

Havayolu Sektöründe Devlet Destekleri: Türkiye'deki Teşvikli Uçuş Hatlarının İncelenmesi ^{1 2}

Mustafa UZGÖR ³ - Ferhan ŞENGÜR ⁴

Başvuru Tarihi: 26.06.2021

Kabul Tarihi: 17.09.2021

Makale Türü: Olgu Sunumu

Öz

Dünya genelinde havayolu pazarlarında artan serbestleşme, hava taşımacılığında gelişmeyi beraberinde getirirken; uzak, küçük ve kırsal bölgelerde havayolu hizmeti sunmak havayolu işletmeleri tarafından kârlı görülmemeye başlanmıştır. Hükümetler, bu bölgelerin havayolu hizmetinden faydalanabilmeleri için havayolu işletmelerini teşvik etmek adına çeşitli mekanizmalar geliştirmişlerdir. Bu bağlamda teşvikli hatlar, havayollarına verilen devlet destekleri arasında öne çıkan bir uygulamadır. Bu çalışmanın temel amacı, akademik yazında daha önce ele alınmayan Türkiye'deki teşvikli hat programının özelliklerinin, işleyişinin ve son durumunun ortaya konulması, yurtdışındaki benzer uygulamalarla karşılaştırılması ve öneriler getirilmesidir. Çalışmada öncelikle teşvikli hat uygulamasına yönelik teorik bir çerçeve sunularak yurtdışındaki öncü uygulamalar anlatılmıştır. Sonrasında alan yazından ve ikincil veri kaynaklarından elde edilen bulgular incelenerek ve derlenerek Türkiye bağlamında betimsel vaka/durum çalışması gerçekleştirilmiştir. Bulgular, Türkiye'de teşvikli hatların amacına uygun şekilde uzak noktaları merkezlere bağlamak odaklı olduğunu göstermiştir. Bununla birlikte, programda finansal teşvik aracının olmamasının, teşvikli hat sayısının az olmasına neden olduğu değerlendirilmektedir. Teşvikli hatlar uygulamasında yapılacak düzenlemelerle uygulama havayolu işletmeleri için daha cazip hale gelecek, bölgesel havacılığa yapılacak yatırımlarla teşvik uygulaması daha etkin işleyecektir.

Anahtar Kelimeler: Türk Havayolu Sektörü, Havayolu Destekleri, Teşvikli Hat Programı, Devlet Destekleri, Teşvikli Hatlar

Atıf: Uzgör, M. ve Şengür, F. (2021). Havayolu sektöründe devlet destekleri: Türkiye'deki teşvikli uçuş hatlarının incelenmesi. *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 21(3), 851-870.

¹ Bu çalışma etik kurul izin belgesi gerektirmemektedir.

² Bu çalışma, 2018 yılında Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sivil Havacılık Yönetimi Anabilim Dalı'nda tamamlanan "Havayolu sektöründe teşvikler: Türkiye'deki teşvikli hatlar uygulamasına yönelik nitel bir araştırma" başlıklı yüksek lisans tezinden üretilmiştir.

³ Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sivil Havacılık Yönetimi ABD, mustafauzgor@anadolu.edu.tr, ORCID: 0000-0002-8804-0343

⁴ Eskişehir Teknik Üniversitesi Havacılık ve Uzay Bilimleri Fakültesi Havacılık Yönetimi Bölümü, fkuyucak@eskisehir.edu.tr, ORCID: 0000-0001-7737-851X

State Aids in the Airline Industry: Examining Subsidized Routes in Turkey

Mustafa UZGÖR⁵ - Ferhan ŞENGÜR⁶

Submitted by: 26.06.2021

Accepted by: 17.09.2021

Article Type: Case Report

Abstract

Increasing liberalization in the airline markets throughout the world brings along development in air transportation. On the other hand, airline companies in remote, small and rural areas are not considered profitable by airline companies in the free market. Therefore, governments have developed various mechanisms to encourage airline operations so that these regions can benefit from the air service. In this context, subsidized routes mechanism is a prominent practice among the state subsidies given to airlines. The main purpose of this study is to reveal the features, process and the currently available state of the subsidized route scheme in Turkey, which has not been discussed before in the academic literature, and to make suggestions by comparing it with abroad practices. The study first presents a theoretical framework for the subsidized route scheme, and the prominent schemes abroad are explained in the following part. Afterwards, a descriptive case study was carried out in the context of Turkey by reviewing and compiling the findings obtained from the literature and secondary data sources. Findings showed that subsidized routes in Turkey are focused on connecting remote locations to hub airports following their purpose. However, the absence of a financial subsidy tool in the program is thought to have caused a low number of subsidized routes. With the regulations in the subsidized routes mechanism, the scheme will become more attractive for airlines. It will work more effectively with the investments to be made in regional aviation.

Keywords: Turkish Airline Industry, Airline Subsidies, Subsidized Routes Mechanism, State Subsidies, Subsidized Routes

⁵ Anadolu University, Institute of Social Sciences, Department of Civil Aviation Management, mustafauzgor@anadolu.edu.tr, ORCID: 0000-0002-8804-0343

⁶ Eskişehir Technical University, Faculty of Aeronautics and Astronautics, Department of Aviation Management, fkuyucak@eskisehir.edu.tr, ORCID: 0000-0001-7737-851X

Giriş

Hava taşımacılığı, bir yandan yoğun ekonomik ve operasyonel düzenlemelere tabi, diğer yandan hızlı ve dönüştürücü değişimlerin sıkça yaşandığı ve yeni teknolojilerin egemen olduğu bir sektördür (Doganis, 2006). Doğası gereği uzak bölgelerdeki taşımacılık sistemlerinde kilit bir faktördür. Mesafeleri ortadan kaldırarak insan kaynağının ve doğal kaynakların daha etkin şekilde kullanılmasına olanak sağlarken, aynı zamanda değer ve gelir oluşturan bir etkiye sahiptir (Bråthen ve Halpern, 2012, s. 3). Hava taşımacılığı hizmeti bir bölgenin ekonomik gelişimini sağlamasının yanı sıra sosyal kaynaşmayı ve turizmi de desteklemektedir (Williams, 2010, s. 155). Havacılık sektörü dünya genelinde doğrudan 10,2 milyon kişiye, dolaylı olarak ve turizmin katalitik etkisiyle birlikte ise 65,5 milyon kişiye istihdam sağlamakta, tek başına 704,4 milyar ABD Doları gayrisafi hasıla oluşturmaktadır (ATAG, 2018). Bu katalitik etki hem ekonomik açıdan hem de bölgeler arası dengenin sağlanması açısından çok önemlidir.

Getirdiği faydalar ve taşıdığı önem nedeniyle hava taşımacılığı sektörü, birçok yasal düzenlemelere konu olmuş ve hükümetler tarafından sektöre özel ilgi gösterilmiştir. Söz konusu ilgi, devletlerin sektörü bir yandan kontrol etmesine diğer yandan da çeşitli şekillerde teşvik etmesine yol açmıştır. Bu çalışmada üzerinde durulan teşvikli hatlar uygulaması da bu teşvik türlerinden biridir. Ancak teşvikli hatlar uygulaması; iniş ücretlerinden muafiyet, doğrudan sermaye aktarımı gibi piyasada haksız rekabete yol açma potansiyeli bulunan diğer teşvik türlerinden ayrı tutulmalıdır. Çünkü teşvikli hatlar mekanizması; 1978'de Amerika Birleşik Devletleri'nde (ABD) yürürlüğe konan ve sonrasında tüm dünya hava taşımacılığı sektörünü olumlu şekilde etkileyen serbestleşmenin, bazı bölgelerdeki havayolu hizmetine olumsuz etkisini gidermek için tasarlanmıştır (Reynolds-Feighan, 1995b, s. 469). Serbestleşme sonrası merkez bölgelerden uzakta kalan, farklı taşımacılık türlerinin de uygun olmadığı küçük ve nispeten kırsal kesimlerin, havayolları tarafından kârlı görülmemesi ve bu bölgelerin hava taşımacılığı hizmetinden mahrum kalması endişesi doğmuştur (Grubestic vd., 2012, s. 124). Bu mahrumiyetin etkilerini azaltmak üzere ilk olarak ABD'de ortaya çıkan hat teşvikleri, Avrupa'da da 2008 yılında yapılan son düzenleme temel alınarak uygulanmaktadır (Merkert ve Williams, 2013, s. 11). Taşıyıcıların devlet teşvikiyle asgari seviyede havayolu hizmetini yerine getirdikleri bu uygulama; ABD'de EAS (Essential Air Services/Temel Havayolu Hizmeti), Avrupa'da ise PSO (Public Service Obligations/Kamu Hizmeti Yükümlülükleri) olarak adlandırılmaktadır.

Adı geçen teşvik mekanizmalarına dair uluslararası literatürde yapılan bir dizi çalışma olmasına karşın (Calzada ve Fageda, 2012; Grubestic ve Wei, 2012; Merkert ve O'Fee, 2013; Özcan, 2014; Reynolds-Feighan, 1995b; Williams ve Pagliari, 2004), Türkiye'deki teşvikli hat uygulamasının durumunu ortaya koyan bir akademik çalışma tespit edilmemiştir. Bu çalışmanın temel amacı, Türkiye'deki teşvikli hat uygulamasının son durumunu ortaya koymak, yurtdışındaki benzer uygulamalarla karşılaştırmalar yapmak ve Türkiye bağlamında öneriler getirmektir. Bu bağlamda araştırmada öncelikle teşvikli hat mekanizması teorik bir bakışla ele alınmıştır. Sonrasında havayolu sektörüne devletin bakış açısı, sektörde devletin etkisi, faaliyetleri ve devlet destekleri incelenmiş, bir destek mekanizması olarak teşvikli hat uygulamasının başlangıcı ve çeşitli ülkelerde nasıl uygulandığı açıklanmıştır. Araştırma yöntemi açıklandıktan sonra Türkiye havayolu pazarında uygulanan teşvikli hat mekanizması ikincil veriler yardımıyla ortaya konmuştur. Son kısımda ise, Türkiye'deki teşvikli hat uygulamasına dair bulgular yorumlanarak gelecekteki teşvik uygulamalarına ve akademik çalışmalara öneriler getirilmiştir.

