

**HAVAYOLU SEKTÖRÜNDE TEŞVİKLER: TÜRKİYE’DEKİ TEŞVİKLİ
HATLAR UYGULAMASINA YÖNELİK NİTEL BİR ARAŞTIRMA**

Yüksek Lisans Tezi

Mustafa UZGÖR

Eskişehir 2018

**HAVAYOLU SEKTÖRÜNDE TEŞVİKLER: TÜRKİYE’DEKİ TEŞVİKLİ
HATLAR UYGULAMASINA YÖNELİK NİTEL BİR ARAŞTIRMA**

Mustafa UZGÖR

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Sivil Havacılık Yönetimi A.B.D.

Danışman: Doç. Dr. Ferhan ŞENGÜR

Eskişehir

Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü

Ağustos 2018

JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI

Mustafa UZGÖR'ün “Havayolu Sektöründe Teşvikler: Türkiye'deki Teşvikli Hatlar Uygulamasına Yönelik Nitel Bir Araştırma” başlıklı tezi 08 Ağustos 2018 tarihinde, aşağıdaki jüri tarafından Lisansüstü Eğitim Öğretim ve Sınav Yönetmeliğinin ilgili maddeleri uyarınca toplanan **Sivil Havacılık Yönetimi Anabilim Dalında, **yüksek lisans tezi** olarak değerlendirilerek kabul edilmiştir.**

İmza

Üye (Tez Danışmanı) : Doç.Dr.Ferhan ŞENGÜR

Üye : Dr.Öğr.Üyesi Devrim GÜN

Üye : Dr.Öğr.Üyesi Uğur TURHAN

Prof.Dr.Metin COŞKUN
Anadolu Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürü

ÖZET

HAVAYOLU SEKTÖRÜNDE TEŞVİKLER: TÜRKİYE'DEKİ TEŞVİKLİ HATLAR UYGULAMASINA YÖNELİK NİTEL BİR ARAŞTIRMA

Mustafa UZGÖR

Sivil Havacılık Yönetimi Anabilim Dalı

Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ağustos 2018

Danışman: Doç. Dr. Ferhan ŞENGÜR

Türkiye’de hava taşımacılığının gelişimi ve kullanımı, 1983’de atılan serbestleşme adımlarıyla artmıştır. Ancak asıl artış, 2003 yılında iç hatların serbestleştirilmesiyle yaşanmıştır. Bu dönemde serbestleşmenin etkisiyle sektörde olumlu gelişmeler yaşanmış, devlet, uçak biletinde kamu payının azaltılması, az gelişmiş bölgelerde havaalanlarının yapılması ve teşvikli hatların açılması gibi uygulamalarla hava taşımacılığını desteklemiştir. Bu destekler arasında teşvikli hatlar uygulaması, tüm dünyada havayolu serbestleşmesinin olumsuz bir sonucu olan talebi düşük yerlerde havayolu hizmetinin yeterli seviyede sağlanamaması sorununu çözmek için geliştirilmiştir. Şimdiye dek Türkiye’de havayolu sektörüne yönelik teşvikli hatlarla ilgili bir akademik çalışma bulunmamaktadır. Bu çalışmanın amacı, Türkiye havayolu sektöründeki teşvikli hat uygulamasının mevcut durumunu ortaya koymak, uygulamada karşılaşılan sorunları ve çözüm önerilerini belirlemektir.

Bu çalışmada, yarı yapılandırılmış görüşmeler yoluyla SHGM ve havayolu işletmelerinin konuyla ilgili yönetici ve uzmanlarından elde edilen nitel veriler tümevarımcı şekilde analiz edilmiştir. Araştırma sonucunda Türkiye’deki teşvikli hat uygulamasındaki sorunlar; mevzuatın yapısıyla ilgili sorunlar, sektörün genel durumuyla ilgili olan ve teşvik uygulamasını etkileyen sorunlar, paydaşlara özgü sorunlar ve havaalanlarıyla ilgili sorunlar temaları altında toplanmıştır. Öneriler ise; mevzuatın yapısı ve uygulanmasıyla ilgili öneriler, daha kapsayıcı politika önerileri, havayolu işletmelerini doğrudan etkileyen öneriler ve paydaşlarla ilgili öneriler temaları altında değerlendirilmiştir.

Anahtar Sözcükler: Havayolu Sektörü, Teşvikli Hatlar, Nitel Araştırma, Havayolu Sektöründe Teşvikler

ABSTRACT

SUBSIDIES IN AIRLINE SECTOR: A QUALITATIVE RESEARCH ON SUBSIDIZED ROUTES SCHEME IN TURKEY

Mustafa UZGÖR

Department of Civil Aviation Management

Anadolu University Graduate School of Social Sciences, August 2018

Supervisor: Assoc. Prof. Dr. Ferhan ŞENGÜR

Development and use of air transport in Turkey has increased with the liberalization steps taken in 1983. However, the major increase was achieved with the liberalization of domestic routes in 2003. In this period, positive developments were experienced in the sector with the effect of deregulation and the state subsidized air transport with implications such as lowering the public share on the ticket price, building airports in underdeveloped regions and opening subsidized routes. Among these subsidies, the introduction of subsidized routes has been introduced to solve the problem of lack of airline service not being sufficiently available at remote regions, which is a negative consequence of airline deregulation all over the world. To date, there is no academic study related to the subsidized routes towards airline sector in Turkey. The aim of the study is to reveal the current status of subsidized routes in airline sector in Turkey, to determine problems and suggestions in the subsidy scheme.

In this study, qualitative data obtained from the relevant directors and experts of DGCA and airline operators through semi-structured interviews were analyzed inductively. As a result of the study, problems in subsidized route scheme of Turkey are grouped under themes of; problems related to the general situation of the sector and affecting the subsidy application, problems with the structure of the regulation, stakeholder-specific problems and problems related to airports. Suggestion themes are; suggestions on the structure and implementation of the regulation, more inclusive policy recommendations, proposals directly affecting airline operators, and proposals on stakeholders.

Keywords: Airline Sector, Subsidized Routes, Qualitative Research, Subsidies in Airline Industry

TEŞEKKÜR

Bu araştırmanın gerçekleştirilmesinde çok değerli katkıları olan, tanıştığımız günden beri karşılaştığım zorluklarda maddi ve manevi desteğini esirgemeyen, tez çalışmasında yaptığı yönlendirmelerle tezin tamamlanmasında büyük katkı sağlayan saygıdeğer hocam Dr. Ferhan ŞENGÜR’e teşekkürlerimi sunarım. Bu süreçte verdikleri desteklerden ötürü araştırma görevlisi arkadaşlarıma da ayrıca teşekkür borçluyum.

Hayatıma girdiği günden bu yana bana verdiği destek, karşılıksız sevgi ve bu çalışmanın tamamlanması süresince göstermiş olduğu sabır için, her daim yanımda olan biricik eşim Füsun’a, hayatım boyunca maddi ve manevi koşulsuz şekilde beni destekleyen ve nice emeklerle bu günlere getiren anneme, babama ve ablalarıma sonsuz teşekkürü bir borç bilirim.

Mustafa UZGÖR

Ağustos 2018

ETİK İLKE VE KURALLARA UYGUNLUK BEYANNAMESİ

Bu tezin bana ait, özgün bir çalışma olduğunu; çalışmamın hazırlık, veri toplama, analiz ve bilgilerin sunumu olmak üzere tüm aşamalarında bilimsel etik ilke ve kurallara uygun davrandığımı; bu çalışma kapsamında elde edilen tüm veri ve bilgiler için kaynak gösterdiğimi ve bu kaynaklara kaynakçada yer verdiğimi; bu çalışmanın Anadolu Üniversitesi tarafından kullanılan “bilimsel intihal tespit programı”yla tarandığını ve hiçbir şekilde “intihal içermediğini” beyan ederim. Herhangi bir zamanda, çalışmamla ilgili yaptığım bu beyana aykırı bir durumun saptanması durumunda, ortaya çıkacak tüm ahlaki ve hukuki sonuçları kabul ettiğimi bildiririm.

Mustafa UZGÖR

İÇİNDEKİLER

ÖZET	iii
ABSTRACT.....	iv
TEŞEKKÜR	v
ETİK İLKE VE KURALLARA UYGUNLUK BEYANNAMESİ.....	vi
İÇİNDEKİLER	vii
TABLolar DİZİNİ	x
ŞEKİLLER VE GRAFİKLER DİZİNİ	xi
KISALTMALAR DİZİNİ	xii
1. GİRİŞ	1
1.1. Araştırma Problemi ve Araştırma Sorusu	3
1.2. Amaç ve Önem	4
1.3. Sınırlılıklar	5
2. KAVRAMSAL ÇERÇEVE.....	7
2.1. Teşviklere Genel Bir Bakış.....	7
2.1.1. Teşvik Kavramı, Amaçları ve Özellikleri	7
2.1.2. Teşviklerin Teorik Geçmişi.....	9
2.1.3. Türkiye’de Kamu Teşviklerinin Tarihsel Gelişimi.....	11
2.1.4. Teşviklerin Sınıflandırılması ve Çeşitleri	13
2.2. Hava Taşımacılığı ve Havayolu Sektörünün Gelişimi.....	15
2.2.1. Serbestleşme Öncesi Dönem	15
2.2.2. Dünya’da ve Türkiye’de Hava Taşımacılığında Serbestleşme	18
2.2.3. Düzenleyici Çevre	22
2.2.4. Havayolu Sektörünün Özellikleri.....	23
2.3. Havayolu Sektöründe Teşvikler	25
2.3.1. Devletlerin Havayolu Sektörüne Bakışı.....	25
2.3.2. Dünyada ve Türkiye’de Teşvikli Hat Uygulamaları	28
2.3.2.1. ABD Temel Havayolu Hizmeti (Essential Air Services – EAS).....	28
2.3.2.2. Avrupa Kamu Hizmeti Yükümlülükleri (Public Service Obligations – PSO)	30
2.3.2.3. Avustralya Uzaktan Havayoluna Erişim Programı (Remote Aviation Access Program – RAAP)	34
2.3.2.4. Türkiye’de Teşvikli Hat Uygulaması	35

3. YÖNTEM	38
3.1. Araştırma Modeli.....	38
3.2. Araştırma Alanı ve Katılımcılar	41
3.3. Veri Toplama Yöntemi	44
3.4. İnandırıcılık	46
3.5. Araştırmacının Rolü	48
3.6. Etik	49
3.7. Veri Analizi ve Yorumlanması	50
4. BULGULAR VE YORUM.....	52
4.1. Teşvikli Hat Uygulamasına Yönelik Genel Bulgular.....	53
4.2. Sorunlar	55
4.2.1. Mevzuatın Yapısıyla İlgili Sorunlar	56
4.2.1.1. Teşvikli Hat Mevzuatındaki Eksiklikler	57
4.2.1.2. Mevzuattaki Teşvikli Hat Kriterleriyle İlgili Sorunlar	60
4.2.2. Sektörün Genel Durumuyla İlgili Olan ve Teşvikli Hatlar Uygulamasını Etkileyen Sorunlar	61
4.2.2.1. Hatların Sürdürebilirliğini Etkileyen Sorunlar	62
4.2.2.2. Sektörün İşleyişiyle İlgili Sorunlar	64
4.2.3. Paydaşlarla İlgili Sorunlar	65
4.2.3.1. Havayolu İşletmeleri.....	66
4.2.3.2. SHGM ve Daha Üst Otoriteler	68
4.2.3.3. Diğer Kurum ve Kuruluşlar	69
4.2.3.4. Paydaşlar Arasında İletişim ve Koordinasyon Sorunları	71
4.2.4. Havaalanlarıyla İlgili Sorunlar.....	73
4.2.4.1. Havaalanlarındaki Uygunsuzluklar	74
4.2.4.2. Havaalanlarının Kullanımıyla İlgili Sorunlar.....	76
4.3. Öneriler.....	78
4.3.1. Mevzuatın Yapısı ve Uygulanmasıyla İlgili Öneriler	78
4.3.1.1. Teşvikli Hat Koşullarına Yönelik Öneriler	79
4.3.1.2. Mevzuatın Yapısına Yönelik Genel Düzenlemeler	82
4.3.1.3. Teşviklerin Uygulanması için Uygun Havaalanı Altyapısı	86
4.3.2. Daha Kapsayıcı Politika Önerileri	88
4.3.2.1. Mevzuatın Uygulandığı Çevreyle İlgili Öneriler.....	89
4.3.2.2. Mevzuatın İçeriğine İlişkin Politika Önerileri	92
4.3.3. Havayolu İşletmelerini Doğrudan Etkileyen Öneriler	93

4.3.3.1. Havayolu Giderleriyle İlgili Tedbirler	94
4.3.3.2. Havayolu Gelirleriyle İlgili Tedbirler	98
4.3.3.3. Filo Kullanımı	100
4.3.4. Paydaşlarla İlgili Öneriler.....	102
4.3.4.1. Otoritenin Düzenleme, Planlama ve Koordinasyonu	102
4.3.4.2. Kurumlar Arasında İletişimin Geliştirilmesi	105
4.3.4.3. Diğer Kurum ve Kuruluşların Uygulamaya Katılması.....	107
5. SONUÇ VE ÖNERİLER.....	110
KAYNAKÇA.....	115
EKLER LİSTESİ.....	126

TABLÖLER DİZİNİ

	<u>Sayfa</u>
Tablo 2.1. İktisadi Dönemlerde Piyasada Devlet Müdahalesine Bakışın Evrimi.....	11
Tablo 2.2. Teşviklerin Sınıflandırılması ve Özellikleri.....	13
Tablo 2.3. Teşvik Araçları ve Türleri	14
Tablo 2.4. 2013 Yaz Dönemi Teşvikli Hatlar Listesi.....	36
Tablo 2.5. 2015 Ankara Çıkışlı Yurtdışı Teşvikli Hatların Tahsisi	37
Tablo 3.1. Katılımcıların Cinsiyet Dağılımı.....	43
Tablo 3.2. Katılımcıların Yaş Grupları.....	43
Tablo 3.3. Katılımcıların Eğitim Seviyeleri.....	43
Tablo 3.4. Katılımcıların Çalışma Pozisyonları ve Deneyimleri.....	43
Tablo 3.5. Pilot Görüşme.....	45
Tablo 3.6. Yarı Yapılandırılmış Görüşme Detayları.....	46
Tablo 4.1. Kategoriler ve Katılımcılar Arasındaki İlişki.....	52

ŞEKİLLER VE GRAFİKLER DİZİNİ

	<u>Sayfa</u>
Grafik 2.1. 1980 – 2017 Türkiye İç Hat/Dış Hat Havayolu Yolcu Trafiği.....	21
Şekil 2.1. Avrupa’da PSO Hatları	34
Şekil 3.1. Araştırma Süreci.....	41
Şekil 4.1. Teşvikli Hatlar Uygulamasındaki Sorunlara Ait Temalar ve Kategoriler.....	56
Şekil 4.2. Mevzuatın Yapısıyla İlgili Sorunlar Teması ve Kategorileri.....	57
Şekil 4.3. Sektörün Genel Durumuyla İlgili Olup Teşvikli Hatları Etkileyen Sorunlar Teması ve Kategorileri	61
Şekil 4.4. Paydaşlarla İlgili Sorunlar Teması ve Kategorileri.....	65
Şekil 4.5. Havaalanlarıyla İlgili Sorunlar Teması ve Kategorileri.....	74
Şekil 4.6. Teşvikli Hatlar Uygulamasına Yönelik Önerilere Ait Temalar ve Kategoriler.....	78
Şekil 4.7. Mevzuatın Yapısı ve Uygulanmasıyla İlgili Öneriler Teması ve Kategorileri	79
Şekil 4.8. Daha Kapsayıcı Politika Önerileri Teması ve Kategorileri	88
Şekil 4.9. Havayolu İşletmelerini Doğrudan Etkileyen Öneriler Teması ve Kategorileri.....	94
Şekil 4.10. Paydaşlarla İlgili Öneriler Teması ve Kategorileri.....	102
Şekil 5.1. Teşvikli Hat Başvurularında İzlenecek Yola Dair Model Önerisi.....	112

KISALTMALAR DİZİNİ

AASCEA	: Airport and Airway Safety and Capacity Expansion Act
AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
ADA	: Airline Deregulation Act
AEA	: Avrupa Ekonomik Alanı
ATAG	: Air Transport Action Group
BM	: Birleşmiş Milletler
CAB	: Civil Aeronautics Board
DHMI	: Devlet Hava Meydanları İşletmesi
DPT	: Devlet Planlama Teşkilatı
DTÖ	: Dünya Ticaret Örgütü
EAS	: Essential Air Service
EASA	: European Aviation Safety Agency
EC	: European Commission
EEA	: European Economic Area
FAA	: Federal Aviation Administration
GDP	: Gross Domestic Product
IATA	: International Air Transport Association
ICAO	: International Civil Aviation Organization
JAA	: Joint Aviation Authorities
OECD	: Organization for European Economic Coop. and Development
PSO	: Public Service Obligation

RAAP	: Remote Aviation Access Program
RAI	: Remote Aerodrome Inspection
RAIF	: Remote Aviation Infrastructure Fund
RASP	: Remote Aerodrome Safety Scheme
RASS	: Remote Air Service Subsidy Scheme
SARS	: Severe Acute Respiratory Syndrome
SHGM	: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
STK	: Sivil Toplum Kuruluşları
THY	: Türk Hava Yolları
TSO	: Ticaret ve Sanayi Odası
UN	: United Nations
UNCTAD	: United Nations Conference on Trade and Development

1. GİRİŞ

Hava taşımacılığı sektörü, tarihi boyunca yüksek seviyede devlet müdahalelerine ve yasal düzenlemelere konu olmuştur. Neredeyse ticari hava taşımacılığının başlangıcından beri uzunca bir süre havayollarını devletler adına hükümetler yönetmiş ve pazara giriş, kapasite ve uçuş sıklığı devletler tarafından düzenlenmiştir. Yine hükümetler, yaygın bir şekilde havayollarının fiyat rekabetine girmesini engellemek için müdahalelerde bulunmuştur (Shaw, 2007, s. 51). Ancak 1978'de Amerika Birleşik Devletleri (ABD) iç hat havayolu yolcu taşımacılığının serbestleştirilmesinden bu yana, devletlere havayollarına yönelik ekonomik düzenlemelere müdahalesini azaltması için yapılan baskı, dünyanın geri kalanına yayılmıştır (Belobaba, 2015, s. 4). Nihayetinde serbestleşme hareketleri, bir yandan rekabeti arttırarak verimlilik arayışını tetiklerken, diğer yandan hizmet kalitesini arttırmış ve bilet fiyatlarını satın alınabilir hale getirmiş, böylelikle yolcu sayısında artışlar yaşanmıştır. Uçuş sıklıkları artmış ve uçuş ağı yapıları değişerek daha küresel bir görünüm kazanmıştır (Fu, Oum, & Zhang, 2010). Öyle ki günümüzde küresel havayolu sektörü neredeyse dünyadaki her ülkeye hizmet ulaştırmakta ve küresel ekonominin oluşmasında bütünleyici bir rol oynamaktadır. Hava taşımacılığı, bugünkü konuma gelmesini hiç şüphesiz 40 yıl önce başlayan serbestleşme hareketlerine borçludur. Sektör, hem kendi içerisindeki operasyonları hem de havaaracı üretimi ve turizm gibi ilişkili sektörlerle olan etkisi bakımından başlıca bir ekonomik güçtür (Belobaba, 2015). Sayılarla ifade etmek gerekirse 2016 sonu itibariyle dünya genelinde havayolları 3,8 milyar yolcu taşımış, 53 milyon ton yük taşımıştır. Her gün 100,000'den fazla tarifeli ticari uçuş ile 10 milyondan fazla yolcu ve 18 milyar ABD Doları değerinde ürün taşınmaktadır. Havayolları, hava seyrüsefer sağlayıcıları ve havaalanları toplamda 3 milyonun üzerinde kişiye istihdam sağlamaktadır (IATA, 2017). 1400'den fazla havayolunun, toplamda 25,000'den fazla havaaracı bulunmaktadır. Diğer havacılık faaliyetleri de eklendiğinde havacılık endüstrisi dünya genelinde doğrudan neredeyse 10 milyon kişiye, dolaylı olarak ve turizmin katalitik etkisiyle birlikte ise 62,7 milyon kişiye istihdam sağlamakta, tek başına 664,4 milyar ABD Doları gayrisafi hasıla oluşturmaktadır (ATAG, 2016). Oluşan bu tabloda hiç şüphesiz en büyük katkı serbestleşmeye aittir.

