

Rekabet Kurumu Başkanlığından,

REKABET KURULU KARARI

Dosya Sayısı : 2010-4-84 (Önaraştırma)
Karar Sayısı : 10-31/466-172
Karar Tarihi : 15.4.2010

A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER

Başkan : Prof. Dr. Nurettin KALDIRIMCI (Başkan)
Üyeler : Doç. Dr. Mustafa ATEŞ, Mehmet Akif ERSİN,
İsmail Hakkı KARAKELLE, Doç. Dr. Cevdet İlhan GÜNAY,
Murat ÇETİNKAYA, Reşit GÜRPINAR

B. RAPORTÖRLER : Mehmet YANIK, Recep GÜNDÜZ

C. BAŞVURAN : Re'sen

D. HAKKINDA İNCELEME

YAPILANLAR : Türk Havayolları A.O.
THY Genel Yönetim Binası Atatürk Havalimanı
Yeşilköy/İstanbul

E. DOSYA KONUSU : Türkiye-Suudi Arabistan hattında faaliyet gösteren Türk Hava Yolları A.O. (THY)'nin aşırı fiyat uyguladığı iddiası.

F. İDDİALARIN ÖZETİ: Önaraştırma, Türkiye ile Suudi Arabistan arasındaki havayolu ile yolcu taşımacılığı hizmetleri pazarında 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un ihlal edilip edilmediği ve soruşturma açılmasına gerek olup olmadığını belirlemek amacıyla, Kanun'un 40/1. maddesi gereğince yapılmıştır.

G. DOSYA EVRELERİ: Dosya konusuna ilişkin 10.12.2009 tarih ve 2009-4-247/İİ-09-RG sayılı İlk İnceleme Raporu, 16.12.2009 tarih ve 09-59 sayılı Kurul toplantısında görüşülmüş ve 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 4. ve 6. maddelerinin ihlaline ilişkin bir soruşturma açılmasına gerek olup olmadığının belirlenmesi amacıyla, Kanun'un 40/1. maddesi uyarınca önaraştırma yapılmasına 09-59/1451-M(2) sayı ile karar verilmiştir.

İlgili karar uyarınca düzenlenen 6.4.2010 tarih ve 2010-4-84/ÖA-10-MY sayılı Önaraştırma Raporu 12.4.2010 tarih ve REK.0.08.00.00-110/133 sayılı Başkanlık önergesi ile 10-31 sayılı Kurul toplantısında görüşülerek karara bağlanmıştır.

H. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ: İlgili Rapor'da;

- THY'nin Türkiye ile Suudi Arabistan arasındaki havayolu ile yolcu taşımacılığı hizmetleri pazarında hâkim durumda bulunduğu,

- THY tarafından söz konusu ilgili pazarda uygulanan fiyatların Kanun'un 6. maddesi anlamında ihlal teşkil edecek ve aşırı fiyat olarak kabul edilebilecek fiyatlar olmadığı,

- Bununla beraber, gerek söz konusu hatta ve gerekse benzer özellik arz eden diğer hatlarda fiyatların rekabetçi düzeylere çekilmesini sağlayacak rekabetin sağlıklı bir şekilde tesisi ve gelişimine ilişkin Rekabet Kurulu görüşünün 4054 sayılı Kanun'un 27. maddesinin (g) bendi uyarınca T.C. Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'ne gönderilmesi gerektiği

görüşlerine yer verilmiştir.

I. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

I.1. İlgili Pazar

İnceleme konusu olay çerçevesinde, ilgili ürün pazarı “havayolu ile yolcu taşımacılığı hizmetleri pazarı” ve ilgili coğrafi pazar ise “Türkiye ile Suudi Arabistan hattı” olarak belirlenmiştir.

- 50 Bununla birlikte, Türkiye ile Suudi Arabistan arasındaki hatta sadece tarifeli seferler düzenlenmemesi, farklı dönemlerde farklı taleplere hitap eden hac ve umre gibi tarifeli seferlerden nitelik itibarıyla farklılık arz eden seferlerin de gerçekleştirilmesi pazar tanımları bakımından önemlidir. Bu nedenle, her ne kadar dosya kapsamında hizmet pazarı genel olarak “havayolu ile yolcu taşımacılığı hizmetleri pazarı” şeklinde tanımlansa da, söz konusu hatta birbiri ile ikame olmayan “Hac turizmi çerçevesinde sunulan havayolu ile taşımacılık hizmetleri pazarı”; “Umre turizmi çerçevesinde sunulan havayolu ile taşımacılık hizmetleri pazarı” ve “tarifeli seferlerle havayolu ile taşımacılık hizmetleri pazarları”nın ilgili pazarlar olarak tespit edilmesi de mümkündür. Ancak hangi pazar tanımlaması yapılırsa yapılsın; pazar tanımlaması, hâkim durum tespiti
- 60 bakımından önemli bir farklılık doğurmamaktadır.

I.2. Yapılan Tespitler ve Deliller

I.2.1. Yerinde İncelemede Elde Edilen Bilgi ve Belgeler

I.2.1.1. THY Yetkilisi ile Yapılan Görüşme

THY yetkilisi konuya ilişkin olarak aşağıdaki bilgileri vermiştir:

- THY Suudi Arabistan-Türkiye hattında hac, umre ve tarifeli seferler olarak ayrılacak üç grupta taşımacılık yapmaktadır. Geçtiğimiz yıl, günlük, Cidde’ye 2, Medine ve Riyad’a 1 sefer gerçekleştirdik. 2010 yılında bu seferlerin sayılarını birer adet arttırmayı düşünüyoruz. 2009 yılında hac ve umre için toplam ... civarında yolcu taşınmıştır. Söz konusu faaliyetlerimizden ... Euro civarında gelir elde edilmiştir.
- 70 - Ülkemizden taşıdığımız hac ve umre yolcu sayısından daha fazlasını yurtdışı pazarlardan taşımaktayız.
- Gerek ülkemizden ve gerekse de yurtdışından yapılan seferlerde THY’nin rakipsiz olduğunu belirtmek mümkün değildir. Zira ülkemizde hac ve umre taşımacılığı pazarında THY ile birlikte Suudi Hava Yolları da faaliyet göstermekte ve tam rakamları elimizde olmamakla birlikte ülkemizden en az THY kadar hac ve umre yolcusu taşımaktadır. Seyahat acenteleri gibi Diyanet İşleri Başkanlığı da THY kadar Suudi Hava Yolları ile de anlaşma imzalayabilmektedirler.
- 2009 hac döneminde günlük 9 Cidde, 6 Medine uçuşu yapılmıştır. 2010 yılında ise her iki hat için de 12’şer adet uçuş yapılması planlanmaktadır.
- 80 - Suudi Arabistan’a yönelik THY’nin faaliyet gösterdiği üç hat bulunmaktadır. Bu üç hatta tarifeli olarak yolcu taşıdığımız gibi hac ve umre için de seferler gerçekleştiriyoruz. Tarifeli seferlerdeki genel doluluk oranımız yaklaşık %70’tir. Bununla birlikte hac seferlerinde, bu hizmetin doğası gereği bir dolu bir boş sefer gerçekleştirilmektedir. Umre seferlerindeki doluluk oranları ise back-to-back yapabilme imkânı nedeni ile tarifeli seferler ile hac seferleri arasında bir yeredir.

