



Slot Kavramının Havalimanları ve Havayolları Açısından İncelenmesi

Dr. Öğr. Üyesi Tüzün Tolga İNAN

İstanbul Gelişim Üniversitesi, İİSBF,
Havacılık Yönetimi İngilizce Bölümü,
ttinan@gelisim.edu.tr

ORCID: 0000-0002-5937-9217

Özet

Sivil Havacılık Sektörü 1978 yılından itibaren serbestleşme süreci ve hub kavramının oluşması ile birlikte büyümesini hızlandırmıştır. Havayollarının çoğalması ve artan rekabet ile birlikte müşteri beklentileri farklılaşmış ve bu durum havacılığın ulaşım sektörü içerisindeki kullanım oranını arttırmıştır. Bu kullanım oranının artması ile havalimanı kapasiteleri aşımaya uğramış ve bu durum slot kavramını ortaya çıkartmıştır. Bu çalışmada, havayollarının var olabilmesi ve havalimanlarının optimum şekilde kullanılabilmesi için büyük önem arz eden slot kavramının geçmişten bugüne kullanımı ile ilgili derinlemesine analiz yapılmasıyla beraber, 1992 yılında Amerika ve Hollanda arasında başlayan ikili anlaşmalar çerçevesinde gelişen Ortak Uçuş Kodu (Code Share) kavramı ve Star Alliance Anlaşmasını slot kavramının altında değerlendirmemize alacağız.

Anahtar Kelimeler: Slot, İkili Anlaşmalar, Ortak Uçuş Kodu, Kullan ya da Kaybet, En Büyük Olanın Hakkı.

The Examination of Slot Concept Related with Airports and Airlines

Abstract

Civil Aviation Industry has accelerated its growing capacity by deregulation and formation of hub concept since 1978. With proliferation of airports and accelerating competition customer expectations are differentiated and this status is increased utilization rate of civil aviation in transportation industry. With the increment of this utilization rate airport capacities are oversupplied and this situation reveals the concept of slot. In this study, we take our evaluation of the slot concept by its use from past to present with its deeply analyzation. After that, we analyze the concept of code share and Star Alliance Agreement with developing of bilateral agreements starting between America and Netherlands under the concept of slot.

Key Words: Slot, Bilateral Agreements, Code Share, Use It or Lose It, Grandfather Rights.

GİRİŞ

Sivil Havacılık Sektöründeki yoğun rekabet ortamında havayolları faaliyetlerini sürdürebilmek için çeşitli stratejiler uygulamaktadır. Bu stratejilerden bir tanesi ikili anlaşmalar çerçevesinde şekillenen işbirlikleridir. Bu işbirlikleri sayesinde havayolları çeşitli uygulamalar eşliğinde birbirlerine katkı sağlamakta ve tabiri caizse pazarın kaymağını birlikte yemektedir. Bu durumda oluşan pazarın bölünmesi olumsuz görünse de, havayollarının code share (ortak kod paylaşımı, aynı bilet farklı havayolu ancak farklı uçuş numarası ve kodu, örneğin Star Alliance Protokolü) eşliğinde birbirlerinden yararlanması bu olumsuz durumu olumlu hale getirmektedir. İkili anlaşmalar dışında havayolları açısından en çok önem arz eden konu ise slot kavramıdır. Bir havayolunun başarısı aldığı slotlar neticesinde şekillenir sözü bir nevi doğruyu yansıtmaktadır. Ancak günümüzde sektörün çok büyümesi ve dolayısıyla havalimanı kapasitelerinin dolması sebebiyle iyi slot alabilmek havayolları için

gitgide daha zor ve dolayısıyla daha önemli hale gelmektedir. Ayrıca alınan slotlarda uygulanan use it or lose it (kullan ya da kaybet) uygulaması alınan slotun bile zaman içinde kaybedilebileceğini göstermekte olup, bu durum artan rekabette havayollarını stratejilerin doğru şekilde uygulanması hususunda teşvik etmektedir.

LİTERATÜR TARAMASI

Bu bölümde Türkiye’de ve Dünya’da hava trafiği ile Atatürk ve Sabiha Gökçen Havalimanlarının Genel Durumu hakkında genel bilgilendirme ve alan yazın taraması yapılmıştır.

İstanbul Havalimanı Öncesi Türkiye’de Hava Trafikliği Ve Atatürk, Sabiha Gökçen Havalimanlarının Genel Durumu

İstanbul Havalimanının yıllık yolcu kapasitesinin 120.000.000 olacağını düşünürsek öncelikle bu konunun söz konusu olduğu 2013 ve 2014 yıllarına göre İstanbul’da Atatürk ve Sabiha Gökçen Havalimanlarının yolcu kapasiteleri birlikte değerlendirildiğinde; 2013 yılındaki toplam yolcu sayısı 69.819.552’den, 2014 yılsonunda 80.189.812 sayısına ulaşmıştır. Bu artış oransal olarak %14.85’lik bir artışa tekabül etmektedir. Bu rakamlara baktığımızda Atatürk Havalimanı’nın kapanma ihtimali göz önüne alınsa dahi, 120.000.000 kapasiteli üçüncü havalimanının Türkiye için aşırı büyük olduğu yorumu çıkabilir. Ancak ileride anlatacağımız slot kavramı ile birlikte Atatürk Havalimanındaki büyüme oranının da en az Sabiha Gökçen kadar olabileceği ve bu nedenle de üçüncü havalimanın yıllık yolcu kapasitesinin sadece geçtiğimiz yıllardaki büyüme oranlarına göre dikkate alınmaması gerektiğini göreceğiz. Kapasitesi dolan havalimanlarının büyüme oranının olması gerekenden az olması, mevcut havalimanına slot alınamaması fakat yeni yapılacak havalimanı veya mevcut havalimanının büyüme planının (master plan) olması ile daha çok slot alınacak ortamın yaratılarak büyüme oranlarının arttırılabileceği sonucunu ortaya çıkartmaktadır.

