

TÜRK HAVA YOLLARI ÖZELLEŞTİRİLİYOR

Ceren KUZEEYELİ

GİRİŞ

Özelleştirme Yüksek Kurulu (ÖYK), 10 yıl önce özelleştirilecek kamu kuruluşları arasına alınan Türk Hava Yolları'nın %50'den fazla hissesinin satılarak özelleştirilmesi kararını aldı. THY gibi büyük ve önemli bir kurumun satışa çıkarılarak kamu kurumu niteliğinin ortadan kaldırılmaya çalışılması, neden olacağı sonuçlar itibariyle çok daha geniş ve ayrıntılı bir çalışmanın konusu olmayı hak etse de, böyle kısa bir yazı ile en azından okurun dikkatinin olayın temel noktalarına çekilmesi amacı güdülmektedir.

THY'NİN TARİHÇESİ

THY, Mayıs 1933'te, Ankara Eskişehir arasında sefer yapan toplam 28 koltuk kapasiteli 5 küçük uçakla ve ÖHavayolları Devlet İşletme İdaresi'ni adı ile faaliyete geçer. Kurulduğunda Milli Savunma Bakanlığı'na bağlı idi ve sivil hava yolları kurarak taşımacılık yapmak ile görevlendirilir. O dönemde havacılığa verilen önemin de katkısı ile hızla gelişmeye başlayan kurum, 4 yıl içinde 3 noktaya daha uçmaya başlar. Aynı yıl, yani 1938'de, Devlet Hava Yolları adıyla Ulaştırma Bakanlığı'na bağlanır ve DC-3, C-47, Heron gibi uçaklar satın alarak gelişimini sürdürür. İlk dış hat uçuşu 1947'de Atina'ya gerçekleştirilir.



Şekil.1: THY'nin ilk uçaklarından.

1 Mart 1956'da 60 milyon TL sermaye ile Türk Hava Yolları A.O. olarak bugünkü yapısına kavuşur. Bunu izleyen yıllarda, uçuş filosu DC-9, DC-10, Boeing 727 gibi jet uçakları ile yenilenmiş ve dış hat uçuş noktası sayısı 78'e çıkarılmıştır.

1985'te alınan Airbus uçaklarının daha büyük hızlarla daha uzun menzillere uçabilmeye olanak tanınması sayesinde New York ve Kuala Lumpur'a da seferler düzenlenmeye başlanır. Daha sonra filoya katılan Boeing 737 uçaklarının da katkısı ile THY bugün, 36'sı yurtdışında olmak üzere toplam 111 noktaya uçan, 67 uçak ve 4 kargo uçağından oluşan 10.371 koltuk kapasitesi ile dünyanın en genç filolarından birine sahiptir. AEA (Association of European Airlines, Avrupa Havayolları Birliği) ve IATA (International Air Transport Association, Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği) %16.7'lik büyüme oranı ile THY'yi Avrupa ve Uzakdoğu'nun en hızlı büyüyen şirketi olarak belirlemiştir.



Şekil.2: THY yeni nesil uçaklarıyla bugün dünyanın en genç filolarından birine sahiptir.

1990 yılına gelindiğinde THY, 700 milyar TL sermaye ile Kamu Ortaklığı İdaresi'ne dahil edilir ve aynı yıl özelleştirme kapsamına alınır. 1994 yılına kadar sermayesini 5.5 trilyona yükselterek, özelleştirilmek istenen diğer kamu iktisadi teşekkülleri gibi Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'na bağlanır.

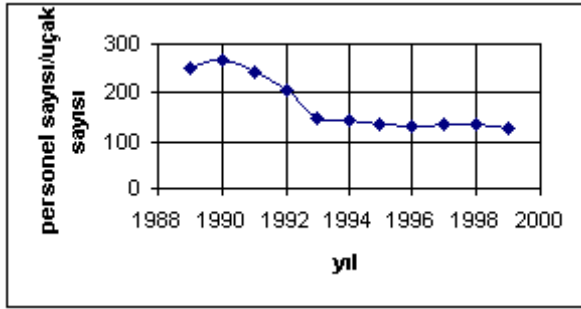
THY'NİN BAŞARIM GÖSTERGELERİ

4043 sayılı Özelleştirme Kanunu'nda özelleştirmelerin amacı, "ekonomide verimliliğin sağlanması ve kamu harcamalarının azaltılması" olarak belirtilmektedir. Bugüne kadar gerçekleştirilen özelleştirmelerin ekonomide nasıl bir verimlilik sağladığı sorusu bir yana, THY'nin özelleştirilmek istenmesi, kanunda belirtilen mantıkla bile çelişki içindedir. Çünkü THY, politik baskılara açık kurumsal yapısının barındırdığı dezavantajlara ve körfez krizi, deprem, vb. dış nedenlerin getirdiği tüm olumsuzluklara karşın, oldukça yüksek bir başarıya erişebilmiş bir kurumdur.