Havayolu Sektöründe Teşvikli Uçuş Hatları Uygulamasının Teorik Çerçevesi

Piyasalara devlet müdahalesinin gerekliliği inancını, Keynesyen yaklaşımın izleriyle gelişen piyasa aksaklığı teorisine dayandırmak mümkündür (Pesch, 2008). Devlet destekleri ya da diğer bir adıyla sübvansiyonlar, devletlerin piyasaya müdahale araçlarından biridir. Havacılık sektörü, ilk yıllarından beri devlet etkisinin yoğun hissedildiği bir sektör olmuş, devlet regülasyonlar ve destekler gibi müdahalelerle sektörü yönlendirmiştir (Dempsey ve Goetz, 1992). Bu noktada sektörde verilen destek türlerinden biri olan teşvikli hatlar uygulamasının, serbestleşmenin sonucunda oluşan bölgelerarası havayolu hizmeti seviyesindeki farklılıktan doğan aksaklığı gidermek adına ortaya koyulmuş bir havacılık politikası olduğunu söylemek mümkündür.

İktisat teorisi, genel olarak, sübvansiyonların daha düşük fiyatlar ve dolayısıyla daha yüksek bir çıktı ile sonuçlanacağını göstermektedir. Sübvansiyonlar mevcutken havacılık sistemleri, GSYİH ve istihdamın havacılığa bağımlılığı ölçüsünde genişleyecektir (Lohmann vd., 2009). Ancak yine aynı teoriye göre refah maksimizasyonu için sübvansiyonların yalnızca kıt kamu finansmanı karşılığında maksimum getiriye sağlayacak verimliliği yüksek havayolu taşıyıcılarına verilmesi gerekmektedir. Teşvikli hatlardaki devlet otoritesi ve havayolu taşıyıcısı arasındaki sözleşmeye bağlı ilişkiyi açıklamada ise, iktisat teorilerinden vekalet kuramı ve işlem maliyeti kuramı yardımcı olabilir. Birçok ülke uygulamasında teşvikli hatlar otorite (asil) ve işletmeci (vekil) arasındaki sözleşmeye bağlı bir ilişki ile yürütülmektedir (Merkert ve O'Fee, 2016).

Williamson (1985, 2002)'in işlem maliyeti ekonomisi, seçilen veya dayatılan koruyucu yönetim yapısı çeşitli işlemlerle uyumlu değilse işlem maliyetinin yüksek olacağını öne sürer. Onun tezine göre, tatmin edici olmayan bir ticaret atmosferi (güven ve ortaklık eksikliği), yüksek varlık özgüllüğü, karmaşık ortamlar ve belirsizlik sorunları, örgütleri üretim aşamalarını içselleştirmeye itmektir. Ancak teşvikli hatlar bağlamında devletler uzak bölgelere hizmet götürülmesinde ideal olarak serbest bir pazar ve rekabet aradığı için bu süreci içselleştirmemiş, başka bir ifadeyle kendisi hizmet götürmemiştir yorumu yapılabilir. Öte yandan bu hatların serbest pazarda alıcı bulamayacağı; teşvikli uçuş şartlarının genel anlamda belirsiz şartlara sahip olmasıyla ve bazı bölgelere uçmanın yüksek varlık özgüllüğü (örneğin hiç uçulmayan bölgelerde çıkabilecek ekstra maliyetler) getirmesi nedenleriyle açıklanabilir. Bu durumda en mantıklı çözüm, otorite ve taşıyıcı arasındaki sözleşmeye dayalı iş birliği olarak görünmektedir. Merkert ve O'Fee (2016), işlem maliyeti kuramının da desteklediği üzere söz konusu iş birliğinin sözleşme süresince zamanla arttığını, otorite ve havayolu taşıyıcı ilişkisinin giderek daha olumlu hale geldiğini belirtmiştir.

Vekalet teorisi açısından ise, teşvikli hat sözleşmelerinde asil (bir ulaştırma otoritesi) ile vekil (havayolu taşıyıcısı) arasındaki bilgi asimetrisinden (Eisenhardt, 1989) dolayı oluşabilecek sözleşmedeki eksikliklerin pazar aksaklıklarına neden olabileceği savunulabilir. Pazar aksaklıkları bilet fiyatlarında artış, düşük hizmet kalitesi ya da bir önceki yaklaşımla ilişki kurulursa yüksek işlem maliyeti ile sonuçlanabilecektir. Sonuç olarak Merkert ve Hensher (2013)'in de belirttiği üzere sözleşmelerin tam ve mümkün olabildiğince eksiksiz olmasının, teşvikli hat şartlarının belirgin ve şeffaf olmasının, asil ve vekil arasındaki güveni arttıracığı, bunun ise pozitif hizmet çıktısı olarak yansıtacağı çıkarımı yapılabilir.

Havayolu Sektörünün Devlet ile İlişkisi ve Devlet Destekleri

Havayolu sektörü, doğduğu ilk yıllarından beri devletlerle hem düzenleyicilik hem de mülkiyet açısından ilişki içerisinde olmuştur. Özellikle mülkiyet ilişkisinin derecesi, savaşlar sonrasında yönetimlerde ulusçuluk görüşünün ağır basmasıyla daha da artmıştır (Staniland, 2003, s. 68-72). Bu ilişki özel taşıyıcılara izin vermeme, yönetici ya da yönetim kurulu üyesi atama yoluyla yönetime müdahil olma, tekellik vb. şekillerde kendini göstermiştir.

Devletlerin havayolu sektörüne girmelerinde; havayollarında çok sayıda insanın istihdam edilmesi ve sektörün ekonomide lokomotif rol oynaması, sektöre girişin yüksek sermaye gerektirmesi, uçakların kriz anında kritik öneme sahip olması, sektörün ülke imajını yansıtmaması vb. faktörlerin rol oynadığı söylenebilir (Balfour, 1995; Şengür, 2017). Dolayısıyla sektörün ilk yıllarında devlet sahipliğinde ya da devletin yönetimde söz sahibi olduğu birçok havayolu işletmesi kurularak bayrak taşıyıcı ya da ulusal taşıyıcı olarak isimlendirilmişlerdir (Rhoades, 2014; Staniland, 2003). Havayolu taşıyıcıları üzerindeki devlet sahipliği ya da müdahalesi, büyük ülkelerin sömürge kolonilerden çekilme ve kâr getirecek transatlantik hatlara yönelme eğilimiyle hafiflemeye başlamıştır. Bu olay, ilerleyen yıllarda yaygınlaşacak liberalleşme ve özelleştirmenin gerçekleşmesine zemin oluşturması bakımından önemlidir.

II. Dünya Savaşı sonrası bilet fiyatları yüksek seviyesini korusa da 1950 sonrası dönemde gelişen havacılık teknolojisinin ürünü olan daha verimli hava araçları ve artan kişisel gelir sayesinde havayolu taşıyıcıları daha düşük fiyattan bilet satmayı başarmıştır. Avrupa içi turizmin de gelişmesiyle tarifersiz sefer yapan bağımsız havayolları sermayesini artırmıştır. Yine de bayrak taşıyıcılar transatlantik ülkelere yapılan uçuşlarda ikili havayolu hizmeti anlaşmalarıyla ve koloni ülkelere yaptıkları uçuşlarla tekel pozisyonlarını sürdürmüşler ve söz konusu gelişmelerden etkilenmemişlerdir (Staniland, 2003).

Ancak süregelen yıllarda bir yandan sıkı düzenlemeler neticesinde rekabetçi olmayan sektörde artan bilet fiyatları ve yetersiz hizmet seviyesi, diğer yandan bayrak taşıyıcıların etkinlik ve verimlilikten uzak olması ve verimlilik odaklı başarılı yönetsel örnekler, başta ABD ve Avrupa genelinde olmak üzere serbestleşme ve liberalleşme adımlarını beraberinde getirmiştir (Kincaid ve Tretheway, 2013; Sinha, 2019). Bu adımlar devletlerin tarihsel olarak havayolu sektörüne yönelik aldıkları pozisyon nedeniyle belirli bir süre engellense de 1978’de ilk defa ABD iç hat yolcu pazarında serbestleşme yürürlüğe girmiştir (İnan, 2020). Böylece devletin sektör üzerindeki düzenleyici rolü azaltılmış ve yapılan her türlü müdahalenin ekonomik rekabeti aksatan bir hamle olacağı görüşü giderek hâkim olmaya başlamıştır.

Günümüzde ise havayolu taşıyıcıları neredeyse tüm dünyaya hizmet götürmekte ve küresel ekonominin oluşturulmasında bütünleştirici bir rol oynamaktadır. 2018 sonu itibarıyla dünya genelinde havayolları tarifeli seferlerle 4,37 milyar yolcu; 62,4 milyon ton yük taşımıştır (IATA, 2019a). Her gün 100,000’den fazla tarifeli ticari uçuş ile neredeyse 12 milyon yolcu ve 18 milyar ABD Doları değerinde ürün taşınmaktadır (IATA, 2019b). Söz konusu katkılar düşünüldüğünde, hava taşımacılığının ülke ekonomilerinin gelişmesinde etkili ve itici bir güç olduğu görülmektedir. Havayolu sektöründeki liberalleşme adımlarından sonra bayrak taşıyıcılar özelleştirilmeye başlasa da, oluşan serbest pazarda finansal sıkıntılar çektikleri dönemde devletler tarafından belli ölçüde teşvik edilmişlerdir (Doganis, 2010; European Commission, 2008; Odoni, 2015). Geçmişte borçlarını ödeyemeyen Alitalia, Olympic ve Royal Jordanian bu gibi taşıyıcılara örnek gösterilebilir.

