

MAVİ GÖKLER KARARIYOR

Selçuk PERİN
18 Haziran, 2001

Dünya hava yolları, son on beş sene sürecinde bir ortak arayışı ve genişleme arzularını geliştirme çabası ile çırpınıp durdu. Bu çırpıntılar ve arayışlar sonunda birçok hava yolları şirketlerinin birleşmesi veya grup kurması ile sonuçlandı.

Yine aynı süreç içerisinde de zamanların devleri kabul edilen bazı hava yolları da dünya listelerinden kaybolup gittiler. Örnek *Pan American*... Geçtiğimiz ay da Havayolları tarihinin en kara günleri olmak için birinci sırada namzet.

SwissAir-Sabena (Belçika) ortaklığı son bulmak üzere. American Airlines zamanın iki numarası TWA 'yı bünyesine aldı. SwissAir-Air Liberté (Fransa) ve SwissAir-AOM (Fransa) arasındaki ortaklık anlaşması bozuldu ve Air Littoral ve Air geçtiğimiz Cuma günü Paris Ticaret Mahkemesine iflaslarını bildirilerken Fransa'da bu sektörde 4.000 e yakın insan işsiz kaldı.

Lufthansa, Avrupa'nın ileri gelen hava yollarından birisi. Son üç hafta içerisinde pilot ve teknik ekiplerin grevlerinden dolayı beş gün yere çakılı kaldı. Bunların istekleri de maaşların tekrar değerlendirilmesi...

Asya'da ise durum daha vahim. Quantas, Yeni Zelanda hava yollarını bünyesine katmak isterken, Avustralya içerisindeki bazı yerel şirketleri de yutmak istiyor... Küçük ve bölgesel havayollarının ise gelecekları idarelerine bağılı.

Sabena-SwissAir ortaklığının sonu yakın. Ancak bu ortaklık sonunda Sabena'nın hayatta kalıp kalmayacağı bir meçhul! Avrupa Birliği kurallarına göre, zarar etmekte olan bir milli kuruluşa devletin mali yardımları sınırlı. Hatta tek bir kereye bile indirgemiş. Örneğin demir ve çelik sektöründe devlet yardımları yasak.

Sabena'nın kurtarılabilmesi için en 1 milyar € (Euro) gerekiyor. SwissAir'in bunu verecek gücü yok, Belçika devleti de milli hava yollarını kurtarmak için geçen ay vermiş olduğu 250 Milyon € (Euro) ya bir ek yaparsa Avrupa Birliği komisyonunun yıldırımlarını üzerine çekebilir ve de bu yardımı beş veya altı sene sonra yine tekrarlamak zorunda kalır mı sorusuna cevap vermek zorunda.

Sabena idare heyeti tarafından alınan ekonomik ve tasarruf kararları içerisinde belki de en önemlisi Airbus'e ismarlanmış olan 19 A319'un iptali ve 600-900 kişinin işten çıkarılması söz konusu.

Havacılık sektöründe yepyeni bir kargaşa döneminin gelişmekte olduğu bir dönemde Türk Hava Yolları da dışarıya açılmak istiyor... Bir ortaklık arayışı içerisinde... Kiminle? Hangi şartlarda?

Son otuz senenin getirmiş olduğu değişiklikler THY'yi dev adımlar ile ileri götürmüş olsa bile düzeltilmesi gereken o kadar çok nokta var ki. Acaba neresinden tutup silkelemeye başlasak diye düşünmek gerekecek.

Servis ağının genişlemesi bir hava yoluna yeni gelirler ve müşteri potansiyelleri getirirken, birçok yeni masraf da getiriyor. Bunların rantabilize olması için de uçakların belli bir oranda dolu olması ve ek masrafların olmaması gerekiyor. Yani müşterilerin bağlantı uçaklarını kaçırmamaları, uçakların Euro Control tarafından verilen slotlarını vaktinde kullanmaları, geç iniş ve kalkışların olmaması gerekiyor.

Bütün bu şartlar gerçekleştirildiğinde, ve THY kârlı bir şirket durumuna getirildiğinde, dışarıdan bir ortak alınacağına, içeriden ortaklar aranması daha akılcı, daha öngörülü olmaz mı?