Hava taşımacılığı sektörü, etkin hale gelebilmek için her ne kadar serbestleşmeye çalıştıysa da devletler hiçbir zaman sektörden tam anlamıyla el çekmemişlerdir. Bu müdahalelerden biri de devletin havayollarına teşvikler vermesidir. Bu teşvikler geçmişte kısmen ya da tamamen devlet sahipliğinde olan havayollarına sıkça yapılmıştır ve serbest pazarda adil rekabeti engelleyen bir unsur olarak görülmektedir (Doganis, 2006). Havayolu pazarında rekabet kurallarının etkin bir şekilde işlemesi, pazar aksaklıklarının önüne geçilerek kamu faydasının sağlanabilmesi adına oldukça önemlidir (Thorsteinsson, 2000). Ancak serbestleşmenin sonuçlarından biri olarak ortaya çıkan uzakta kalmış bölgelere asgari havayolu hizmetinin sağlanması için havayollarına verilen teşvikler bu kapsamda görülmemelidir.

İlk önce ABD’de, sonraları Avrupa hava sahasında ve dünyanın geri kalanında görülen serbestleşme ile yaşanan olumlu gelişmelerle birlikte, serbestleşme bazı olumsuz sonuçları da beraberinde getirmiştir. Örneğin ABD’de maliyetleri azaltma baskısı; kârda oluşan dalgalanmalar, birleşmeler ve bazı büyük havayollarının iflas etmesiyle birleşince dönemsel işten çıkarmalara ve personel maaşlarında düşüşe yol açmıştır (Belobaba, 2015, s. 5). Bu olumsuz sonuçlardan biri de, serbestleşmenin getirilerinden herkesin eşit şekilde faydalanamaması olmuştur. Havayolu taşıyıcılarının uzakta kalan, izole olmuş ve talebi yetersiz olan bölgelerden ziyade serbest pazarın şiddetli rekabet ortamında kârlı hatlarda uçuş operasyonu yapmak istemelerinden dolayı, küçük, az gelişmiş ya da uzakta kalan bölgeler havayolu hizmetinden kısmen mahrum kalmıştır ve izole olmuşlardır. Bu bölgedeki toplulukların asgari de olsa havayolu hizmetini alarak ekonomik ve sosyal gelişimini mümkün kılmak için devlet otoriteleri taşıyıcılara belirli şartlarda belirli teşviklerin sağlandığı teşvik programları düzenlemişlerdir. Bu teşvik programları ABD’de EAS (Essential Air Services), AB’de PSO (Public Service Obligations) şeklinde isimlendirilmiştir.

Türkiye’de ise her ne kadar 1983’de ilk serbestleşme adımlarını atmış olsa da, 2003 iç hat serbestleşmesine kadar serbestleşmenin etkileri oldukça sınırlı kalmıştır. 2003 sonrasında ise hava trafiğinde ivmeli bir artış yaşanmış, sektör oldukça hızlı büyümüştür (Dursun vd., 2014). Ancak Türkiye’de de ABD ve AB’deki duruma benzer şekilde bazı bölgeler havayolu hizmetinden yeterince faydalanamamıştır. Son yıllarda toplumun hava

taşımacılığı hizmetine erişimini kolaylaştırmak ve ülkede havayolu hizmetini yaygınlaştırmak amacıyla izlenen politikaların (Torlak vd., 2011, s. 3397), bölgeler arası havayolu hizmeti seviyesindeki farklılığı azaltmak amaçlı ortaya koyulduğu düşünülmektedir. Benzer amaçla ilk defa 2013 yılında Teşvikli Hatlar Uygulaması yürürlüğe girmiştir (SHGM, 2012). Ancak bu uygulamaya havayolu işletmelerinin pek ilgi göstermediği ve yurt dışı muadil uygulamalara kıyasla teşvikli hat sayısının az olduğu görülmüştür. Bu çalışmanın amacı, Türkiye’de yürürlükte olan teşvikli hatlar uygulamasının mevcut durumunu ortaya koymak, uygulamaya dair sorunları ve önerileri belirlemektir. Bu kapsamda Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) ve havayolu taşıyıcılarının konuyla ilgili temsilcileriyle yarı yapılandırılmış görüşmeler gerçekleştirilmiş, elde edilen veriler tümvevarımsal şekilde analiz edilmiştir. Çalışmanın ilk bölümünde teşviklere, hava taşımacılığı endüstrisinin gelişimine ve havayolu sektörüne sağlanan teşviklere değinilmiş, ikinci bölümde diğer ülkelerde ve Türkiye’deki teşvikli hat uygulamalarına dair genel bilgiler verilmiştir. Üçüncü kısımda çalışmanın yöntemi tanıtılmış, dördüncü kısımda bulgulara ve yorumlara, son kısımda ise sonuç ve önerilere yer verilmiştir.

1.1. Araştırma Problemi ve Araştırma Sorusu

Hava taşımacılığının, günümüzdeki rekabetçi yapısına ulaşmasında ilk adım 1978’de ABD’de iç hatlar için kabul edilen Havayolu Serbestleşme Yasası (Airline Deregulation Act – ADA) ile atılmıştır. Bu yasa ile devletin sektör üzerindeki düzenleyici rolü azaltılmıştır. ABD’de başlayan bu yönelim, dünyanın geri kalanına da yayılarak küresel hale gelmiştir. Türkiye’de ise ilk serbestleşme çabaları 1983’te başlasa da 2003 yılındaki iç hat serbestleşmesi hareketleri ile gerçek anlamda hayat bulmuştur.

Dünyadaki gelişmelere bakıldığında, serbestleşen pazar sonucu çok sayıda yeni havayolu işletmeleri açılmış, rekabet artmış, bilet fiyatları düşmüş, hizmet kalitesi artmış ve yolcu sayıları önemli ölçüde artmıştır (Fu vd., 2010). Ancak bu gelişmeler havayolu işletmelerini kârlı hatlara yönelttiği için bazı uzak ve izole bölgelerin havayolu hizmetinden yoksun kalması söz konusu olmuştur (Williams, 2010). Öte yandan bölgeler arası gelişmişlik düzeyi farkının azaltılması, sosyal kaynaşmanın sağlanması ve ekonomik hareketliliğin sağlanması açısından söz konusu uzak yerleşim yerlerinin

havayolu hizmetine sahip olması önem arz etmektedir. ABD’de bu bölgelerin serbestleşme sonrasında merkezi noktalarla bağlantısının kopacağı öngörülerek, Serbestleşme Yasası kapsamında EAS programı hayata geçirilirken, Avrupa genelinde ise benzer şekilde PSO programı uygulamaya konulmuştur (Reynolds-Feighan, 1995b). Temelde bu uygulamalar kapsamında, talebi yetersiz olan küçük ve uzak bölgelere uçmayı kârlı görmeyen havayolu işletmelerine belirli şartlar altında teşvik sağlanması ve bölgenin asgari havayolu ulaşım ihtiyacının tatmin edilmesi amaçlanmaktadır.

Türkiye’de diğer ülke uygulamalarına eşdeğer amaç taşıyan teşvik uygulaması, ilk defa 2013 yaz aylarında Uçuş Hatları Teşvik Genelgesi çerçevesinde gerçekleştirilmiştir (SHGM, 2012). Ancak teşvikli hatlar uygulamasının pratikte nasıl işlediğine ve hatların durumuna ilişkin ayrıntılı veriler bulmak mümkün olmamıştır. Öte yandan söz konusu teşvik uygulamasının yurtdışı örneklerinden farklı olduğu ve teşvikli hat sayısının oldukça az olduğu görülmüştür. Dolayısıyla Türkiye’de yoğun merkezlere uzak olan ve havayolu ulaşım talebi az olan bazı noktalar; ekonomik, sosyal, kültürel açıdan katkı sağlayan havayolu hizmetinden yeterince faydalanamamaktadır. Bunlara ek olarak uluslararası alanyazında Türkiye’deki teşvikli hatları değerlendiren bir akademik çalışmanın bulunmadığı tespit edilmiştir. Bu nedenlerden dolayı Türkiye’de teşvikli hat uygulamasının mevcut durumunu ortaya koyacak, teşvikli hatlarda karşılaşılan sorunları tespit ederek tavsiye niteliğinde öneriler geliştirecek bir araştırmaya ihtiyaç duyulmuştur. Bu kapsamda görüşme soruları hazırlanırken merkezi ve açık uçlu bir araştırma sorusu oluşturulmuş, bunun altında ise alt sorular oluşturulmuştur:

- Türkiye’deki teşvikli hat uygulamasının mevcut durumu nedir, süreç nasıl işlemektedir?
 - Teşvikli hat uygulamasında ne gibi sorunlar bulunmaktadır?
 - Bu sorunlara ne gibi öneriler getirilebilir?

1.2. Amaç ve Önem

Bu çalışmada, yurtdışında yaygın bir biçimde kullanılan uçuş hatlarına yönelik teşviklerin Türkiye’de kullanımı araştırılacaktır. Bu bağlamda araştırma konusuyla ilgili katılımcılarla gerçekleştirilecek yarı yapılandırılmış görüşmeler vasıtasıyla aşağıdaki amaçlara erişilmeye çalışılacaktır:

- Türkiye’deki teşvikli hatlar uygulamasının mevcut durumunu ortaya koymak,
- Türkiye’de uygulanan teşvikli hatlar mekanizmasında karşılaşılan sorunları tespit etmek,
- Tespit edilen sorunların çözümüne yönelik öneriler geliştirmek.

Yurtdışında uzun yıllar boyunca kullanım alanı bulan teşvikli hatlar uygulaması, Türkiye’de henüz 2013 yılında uygulanmaya başlanmıştır. Ancak yurtdışı uygulamalarına kıyasla Türkiye’deki uygulamanın, havayolu işletmeleri tarafından rağbet görmediği tespit edilmiştir (Bkz. (Abreu, Fageda, & Jiménez, 2018a; SHGM, 2012)). Teşvikli hatlar mekanizmasının odak noktasında havayolu hizmetinden yeterince faydalanamayan bölgelerin asgari düzeyde de olsa bu sorununun giderilmesi bulunmaktadır. Bu bir sorundur, çünkü bir bölgede gerçekleştirilen hava taşımacılığı faaliyetleri, o bölgeyi hiç şüphesiz sosyal, ekonomik ve kültürel olarak gelişime açık hale getirmektedir (Reynolds-Feighan, 1999). Bununla birlikte hava taşımacılığının hem ülkemiz hem de dünya ekonomisinde tüm sektörlerde oluşturduğu katma değer tartışılmaz boyuttadır. Bu sebeple dünya çapında birçok ülke tarafından, belirli bölgelerdeki havayolu ulaşımını belirli teşvikler sunarak canlandırmak amacıyla yürütülen teşvikli hatlar uygulaması oldukça önemli bir mahiyettedir (Çağrı Özcan, 2014, s. 24). Dolayısıyla her ülkenin farklı şekilde tasarladığı ve uygulamaya koyduğu teşvikli hat uygulamasının ülkemizde amacına ulaşmasına katkı sağlamak bakımından, mevcut uygulamadaki sorunlar ve önerilerin belirlenmesi oldukça önemlidir.

Öte yandan uluslararası alanyazında başta ABD ve Avrupa olmak üzere birçok ülkedeki teşvikli hatlara yönelik bir hayli çalışma mevcutken, Türkiye’deki teşvikli hatlar uygulamasına yönelik bir akademik çalışmaya rastlanmamıştır. Mevcut tez çalışmasının, alanyazında var olan bu boşluğu da dolduracak olması açısından değerli bir çalışma olduğu düşünülmektedir.

1.3. Sınırlılıklar

Bu araştırmada elde edilecek veriler, araştırmanın nitel özellikte olması gereği genelleştirilmemelidir. Araştırma, konuyu kendi zamanında, kendi şartları çerçevesinde bağlamsal olarak incelemektedir. Dolayısıyla elde edilecek veriler de yine kendi bağlamında değerlendirilmelidir.

Araştırmanın örneklemini, teşvikli hatlar uygulamasında esas paydaşlar olan havayolu işletmelerinde ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nde (SHGM) çalışan konuyla ilgili yöneticiler ve uzmanlar oluşturmaktadır. Türkiye'de havayolu işletmesi ruhsatına sahip olan, iç ve dış hatlarda tarifeli ve tarifesiz seferlerle yolcu ve yük taşımacılığı yapan tüm havayolu işletmelerinden veri toplanmaya çalışılmıştır. Ancak bazı katılımcılarla görüşme ayarlama sürecinde yaşanan kısıtlar nedeniyle birkaç havayolu işletmesinden veri toplanamamıştır. Toplamda 6 havayolu işletmesinden 7 katılımcı, SHGM ise 3 katılımcı ile toplamda 10 kişiyle görüşülmüştür. Araştırmanın sonuçları, araştırmada görüşülmeyen diğer havayolu işletmelerinin ve görüşme yapılan havayolu işletmelerinin kurumsal görüşlerini yansıtmamaktadır. Elde edilen veriler, görüşülen kişilerin şahsi görüşlerine dayanmaktadır.

Araştırmada Türkiye'deki teşvikli hatların mevcut duruma ilişkin bilgiler verilirken teşvikli hat genelgelerinden faydalanılmıştır. Ancak tüm genelgeler ve hatların uygulanmasına dair bilgiler paylaşılmadığı için sadece genelgelere bakarak detaylı bilgiler elde etmek mümkün olmamıştır. Araştırmanın henüz başında karşılaşılan bu kısıt, araştırma kapsamında, teşvikli hatlar uygulamasında karşılaşılan sorunlar ve bu sorunlara getirilecek önerilerin yanı sıra, teşvikli hatlar uygulamasının mevcut durumunun da daha ayrıntılı bir biçimde ortaya konmasının araştırma amaçları arasına alınmasını gerekli kılmıştır.

2. KAVRAMSAL ÇERÇEVE

2.1. Teşviklere Genel Bir Bakış

2.1.1. Teşvik Kavramı, Amaçları ve Özellikleri

Teşvik kavramına dair tüm çevreler tarafından kabul gören ortak bir tanım bulunmamakta, ulus devletler ve çeşitli uluslararası/ulusal devletler tarafından yapılan tanımlar farklı kıstaslar içermektedir. Türkiye’de Hazine Müsteşarlığı’nın benimsediği tanıma göre teşvik kavramı, belirli ekonomik faaliyetlerin diğerlerine kıyasla daha çok ve hızlı gelişmesi için kamu tarafından çeşitli şekillerde sağlanan maddi ya da maddi olmayan destek, yardım ve özendirmeler (DPT, 2007; İncekara, 1995, s. 1; Serdengeçti, 2000, s. 1) şeklinde tanımlanmaktadır. OECD sözlüğüne göre teşvikler, “yerleşik olmayan devlet birimleri de dahil olmak üzere hükümet birimlerinin, üretim faaliyetlerinin seviyelerine veya ürettikleri, sattıkları ya da ithal ettikleri mal veya hizmetlerin miktarlarına veya değerlerine dayanarak işletmelere yaptıkları ödemeler” şeklinde tanımlanmaktadır (OECD, 2001). AB ise teşvikleri, “bir üye devlet tarafından veya devlet kaynakları vasıtasıyla herhangi bir şekilde yapılan ve belirli teşebbüsleri veya belirli malların üretimini kayıyarak rekabeti bozan veya bozmakla tehdit eden uygulamalar” olarak tarif etmiştir (DPT, 2007, s. 73). Yavan (2010), teşvik kavramının kullanım amacına göre farklı şekilde isimlendirilebildiğini ifade etmiştir. Teşviklerle ilgili çalışan uluslararası organizasyonlar olan DTÖ, OECD ve AB, sübvansiyon (subsidies) ya da devlet yardımı (state aid) terimlerini tercih etmekte, pratikte ise kamu yardımı, mali yardım, vergisel teşvikler, destekler, uygun koşullu krediler gibi kavramlar da kullanılabilmektedir (Yavan, 2011). Türkçe alanyazında ise daha çok teşvik kavramının kullanıldığı görülmüştür.

DTÖ ve AB gibi uluslararası kurum ve kuruluşların rekabeti bozucu etkisi nedeniyle teşviklerin kullanılmasını sınırlamaya çalışan çabalarına rağmen teşvik kullanımı artmaktadır (Yavan, 2012, s. 10). DTÖ’nün tahminine göre dünya çapında hükümetler her yıl 1 trilyon ABD Dolarından fazla teşvik vermektedirler (WTO, 2006). Günümüzde uluslararası piyasa koşulları, küreselleşme ve yerleşen sosyal devlet anlayışı ile birlikte, özel sektöre kaynak aktarımı olarak görülen ve rekabette adaletsizliğe yol açarak ekonomiyi verimsizleştirdiği düşünüldüğü için ciddi oranda sınırlandırılan teşvik

mekanizmasının görev alanını değiştirmiş ve ona yeni sorumluluklar yüklemiştir (DPT, 2007, s. 1). Teşvik uygulamaları, ülke sanayisinin kurulması, korunması, rekabete hazır hale kılınması süreçlerinde destekleyici ve himaye edici vazifeler üstlenmekte, yatırım ve ihracatın özendirilmesinde ve döngüsel dalgalanmaların etkilerini ortadan kaldırmada sıkça kullanılmaktadır (Eser, 2011, s. 9; Yayar & Demir, 2012, s. 121).

Teşvik sistemleri, ekonominin mevcut durumundan hareket etmekle birlikte, dünya ekonomisindeki gelişmeleri ve özellikle teknolojik ilerlemeleri kesinlikle dikkate almayı gerektirir (İncekara, 1995, s. 50). Devletlerin teşvikler ile neleri amaçladığı, uyguladığı ekonomik yapıya ve gelişmişlik düzeylerine göre farklılık gösterse de genel olarak teşviklerle toplum refahının arttırılması hedeflenir. Gelişmiş lkeler rekabet gücünü muhafaza etmek, teknolojinin gelişimini devam ettirmek, ülkeden sermaye kaçışının önüne geçmek, bölgeler arası dengeyi sağlamak, verimliliği arttırmak, işsizliği azaltmak ve aksayan sektörleri desteklemek için teşvik önlemleri almaktadırlar. Öte yandan gelişmekte olan ülkeler ise ekonomik kalkınma ve sanayileşmeyi temin etmek, uluslararası alanda rekabet edebilir hale gelmek, geri kalmış bölgeleri geliştirmek, verimliliği arttırmak, istihdam saharlarını genişletmek, ihracatı arttırmak, teknoloji transferi yapmak ve yabancı sermayeyi cezbetmek adına teşvik politikalarını benimsemektedirler (Yavan, 2012, s. 10). Ayrıca gelişmekte olan ülkeler, genç endüstri alanlarının korunması, mevcut istihdamın arttırılması, döviz dengesinin temini, stratejik öneme sahip sektörlerin ve savunma sanayilerinin korunması gibi amaçlarla da teşvik politikalarını hayata geçirebilmektedir (Erdoğan & Ataklı, 2012, ss. 1185–1186). Bununla birlikte teşvikler, geri kalmış bölgelerde ekonomik dengesizliğin giderilmesi ve dengenin sağlanması amacıyla da başvurulan iktisadi politika araçlarındandır. (Yayar & Demir, 2012, ss. 121–122). Kamu desteğinin bir diğer amacı da sosyal eşitliği sağlamak için verilen teşviklerdir (Bartık, 2003, s. 27). Teşviklerle ulaşılmak istenen hedeflerin neler olduğu, bu hedeflere ulaşmak için nelerden ödün verileceği ve tüm bunların sağlıklı bir şekilde denetlenmesi de dikkat edilmesi gereken başlıca konular arasındadır (Gülmez & Yalman, 2010, s. 237).