Aynı istatistikleri 2015 ve 2016 yılları için düşündüğümüzde hava trafiğinin Türkiye’de 2016 yılında 174.153.146 yolcu hava trafiğini kullanmıştır. Bu rakam 2015 yılında 181.437.004 olmaktadır. 2016 ile 2015 yılları arasında turizmden kaynaklanan %4.02’lik bir küçülme gerçekleşmiştir. Bu değişimi Atatürk Havalimanı için baz alarak değerlendirirsek yıl içinde Atatürk Havalimanından uçuş yapan yolcu sayısı 2015 yılsonunda 61.332.124’den 2016 yılsonunda 60.415.470’e düşmüş olup, bu oran %1.5 oranındadır. Bu azalış Türkiye genelinden daha az olmakla birlikte turizmden kaynaklanan yolcu sayısındaki düşüş Atatürk Havalimanını çok daha düşük oranlarda etkilemiştir. Sabiha Gökçen Havalimanını düşündüğümüzde ise 2015 yılsonunda uçuş yapan yolcu sayısı 28.285.578 iken, 2016 yılsonunda bu sayı 29.651.543’ya ulaşmıştır. Bu artışın oranı ise %4.8 olmaktadır. Sabiha Gökçen Havalimanı için yolcu sayısındaki değişim incelendiğinde azalmadan ziyade yüksek oranda bir artış söz konusu olmaktadır. Bu da 2 güzide havalimanımızın ülke genelinde 2015 ile 2016 yılı arasındaki hava trafiğini kullanan yolcu sayısındaki azalmadan etkilenmediğini göstermektedir.

2015-2016 dönemindeki rakamlar 2013-2014 dönemine kıyasla genel bazda yükseliş trendinde olmasa bile, yolcu sayısındaki artış Türkiye için uluslararası bazda hava trafiğini kullanan yolcu sayısının halen artış trendinde olduğunu göstermektedir (www.aturk.dhmi.gov.tr/erişim tarihi 15.11.2017). Örneğin, Atatürk ve Sabiha Gökçen Havalimanını 2013 yılında toplam 69.819.552, 2014 yılında 80.189.812, 2015 yılında 89.617.702, 2016 yılında ise 90.067.013 yolcu kullanmıştır. Bu rakamlar Türkiye hava trafiğinin genel bazda yükseliş trendinde olduğunu göstermektedir.

2017 ve 2018 yılları için Türkiye’deki toplam yolcu trafiği 2016 yılından 2017 yılına ve 2017 yılından 2018 yılına %10 oranında artış göstermiştir. Bu artış oranını ilgili yıllardaki yolcu kapasitesi en büyük 2 havalimanımız olan Atatürk ve Sabiha Gökçen için değerlendirdiğimiz zaman Atatürk Havalimanının doyunluğa ulaştığını ve yolcu artış oranının kapasite aşımına bağlı olarak çok az yükseliş trendi

gösterdiğini ancak Sabiha Gökçen Havalimanının aynı yükseliş trendini sürdürdüğünü görmekteyiz (TUİK, 2019).

Dünya’da Hava Trafiği ve Havaalanlarının Genel Durumu

Havalimanlarının ulaşım olanakları, yer hizmetlerinin ve hava trafiğinin efektif olması itibariyle olumlu bir şekilde değerlendirilebilir. Yolcu terminalinin büyüklüğü ve yapısı, check-in masaları, boarding kapıları, apron, pist sayısı, pist uzunluğu ve çeşitleri, taksi yolları ve emniyet ile ilgili genel prosedürün en iyi şekilde uygulanması vb. konular havalimanlarının yoğun şekilde kullanılabilmesi için öncelikli hususlardır (Ashford ve Wright, 1992).

Pazarda oluşan tahminlere, uçak üretici firmalara ve uluslararası kurallar dizinine (ICAO) bakıldığı zaman tüm Dünyada toplam uçuş sayısının artacağı gözlemlenmiştir. Ancak bu artış toplam yolcu trafiğini, yolcu başına düşen gelir itibariyle karşılaştığımız zaman aynı doğrultuda görünmemektedir. Toplam yolcu trafiği yıllık bazda %5 artış gösterirken, yolcu başına gelir oranı %3 oranında artmaktadır (Airbus, 2010; Boeing, 2012; Teyssier, 2010). Dünyada hava trafiğinde uçuş sayılarının önümüzdeki 10 yılda %30-40 arası artacağı öngörülmektedir. Buradaki en büyük sıkıntı havalimanı kapasitesi sorunudur. Havalimanı kapasitesi, yer sahası ve hava sahası ayırımına göre düşünüldüğünde bu durumun iki tarafı da etkileyeceği tahmin edilmektedir. Bu sebeple havalimanı kapasitesini arttırmak için farklı öneriler düşünülmekte ve bu konuda çalışmalar yapılmaktadır (ICAO, 2005; ICAO, 2012; Eurocontrol, 2008).

