yine bir “ön belirleme” sürecine işaret eden bu bileşen seçeneği çok daha liberaldir. “3. Derecede Sıkı” belirleme yöntemini “2. Derecede Sıkı” belirleme yönteminden ayıran en önemli özellik kapasite hükümlerinde **“onay olmadan seferlere başlanamaz”** gibi bir ifadenin yer almamasıdır.

Bu durumda seferlerin başlayabilmesi için mutlaka onay alınması gerekli değildir ve sivil havacılık otoritelerinin tarifeyi onaylama olasılığı yüksektir. Kapasiteye ilişkin bir olumsuzluk ortaya çıkarsa anlaşmazlık seferler devam ediyorken çözülmeye çalışılır. Bileşenin bu özelliği “ön belirleme” yönteminden uzaklaşarak daha liberal bir kapasite boyutu yaratmaktadır.

“3. Derecede Sıkı” belirleme yönteminde talep artışının neden olacağı geçici ek kapasite gereksinimi havayolu işletmeleri arasında görüşülerek karşılanır. Pazara ek kapasite sunulması otoriteden onay almak yerine genellikle havayolu işletmelerinin kendi aralarında yapacakları görüşmelere ve anlaşmalara bırakılmaktadır. Bu özellik kapasitenin zaman içinde değiştirilebilmesi esnekliğini sağlamakta ve kapasite boyutunu daha liberal yapmaktadır. Liberal olan kapasite boyutunda ise kapasite tamamen pazar şartlarında serbestçe belirlenir.

3.4.4. Fiyat Tarifesi Ölçeği

Türkiye'nin İHT anlaşmaları ücret tarifesi boyutundaki alt bileşenler göz önüne alınarak incelendiğinde Tablo-4 ve Tablo-5'de verilen seçenekler tespit edilmiştir. Tablo-4'te havayolu yönetimini daha çok etkileyeceği düşünülen ve fiyat tarifeleri boyutunu sıkı ya da liberal yapan bileşen seçenekleri verilmiştir. Tablo-5'te ise daha genel bileşen seçenekleri verilmiş ve bunlar derecelendirilmemiştir.

Fiyat tarifesi boyutunun sıkı ya da liberal özellikler göstermesinde en fazla rol oynayan ve havayolu yönetimini en fazla etkileyen bileşenler “Onay Yöntemi” ve “Tarife Belirleme Araçlarıdır”. Bu seçenekler dörtlü olarak derecelendirilmiştir. Diğer alt bileşenlerden; “Belirlemede Dikkate Alınacak Faktörler”, “İtiraz Edilebilecek Faktörler” ve “Başvuru Gerekliliği” seçenekleri “Sıkı (S)” ve “Liberal (L)” olmak üzere ikili olarak derecelendirilmişlerdir. Havayolu yönetiminin tarifelerini hızlı bir biçimde değiştirilebilmelerinde önemli rol oynayan “Başvuru Süresi” bileşeni ise dörtlü olarak derecelendirilmiştir.