Mali göstergelere bakıldığında, özelleştirmeye gerekçe olarak gösterilen istihdam fazlalığı ve düşük verimlilik iddialarının, son on yılda 4 genel müdür değiştirmiş olmasına rağmen THY için geçersiz olduğu görülmektedir. Örneğin,

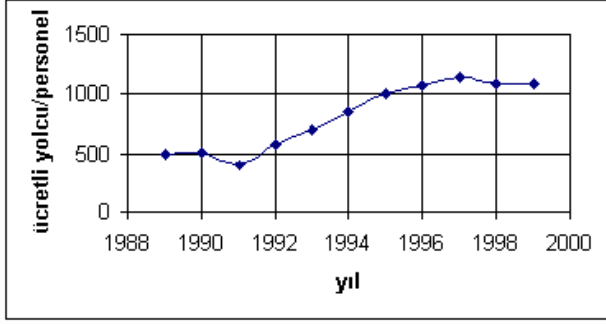
1990 yılından sonra uçak sayısı 34'ten 75'e çıkararak %120 artmış iken istihdam yalnızca %12.6 artmıştır. Böylece uçak başına düşen personel sayısı %96 azalarak 1989'da 242'den 1999'da 127'ye düşmüştür [Şekil.3]. Bir başka deyişle verimlilik 2 kat artmıştır.

Ancak rakamlarda görünen bu verimlilik artışı, her zaman uçuşta güvenlik anlamına gelmemektedir. Fiilen uçuşu gerçekleştiren personel sayısında yaşanan azalma, aynı zamanda, daha az personelin daha az dinlenerek daha çok çalışması anlamına da gelmektedir. Bir uçakta 100 ya da daha çok yolcunun uçtuğu hatırlanacak olursa, güvenliğin "yaşamsal" önemde olduğu havacılık sektöründe, "verimlilik" ile "uçuş güvenliği" arasındaki dengenin ne derece hassas olduğu daha iyi anlaşılacaktır. Bu durumda, THY'nin uluslararası ortalamasının altına düşmüş bulunan uçak başına düşen personel sayısının gerçekte verimliliğin artması şeklinde mi yoksa güvenliğin azaldığı şeklinde mi yorumlanması gerektiği oldukça önemli bir sorudur.



Şekil.3: Yıllara göre uçak başına düşen personel sayısının değişimi.

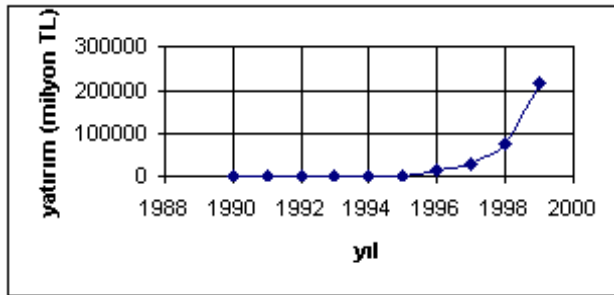
İrdelenmesi gereken kriterlerden bir diğeri de personel başına düşen ücretli yolcu sayısıdır. Bu sayıda, 1989'dan 1999'a %212'lik bir artış görülmektedir [Şekil.4]. Benzer bir artışa, "personel başına düşen arz edilen koltuk km" sayısında da rastlanmaktadır. Kısaca AKK olarak gösterilen bu sayı, son on yılda 3 kat artarak 746'dan 2425'e yükselmiştir. Bu rakamlarla THY, Avrupa Hava Yolları Birliği'ne üye firmaların ortalamalarının üstünde bir verimliliğe ulaşmış bulunmaktadır.



Şekil.4: Personel başına düşen ücretli yolcu sayısının yıllarla değişimi.