Son yıllarda Sivil Havacılık Sektöründeki büyük büyüme sonucunda havayolları ve yolcular, yoğunluğu gitgide artan havalimanlarının durumundan dolayı birçok problem yaşamaktadırlar. Araştırmaların gösterdiği üzere özellikle Avrupa Kıtasında birçok havalimanı kapasite aşımına ulaşmış olmakta ve büyük bir trafik yoğunluğu içerisinde faaliyetlerini sürdürmektedir. Eurocontrol’e göre, yaklaşık %12 oranında Sivil Havacılık Sektörüne olan talep, 2035 yılına gelindiğinde havalimanları kapasitesinin yetersizliği yüzünden karşılanamayacak seviyeye gelecektir (Eurocontrol, 2013).

Havalimanı gecikme ve yoğunluğu Sivil Havacılık Sektörünün en büyük sorunu haline gelmiştir. Havalimanlarının yoğunluğunu azaltmak ve bunu en iyi şekilde sorun olmaktan çıkartmak için uygulanabilecek 2 yöntem vardır. Bu yöntemlerden ilki; arz-talep dengesini en verimli şekilde kurarak havalimanı kapasitesini arttırmaktır. Havalimanını en optimum şekilde kullanarak uçuş sayılarını maksimize etmek için günümüzde birçok çalışma yapılmış ve halen yapılmaktadır. Pratikte, kapasite ayarlamaları içerisinde birçok sıkıntıyı barındıran zaman alıcı işlemler dizinidir. Ayrıca kapasite ayarlamalarını yapmak da maliyetli ve birçok yatırımı içinde bulunduran bir süreçtir. (Zhang ve Zhang, 2003: 55, 2010: 193; Oum vd., 2004: 222; Forsyth, 2005: 348; 2007: 48; Zhang, 2010: 195). Çevre faktörlerine de uyum ile birlikte teknolojik uygulamaların yapılması genel bütçeye önemli miktarda külfet oluşturmaktadır (Starkie, 1998: 114).

Diğer yöntem ise; havalimanlarının mekanik yapısını değiştirmektir. Günümüzde yapılan yeni havalimanlarının farklı mimari tasarımları olduğu gibi, mekanik yapı anlamında da farklılık göstermektedir. Dizaynın kapasiteyi arttırıcı, yolcu işlemlerini kolaylaştırıcı ve uçakların daha hızlı şekilde iniş kalkışlarını yapmalarını kolaylaştıran farklı tasarımlar ile birlikte havalimanlarının kapasite sınırlamaları da minimize edilebilmektedir. Avrupa Komisyonu (The European Commission (EC)) da bu yaklaşımı rekabet ve hizmetlerin iyileştirilmesi amacıyla sürdürmektedir. Bu hususla ilgili yapılması istenen havayollarının rekabet edebilmesindeki en önemli konuyu oluşturan slotların (belirlenen uçuş saatleri) daha yoğun bir şekilde tahsis edilebilmesidir. Havalimanlarındaki mevcut düzenleme ve yenilikler de havayollarının bu ihtiyacı doğrultusunda yapılmaktadır (European Commission, 2011a; European Commission, 2011b).

Slot Kavramı

Slot bir havalimanına belirli bir tarih ve saatte tarifeli olarak iniş ve kalkış saatlerinin planlanmasıdır. Başka bir ifadeyle, bir havalimanından kalkış ve iniş hakkının saat ve tarih itibarıyla tanımlanmasıdır. Eğer mevcut tüm kaynaklar verimli şekilde kullanılırsa, havalimanları yoğunlukları itibarıyla üç kategoriye ayrılırlar. Üç kategoride değerlendirilen havalimanları talebin karşılanması itibarıyla devletin yaptırımlarına gerek duymaktadır. Bu havalimanlarında talep çok olduğundan dolayı devlet slotların oransal şekilde dağıtılması itibarıyla tek yetkili konumundadır. Burada devletin etkinliğinin olmaması durumunda altyapı tüm uçuş saatlerini karşılamak konusunda yetersiz kalacak ve bir sınırlama getirilmek durumunda kalacaktır. Bu sınırlamayı getirecek merci de devletin havacılık alanındaki otoritesi olmaktadır (IATA, 2014).

İyi slot alabilmek havayollarının faaliyetlerini sürdürebilmeleri için önemli bir husustur. Amerika'da slot pazarı 1 Nisan 1986 tarihinde aktif olmuştur. Bu tarihten beri slot değişimi havayolları arasında yapılmaktadır. Özellikle bir havayolu kapandığı zaman ücret karşılığında başka havayolları verimli zaman dilimlerini içinde barındıran bu slotları alabilmek için kıyasıya rekabet etmektedir. Burada iyi meblağda ödeme yapmak mevcut slotun alınmasında etkili olmaktadır. Ayrıca aynı güzergâhta birden çok havayolu uçtuğu zaman, mevcut havalimanı bu slotu paylaştırmakta ve burada devlet tarafından alınacak izinler önem arz etmektedir. Özellikle Amerika'da bu sistem uzun yıllar devam etmiştir (Fukui, 2010). Fakat 2008 yılında Uluslararası Hava Taşımacılığı Departmanı (U.S. Department of Transportation) Amerika içerisindeki bazı slotları açık arttırma yöntemi ile satışa koymak istemiştir. Fakat bu sisteme özellikle Amerika'daki havalimanı ve havayollarının hissedarları karşı çıkmıştır. Bu sisteme karşı çıkılmasının sebebi ise özellikle işlek havalimanlarına zaten ödeme yapmak isteyen birçok havayolu bulunmaktadır. Ayrıca bir havayolu kapandığı zaman başka bir havayolunun mevcut slotu kullanması da oldukça mantıklıdır. Fakat bu durumun havalimanı ve havayollarının elinden çıkıp farklı bir departman tarafından uygulanması tepki görmüştür (The New York Times/Erişim Tarihi 20.05.2019).