Bir teşvik politikasının amacı ile teşvik sağlanması aranan kriterler arasında sıkı bir ilişki bulunduğu aşıkardır. Teşvikler, kıt kamu kaynaklarıdır ve aktarıldığı yeri kayırarak

desteklemesi söz konusu olduğu için teşvik dağıtımında nelerin baz alındığı oldukça önemlidir. Son yıllarda yapılan akademik çalışmalara bakıldığında, hangi kanallara ne kadar teşvik aktarılacağını belirleyen faktörlerin ekonomik, küresel, politik ve kurumsal olmak üzere 4 faktör altında toplandığı görülmektedir (Aydın, 2007; Zahariadis, 2002). Bununla birlikte Yavan, (2012, s. 34) bu dağıtımın bölgesel ölçekte nasıl yapıldığına yönelik alanyazında bir kıtlık olduğundan bahsetmiş ve çalışmasında Türkiye’de bölgesel düzeyde verilen teşviklerin tahsisinde yine hem ekonomik ve politik faktörlerin hem de küresel ve kurumsal faktörlerin etkili olduğu sonucuna ulaşmıştır. Buna ek olarak gelir seviyesi, özel sektör sanayi yatırımlarının düzeyi, dış ticaret açıklık seviyesi, seçim/politik güç, iktidar partinin ideolojisi gibi belli etkenlerin de teşviklerin dağıtılmasında belirleyici olduğu sonucuna varmıştır. Getzner (2007) ise kişi başına gelirin teşviklerin dağılımını belirleyen önemli bir faktör olduğunu bulmuştur.

2.1.2. Teşviklerin Teorik Geçmişi

Sektörlerin teşvik edilmesi bir çeşit devlet müdahalesidir. Devlet müdahalelerini, 15 – 18. yüzyıllarda ekonomide etkili olan “Merkantilizm” politikası ile ilişkilendirmek mümkündür. Henüz başlangıç evresindeki kapitalizmin tüm Batı Avrupa’ya yayılmasını sağlayan merkantilizm politikası tüccarlar ile devletler arasındaki işbirliğinin desteklenerek ulus devletlerin çıkarlarının korunmasını savunmuştur (Heckscher, 1994). Bu dönemde ticaret hacmi artmış, para kullanımı yaygınlaşmıştır. Ayrıca merkantilizm sürecinde kamusal harcamalar teşvik edilmiştir (Kazgan, 2000, s. 45).

200 yıldan fazla süre Batı Avrupa’nın iktisat politikasını yönlendiren merkantilist fikirler; teknolojik buluşlar, piyasaların genişlemesi ve kapitalist sınıfın gelirlerindeki artışla birlikte değişime uğrayarak ticari kapitalizmden sınai kapitalizme geçişi yansıtmıştır. Bu yeni görüşe sahip olan ve “fizyokratlar” olarak anılan iktisatçılar, merkantilist anlayışın aksine ekonomide devlet müdahalesine muhalefet etmişlerdir (Çalcalı, 2013, s. 94). Bu görüşlerinin ardında Tabii Kanun felsefesi yatmaktadır. Bu felsefeye göre toplum bir düzen içindedir, herhangi bir müdahale olmaksızın zaten toplum en iyi şekilde işleyecektir (Kazgan, 2000). Yine Tabii Kanun felsefesine dayanan, Adam Smith’in öncülük ettiği “İktisadi Klasik Liberalizm” anlayışında da düzenin kendiliğinden sağlanacağı savunulmuş, otorite müdahalesine karşı çıkmıştır. Bu dönemde Liberal

düşünce akımının politikası olan “laissez passer, laissez faire” (bırakınız yapsınlar, bırakınız geçsinler) öğretisi, tüm Avrupa’ya yayılmıştır. Çünkü ticari kapitalizmin henüz yükselen girişimci sınıfı, toplumda faaliyetlerini sınırlandıracak tüm şartlara ve tabii ki devlet müdahalelerine karşı durmuştur. Bununla birlikte klasik liberaller, fizyokratlardan farklı olarak bireysel amaçları ön plana almışlardır. Bu bağlamda toplumun çıkarlarının kişisel çıkarlarla eş anlama geldiği ifade edilmiş ve piyasadaki “görünmez el” unsuru sayesinde devlet müdahalesine gerek olmadığı vurgulanmıştır. İktisadi liberalizm, fizyokratlar, klasik ve neo-klasik iktisatçıların temel ideolojisi olmuştur (Savaş, 2000, s. 228).

20. yüzyıl başlarında yaşanan ve çıkış noktası ABD olan, başlıca dönemin aşırı liberal ekonomi anlayışının neden olduğu ekonomik buhrana değin dünya ekonomisinde hakim olan genel paradigma, fiyat sistemine müdahalenin kaynak tahsisini bozacağı yönündeydi. Ancak Keynes’in ekonominin kendiliğinden tam istihdam düzeyinde dengede kalacağını reddeden ve belirli düzeyde devlet müdahalesini savunan teorisi, o dönem Klasik ve Neo-klasik anlayışı yıkmıştır (Fisunoğlu ve Tan Köksal, 2009, s. 33). Keynes, devlet müdahaleleriyle ekonominin eksik istihdam durumunda da dengeye gelebileceğini ortaya koyarak ekonominin tam istihdamda dengeye gelmesinin genel değil özel bir hal olduğunu ifade etmiştir. Keynesyen ekonomi politikası, döngüsel dalgalanmalara istikrar kazandırmak ve serbest piyasanın oluşturduğu gelir ve refah düzeyi farklılıklarını dengelemek için devlet müdahalesinin gerekliliğini benimsemiştir (Getzner, 2007, s. 34). Ayrıca para politikası belirli şartlarda yetersiz kalabileceğinden, ekonominin tam istihdam düzeyinde dengeyi bulması için maliye politikasının gerekli olduğunu savunmuştur (Kazgan, 2000, ss. 231–232). Keynes’in öncülük ettiği bu gelişmeler neticesinde ekonomide devletin rolüne bakış açısı değişime uğramıştır. Bu anlayış ile devlet artık yalnızca “bekçi-jandarma” rolüyle sınırlandırılmamış, aksine artık devlet sosyal fayda oluşturmak, öncülük etmek, düzenleyici rol oynamak gibi amaçlarla ekonomiye daha çok müdahalede bulunmuş, pazarda etkin bir üretim ve tüketim ögesi haline gelmiştir (Eser, 2011, s. 8).

1970’lerde Keynesyen modelin ön gördüğü devletin krize girmesiyle birlikte, Keynes sistemine yönelik eleştiriler baş göstermişti. Eleştiriler; Keynesçi yaklaşımın, iddia

ettiğinin aksine durgun bir yapıda olması, her türlü işsizliği açıklayamaması, enflasyon sürecini açıklayamaması gibi temellere dayandırılmıştır. Nihayet sistemin tamamına yönelik eleştirilerin sonucunda yeni öğretiler oluşmuş, liberal öğretiler revize edilmek suretiyle “Yeni Liberalizm” ve “Liberteryenizm” akımları etkisinde yeniden savunulmaya başlanmıştır (Kazgan, 2000, s. 236). Lasser-faire’nin hala yoğun bir şekilde etkisini sürdürdüğünü söylemek mümkündür. Devlet müdahalelerine, dolayısıyla teşviklere bakışın evrimi, aşağıdaki tabloda özetlenmiştir.

Tablo 2.1. *İktisadi Dönemlerde Piyasada Devlet Müdahalesine Bakışın Evrimi*

İktisadi dönemler	Hâkim Görüş
Merkantilist Dönem	Tüccarlarla devletler arasında güçlü işbirliği
Fizyokrat, Klasik ve Neo-klasik anlayış	Bir müdahale olmaksızın toplum tabii kanuna uygun ve düzenli bir şekilde işler. Piyasaya devlet müdahalesine gerek yoktur.
Keynes Dönemi	Devlet müdahaleleriyle birlikte ekonomi eksik istihdam durumunda da dengeye gelebilir
Yeni Liberalizm	Liberal öğretilerin revize edilmesi ve müdahalenin olmadığı serbest piyasa

Günümüz modern iktisat anlayışında devlet, bir yandan geniş görev ve hizmet sahası, öte yandan gelir yaratan harcamalar ve transfer harcamaları vasıtasıyla sosyo-ekonomik yapıda etkili bir konuma gelmiştir (Akdoğan, 2009). Öyle ki, UNCTAD (2000) tarafından küresel çapta yapılan bir araştırmaya göre neredeyse tüm ülkeler belirli sektörleri hedefleyen teşvikler sunmakta, ülkelerin %90’ından fazlası yerli ya da yabancı yatırımlar için teşvik vermekte, %85’i mali teşvikler önermekte, %71’i finansal destekler sağlamakta ve %70’i de az gelişmiş bölgeler için bölgesel teşvikler sağlamaktadır.

Görülmektedir ki iktisadi düşüncede devlet müdahalesine yönelik yaklaşım, sürekli dalgalı bir seyir izlemiştir. Dolayısıyla artık devlet müdahalesinin gerekliliğinden ziyade hangi alanlarda, ne şekilde, ne ölçüde kullanılacağı tartışıldığı söylenebilir.

2.1.3. Türkiye’de Kamu Teşviklerinin Tarihsel Gelişimi

Devlet Planlama Teşkilatı (DPT), Türkiye’de kamu tarafından sağlanan teşvikleri dört döneme ayırarak incelemiştir: 1950 öncesi dönem, 1950 – 1960 dönemi ve 1960 – 1980

dönemi ve 1980 sonrası dönem (DPT, 2000, s. 61). Esasında ilk devlet yardımı çabaları, 1863 yılında kurulan “İslah-ı Sanayi Komisyonu” ile kendini göstermiştir (Toprak, 1982, s. 175). Bu dönemlerde Batı teknolojisine ayak uydurabilmek için sanayi alanında devletin yatırımları teşvik etmeye çalıştığını söylemek mümkündür. Bu konuda çıkan ilk yasa ise 1913 tarihli “Teşvik-i Sanayi Kanunu Muvakkati”dir (DPT, 2000). Duran, (2003) arsa tahsisi, vergi kolaylıkları gibi teşviklerin yer aldığı bu kanunun Cumhuriyet’in ilk yıllarında da geçerliliğini koruduğunu ve sonraki uygulamalara temel teşkil ettiğini belirtmiştir. Türkiye, 1923-1929 yılları arasında 1. İzmir İktisat Kongresi’nde alınan kararlar doğrultusunda ekonomik kalkınmanın gerçekleşmesi için özel sektörün teşvik edilmesi politikasını izlemiştir. 1927 tarihinde Teşvik-i Sanayi Kanunu o günün şartları doğrultusunda yeniden tanzim edilmiş ve sektörün korunması, teşvik edilmesi ve finansmanı amaçlanmıştır (DPT, 2000). Bu kanun ile istimlakler dahil arazinin bedelsiz tahsis edilmesi, bina ve arazinin kredi ile tahsisi, hisse senedi ve tahvil ihracında damga resmi muafiyeti gibi teşvik tedbirleri alınmıştır (İncekara, 1995, ss. 50–51). Ancak Yavan, (2010, s. 71) söz konusu kanunun gerek dönemin siyasi ve ekonomik krizleri sebebiyle, gerekse kanunun akabinde I. Dünya Savaşı’nın patlak vermesinden ötürü birçok kuruluşun yasadan haberdar olmadığını; bunun neticesinde teşviklerin son derece sınırlı bir etki bıraktığını ifade etmiştir. Öte yandan İncekara (1995, s. 51) ise müteşebbislerin ve sermaye gücünün ilgili teşvik araçlarını kullanmaktan yoksun olduğunu ancak tedbirlerin günün şartları çerçevesinde başarılı olduğunu, günümüzde bile uygulanan birçok teşvik aracına öncü olduğunu belirtmiştir. Yeterli bilgi ve teknoloji birikiminin olmaması ve 1929 Ekonomik Buhran’ı da teşvik tedbirlerinin istenen düzeyde başarıya ulaşmamasında etkili olmuştur. Bunun sonucunda devlet, Kamu İktisadi Teşebbüsleri ile ekonomiye doğrudan müdahil olmuştur. Teşvik-i Sanayi Kanunu 1942 yılında yürürlükten kaldırılmış, öncesinde yapılan teşvik politikaları ve faaliyetleri 1950’lere değin ortada kalmıştır (Duran, 2003).

1950’lerde daha çok özel sektör ağırlıklı teşvik uygulamaları düzenlenmiştir. Bu kapsamda özel sektör kullanımına özel kredi imkânları genişletilmiş, dış ticarete girişimcilik özendirilmiş, tarımsal üretimin arttırılması ve sürekli kılınması amaçlanmıştır (Akdeve & Karagöl, 2013). Yine bu dönemde sermaye birikimini sağlamak ve kalkınmayı hızlandırmak için yabancı sermayenin ülkeye çekilmesi amacıyla “Yabancı

Sermayeyi Teşvik Kanunu” çıkartılmış ve 1954’de değişikliğe uğramış, 1953’de “Turizm Endüstrisi Teşvik Kanunu” ve 1954’de “Petrol Kanunu” uygulamaya koyulmuş, ancak beklentileri karşılayamamıştır (DPT, 2000). Kısaca 1950 – 1960 yılları arasında bir sistem çerçevesinde olmasa da özel sektörü, üretimi ve yatırımı destekleyen karar ve uygulamalar olmuştur (İncekara, 1995, s. 52).

1962 senesinde DPT’nin kurulmasıyla Türkiye’de sektörlerin kapsamlı ve sistematik bir şekilde teşvik edildiği planlı dönemin başladığı (İncekara, 1995, s. 52; Yavan, 2011, s. 74) söylenebilir. 1950’li yılların sonunda yaşanan siyasi ve ekonomik bunalım sonrası 1960 – 1980 arasındaki dönemde ithal ikameci (yerli üretim) sanayileşme politikaları bilinçli ve düzenli olarak uygulama alanı bulmuştur (Kepenek ve Yertürk, 2010).

1980 sonrasında Türkiye, ithal ikameci ekonomi anlayışını terk ederek ihracata dayalı ekonomi politikasını izleyerek ekonomisini serbestleştirmeye çalışmıştır (Yavan, 2010, s. 1678). Ekonomide 1980 sonrası yaşanan bu değişimler teşvik politikalarına da yansımıştır (Yavan, 2012, s. 14).

2.1.4. Teşviklerin Sınıflandırılması ve Çeşitleri

Esasen hükümetlerin birçok faaliyeti teşvik unsuru barındırmakla birlikte Schwartz ve Clements, (1999, s. 120) teşvikleri aşağıdaki yedi kategoriye dayanarak sınıflandırmıştır (Tablo 2.2.):

Tablo 2.2. *Teşviklerin Sınıflandırması ve Örnekleri ((Schwartz ve Clements, 1999) ’dan uyarlanmıştır.)*

Teşvik Çeşitleri	Örnek
Üreticilere ya da tüketicilere verilen doğrudan ödemeler	Çeşitli amaçlarla sağlanan sıcak para girişleri
Hükümet garantileri, kurumlara faiz sübvansiyonu ya da düşük faizli krediler	KOBİ’lere verilen düşük faizli krediler ya da belirli şartlarda verilen devlet garantileri
Belirli vergi yükümlülüklerinde indirimler	Kendi elektriğini üretenlere vergi indirimi uygulanması
Devlet iştirakleri	Özel işletmeleri özendirmek amaçlı iştirakler
Ayni yardımlar (Para olarak değil, mal veya hizmet vermek suretiyle yapılan yardımlar)	Devletin şirketlere, topluma ya da şirketlerin çalışanlarına vb. sağladıkları sosyal yardımlar ya da erzak yardımları
Tedarik yardımı	Devletin pazar fiyatının üzerinden alım yapması

Örtülü ödemeler	Piyasa fiyatlarını ya da pazara erişimi değiştiren düzenleyici hareketlerle yapılan ödemeler
-----------------	--

Duran (2003, ss. 23–24) ise amaçlarına göre, kapsamına göre, veriliş aşamalarına göre, kullanılan araçlara göre ve kaynaklarına göre olmak üzere beş farklı şekilde teşvikleri sınıflandırmıştır. Buna göre örneğin amaçlarına göre teşvikler kendi içerisinde yabancı sermaye çekmek ve bölgesel dengesizliği gidermek gibi kısımlara ayrılırken, kapsamına göre teşvikler kendi içerisinde genel ve özel amaçlı teşvikler şeklinde sınıflandırılmıştır.

Teşvikler verilirken çok çeşitli teşvik araçları kullanılabilir. (UNCTAD, 2004, ss. 6–7), sıklıkla kullanılan 3 esas teşvik aracını finansal/nakdi teşvikler, mali teşvikler ve diğer teşvikler olarak gruplandırmıştır. Teşvik araç ve türlerine dair bu sınıflandırmanın özetlenmiş hali aşağıdaki tabloda verilmiştir:

Tablo 2.3. *Teşvik Araçları ve Türleri ((UNCTAD, 2004, ss. 6–7)’den uyarlanmıştır.)*

Teşvik Araçları	Teşvik Türleri
Finansal/Nakdi Teşvikler	Bir yatırımın maliyetlerini karşılamak üzere doğrudan maddi destekler
	Uygun koşullu krediler
	Kamu sigortası
Mali Teşvikler	Düşük oranda gelir ve kurumlar vergisi
	Hızlandırılmış amortisman
	Bazı harcamaların vergiden düşülmesi
	İhracatta gümrük muafiyetleri
	İthalatta vergi muafiyetleri
Diğer Teşvikler	Bazı standartların düşürülmesi ya da muafiyet verilmesine yönelik düzenleme bazında teşvikler
	Altyapıya ya da alınan diğer hizmetlere teşvik verilmesi
	Piyasada öncelik verilmesi (öncelikli kontratlar ya da pazarda tekel konumu / monopollük)
	Uygun döviz kurları sağlanması

Çalışmanın konusu olan havayolu sektöründeki teşvikli hatlar uygulaması, uygulama kapsamında finansal destek sağlanan ülkelerde finansal teşvik araçları arasında, Türkiye’de ise diğer teşvikler kapsamında ele alınabilir. Bu çalışmada teşvik araçlarına

ilişkin bilgilerin temel düzeyde verilmesi ve çalışmanın ana konusu olan hava taşımacılığındaki teşvikler ve teşvikli hatların daha ayrıntılı biçimde ele alınması tercih edilmiştir.