10-31/466-172

90 - İlgili hatlara ilişkin olarak fiyatlar tamamen piyasadaki arz ve talep koşullarına göre oluşmaktadır. THY olarak bizim politikamız ilgili hatlarda frekans artışı sağlanarak arzın arttırılmasıdır. Dolayısıyla hem kapasite artışı hem de tüketicinin de yararına olacak şekilde fiyatların baskılanmasına dayanan bir büyüme stratejisi izlenmektedir. Bu genel strateji Suudi Arabistan hattı için de geçerlidir.

- Suudi Arabistan'a yapılacak seferlerde ne yolcular ne de acenteler sadece THY'ye tabi değildirler. Yurtdışından gerçekleştirilen seferlerde diğer havayolları rakiplerimiz konumundadır.

- Hac ve umre hizmetlerinde acente ve Diyanet İşleri Başkanlığına toptan satış gerçekleştirildiği için tek fiyat uygulanmaktadır. Maliyetler ise charter mantığı ile yapılmaktadır. Yıl ortalamasına bakıldığında tarifeli seferlerde %10 karlılık hedeflenirken charter seferlerde %20'ler hedeflenmektedir. Bu çerçevede bir fiyatlama yapılmaktadır.

100 - Charter seferlerinde kullanılan uçaklar diğer hatlardan çekildiği, hac seferlerinde bir boş bir dolu uçuş gerçekleştirildiği ve umre seferlerinde doluluk oranları tarifeli seferlere göre daha düşük olduğu için bu hatlardaki fiyatların biraz daha yüksek olduğunu belirtmek mümkündür.

1.2.1.2. Suudi Havayolları Yetkilisi ile Yapılan Görüşme

Söz konusu hatta faaliyet gösteren diğer havayolu firması olan Suudi Havayolları'nın yetkilisi aşağıdaki hususlara değinmiştir:

110 - Suudi Arabistan'a her gün gerçekleştirdiğimiz tarifeli seferlerin yanı sıra, taşımacılığımızın önemli bir boyutunu oluşturan hac ve umre seferlerimiz bulunmaktadır. Özellikle Körfez savaşından sonra karayolunun hac ve umre trafiğine kapatılması bu alanda havayolu firmalarının payını arttırmıştır. Bilindiği gibi Türkiye'nin hac kontenjanı Suudi makamları tarafından nüfusun %1'i olan 70.000 olarak belirlenmiştir. Ancak hükümetler düzeyinde gerçekleşen temaslarla bu rakam her yıl 100.000 veya 120.000 düzeyinde gerçekleşmektedir. Diğer taraftan, umre pazarına baktığımızda ise geçtiğimiz 10 yıl içinde, hacdeki kontenjandan daha fazla olan talep nedeniyle, umrecilerin sayısının daha da arttığını gözlemlemekteyiz. Sonuçta hac, havayolları için bir aylık talep yaratırken, umre 9 ay devam eden bir talep yaratmaktadır. Bu nedenle havayolu firmaları olarak bizler umreye daha çok bağımlıyız.

120 - Türkiye'den Suudi Arabistan'a havayolu taşımacılığını özellikle hac ve umre bakımından az sayıda kaçak taşımacılık ve bazı diğer sızıntıları ihmal edersek sadece THY ve Suudi Havayolları gerçekleştirmektedir. Faaliyet gösterdiğimiz dönem içindeki taşımacılık rakamlarına bakıldığında, özellikle hac ve umre taşımacılığında yolcuların yarısını ulusal havayolu şirketi olan THY'nin yarısını ise bizim taşımamız yönünde zımni bir dengenin, bir centilmenlik anlaşmasının olduğu söylenebilir. Bizler Türkiye'de, küresel ölçekte güçlü bir ulusal havayolu firması ile rekabet ettiğimizden, pazar payımızı radikal biçimde arttırmaya yönelik saldırgan piyasa stratejileri izlemekten uzak duruyoruz. Zira bu işin doğası gereği, THY ile evinde böyle kıyasıya bir rekabete girmenin riskli olduğunu biliyoruz.

- Bilindiği üzere Diyanet İşleri Başkanlığı hac kontenjanının %60'ını götürmekte, umre seyahatlerinde de önemli bir paya sahip olmaktadır. Bizler Diyanet İşleri Başkanlığına da hizmet sunmakla beraber tur operatörlerine ağırlık veriyor, onlarla hizmet kalitesi bakımından ilişkilerimizi iyi tutmaya çalışıyoruz.

10-31/466-172

130 - Hac döneminde talebin çokluğu dolayısıyla bazen bu talebi karşılamak adına uçak kiralamak durumunda kalıyoruz. Umre döneminde ise 8-9 ay boyunca 100 uçak çift bacaklı olarak faaliyet gösteriyor. Bu uçaklardan 50'si back-to-back diye tabir ettiğimiz her iki bacakta da yolcu taşıyabiliyor.

- İzlediğimiz fiyat stratejisi, ulusal havayolu firması olan THY'ye göre belirlenmekte ve fiyatlarımız rekabet gücümüzü korumayı teminen genellikle THY'nin verdiği fiyatların bir miktar altında olmaktadır. Fiyatlarımızın THY'nin fiyatlarından 10 ile 20 Euro kadar daha ucuz olduğunu belirtmek mümkündür. Örneğin bu sezon umre için gidiş dönüş 440 Euro uygulamaktayız. Esasen, THY büyük bir firma olduğundan genel yönetim giderleri daha fazladır. Ancak kullandıkları uçaklar itibarıyla yakıt tasarrufu sağladıklarını da belirtmek mümkündür.

140 - Hac, umre ve tarifeli seferlere baktığımızda, bu taşımacılık türlerinin farklı maliyet niteliklerinden dolayı farklı fiyat uygulamak durumundayız. Bu anlamda, gerçekleştirilen hac seferlerinin 4 bacağından ikisi boş olarak gerçekleştirildiğinden (gidiş dolu, dönüş boş ya da gidiş boş, dönüş dolu gibi) hac seferlerinin fiyatları biraz daha yüksek olmaktadır. Bununla beraber tarifeli uçuşlara kıyasla daha az olsa da umre seferlerinde dolu bacak olma ihtimali daha yüksek olduğundan ya da tur operatörlerinin buna göre ayarlama yapabilme şansları olduğundan, umre fiyatları hac fiyatlarına göre daha ucuz olmaktadır.