Havalimanlarında peak (en çok seferin yapıldığı zaman dilimi) saatlerde iyi slot alabilmek havayolları için çok değerlidir. 2008 yılında, Continental Havayolları, Houston ve New York şehirlerinden Londra'da, Avrupa'nın en gözde havalimanlarından Heathrow Havalimanına 4 adet slot almak için 209 milyon \$ ücret ödemiştir (Financial Times, 2011). Aynı yıl, Southwest Havayolları, New York LaGuardia Havalimanına 14 slot için 7.5 milyon \$ ücret ödemiştir (Berardino, 2010: 282).

Heathrow Havalimanının kapasitesi LaGuardia Havalimanına nazaran büyük oranda dolduğu için çok daha büyük meblağlarda ödeme yapılmıştır. Bir havalimanının kapasite aşımı yaklaştıkça slot için ödenecek miktar da doğru orantılı olacak şekilde artmaktadır. Tüm bu kıstaslar altında 443 uluslararası hava trafiğinin önümüzdeki 15 yılda iki kat büyüyeceği tahmin edilmektedir. Havalimanlarının paylaştığı slotları, havayollarının doğru strateji altında kullanabilmeleri ise ilerde bahsedeceğimiz hayati önemi olan bir husustur (Airbus, 2013).

Günümüzde havalimanlarının ulaşım olanakları, yapım aşaması, master planları, pistlerin ve terminal binasının efektif kullanımı havayollarını da doğrudan etkilemektedir. İyi slotların alınması ve mevcut havalimanını tesisler ile birlikte ana merkez olarak kullanmak, alınacak slotları etkilemekte olup, bu konudaki doğru seçim havalimanının da başarısını direkt olarak etkilemektedir (Brueckner, 2009: 685; Verhoef, 2010: 323; Czerny, 2010: 373). Kapasite artırımı ile ilgili şiddetli kısıtlamalar havalimanı slotlarını çok az bulunabilen değerli bir kaynak haline getirmiştir. Böylece Avrupa Komisyonu (EC) optimal şekilde slotları paylaştırmayı sürdürmek konusunda rekabeti hızlandırmayı ve hava ulaşım hizmetlerinin kalitesini artırmayı amaçlamıştır (European Commission, 2011a).

Bir havalimanına saatlik bazlarda yapılabilecek optimum iniş ve kalkış sayısı belirlenirken dikkate alınması gereken kapasite kısıtlamalarını oluşturan kriterleri sayarsak;

Pist Kapasitesi: Havalimanındaki pist sistemlerinin performansı, konfigürasyon kullanılabilirlikleri, havalimanı çevresini oluşturan engeller, coğrafi konum kısıtlamaları, yaklaşma ve kalkış rotaları ile Hava Trafik Kontrolörü (Air Traffic Controller (ATC)) yeterlilikleri.

Park Etme Kapasitesi: Havalimanı park alanlarının sayısı, uçak gövde boyutuna göre oluşan kısıtlamalar ve uzun periyotlu park yapabilmek imkânları.

Terminal /Yolcu Akış Kapasitesi: Yolcuların havalimanı girişinden başlayarak;

-bagaj araması

-check-in yapılması

-gümrük ve pasaport işlemleri içinde olacak şekilde,

yolcuların uçağa binene ya da uçaktan indikten sonra terminalden çıkana kadar karşılaşacağı standart tüm prosedürler şeklinde tanımlanabilir. Ayrıca gece uçuşu kısıtlamaları ve diğer güvenlik amaçlı kısıtlamalar da bu listeye eklenmektedir.

Tüm bu açıklamalara dayanarak slotu farklı şekilde tanımlarsak; bir havalimanının tüm bu kısıtlamalar altında değerlendirilerek, pist ve terminal kapasitesinin planlanarak tüm slot sezonu süresince havalimanlarındaki aşırı trafik yığılmalarının ve potansiyel gecikmelerin engellenebilmesi için havayolu şirketlerine ayrılan bir meydana iniş ve kalkış yapılabilecek saat dilimini gösteren terime slot adı verilmektedir (airlinehaber/Erişim Tarihi 25.08.2019).

Slotların Dağıtılması

Slotlar birincil ve ikincil paylaşırma sistemi altında iki şekilde dağıtılır. Birincil paylaşırma sisteminde, bir düzenleyici kurum veya havaalanı otoritesi havayollarına slotları dağıtır. Bazı faaliyetlerine devam havayolları kapanan havayollarından inherit (miras alma) sistemi içerisinde boşa çıkan slotları da kullanabilmektedir. Bu hakka grandfather rights (en büyük olanın hakkı) denilmektedir. Miras olma yoluyla elde edilen slotları kullanan havayolları bu slotların en az yüzde 80'ini kullanmak durumundadır. Aksi takdirde miras alma yoluyla alınan bu slot için başka havayolları da istekte bulunabilir. Bu hakkı alan havayollarının belirlenmesi ise düzenleyici kurum veya otorite tarafından yapılmaktadır.