Tablo 4. Fiyat Tarifesi Boyutuna İlişkin Seçenekler ve Derecelendirme

Belirlemede Dikkate Alınacak Faktörler (İkili Derecelendirme)	
S	Fiyat tarifeleri belirlenirken “işletim maliyetleri + makul bir kar payı” yönteminin kullanılması ve diğer havayolu işletmelerinin tarifelerinin dikkate alınması istenir.
L	Ücret tarifelerinin tamamen pazar şartlarına göre serbest bir biçimde belirlendiği durumlarda tarifelerin belirlenmesinde dikkate alınacak faktörler tanımlanmamaktadır.
İtiraz Edilebilecek Faktörler (İkili Derecelendirme)	
S	Tarafların fiyat tarifesine itiraz edeceği durumlar tanımlanmamıştır.
L	Tarafların fiyat tarifesine itiraz edeceği durumlar açıkça tanımlanmıştır.
Belirleme Araçları (Dörtlü Derecelendirme)	
S1	Tarifelerin tayin edilmiş havayolu işletmeleri tarafından, ilgili pazarlarda faaliyet gösteren diğer havayolu işletmelerine de danışıldıktan sonra, ilgili işlemler ile anlaşmaya varılarak belirlenmesi istenmektedir. Varılacak bu anlaşma kapsamında tarifelerin, mümkün olduğunca IATA tarife belirleme süreçlerinde belirlenmesi istenmektedir.
S1	Tarifelerin söz konusu pazarda faaliyet gösteren tayin edilmiş havayolu işletmeleri tarafından, birbirleriyle görüşüldükten sonra, anlaşmaya varılarak belirlenmesi istenmektedir. Bu seçenekte diğer havayolu işletmeleri ile görüşülerek onlarla da anlaşmaya varılması istenmemektedir. Bununla birlikte anlaşma kapsamında tarifelerin, yine mümkün olduğunca IATA tarife belirleme süreçlerinde saptanması istenmektedir.
S2	Havayolu işletmeleri sadece kendi aralarında anlaşarak ücret tarifelerini belirler. Eğer isterlerse IATA süreçlerinden yararlanabilirler.
S3	Havayolu işletmeleri sadece kendi aralarında anlaşarak ücret tarifelerini belirler. IATA süreçlerine başvurulması yasaklanmıştır.
L	Havayolu işletmeleri ücret tarifelerini sadece kendileri belirlerler. İHT anlaşmasında ya da başka bir yerde havayolu işletmelerinin ikili görüşmeler yapmaları “şart koşulamaz”.
Başvuru Gerekliliği (İkili Derecelendirme)	
S	Vardır.
L	Liberal anlaşmalarda taraf devletler tarifenin onaylanması için değil sadece bilgi edinilmesi amacıyla tarifeleri isterler.
Başvuru Süresi (Dörtlü Derecelendirme)	
S1	Tarifenin yürürlüğe girmesi planlanan tarihten en geç 90 gün önce onaya sunulması gerekir.
S1	Tarifenin yürürlüğe girmesi planlanan tarihten en geç 60 gün önce onaya sunulması gerekir.
S2	Tarifenin yürürlüğe girmesi planlanan tarihten en geç 45 gün önce onaya sunulması gerekir.
S3	Tarifenin yürürlüğe girmesi planlanan tarihten en geç 30 gün önce onaya sunulması gerekir.
L	Eğer fiyat tarifesi boyutu liberal ise bu durumda başvuru süresi tanımlanmamış olabilir.
Onay Yöntemi (Dörtlü Derecelendirme)	
S1	Çift taraflı onaylama
S2	Başlangıç ülkesi
S2	Tayin eden taraf
S3	Çift taraflı itiraz
L	Serbest fiyatlama

Tarifenin onaylanmasına ilişkin yöntem havayolu işletmelerinin hazırladıkları tarifenin yürürlüğe girmesinde sivil havacılık otoritelerinin etkinliğini belirlemektedir. İlgili otoritelerin tarife üzerindeki yaptırım gücü arttıkça fiyat tarifesi boyutu daha sıkı hale gelmektedir. Tarifelerin havayolu işletmelerinin istedikleri şekilde yürürlüğe girmesine engel olacak yaptırım gücü her iki otoriteye de verilirse bu boyutun sıkı olma derecesi artmaktadır. Bu kapsamda en sıkı bileşen seçeneği “Çift Taraflı Onaylama Yöntemidir”.

Liberalleşme süreci içinde “Onay Yöntemi” kapsamında farklı liberal yöntemler ortaya çıkmıştır. En liberal seçenek fiyatların tamamen serbest bir biçimde belirlenerek tarifenin hiçbir kurumdan onay alınma gereksinimi olmadan yürürlüğe girebilmesidir. Fakat bu seçenek yaygın değildir. Liberal yöntemler arasında en yaygın olanı “Çift Taraflı İtiraz Yöntemidir”. Bu yöntemde tarifelerin havayolu işletmelerinin istedikleri şekilde yürürlüğe girmesine engel olacak tek durum her iki otoritenin de itiraz etmesidir.

Tablo 5. Fiyat Tarifesi Boyutuna İlişkin Genel Seçenekler

Eşitleme	Fiyat tarifelerinin tarafların ilgili diğer pazarlardaki tarifeleri ile eşitlenmesi istenmekte ya da istenmemektedir.
Yürürlük	Sunulan fiyat tarifesinin yürürlüğe girebilmesi için onayın gelmesi gerekir.
	Sunulan fiyat tarifesine belirli bir süre içinde itiraz gelmez ise tarife kendiliğinden yürürlüğe girer.
Görüşme süreci Ve Anlaşmazlıkların çözümü	Anlaşmazlıkların nasıl çözüleceği İHT anlaşmalarında tanımlanmıştır fakat görüşme talep edilmesi ve görüşme sürecinin nasıl olacağı bazı anlaşmalarda tanımlanmışken bazılarında tanımlanmamıştır.
Tarifenin Süresi	Tarife yenisi belirleninceye kadar yürürlükte kalır fakat 12 aydan fazla uzatılamaz.
	Tarife yenisi belirleninceye kadar yürürlükte kalır fakat 6 aydan fazla uzatılamaz.
	Tarife yenisi belirleninceye kadar yürürlükte kalır.