Havayolu endüstrisine yönelik yapılagelen sübvansiyonlar havacılığın ilk yıllarına dayanırken, söz konusu yardımların birçok çeşidi bulunmaktadır. Bu sübvansiyonlar havayollarının birincil faaliyet alanlarına yönelik yapılabildiği gibi, altyapı hizmetleri (yakıt, yer hizmetleri vb.), gümrüksüz mağazalar, uçuş okulları ve havaalanı vergileri gibi havaalanı tesislerindeki faaliyetlerine yönelik de yapılabilmektedir (Gössling vd., 2017). Doğrudan yardımlar, devlet desteklerinin en bariz örneklerindedir. Hibeler, krediler ve sermaye takviyeleri doğrudan sübvansiyonlara örnek teşkil etmektedir (Gössling vd., 2017; Thorsteinsson, 2000, s. 21). Bunun yanı sıra vergi muafiyetleri ya da uzak bölgelere havayolu hizmeti sağlanması için tasarlanan teşvikli hat uygulamaları gibi teşvikler de söz konusudur. Bu teşvikler bazı araştırmacılar tarafından etkin bir araç olarak görülse de etkin olmadığını ortaya koyan araştırmacılar da vardır. Bu çalışmalara aşağıda teşvik programları hakkında verilen bilgilerin ardından değinilecektir.

Serbestleşmenin ilkeleri, havayolu sektörüne yapılan devlet desteklerinin serbest pazarda adil rekabete zarar veren bir uygulama olduğu sonucunu çıkarsa da serbestleşmenin devlet müdahalesini haklı çıkaran bir sonucu daha olmuştur. Oluşan serbest pazarda havayolu işletmelerinin ticari kaygılar gütmesiyle birlikte bazı bölgeler havayolu ulaşımının faydalarından yararlanamamıştır (Calzada ve Fageda, 2014). Bu bölgeler; genellikle diğer taşımacılık şekillerinin zayıf ya da imkânsız olduğu, uzakta kalmış ve yeterli talebin olmadığı yerlerdir (Williams, 2005, s. 155). Bu durumun önüne geçmek için otoriteler, belli şartlar dâhilinde söz konusu yerlere uçacak olan havayolu taşıyıcılarını sübvansedecekleri bir teşvik programı hayata geçirmişlerdir. İlk olarak ABD’de EAS adıyla başlayan bu uygulama, sonrasında Avrupa’nın belli bölgelerinde PSO adıyla farklı bir çerçevede benimsenmiştir. Avustralya, Kanada, Rusya, Hindistan gibi çeşitli ülkelerin de benzer uygulamaları bulunmaktadır.

Destek Mekanizması Olarak Başlıca Teşvikli Hat Uygulaması Konseptleri ve Bu Alandaki Literatür

Fageda vd. (2018)’nın da ifade ettiği üzere hava taşımacılığında teşvik politikaları hat bazlı, yolcu bazlı, havayolu bazlı ya da havaalanı bazlı teşvik politikaları şeklinde sınıflandırılabilir. Türkiye’deki teşvikli hat programını, özel havayolu katılımı ve kısa vadeli uçuş anlaşmaları gibi hat bazlı teşvik politikası özellikleri gösterdiği için bir hat bazlı teşvik olarak değerlendirmek mümkündür. Bu kapsamda literatürde hat bazlı teşvik politikalarıyla ilgili çalışmalara yer verilmiştir. Bu başlıkta teşvikli hat uygulamasını ilk defa başlatan ABD’de ve Avrupa Birliği genelinde teşvikli hat mekanizmasının işleyişi, şartları ve mevcut durumu açıklanacaktır.

ABD temel havayolu hizmeti (EAS) uygulaması

ABD’de 1978’de havayolu yolcu iç hat pazarının serbestleştirilmesi sonrası taşıyıcıların hizmeti vermeyi ekonomik açıdan mantıklı görmediği küçük toplulukların durumu gündeme gelmiştir (Reynolds-Feighan, 1995b, s. 469). Havayolu taşıyıcılarının belli hatlarda hizmet vermeleri için sübvansede edildiği EAS programı, küçük toplulukları destekleyen en önemli araç olmuştur (Bråthen ve Halpern, 2012).

EAS programının genel işleyişi aşağıda özetlenmiştir (Bråthen ve Halpern, 2012, s. 4,11). Taşıyıcıların EAS ile ortaya konan asgari şartlara sundukları önerilerin müzakere edildiği rekabetçi bir ihale sonucu, söz konusu hatta uçacak havayolu belirlenir. Asgari şartlar; günlük uçuş sayısı, haftalık uçuş sıklığı, uçulacak merkezin (hub) büyüklüğü, hava aracının donanımı ve fiyat tarifesini içerir. EAS programının finansmanı, ABD Federal Havacılık Otoritesi (FAA) tarafından sağlanır.

Bir yerleşim yerinin EAS kapsamında değerlendirilmesi için yerleşim yeri (Bråthen ve Halpern, 2012, s. 4; Grubestic ve Matisziw, 2011, s. 94; Grubestic ve diğerleri, 2012, s. 125);

- 1978’deki Havayolu Serbestleşmesinden ya da 1987’deki Havaalanı ve Havayolu Emniyet ve Kapasite Genişlemesi Yasası’ndan (AASCEA) beri hizmet alıyor olmalıdır.
- FAA tarafından tanımlanan büyük ya da orta seviyede bir merkezden en az 70 karayolu mili (yaklaşık 100 km) uzakta konumlanmalıdır. Ancak yerel hükümetler ya da başka kurumların sübvansiyon miktarının %50’sini ödemesi halinde diğer bölgeler de EAS programına katılabilir.
- Büyük-orta bir merkezden 210 mil (yaklaşık 300 km) ya da daha uzakta değilse, sübvansiyon miktarı yolcu başı 200 \$’ı aştığı takdirde EAS kapsamına giremez.

Bazı çalışmalar EAS programının uzak bölgelere erişimde önemli olduğunu ve ekonomik gelişime katkısı olduğunu savunurken (Özcan, 2014); EAS programı, yeterince etkin kullanılmadığı ve federal bütçede gereksiz harcamaya neden olduğu gerekçeleriyle eleştirilmektedir (Grubestic vd., 2012; Grubestic ve Wei, 2012; Matisziw vd., 2012). Bununla birlikte programın daha etkin hale gelmesi için çeşitli öneriler de getirilmiştir (Grubestic vd., 2012; Matisziw vd., 2012). Grubestic ve Wei (2012) EAS programındaki etkinlik sorununun çözümünü engelleyen politik bariyerler bulunduğunu ifade etmişlerdir.

Avrupa Birliği kamu hizmeti yükümlülükleri (PSO) uygulaması

1980'lerin ortası itibariyle Avrupa'da hava taşımacılığının rolü değişime uğramıştır. Değişimi başlatan serbestleşme adımları üç adımda gerçekleşmiştir. İlk olarak 1987'de Birinci Paket ile atılmış, tarifelerin liberalleştirilmesi amacıyla kapasite paylaşım anlaşmaları rekabet dışı sayılarak yasaklanmıştır. 1990'da kabul edilen İkinci Paket pazara erişim hakları, kapasite ve fiyatlandırmadaki kısıtlamaları hafifletmiştir (Reynolds-Feighan, 1995a, s. 60). Üçüncü Paket ise, sahiplik sınırlamalarını kaldırmış, öncesinde iki taraflı olan serbestliği çok taraflı hale getirerek kabotaj hakkının bile kullanılabilirdiği serbest piyasa koşullarını oluşturmuştur (Button, 2001, s. 261). Ancak serbest piyasa koşullarından yeterli trafiği olmayan küçük ve uzak yerleşim yerlerinin olumsuz etkileneceği düşüncesinden hareketle bu bölgelerin hava taşımacılığı hizmetinden mahrum kalmasını önlemek için 1993 yılında yasal hükümlerle Kamu Hizmeti Yükümlülükleri (Public Service Obligations - PSO) getirilmiştir (Reynolds-Feighan, 1995a, s. 62; Williams, 2010, s. 155).

24 Eylül 2008 tarihli, 1008/2008 numaralı yasal düzenleme ile PSO programı güncellenmiştir. Williams'ın belirttiğine göre devletlerin gerekli hava taşımacılığı hizmetini sürdürebilmesi için 1008/2008 numaralı düzenlemenin 16, 17 ve 18. başlıkları, belirli hatlarda faaliyet gösteren taşıyıcılara uygulanabilecek PSO sistemini düzenlemektedir (Williams, 2010, s. 99). PSO, taşıyıcıların uygun hava taşımacılığı hizmeti sunmasını garanti edecek şekilde yapılandırılmıştır. Üye devletler bir topluluk içindeki herhangi bir havalimanı ile çevresel ya da gelişen bir bölgeye hizmet veren ya da ekonomik ve sosyal açıdan önemli bölgelerde bulunan havalimanları arasında PSO uygulayabilir (Santana, 2009, s. 344). PSO mekanizmasını benimseyen AB ya da EEA (European Economic Area/Avrupa Ekonomi Bölgesi) üyesi devlet otoriteleri, havayolu taşıyıcılarına hizmetleri karşılığı finansal bir bedel ödeyerek mekanizmayı işletir. Tüm Avrupa'da geçerli belirli bir ölçüt ya da kural bulunmamasıyla birlikte her devlet farklı bir yaklaşım benimsemiştir. Ancak bazı araştırmacılar, tüm Avrupa genelinde uygulanacak ortak bir teşvikli hat sistemi olması gerektiğini önermişlerdir (Santana, 2009; Williams ve Pagliari, 2004).