2.2. Hava Taşımacılığı ve Havayolu Sektörünün Gelişimi

2.2.1. Serbestleşme Öncesi Dönem

İnsanların, diğer canlıların ve eşyanın emniyetli ve etkin biçimde havadan taşınabilmesi için havaaracı işleticileri, havaalanları ve hava seyrüseferiyle ilgili her türlü altyapı hizmeti sunan birimlere sahip bir sistem (Kuyucak, 2007, s. 6) şeklinde tanımlanan hava taşımacılığı, günümüzdeki haline gelene kadar hiç şüphesiz birçok değişim ve dönüşümler geçirmiştir. Bu değişimlerin başlangıç noktasını, sektörün esas unsuru olan havaaracının icat edilişi belirlemiştir. Havaaracı icadının temeli, 15. ve 16. yüzyıllarda Leonardo da Vinci'nin bir insanı uçurmaya yeterli gördüğü havaaracı ve paraşüt taslağı çizimlerine dayanmaktadır. Herhangi bir icadın toplumun büyük kesimi tarafından kullanılır ve ticari olarak değerli hale gelmesi içinse, emniyetli ve güvenilir olduğunu kanıtlaması gerekir (Rhoades, 2014, s. 17). Bunu gerçekleştirmek için hava taşımacılığının temellerinin atıldığı ilk yıllarda balon ve planör gibi havadan hafif havaaraçlarıyla uçuşlar gerçekleştirilmeye çalışılmıştır. İlk balonlu uçuş, 1783 yılında Montgolfier kardeşler tarafından kâğıt bir balonun sıcak havayla doldurularak uçuşmasıyla gerçekleştirilmiştir. 1783 yılında Jean-Francois Pilatre de Rozier ve Francois d'Arlandes'in Paris üzerinde rüzgâr ile süzülerek yaptıkları uçuş ise havadan hafif yapılan insanlı ilk uçuş olarak tarihe geçmiştir (Gillispie, 1983). Sonrasında çeşitli denemeler olsa da balonlar yatay düzlemde rüzgârın akışına göre gelişigüzel sürüklendiği, dolayısıyla tamamıyla kontrol edilebilir olmadığı için kısa sürede balonlara olan ilgi kaybolmuştur. Öte yandan Wright Kardeşler'in 17 Aralık 1903 tarihinde motorlu, kontrol edilebilen havadan ağır ilk uçuşu, insanların uçuş olgusuna bakışını değiştirmiştir (Schmitt & Gollnick, 2016, ss. 19–25). Sonrasında gelen yıllarda insanlık, bu teknolojiyi genel geçer şekilde uygulanabilir ve güvenilir hale getirmek için doğru bileşen kombinasyonunu aramakla uğraşmıştır.

Güvenilirliği kanıtlanan havaaracı teknolojisi 20. yüzyılın ilk yarısında askeri amaçla yoğun şekilde kullanılmıştır. Savaşta ilk defa bir havaaracı, 1911 yılında Kuzey Afrika

topraklarında İtalya tarafından Osmanlı kuvvetlerine karşı keşif amaçlı kullanılmıştır. Sonrasında ordular havaaraçlarından; I. Dünya Savaşı'nda daha çok gözlem amaçlı, II. Dünya Savaşı'nda ise ulusların stratejilerinin hayati ve bütünleştirici bir parçası olarak daha büyük ölçüde faydalanmışlardır (Rhoades, 2014, s. 41).

Savaş boyunca büyük, bombalama yapan uçakların geliştirilmesi, havaaraçlarının zamandan tasarruf yaparak ticari amaçla kullanılabileceğini göstermişti. 1914'de Tampa Körfezi üzerinden yapılan 20 dakikalık St. Petersburg – Tampa uçuşu, havadan ağır havaaracıyla yolcu taşınan tarifeli ilk uçuş olarak kayıtlara geçti. 1918'de ise ABD'de eski adıyla Posta Hizmetleri Bakanlığı (şimdiki adıyla Amerikan Posta İdaresi), çeşitli kentler arasında havayolu ile posta transferi yaptı (Wensveen, 2011, s. 45). Bu gelişmelerle birlikte ticari anlamda hava taşımacılığının da doğduğu söylenebilir. İlk uluslararası yolcu taşımacılığı bu dönemlerde yapılmış olsa da sivil hava taşımacılığı faaliyetleri posta taşımacılığı ile sınırlı kalmıştır (Graham, 1995, ss. 11–12).

20. yüzyıl başlarında siyasi krizler ve büyük savaşlar neticesinde hava taşımacılığının askeri açıdan sanayileşen bir endüstri halini aldığı aşîkârdır. II. Dünya Savaşı'nın başladığı 1939 yılında, tüm mühendislik faaliyetleri askeri havaaraçlarına yönelmiş, havaaraçları hız, menzil ve daha iyi manevra kabiliyetine odaklı bir şekilde geliştirilmiştir. İlk jet motorlu askeri havaaracı ME 262 de bu dönemde Almanlar tarafından geliştirilip savaşta kullanılmıştır (Schmitt & Gollnick, 2016, s. 28). Ticari hava taşımacılığı, II. Dünya Savaşı sonrası askeri havaaraçlarının ticari havaaraçlarına dönüştürülerek kullanılmasıyla gelişmeye başlamıştır. Savaş yıllarından kalan tüm mühendislik bilgi birikimi sivil havacılık endüstrisi tarafından kullanılmıştır. Bu yıllarda hava taşımacılığındaki büyük değişim, ilk jet motorlu yolcu uçağı olan Comet'in 1952'de hizmete girmesiyle başlamış, ancak ardından Comet yapısal problemler nedeniyle üst üste kırımlara uğramıştır. Boeing, McDonald-Douglas, Lockheed gibi havaaracı üreticileri bu yıllarda rekabete girmiş ve daha fazla kapasiteli jet motorlu ticari havaaraçları üretmeye başlamışlardır. (Hirst, 2008, s. 251; Rhoades, 2014, ss. 81–83; Schmitt & Gollnick, 2016, ss. 29–30). Bu sayede Avrupa'nın batı kıyıları ile ABD'nin doğu kıyıları arasındaki uçuş süresi 6 – 8 saatte tamamlanır hale gelmiştir.

Hava taşımacılığının olgunlaşma evresine girdiği bu jet çağında gelişmenin hızlı olmasında ABD ile Sovyetler Birliği arasında süregelen teknoloji yarışı büyük katkı sağlamıştır. Jet yolcu uçakları her ne kadar maliyet dezavantajına sahip olsalar da daha uzun menzile, arttırılmış hız ve konfor ile bu açığı kapatmışlardır. Artık hava taşımacılığı yaygınlaşmaya başlamış, özellikle uzak mesafeli ulaşımında diğer taşımacılık türlerine kıyasla daha tercih edilebilir hale gelmiştir. Uygun havaalanları, hava ve yer seyrüsefer kolaylıkları gibi altyapı yatırımları hayata geçirilmiştir. Bu gelişmelerle birlikte daha büyük kabinler; daha büyük havaaraçlarını, daha fazla yakıt hacmine sahip daha büyük kanatları ve dolayısıyla daha uzun menzilli havaaraçlarını zorunlu kılmıştır. Böylelikle ilk geniş gövdeli Jumbo jet B-747 üretilmiş ve ilk uçuşunu New York – Londra arasında 1970’de gerçekleştirmiştir (Rhoades, 2014, s. 84; Schmitt & Gollnick, 2016, s. 30). 1968’de Fransa, Almanya ve İngiltere’den şirketlerin bir araya gelerek kurduğu Airbus’ın A380 tipli havaaracı üretilene kadar B-747, uzun menzilli ve 400 üzeri koltuklu havaaracı piyasasında rakipsiz bir konuma gelmiştir (Shaw, 2007, s. 84). Aslında giderek büyüyen havaaraçları için boyut anlamında hiç şüphesiz teknik bir limit yoktur. Ancak Dünya üzerinde direkt uçuş gerçekleştirilmesi ancak jumbo jetlerle mümkün olabilen çok az nokta vardır (Örneğin Singapur – New York, Londra – Sidney). Ayrıca bu noktalar arasında bu denli uzun uçuşlarda bir jumbo jetin koltuklarını dolduracak talebin bulunması da önemlidir. Dolayısıyla hem boyut, hem de tasarımın parametresi ve yönlendiricisi olan menzile, daha o yıllarda doğal sınırına ulaşmıştır (Schmitt & Gollnick, 2016, ss. 31–32). Olgunlaşma döneminde jet motorlu uçakların kullanımının yanı sıra havacılık sisteminin diğer elemanlarında da teknolojik gelişmeler yaşanmış, hava taşımacılığı oldukça hızlı bir şekilde büyümüştür. Bu büyümenin gerçekleşmesinde, savaş sonrası insanların gelir düzeylerinde yaşanan artışın rolü oldukça büyüktür. Olgunlaşma dönemi, ABD’nin 1977 ve 1978’de öncelikle kendi iç hatlarında attığı serbestleşme adımlarıyla sona ermiş, diğer ülkeler de zamanla serbestleşme eğiliminin etkisine girmiştir.

Hava taşımacılığı sistemi; savaş, doğal felaketler, salgınlar gibi olumsuzluklardan oldukça kolay etkilenen bir yapıdadır. 1973’de Arap ülkelerin ambargosuyla ortaya çıkan petrol krizi ve dünya kamuoyunda çevre koruma bilincinin oluşması gibi bir takım gelişmeler, otoriteler kanalıyla yolcu uçağı üreten şirketleri daha ekonomik ve daha

çevreci havaaraçlarının üretimlerini yapmaya, havayolu taşıyıcılarını ise bunları kullanmaya zorlamıştır. Bununla birlikte havayolu işletmecileri, jet uçakların yaygınlaşmasıyla birlikte maliyet ve pazarlama konularına odaklanmak durumunda kalmışlardır.

Türkiye’de ise ilk sivil havacılık çalışmaları İstanbul Sefaköy’deki hangarlar ve küçük hava meydanında başlamıştır. Sonradan Türk Hava Kurumu adını alacak Türk Tayyare Cemiyeti 1925’de kurulmuş ve havacılığın temelleri atılmıştır. İlk sivil havacılık faaliyetleri günümüzdeki adıyla Türk Hava Yolları tarafından 5 uçaklık bir filo ile başlatılmıştır. İlk uçuşlar Türkiye’nin başlıca şehirleri arasında gerçekleştirilmiştir. Havayolları Devlet İşletme İdaresi, havayolu işletmesi ve havaalanı kurmak, bunları işleterek taşımacılık yapmak amacını üstlenmiştir. Bu kurum daha sonra DHMİ ve THY bünyelerine ayrılmıştır. 1930 – 1950 yılları arasında tasarım ve üretim faaliyetleri hızlı gelişmiş olsa da bu gelişmelerin önüne bazı politik engeller girmiş, sonrasında 1983 yılına kadar kayda değer bir gelişme yaşanmamıştır (Saldıraner, 1992).

2.2.2. Dünya’da ve Türkiye’de Hava Taşımacılığında Serbestleşme

Hava taşımacılığı sistemi, havacılık otoritelerinin kurulduğu ilk yıllardan, ABD’de 1977 tarihli Hava Kargo Serbestleşme Kanunu (Air Cargo Deregulation Act) ve 1978 tarihli Havayolu Serbestleşme Kanunu (Airline Deregulation Act) çıkana kadar dünya çapında devletler tarafından sıkı şekilde düzenlenmekteydi (Doganis, 2006). Bunun nedenleri arasında hava taşımacılığının bir kamu hizmeti olarak görülmesi, yüksek sermaye ve altyapı yatırımı gerektirmesi ve uluslararası faaliyetleri kapsamı gibi etmenler bulunmaktadır. Sıkı şekilde düzenlenen sektörde pazara giriş ve çıkış, fiyatlandırma ve kapasite gibi sektörde üretimi doğrudan etkileyen konular, havacılık otoriteleri tarafından belirlenmekteydi. Ancak bu düzenlemelerin etkinlik ve verimlilikten uzak, rekabetçi olmayan bir pazar oluşturmasıyla birlikte pazarın serbest rekabete açılmasının gerekliliği anlaşılmış oldu (Reynolds-Feighan, 1992). ABD, aldığı bu karar ile iç hatlarını serbestleştirmiş, uluslararası hava taşımacılığında izlediği politikaları daha liberal hale getirmiştir (Graham, 1995). Hava taşımacılığının serbestleştirilmesinin amaçları arasında rekabeti artırmak, hizmet kalitesini artırmak, bilet fiyatlarını karşılanabilir seviyeye

düşürerek hava taşımacılığına yönelik talebi artırmak ve nihayetinde sektörü büyütmek gibi unsurlardan bahsedilebilir (Fu vd., 2010; Wensveen, 2011).

Serbestleşme sonrasında başta havayolu işletmeleri olmak üzere, hava alanları, yer hizmeti kuruluşları gibi havacılık kuruluşlarının faaliyet gösterdiği piyasadan; tarife, ücretlendirme, pazara giriş ve çıkış gibi faktörler açısından devlet eli yavaş yavaş çekilmiştir. Birçok ülkede uluslararası hava taşımacılığı hizmetinin birincil aracı, iki ülke arasında imzalanan ikili havayolu hizmeti anlaşmaları olmuştur. Bu konudaki esas ilerleme, ABD ile Hollanda arasında 1992’de yapılan ikili anlaşma ile başlamıştır. İkili havayolu hizmeti anlaşmaları ile iki ulus arasında havacılık hizmetleri açısından kapasite ve frekans sınırlamalarını ortadan kaldırmak amaçlanmıştır (Fu vd., 2010, s. 25).

Serbestleşme 1980’lerin başında kıtalararası hatlarda etkisini göstermiştir. Avrupa’da ilk serbest pazar 1984 yılında Hollanda – Birleşik Krallık arasında açılmış, bunu takiben Avrupa Topluluğu (EC – European Community) tarafından 1987 yılında ilk serbestleşme paketi uygulamaya konulmuştur. Avrupa’da 1 Ocak 1993’te yürürlüğe giren son serbestleşme paketi ise uluslararası uçuş operasyonlarının üzerindeki kısıtlamaları ciddi şekilde azaltmıştır. Avrupa’da serbestleşme paketiyle birlikte (Reynolds-Feighan, 1995a, s. 60);

- Üye ülkeler arasında yapılan uçuşlarda kapasite sınırı ortadan kaldırılmış,
- 5. Trafik hakkı¹ ve çoklu tayin hakkıyla ilgili sınırlamalar kaldırılmış,
- Kabotaj² haklarında kademeli bir artış olmuştur.

Böylece Avrupa hava sahası “open skies – açık semalar” şeklinde anılan serbest bir pazar haline gelmiştir.

Türkiye’de ise serbestleşmenin etkisi 1980’li yılların başında kendini göstermiştir. Türkiye’de hava taşımacılığı hizmeti, 1983 öncesinde uluslararası ve ulusal hatlarda ülkenin tek havayolu taşıyıcısı olan Türk Hava Yolları (THY) tarafından verilmekteydi. Bazı istisnalar dışında yalnızca kamu kurumları sivil havacılık sektöründe faaliyet

¹ 5. Trafik hakkı, bir havayolu şirketinin iki yabancı ülke arasındaki trafiği kendi ülkesi aracılığıyla taşıma hakkıdır. Çoklu tayin hakkı, bir uluslararası hatta uçuşu için birden fazla havayolunun tayin edilmesi hakkıdır.

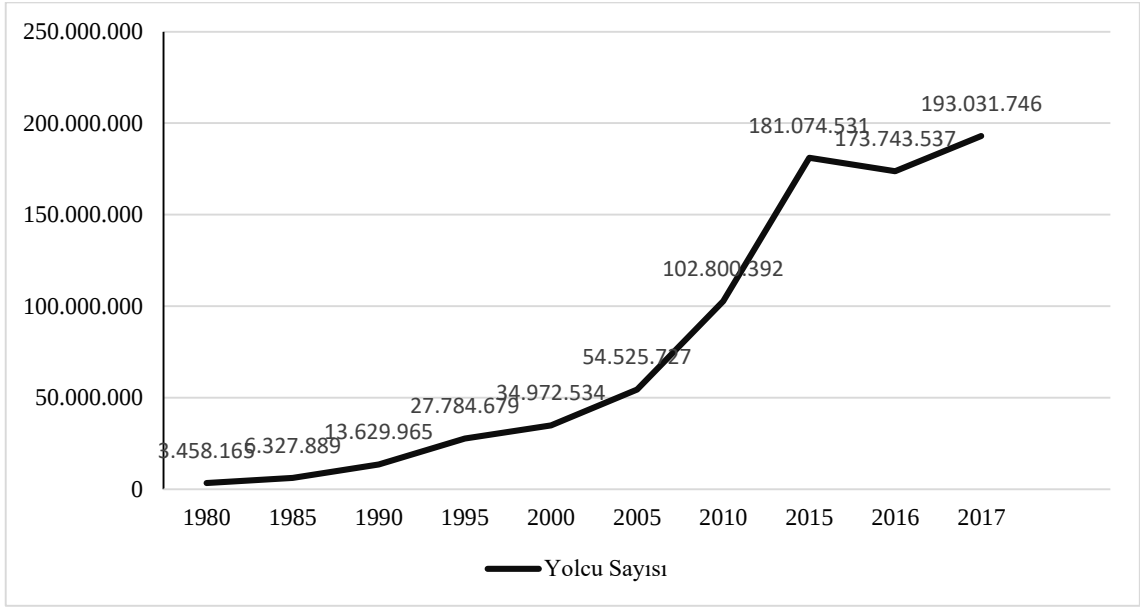
² Kabotaj, bir devletin taşıyıcısının başka bir ülke içerisindeki iki nokta arasındaki trafiği taşıması hakkıdır.

göstermekteydi. Yine tüm havaalanları devlet sahipliğinde ve kamu kuruluşları tarafından işletilmekteydi. O yıllarda yeni göreve başlayan hükümetin reform programları kapsamında 1983 yılında kabul edilen 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanunu'nun yürürlüğe girmesiyle birlikte, özel işletmelerinin hava taşımacılığı sektöründe faaliyet göstermesine izin verilmiş, havayolu pazarı serbestleşme eğilimine girmiş ve büyümeye başlamıştır (Özenen, 2003, s. 17).

1983 serbestleşmesi akabinde her biri özel iştirak olan yeni havayolu taşıyıcıları, denetim ve temsil şirketleri, bakım onarım ve eğitim kuruluşları kurulmuştur. Ancak yeni açılan işletmelerin büyük çoğunluğu sermaye sıkıntısı, yaşlı havaaracı kullanmanın olumsuzlukları, kalifiye personel bulma sıkıntısı, bakım-onarım ve diğer alt yapı eksiklikleri gibi sebeplerden ötürü 2000'leri göremeden iflas etmiştir (DPT, 2001). Bu işletmelerin büyük çoğunluğu, sayıları giderek artan Türk göçmen işçilerin oluşturduğu Türkiye-Avrupa etnik pazarını ve turistik pazarı hedefleyerek charter taşımacılık iş modelini benimsemişlerdir. Yaşanan bu iflasların önüne geçmek için SHGM, havayolu sektöründe pazara girişi zorlaştıran maddeler eklemiş, güçlü sermaye ve filo yapısına sahip havayollarının pazara girmesini hedeflemiştir. Pazara girebilen birkaç havayoluna ise THY'nin uçmadığı hatlarda uçulması gibi kısıtlamalar getirilmiştir. Özetle iç hat pazarında ise THY'nin baskın rolü artarak devam etmiştir. Bilet fiyatları yeterince azalmamış ve iç hat pazarında trafik artışı beklenen seviyede gerçekleşmemiştir. Bu dönemde sektörde istenen ölçüde gelişmenin sağlanamayışında SHGM'nin gelişmelere ayak uyduramaması etkili olmuştur (DPT, 2007). Esasen sektörün bu dönemde yeteri kadar gelişmemesinin sebepleri arasında toplumun gelir seviyesinin düşük olması ve yüksek bilet fiyatları da sayılabilir.