Tarife belirleme aracı olarak diğer havayolu işletmelerinin tarifelerinin baz alınması ve IATA'nın tarife belirleme süreçlerine başvurulması rekabeti engelleyici bir durumdur. Bu nedenle sözü edilen yöntemlerin tarife belirleme aracı olarak kullanılmasını isteyen bileşen seçenekleri tarife boyutunu sıkı hale getirmektedir.

Belirleme araçlarının daha liberal olduğu seçeneklerde havayolu işletmeleri sadece kendi aralarında anlaşarak ücret tarifesini belirlemekte, IATA süreçlerine başvurmaları ise engellemektedir. Bu seçeneğe göre daha da liberal olan tarife belirleme aracı ise havayolu işletmelerinin ücret tarifelerini sadece kendilerinin belirlemesidir. Bu seçenekte havayolu işletmelerinin ikili görüşmeler yapmaları da “şart koşulamaz”.

Fiyat tarifesi belirlenirken dikkate alınacak faktör olarak “işletim maliyetleri + makul bir kar payı” yönteminin kullanılmasını istemek bu boyutu sıkı hale getirmektedir. Eğer fiyat tarifesi boyutu liberal ise taraf devletlerin tarifeye itiraz etme gücü azaltılmıştır. Bununla birlikte devletlere etkin rekabeti ve son kullanıcıyı korumak amacıyla tarifeye itiraz etme yetkisi verilmektedir. İtiraz edilebilecek faktörler; tarifelerin pazar hâkimiyetinin kötüye kullanılması nedeniyle yıkıcı ya da ayırıcı, haksız yere aşırı derecede yüksek ya da rekabeti önleyici olması, tarifelerin doğrudan ya da dolaylı devlet sübvansiyonları ya da desteği nedeniyle suni olarak düşük tutulması durumlarıdır. Taraf devletin fiyat tarifesine itiraz etmesinin amaçları ise; pazar hâkimiyetinin kötüye kullanılması nedeniyle tüketicilerin aşırı derecede yüksek ücret tarifelerinden korunması ve rekabeti önlemeye, kısıtlamaya, bozmaya ya da bir rakibi pazardan çıkartmaya yönelik rekabete aykırı ücret tarifeleri uygulamalarının önlenmesidir. Bu faktörlerin belirlenmesi Fiyat Tarifesi Boyutunu daha da liberal hale getirmektedir.

Havayolu yönetimini etkileyen diğer bir bileşen ise tarifenin yürürlüğe girmesi planlanan tarihten en geç ne kadar zaman öncesinde onaya sunulması gerektiğidir. Bu süre karmaşık ve dinamik bir çevrede faaliyet gösteren havayolu işletmelerinin, pazarın ve rekabetin giderek küreselleştiği bir ortamda pazar dinamiklerine hızlı bir biçimde cevap verebilme şanslarını belirlemektedir. Süre uzadıkça fiyat tarifesi boyutu daha sıkı hale gelmektedir.

Diğer yandan tarifenin yürürlüğe girme biçimi de havayolu işletmelerinin esnekliğini etkilemektedir. Bazı İHT anlaşmalarında tarifenin yürürlüğe girebilmesi için onayın verilmesi ve bildirilmesi gerekir. Bazılarında ise belirli bir süre itiraz bildirilmez ise tarife kendiliğinden yürürlüğe girer.

4. SONUÇ

Anadolu Üniversitesi Bilimsel Araştırma Projeleri tarafından desteklenen “**Türk Sivil Havacılık Faaliyetlerinde Liberalleşme Sürecinin İncelenmesi ve Değerlendirilmesi**” adlı araştırma projesi kapsamında gerçekleştirilen bu çalışmada öncelikle İHT anlaşmalarının ve dolayısıyla uluslararası havayolu pazarlarındaki ekonomik düzenlemelerin tarifeli havayolu işletmelerinin yönetimini önemli ölçüde etkilediği sonucuna varılmıştır. Uluslararası alanda tarifeli olarak faaliyet gösteren havayolu işletmelerinin hangi pazarda faaliyet gösterecekleri, hangi pazara ve hangi yoğunlukta girecekleri yanı sıra bilet satış fiyatları da bu düzenlemelere bağlıdır. Bu tür havayolu işletmeleri sıralanan bu önemli yönetsel kararları yaratıcılıklarını kullanarak özgürce alamayabilirler. Ayrıca seçecekleri rekabet stratejileri de bu durumdan etkilenecektir.

Proje kapsamında yapılan araştırmalarda geliştirilecek ölçeğin dört boyutunun olması gerektiği sonucuna varılmıştır. Bunlar; Pazara Erişim, Pazara Giriş, Kapasite ve Fiyat Tarifeleridir. Çalışma sırasında Türkiye'nin İHT Anlaşmalarına özgü bir inceleme yapılarak her boyuttaki bileşen seçenekleri tespit edilmiştir. Son olarak her boyuttaki alt bileşen seçenekleri en sıkı ve liberal uçlar arasında derecelendirilmiştir.