Pek tabii ki dışarıdan alınacak ortakların getirecekleri bir çok yenilik ve bağlantı olanağı olacaktır. Bunu reddetmek sanırım kendi gözümüze kum atmak kadar saçma bir işlem olur. Ama bu fırtınalı göklerde böylesine bir girişimde bulunmak doğru mu sorusunu sormadan da edemiyorum.

smperin@brutele.be

MAVİ GÖKLER KARARDI!

Selçuk PERİN
11.12.2001

Ne demiştik Haziran ortalarında ve son iki ayda neler oldu!

Hizmeti ve dakikliği ile bilinen Swiss Air kayboldu gitti, giderken de arkasında enkazlar bıraktı. Bu enkazlar arasında kurtulmaya çalışanlardan ilki Sabena olurken, o da aldığı yardımlara rağmen 5 Kasım'da iflasını vermek zorunda kaldı. Vietnam Hava Yolları da anahtarları paspasın altına koyarak kapıları kilitledi gitti. Belçika'nın önde gelen charter şirketlerinden City Bird de kaybolup gitti.

Swiss Air dünya semalarından kaybolurken de 15000 e yakın kişi işinden oldu. Yeni bir kurum içerisinde Cross Air Ana şirketinin kalan parçacıklarını toparlamaya ve kaybettiklerini bir araya getirmeye çalışırken bir de kaza yaptı. 70 e yakın insanın hayatına mal oldu. Zürih hava alanının bir pisti kullanıma bir müddet kapalı kaldı ve kendisini toparlamaya çalışan Cross Air'in başlangıcı sallantılı oldu.

Bu arada 11 Eylül hadisesi de hava endüstrisinin bütün işlerini darmadağın etti. 4 uçak kaçırıldı, dünyanın bütün dikkati New York'a döndü, World Trade Center'in meşhur iki kulesi, NYC'nin simgesi yerle bir olurken 5 bin'e yakın kişi hayatından oldu ve New York Panaromasında meydana gelen değişiklik orayı fiziken veya resimlerden tanıyanların hafızasında bir çarpışma meydana getirdi.

Ama kaybedilen hayatların, parçalanmış ailelerin acısının yanında da bir çok gerçek ortaya çıktı. Hava Yolları endüstrisi dün olduğu kadar da bugün incecik bir ipek iplik ile hayata bağlı. Bizler ne kadar istersek isteyelim. Hava endüstrisini esir almak isteyenler bunu istedikleri zaman yapacaklardır. Yapabileceğimiz tek şey sabrımızı elimize almak ve arama ve taramaları yapanlara en fazla yardım sağlayarak seyahatimizi en emin şekilde gerçekleştirmeye çalışmak. Daha fazlasını yapmak mümkün değil.

Dönelim Avrupa hava yollarının sorunlarına. Amerikan hükümeti ülke hava yollarını girdikleri krizden kurtarmak için girişimlerde bulunurken, Hava Yolları şirketlerine maddi ve manevî yardımlar yaparken, Avrupa Birliği anti-tröst kurallarını en sonuna kadar etkin tutarak devletlerin kendi hava yollarına yardım etmesini yasaklamaya devam ediyor. Bu arada AB dışında bulunan ancak AB Komisyonu ile havacılık antlaşmaları bulunan İsviçre'yi de kendi kurallarına bağlı kalmaya devam etmeye itiyor.

Havacılık endüstrisinin 2001 in son altı ayı içerisindeki iş hacmi kaybı milyarderlerca Euro ile ölçülürken AB Komisyonunun bu tutumu haklı mı?

Yine aynı endüstrinin, iflaslar ve diğer etkenler ile işten çıkardığı 25,000'e yakın kişinin işsizliği de AB Komisyonunun tutumunun bir neticesi değil mi?

Elbette ki bunun bir etkisi var. Ama akla gelen bir diğer soru da; AB Komisyonu'nun Havacılık endüstrisinin tek başına ayakta durmasını istemesinin, devletlerin liberal politikalara uymasına ve kendi ellerinde tuttıkları, adı Anonim Şirket olan bu endüstrilerini,

özel sektöre devretmesini istemesi hata mı? Pek tabii ki değil, ama serbest piyasa ekonomisi içerisinde, özel sektörün elinde olacak bir hava yolları endüstrisi tamamen bağımsız olacak ve hem gelişmekte oldukları devletler içerisinde vergi mükelleflerine herhangi bir şekilde yük olmayacaklar hem de Ticaret Mahkemeleri önünde bambaşka bir muamele görecekler. Yani dikkat ve hüner isteyen, kâr etme prensibi üzerine kurulmuş işletmeler halinde çalışmak zorunda kalacaklar.