2000'lerin başında sektörde ve ülke ekonomisinde yaşanan krizler sonrasında serbestleşme anlamında daha ciddi bir adım atılmıştır. Sivil Havacılık Kanunu'nda yapılan değişiklikle birlikte havayollarının iç hatlarda ücret tarifelerini serbestçe belirlemesine izin verilmiştir, ancak THY'nin 2003'e kadar iç hatlarda tekel pozisyonu devam etmiştir. 2003'de özel havayollarının pazara girişini engelleyen karar Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'na iptal edilmiş ve iç hatlarda rekabete izin verilmiştir. Oluşan bu yeni rekabetçi ortamda "Her Türk vatandaşı en az bir kez uçağa

binecektir” politikası izlenmiş, bilet üzerinden alınan ek ücretlerin kaldırılması, havaalanı ücretlerinde indirimler uygulanması gibi çabalarla birlikte bilet fiyatları düşmüştür (T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2013). Özellikle iç hatlarda olmak üzere yolcu sayısında ciddi artışlar yaşanmıştır. Grafik 2.1., serbestleşme atılımlarıyla havayolu yolcu sayısının ne ölçüde arttığını göstermektedir (DHMİ, 2017; TÜİK, 2014).



Grafik 2.1. 1980 – 2017 Türkiye İç Hat/Dış Hat Havayolu Yolcu Trafik (TÜİK ve DHMİ İstatistikleri)

2016’da yaşanan darbe girişimi, güvenlik endişesi ve Rusya ile 2015 Kasım’ında yaşanan uçak düşürme olayının etkisi gibi olumsuzluklar 2016’daki yolcu trafiğini düşürmüş olsa da (SHGM, 2016), 2017’de artış devam etmiş, 2018 yılında da yine artış beklenmektedir. 2018 Ekim ayında ilk ticari uçuşun gerçekleştirileceği İstanbul Yeni Havaalanı’nın sadece ilk etap kapasitesinin yılda 90 milyon yolcu olması, büyüme beklentilerinin devam edeceğinin göstergesidir.

Günümüz Türkiye’inde havayolları 500’den fazla havaaracıyla 55 iç hat noktasına, 286 dış hat noktasına hizmet vermektedirler. Toplamda 13’ü havayolu taşıyıcısı olmak üzere 156 havacılık işletmesi, 1417 adet havaaracı bulunmaktadır. Hava taşımacılığı sektörü toplamda yaklaşık 200 bine yakın kişiye istihdam sağlamaktadır (DHMİ, 2017; SHGM, 2017).

2.2.3. Düzenleyici Çevre

Uluslararası ve ulusal düzenlemelerden hava taşımacılığının etkilendiği kadar derinden etkilenen çok az endüstri vardır (Rhoades, 2014). Uluslararası düzenlemelere temel teşkil eden ilk uluslararası havacılık konferansı, Paris’te düzenlenmiş ve akabinde ilk uluslararası yolcu taşımacılığı 1919’da Paris – Londra arasında yapılmıştır. Özellikle II. Dünya Savaşı ile büyümesi hız kazanan hava taşımacılığı sektörünü, düzenlemelerle uluslararası bir havacılık sistemi haline getirme konusu, savaşın sonuna doğru gündeme gelmiştir (Wensveen, 2011). Bu düzenlemelerin başında, 1944’de II. Dünya Savaşı bitmeden kısa süre önce 54 ülkenin temsilcilerinin katılımıyla Chicago’da toplanan Uluslararası Sivil Havacılık Konvansiyonu, diğer adıyla “Chicago Konvansiyonu” yer almaktadır (Odoni, 2015, s. 19). Bu ilk toplantı ile geçici olarak, ikinci toplantı ile de kalıcı ismiyle 1947 yılında Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (International Civil Aviation Organization – ICAO) kurulmuştur. Bu örgütün görevi, havacılık alanında uluslararası çapta standartlar ve uygulamalar ortaya koymak ve uluslararası sivil hava taşımacılığının sistematik, örgütlü ve emniyetli bir şekilde gelişmesini sağlamaktır. Her ne kadar ICAO’nun sorumlulukları 1944’e dayansa da prensiplerinin birçoğu ilk uluslararası hava taşımacılığı anlaşmasının yapıldığı 1919’a dayanmaktadır (Hirst, 2008, s. 48). Chicago Konferansı’nın üçüncü toplantısında, uluslararası hava taşımacılığının devletlerarası hava trafiği açısından ne şekilde işleyeceğine dair kurallar 9 adet trafik hakkı ile düzenlenmiştir. (ICAO, 2004). Ülkelerin çoğu bu anlaşmayı imzalayarak uyumlu ve istikrarlı bir hava taşımacılığı sistemini hayata geçirmek için ortak tavsiyeler ve düzenlemeler geliştireceğini taahhüt etmiştir (Schmitt & Gollnick, 2016, s. 76). Bu tavsiyeler “Standartlar ve Önerilen Uygulamalar” adıyla bilinir ve 19 tane “Ek” den (Annex) oluşur.

İlk motorlu uçuşun yapıldığı 1903’den beri her ulus, kendi ülkesinde sivil havacılığın emniyetli ve sürdürülebilir gelişimini sağlayan havacılık otoritesini kurmuştur. ABD’de havacılık alanında iç ve dış hatlarda ekonomi politikası ve düzenlemeleri ABD Ulaştırma Bakanlığı’nın (US Department of Transportation – US DOT) elindedir. Ancak hava taşımacılık sisteminin fiili anlamda operasyonunda, 1958 yılında kurulan Federal Havacılık İdaresi (Federal Aviation Administration – FAA) baskın rolü üstlenmektedir. Bu kuruluş ilk başta bağımsız bir devlet teşkilatı olarak kurulsaydı da 1968’de US DOT’a

bağlanmıştır. FAA'nın temel görevi, hava taşımacılığında düzenleme yapmak ve sertifikalandırmadır (Odoni, 2015, s. 44; Vasigh, Fleming, & Tacker, 2013, s. 136).

1970 yılında, düzenleyici yetkiye sahip bir diğer kuruluş olan Müşterek Havacılık Otoriteleri (Joint Aviation Authorities – JAA) kurulmuştur. Bu kuruluşun amacı, Avrupa'da ortak emniyet standart ve prosedürleri oluşturmaktır. Ancak sivil havacılık emniyeti ve çevre koruma alanları dahil olmak üzere işlevlerinin bir kısmı, 2002 yılında kurulan Avrupa Havacılık Emniyeti Teşkilatı (European Aviation Safety Agency – EASA)'na yüklenmiştir. EASA'nın temel görevi, üye ülkelerde havacılık emniyeti kurallarının aynı şekilde uygulanması için izlemek, eğitim vermek ve standardizasyon programları uygulamaktır. Hava araçlarının, motor ve parçalarının emniyet ve çevresel sertifikasyonu EASA'nın sorumluluğundadır (Odoni, 2015, s. 43).

Türkiye'de ise sivil havacılık faaliyetlerini düzenlemek amacıyla 1954'de Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı kurulmuştur. Dünyada yaşanan gelişmelere ayak uydurabilmek ve uluslararası ilişkileri düzgün bir şekilde yürütmek için 1987'de bu kuruluş yeniden teşkilatlandırılmış ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü adını almıştır. 2005 yılında bu kurum finansal açıdan özerkleştirilmiştir. Türkiye'de hava taşımacılığı, 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ile altında çıkarılan yönetmelik ve talimatlar kapsamında icra edilmektedir (SHGM, 2018).

2.2.4. Havayolu Sektörünün Özellikleri

Günümüzde hava taşımacılığı, hiç şüphesiz dünya üzerindeki en hızlı ve konforlu ulaşım türüdür. İlk kontrollü uçuşun yapıldığı 1903 yılından beri teknolojik, ekonomik ve sosyal gelişmelerle birlikte sürekli bir değişim ve gelişim içerisinde olmuştur. Hava taşımacılığı sektörü, havayolu işletmeciliği, hava seyrüsefer hizmetleri, yer ve ikram hizmetleri, eğitim ve bakım kuruluşları, ilgili alt ve üst yapılar ve diğer havacılık faaliyetleri ile bütün bu faaliyetlerin kurallara göre koordinasyonu ve denetimini kapsar (DPT, 2001). Hava taşımacılığının vitrininde bulunan havayolu sektörü, uluslararası endüstriler arasında özel bir konumda bulunmaktadır ve kendine has özelliklere sahiptir. Farklı kurallara tabiidir ve farklı standartlar barındırır (Rhoades, 2014, s. 3). Temel işlevi yolcu, yük ve posta taşımak olduğu için bir hizmet sektörüdür, ancak sektördeki havayollarının benimsedikleri iş modellerine göre değişmekle birlikte faaliyet alanları arasında

bilgisayarlı rezervasyon sistemleri, uçak kiralama, havaaracı bakım hizmetleri, tarifesiz yolcu taşımacılığı gibi faaliyetler bulunmaktadır (Thomas, 1997). Sektördeki havayolu işletmeleri; mülkiyetlerine, seferlerinin düzenli olup olmamasına, faaliyetlerinin ölçeklerine ya da rekabet stratejilerine göre tarifeli, kamu sahipliğinde, bölgesel, düşük maliyetli vb. şekillerde sınıflandırmak mümkündür (ICAO, 2004).

Havayolu sektörü, doğası gereği küresel, ekonomik bakımdan önemli, yüksek teknolojiye bağımlı ve yoğun rekabetin yaşandığı karmaşık bir hizmet sektörüdür (Kuyucak ve Şengür, 2009, s. 133). Sektör savaş, doğal afet vb. gibi dış etkilere karşı oldukça hassas bir yapıdadır. II. Dünya Savaşı'ndan sonra uzun bir süre boyunca oldukça fazla gelişim kaydedilen ve yolcu trafiğinin katlanarak arttığı havayolu sektörü, Körfez Savaşı, ekonomik krizler, 11 Eylül saldırısı, SARS krizi, Irak işgali ve dünya genelindeki uluslararası terörizm tehditleri gibi olumsuzluklardan etkilenmiştir (Hanlon, 2007, s. 3). Bununla birlikte yaşanan kaza, kırım, uçak kaçırma gibi olaylar araştırıldıktan sonra düzenlemelerde tedbir amaçlı değişiklikler olabilmektedir. 11 Eylül saldırısı sonrası kokpit kapılarının içeriden kilitlemesi, buna örnek olarak verilebilir. Yine 1973'de Arap ülkelerinin ambargosuyla ortaya çıkan petrol krizi ve dünya kamuoyunda çevre koruma bilincinin oluşması gibi bir takım gelişmeler, otoriteler kanalıyla yolcu uçağı üreten şirketleri daha ekonomik ve daha çevreci havaaraçlarının üretimlerini yapmaya, havayolu taşıyıcılarını ise bunları kullanmaya zorlamıştır.

Havayolu sektörü, mevsimsel bir karakteristiğe sahiptir ve kâr marjları oldukça düşük seviyededir. Havayolu işletmecileri, kış sezonunda insanlar daha az ulaşım ihtiyacı hissettiği için yetersiz taleple yüzleşmek durumunda kalmaktadırlar. Ancak yaz sezonunda arz talebi karşılayamadığı için bilet fiyatları yükselmekte, doluluk oranları artmaktadır. Yoğun sezonlarda yüksek kârlara erişilebilirken, piyasa durgunlaştığında ibre tersine dönmektedir (Rhoades, 2014, s. 2). Buna ek olarak havayolu sektöründe yer alabilmek, yüksek yatırım bedelleri gerektirmektedir. Sektörde işgücü ve yakıt maliyetlerinin yüksek, talebin değişken olduğu da düşünüldüğünde kâr marjlarının oldukça düşük olması şaşırtıcı değildir.

Sektörün özelliklerinden bir diğeri de rekabetin ve teknolojinin yoğun olmasıdır. İlk yıllarında devlet tekelinde hizmet veren havayolu sektörü, dünya genelinde piyasaların

serbestleşmesiyle birlikte özel işletmecilere açık hale gelmiştir. Serbestleşme ile pazara giriş, erişim ve fiyat gibi bazı önemli düzenlemelerde serbestlikler sağlanması, buna öncülük etmiştir. Nihayetinde sektör, rekabetin yoğun şekilde yaşandığı bir görünüme bürünmüştür. Öyle ki birçok havayolu işletmesi, kurulduktan kısa bir süre sonra iflas etmek zorunda kalmıştır. Öte yandan sektörde bilgi teknolojileri yoğun şekilde kullanılmakta ve bundan etkin şekilde faydalanan işletmeler rekabetçi üstünlük elde etmektedirler (Porter ve Millar, 1985). Havayolu işletmelerinin ürün dağıtımında bir devrim niteliğinde olan küresel dağıtım kanallarının kullanılması, çok çeşitli uygulamalar için karar destek sistemlerinin ve veri tabanlarının geliştirilmesi, havayollarını bilgi teknolojisi kullanımında lider hale getirmiştir (Belobaba, Swelbar, ve Barnhart, 2015, s. 441).

Devletler arasında yapılan anlaşmalar, ürünü havayolu hizmeti olan havayolu işletmelerinin hizmet üretimini oldukça derinden etkilemektedir (Odoni, 2015). Bunun temel sebebi, sektörün uluslararası bir karaktere sahip olmasıdır. Meydana gelebilecek herhangi bir uluslararası anlaşmazlık, çok sayıda uçuşun bir anda iptal edilmesi anlamına gelebilir. Bunun yanı sıra havayolu ulaşımında emniyet (kazaların getirdiği riski azaltmaya odaklıdır) ve güvenlik (kasıtlı saldırıları azaltmaya odaklıdır) konuları, havayolu yolcularının satın alma kararlarına doğrudan etki etmektedir (Barnett, 2015, s. 313). Her iki konu da oldukça geniş bir çalışma alanına sahiptir ve günümüzdeki uygulamalar uzun yılların getirdiği birikime dayanmaktadır.

2.3. Havayolu Sektöründe Teşvikler

2.3.1. Devletlerin Havayolu Sektörüne Bakışı

Havayolu sektörü, tarihi itibarıyla devlet desteklerine hiç de yabancı değildir. Altyapı ve donanım yatırımları yüksek olduğundan, çeşitli devlet müdahalelerine konu olmuştur (Kuyucak Şengür, 2017). Hava taşımacılığı uzun yıllar boyunca kamunun yürütmesi gereken bir iş olarak görülmüş, sektörde yaşanan hızlı gelişmeler neticesinde ortaya çıkan emniyetli taşımacılık ihtiyacı ve hava taşımacılığının uluslararası faaliyetleri gerektirmesi, sektörün yıllardır sıkı bir şekilde düzenlemelere konu olmasına neden olmuştur (Doganis, 2010). Ulusal hükümetlerin tarihsel olarak havayolu sektörüne yönelik aldıkları pozisyon, dünya genelinde havayolu sektörünün liberalleşmesini belirli

bir süre önemli ölçüde engellemiştir. Ancak 1978’de ilk defa ABD’de iç hatlarda kabul edilen Havayolu Serbestleşme Yasası (Airline Deregulation Act) ile birlikte, devletin sektör üzerindeki düzenleyici rolü azaltılmış ve yapılan her türlü müdahalenin ekonomik rekabeti aksatan bir hamle olacağı görüşü hâkim olmaya başlamıştır.

Sahip olduğu en önemli maddi varlık olan havaaraçlarıyla havayolu sektörü, devletler tarafından olağanüstü durumlarda milli menfaatler doğrultusunda kullanıma açık bir sektördür. Tıpkı savaş döneminde kullanılan askeri havaaraçlarının sonrasında sivil kullanıma devşirildiği gibi, yeniden bir savaş durumunda havaaraçları askeri birliklerin ve tedariklerin sevkiyatı için kullanılabilir. Sahip olduğu bu özellik sayesinde uzun yıllar boyunca devletler havayolu sektörüne ilgi duymuştur. Devlet sahipliğinde birçok havayolu işletmesi kurularak bayrak taşıyıcı ya da ulusal taşıyıcı olarak isimlendirilmişlerdir (Rhoades, 2014). Devletlerin havayolu sektörüne ilgi duymasında bir diğer önemli etken ise sektörün hem kendi operasyonlarıyla hem de havaaracı üreticileri gibi ilişkili sektörlerin etkisiyle küresel ekonomiye sağladığı katkıdır. Havayolu işletmeleri neredeyse tüm dünyaya hizmet götürmekte ve küresel ekonominin oluşturulmasında bütünleştirici bir rol oynamaktadır. 2016 sonu itibarıyla dünya genelinde havayolları 3,8 milyar yolcu taşımış, 53 milyon ton yük taşımıştır. Her gün 100,000’den fazla tarifeli ticari uçuş ile 10 milyondan fazla yolcu ve 18 milyar ABD Doları değerinde ürün taşınmaktadır (IATA, 2017). Sektörün daha önce de ifade edilen sağladığı katkılar düşünüldüğünde, ülke ekonomilerinin gelişmesinde etkili ve itici bir güç olduğu görülmektedir. Bu nedenlerden dolayı havayolu sektörü, devletler tarafından uzun yıllar boyunca teşvik edilmiş, bazı bayrak taşıyıcı işletmeler koruma altına alınmıştır (Doganis, 2006).

Günümüzde serbest pazar koşullarında sektöre yapılan devlet desteklerinin rekabeti aksattığı kabul görse de, 1980 ortalarına değin ABD ve bazı Latin Amerika devletleri hariç, uluslararası havayolu taşıyıcılarının çoğunun sahipliği, ulusal hükümetlerin elinde bulunmaktaydı. Doganis (2006)’in ifade ettiği üzere, devletlerin havayolu işletmeciliğine el atmalarında birkaç faktör etkilidir. Birincisi, 1920’ler ve 1930’lar boyunca hava taşımacılığının ticarete, ekonomik ve sosyal gelişimde esas öneme sahip olacağına yönelik artan bir farkındalık vardı. Ancak pazarlar geniş olmadığı için, birçok yeni

kurulan havayolu şirketi finansal sıkıntılar yaşadı ve hükümetler ülkelerinin en azından bir uluslararası istikrarlı devlet sahipliğinde havayolu olması gerektiğini düşünmüşlerdir. Bununla birlikte gelişen iki taraflı hava taşıma anlaşmaları; her devletin, trafik haklarının karşılıklı kullanılacağı hatlarda faaliyet gösteren ve ulusal hükümet tarafından idare edilen bir havayolunun belirlenmesini gerektirmişti. Bayrak taşıyıcı olarak isimlendirilen bu havayolları, istikrarlı olmalı, performans ve emniyet bakımından iyi bir imaja sahip olmalıydı. Bu ise, devlet müdahalesini ve finansal desteği de beraberinde getirdi. Bunlara ek olarak II. Dünya Savaşı, hava taşımacılığının ekonomik potansiyelini ve değerini vurgulamıştır. Ancak neredeyse tüm Avrupa ülkelerinin sivil havacılık endüstrileri iflas olmuş halde savaştan çıktıkları için savaştan hemen sonraki dönemde devlet sahipliğinde birçok yeni havayolu kurulmuştur (Doganis, 2006).