PSO süreci, ilgili havacılık otoritesinin ihale açmasıyla başlamaktadır. İlk olarak ihaleyi açan otorite, kapasite ve fiyat koşullarını sağlayan havayollarını bir sübvansiyon olmaksızın davet eder. Kimsenin katılmaması halinde hizmeti kazananın sübvansiyon alacağı ve taşıyıcıların teklif vereceği ikinci bir ihale yayınlanır (Williams ve Pagliari, 2004, s. 56). Sonrasında en düşük teklifi veren ve gerekli asgari şartları sağlayan taşıyıcı, kontratı yapar ve uçacağı hatta ayrıcalıklı haklar kazanır. Kontratlar en fazla 4 ya da 5 yıl için geçerlidir (Francesco ve Pagliari, 2012, s. 333). Tüm EEA ülkeleri herhangi bir PSO ihalesine katılabilmektedir.

Avrupa'da en fazla PSO uçuş hattına sahip ülke, 60 PSO uçuş hattıyla Norveç'tir. Coğrafi konumu ve Avrupa ortalamasına kıyasla birbirinden çok uzak mesafelerde bulunan yerleşim yerleri düşünüldüğünde bu doğal karşılanabilir. Onu 40 civarı hattıyla Fransa takip eder. Norveç'te ortalama uçuş hattı mesafesi 600 km iken Fransa'da bu mesafe 200 km dolaylarındadır. Onları 10-12 arasında değişen PSO hattı sayısı ile İspanya, Portekiz ve İskoçya izler (Bråthen ve Eriksen, 2018, s. 248).

Williams ve Pagliari'nin (2004) yaptığı ve Avrupa genelinde PSO kullanımının incelendiği önde gelen çalışmalardan birine göre; Fransa, Birleşik Krallık, İrlanda Cumhuriyeti ve Norveç, teşvikli hatları büyük ölçüde iç hat taşımacılığında kullanmaktadır. Çalışmada bu hatların çoğunluğu, diğer taşımacılık türlerinin sürdürülebilir olmadığı bölgeleri merkezlere bağlayan “cankurtaran” hatlar şeklinde betimlenmiştir. Ancak benzer göreve sahip bu hatlarda yolcu başına verilen sübvansiyon miktarı, kullanılan uçak boyutu ve kapasitesi açısından ülke bazında ciddi farklılıklar olduğu, bu farklılığı gidermek adına teşvik programının Avrupa Komisyonu seviyesinde el alınması gerektiği ifade edilmiştir. (Reynolds-Feighan, 1995b; Williams, 2005).

Yöntem

Araştırmada, Türkiye'deki teşvikli hatlar uygulamasının son durumunu ortaya koymak amacıyla, Neuman (2014) tarafından nitel araştırma yöntemleri arasında gösterilen betimsel vaka/durum çalışması tercih edilmiştir. Durum çalışması, araştırmada Türkiye özelinde bu uygulamanın nasıl yürütüldüğünü ayrıntılı şekilde ortaya koyabilmek adına tercih edilmiştir. Bir olguya yönelik tam ve ayrıntılı bir tasvir geliştirme amacı taşıyan durum çalışmalarında, veri toplamak için genellikle doküman inceleme, katılımcı gözlem ve derinlemesine görüşmeler kullanılmaktadır (Yin, 2008). Araştırmacılar durum çalışmasında genelleştirme yapılabilir mi sorusuna çeşitli cevaplar verse de; cevapların odak noktası, durum çalışmalarında genelleştirme yapmak yerine durumdan en mükemmel biçimde ne anlaşıldığının tasarlanması üzerinde yoğunlaşmaktadır (Schwandt ve Gates, 2018, ss. 608–610). Bu araştırmada da teşvikli hat mekanizmasının Türkiye'de uygulamaya ne şekilde dönüştürüldüğü, uçulan hatlara ve işleyişe dair genelgeler ve diğer ikincil kaynaklar ile ayrıntılı bir şekilde anlaşılmasına ve açıklanmaya çalışılmıştır. Araştırmada kullanılan verilere, araştırma konusuyla ilgili yönetmelikler, alanda yayınlanan çalışmalar, işletmelerden alınan istatistikler, haberler, duyurular gibi ikincil kaynakların incelenmesiyle ulaşılmıştır. Verilerin temel kaynağını teşvikli hat genelgeleri, çevrimiçi gazete haberleri ve kurumsal internet siteleri oluşturmaktadır. Bu veriler, teşvikli hat uygulamasının işleyişinin, kapsamının ve son durumunun daha iyi anlaşılması için ayrıntılı bir şekilde betimlenmiştir.

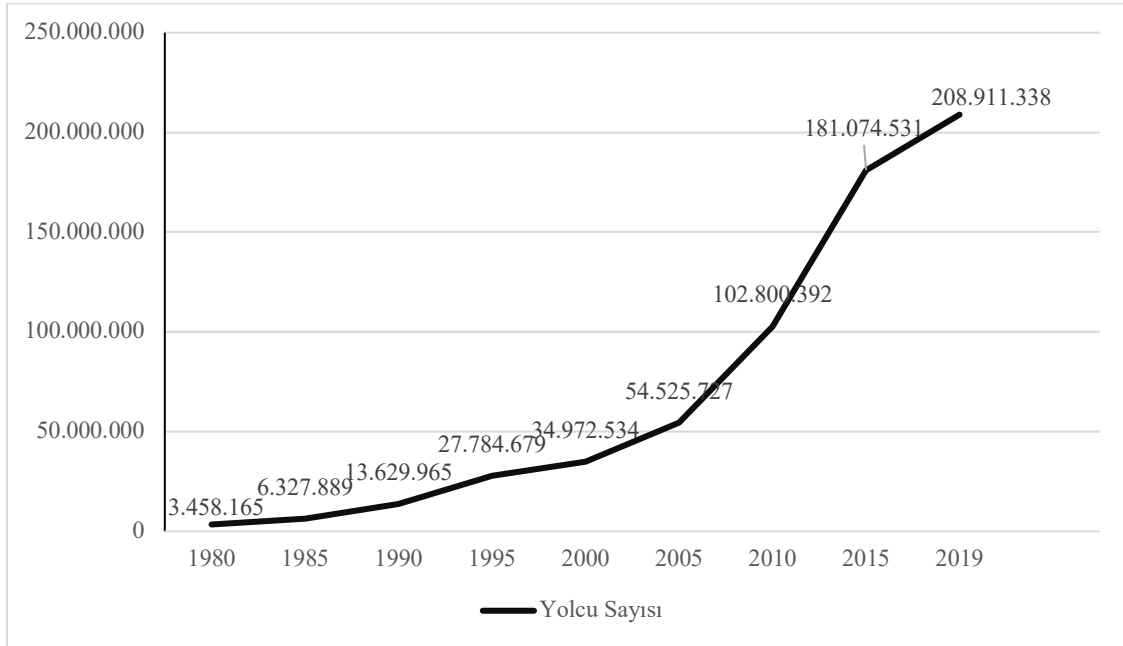
Araştırma, bütüncül tek durum deseni özelliğini yansıtmaktadır. Analiz birimi olarak tek bir program üzerinde çalışılmıştır. Tek durum desenlerinde bir birey, kurum, program bir okul vb. tek bir analiz birimi bulunmaktadır (Yıldırım ve Şimşek, 2016). Araştırma, Hitchcock ve Hughes (1995, s. 317) tarafından önerilen durum çalışması özelliklerinden bazılarını taşımaktadır. Çünkü bir kişi ya da olaydan ziyade bir süreç içinde uygulanan teşvikli hat programı durum olarak seçilmiştir. Durum, zengin ve ayrıntılı bir şekilde tanımlanmış ve durum içinde teşvikli hatların koşulları, ödül mekanizması gibi belirgin unsurlar üzerine odaklanılmıştır.

Araştırma çeşitli sınırlılıklar barındırmaktadır. Güncel teşvikli hatlar yayınlanmadığı için halihazırda uçulan teşvikli hatlar üzerinden bir değerlendirme yapılamamıştır. Bunun yerine yayınlanan son teşvikli hatlar baz alınarak çalışma yürütülmüştür. Ayrıca teşvikli hatlara yönelik etkinlik analizi yapılmasına izin verecek veriler mevcut olmadığı için daha ayrıntılı bir değerlendirme yapmak mümkün olmamıştır. Ancak bu araştırmanın teşvikli hat sisteminin Türkiye'de nasıl işlediğini göstermek açısından bir kaynak niteliğinde olduğu düşünülmektedir. Bu çalışma, kapsamı gereği etik kurul onayı gerektirmemektedir.