1.2.1.3. DİB ile THY arasında imzalanan hac taşımacılığı protokolü

150 Diyanet İşleri Başkanlığı ile THY arasında imzalanan 2008 yılı hacı taşımacılığı protokolünün inceleme konusu olay çerçevesinde önemli görülen yerlerine aşağıda yer verilmiştir:

“Bu protokol, 2009 yılında yapılacak Hacı taşımacılığı için, Diyanet İşleri Başkanlığı ve Türk Hava Yolları yetkililerinin katılımı ile 31.08.2009 tarihinde Diyanet İşleri Başkanlığında yapılan görüşmeler neticesinde hazırlanarak imzalanmıştır.

Buna göre;

1. 2008 Yılında Diyanet İşleri Başkanlığı organizasyonu ile hacca gidecek vatandaşlarımız ile organizasyonda görevlendirilen personelin Suudi Arabistan'a gidiş ve dönüşlerini gerçekleştirmek amacıyla, Diyanet İşleri Başkanlığı'nın talepleri doğrultusunda Türk Hava Yollarınca yeterli sayıda uçak tahsis edilecektir. Uçuş programları yerel saatlere göre bilahare verilecek programda belirtilen şekilde olacaktır. Uçak tipi ve koltuk sayısına göre taşıma yapılacak ve yaklaşık 30.000 hacı adayı ile görevlilerin uçaklara dağılımı Diyanet İşleri Başkanlığınca planlanacaktır.

2. Türk Hava Yolları, uçakların iniş ve kalkış müsaadelerini Suudi Arabistan Sivil Havacılık Makamlarından alacak ve ilgili makamlarla uçuş programında olabilecek değişiklik taleplerine göre de program değişikliği yapılabilecektir. Uçak programı Diyanet İşleri Başkanlığının kesin talebi geldikten sonra 15 gün içinde Türk Hava Yolları tarafından Diyanet İşleri Başkanlığına bildirilecektir. Hac gidiş taşımaları 20 Ekim 2009 – 21 Kasım 2009, dönüş taşımaları ise 01 Aralık 2009– 01 Ocak 2010 tarihleri arasında Diyanet İşleri Başkanlığınca yapılacak programa uygun olacak şekilde planlanacaktır.

3. Türk Hava Yolları, uçak tip ve koltuk kapasitelerini Diyanet İşleri Başkanlığına bildirecektir.

10-31/466-172

4. Türk Hava Yolları tarafından, teknik ve işletme zorlukları sebebiyle uçak tipi değişikliği yapılabilecektir. Ancak bu değişiklikler uçağın yolcu sayısı dikkate alınarak herhangi bir mağduriyete sebebiyet verilmeden anında Diyanet İşleri Başkanlığına bildirilecektir.

...

11. Türkiye-Cidde/Medine-Türkiye gidiş-dönüş ilan edilen Hac bilet ücreti İst/Ank/Ada/Ayt/İzm parkurlarından çıkış yapıldığında off peak ücreti 530 EURO/NET, peak ücreti ise 590 EURO /NET diğer noktalardan çıkış yapıldığında E off peak 560 EURO/NET, n peak 620 EURO/NET (seferin diğer Türkiye noktalardan direkt uygulanması durumunda söz konusu artım uygulanacaktır) olup, Türkiye havalimanı vergisi Ankara ve İzmirden yapılan çıkışlar için 15 EUR, İstanbul(Sabiha Gökçen)'dan yapılan çıkışlar için 12 EUR, İstanbul (Atatürk Havalimanı), Antalya, Dalaman'dan yapılan çıkışlar için 15 USD karşılığı hesaplanacak EURO, Diyarbakır, Erzurum, Gaziantep, Isparta, Kayseri, Konya, Nevşehir, Samsun, Trabzon, Bursa(Yenişehir), Van, Denizli, Sivas, Muş ve Adana'dan yapılan çıkışlar için 5 EURO ve Suudi Arabistan'dan yapılacak çıkışlarda 50 SAR karşılığı hesaplanacak EURO kupon başına uygulanan sigorta yakıt harcı 17 EURO ücrete ayrıca ilave edilecektir.

12. Görevli olarak hacca giden Diyanet İşleri Başkanlığı personelinin görev süresi dikkate alınarak bu personel için kesilen biletlerin maksimum kalış süresi 3 ay olarak uygulanacaktır.

13. Bilet bedelleri hac dönemi için geçerli olmak üzere beher bilet ücreti havalimanı meydan vergisi, akaryakıt ve sigorta harcı dahil net 565.- EURO (beşyüzellibeş Euro) üzerinden free bilet verilmeksizin %50'si EURO olarak, %50'si ise ödeme planında belirtilen tarihlerdeki T.C. Merkez Bankası efektif döviz satış kuru üzerinden hesaplanarak fatura karşılığında Yeni Türk Lirası olarak Türk Hava Yolları hesabına havale edilecektir. Bankalar arası transfer gecikmelerinden ve havale masraflarından Diyanet İşleri Başkanlığı sorumlu olmayacaktır. Çocuklar için uçak bilet ücreti, kararlaştırılan 565.- EURO bilet ücretinin %75'ine eşit olacak ve her çocuk için bir adet gidiş-dönüş uçak koltuğu ayrılacaktır. Ayrı koltuk tahsis edilmeyen bebekler için uçak bilet ücreti bu ücretin %10'u oranında olacaktır..."

I.3. Değerlendirme

İnceleme konusu, esas itibariyle, Suudi Arabistan ile Türkiye arasında imzalanan ikili havacılık anlaşması çerçevesinde bu hatta faaliyet göstermek üzere ülkemizden tek başına tayin edilen THY'nin söz konusu hatta aşırı fiyat uygulayıp uygulamadığıdır. Aşırı fiyat, 4054 sayılı Kanun'un "Hâkim Durumun Kötüye Kullanılması" başlığını taşıyan 6. maddesi kapsamında bulunan bir ihlal türüdür. "Haksız alım ve satış fiyatları uygulamak" 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesinin uygulanması çerçevesinde mevcut içtihat hukukuna göre bir kötüye kullanma hali olarak kabul edilmektedir.