Havayolu sektöründeki liberalleşme adımlarından sonra bu büyük taşıyıcılar özelleştirilmeye başlasa da, oluşan serbest pazarda finansal sıkıntılar çektikleri dönemde devletler tarafından belli ölçüde teşvik verilmeye devam edilmişlerdir (bkz. Alitalia örneği) (European Commission, 2008). Geçmişte havaalanı iniş ücretlerini ödemeyen Olympic Airways ve Royal Jordanian da bu taşıyıcılara örnek oluşturabilir (Doganis, 2006, s. 228). Doganis (2006)'e göre devletten aldıkları dolaylı sübvansiyonlar nedeniyle bu taşıyıcıların uğradıkları zararlar kâğıt üzerinde gösterildiğinden çok daha fazlaydı, çünkü bu yardımlar maliyetlerini suni bir şekilde düşürmelerini sağlıyordu. Devlet sahipliğinde olan ve yüksek seviyede desteklenen bu havayolu taşıyıcılarının zamanla özelleştirilmeleri sürecinde, etkin şekilde yönetilemediğini kanıtlayan işletmeler olmuştur. Örneğin 1998 yılında Thai Airways'in özelleştirme planı duyurulduğunda, borcunun 3.2 milyar ABD Doları olduğu düşünülmektedir (Doganis, 2006).

Havayolu endüstrisine yönelik yapılagelen birçok sübvansiyon 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. Doğrudan yardımlar, devlet desteklerinin en bariz örneklerindendir. Belirli tipte havaaracı kullanımının teşvik edilmesi ya da bu tez kapsamında üzerinde durulan teşvikli hat uygulamaları, birçok örneğinde doğrudan sübvansiyonlara

(Thorsteinsson, 2000, s. 21) örnek teşkil etmektedir. Bu teşvikler genellikle etkin ve şeffaf olarak kabul edilirler. Sübvansiyonlar kamu bütçesinden ya da uluslararası bir fon aracılığıyla tüm havayolları tarafından finanse edilebilir (Calzada & Fageda, 2012, s. 293).

Verilen bilgiler, havayolu sektörüne yapılan devlet desteklerinin işleyen piyasaya müdahale etmek suretiyle serbest pazarda adil rekabete zarar veren bir uygulama olduğu sonucunu çıkarsa da, serbestleşmenin devlet müdahalesini gerektiren bir sonucu daha olmuştur. Oluşan serbest pazarda havayolu işletmelerinin ticari kaygılar gütmesiyle birlikte bazı bölgeler havayolu ulaşımının faydalarından yararlanamamıştır. Bu bölgeler; genellikle diğer taşımacılık şekillerinin zayıf ya da imkânsız olduğu, uzakta kalmış ve yeterli talebin olmadığı yerlerdir (Williams, 2005). Bu durumun önüne geçmek için otoriteler, belli şartlar dâhilinde söz konusu yerlere uçacak olan havayolu taşıyıcılarını sübvansiyon edecekleri 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.

2.3.2. Dünyada ve Türkiye’de Teşvikli Hat Uygulamaları

2.3.2.1. ABD Temel Havayolu Hizmeti (Essential Air Services – EAS)

1938 ile 1978 yılları arasında Amerika Birleşik Devletleri’nde havayolu sektörü, Sivil Havacılık Kurulu (Civil Aeronautics Board – CAB) tarafından sıkı düzenlemelere tabi tutulmaktaydı. Bu düzenlemeler, işletmelerin hangi pazara erişebileceklerini, ne kadar hizmet üreteceklerini ve hizmetin fiyatını belirlemektedir (ICAO, 2016). Sonrasında ilk defa 1978’de Amerika Birleşik Devletleri’nde tam anlamıyla hayata geçirilen havayolu serbestleşmesi, federal devletin havayolu sektörü üzerindeki ekonomik düzenlemelerini sonlandırmış, pazara giriş engellerini ortadan kaldırmış, dolayısıyla rekabeti arttırmış ve yolculara daha fazla uçuş seçeneği sağlayarak bilet fiyatlarını düşürmüştür (Doganis, 2006, s. 32; Flynn & Ratick, 1988; Grubestic & Wei, 2013). Ancak bu gelişmelerin havayolu işletmelerini küçük ve uzakta kalan bölgelere hizmet vermekten alıkoyacağı ve onları daha kârlı görecekları hatlara yönlendireceği endişesiyle, 1978’de serbestleşmenin

bir parçası olarak Temel Havayolu Hizmeti (EAS) teşvik programı yürürlüğe girmiştir (Grubestic, Matisziw, & Murray, 2012).

EAS, serbest pazar koşullarında havayolu işletmelerinin yeni rekabetçi çevrede hizmet vermeyi kârlı görmedikleri küçük ve uzakta kalan kırsal bölgelerin, gerekli olan havayolu hizmetini asgari düzeyde almasını garanti etmek adına tasarlanan bir teşvik programıdır (Matisziw, Lee, & Grubestic, 2012). Serbestleşmenin ilk yıllarında söz konusu bölgelerdeki uçuş sayısı azalsa da, EAS programının etkisiyle tekrar artma eğilimine girmiştir (Reynolds-Feighan, 1992, s. 36). Ekim 1978 itibarıyla 10 yıl için teşvik sağlaması kararlaştırılan programı, 1987 Havaalanı ve Havayolu Emniyet ve Kapasite Genişlemesi Yasası (Airport and Airway Safety and Capacity Expansion Act – AASCEA) ile getirilen teşvikler takip etmiştir (Reynolds-Feighan, 1995b). 1978 Havayolu Serbestleşmesi'nden beri teşvik programı desteklenmektedir (Grubestic & Matisziw, 2011).

EAS programı, havayolu taşıyıcılarını belirli hatlarda hizmet sağlaması için teşvik eder. Havayolu taşıyıcıları, program dahilinde tanımlanan minimum gereksinimleri içeren bir teklif sundukları rekabetçi bir ihale süreci sonucunda havayolu hizmeti vermek üzere seçilir ve Federal Havacılık İdaresi (FAA) tarafından sübvansiyon edilir (Bråthen & Halpern, 2012). Bir yerleşimin teşvik programına uygun olması için aşağıdaki şartları sağlaması gerekmektedir (Bråthen & Halpern, 2012; Grubestic & Wei, 2013; Reynolds-Feighan, 1995b; US DoT OAA, 2009):

- 1978 Havayolu Serbestleşmesi Yasası ya da 1987 Havaalanı ve Havayolu Emniyet ve Kapasite Genişlemesi Yasası'nın yürürlüğe girdiği zaman havayolu hizmetini alıyor olması gerekmektedir.
- İlgili bölge, FAA tarafından tanımlanan büyük ya da orta seviyede 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.
- EAS yerleşimi 210 mil (yaklaşık 300km) ya da daha uzakta olmadığı müddetçe, sübvansiyon miktarı yolcu başı 200 ABD Dolarını aşamaz.

Bununla birlikte EAS programıyla ilgili tartişmalar ve eleştiriler de gündeme gelmiştir. Eleştirilerin odak noktası, teşvik alan hatlardan yeterince faydalanılamaması üzerinde odaklanmaktadır.

2.3.2.2. Avrupa Kamu Hizmeti Yükümlülükleri (Public Service Obligations – PSO)

Avrupa havayolu sektörü, 1987’de başlayan ve 1993’te (    nc  paket) son halini alan serbestleşme paketleriyle serbest bir pazar halini almıştır. Serbestleşme, Avrupa halkının refahını ve ulaşım imkanlarını iyileştirmek odaklı, sektöre yönelik düzenlemelerin azaldığı tek bir havacılık pazarı oluşturdu. Bu pazar reformlarını takiben havayolu işletmeleri uçuş ağlarını yeniden düzenledi, hizmet kalitesini arttırdı, düşük fiyatlar sundu ve daha stratejik şekilde faaliyet göstermeye başladı (Calzada & Fageda, 2014). Pazara giriş engellerinin azaltılması, düşük maliyetli havayollarının (DMT) başarısı ve birçok havaalanındaki kapasite artışı, rekabeti ve etkinliği arttırdı (Fu vd., 2010; Pitt & Norsworthy, 1999).

Serbestleşme her ne kadar Avrupa hava taşımacılığı sektörüne söz konusu katkıları yapmış olsa da, havayolu taşıyıcılarının büyük havaalanlarına ve şehirlere odaklanmasıyla birlikte sınırlı havayolu hizmetine sahip küçük yerleşimler için havayolu hizmetine erişimin azalması ya da tamamen yok olması tehdidini doğurmuştur (Reynolds-Feighan, 1995b). Küçük ve/veya genellikle uzaklıktan ötürü izole olmuş yerleşimler için havayolu hizmeti, özellikle alternatif ulaşım bağlantısının olmadığı ya da düşük nitelikte olduğu bu yerleşimleri ana ulaşım ağlarına bağlamakta ve böylece erişilebilirliklerini geliştirmekte hayati bir önem taşımaktadır. Serbestleşmenin getirdiği bu handikapı aşmak için uzak bölgelere olan havayolu hizmetindeki devamlılığın sağlanması amacıyla doğrudan teşvik verme ihtiya ı doğmuştur (Williams, 2005). Serbestleşme sürecinin başlangıcından beri bu ihtiya ı gidermek için serbestleşmeden olumsuz etkilenen küçük ve uzakta kalan toplulukların havayolu hizmetinden mahrum kalmasının önüne geçmek adına bir dizi devlet müdahalesi g r lm ştir (Abreu, Fageda, & Jim nez, 2018b). Bu müdahale araçlarından biri de Kamu Hizmeti Yükümlülükleri (PSO) olarak bilinen teşvik programıdır.

PSO, “bir üye devlet tarafından bir havayolu işletmesine; teşvik lisansı verilen herhangi bir hatta ilişkin devamlılık, düzenlilik, kapasite ve ücretlendirme bakımından belli standartları karşılayan hizmet şartlarını sağlayacak önlemleri alması için uygulanan her türlü yükümlülük” şeklinde tanımlanır (CEC, 1992). PSO teşvik programının mantığı, uzakta kalan bölgelere verilen havayolu hizmetini ekonomik gelişim amacıyla sürdürülebilir kılmaktır (Williams & Pagliari, 2004). Bu teşvik programı, uzakta kalan bölgelere olan havayolu hizmetindeki devamlılığın sağlanması için havayolu taşıyıcılarına doğrudan teşvik verilmesinin yolunu açan 2408/92 numaralı yasa (CEC, 1992) ile ilk defa düzenlenmiştir. Konuyla ilgili son olarak düzenlenen 1008/2008 nolu Havayolu Hizmeti Yönetmeliği hükümleri uygulanmaktadır (Williams, 2010). Bu yasaya dayanarak AB üyesi devletler ve iki AEA (Avrupa Ekonomik Alanı – European Economic Area) üyesi devlet (İzlanda ve Norveç), bir hat üzerinde teşvik uygulama ve tarifeli uçuş gerçekleştiren taşıyıcıya finansal destek verme otoritesine sahip olmuştur (Williams, 2005).

Bir bölgenin PSO teşvik programı kapsamına alınabilmesi için ilgili ulusal hükümetlerin; a) havayolu hizmetinin teşvikli bölgedeki bir havaalanı ve çevresine ya da gelişmekte olan bölgedeki bir havaalanı arasında verildiğine, b) o bölgedeki havayolu hizmetinin ekonomik ve/veya sosyal gelişimi için hayati derecede önemli olduğuna ve c) bölgeyi koruyacak düzenleyici bir önlem ya da bir sübvansiyon olmaksızın bölgeye tarifeli havayolu hizmetinin mümkün olamayacağına karar vermeleri gerekir (Bråthen & Halpern, 2012; CEC, 2008; Merkert & Hensher, 2013).

PSO teşviki uygulandığında bir havayoluna, ihaleyi açan otoritenin adına hizmet sunmak üzere kontrat verilir. Bir çok PSO kontratında söz konusu havayolu, ihaleyi açan otoritenin belirlediği ücretlendirme ve hizmet seviyesi (uçuş sıklığı, koltuk sayısı, uçuş zamanı tarifi, havaaracı tipi) gereksinimlerini karşılamak durumundadır (Reynolds-Feighan, 1999; Williams, 2010).

PSO uygulaması süreci iki aşamadan oluşur. İlk olarak, Avrupa Toplulukları Resmi Dergisi’nde yayınlamak zorunda olduğu ihaleyi açan otorite, kapasite ve fiyat koşullarını sağlayan havayollarını bir sübvansiyon olmaksızın davet eder. Hiçbir havayolu taşıyıcısının başvurmaması halinde hizmeti kazananın sübvansiyon alacağı ve

taşıyıcıların teklif vereceği ikinci bir ihale yayınlanır. İkinci aşamada ise en düşük teklifi veren ve gerekli asgari şartları sağlayan taşıyıcı, kontratı yapar ve uçacağı hatta sübvansiyonlu ve/veya 5 yıla kadar tek başına hizmet vermek gibi ayrıcalıklı haklar kazanır (Abreu vd., 2018b; Bråthen & Eriksen, 2016a; Francesco & Pagliari, 2012). Kontratlar en fazla 4 ya da 5 yıl için geçerlidir. Tüm Avrupa Ekonomik Alanı ülkeleri herhangi bir PSO ihalesine katılabilir (Francesco & Pagliari, 2012). Üye devletler, kendi sınırları içindeki hatlar arasında PSO uygulayabildiği gibi başka bir üye devletin sahipliğindeki bölgeye de uluslararası bir PSO hattı açabilir (Bråthen & Halpern, 2012). Ancak Abreu ve diğ. (2018)'nin de belirttiği gibi Avrupa'daki PSO teşvikli hatlar genellikle karayolu/denizyolu ile erişimin zor ya da maliyetli olduğu yerler olan;

i) bir ülkenin ana karası ile adası arasında

ii) bir ülkeye ait iki ada arasında

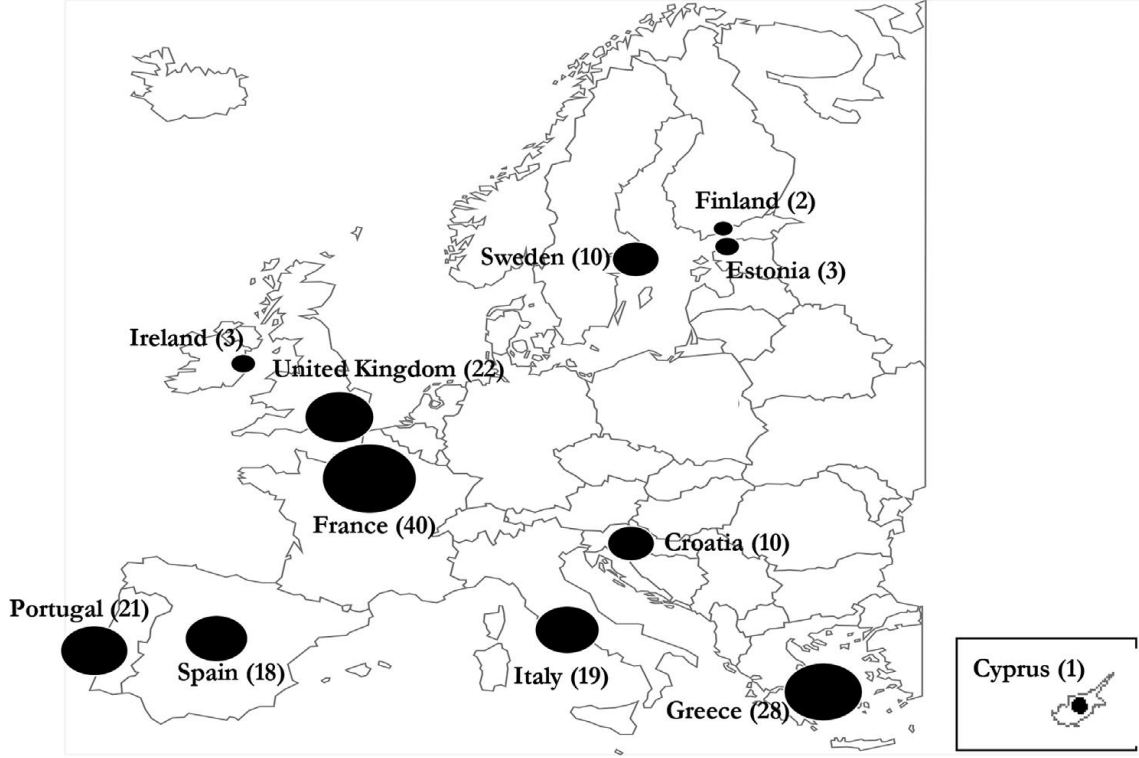
iii) bir ülkenin birbirinden çok uzakta bulunan yerleşim yerleri arasında (örneğin Norveç)

gerçekleştirilir ve PSO teşvikli hatların %90'ı iç hat seferlerden oluşmaktadır (Williams, 2010).

Teoride üye ülkeler Havayolu Hizmeti Düzenlemesi 1008/2008 numaralı yasa, Madde 16'da belirtilen şartlar ve gereksinimler dahilinde hareket etmektedirler ancak pratikte hat seçimi, sübvansiyon miktarının kararlaştırılması, ücret ve hizmet seviyesinin belirlenmesi gibi özel uygulamalarda ulusal ya da yerel hükümetler karar verici durumdadır (Abreu vd., 2018b; Merkert & Hensher, 2013). Coğrafi ve demografik farklılıklar da düşünüldüğünde bu durum ülke bazında PSO teşvik programlarının uygulanmasında ve kontrat detaylarında çok çeşitli uygulamalara yol açmıştır (Merkert & O'Fee, 2013; Merkert & Williams, 2013; Santana, 2009; Williams & Pagliari, 2004).

PSO hatları, hem ulusal hem de bölgesel hükümetler tarafından doğrudan ya da dolaylı biçimde yönetilebilir ve sübvansiyon edilebilir. Çek Cumhuriyeti, Finlandiya, Yunanistan, İrlanda, Portekiz, İspanya ve İsveç'te ulusal hükümetler, Fransa, İtalya ve Birleşik Krallık'ta ise bölgesel hükümetler PSO hatlarını yönetmektedirler (Bråthen & Halpern, 2012).

2017 Nisan verilerine göre başta Fransa (40 hat) ve Yunanistan (28 hat) olmak üzere 12 AB üyesi ülkede 177 hat PSO programı kapsamında sübvansiyon edilmektedir (European Commission, 2017). Fransa ve Yunanistan'ın yanı sıra Birleşik Krallık (çoğunlukla İskoçya) 22, Portekiz 21, İtalya 19 ve İspanya 18 teşvikli hat işletmektedir (Şekil 2.1.). Bu ülkelere ek olarak EFTA ülkeleri arasından Norveç, İzlanda ve İsviçre de bu teşvik programını benimsemiştir (Bråthen & Eriksen, 2016b). Avrupa genelinde PSO teşvikli hat kullanımına bakıldığında ilk sırayı yaklaşık 60 hat ile Norveç'in aldığı görülmektedir. Norveç'in seyrek biçimde ülke geneline yayılmış olan nüfusu düşünüldüğünde (ki bu durum sübvansiyon olmaksızın ticari havayolu hizmeti verilmesini zorlaştırmaktadır) bu hiç de şaşırtıcı değildir. Bråthen & Eriksen (2016b)'in belirttiği üzere ortalama uçuş bacağı uzunlukları, 200 km (Norveç) ile 600 km (Fransa) arasında değişmektedir. Fransa'da birçok PSO hattı için A320 hatta B777-300ER gibi büyük uçaklar kullanılır, çünkü yaz aylarında bu hatların trafiği oldukça yüksektir (Merkert & Williams, 2013). Portekiz, ortalama koltuk kapasitesi 110-70 olan hava araçlarını kullanırken, İspanya ve İsveç ortalama 35-50, İskoçya ortalama 10-15, Norveç ise 15-39 koltuk sayılı hava araçlarını tercih etmektedirler. Norveç'te ortalama sübvansiyon seviyesi yolcu başı 60 € iken, Fransa ve Portekiz'de sübvansiyon seviyesi yolcu başı 20 €'nin biraz üzerindedir (Bråthen & Eriksen, 2016b).