Bu belirlemedeki kıstaslar ise; uçak sayısı, gidilen güzergâh, sivil havacılık sektörüne katkı, kullanılan teknolojilerin niteliği, ülkeye sağlanan katma değer vb. gibidir. Ek olarak eğer sektöre yeni giren havayolu veya havayolları varsa Sivil Havacılık Sektörünün gelişmesi için açıkta olan slotların %50'si yeni havayollarına verilir. Geri kalan %50 ise belirttiğimiz kıstaslar eşliğinde dağıtılmaktadır. İkincil paylaşırma sisteminde ise, havayolları birbirleri arasında slot alışverişinde bulduklarında, devreye grandfather rights, use it or lose it (kullan veya kaybet) ve new entrant rule (yeni girenin hakkı) uygulamaları devreye girmektedir. Bunun dışında verimlilik, sivil havacılık sektörüne sanayi kavramı altında verilen katkı ile hava trafiği yoğunluğu ve düzeyi kıstasları değerlendirme içerisinde alınmaktadır.

Örneğin, faaliyetlerini sürdüren havayolları potansiyel rakiplerini engellemek için yoğun havalimanlarında küçük uçakları bünyesinde tutarak uçak sayısı kavramı altında mevcut olan slotların çoğunu kapmak için uygulamalar yapmaktadırlar. Bu şekilde slotları alabilen havayolları eğer aldıkları slotları belli bir oranda kullanamazlarsa bu slotları daha önce rekabetten elimine etmeye çalıştıkları havayollarına devretmek zorunda kalabilmektedirler. Bu da Sivil Havacılık Sektörünün gelişmesi için havayollarını bu tarz uygulamalardan uzak tutmak için geliştirilen bir sistemdir (Starkie, 1998: 113; Dempsey, 2001: 24).

Slotların verimsiz kullanılması halinde bu durum özellikle müşteri talebinin az olması şeklinde sonuçlanacak ve dolayısıyla o bölgedeki müşteri memnuniyetinin önemli unsurlarından sosyal refah da azaltacaktır. Müşteri memnuniyeti bilhassa havayolları için çok önemli bir husus olduğundan

dolayı müşteri talebi, havayolları tarafından çok daha yüksek oranda önemsenmekte ve slotları kullan veya kaybet uygulaması slotların efektif kullanımını maksimize etmektedir. Sivil Havacılık Sektöründeki aşırı rekabet durumunda zarar görebilme olasılığı ve sosyal refah içinde yer alan yüksek müşteri memnuniyeti bu sistem sayesinde mümkün oldukça korunabilmektedir (Sieg, 2010: 33).

Pratikte, bazı havayolları özellikle miras alma yoluyla elde ettikleri slotları tutabilmek için aşırı derecede sefer yapmaktadır. Bu havayolları belirli bir yoğunlukla gidilen güzergâhlara çok fazla sefer koyarak bu slotları korumaya çalışmaktadır (Madas & Zografos, 2008). DotEcon'a göre, grandfather rights hakkı Londra'nın iki büyük havalimanı Heathrow ve Gatwick için 2000 yılından beri kullanılmaktadır. Bu iki büyük havalimanına slot alan havayolları bu slotları kaybetmemek için her türlü stratejiyi uygulamaktadır. Bu durum Dünya çapında olan ve kapasitesi maksimum veya maksimuma yakın seviyede kullanılan tüm havalimanları için geçerlidir. Ayrıca Heathrow ve Gatwick Havalimanları üzerinde verdiğimiz bu örneğe istinaden slotların devir olma oranı da bu iki havalimanı ve benzer yoğunluktaki havalimanları için oldukça az olmaktadır (DotEcon, 2001).

Birçok uzmana göre, açık artırma yoluyla slotların dağıtılması yoğun havalimanlarının müşteri taleplerini oluşturmaları konusunda fayda sağlamaktadır. Özellikle, söz konusu yoğun havalimanlarının slotlarını havayollarına dağıtırken bu söz konusu havalimanı için büyük bir ekonomik getiriyi ve/veya değeri oluşturmaktadır. Ancak Sivil Havacılık Sektöründeki paydaşlar (özellikle havalimanları ve havayolları için) açık arttırma sistemi ve bu sistemin uygulanışıyla ilgili şüphe duymaktadır. 2008 yılında, Amerika'daki Uluslararası Hava Taşımacılığı Departmanı (DOT), New York'taki üç havalimanı için açık artırma ile slotlar teklif etmiştir. Bu Havalimanları; John F. Kennedy International Airport (JFK), LaGuardia Airport (LGA) ve Newark Liberty International Airport (EWR)'tur. Bu teklif New York ve New Jersey'in havalimanı otoriteleri tarafından güçlü bir dirençle karşılaşmış ve havalimanı ortakları da duruma katılmıştır. Havalimanı Otoritesi beyan ettiği açıklamasında bu şekilde bir açık arttırma yönteminin; havalimanı operasyonları, havayolu hizmetleri ve müşteriler için belirlenen hizmet ve konfor standartları açısından olumsuz yönde etkisinin olacağını belirtmiştir. Ek olarak, özellikle önemli miktarda borcu olan bazı havayolları, slotlara büyük miktarlarda meblağ ödemek konusunda isteksiz olacaklardır. Çünkü mevcut durumlarında bu meblağı ödeyebilecek potansiyele sahip değillerdir. Bu nedenle söz konusu havayolları büyüklük ölçeklerine göre grandfather rights (büyük olanın hakkı) stratejisinden faydalanarak bir nevi haksız rekabetle iyi slotları kapmaktadır. Bu direnç nedeniyle, açık artırma planı da süresiz olarak ertelenmiştir. Bir şekilde bu sisteme karşıt olan kurum ve kuruluşlar haksız rekabete engel olmuşlardır (DotEcon, 2001).