Rekabet hukuku açısından asıl olan, fiyatların piyasa koşullarında arz ve talep yapısına göre belirlenmesidir. Hal böyle iken, bağımsız karar veren ve piyasadaki arz ve talep koşullarına göre fiyatlandırma stratejisi izleyen bir firmanın belirlediği fiyat ile bu fiyatın "aşırılığı" arasındaki illiyet bağının netleştirilmesi önem arz etmektedir. Şüphesiz böyle bir inceleme, üretilen malın maliyet oranı, kar marjı ve piyasa yapısı gibi birçok alana dair kapsamlı bir analiz gerektirmektedir.

I.3.1. Hakim Durum Analizi

220 İnceleme konusu iddianın aşırı fiyat kapsamında değerlendirilebilmesi için öncelikle THY'nin Türkiye ile Suudi Arabistan arasındaki havayolu ile yolcu taşımacılığı hizmetleri pazarında hâkim durumda olması koşulunun sağlanması gerekmektedir.

4054 sayılı Kanun'un "Tanımlar" başlıklı 3. maddesinde hâkim durum "*belirli bir piyasadaki bir veya birden fazla teşebbüsün, rakipleri ve müşterilerinden bağımsız hareket ederek fiyat, arz, üretim ve dağıtım miktarı gibi ekonomik parametreleri belirleyebilme gücü*" olarak tanımlanmıştır. Hâkim durum analizlerinde, tek olmasa bile, en önemli göstergelerden birisi pazar payı verileridir. Mutlak pazar paylarının yanı sıra nispi pazar payları, pazara giriş engelleri ve davranışsal engeller de hâkim durum analizlerinde dikkate alınan unsurlardır.

230 İnceleme konusu pazar her iki ülke tarafından karşılıklı olarak tayin edilen iki havayolu firmasının faaliyet gösterdiği düopol nitelik arz eden bir pazardır. Bununla birlikte, Suudi Havayolları ile kıyaslandığında THY'nin Türkiye pazarında kapasite, pazar payı, geniş uçuş ağı ve dikey bütünleşik yapı nedeniyle bir üstünlüğünün olduğunu belirtmek mümkündür. Nitekim Suudi Arabistan'a yönelik gerek tarifeli, gerek hac ve gerekse umre seferlerinde THY'nin pazar payları Suudi Havayollarına kıyasla çok daha yüksektir. 2008 yılında Suudi Arabistan'a tarifeli seferlerinde ..., hac seferlerinde ... ve umre seferlerinde ... yolcu taşıyan THY'nin bu rakamlar ile elde ettiği pazar payları sırası ile %..., %... ve %... olarak gerçekleşmiştir. Anılan yıl Suudi Havayollarının elde ettiği pazar payları ise söz konusu faaliyetler için sırasıyla %..., %... ve %... olarak gerçekleşmiştir. Aynı seferler için 2009 yılı pazar paylarına bakıldığında ise, THY'nin tarifeli seferler, hac ve umre için sırasıyla %..., %... ve %...'lık pazar paylarına karşılık Suudi Havayollarının %9, %21 ve %34'lük pazar payı elde ettiği görülmektedir.

240 Alt kalemler itibarıyla pazar payı paylaşımları iki firma arasında bu şekilde gerçekleşirken, Suudi Arabistan hattında taşınılan toplam yolcu sayısı (tarifeli, hac ve umre) itibarıyla bakıldığında, bu hatta THY'nin sahip olduğu üstünlük daha net biçimde görülmektedir. Zira toplam yolcu sayısı açısından THY'nin pazar payı 2008 yılında %... olup, bu pazar payı 2009 yılında %...'a çıkmıştır.

250 Dolayısıyla, hem tarifeli seferler, hac ve umre gibi alt kalemler hem de toplam yolcu sayısı yönünden THY'nin gerek mutlak pazar payı ve gerekse Suudi Havayollarına göre nispi pazar payı çok daha yüksektir. Sadece 2008 yılı itibarıyla Suudi Havayollarının pazar payı %... olarak (THY'den daha yüksek) gerçekleşmiş; fakat 2009 yılında bu pazar payı da %...'e gerilemiştir.

260 Pazar paylarından başka, THY'nin rakiplerinden bağımsız hareket ederek piyasadaki arz ve talep koşullarını belirleyebilme gücünü veren ciddi bir kapasitesi, dikey entegre yapısı ve geniş bir uçuş ağı söz konusudur. Bu durum THY'ye faaliyet gösterdiği bu hatta önemli bir güç kazandırmakta, rakiplerine nazaran pazarı daha fazla kontrol etme hakkını vermektedir. Nitekim bu hatta THY'nin tek rakibi konumundaki Suudi Havayolları yetkilisinin yaptığı "*Bizler Türkiye'de, küresel ölçekte güçlü bir ulusal havayolu firması ile rekabet ettiğimizden dolayı, pazar payımızı radikal biçimde arttırmaya yönelik saldırgan piyasa stratejileri izlemekten uzak duruyoruz.*" şeklindeki açıklama THY'nin sahip olduğu pazar gücünün rakipler gözünde nasıl algılandığını göstermesi bakımından önemlidir.

Dahası, THY ülkemizden tek başına tayin edildiğinden bu hatta diğer yerli rakiplerinden gelecek rekabet baskısından da yalıtılmış durumdadır. Sektörde düzenleyici nitelikteki Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından her ne kadar ikili havacılık anlaşmalarının el

10-31/466-172

verdiği ölçüde son dönemlerde yurtdışı hatlarda çoklu tayinden yana bir politika değişikliğinden bahsedilse de, söz konusu değişim yavaş seyretmektedir. Mevcut durumda THY'nin en az 50 ülkeye tek başına faaliyet gösterdiği ve bu resmin orta vadede değişme ihtimali sektörde henüz gözlemlenmediği için, THY'nin yasal bir giriş engeli olarak potansiyel rakiplerinden korunduğu bir pazarda faaliyet gösterdiğini belirtmek mümkündür.

270 Tüm açıklamalar çerçevesinde THY'nin, ilgili pazar olan Türkiye ile Suudi Arabistan arasında havayolu ile yolcu taşımacılığı hizmetleri pazarında hâkim durumda olduğu kanaatine varılmıştır.

1.3.2. Aşırı Fiyat Değerlendirmesi: Maliyet, Gelir, Kar Marjının Analizi.

Burada önemle belirtilmesi gereken hususlardan biri, havacılık sektöründe her bir hat ve koltuk için uygulanan yeknesak bir fiyattan bahsetmenin mümkün olmadığıdır. Sektörde arz ve talep yapısı dönem ve güzergâha göre oldukça farklılık arz etmekte ve bunun da ötesinde ürün farklılaştırması yaygın olarak kullanılmaktadır. Örneğin bir uçağın koltukları 26 ayrı segmente ayrılıp buna göre fiyatlandırılabilmektedir. Yapılan bu fiyatlandırmada, kar ençoklaştırmasını teminen, zaman içindeki arz ve talep yapısı, tüketici taleplerinin fiyat esnekliği, rakip fiyatları ve doluluk oranları gibi birçok unsuru göz önünde bulunduran bilgisayar programları kullanılmaktadır. Bu durum sunulan hizmet için tek bir bilet fiyatı tespit etmeyi imkânsız, ortalama bilet fiyatı belirlemeyi ise inceleme konusu bakımından anlamsız kılmaktadır. Bu nedenlerle yapılan analizde, ilgili hatta toplam gelir ve gider değerleri ve kar marjları dikkate alınmıştır.