Türkiye'deki Teşvikli Hatlar Mekanizması Örnek Olayı

Türkiye'de havayolu taşımacılığının gelişimi ve kullanımındaki artış, 1983 yılındaki 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun yürürlüğe girmesinden sonra gerçekleşmeye başlamıştır (Çetin ve Benk, 2010; Yalçınkaya, 2019). 1983'e kadar hava taşımacılığı hizmeti yalnızca Türk Hava Yolları (THY) ile devlet tekelinde verilmiş, bu tarihten sonra ise özel sektörün de sivil havacılık faaliyetlerinde bulunmasına izin verilerek rekabet ortamı sağlanmış, bu da özellikle 80'li yılların sonuna doğru yolcu sayısında artışa neden olmuştur (Aydemir

ve Haytural, 2016, s. 121; Dursun vd., 2014, s. 108). Ancak piyasanın istikrarsızlaşması ve iflas eden havayolları nedeniyle rekabeti kısıtlayıcı bir kararla THY'nin baskınlığı devam etmiştir. Sonrasında 2003 yılındaki iç hat bilet tarifesi serbestisi ve verilen teşviklerle serbestleşme seviyesi artmış; yeni iş modelleri ve charter havayollarının iç hat pazarlara girmesi ile artan rekabet, düşük maliyet ve fiyat stratejilerini beraberinde getirmiş (Kuyucak ve Şengür, 2011, s. 64; Şekerli, 2021, s. 866); böylece rakip taşıyıcılar arasında fiyat rekabeti başlamıştır (Torlak vd., 2011, s. 3397). Aşağıdaki grafikte (Şekil 1) de görüleceği üzere bu gelişmeler, COVID-19 pandemisi ortaya çıkana kadar yolcu sayısını artırmıştır (DHMI, 2019; TÜİK, 2014):



Şekil 1. 1980 – 2019 Türkiye iç hat/dış hat havayolu yolcu trafiği (TÜİK ve DHMI istatistikleri)

Bu artışa, bilet üzerinden alınan kamu payının düşürülmesi de sebep olarak gösterilmiştir (T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2013). Ancak tıpkı ABD ve Avrupa'da görüldüğü gibi bazı yerleşim birimlerinin hava taşımacılığı hizmetinden faydalanamaması olgusunun, Türkiye'de de ortaya çıkmakta olduğu görülmüştür. Ancak Türkiye bağlamında teşvik uygulamasının ekonomik açıdan geride kalmış İstanbul'dan uzak Anadolu şehirlerini merkezlere bağlamak amacıyla serbestleşmenin etkilerinden nispeten bağımsız ve tarihsel bir yaklaşımla uygulamaya konulduğu görülmektedir. Bazı bölgelerde toplumun direkt uçuş başlatılması ya da kapasitenin artırılmasına yönelik talepleri, bu yerlerin ülke genelinde artan hava trafiğinden yeterince faydalanamadığına kanıt oluşturabilir (Airporthaber, 2015, 2017; Sakaryagazetesi, 2018). Bu yetersizliği aşmak için Türkiye'de havayollarına ilk defa 2013 yılında belli hatlarda ve belli şartlarda sefer düzenlemeleri karşılığı imtiyazlar verilmiştir (SHGM, 2012). Bu uygulama, teşvikli hatlar ya da hat teşvikleri adıyla bilinmektedir. 2013 yaz ayında başlanmak üzere Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) tarafından 20 hattın, haftalık 66 frekans ile açıldığı duyurulmuştur. Aşağıdaki tablodan 2013 yılı teşvikli hatları ve bu hatlara tahsis edilen havayolu taşıyıcıları görülebilir:

Tablo 1
2013 Yaz Dönemi Teşvikli Hatlar Listesi

Teşvikli Hat		Tahsis edilen Havayolu	Haftalık Frekans
Ankara	Balıkesir	Borajet	
Ankara	Gökçeada	Borajet	
Antalya	Batman	Onur Air	
Antalya	Erzincan	Onur Air	
Antalya	Malatya	Onur Air	
Antalya	Mardin	Onur Air	3
Antalya	Sivas	Onur Air	
İzmir	Batman	Sun Express	
İzmir	Kocaeli	Borajet	
İzmir	Sivas	Pegasus Havayolları	
İstanbul	Amasya	Pegasus Havayolları	
İstanbul	Denizli	Pegasus Havayolları	5
İstanbul	Gökçeada	Borajet	3
İstanbul	Iğdır	Atlas Global	7
İstanbul	Isparta	Borajet	
İstanbul	Kahramanmaraş	Pegasus Havayolları	
İstanbul	Muş	Pegasus Havayolları	3
İstanbul	Nevşehir	Pegasus Havayolları	
İstanbul	Sinop	Borajet	
İstanbul	Uşak	Borajet	

Yurtiçi teşvikli hat uygulamasına sonraki yıl da devam edilmiştir (SHGM, 2013). Hatların belirlenmesine ilişkin usul ve şartlar ise SHGM tarafından şöyle belirtilmiştir (SHGM, 2014):

- Teşvikli hat verilen havayolu teşvikli hatta yaz döneminde en az 3 sefer, kış döneminde en az 2 sefer düzenlemelidir.
- Teşvikli hat için tayin edilen havayolu, belirlenen bir tarihe kadar (2015 iç hat seferleri için 1 Haziran 2015) sefer başlatılmalıdır, aksi halde havayolunun teşvikli sefer düzenleme hakkı iptal edilir.
- Teşvikli hat için tayin edilen havayoluna, ilgili hatta 2 yıl boyunca tek başına uçmasına izin verilmiştir. Ancak havayolu taşıyıcısının fahiş fiyat tarifesi uygulamasının, SHGM tarafından önleneyeceği belirtilmiştir.
- Teşvikli hat kapsamında tahsis edilen iç hattın başlatılmaması veya ilgili hatta uçuşların durdurulması halinde tayin edilen dış hat SHGM'nin yapacağı değerlendirme sonucu iptal edilebilecektir.
- Hat tahsisinden sonraki 3 ay içerisinde uçuşlar başlamalıdır.

Tablo verilerine ek olarak teşvik kapsamında olan hatlar arasında 2013 yılından sonra uçuş başlatılan İzmir–Konya, İstanbul–Çanakkale, İzmir–Sivas, İstanbul–Kastamonu hatları da bulunmaktadır. İlk uygulamada en fazla uçuş hattı Borajet’e verilmiştir (7 hat). Ancak şirket 2019 Kasım ayında resmen iflas etmiştir (Sputniknews, 2019). Borajet’i sırasıyla Pegasus Havayolları (6 hat) ve OnurAir (5 hat) takip etmiştir. Teşvikli hat verilen havayolu taşıyıcılarından Atlas Global ise 2020 Şubat ayında ekonomik dalgalanmalar ve artan maliyetler nedeniyle iflasını duyurmuştur (Euronews, 2020; TRTHaber, 2020). Bununla birlikte yukarıda sözü edilen hatların hâlâ teşvik kapsamında devam edip etmediğine dair SHGM tarafından yayınlanmış bir bilgiye rastlanmamıştır. THY’nin ilk teşvik uygulaması kapsamında sefer düzenlediği bir iç hat noktası olmadığı görülmüştür. Hatların genel olarak Anadolu’nun orta ve doğu bölgesindeki illeri İstanbul, Ankara gibi merkezlere bağladığı görülmektedir.

Teşvikli hatlar süreci, ilk yıllarda SHGM’nin teşvikli hat duyurularıyla başlasa da sonraki uygulamalarda bir duyuru olmaksızın da ilgili havayoluyla muhtemel müzakereler sonucunda teşvikli hat uçuşlarının başlayabildiği görülmüştür (örneğin İstanbul – Çanakkale, OnurAir). Sonrasında süreç, havayollarının SHGM’ye uçmak istedikleri nokta, yaz kış uçuş frekansı ve seferin başlama tarihini içeren bir yazılı başvuru yapımlarıyla devam etmektedir.

Yolcu talebi, yolcu memnuniyeti ve hizmetin yayılması ilkeleri temel alınarak başkent Ankara ve İzmir’den yurtdışına direkt uçuş yapılması için SHGM tarafından iki genelge daha yayınlanmıştır (SHGM, 2015a, 2015b). Mayıs 2015’te yayınlanan Ankara yurtdışı uçuşları teşvik genelgesine istinaden yapılan başvurular neticesinde açıklanan Ankara çıkışlı yurtdışı teşvikli uçuş hatlarının tahsisi Tablo 2’deki gibidir (SHGM, 2015a):

Tablo 2
2015 Ankara Çıkışlı Direkt Yurtdışı Teşvikli Uçuş Hatlarının Tahsisi

Çıkış	Variş	Tahsis Edilen Havayolu
Ankara	Münih	Borajet
Ankara	Amman	Pegasus Havayolları
Ankara	Bakü	Pegasus Havayolları
Ankara	Amsterdam	THY (Anadolujet)
Ankara	Brüksel	THY (Anadolujet)
Ankara	Londra	THY (Anadolujet)

Ankara çıkışlı yurtdışı teşvikli hatlarda Avrupa uçuşlarının 4’te 3’ü THY’nin yan kuruluşu olan Anadolujet’e, Amman ve Bakü uçuşları Pegasus Havayolları’na tahsis edilmiştir. Hem Ankara hem de İzmir için yayınlanan genelgelerde, iç hat teşvikli hat genelgesinde 2 yıl olan tek başına uçuş hakkı 3’e çıkarılmıştır. Hem yurtiçi hem de yurtdışı hatların teşvikli hat kapsamında olması için yeni açılacak olması gerekmektedir, hâlihazırda devam eden bir uçuş hattı teşvikli hat kapsamına alınamayacağı genelgelerde belirtilmiştir.

Teşvikli hatlar uygulamasının mevcut durumuna bakıldığında, her ne kadar geçmişte İzmir ve Ankara’dan yapılacak dış hat uçuşları için genelgeler yayımlanmış olsa da son yıllarda teşvikli iç hatların daha ön planda olduğu görülmektedir. Bununla birlikte teşvikli hat duyurularının 2015’den sonra SHGM resmî web sitesinde yayımlanmadığı tespit edilmiştir. Ayrıca Türkiye’deki teşvikli hat mekanizmasında finansal bir teşvik aracı bulunmamaktadır. Dolayısıyla hat tahsisi sürecinde herhangi bir ihale de söz konusu değildir.

Yurtdışı teşvikli hat uygulamalarıyla kıyaslandığında, Türkiye'deki teşvikli hat uygulamasında havayollarının başvuru koşulları, bölgelerin teşvikli hat olma kriterleri, teşvik miktarı ve hangi durumlarda teşvikin devam edeceği gibi hususların eksik olduğu ya da ayrıntılı olmadığı görülmüştür. Benzer şekilde, teşvikli hatlar mevzuatında, bir hat için duyuru yapıldığında birden fazla havayolu işletmesinin başvurması durumunda hangi sürecin izleneceğine yönelik net bir kriter bulunmamaktadır. Teşvikli hat başvuruları alındıktan sonra hangi hattın hangi havayoluna tahsis edileceğine yönelik ölçütler genelgede yer almamakta, bu konuda SHGM'nin bir değerlendirme yapacağı ifade edilmektedir.