AB Komisyonun bu isteğinde en önemli köşe taşı bu şirketlerin vergi mükelleflerine bir yük olmaması. Bu güne kadar bu şirketler zarar ettikçe devletler ellerini ceplerine daldırıyor, zararları siliyor ve düzeltme programları gerçekleştirerek göz boyuyorlar ve işlerine devam ediyorlardı.

Ocak 2002 den itibaren ise bu yöntemin geçerliliği ortadan kalkacak. Kalkacak ama sokakta işsiz kalan Hava Yolları işçileri de bu yeni panaroma içerisinde bir yer arayışı içinde olacaklar. Bunların çoğunun okul yaşında çocukları, ödenmesi gereken kiralari ev borçları var. Ekonomik olarak bir güç halinde güncel hayata katkıları var iken, bir anda buldukları ülkelerin işsizlik sigortasına bir yük haline geldiler. Dün bu sigorta sisteminin çalışmasına katkıları olurken, bugün el açar duruma geldiler.

Uçak şirketlerinin sigorta primleri bir anda yüzde 100 arttı. Emniyet kontrolleri için vermekte oldukları meblağlar da ikiye katlandı. Meydanlarda emniyet kontrollerinden doğan izdiham artarken bir saatlik yolculuk için nerede ise iki saat kontrol ve emniyet taraması var. Yani endüstrinin senelerden beri kullanmış olduğu sloganlar hiç'e indirgenmiş oldu. 500 km lik bir yere araba veya tren ile gitmek te neredeyse aynı zamanı alacak. Nerede ise daha ucuz olacak...

Yepyeni bir sistem kurulması, uçak yolcularının güveninin tekrar kazanılması gerekiyor. Pek tabii ki artan sigorta ve emniyet kontrolleri malîyetleri de yolculara fatura edilecek. Yani uçak yolculuğu yeniden bir lüks haline dönüşecek. Bu şartlar altında da endüstrinin genişlemesi yavaşlayacak.

Şimdi konuyu dağıtmadan sorulacak sorulardan bir tanesi de Küreselleşmenin neler getireceği konusu. Ama bu küreselleşme içerisinde gelişmekte olan polarizasyon bu şartlar altında daha çabuk gelişmeyecek mi? Fakirler daha fakir, zenginler daha zengin olmayacak mi? Esas soru bu değil mi?

Kimler uçağa bugünün fiyatları ile binebilecekler? Yazın geçen yaz olduğu gibi ibadullah Çarterler olacak ve bunlar bizleri ibadullah ucuz fiyatlara tatillerimize taşıyabilecekler mi? Elbette ki bir dengeleme olacak. Elbette ki Avrupa'nın nüfusunun yüzde 8 ini aşan işsizlerine katılan bu yeniler ile birlikte yolcu sayısında bir azalma olacak.

Peki, şimdi THY ne yapacak? Geçen yazımda da belirttiğim gibi genişleme durdu. Problemlili bir dönem önümüzde. Yurt dışında yaşayan, Türk çarter şirketleri ve THY ile yurttan tatillerini geçirmekte olan vatandaşlar yine Avrupa karayollarını mı dolduracaklar? İtalya'dan deniz yolu ile vatan'a ulaşmaya mı çalışacaklar? Her hal ü kâr'da bir şeyler olacak. Ne olacağını şimdiden kestirmek pek kolay değil ama göklerin karardığı bir gerçek.

Bu iflaslar döneminde THY'nin bir büyük şansı var. İflaslar sonrası kurulan yeni şirketlerden hiç birisi el an Türkiye'ye uçmuyor. Avrupa'nın büyük ülkelerinin hava yolları dışında

Türkiye'ye uçan yok. Avrupa merkezi Brüksel'i Türkiye'ye bağlayan tek uçak şirketi THY, aynı şekilde de İsviçre'ye bağlantıyı da THY gerçekleştiriyor. Yani potansyel oldukça büyük. Hem yolcu hem de kargo bakımından. THY'nin atılımlarının zamanı da şimdi. Yarın değil. Bugün.

smperin@brutele.be