Aşırı fiyata ilişkin değerlendirmede esas teşkil edecek hat bazında ve ayrı ayrı toplam olarak hesaplanan kar miktar ve oranlarına aşağıdaki tablolarda yer verilmiştir:

Tablo 1: THY tarafından elde edilen hat bazında kar miktarları.

TARİFELİ DIŞ	Hat Bazında Gelir		Hat Bazında Gider		Hat Bazında Kar Zarar	
	2008	2009	2008	2009	2008	2009
CİDDE
MEDINE
RİYAD
Tarifeli TOPLAM
HAC	Hat Bazında Gelir		Hat Bazında Gider		Hat Bazında Kar Zarar	
	2008	2009	2008	2009	2008	2009
CİDDE
MEDINE
HAC TOPLAM
UMRE	Hat Bazında Gelir		Hat Bazında Gider		Hat Bazında Kar Zarar	
	2008	2009	2008	2009	2008	2009
CİDDE

10-31/466-172

MEDINE	...	...	...	...	...	...
UMRE TOPLAM	...	...	...	...	...	...

Tablo 1: THY tarafından hat bazında elde edilen kar oranları.

<i>Hat Bazında Kar Marjı (%)</i>		
<i>TARİFELİ SEFERLER</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>
CİDDE
MEDINE
RIYAD
<i>HAC</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>
CİDDE
MEDINE
<i>UMRE</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>
CİDDE
MEDINE

Tablo 3: THY tarafından elde edilen toplam kar miktarları.

	<i>Toplam Gelir</i>		<i>Toplam Gider</i>		<i>Toplam Kar / Zarar</i>	
	<i>2008</i>	<i>2009</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>
Tarifeli
HAC
UMRE
TOPLAM

Tablo 4: THY tarafından elde edilen toplam kar marjları.

	<i>Toplam Kar Marjı (%)</i>	
	<i>2008</i>	<i>2009</i>
TARİFELİ
HAC
UMRE
TOPLAM

Yukarıdaki tablolarda yer verilen rakamları şu şekilde özetlemek mümkündür:

- Sefer ve hat bazında bakıldığında, tarifeli seferlerde her bir hatta elde edilen kar marjlarının %... ile %... arasında değişmekte olduğu; söz konusu kar oranlarının hac seferlerinin düzenlendiği hatlarda %... ile %... aralığında seyrettiği görülmektedir. En yüksek kar marjının yakalandığı hatların ise %... ve %...'lik kar oranları ile 2009 yılında umre seferlerinin düzenlendiği hatlar olduğu dikkat çekmektedir.

10-31/466-172

- Suudi Arabistan hattındaki faaliyetleri sonucunda THY'nin 2008 ve 2009 yılındaki toplam kar marjlarına bakıldığında ise 2008 yılında %...; 2009 yılında ise %... oranında kar elde edildiği görülmektedir.

300 I.3.3. Aşırı Fiyat Değerlendirmesi: Fiyat, Kar Marjı, Maliyet Karşılaştırması

Yukarıda da belirtildiği üzere, inceleme konusu olayda sunulan hizmette fiyat farklılaştırması uygulamasının yaygın olarak kullanılmasından dolayı tek bir bilet fiyatı tespit etmek imkânsız, ortalama bilet fiyatı belirlemek ise, inceleme konusu bakımından anlamsız olacaktır. Bu nedenle aşırı fiyat analizi bakımından kar marjlarına ilişkin bir karşılaştırma ve inceleme, fiyatların karşılaştırılmasından daha anlamlı sonuçlar verecektir. Kar marjlarına ilişkin açıklamalar ilerleyen bölümlerde detaylı biçimde yapılacak olmakla birlikte, uygulanan fiyat düzeyine ilişkin bir fikir verebilmesi bakımından THY'nin fiyatlarına ilişkin bir açıklama yapmak da bu aşamada faydalı olacaktır.

310 Fiyata ilişkin bu tür bir karşılaştırmada öncelikli sorun, ürün özellikleri ve talep yapıları itibarıyla anlamlı bir karşılaştırma yapma imkânı verecek özdeş mal veya hizmetin bulunmasıdır. THY'nin uçuş uzaklığı bakımından benzer olan ve daha rekabetçi pazar yapısına sahip olan diğer hatlardaki *fiyat düzeyleri* bu anlamda karşılaştırma yapmak için akla ilk gelen hatlar olmakla birlikte, gerek talep ve maliyet yapıları itibarıyla farklılık arz etmeleri ve gerekse sektör genelinde *marj fiyatlandırma* yapılmaması dolayısıyla bu hatlar, uygulanan fiyat düzeyi karşılaştırması için doğru seçimler olmayacaktır. Aşağıda yer verileceği üzere, görece rekabetçi hatlar, elde edilen kar oranları bakımından karşılaştırma yapmaya daha elverişlidir. Bu nedenlerle, THY tarafından diğer hatlarda uygulanan fiyatlarla karşılaştırma yapmak yerine, her ne kadar tam özdeş olmaları söz

320 konusu olmasa da aynı hatta beraber faaliyet gösterdiği ve benzer talep yapısı ile karşı karşıya olduğu Suudi Havayollarının fiyatları ile karşılaştırma yapmak görece daha anlamlı olacaktır. Bu tip bir karşılaştırma yapıldığında ise, düopol yapıdaki pazarda, fiyat liderliğini THY'nin yaptığı; takipçi firma olan Suudi Havayollarının ise, yetkilisinin de belirttiği üzere, THY fiyatlarını ... Euro'luk bir marj ile geriden takip ettiği görülmektedir. Hal böyle olunca, yapılan karşılaştırmada, oransal olarak düşünüldüğünde THY'nin fiyatları rakibinin fiyatlarının çok düşük bir miktarda üzerindedir.

Elbette ki sadece buna dayanan bir analiz eksik kalacağından THY'nin bu hatta elde ettiği kar marjları, faaliyet gösterdiği ve daha rekabetçi bir yapı arz eden diğer hatlardaki kar marjları ile karşılaştırılmalıdır. Fakat buna geçmeden önce netleştirilmesi gereken

330 son bir konu, THY'nin aşırı fiyat iddialarına temel teşkil edecek bir maliyet düzeyi ile faaliyet gösterip göstermediğidir.