Tartışma ve Sonuç

Bu araştırmada, Türkiye'deki teşvikli hat uygulamasının son durumunun ortaya konulması amaçlanmıştır; bu bağlamda teşvik uygulamasına ilişkin yönetmelikler, haberler, kurumlardan alınan istatistikler, duyurular gibi ikincil kaynaklardan veriler toplanarak analiz edilmiştir.

Araştırma sonucunda tıpkı her ülkenin kendine has bir teşvikli hat programı ve farklı uygulama yöntemleri olduğu gibi Türkiye'nin de kendine has özelliklere sahip bir teşvikli hat uygulaması olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Araştırma bu yönüyle Williams ve Pagliari (2004)'nin de ifade ettiği ülke bazlı farklı uygulamalar olduğu sonucuyla benzer bir sonuca ulaşmıştır. Burada Türkiye'deki uygulamanın serbestleşme etkilerinden ziyade geride kalmış ülkeleri merkezle bağlamak gibi tarihsel bir yaklaşım ortaya konulduğu görülmüştür. Ancak serbestleşmenin etkisiyle havayollarının tutumlarındaki değişimin de bu uygulamanın devam etmesinde etkisi olduğu söylenebilir. Aynı zamanda ABD ve Avrupa teşvikli hat uygulamalarında tüm bölgeler olmasa da özellikle Avrupa'nın kuzeyinde ve ABD'nin seyrek yerleşim yerlerinde teşvik verilen bölgelerin ekonomik açıdan geri kalmış olması, Türkiye'deki uygulamayla bu açıdan bir benzerlik kurulmasına olanak verebilir. Yurt dışı uygulamalarla kıyaslandığında Türkiye'de ada vb. belirli bölge sakinlerine özel bilet fiyatı indirimi türünden bir teşvik sağlanmaması, Türkiye'nin sosyoekonomik özellikleri, coğrafi özellikleri ve devletin ekonomik gücü gibi unsurlara bağlanabilir.

Avrupa uygulamasında bakıldığında teşvikli hatların önemli bir kısmının iç hat odaklı olduğu görülmektedir (Bråthen ve Halpern, 2012; Williams, 2010). Türkiye'deki teşvikli hat uygulaması iç hat uçuşlarına odaklı olsa da daha sonraki yıllarda çıkan teşvikli hatlar yurt dışı hatlardır. Bu durumun Türkiye'de son yıllarda yaşanan ekonomik zorluklar neticesinde havayolu taşıyıcılarının iç hatlardan ziyade, getirisi döviz olan dış hatlara yönelmek istemelerinden kaynaklandığı düşünülmektedir. Dolayısıyla gelecek yıllarda dış hatlar için hazırlanacak teşvikli hat genelgelerinin, daha fazla ilgi göreceği sonucu çıkarılabilir.

Calzada ve Fageda (2012)'nin İspanya özelinde yaptığı değerlendirmelerin aksine, Türkiye'de SHGM'nin uygulamaya devam etmesine rağmen teşvik programının başlangıcından beri havayolu işletmelerinin teşvikli hatlarda çok az sefer düzenlediği, bu hatlarda talep ve uçuş sıklığının teşvikli olmayan hatlara oranla çok daha az seviyede kaldığı ortaya çıkmaktadır. Söz konusu havayolu işletmelerinin toplam sefer sayılarıyla kıyaslandığında bu sonuç açıkça görülmektedir. Bu, İspanya'daki teşvikli hatların Türkiye'dekilerin aksine talep sorunu yaşamadığını, tam tersine havayolları tarafından en çok arzu edilen hatlardan olduğunu göstermektedir. Esasında Türkiye'de havayolu işletmelerinin, maliyetlerin giderek arttığı sektörde zaten talebi sınırlı olan teşvikli hatlarda tekel olma ayrıcalığı verilse bile uçuş yapmak istememelerinin temel nedeni, finansal teşvikin olmaması olabilir. Ekonomik koşulların ve maliyetlerin teşvikli hat işletme motivasyonunu ortadan kaldırdığı, ABD bağlamında Grubestic ve Matisziw (2011) tarafından da desteklenmiştir. Bu noktada

ABD ve Avrupa genelinde uygulanan teşvik programlarıyla Türkiye’de uygulanan teşvikli hat programı arasındaki temel fark ortada finansal bir teşvik mekanizmasının ve ihale sürecinin olmamasıdır. Aynı zamanda, programa başvuru şartları, havayolu taşıyıcılarının seçilme nitelikleri, teşvikli uçulacak havaalanının seçilme nitelikleri konusunda PSO ve EAS uygulamalarının Türkiye uygulamasına nazaran daha spesifik ve kapsamlı hükümler içerdiği görülmektedir. Bu durumun, Türkiye’deki teşvikli hat uygulaması sürecini daha belirsiz bir görünüme kavuşturduğu düşünülebilir. Santana (2009)’nın önerilerine benzer şekilde, bu belirsizliği ortadan kaldırmak ve daha şeffaf kriterlerle uygulamaya devam edebilmek adına SHGM bünyesinde kurulacak teşvikli hatlara özel bir birim ya da komisyon, konuyu daha detaylı inceleme ve havayollarıyla ilişkileri koordineli bir biçimde yürütme açısından faydalı olabilir. Bu komisyon belediyeler, ticaret ve sanayi odaları gibi yerel kurum ve kuruluşlardan gelebilecek hat açılma talebi ve destek tekliflerini yönetebilir.

Teorik katkı açısından bakıldığında çalışma, Türkiye’deki teşvik mekanizmasının finansal bir teşvik maddesi içermemesi ve ihale söz konusu olmaması, otorite ile havayolu arasındaki sözleşme ya da anlaşmaların ilişkilere dayandığına dair fikir vermektedir. İhale olmaması, havayolu taşıyıcısının hizmeti sürdürme noktasında nispeten serbest hareket etmesi ve aradaki güven unsurunun zedelenmesi gibi sonuçlar doğurabilir. Türkiye’deki teşvikli hatların artık kamuya duyurulmaması, hatlara atanan iki havayolunun iflas etmesi, bazı hatların devam etmediğini kanıtlar niteliktedir. Bu durum, yeni duyurulacak teşvikli hatlar için otorite ve taşıyıcı arasındaki ilişkileri zayıflatıcı rol oynayabilir. Bu bölgelerde yeniden havayolu hizmeti sağlanmasının ise yeni uçacak havayolu için yüksek işlem maliyetlerine sebebiyet verebilir. Bu bakımdan araştırma, zayıf ve eksik sözleşmelerin belirsizlik ve işlem maliyetine yol açtığını öne süren Merkert ve Hensher (2013)’in çalışmasını destekler niteliktedir.

Aynı zamanda genelgelerin içerik, amaç ve kapsam yönünden havayolu işletmelerinin ilgisini çekecek şekilde güncellenmesi gerektiği görülmüştür. Ancak burada genelgeler şekillendirilirken sadece havayollarını teşvikli hatlarda uçmaya ikna etmek odaklı değil, halkın yeterli havayolu hizmeti seviyesine erişmesini sağlayacak politikalar geliştirmek amacıyla da hareket edilmelidir. Ayrıca, teşvikli hatlara ilişkin belirli başvuru/ödül koşullarının belirlenmesi ve havayolları, havaalanları, yerel otoriteler gibi ilgili diğer paydaşların sürece dahil edilmesinin, teşvikli hat uygulamasını daha şeffaf ve etkin bir hale getireceği söylenebilir.

Teşvikli hat mekanizmasının başlangıcının noktadan noktaya çapraz uçuşlarla hiç uçulmayan bölgelere havayolu hizmetini ulaştırmak olduğu gerçeğinden hareketle, teşvik programının bölgesel uçuşlarla gerçekleştirilmesinin daha etkin olacağı düşünülmektedir. Bu öneri, Bråthen ve Halpern (2012)’in teşvikli hat programının bölgesel havacılıkla daha sürdürülebilir olduğunu öne sürdükleri çalışmayla örtüşmektedir. Bu bağlamda küçük yerleşim birimleri arasında küçük uçaklarla taşımının sağlandığı bölgesel havacılık iş modellerini geliştiren politikalar teşvik mekanizmasını daha etkin hale getirebilir. Bölgesel bir havayolu işletmesi, talebi az olan küçük noktalardan merkezlere ya da iki küçük yerleşim yeri arasında yolcuları daha az maliyetle taşıyabilecektir, bu ise hava ulaşımını daha da yaygınlaştıracaktır.

Ayrıca havayolu işletmelerinin ilgisini çekebilmek adına teşvik verilecek bölgelerde çeşitli kültür, sanat, spor organizasyonları düzenlenebilir, kalıcı yatırımlar hayata geçirilebilir. Teşvikli hatlar uygulamasının uzun vadeli plan ve projeler kapsamında ele alınması ve diğer bölgesel teşvik programlarıyla bütünleştirilmesi, şehir ve bölge yönetimleri ile birlikte planlanması teşvikli hatlar mekanizmasını daha kullanılabilir hale getirecektir.

Bu araştırmanın, Türkiye'deki teşvikli hat uygulamasına yönelik akademik yazına katkı sağlaması ve bu konuda ileride yapılacak çalışmalara yol gösterici olması bakımından önemli olduğu düşünülmektedir. Gelecekte bu alanda yapılacak akademik çalışmalar; teşvikli hatların etkinlik ve verimliliği, ekonomik göstergelerle yorumlanması, uygulamanın başarısını artıracak öneriler ve özellikle bu konuda SHGM, havayolu taşıyıcıları, havaalanları, yerel otoriteler ve yolcular gibi tüm paydaşların görüşlerinin değerlendirilmesi gibi konulara yönelebilir. Bu alanda yapılacak çalışmalar, Türkiye'de teşvikli hat uygulamasının daha etkin kullanılmasına yönelik atılacak adımlara yön verecektir.