Sivil Havacılık Sektöründe slotlar asla bir mülk olarak görülemez. Slotlar havayolları tarafından efektif şekilde kullanılmadığı zaman kaybedilmektedir. Bu efektiflik oranı ise bir sezonda en az %80'lik oranda mevcut slotun kullanılmasıdır. Bu oranın analizi mevcut ülkenin otoritesi tarafından ICAO'dan gelen prosedür ve kurallara yönelik yapılmaktadır. Bu oranın altına inildiğinde slot boşa çıkmakta ve başka havayolu tarafından açık artırma yolu ile satın alma veya havayolunun marka imajı ve büyüklüğüne göre satın alma yoluyla devir alınabilmektedir. Bu şekilde rekabet içerisinde yer alan havayolları stratejilerini en iyi şekilde sürdürmek durumunda olmaktadır (IATA, 2013).

İkili Anlaşmalar Kavramı

Uluslararası Hava Taşımacılığı 1944 yılından beri 1944 Chicago Konvansiyonu kanunlarına göre yönetilmektedir. Bu anlaşmaya göre havayolları uluslararası rotalar dâhilinde ülkeler arası ticari hak iddia ederek hava sahası ve havalimanlarını kullanma hakkını elde etmiştir. Bu hak tüm ülkeler ve havayolları için geçerli olmaktadır. Bu hakkın yönetilmesi için slot kavramı ortaya çıkmıştır. Ülkeler arasında yapılan ikili hava trafik anlaşmasına göre, serbest hava sahası, kapasite sınırlandırmaları, vergi uygulamaları ve tasarım esasları konularında maddeler hükme bağlanmıştır. Özellikle son 30 yıldır (1978 yılında Sivil Havacılık Sektöründeki serbestleşme sürecinden beri) deregülasyon (devlet kısıtlamalarının azaltılması veya kaldırılması) ve liberalleşme (serbestleşme dönemi) süreci Sivil Havacılığı tüm dünyada ileri düzeyde kullanılan bir ulaşım sistemi seviyesine taşımıştır. Özellikle

liberalleşme sonrasında, bilet ücretlerindeki kısıtlamalar, koltuk kapasitesi, havaalanına giriş ve çıkışla ilgili güvenlik prosedürleri ve genel emniyet ile ilgili genel prosedürler konusunda yaptırımlar uygulamaya konulmuştur. Sektörün hızlı bir şekilde büyümesi sonucunda başta emniyet olmak üzere, diğer bazı kısıtlamalar da uygulamaya konulmuştur. Tüm bu kısıtlamalar, ekonomik büyümeyi tetiklemek ve sosyal refahın önemli unsurlarından müşteri memnuniyetini arttırmak için uygulanmıştır. Uygulanan bu kısıtlamalar rekabet standartlarını belirlemiş, bu durum da yeni havayollarının kurularak faaliyete geçme sürecini hızlandırmıştır. Rekabet demek bir sektörün büyümesi ve dolayısıyla müşteri memnuniyetinin de seçim sayısının daha fazla olması nedeniyle artması anlamına gelmektedir (Encanoua, 1991: 114; Dresner ve Tretheway, 1992: 202; Pedro, 1995: 147; Mawson, 1997: 809; Dresner ve Oum, 1998: 320; Oum, 1998: 411; Graham, 1998: 91; Clougherty vd., 2001: 221; Zhang ve Chen, 2003: 35; Fu, vd., 2010: 29).