Bu bağlamda, THY'nin ilgili hatlardaki maliyet yapısı ile karşılaştırma yapabilmek adına sektörde *low-cost* taşımacılık yapan Pegasus Havayollarından bu hatta faaliyet göstermeleri halinde karşılaştıracakları olası maliyet yapılarına ilişkin bilgi talep edilmiştir. Pegasus tarafından gönderilen ve Kurum kayıtlarına 2.4.2010 tarih ve 2831 sayı ile giren yazıda, Pegasus'un Sabiha Gökçen Havaalanından Cidde'ye düzenleyeceği seferde karşılaşılabilecek toplam giderler aşağıdaki tablodaki gibidir:

Tablo 5: Pegasus'un Sabiha Gökçen - Cidde arasındaki faaliyetindeki potansiyel maliyeti (EURO)

FUEL	EUR	...	FUEL	EUR	... 350
LANDING	EUR	...	LANDING	EUR	...
HANDLING	EUR	...	HANDLING	EUR	...
ADD.CHARGES	EUR	...	ADD.CHARGES	EUR	...
PAX TAX	EUR	...	PAX TAX	EUR	...
Security Fee/Exit Tax/Others	EUR	...	Security Fee/Exit Tax/Others	EUR	...
CATERING	EUR	...	CATERING	EUR	...
ENROUTE	EUR	...	ENROUTE	EUR	... 360
TOTAL (EUR)		...	TOTAL (EUR)		...

Tablo 5'te yer verilen hesaplamalar Sabiha Gökçen'den Cidde'ye gidiş ve geliş maliyetlerini ayrı ayrı göstermektedir. Buna göre yukarıda yer verilen değişken maliyet kalemlerinin bir sefer için toplam maliyet tutarı ... EURO olarak gerçekleşmektedir. Bu giderlere bakım giderleri gibi sabit kalemler de eklendiğinde toplam maliyet tutarı ... EURO olmaktadır. Bunun toplamda iki sefer için gerçekleştirilen toplam maliyet olduğu göz önüne alınırsa, sadece bir konma için ortalama ... EURO maliyete katlanılacağı varsayımı yapılabilir. Aşağıdaki tabloda ise, Pegasus'un verileri ile uyumlu olması bakımından THY'nin Cidde'ye yönelik Değişken Direkt ve Sabit Direkt Giderlerinin konma sayısına göre hesaplanmış tutarlarına yer verilmiştir:

370

Tablo 6: THY'nin Cidde hattında değişken ve sabit direkt maliyetlerinin konma sayısına göre ortalaması (€).

TARİFELİ DIŞ	Değişken Giderler		Direkt		Sabit Direkt Giderler		Toplam		Konma Sayısı		Ortalama Maliyet	
	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009
CİDDE
<i>HAC</i>												
CİDDE
<i>UMRE</i>												
CİDDE

Yukarıdaki tabloda da görüldüğü üzere, THY'nin söz konusu hatta faaliyetleri için katlandığı maliyet tutarlarının standart sapması Pegasus'un maliyetlerine yakınlık arz

10-31/466-172

etmektedir. Dolayısıyla firmaların etkin olup olmadıkları tartışması bir yana bırakılmakla birlikte, THY'nin de maliyet yapısı itibariyle potansiyel rakibi ile yakın etkinlik içinde çalıştığını belirtmek mümkündür.

380 Dolayısıyla, yukarıda yer verilen rakamlar ışığında THY'nin aşırı fiyat iddiası çerçevesinde değerlendirilecek bir maliyet yapısı ile karşı karşıya olmadığını değerlendirmesini yapmak mümkündür.

Fiyat ve maliyet konusundaki karşılaştırmalar netleştirildikten sonra, nihayet, THY'nin inceleme konusu hatta elde ettiği kar marjlarını, faaliyet gösterdiği ve daha rekabetçi bir yapı arz eden diğer hatlardaki kar marjları ile karşılaştırılma aşamasına geçmek mümkündür.

390 Dosya mevcudu bilgilere göre, THY'nin 2007 ve 2008 yılı boyunca dış hatlarda elde ettiği kar oranları geniş bir yelpazede değişmekle birlikte (-%... ile % ...), toplamda elde ettiği kar marjı ortalaması söz konusu yıllar için %... ile %... arasındadır. 2007 ve 2008 yılı verilerine göre inceleme konusu hattın da bulunduğu Orta Doğu hatlarındaki kar marjı, ortalama kar marjının yaklaşık %... oranında üzerinde gerçekleşmektedir.

Öte yandan, ülkemizden çeşitli yerli havayollarının yanı sıra THY'nin ciddi küresel rakiplerinin de faaliyet gösterdiği ve görece daha rekabetçi bir yapı arz eden Avrupa hatlarına bakıldığında, bu hatlarda 2007 2008 yıllarında ortalamanın az miktar üzerinde yaklaşık %...- %... oranında kar edildiği, 2008 yılının ilk sekiz ayında ise söz konusu kar marjı ortalamasının %... olarak gerçekleştiği belirlenmiştir. Avrupa hatlarında elde edilen kar marjı ortalaması iki açıdan önem arz etmektedir:

i) Avrupa hatlarının menzili, diğer coğrafi bölgeler nazaran, Suudi Arabistan menziline daha yakındır. Bu itibarla, tam olarak özdeş olması beklenmese bile, bu hatlarda maliyet yapıları benzerdir.

400 ii) Avrupa hatları, gerek ülkemizden uçan diğer havayolu firmalarının bulunması ve gerekse diğer yabancı havayolu firmalarının da rekabete katıldığı görece daha rekabetçi bir pazar yapısı arz etmektedir.

Bu özellikleri ile Avrupa hatları, THY tarafından Suudi Arabistan'da elde edilen kar marjlarının rekabetçi pazarlara göre aşırı olup olmadığının değerlendirilmesi bakımından anlamlı karşılaştırmaların yapılabileceği bir pazardır.

410 Bu durumda Suudi Arabistan hattında elde edilen 2008 ve 2009 kar oranları (sırasıyla %...ve %...) THY'nin gerek dış hatlarda elde ettiği kar marjlarının ve gerekse görece daha rekabetçi olan Avrupa güzergâhlarında elde edilen kar oranlarının üzerinde olduğunu belirtmek mümkündür. Aşağıdaki tabloda söz konusu kar marjlarına ilişkin karşılaştırmalara yer verilmiştir:

Tablo 7: THY'nin Suudi Arabistan hatları kar marjları

HAT	2008 KAR ORANLARI	2009 KAR ORANLARI
TARİFELİ
HAC
UMRE
Suudi Arabistan Hattı Toplam Ortalama Kar Marjı

Tablo 8: THY'nin dünya ve Avrupa hatları kar marjı ortalaması

10-31/466-172

2007 - 2008 Dünya Ort.	...
Avrupa Ort.2007	...
Avrupa Ort. 2008	...