Kaynakça

- Airporthaber. (2015). Ağrı'da sefer artışı beklentisi. 15 Şubat 2020 tarihinde <https://www.airporthaber.com/havacilik-haberleri/agrida-sefer-artisi-beklentisi.html> adresinden erişildi.
- Airporthaber. (2017). Bingöllüler direkt uçuş istiyor. 15 Şubat 2020 tarihinde <https://www.airporthaber.com/havacilik-haberleri/bingolluler-direkt-ucus-istiyor.html> adresinden erişildi.
- ATAG. (2018). *Aviation Benefits Beyond Borders*. https://aviationbenefits.org/media/166344/abbb18_full-report_web.pdf adresinden erişildi.
- Aydemir, R. ve Haytural, C. (2016). The effects of low cost carrier entry in the Turkish Airline industry. *Eurasian Economic Review*, 6(1), 111–124. doi:10.1007/s40822-015-0039-0
- Balfour, J. (1995). State Aid to Airlines—A Question of Law or Politics. *Yearbook of European Law*, 15(1), 157–168. doi: 10.1093/yel/15.1.157
- Bråthen, S. ve Eriksen, K. S. (2018). Regional aviation and the PSO system - Level of Service and social efficiency. *Journal of Air Transport Management*, 69, 248–256. doi:10.1016/j.jairtraman.2016.10.002
- Bråthen, S. ve Halpern, N. (2012). Air transport service provision and management strategies to improve the economic benefits for remote regions. *Research in Transportation Business and Management*, 4, 3–12. doi:10.1016/j.rtbm.2012.06.003
- Button, K. (2001). Deregulation and Liberalization of European Air Transport Markets. *Innovation*, 14(3), 255–275. doi: 10.1080/13511610120102619
- Calzada, J. ve Fageda, X. (2012). Discounts and Public Service Obligations in the Airline Market: Lessons from Spain. *Review of Industrial Organization*, 40(4), 291–312. doi:10.1007/s11151-011-9331-7
- Calzada, J. ve Fageda, X. (2014). Competition and public service obligations in European aviation markets. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 70, 104–116. doi:10.1016/j.tra.2014.10.009
- Çetin, T. ve Benk, S. (2010). Regulation, Deregulation, and Competition in the Turkish Airline Industry. T. Çetin ve F. Oğuz (Ed.), *The Political Economy of Regulation in Turkey* içinde . Londra: Springer.

- Dempsey, P. S. ve Goetz, A. R. (1992). *Airline deregulation and laissez-faire mythology*. Westport: Greenwood Publishing Group.
- DHMİ. (2019). DHMİ İstatistikler. <http://www.dhmi.gov.tr/istatistik.aspx> adresinden erişildi.
- Doganis, R. (2006). *The Airline Business* (2nd Ed.). New York: Routledge.
- Doganis, R. (2010). *Flying Off Course: Airline Economics and Marketing* (4. basım.). New York: Routledge.
- Dursun, M. E., O’Connell, J. F., Lei, Z. ve Warnock-Smith, D. (2014). The transformation of a legacy carrier - A case study of Turkish Airlines. *Journal of Air Transport Management*, 40, 106–118. doi:10.1016/j.jairtraman.2014.06.003
- Eisenhardt, K. M. (1989). Agency Theory: An Assessment and Review. *Academy of Management Review*, 14(1), 57–74. doi: 10.5465/amr.1989.4279003
- Euronews. (2020). Sivil Havacılık GM: Atlasglobal resmen iflas başvurusunda bulundu. 24 Ağustos 2021 tarihinde <https://tr.euronews.com/2020/02/14/atlasglobal-havayolu-sirketi-iflas-etti-iddiasi-sivil-havacilik-genel-mudurlugu-istanbul> adresinden erişildi.
- European Commission. (2008). Alitalia: the Commission adopts two State aid decisions. 4 Mart 2018 tarihinde http://europa.eu/rapid/press-release_IP-08-1692_en.pdf adresinden erişildi.
- Fageda, X., Suárez-Alemán, A., Serebrisky, T. ve Fioravanti, R. (2018). Air connectivity in remote regions: A comprehensive review of existing transport policies worldwide. *Journal of Air Transport Management*, 66, 65–75. doi: 10.1016/j.jairtraman.2017.10.008
- Francesco, A. Di ve Pagliari, R. (2012). The potential impact of removing public service obligation regulations on air fares between the Italian Mainland and the island of Sardinia. *Journal of Transport Geography*, 24, 332–339. doi:10.1016/j.jtrangeo.2012.03.012
- Gössling, S., Fichert, F. ve Forsyth, P. (2017). Subsidies in aviation. *Sustainability*, 9(8), 1295. doi: 10.3390/su9081295
- Grubestic, T. H. ve Matisziw, T. C. (2011). A spatial analysis of air transport access and the essential air service program in the United States. *Journal of Transport Geography*, 19(1), 93–105. doi:10.1016/j.jtrangeo.2009.12.006
- Grubestic, T. H., Matisziw, T. C. ve Murray, A. T. (2012). Assessing geographic coverage of the essential air service program. *Socio-Economic Planning Sciences*, 46(2), 124–135. doi:10.1016/j.seps.2011.12.002
- Grubestic, T. H. ve Wei, F. (2012). Evaluating the efficiency of the Essential Air Service program in the United States. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 46(10), 1562–1573. doi:10.1016/j.tra.2012.08.004
- Hitchcock, G. ve Hughes, D. (1995). *Research And The Teacher: A Qualitative Introduction to School-Based Research* (2. baskı.). London: RoutledgeFalmer.
- IATA World Air Transport Statistics 2019. (2019a). Erişim adresi: <https://www.icao.int/annual-report-2019/Pages/the-world-of-air-transport-in-2019.aspx>
- IATA Aviation Benefits Report 2019. (2019b). Erişim adresi: <https://www.icao.int/sustainability/Documents/AVIATION-BENEFITS-2019-web.pdf>

- İnan, T. T. (2020). *Sivil havacılıkta güncel konular: Sivil havacılık tarihi ve değişen trendler*. İstanbul: Hiperyayın
- Kincaid, I. ve Tretheway, M. (2013). Economic Impact of Aviation Liberalization. P. Forsyth, D. Gillen, K. Hüschelrath, H.-M. Niemeier ve H. Wolf (Ed.), *Liberalization in Aviation: competition, cooperation and public policy* içinde (ss. 345–370). Surrey: Ashgate.
- Kuyucak, F. ve Şengür, Y. (2011). A comparative study of airlines operating in Turkish domestic market: low-cost business model perspective. *Business Review Cambridge*, 19(1), 62–69. Erişim adresi: https://www.researchgate.net/publication/303999634_A_Comparative_Study_of_Airlines_Operating_in_Turkish_Domestic_Market_Low-Cost_Business_Model_Perspective
- Lohmann, G., Albers, S., Koch, B. ve Pavlovich, K. (2009). From hub to tourist destination—An explorative study of Singapore and Dubai’s aviation-based transformation. *Journal of Air Transport Management*, 15(5), 205–211. doi: 10.1016/j.jairtraman.2008.07.004
- Matisziw, T. C., Lee, C. L. ve Grubestic, T. H. (2012). An analysis of essential air service structure and performance. *Journal of Air Transport Management*, 18(1), 5–11. doi:10.1016/j.jairtraman.2011.05.002
- Merkert, R. ve Hensher, D. A. (2013). The Importance of Completeness and Clarity in Air Transport Contracts in Remote Regions in Europe and Australia. *Transportation Journal*, 52(3), 365. doi:10.5325/transportationj.52.3.0365
- Merkert, R. ve O’Fee, B. (2013). Efficient procurement of public air services—Lessons learned from European transport authorities’ perspectives. *Transport Policy*, 29, 118–125. doi:10.1016/j.tranpol.2013.04.008
- Merkert, R. ve O’Fee, B. (2016). Managerial perceptions of incentives for and barriers to competing for regional PSO air service contracts. *Transport Policy*, 47, 22–33. doi:10.1016/j.tranpol.2015.12.002
- Merkert, R. ve Williams, G. (2013). Determinants of European PSO airline efficiency - Evidence from a semi-parametric approach. *Journal of Air Transport Management*, 29, 11–16. doi:10.1016/j.jairtraman.2012.12.002
- Neuman, W. L. (2014). *Toplumsal Araştırma Yöntemleri Nitel ve Nicel Yaklaşımlar*. (S. Özge, Ed.) (7. basım.). Ankara: Siyasal Kitabevi.
- Odoni, A. (2015). The International Institutional and Regulatory Environment. P. Belobaba, A. Odoni ve C. Barnhart (Ed.), *The Global Airline Industry* içinde (2. baskı.). West Sussex: John Wiley & Sons.
- Özcan, İ. Ç. (2014). Economic contribution of essential air service flights on small and remote communities. *Journal of Air Transport Management*, 34, 24–29. doi:10.1016/j.jairtraman.2013.07.005
- Pesch, U. (2008). The Publicness of Public Administration. *Administration & Society*, 40(2), 170–193. doi: 10.1177/0095399707312828
- Reynolds-Feighan, A. J. (1995a). European and American approaches to air transport liberalisation: Some implications for small communities. *Transportation Research Part A*, 29(6), 467–483. doi:10.1016/0965-8564(95)00006-A
- Reynolds-Feighan, A. J. (1995b). European Air Transport Public Service Obligations: A Periodic Review. *Fiscal Studies*, 16(1), 58–74. doi:10.1111/j.1475-5890.1995.tb00217.x
- Rhoades, D. L. (2014). *Evolution of International Aviation* (3rd Ed.). Surrey: Ashgate.