Şekil 2.1. Avrupa'da PSO Hatları (Abreu et al., (2018)'dan alınmıştır)

2.3.2.3. Avustralya Uzaktan Havayoluna Erişim Programı (Remote Aviation Access Program – RAAP)

Geniş topraklara yayılan birçok ülke gibi Avustralya da, çok az nüfusa sahip olan ve dolayısıyla ticari havayolu hizmeti verilmesinin güç olduğu bölgelere sahiptir. Ancak bölgeler arası uzun mesafeler uzun mesafeler olduğu için ve birçok topluluk arasındaki karayolu erişimi kış sezonunda kesintiye uğradığı için düzenli bir hava taşımacılığı hizmeti gereklidir. Bu aynı zamanda bölgenin sosyal kaynaşması ve ekonomik gelişimi açısından oldukça önemlidir. Uzakta kalan toplulukların hava taşımacılığı hizmetine erişimine Avustralya bağlamında bakıldığında, karşımıza Temmuz 2010'dan beri uygulanan ve 4 ana bileşenden oluşan Bölgesel Havacılık Erişim Programı (Regional Aviation Access Program – RAAP) çıkmaktadır (Merkert & Hensher, 2013). Programın ana bileşenleri sırasıyla: Uzak Havalimanlarını Denetleme Programı (Remote Aerodrome Inspection Program – RAI), Uzak Havaalanlarında Emniyet Tasarısı (Remote Aerodrome Safety Scheme – RASP), Uzak Havacılık Altyapısı Fonu (Remote Aviation Infrastructure

Fund – RAIF) ve Uzaktaki Havayolu Hizmetini Destekleme Tasarısı (Remote Air Service Subsidy Scheme – RASS).

Hava taşımacılığı izole olmuş bölgelerde tutarlı olan tek taşımacılık türü olsa da, ilgili bölgelerde yaşayan toplulukların nüfusu az olduğu ve buralarda yeterli talep olmadığı için ticari olarak sürdürülebilir değildir. Bu sebeple RASS tasarısı kapsamında, seçilen havayolu taşıyıcılarına belli bir süreliğine bölgede tekel olma hakkı tanınmakta ve/veya Avustralya hükümeti tarafından doğrudan sübvansiyon sağlanmaktadır (Merkert & Hensher, 2013).

2.3.2.4. Türkiye’de Teşvikli Hat Uygulaması

Türkiye’de hava taşımacılığının gelişimi ve kullanımında 1983 yılındaki 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanunu’nun yürürlüğe girmesi tetikleyici rol oynamıştır. Akabinde 2001 yılında iç hatlarda ücret tarifesini serbestisi ve 2003 yılında pazara giriş engellerinin kaldırılması gelişmeleri, bilet fiyatlarını düşürmüştür, rekabeti kızıştırmıştır. Bu gelişmeler neticesinde havayolu ulaşımı hiç olmadığı kadar yaygınlaşmış, sektör büyüme eğilimine girmiştir. Ancak tıpkı sektörün daha olgun olduğu ülkelerdeki gibi serbestleşme sonucu artan hizmet seviyesinden ülkenin her bölgesi yeteri kadar faydalanamamıştır. “Her ile bir havaalanı” ve “bölgesel uçuş başlatma” politikaları, artan hava trafiğinden bazı bölgelerin yeterince ve doğrudan faydalanamadığına kanıt oluşturmaktadır. Ancak söz konusu bölgelere havaalanı yapılması, bölge toplumunun hava taşımacılığı hizmetine erişmesi için tek başına yeterli değildir. Nitekim hala atıl kapasiteye sahip havaalanları mevcuttur. Bu yetersizliği aşmak için Türkiye’de havayollarına ilk defa 2013 yılında belli hatlarda ve belli şartlarda sefer düzenlemeleri karşılığı imtiyazlar verilmiştir.

2013 yaz ayında başlanmak üzere Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) tarafından 20 hat, haftalık 66 frekans ile açılmıştır (SHGM, 2012). Aşağıdaki tablodan 2013 yılı teşvikli hatları ve bu hatlara tahsis edilen havayolu taşıyıcıları görülebilir:

Tablo 2.4. 2013 Yaz Dönemi Teşvikli Hatlar Listesi (SHGM 2013)

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

Yurtiçi teşvikli hat uygulamasına sonraki yıl da devam edilmiştir (SHGM, 2013). Hatların belirlenmesine ilişkin genel 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 başlatmalıdır, aksi halde havayolunun teşvikli sefer düzenleme hakkı iptal edilir.
- Teşvikli hat için tayin edilen havayoluna, ilgili hatta 2 yıl boyunca tek başına uçuşuna izin verilmiştir. Ancak havayolu taşıyıcısının fahiş bedelli fiyat tarifi uygulamasının, SHGM tarafından önleneyeceği belirtilmiştir.

- Teşvikli hatlarda yeteri kadar güzergâhta sefer başlatan havayollarına, dış hat tayin ve trafik hakkı tahsislerinde öncelik verilmesi planlanmıştır.
- 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.

Bu hatlara ek olarak yolcu talebi, yolcu memnuniyeti ve hizmetin yayılması ilkeleri baz 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 2.5.'deki gibidir (SHGM, 2015a):

Tablo 2.5. 2015 Ankara Çıkışlı Yurtdışı Teşvikli Hatların Tahsisi (SHGM 2015)

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

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, halihazırda devam eden bir uçuş hattı teşvikli hat kapsamına alınamayacağı genelgelerde belirtilmiştir. Yurtdışı teşvikli hatlara başvurmak için havayollarının SHGM'ye uçmak istedikleri destinasyon, yaz kış uçuş frekansı ve seferin başlama tarihini içeren bir yazılı başvuru yapmaları gerekmektedir (SHGM, 2015a, 2015b).

3. YÖNTEM

Çalışmanın bu kısmında araştırma modeli, süreci, araştırma alanı ve katılımcılara ait özellikler, veri toplama yöntemi, araştırmanın inandırıcılığı, etik hususlar, araştırmacının rolü ve verilerin analizi/yorumlanması hakkında bilgiler verilecektir.

3.1. Araştırma Modeli

Bir araştırmada kullanılan yöntem, araştırma konusuna, araştırma sorusuna, araştırmacıya has özelliklere ve araştırmanın hedef popülasyonuna göre çeşitlilik gösterebilir ve hangi yöntemin seçileceğine dair kesin bir tariften söz etmek pek mümkün değildir (Patton, 2002, s. 12). Bu çalışmanın amacı, Türkiye’de havayollarına verilen teşvikler ve teşvikli hat uygulamasının yapısını ortaya koyarak, uygulamadaki sorunlar ve çözüm önerilerini belirlemektir. Türkiye havayolu sektöründe yürürlükte olan teşvikli hat uygulaması hem nispeten yeni bir uygulama olduğu için hem de bu konuda mevcut çok az bilgi bulunduğu için, bu sorun ve önerilerin hem havayolu işletmeleri hem de havacılık otoritesi temsilcilerinden detaylı veriler toplanarak ortaya konabileceği düşünülmüştür. Bu yüzden, araştırmada derinlemesine veri toplamaya olanak sağlayan nitel araştırma yöntemi kullanmak uygun görülmüştür. Aynı zamanda araştırmanın, hedef kitlesi itibarıyla nitel bir yaklaşımla incelenmeye uygun olması da bu yöntemin tercih edilmesini sağlamıştır.

Değişik disiplinlerle ilişkili bir çok kavramı kapsamı nedeniyle araştırmacılar tarafından çeşitli şekillerde ifade edilmiş olsa da, nitel araştırma; gözlem, görüşme ve doküman analizi gibi nitel veri toplama araçlarının kullanıldığı, sosyal olguların bağlı oldukları çevre içerisinde doğal ortamında bütüncül şekilde incelendiği ve nitel bir sürecin izlendiği araştırma türü (Yıldırım ve Şimşek, 2016, s. 40) şeklinde tanımlanabilir. Glesne, (2015, s. 6) görüşmeler yapma, dökümanlar inceleme, alan araştırmaları yapma gibi süreçleri kapsayan çeşitli örneklerle nitel araştırmayı ifade etmiştir. Maxwell (2012) ise, çalışılan kişilerin kasıtlarını ve bakış açılarını, bu bakış açılarının nasıl şekillendiğini ve onları sosyal ve kültürel bağlamda nasıl şekillendirdiğini ve fenomenler ile aralarındaki ilişkileri sağlayan süreçlerin daha iyi anlaşılmasına yardımcı olmayı amaçlayan bir çalışma” olarak tanımlamıştır. Corbin ve Strauss (2007), nitel araştırmanın; değişkenleri test etmek yerine katılımcıların saklı deneyimlerini ortaya çıkarmaya, kültür

ile ve kültür içinde anlamların nasıl şekillendiğini belirlemeye ve keşfetmeye izin verdiğini ifade etmiştir. Nitel araştırmacılar, insanların deneyimlerini nasıl yorumladıklarıyla, kendi dünyalarını nasıl inşa ettikleriyle ve deneyimlerine ne anlamlar yükledikleriyle ilgilenirler (Merriam & Tisdell, 2016, s. 6). Bu bilgilerden yola çıkarak nitel araştırmanın, kişilere, kavramlara ve olaylara dair genel bir sonuca varmaktansa onları kendi bağlamında ve derinlemesine incelediği sonucu çıkarılabilir.

Sıkça kullanılan nicel araştırmalarda veriler istatistiksel olarak analiz edilirken, nitel araştırmalarda olayların nitelendirilmesi söz konusudur (Dey, 1993). Kısaca nicel araştırmalar sayılarla ilgilenirken nitel araştırmalar kelimeleri kullanır. Dey, (1993, s. 10) bu durumu bir futbol maçıyla örneklendirerek şöyle ifade etmiştir: “Hangisini daha çok önemsiyoruz, skoru mu oyunu mu?... Hangisini daha önemli ya da açıklayıcı bulduğumuz, ne ile ilgilendiğimizle ilgilidir. Eğer takım yöneticisi ya da fanatik bir taraftarsak skoru, o skorun nasıl elde edildiğinden daha çok önemseyebiliriz. Öte yandan tarafsız bir izleyiciyse, skordan çok oyunun kalitesini önemseyebiliriz.”

Yıldırım ve Şimşek (2016), nitel araştırmanın özelliklerini şöyle sıralamıştır: doğal ortama duyarlılık, araştırmacının katılımcı rolü, bütüncül yaklaşım, algıların ortaya konması, araştırma deseninde esneklik, tümevarımcı analiz ve nitel veri. Miles vd. (2014, s. 5) nitel araştırmaların; katılımcılarla yoğun ve uzun süreli iletişim kurulması, araştırmacının bütüncül bakış arayışında olması, araştırmacının bizzat araştırmanın ana enstrümanı olması, araştırmanın çoğunluğunun kelimelerin analiz edilmesiyle yapılması gibi tipik özellikleri olduğunu ve bu özelliklerin her türlü araştırma geleneğine uyarlanabileceğini belirtmişlerdir.

Nitel araştırmalarda, dünyanın farklı gözlemcilerin algıladığı gibi ortaya konulması vurgulanmakta, kişilerin durumları nasıl tanımladıkları ve hareketlerine hükmeden güdülerini nasıl açıkladıkları üzerinde durulmaktadır (Dey, 1993, s. 37). Nitel yaklaşımın ayırıcı özelliklerinden biri de budur. Mevcut çalışmada, Türkiye’de havayolu sektörüne yönelik uygulanan teşvikli hat mekanizmasına dair sorunlar ve öneriler, katılımcıların algılarının ortaya çıkarılmasıyla belirlenmeye çalışılmıştır.

Nitel yöntemle sahip araştırmalarda yapay bir ortamdan veri toplamak yerine insanlarla doğrudan görüşmeler yaparak veya insanların doğal ortamlarında hareketlerinin

gözlenererek doğal ortama duyarlılık unsuru sağlanmış olur. Çünkü olguların içinde bulundukları ortama göre şekilleneceği düşünülür (Creswell, 2013). Bu ise, gerçek hayatın ne olduğuna dair güçlü bir fikir verir (Miles & Huberman, 1994, s. 10). Nitel araştırmalarda çalışılan konular ve değişkenler birbirinden bağımsız şekilde incelenmemekte, aksine bütünsel bir yaklaşım sayesinde değişkenler arasındaki etkileşimlerin gerçek anlamı ortaya koyduğu savunulmaktadır (Creswell, 2007). Böylece araştırılan konuya dair ortaya çıkacak anlam daha kapsayıcı olacaktır.

Bu çalışmada nitel analiz yöntemlerinden biri olan tümevarımsal analiz yöntemi benimsenmiş, araştırma soruları kapsamında ana temalar oluşturulmuştur. Patton, (2002, s. 57) deneysel çalışmaların çoğunlukla tümdengelim, nitel çalışmaların ise büyük ölçüde tümevarım yaklaşımı olduğunu belirtmiştir. Patton, (2002) tümevarımsal analizi “önemli desenler, temalar ve karşılıklı ilişkileri keşfetmek için yapılan, keşfetmeyle başlayan, teyitleşme ile devam eden ve yaratıcı sentezle sonuçlanan bir yoğunlaşma” şeklinde tanımlamıştır. Glaser ve Strauss (1999) ise tümevarımsal analizi, “elde edilen tanımlayıcı ve ayrıntılı nitel verilerden hareketle, araştırmanın konusu veya sorunlarına ilişkin ana temaların ortaya konulması ve anlamlı bir yapının inşa edilmesi süreci” şeklinde ifade etmişlerdir. Miles vd. (2014, s. 188) tümevarımcı yaklaşımda araştırmacıların, saha araştırması deneyimlerinde tekrar eden olgular ve bunlar arasında tekrar eden ilişkiler keşfettiğini vurgulamışlardır. Bu çalışmada da elde edilen yüzyüze görüşme verilerinin tekrar eden olgulara değindiği görülmüştür.

Nitel araştırmalarda çeşitli biçimlerde belirli bir kuram çerçevesinde araştırmanın yürütülmesi mümkündür (Glesne, 2015, s. 50). Denzin, (1978, s. 6) kuramı bazılarının diğerlerinden tümdengelim ile çıkarılabileceği ve böylece söz konusu olguya dair açıklama yapılmasına imkan veren bir grup önerme olarak tanımlamıştır. Bu çalışmada araştırmacı herhangi bir kuramsal yaklaşıma yönelmemiş, elde ettiği görüşme verilerini tümevarımcı bir yaklaşımla analiz etmiş ve teşvikli hat uygulamasına yönelik sorun ve önerileri tespit etmeye çalışmıştır.

Bu araştırma Kasım 2017 – Temmuz 2018 tarihleri arasında gerçekleştirilmiştir. Nisan ayına kadar alanyazın taraması ve yarı yapılandırılmış görüşme sorularının hazırlanması süreçleri tamamlanmıştır. Kalan zamanda ise görüşmeler yapılmış, veriler analiz edilmiş,

yorumlanmış ve rapor haline getirilmiştir. Araştırma sürecinde izlenen adımlar aşağıdaki şekilde gösterilmiştir (Şekil 3.1).



Şekil 3.1. Araştırma Süreci

3.2. Araştırma Alanı ve Katılımcılar

Araştırmanın alanı, Türkiye’de sivil havacılık faaliyetlerini düzenleyen ve denetleyen SHGM ve Türkiye’de iç ve dış hatlarda tarifeli/tarifesiz seferlerle yolcu taşımacılığı yapan 6 tane havayolu işletmesinden (Atlasjet, Güneş Ekspres, Hürkuş, Onur Air, Pegasus, Turistik Hava Taşımacılık)³ oluşmaktadır. Araştırma alanındaki kurum ve kuruluşların sektöre hakim, teşvikli hatlar uygulaması hakkında yeterli bilgi ve deneyime sahip katılımcıları ile yapılacak görüşmelerin, araştırma için detaylı nitel verileri sağlayacağı düşünülmüştür. Araştırma sorularına etkili yanıtların alınabilmesi için teşvikli hat uygulamasındaki taraflar olan havayollarından ve havacılık otoritesinden (SHGM) katılımcılarla yarı yapılandırılmış görüşmeler yapılmıştır. Böylece konuya ilişkin her iki tarafın bakış açılarını öğrenerek, araştırma sorularına cevap aranırken ortak bir paydada buluşmak amaçlanmıştır.

³ Verilen işletme isimleri, SHGM’de kayıtlı işletme ruhsatı isimleridir. Onur Air ve Pegasus Havayollarının ruhsat isimleri ile ticari isimleri aynıdır. Atlasjet, Güneş Ekspres, Hürkuş ve Turistik Hava Taşımacılık işletmelerinin ticari isimleri sırasıyla AtlasGlobal, Sunexpress, FreeBird ve Corendon’dur.

Büyük niceliksel çalışmalarda araştırmacı yoğun şekilde olasılıklı örneklemeyle ilgilenirken, nitel araştırma bakış açısında olasılıklı olmayan örneklemin seçilmesi bir norm olma eğilimindedir (Lune & Berg, 2017, s. 38). Merriam & Tisdell (2016, s. 18), bu örneklem seçme türünü “amaçlı” ve “nispeten az sayıda örnekleme sahip” şeklinde nitelendirmiştir. Amaçlı örneklemin mantığı ve gücü derinlemesine araştırma yapmaktan gelmektedir (Patton, 2002, s. 46). Dolayısıyla örneklemin evreni temsil etme gücünden ziyade katılımcıların araştırma konusuyla doğrudan ilgili olup olmadıkları önemlidir (Neuman, 2014, s. 320). Yaygın amaçlı örnekleme türlerinden bazıları; tipik durum örnekleme, aykırı durum örnekleme, maksimum çeşitleme örnekleme, kolayda örnekleme ve kartopu ya da zincir örneklemedir (Merriam & Tisdell, 2016, s. 97). Bu çalışmada katılımcılara, olasılıklı olmayan/amaçlı bir örneklem türü olan kartopu örnekleme yöntemiyle ulaşılmıştır. Kartopu örnekleme, çalışmanın konusuyla alakalı belirli nitelik veya özelliklere sahip kişilere ulaşmada belki de en etkili yoldur. Kartopu örnekleminin temel stratejisi öncelikle belirli özellikteki birkaç insan tanımlamak ve onlarla görüşmek ya da onlardan veri toplamaktır. Sonrasında onlardan, araştırmacıyı benzer özelliklere sahip başka kişilere yönlendirmeleri istenir. Yeterli sayıda katılımcı elde edilene dek aynı sürece devam edilir (Lune & Berg, 2017, s. 39).

Bu çalışmada, Türkiye havayolu sektöründeki teşvikli hat uygulamasının mevcut durumunu ortaya koymak ve buna dair sorunlar ve çözüm önerilerini belirlemek amaçlanmıştır. Bu amaca erişmek için konuya ilişkin yeterli bilgi ve tecrübeye sahip olduğu düşünülen bireylerle elektronik posta ve telefon yoluyla iletişime geçilmiş, araştırmaya dair ön bilgilendirme yapılarak randevu talep edilmiştir. Hem görüşülen kişilerin yönlendirmesiyle hem de araştırma danışmanının iletişim ağından faydalanılarak diğer görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Yarı yapılandırılmış görüşmeler için yer ve zaman belirlenirken katılımcıların isteklerine riayet edilmiştir. Her ne kadar ilgili kişilerin yoğun çalışma takvimlerinden ve beklenmeyen olaylardan ötürü bazı görüşmelerde gecikmeler yaşansa da, katılımcıların çoğuyla planlanan yer ve zamanda görüşmeler yapılmıştır. Bu çalışmada 3’ü kadın, 8’i erkek toplam 11 katılımcı ile yarı yapılandırılmış görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Aşağıdaki tablolarda katılımcılara ait demografik bilgiler verilmiştir.