Grafik: Türkiye Suudi Arabistan hattında 2008 ve 2009 yılındaki kar marjlarının karşılaştırması

...

420 Yukarıda yer verilen rakamlar, THY'nin inceleme konusu hatta elde ettiği kar marjlarının hem dünya ortalamasının hem de daha rekabetçi bir pazar olan Avrupa hatlarındaki kar marjlarından çok daha yüksek düzeylerde olduğunu net biçimde göstermektedir. Bununla birlikte, rekabet otoriteleri bakımından, fiyatların ortalama değerlerden ya da rekabetçi piyasalardaki fiyatlardan daha yüksek olduğunun tespitini yapmak ile söz konusu fiyatın aşırı fiyat olduğu tespitinde bulunmak birbirinden tamamen farklı şeylerdir. Bir başka deyişle, sefer bazında incelendiğinde Suudi Arabistan hattında çok daha yüksek kar marjlarının elde edildiğini belirtmek mümkün olsa da, toplamda elde edilen %... ve %...'lük kar marjlarının aşırı fiyat olarak nitelendirilmesi mutlak değildir.

430 Öncelikle belirtmek gerekir ki, literatürde ve Kurul kararlarında, rekabetçi piyasalarla karşılaştırıldığında ekonomik değerlerin hangi oranda üzerindeki bir fiyatın aşırı olarak nitelendirilebileceğine ilişkin net bir politika belirlenmemiştir. Örneğin, Kurul'un daha önceki kararlarına bakıldığında, tüketiciye yansıyan nihai fiyatların regüle edildiği bir piyasada, Kurul'un BOTAŞ Kararında %67 - 77 aralığındaki kar oranını aşırı fiyatın göstergesi olarak kabul etmediği görülmektedir. Bu açıdan ele alındığında THY tarafından söz konusu hatta elde edilen 2008 yılında toplamda %...; 2009 yılında ise %... oranındaki toplam kar marjlarının bu eşliğin altında kaldığını belirtmek mümkündür. Bununla birlikte Kurul'un giriş engellerinden bahsettiği bazı kararlarında ise daha düşük kar marjlarını da aşırı fiyat olarak kabul ettiği kararları da mevcuttur.

440 Bu farklı politika uygulamaları aslında, asli fonksiyonları fiyat regülasyonu olmayan rekabet otoritelerinin, aşırı fiyat iddialarını pazar yapısından bağımsız olarak ele almamalarından ve bu tarz incelemelerde, doğası gereği, olay bazında analiz yapmalarından kaynaklanmaktadır. Bu tür analizlerde pazarın yapısı kritik önemi haizdir. Bu açıdan bakıldığında rekabet otoriteleri için birinci en iyi, piyasada suni olarak yaratılmış giriş engellerini ortadan kaldırmak suretiyle yeni girişleri arttırmak ve bunun sonucunda fiyatların piyasa dinamikleri ile rekabetçi seviyelere düşmesini sağlamaktır. Bu çerçevede ele alındığında, literatürde de öne sürülen görüşlerle paralel biçimde, fiyatların rekabetçi piyasalara göre yüksek olması, giriş engellerinin azaltıldığı piyasalarda yeni girişleri teşvik etmektedir. Söz konusu engeller ortadan kaldırılmadan rekabet otoriteleri tarafından fiyata yapılacak müdahalelerin, hem piyasalarda suni bir denge yaratmak hem de ilerideki olası giriş teşviklerini azaltmak gibi potansiyel riskleri olacaktır. Bu anlamda fiyata müdahale, piyasanın rekabetçi açıdan iyileştirilememesi hallerinde başvurulması gereken bir enstrümandır.

450 Bu açıdan bakıldığında, THY'nin Suudi Arabistan hattında elde ettiği %35 ve %44 nispetindeki karların aşırı fiyat olarak nitelendirilemeyeceği, ancak çoklu tayine imkân tanıyan birçok dış hatta THY'nin tek başına tayin edilen havayolu firması olmasından kaynaklanan bir eksik rekabet piyasasının varlığına işaret eden bir gösterge olduğu

10-31/466-172

değerlendirilmiştir. Bu piyasadaki eksik rekabetin ve rekabetçi piyasalara göre yüksek fiyatlandırmanın sebebi THY lehine yaratılan suni giriş engelleridir.

I.3.4. Fiyatların Rekabetçi Seviyelere Çekilmesinde Yapısalıcı Yaklaşım

460 Yukarıda da belirtildiği üzere, THY gerek uçuş noktalarının genişliği, gerek filosu ve gerekse slot tahsisi gibi alanlarda sahip olduğu tarihsel haklar ve ikili havacılık anlaşmalarının birçoğu çerçevesinde tek başına tayin edilen havayolu şirketi olması ve sahip olduğu dikey bütünleşik yapısı itibarıyla sektörün baskın şekilde rekabet gücü en yüksek olan firmasıdır.

470 THY'ye slot tahsislerine ilişkin uygulamalarda ve devletlerarası ikili hava ulaştırma anlaşmalarında hukuki ve fiili bir takım imtiyazların tanındığı ve bu imtiyazların sektördeki rekabet üzerine ciddi etkiler doğurduğuna yönelik iddialar, sektör temsilcileri tarafından sıkça dile getirilen ve aynı zamanda Rekabet Kurulu'nun daha önceki kararlarında da yer verilen bir husustur. Mevcut inceleme bakımından da önem arz eden devletlerarası ikili hava ulaştırma anlaşmalarının 4054 sayılı Kanun çerçevesinde değerlendirilmesine yönelik olarak Rekabet Kurulu tarafından re'sen başlatılan inceleme sonucunda alınan 10.4.2008 tarih ve 08-28/322-106 sayılı Rekabet Kurulu kararında, uluslararası sivil havacılık anlaşmalarının THY'ye sağladığı hukuki ve fiili imtiyazlara yönelik olarak yaptığı değerlendirmede Kurul;