1995 yılından bu yana sürekli karlılık gösteren THY, 1994'ten bu yana her yıl, İTO (İstanbul Ticaret Odası) tarafından en çok döviz girdisi sağlayan firmalara verilen Başarılı İhracatçılar Ödülünü de almaktadır. Gerçi, Özelleştirme İdaresi Başkanlığı THY'nin 1999 yılında 70 trilyon TL zarar ettiğini açıklamıştır fakat hiç bahsetmeden geçtiği gerçek aynı yıl 217 trilyon TL yatırım gerçekleştirilmiş olduğudur [Şekil.5]. Böyle yüksek bir yatırım, her yönden başarılı görünen bir kurumun neden istatistiklerde zarar eder görüldüğünü de açıklamaktadır.

Tüm bu göstergelerin ortaya koyduğu somut gerçek, her özelleştirmeden önce dillere pelesenk edilen "verimlilik" ve istihdam" gibi kıstaslar açısından dahi THY'nin uluslararası ölçütleri aşan bir başarıya ulaşmış olduğudur. Böylece, özelleştirme kanununda belirtilen amaçlar, özelleştirmenin üzerine inşa edilmeye çalışıldığı temelleri çürüten nedenlere dönüşmüş olmaktadır.



Şekil.5: THY'nin gerçekleştirdiği yatırımlar.

THY'NİN KAMU ÇIKARLARI AÇISINDAN ÖNEMİ

Önceki bölümde adı geçen göstergeler kurumun başarımını ifade etmeleri açısından önemlidirler elbette. Ancak, asıl dikkate alınması gereken, THY'nin, kamu mülkiyetinde bir Öbayrak taşıyıcıÓ (flag carrier) havayolu olması nedeniyle sahip olduğu stratejik önemdir.

Bir kamu iktisadi teşekkülü olarak THY, kamu çıkarlarını gözetmekte, karlı olup olmamasına bakmaksızın ülkenin pek çok noktasına sefer düzenlemektedir. Türkiye gibi geniş bir coğrafyaya yayılan, bir ucundan diğer ucuna kara yoluyla 24 saatten fazla bir sürede ulaşılabilen bir ülkede, uçma rahatlığının küçük bir elitin ayrıcalığı olmaktan çıkarılarak toplumun tüm katmanlarının ulaşabildiği bir hizmet olması gerekliliği ortadadır. Serbest piyasa ekonomisinin işleyişi içinde hiçbir özel şirketin bu amacı kar amacının önüne koymayacağı da bir o kadar ortada iken THY'nin özelleştirilmeye çalışılması kamu çıkarlarının artık iyiden iyiye yok sayıldığıının bir kanıtı olmaktadır.

DÜNYADAKİ GELİŞMELERİN IŞIĞINDA THY ÖZELLEŞTİRİLMESİ

1980'lerde ortaya çıkan devletin küçültülmesi ve kamu kurumlarının özelleştirilmesi furyasının bir uzantısı olarak 90'ların başında sivil havacılık endüstrisinde bir küresel yeniden yapılanma yaşanmaya başlandı. İlginçtir, "tekellerin kırılması, daha çok rekabet yaratılması" gibi sloganlarla yola çıkmasına rağmen sonunda tam tersi bir sonuca ulaşıldı. Örneğin, ABD'de 10 yılda 170'ten fazla yeni havayolu şirketi kurulması için izin alınmış, bunların 150'den fazlası ya iflas etmiş ya tasfiye edilmiş ya da hiç yerden kalkamamıştır. Sonuçta, 1992 yılında ABD iç pazarının %70'i 4 havayolu tarafından kontrol edilir duruma gelmiştir. Daha vahim olanı, ülke içi uçuşların %70'inin gerçekleştirildiği 18 merkezi havaalanını halen bir tek şirket kontrol etmektedir.

ABD tarafından dayatılarak uygulamaya konulan "Açık Gökler" anlaşması, tüm uçuş hatlarında giriş serbestliği, sınırsız kapasite ve uçuş sıklığı sağlanmasını, bilet fiyatlarında tam özgürlük tanınmasını, şirketlerin yabancı ülke havaalanlarında kendi yer hizmetlerini kendilerinin gerçekleştirmesini, ve Bilgisayar Rezervasyon Sistemi'nin (CRS) uygulanmaya konmasını öngörmekteydi. Özellikle CRS, sisteme dahil olmayan küçük şirketlerin yok olmasına neden olmaktadır. Worldspan, Galileo, Axess, Abacus gibi değişik bilgisayar rezervasyon sistemlerinden biri olan Sabre sistemi, her gün tek başına 1.6 milyon rezervasyon yapmaktadır. Tüm sistemler birlikte düşünülünce, tüm dünyayı kaplayan bu ağın boyutu daha iyi anlaşılacaktır.