2006 yılına kadar Sivil Havacılık Sektöründe faaliyet gösteren ülkelerin %31'i ikili anlaşmaları uygulamaya koymuşlardır (ICAO Secretariat, 2007). Sektörde ilk yapılan ikili anlaşma Amerika ve Hollanda arasında 1992 yılının başlarında yapılmış olduğu halde, 14 yıl içinde birçok ülke bu sistemi benimsemiş ve uygulamıştır. Bu süre zarfında yapılan görüşmelerde karşılıklı fayda sağlamak ve uçuş ağını genişleterek müşteri potansiyelini arttırmak amaçlanmıştır. Bu anlaşmaların konuları içerisinde ekonomik yükümlülükler, politik süreçler ile birlikte süreçlerden farklı bağlayıcı politik esaslar da yer almaktadır. Bu anlaşmaların yapılmasına vesile olan paydaşlar için amaç liberalizasyon süreci içerisinde pazar paylarının artmasıdır. Trafik Haklarının altınıcısını oluşturan ve son yıllarda büyük bazda birçok havayolunun kullandığı code share (ortak uçuş kodu) sistemi ikili anlaşmaların çerçevesinde şekillenmiş ve günümüzdeki halini almıştır. Ayrıca 27 bayrak taşıyıcı ve geleneksel havacılık stratejisini benimseyen hem ülkeleri için hem de dünya çapında önemli havayollarının 1997 yılında kurduğu ittifak olan Star Alliance, code share çerçevesinde tasarlanmış olup, ikili anlaşmaların gitgide artmasıyla birlikte günümüzdeki şeklini almıştır. Code share kavramı altında şekillenen Star Alliance İttifakı ile beraber, bu birlikte yer alan havayolları birbirlerinin yolcularından transfer sefer kavramı altında faydalanmaktadır. Bu kavram, tek bilet ile farklı havayollarından yararlanma esaslı yolcu taşımacılığı sistemini temel alan ve yolcuların daha az aktarma yaparak gitmek istediği güzergahlara ulaşmasını sağlayan strateji doğrultusunda müşteri memnuniyetini arttırmıştır (Encanoua, 1991: 111; Oum, vd., 1993: 16, 2000; Schipper, vd., 2002: 193; Zhang ve Chen, 2003: 35; Micco ve Serebrisky, 2006: 27; Booz Allen Hamilton Ltd., 2007; Button, 1998, 2006; Intervistas, 2006: 311; ICAO, 2007).

SONUÇ VE ÖNERİLER

Günümüzde Sivil Havacılık Sektöründeki artan rekabette havayolları çeşitli stratejiler uygulayarak karlılıklarını arttırmaya çalışmaktadır. Havayolları için başarının en önemli faktörü iyi slotlar alabilmek ve alınan slotları koruyabilmekten geçmektedir. Ülkelerin Sivil Havacılık Otoriteleri tarafından dağıtılan bu slotlarda mevcut havayolunun uçak ve gittiği güzergâh sayısına göre oransal hesaplama yapılmaktadır. Bu sistemde eleştirilen konu borç batağında olan ve iyi işletilemeyen havayollarının sadece uçak ve gidilen güzergâh sayısı itibarıyla fazla slot almasıdır. Bu nedenle Sivil Havacılık Otoriteleri tarafından verilen slotların havayolları tarafından %80 oranında efektif kullanılmadığı zaman kaybedilmesi havayollarının stratejilerinde çok dikkatli olması şartını getirmektedir. Özellikle yoğun kapasite ile işletilen havalimanlarına gidebilmek için alınan slotlar tabiri caizse altın değerinde olup, kapanan havayollarının slotlarını alabilmek için büyük balık küçük balığı yutar misali havayolları açık arttırma sistemi altında büyük bir rekabet içerisinde bulunmaktadır. Bu nedenle ikili anlaşmalar çerçevesinde code share (ortak uçuş kodu) uygulaması ile birlikte havayolları hem slotları daha iyi kullanmak, hem de alınamayan slotlar için aynı bilet farklı havayolu uygulaması ile beraber yolcuları havayolu seçiminde teşvik etmek, havayollarının yaklaşık 20 yıldır uyguladığı bir diğer stratejidir.

KAYNAKÇA

- Airbus. (2010). Global Market Forecast 2010e2029. Airbus, Blagnac.
- Airbus. (2013). Global Market Forecast 2013–2032. Airbus S.A.S., Blagnac Cedex.
- Ashford, N. and Wright, P. (1992). Airport Engineering. Wiley-Interscience, New York.
- Berardino, F. (2010). New US airport slot policy in flux J. Transport Econ. Policy 43(2): 279-290.
- Bueckner, J. K. (2009). Price vs. quantity-based approaches to airport congestion management. J. Public Econ. 93(5), 681-690.
- Boeing Current Market Outlook 2011-2031 Boeing, Seattle. (2012).
- Booz Allen Hamilton Ltd. (2007). The Economic Impacts of an Open Aviation Area between the EU and the US. Report Prepared for the General Energy and Transport Directorate of the European Commission.
- Button, K. (2006). Airports and international economic integration. In: ECMT-OECD Working Paper Presented at the 17th International Symposium on Theory and Practice in Transport Economics and Policy, Berlin (25-27 October).
- Button, K. (1998). Opening U.S. Skies to Global Airline Competition. Trade, Policy Analysis (24 November).
- Clougherty, J. A., Dresner, M. and Oum, T. H. (2001). An empirical analysis of Canadian international air policy: effects of dual carrier designation and partial liberalization. Transp. Policy 8(3): 219-230.
- Czerny, A. (2010). Airport congestion management under uncertainty. Transp. Res. Part B 44(3): 371-380.
- Dempsey, P. S. (2001). Airport landing slots: barriers to entry and impediments to competition Air Space Law 26(1): 20-48.
- DotEcon Ltd. (2001). Auctioning Airports Slots. London, UK.
- Dresner, M. and Tretheway, M. (1992). ICAO and the economic regulation of international air transport. Ann. Air Space Law 17(2): 195-216.
- Dresner, M. and Oum, T. H. (1998). The effect of liberalized air transport bilaterals on foreign traffic diversion: the case of Canada. J. Transp. Econ. Policy 32(3): 317-330.
- Encanoua, D. (1991). Liberalizing European airlines: cost and factor productivity evidence. Int. J. Ind. Organ. 9: 109-124.
- EuroControl. (2008). Eurocontrol Eurocontrol Long-term Forecast: Flight Movements 2008-2030 Eurocontrol, Brussels.
- EuroControl. (2013). 20-year Forecast of Annual Number of IFR Flights (2012-2035).
- European Commission, (2011a). Roadmap to a Single European Transport Area: Towards a Competitive and Resource Efficient Transport System. White Paper, COM 144, Brussels.
- European Commission. (2011b). Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on Common Rules for the Allocation of Slots at European Union Airports.
- Financial Times. (2011). BA Buys BMI Heathrow Slots. September 23, 2011.
- Forsyth, P. (2005). Airport infrastructure for the Airbus A380: cost recovery and pricing. J. Transport Econ. Policy 39(3): 341-362.