- Sakaryagazetesi. (2018, 15 Şubat). Tarifeli Uçuşlar Yeniden Başlasın. Erişim adresi: <http://www.sakaryagazetesi.com.tr/--tarifeli-ucuslar--yeniden-baslasin-n169896/>
- Santana, I. (2009). Do Public Service Obligations hamper the cost competitiveness of regional airlines? *Journal of Air Transport Management*, 15(6), 344–349. doi:10.1016/j.jairtraman.2008.12.001
- Schwandt, T. A. ve Gates, E. F. (2018). Case Study Methodology. N. K. Denzin ve Y. S. Lincoln (Ed.), *The SAGE Handbook of Qualitative Research* içinde (ss. 600–630). London: SAGE.
- Şekerli, E. B. (2021). Kuruluştan Günümüze Türk Hava Yolları'nın Dönüşümüne Yönelik Bir İnceleme. *İnsan ve Toplum Bilimleri Araştırmaları Dergisi*, 10(1), 849–876. Erişim adresi: <http://www.itobiad.com/tr/pub/issue/60435/803271>
- Şengür, F. K. (2017). Havaalanı İşletmeciliğinde Yeni Eğilimler: Türkiye Üzerine Bir Değerlendirme. *Uluslararası Yönetim İktisat ve İşletme Dergisi*, 13(4), 751–766. doi: 10.17130/ijmeb.2017433406
- SHGM. (2012). Havayolu Teşvik Uygulaması Kapsamında 20 Yeni Hat Açıldı. Erişim adresi: <http://web.shgm.gov.tr/tr/haberler/1884-havayolu-tesvik-uygulamasi-kapsaminda-20-yeni-hat-acildi> adresinden erişildi.
- SHGM. (2013). *Yeni Uçuş Hatları Teşvik Genelgesi - 2014*. Erişim adresi: http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/mevzuat/sektorel/genelgeler/2014_ucus.pdf.
- SHGM. (2014). *Uçuş Hatları Teşvik Genelgesi 2015*. Erişim adresi: http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/mevzuat/sektorel/genelgeler/Ucus_Hatlari_Tesvik_Genelgesi-2015.pdf.
- SHGM. (2015a, 15 Haziran). Başkent'ten Üç Ülkeye Daha Doğrudan Uçak Seferi. Erişim adresi: <http://web.shgm.gov.tr/tr/s/4766-baskent>
- SHGM. (2015b, 11 Aralık). İzmir'den Yurtdışı Seferlerini Arttırmak için Teşvik Genelgesi Yayınlandı. Erişim adresi: <http://web.shgm.gov.tr/tr/manset-haber/5034-izmir> adresinden erişildi.
- Sinha, D. (2019). *Deregulation and liberalisation of the airline industry: Asia, Europe, North America and Oceania*. London: Routledge.
- Sputniknews. (2019, 20 Kasım). Borajet resmen iflas etti. Erişim adresi: <https://tr.sputniknews.com/turkiye/201911201040660656-borajet-resmen-iflas-etti/>
- Staniland, M. (2003). *Government birds: air transport and the state in Western Europe*. Lanham: Rowman & Littlefield Publishers.
- T.C. Kalkınma Bakanlığı. (2013). *Onuncu Kalkınma Planı 2014-2018*. Erişim adresi: http://www.kalkinma.gov.tr/Lists/Kalkinma_Planlar/Attachments/12/Onuncu_Kalkinma_Planı.pdf adresinden erişildi.
- Thorsteinsson, A. S. (2000). *State Aids to Airlines* (Doktora tezi, McGill Üniversitesi). Erişim adresi: <https://escholarship.mcgill.ca/concern/theses/6m311r246>
- Torlak, G., Sevкли, M., Sanal, M. ve Zaim, S. (2011). Analyzing business competition by using fuzzy TOPSIS method: An example of Turkish domestic airline industry. *Expert Systems with Applications*, 38(4), 3396–3406. doi:10.1016/j.eswa.2010.08.125

- TRTHaber. (2020, 14 Şubat). Atlas Global iflas başvurusu yaptı. Erişim adresi: <https://www.trthaber.com/haber/ekonomi/atlas-global-iflas-basvurusu-yapti-460921.html> adresinden erişildi.
- TÜİK. (2014). *İstatistik Göstergeler Statistical Indicators 1923-2013*. Ankara: Türkiye İstatistik Kurumu Matbaası.
- Williams, G. (2005). European experience with direct subsidization of air services. *Public Money and Management*, 25(3), 155–161. doi:10.1111/j.1467-9302.2005.00468.x
- Williams, G. (2010). European experience of public service obligations. G. Williams ve S. Bråthen (Ed.), *Air transport provision in remoter regions* (s. 121-136) içinde. London: Routledge.
- Williams, G. ve Pagliari, R. (2004). A comparative analysis of the application and use of public service obligations in air transport within the EU. *Transport Policy*, 11(1), 55–66. doi:10.1016/S0967-070X(03)00040-4
- Williamson, O. E. (1985). *The Economic Institutions of Capitalism*. New York: The Free Press.
- Williamson, O. E. (2002). The Theory of the Firm as Governance Structure: From Choice to Contract. *The Journal of Economic Perspectives*, 16(3), 171–195. doi: 10.1257/089533002760278776
- Yalçinkaya, A. (2019). Türk Havayolu Taşımacılığı Sektörünün Tarihsel Gelişimi ve Devlet Müdahaleleri (1933-2006). *Cumhuriyet Tarihi Araştırmaları Dergisi*, 15(29), 405–442. Erişim adresi: <http://earsiv.medeniyet.edu.tr:8080/xmlui/handle/123456789/354>
- Yin, R. K. (2008). *Case study research : design and methods* (Fourth.). Thousand Oaks: SAGE Publications.
- Yıldırım, A. ve Şimşek, H. (2016). *Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri* (10th bs.). Ankara: Seçkin Yayıncılık.

Extended Abstract

Purpose

The aim of this study is to reveal the current situation of the subsidized routes mechanism in Turkey, to make comparisons with similar subsidy mechanisms abroad and to make policy recommendations in the context of Turkey. In this context, the state's perspective on the airline industry, state aids, subsidized routes program and how it is applied in various countries are explained. After explaining the research method, the subsidized routes mechanism applied in the Turkish airline industry is revealed. In the last part, the findings were interpreted and policy recommendations were made for future applications.

Design and Methodology

In the research, descriptive case study, which is indicated among the qualitative research methods was preferred in order to reveal the current situation of the subsidized routes mechanism in Turkey. The case study method was preferred in the research in order to reveal in detail how this practice was carried out in Turkey. How the subsidized routes mechanism has been came into effect in Turkey has been explained in detail with circulars and other secondary sources on the routes flown. The data used in the research were obtained by examining secondary sources such as regulations, studies published in the field, information from news and announcements. The main source of data is subsidized routes circulars, online newspaper news and corporate websites. These data are described in detail to better understand the process, scope and current status of the subsidized routes mechanism in Turkey.

The research reflects the holistic single case design feature. It was studied on a single policy program as an analysis unit. In single case patterns, there is only one analysis unit such as an individual unit, institution, program, school, etc. The research has some of the case study features suggested by Hitchcock and Hughes (1995: 317). Because the subsidized routes program, which is applied within a process rather than a person or an event, was chosen as the case. The case is described in a rich and detailed way, with a focus on salient elements such as the conditions of the subsidized routes, the reward mechanism within the situation.

Findings

Although the subsidized routes started with the subsidized routes announcements by the DGCA in the first years, it was seen that the subsidized route flights could start as a result of possible negotiations with the relevant airline without an announcement in the following applications (for example, İstanbul - Çanakkale, OnurAir).

It has been observed that the Turkish Airlines does not have a domestic flight destination within the scope of the first subsidized routes. Considering the latest situation of the subsidized routes application, although circulars were issued for international flights from İzmir and Ankara in the past, it is seen that domestic subsidized flights have been more prominent in recent years. However, it was determined that subsidized routes announcements were not published on the official website of DGCA after 2015. In addition, there is no financial incentive tool in the subsidized routes mechanism in Turkey. Therefore, there is no tender in the route allocation process.

When compared to the subsidized routes programs abroad, it has been seen that the terms of application, the eligibility criteria of subsidized routes, the amount of subsidies and in which cases the subsidies will continue are missing or not detailed in the Turkish subsidized routes mechanism. Similarly, in the Turkish subsidized routes legislation, there is no clear criterion for the process to be followed if more than one air carrier applies

when an announcement is made for a route. Additionally, the criteria for which route will be allocated to which airline are not included in the circular, and it is stated that the DGCA will make an assessment on this issue.

Research Limitations

The research has several limitations. Since the current subsidized routes have not been published, an evaluation could not be made on the currently flown subsidized routes. Instead, the study was conducted based on the latest subsidized routes published. In addition, it was not possible to make a more detailed evaluation since there is no data to allow efficiency analysis for subsidized routes. However, this research is considered to be a source in terms of showing how the subsidized routes mechanism works in Turkey.

Implications (Theoretical, Practical and Social)

In fact, the main reason why the subsidized routes are not actively utilized may be the lack of financial incentives. The subsidy circulars should be updated in a way that will attract the attention of air carriers in terms of content, purpose and scope. In addition, it can be said that determining certain application/award conditions for subsidized routes and inclusion of other relevant stakeholders such as airlines, airports and local authorities in the process will make the subsidized routes mechanism more transparent and effective. Policies that improve regional aviation business models can make the subsidy mechanism more effective. A regional airline in the subsidy ecosystem will be able to transport passengers from small regions with low demand to centers or between two small regions at less cost, which will further expand air transportation.

In order to attract the attention of air carriers, various cultural, artistic, and sports organizations can be organized and permanent investments can be made in regions where subsidies will be given.

Originality/Value

Although there are many studies on the different aspects of subsidized routes mechanisms in the US and Europe, we found no study that reveals the status of the subsidized routes mechanism in Turkey. To our best knowledge, this is the first study that present the subsidized routes mechanism in Turkey in academic way.

Araştırmacı Katkısı: Mustafa UZGÖR (%75), Ferhan ŞENGÜR (%25).