Bu çalışma sonucunda elde edilen ölçüm aracı kullanılarak Türkiye'nin İHT Anlaşmaları değerlendirilebilecektir. Bu sayede Türkiye ile İHT Anlaşması bulunan diğer ülkeler arasındaki havayolu pazarlarının havayolu yönetimini etkileyecek özellikleri hakkında bilgi edinmek, ekonomik düzenlemeler açısından havayolu pazarlarının özelliklerini birbirleriyle kıyaslamak mümkün olabilecektir. Bunun tarifeli seferler düzenlemeyi planlayan havayolu işletmelerine yönetsel açıdan büyük katkı sağlayacağı düşünülmektedir. Ölçek havayolu yöneticilerinin daha doğru kararlar almalarında yararlı olabilecektir.

Diğer yandan Avrupa Birliği'ne tam üyelik sürecinin yaşandığı günümüzde AB üyesi ülkeler ile Türkiye arasındaki havayolu pazarlarının mevcut durumunun ve gelişim sürecinin bilinmesinin politika belirleyicileri ile düzenleyicilere fayda sağlayacağı düşünülmektedir.

KAYNAKÇA

- Button, K., Haynes, K. ve Stough, R. (1998).** *Flying into the Future: Air Transport Policy in the European Union*, Cheltenham: Edward Elgar.
- Changa, Yu C., George, H. Ve Chia, J. (2004).** The Evolution of Airline Ownership and Control Provisions, *Journal of Air Transport Management*, 10: 161–172.
- Dempsey, Paul S., Gesell, Laurence E., Crandall, Robert L. (1997).** *Airline Management: Strategies for the 21st Century*, Chandler: Coast Aire Publications.
- Doganis, R. (2001).** *The Airline Business in the Twenty-first Century*, London: Routledge.
- Doganis, R. (2002).** *Flying Off Course: The Economics of International Airlines*, 3. Basım, London: Routledge.
- Gerede, E. (2002).** Havayolu Taşımacılığında Küreselleşme ve Havayolu İşbirlikleri-THY AO'da Bir Uygulama, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Gerede, E. (2003).** Türk Sivil Havacılık Sisteminin Sorunları, 78. Yılda Türk Hava Kurumu ve Türk Havacılığının Geleceği adlı panelde sunulan bildiri, Ankara, Şubat: 19-39.
- Gerede, E. (2005).** Havacılık Emniyetinin Artırılmasında Önemli Bir Araç: Emniyet Yönetim Sistemi, Ulusal Havacılık Sempozyumu ve Çalıştayı adlı Sempozyumda sunulan bildiri, İstanbul, Temmuz.
- Gerede, E. (2006a).** Havacılık Emniyeti ve Havacılık Güvenliği Kavramları Arasındaki İlişki ve Farkların Belirlenmesine Yönelik Bir Araştırma, *İşletme İktisadi Enstitüsü Dergisi Yönetim*, 17, (54).
- Gerede, E. (2006b).** Sivil Havacılık Faaliyetlerin Sınıflandırılması ve Türkiye'de Hava Taşımacılığı Faaliyetlerinin Tanımlanmasına İlişkin Sorunlar, Kayseri VI. Havacılık Sempozyumunda sunulan bildiri, Kayseri, Mayıs.
- Haanappel, P.P.C. (2001).** Airline Ownership and Control and Some Related Matters, *Air & Space Law*, 16, (2):90-103.
- Hanlon, P. (1999).** *Global Airlines: Competition in a transnational industry*, 2. Basım, Oxford: Butterworth Heineman.
- ICAO (1999).** *Policy and Guidance Material on the Economic Regulation of International Air Transport*, 2. Basım, ICAO, Doc. 9587.
- ICAO (2004).** *Manual on the Regulation of International Air Transport*, 2. Basım, ICAO, Doc. 9626.
- Oum, Tae H. ve Yu, C. (1998).** *Winning Airlines: Productivity and Cost Competitiveness of the World's Major Airlines*, Boston: Kluwer Academic Publishers.
- O'Connor, William E. (1995).** *An Introduction to Airline Economics*, 5. Basım, Westport: Praeger.
- Shaw, S. (1999).** *Airline Marketing and Management*, 4. Basım, Hampshire: Ashgate Publishing.
- Warnock-Smith, D. ve Potter, A. (2005).** An Exploratory Study into Airport Choice Factors for European Low-Cost Airlines, *Journal of Air Transport Management*, 11: 388-392.
- Wells, Alexander T. (1999).** *Air Transportation A Management Perspective*, 4. Basım, Belmont: Wadsworth Publishing Company.