480 *"...Türkiye'nin yabancı ülkelere akdettiği ikili hava ulaştırma anlaşmalarının büyük bir kısmında "belirlenen taşıyıcı" olarak THY'nin adının geçmesi ve kapasite ve frekans hükümlerinin THY tarafından önerilen biçimde belirlenmiş olması gibi nedenlerle özel havayollarının dış hat tarifeli sefer düzenleme olanakları kısıtlanmış, bazı ikili hava ulaştırma anlaşmalarında ise birden fazla havayolu şirketinin sefer yapmasına izin verilmesine rağmen birçoğunda kapasite, frekans ve uçak tipi kısıtlaması bulunması ve bu kapasitenin THY tarafından kullanılıyor olması nedeniyle özel havayolu şirketlerinin piyasaya girmesi mümkün olmamıştır. Bu tür kısıtlamaların olmadığı hallerde dahi, özel havayolu şirketlerinin yabancı ülkelere sefer düzenleme taleplerinde Türk Sivil Havacılık makamlarının THY'nin yazılı görüşünü alması nedeniyle taleplere cevap uzun zaman almaktadır. Dosya mevcudu bilgilere göre, özel havayolu şirketleri bu durumun ticari planlama yapılmasını engellediğini, bu nedenle THY görüşünün alınması mekanizmasının sona erdirilmesi gerektiğini ifade etmektedirler.*

490 *Sonuç olarak dış hat tarifeli yolcu taşımacılığı pazarında rekabetin tesis edilmesi için ikili anlaşmaların büyük çoğunluğunun değiştirilerek havayolu şirketleri arasında rekabete imkân tanıyacak hale getirilmesi gerekmektedir. Ancak bu iki nedenle zaman alabilecek bir süreçtir: İlk sebep uluslararası anlaşmaların yapılmasında takip edilmesi gereken zahmetli ve uzun prosedürdür. İkincisi ise bu değişikliklerin anlaşmaya taraf devletlere kabul ettirilebilmesi için akit devletin havacılık sektöründeki gelişmelerin de paralel bir seyirde olması gerekliliğidir. Zira henüz korumacılık politikasına bağlı olan devletler kendi bayrak taşıyıcıları aleyhinde hareket etmek istememektedirler. Dolayısıyla ikili anlaşmalarımızın liberalleştirilmesi sadece havacılık konusunda gelişmiş ve serbestleşme rejimini benimsemiş ülkeler bakımından mümkün olabilecektir."*

ifadelerini kullanmıştır.

Öte taraftan, yukarıda yine belirtildiği üzere, ülkemiz tarafından imza altına alınmış olan 92 ikili hava ulaştırma anlaşmasından 26 tanesinin karşılıklı olarak tek havayolu firmasının, 66 tanesinin ise birden fazla havayolu firmasının faaliyet göstermesine imkân tanıdığı önceki dosyalar kapsamında SHGM tarafından belirtilmiştir. SHGM, THY'nin

10-31/466-172

500 geçmişte tek ve devlet havayolu olma özelliğinden dolayı, tekli tayinin yeterli olarak algılandığı dönemde mutabık kalınan ikili hava ulaştırma anlaşmaları çerçevesinde uçuşlar sürdürmeye başladığını ve bu kapsamda halen bazı hatlarda tek havayolu işletmesi olarak faaliyet gösterdiğini; bununla birlikte son dönemde yapılan anlaşmalarda çoklu tayine özen gösterildiğini, bu sayede tekli tayine imkân sağlayan anlaşmaların sayısında azalma yaşandığını ifade etmiştir. Diğer taraftan, bugün itibariyle çoklu tayine imkân sağlayan 66 ikili hava ulaştırma anlaşması bulunmasına rağmen bunların içinde fiilen kapasite ve frekans kısıtlamaları nedeniyle THY'nin tek başına sefer yapmasını zorunlu kılan hatların bulunduğu da SHGM tarafından belirtilen hususlardandır.

510 Ülkemizdeki yerli diğer özel havayolu firmalarının faaliyet gösterdiği dış hatlar göz önüne alındığında THY'nin hâlihazırda çoklu tayine imkân tanıyan 50 hatta tek başına faaliyet gösterdiğini belirtmek mümkündür. Bazı ikili hava ulaştırma anlaşmalarında ise birden fazla havayolu şirketinin sefer yapmasına izin verilmesine rağmen birçoğunda kapasite, frekans ve uçak tipi kısıtlaması bulunması ve bu kapasitenin THY tarafından kullanılıyor olması nedeniyle, özel havayolu şirketlerinin piyasaya girmesi mümkün olmamıştır. Bu tür kısıtlamaların olmadığı hallerde dahi, özel havayolu şirketlerinin yabancı ülkelere sefer düzenleme taleplerinde Türk Sivil Havacılık makamlarının THY'nin yazılı görüşünü alması nedeniyle taleplere cevap uzun zaman almaktadır. Dosya mevcudu bilgilere göre, özel havayolu şirketleri bu durumun ticari planlama yapılmasını engellediğini, bu nedenle THY görüşünün alınması mekanizmasının sona erdirilmesi gerektiğini ifade etmektedirler.

520 Nitekim dosya kapsamında görüşmelerde bulunan Pegasus Havayolu yetkilileri, geçtiğimiz yıllarda İran, Birleşik Arap Emirlikleri, İtalya, Bulgaristan ve Rusya'ya sefer düzenlemek için SHGM'ye başvuruda bulduklarını, bu başvuruların ise çeşitli nedenlerle reddedildiğini belirtmişlerdir. SHGM'nin reddetme gerekçeleri arasında "pazardaki dengelerin takip edilmesine müteakip cevap verileceği" gibi muğlâk yanıtların yanı sıra "hâlihazırda ilgili hatta faaliyet gösteren diğer havayolu firmasının doluluk oranının %60 olması nedeniyle pazarda yeterli kapasitenin mevcut olmadığı" gibi rekabetçi bir yaklaşımla bağdaşmayan gerekçelerin bulunduğu ifade edilmiştir.

Bu ve buna benzer pazara ilişkin yaratılan suni giriş engelleri diğer hatlarda olduğu gibi Suudi Arabistan hattında da potansiyel rakiplerin pazar dışında kalmasına yol açmaktadır. Söz konusu hatta iddia olunan aşırı fiyat iddiaları, bu pazar aksaklığının başlıca göstergelerinden biridir. Gerek Suudi Arabistan hattında ve gerekse benzer sorunların yaşanma ihtimalinin bulunduğu diğer hatlarda aşırı fiyata benzer sorunların ortadan kaldırılmasının başlıca yolu, bu hatların tümündeki giriş engellerinin kaldırılmasına yönelik olarak ilgili pazardaki düzenleyici otorite olan SHGM ve sektördeki firmaların kapsamlı bir işbirliğine gitmesidir.

530

J. SONUÇ

Düzenlenen rapora ve dosya kapsamına göre; dosya konusu iddialara yönelik olarak Türk Hava Yolları A.O. hakkında 4054 sayılı Kanun'un 41. maddesi uyarınca soruşturma açılmasına gerek olmadığına OYBİRLİĞİ ile karar verilmiştir.