Forsyth, P. (2007). The impacts of emerging aviation trends on airport infrastructure. *Journal of Air Transport Management* 13(1): 45-52.

Fu, X., Oum, T. H. and Zhang, A. (2010). Air transport liberalization and its impacts on airline competition and air passenger traffic. *Transp. J.* 49(4): 24-41.

Fukui, H. (2010). An empirical analysis of airport slot trading in the United States. *Transp. Res. Part B* 44(3): 330-357.

Graham, B. (1998). Liberalization, regional economic development and the geography of demand for air transport in the European Union. *J. Transp. Geogr.* 2: 87-104.

<http://www.aturk.dhmi.gov.tr/havaalanlari/istatistik.aspx?hv=1#.WgsjFu0Pcs>.

(Erişim Tarihi 20.08.2019)

IATA. (2013). *Worldwide Slot Guidelines, Effective, January 2013*, forth ed. Retrieved from: <http://www.iata.org/wsg>. (Erişim Tarihi 22.08.2019).

IATA (International Air Transport Association). (2014). *Worldwide Slot Guidelines*. <https://www.iata.org/policy/slots/Documents/wsg-6.pdf>. (Erişim Tarihi 22.08.2019).

ICAO. (2005). *International Civil Aviation Organization (ICAO) The World of Civil 450 Aviation* ICAO, Montreal.

ICAO. (2012). *International Civil Aviation Organization (ICAO) ICAO Annual Report of the Council* ICAO, Montreal (2012).

ICAO Secretariat. (2007). *Overview of Trends and Developments in International Air Transport*.

Intervistas. (2006). *The Economic Impact of Air Service Liberalisation*. *J. Econ.* 23: 309-333.

Madas, M. A. and Zografos, K. G. (2008). Airport capacity vs. demand: mismatch or mismanagement?. *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 42(1): 203-226.

Mawson, J. (1997). Air transport liberalization in the European Union: an assessment. *Reg. Stud.* 31(8): 807-812.

Micco, A. and Serebrisky, T. (2006). Competition regimes and air transport costs: the effects of open skies agreements. *J. Int. Econ.* 70: 25-51.

Oum, T. H., Park, J. H. and Zhang, A. (2000). *Globalization and Strategic Alliances: The Case of the Airline Industry*. Pergamon Press, Oxford.

Oum, T. H., Taylor, A. J. and Zhang, A. (1993). Strategic airline policy in the globalizing airline networks. *Transp. J.* 32: 14-30.

Oum, T. H. and Yu, C. (1998). Cost competitiveness of major airlines: an international comparison. *Transp. Res. A.* 32(6): 407-422.

Oum, T. H., Zhang, A. and Zhang, Y. (2004). Alternative forms of economic regulation and their efficiency implications for airports. *J. Transport Econ. Policy* 28(2): 217-246.

Pedro, M. L. (1995). Competition in European aviation: pricing policy and market structure. *J. Ind. Econ.* 43: 141-159.

Schipper, Y., Rietveld, P. and Nijkamp, P. (2002). European airline reform: an empirical welfare analysis. *J. Transp. Econ. Policy* 36(2): 189-209.

Sieg G. (2010). Grandfather rights in the market for airport slots *Transp. Res. Part B* 44(1): 29-37.

Starkie, D. (1998). Allocating airport slots: a role for the market? *J. Air Transport Management* 4(2): 111-116.

Teyssier Aviation Statistics & Data: a Vital Tool for the Decision Making Process. ICAO, Montreal. (2010).

tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1051. (Erişim Tarihi 07.10.2019).

www.airlinehaber.com/havayollarinin-slot-yolcularin-rotar-sorunu.

(Erişim Tarihi 10.08.2019).

www.nytimes.com/2008/05/17/washington/17delay.html?pagewanted=print&_r=0.

(Erişim Tarihi 20.08.2019).

Verhoef, E. T. (2010). Congestion pricing, slot sales and slot trading in aviation. *Transp. Res. Part B* 44(3): 320-329.

Zhang, A. M. and Chen, H. M. (2003). Evolution of China's air transport development and policy towards international liberalization. *Transp. J.* 42: 31-49.

Zhang, Y. (2010). Network structure and capacity requirement: the case of China. *Transp. Res. Part E* 46(2): 189-197.

Zhang, A. and Zhang, Y. (2010). Airport capacity and congestion pricing with both aeronautical and commercial operations. *Transp. Res. Part B* 44: 404-413.

Zhang, A. and Zhang, Y. (2003). Airport charges and capacity expansion: effects of concessions and privatization. *J. Urban Econ.* 53(1): 54-75.