Günümüzde, küresel hava yolu ittifakları kurulmaktadır. Bu ittifaklar, bilet ücretlerinin dünya çapında tespit edilmesi, personel paylaşımı, yakıt alımları ve yer hizmetleri gibi konularda ortak davranmaktadırlar. Gelecekte 3 ya da 4 büyük ittifakın dünya pazarında belirleyici rol oynayacağı tahmin edilmektedir.

Sözgelimi, American Airlines, British Airways, Canadian Airlines, Finnair, Iberia gibi havayollarını bünyesinde bir araya getiren Oneworld Alliance, 138 ülkede 632 noktaya uçan, 1524 uçağa sahip devasa bir ittifaktır.

Bu boyutta tekellerin oluşumuyla sonuçlanan, küçük şirketlerin yaşamasına izin vermeyen ve ulusal havayollarına göz diken "küresel yeniden yapılanmanın" bizimki gibi ülkeler için ne gibi sonuçlar doğuracağı dikkatle değerlendirilmelidir. THY'nin özelleştirilmesi çabalarının dünyada yaşanan bu gelişmelerden bağımsız olduğunu düşünmek tek kelimeyle safdilliktir. Tüm dünyayı etkisine alan bu süreçte THY gibi, Fransız havayolu şirketi Air France, İspanyol ulusal havayolu Aereas de Espana, ve Polonya'nın ulusal havayolu LOT da satışı çıkarılmış bulunuyor.

Peru'da yaşanan özelleştirme süreci, özellikle ders verici bir nitelikte olduğundan anılmaya değer. Peru'nun ulusal havayolu Aeroperu'nun çoğunluk hisseleri daha önce bir ABD ve Meksika şirketine satılmıştı. Şu anda şirket, borçları nedeniyle iflas etmek üzere bulunuyor. ABD ve Meksika şirketlerinin borçların sorumluluğunu üzerlerine almamaları nedeniyle, Peru hükümeti hava yolunu kurtarmak üzere başka şirketlerle pazarlığa oturmak zorunda kaldı. Gelişmekte olan veya az gelişmiş ülkelerin küreselleşme sürecinde yaşadıkları özelleştirme deneyimleri, kalkınma hedeflerinin ana unsurları olan ulaşım ve ulusal havayolu taşımacılığında kamu mülkiyetinin sürdürülmesinin gerekliliğini ortaya koymaktadır.

HAVA-İŞ'İN RAPORU

THY'de çalışan 9500 üyesiyle Hava-İş, tam adıyla Türkiye Sivil Havacılık Sendikası, THY'nin özelleştirilmesi ile ilgili olarak yayınladığı raporla konunun hassasiyetini gündeme getirmeye çalışıyor. Yıllardır tarifersiz sefer uygulayan havayollarına, akaryakıt alımında, havaalanı konaklama ve yer hizmetlerinde sağlanan indirimlerden yararlandırılmayarak, ayrıca "olağanüstü hal, VIP ve milletvekili indirimleri" uygulamaya zorlanarak THY'nin trilyonlarca liralık zarara uğratıldığını kaydediyor. Hava-İş'in raporunda, "Ülkemiz için temel konu; özerk bir sivil havacılık otoritesi oluşturmak ve uluslar arası kurallar ve değişimlere uyum sağlayacak gerçekçi bir Sivil Havacılık Kanununu sektörün sosyal tarafları, ilgili sivil toplum örgütleri ve bilim çevrelerinin katılımıyla yeniden hazırlamak

olmalıdır" denilerek Türkiye için bir Sivil Havacılık Politikası oluşturulmasına duyulan gereklilik vurgulanıyor.

SONUÇ

Yazıda anlatılan gerçeklerin yanı sıra özelleştirme sonrası gündeme gelen işten çıkarmaların neden olduğu toplumsal sorunlar ve daha önce yaşadığımız özelleştirmelerden edindiğimiz deneyimlerin tümü değerlendirildiğinde söylenebilecek tek şey vardır: THY'nin özelleştirilmesi kararından derhal vazgeçilmeli, kurumun yapısının siyasi baskılar karşısındaki korunaksızlığının önüne geçilmesi için gerekli önlemler alınmalıdır.

KAYNAKÇA

1. <http://www.thy.com.tr/turkce/thyhakkinda/index.shtml>
2. Başka THY Yok, Hava-İş Eğitim Yayınları 2000-3.
3. Cumhuriyet, 16 Ekim 2000.
4. <http://www.oib.gov.tr/THY1.htm>