Tablo 3.1. *Katılımcıların Cinsiyet Dağılımı*

Katılımcıların Cinsiyeti	Kişi Sayısı
Kadın	2
Erkek	8
Toplam	10

Tablo 3.2. *Katılımcıların Yaş Grupları*

Yaş Grubu	Kişi Sayısı
18-25	-
26-30	-
31-35	3
36-40	3
41-45	2
46-50	1
51-55	-
55 ve üzeri	1
Toplam Kişi	10

Tablo 3.3. *Katılımcıların Eğitim Seviyeleri*

Eğitim Derecesi	Kişi Sayısı
Lise	-
Ön Lisans	-
Lisans	5
Lisansüstü	5
Toplam	10

Tablo 3.4. *Katılımcıların Çalışma Pozisyonları ve Deneyimleri*

Katılımcıların Pozisyonu	Havacılık Alanındaki Deneyimleri (Yıl)	Katılımcı Sayısı
Network Planlama Uzmanı	5	1
Ticaret Uzmanı	12	1
Ticari Genel Müdür Yardımcısı	8	1
Satış Planlama Uzmanı	7	1
Satış/Tarife ve Network Planlama Müdürü	8, 10, 30	3
Şube Müdürü Vekili	4, 10	2
Daire Başkanı Vekili	12	1

3.3. Veri Toplama Yöntemi

Nitel araştırmalarda veriler davranışların gözlemlenmesiyle, katılımcılarla görüşmeler yaparak ve dökümanlar incelenerek toplanmaktadır (Creswell, 2013, s. 189; Miles & Huberman, 1994, s. 9; Patton, 2002, s. 4). Basitçe amaçlı bir sohbet olarak tanımlanabilen görüşmede amaç bilgi toplamaktır ve araştırmacının katılımcıya soru sorması, katılımcının ise cevap vermesi ile gerçekleşir (Lune & Berg, 2017, s. 65). Nitel görüşmelerde araştırmacı yüz yüze, telefonla ya da her grupta 6 ila 8 katılımcı olmak üzere odak grupla görüşmeler gerçekleştirir. Görüşmeler, yapılandırılma ya da standartlaştırılma seviyelerine göre yapılandırılmış görüşme yarı yapılandırılmış görüşme ve yapılandırılmamış görüşme şeklinde sınıflandırılabilir (Lune & Berg, 2017, ss. 67–70).

Yarı yapılandırılmış görüşmeleri tamamen yapılandırılmış ve tamamen yapılandırılmamış görüşmeler arasında konumlandırmak mümkündür (Merriam & Tisdell, 2016, s. 110). Patton, (2002, s. 347) yarı yapılandırılmış görüşmeyi informal sohbet görüşmesi ile açık uçlu standartlaştırılmış görüşme arasında karma bir yaklaşım olarak ifade etmiştir. Yarı yapılandırılmış görüşmelerde önceden sistematik ve tutarlı bir sırada hazırlanan sorular katılımcıya sorulur ama araştırmacının, sorduğu sorulardan başka sonda sorular sorma özgürlüğü vardır. Araştırmacı görüşmenin akışına bağlı olarak hazırladığı soruları atlayabilir ya da yeniden düzenleyebilir. Yine araştırmacı, kullandığı dilin seviyesini ayarlayabilir. Tüm bunlar araştırmacıya katılımcının bakış açısını kavrama imkanı tanır (Lune & Berg, 2017, s. 70).

Bu araştırmada katılımcıların teşvikli hatlar uygulamasına önelik bakış açıları öğrenilmek istendiği için veriler toplanırken yarı yapılandırılmış görüşme tekniğinin kullanılması uygun görülmüştür. Görüşme soruları, ilgili yazın taramasından sonra araştırmacı tarafından açık uçlu şekilde hazırlanmıştır. Hazırlanan sorular araştırma konusuyla ilgili bilgi sahibi meslektaşların görüşlerine sunulmuş ve bazı küçük değişiklikler yapılmıştır. Son olarak soruların nitel araştırma geleneğine uygunluğu, lisansüstü seviyede nitel araştırma eğitimi veren bir akademisyenin görüşleri doğrultusunda değerlendirilmiş ve gerekli düzeltmeler yapılmıştır.

Araştırmalarda veri toplamaya başlamadan önce pilot çalışma yapmak, araştırma konusunun ve sorularının sınanmasına, görüşmedeki soruların değerlendirilerek yeniden düzenlenebilmesine ve araştırmacının araştırma sürecindeki yerini değerlendirmesine olanak sağlar (Glesne, 2015, ss. 74–75). Araştırmada pilot görüşme yapılacak kişi, teşvikli hatlar uygulamasını yakından bilmekte ve özel bir havayolu işletmesinde çalışmaktadır. Pilot görüşme yapılacak kişi, amaçlı örneklem yöntemiyle seçilmiştir. Pilot görüşme sonrasında araştırmacı, görüşme sorularına son halini vermiş ve görüşmelere başlamıştır. Görüşmeler yapılırken bazı sorular katılımcılar tarafından daha iyi anlaşılabilmesi için yeniden düzenlenmiştir. Tablo 3.5.'de pilot görüşmenin yapıldığı kişinin pozisyonu, görüşme yeri, tarihi ve süresi verilmiştir.

Tablo 3.5. *Pilot Görüşme*

Kod	Yer	Pozisyon	Tarih	Süre
P1	Katılımcı Ofisi	Stratejik Planlama Müdürü	10.04.2018	37 dk.

Araştırma kapsamında görüşülecek kişilerle elektronik posta ya da telefon yoluyla irtibat kurulmuş ve belirli yer ve zamanlarda gerçekleşmek üzere randevular belirlenmiştir. Kartopu örnekleme yöntemi, görüşülecek diğer kişilere ulaşma konusunda faydalı olmuştur. Görüşmelere başlamadan önce her katılımcıya araştırmanın amacı ve önemini içeren, görüşme prosedürünün yer aldığı katılım onay formu teslim edilmiştir. Hem bu form vasıtasıyla hem de sözlü olarak katılımcılardan araştırmaya gönüllü olarak katıldıklarına dair onay alınmıştır. Yapılan 11 görüşmenin 10'unda katılımcılar ses kaydı yapılmasına izin verirken, 1 katılımcı buna müsaade etmediği için katılımcının söylemleri not alınmıştır. Tüm görüşmelerde görüşmenin şekli, yeri ve zamanı katılımcıların arzu ettiği şekilde gerçekleşmiştir. Görüşmelerin 10 tanesi yüzyüze gerçekleştirilmiş olup, 1'inde hem katılımcı hem de araştırmacının yaşadığı sınırlılıklardan ötürü telefon ile görüşme sağlanmıştır. Telefonla yapılan görüşmede yine katılımcının bilgisi dahilinde ses kaydı yapılmış, katılımcı onay formunu ise katılımcı görüşmeden sonra kargo ile araştırmacıya postalamıştır. Aşağıdaki tabloda yapılandırılmış görüşlere ilişkin detaylı bilgiler sunulmuştur.

Tablo 3.6. *Yarı Yapılandırılmış Görüşme Detayları*

Kod	Yer	Tarih	Saat	Süre	Veri Toplama Şekli
K1	Katılımcı Ofisi	11.04.2018	14:45	60 dk.	Ses kaydı ile görüşme
K2	Katılımcı Ofisi	25.04.2018	14:50	15 dk.	Ses kaydı ile görüşme
K3	Katılımcı Ofisi	25.04.2018	15:40	53 dk.	Ses kaydı ile görüşme
K4	Katılımcı Ofisi	14.05.2018	15:30	72 dk.	Ses kaydı ile görüşme
K5	Katılımcı Ofisi	15.05.2018	11:20	42 dk.	Ses kaydı ile görüşme
K6	Katılımcı Ofisi	15.05.2018	12:20	15 dk.	Ses kaydı ile görüşme
K7	Katılımcı Ofisi	15.05.2018	14:50	-	Not alarak görüşme
K8	Katılımcı Ofisi	17.05.2018	10:50	84 dk.	Ses kaydı ile görüşme
K9	Katılımcı Ofisi	17.05.2018	13:40	30 dk.	Ses kaydı ile görüşme
K10	Telefon ile	22.05.2018	17:00	78 dk.	Telefon ile görüşme

3.4. İnandırıcılık

Tüm araştırmalar, geçerli ve güvenilir bilgi üretmekle ilgilenir. Özellikle nitel araştırmalarda geçerlik ve güvenilirlik büyük oranda araştırmacının özelliklerine ve becerilerine bağlıdır (Miles vd., 2014, s. 22). Nicel araştırma paradigmasıyla yapılan araştırmalarda kullanılan ve oldukça önemli olan geçerlik ve güvenilirlik unsurunun nitel araştırmalarda karşılığı inandırıcılıktır (Creswell, 2007, s. 202). Araştırmalar, yürütülürken özen ve ciddiyet gösterildiği ölçüde inandırıcıdır (Merriam & Tisdell, 2016, s. 237). Creswell, (2007, ss. 207–209) herhangi bir önem sırasına koymadan inandırıcılığı arttırmak için uzun süreli etkileşim, çeşitleme, akran değerlendirmesi, olumsuz durum değerlendirmesi, araştırmacı önyargılarını açıklama, katılımcı onayı, zengin ve ayrıntılı betimleme ve dış denetim yöntemlerinden söz etmiş ve bunlardan en az ikisinin kullanılmasını tavsiye etmiştir. Uzun süreli etkileşim, kültürü öğrenebilmek ve alanın içinden bakabilmek için alanda uzun süre zaman geçirilmesini ifade eder (Creswell, 2007). Çeşitleme ise, farklı zamanlarda ya da farklı yerlerde yapılan gözlemlerle veya farklı bakış açılarına sahip kişilerden ya da aynı kişiyle birden fazla yapılan görüşmelerle toplanan verilerin karşılaştırılmasını ifade eder (Merriam & Tisdell, 2016, s. 245). Lincoln ve Guba, (1985) akran değerlendirmesini dışarıdan bir kontrol mekanizması olarak nitelendirmişlerdir (Creswell, 2007, s. 208). Katılımcı onayı, verilerin, analizlerin, yorumların ve sonuçların katılımcılara gönderilerek teyitleşmeyi içermektedir (Glesne, 2015).

Nitel araştırmalar için araştırmanın tekrar edildiğinde benzer sonuçları bulması şeklinde nitelendirilen güvenirlik, nitel araştırmalarda aynı şekilde ele alınmamaktadır. Çünkü nitel araştırmalar gerçekliğin kişilere ve içinde bulunan ortama göre sürekli değişim içinde olduğunu kabul etmektedir (Yıldırım ve şimşek, 2016). Bununla birlikte Creswell, (2007, s. 210) nitel araştırmalarda kodlayıcılar arasındaki uzlaşmanın güvenirliği sağlayan unsur olduğuna değinerek çoklu kodlayıcıların bir veri setinde benzer kod ve temalara ulaşmasının gerekliliğini vurgulamıştır. Geçerlik ise herhangi bir lme aracının ölçtüğü şeyi ne doğrulukta ölçtüğünü göstermektedir (Tanyaş, 2014).

Bu araştırmada yukarıda sözü edilen inandırıcılığı sağlama tekniklerinden bir çoğu yerine getirilmiştir. Bu kapsamda araştırmacı, hem bir nitel araştırma uzmanıyla hem de araştırma danışmanıyla değerlendirme görüşmeleri yapmıştır. Araştırmada görüşülen havayolu şirketleri çeşitlendirilmeye çalışılmış, ayrıca araştırma konusunun muhataplarından bir diğeri olan SHGM'nin bünyesindeki katılımcılarla da görüşülmüş ve verileri birden fazla kişi analiz etmiştir. Böylece veri çeşitlemesi yapılmıştır. Katılımcılardan yazılı ve sözlü olarak araştırmaya gönüllü olarak katıldıklarına dair onay alınmıştır. Görüşme yapılan katılımcıların ve bağlı bulundukları kurumların isimleri gizli tutularak katılımcılar ile araştırmacı arasındaki güven unsuru sağlanmaya çalışılmıştır. Daha önce başka bir havayolunda çalışan, şimdi ise rakip bir havayoluna geçen katılımcıların kurumsal kimlikten kaynaklanabilecek farklı görüşlerinin tespit edilmesine ayrıca önem gösterilmiştir. Ses kayıt cihazı ile kaydedilen görüşmeler yazıya aktarılmış, tüm katılımcılara gerek görmeleri halinde görüşme dökümlerinin kendilerine gönderilebileceği iletilmiştir.

Araştırmada kodlama, kategorilendirme ve temalara ulaşma sürecinde danışman ve araştırmacı ilk olarak birbirlerinden bağımsız şekilde analizi yürütmüşlerdir. Sonrasında danışman ve araştırmacı, elde edilen kod, kategori ve temalarda uzlaşmaya varmışlardır. Tüm sınıflandırma süreçlerinde anlam bütünlüğünün bozulmamasına önem verilmiştir. Araştırma genelinde okuyucuya aktarılabilir veriler sunmak için zengin betimlemeler kullanılmıştır. Veri analizi bittikten sonra ulaşılan temaların eldeki verilerle ne ölçüde uyuştuğu denetlenerek dış tutarlılık sağlanmaya çalışılmıştır. İ tutarlılığın sağlanması için ise, tema ve kategoriler anlamlı bütün oluşturacak şekilde oluşturulmaya çalışılmıştır.

Araştırma bulguları yazılırken doğrudan alıntılar kullanılarak söylemler gerçekçi bir şekilde yansıtılmak istenmiştir. Ses kaydı alınan görüşmelerde veri kaybının önüne geçmek için yüksek kalitede ses kayıt cihazı kullanılmıştır. Elde edilen araştırma malzemeleri ve bulgular gerekli görüldüğü halde sunulmak üzere hem yazılı olarak hem de elektronik ortamda depolanmıştır. Araştırmada geçerli veriler elde etmek için katılımcılar amaçlı örneklem yöntemiyle seçilmiştir. Veri setine hakim olabilmek için her görüşme en az 3 kez okunmuştur.

3.5. Araştırmacının Rolü

Bilimsel bir araştırmada araştırmacının rolü açıkça belirtilmelidir (Glesne, 2015, s. 80). Nitel araştırmalarda araştırmacının katılımcı rolü, araştırmacının şahsen araştırma sürecine katılarak gözlem ve görüşmelerle veri toplamasını ifade etmektedir (Miles vd., 2014). Çalışmada araştırmacı veri toplama sürecinde, verilerin işlenmesinde ve yorumlanmasında bizzat bulunmuş, böylece verilere ve araştırma konusuna aşinalığı artmıştır.

Araştırmacının rolü, çalışma kapsamındaki sosyal düzene, işleyiş şekline, örtülü ve açık kurallara dair bağlama genel ve bütüncül (sistemli, kapsayıcı ve birleşik) bir bakış kazandırmaktadır (Miles vd., 2014, s. 5). Glesne, nitel araştırmalarda alandaki araştırma rolünün açıkça tanımlanması gerektiğini ifade etmiş ve iki tür araştırmacı rolünden bahsetmiştir: araştırmacı olarak araştırmacı ve öğrenen araştırmacı (Glesne, 2015, s. 80). Öğrenenin bakış açısı araştırmacıyı araştırma sürecinin ve bulgularının tüm yönlerine yansıtma yapmaya itecektir. Katılımcılar öğrenen araştırmacıları ilgili konuda otorite olarak görmeyecekleri için çekinmeyecekler ve açık sözlü bir şekilde bilgi sağlayacaklardır (Glesne, 2015, s. 81). Nitel araştırmalarda araştırmanın asıl etken unsuru araştırmacının kendisidir ve katılımcılarla arasındaki ilişkileri kontrol etmelidir (Yıldırım, 2010). Bu araştırmada araştırmacı öğrenen bir kimliğe bürünmüştür. Görüşmeler öncesinde, sırasında ve sonrasında katılımcıya konu hakkında sınırlı bilgiye sahip ama değerli bilgiler elde etmeye çalışan bir araştırmacı görünümü vermeye özen gösterilmiştir. Böylece katılımcıların detaylı bilgileri vermeleri teşvik edilmiştir. Bununla birlikte araştırmacı, katılımcıların konuşmakta tereddüt ettikleri anlarda katılımcıları

çekinmeden deneyimlerini paylaşımlarında teşvik etmek için veri gizliliğiyle açıklamalarda bulunarak araştırmaya gerçekçi veriler sunulmasına katkı sağlamıştır.

Bu araştırmaya başlamadan önce araştırmacı, bir nitel araştırmaya giriş dersi almış ve aldığı lisansüstü dersler kapsamında çalışmanın konusuyla ilgili makale incelemeleri yapmıştır. Yine araştırmacı, danışmanı ile birlikte tez çalışmasına başlamadan önce araştırma konusuna giriş niteliğinde bir bildiri yayınlamıştır. Araştırmacı alanyazın taraması, araştırma amaç ve sorularının belirlenmesi ve görüşme sorularının hazırlanması süreçlerinde etkin bir rol üstlenirken, görüşmeleri bizzat gerçekleştirmiştir. Veri analizi dahilinde nitel veriler kodlanırken, kategori ve temalar açığa çıkarılırken aktif bir rol üstlenmiştir.

3.6. Etik

Bilimsel araştırmalarda etik ile ilgili konuların önemi gün geçtikçe artmaktadır. Araştırmalarda karşılaşılabilecek beklenen etik konular sahada veri toplarken, analiz ederken ve sunarken karşımıza çıkabilir ve türü ne olursa olsun hiçbir araştırma bundan muaf değildir (Creswell, 2007, s. 141, 2013, s. 92). Benzer şekilde Miles ve Huberman, (1994, s. 288) bir nitel araştırmacının sadece ürettiği bilginin kalitesine odaklanmaması gerektiğini, üzerinde çalışma yapılan insanlara, meslektaşlara ve çalışmayı destekleyenlere yönelik gerçekleştirdiği eylemlerin doğruluğu ya da yanlışlığını da hesaba katması gerektiğini belirtmiştir. Örneğin araştırmacının, katılımcıların anonimliğini korumak için numalandırma yapması ya da katılımcıları aldatmaksızın yaptığı çalışmayla ilgili araştırma amacını açıklayarak onlara bilimsel bir çalışmaya katıldıklarını iletmesi, çalışmada etik davranıldığını gösterir (Creswell, 2007, ss. 141–142).

Bu tezde, araştırmanın etik kurallara riayet edilerek yürütülmesi için çaba sarfedilmiştir. Bu kapsamda katılımcılara araştırma amacı, konusu ve yöntemiyle ilgili bilgilendirme yapılarak, araştırma ile elde edilen verilerin akademik çalışmalar haricinde kullanılmayacağı taahhüt edilmiştir. Katılımcılara, görüşme esnasında ya da sonrasında araştırmadan herhangi bir nedenle çıkmak istemeleri halinde bunun kendilerine hiçbir olumsuz sonuç doğurmayacağı belirtilmiştir. Katılımcıların araştırmaya katılmalarında ve ses kaydı alınıp alınmaması hususunda gönüllülük esasına uygun hareket edilmiştir.

Katılımcılara, talep etmeleri halinde katılımcı verilerinin ve araştırma bulgularının yayınlanmadan önce teyitleşmek adına iletilebileceği bildirilmiştir. Araştırma raporu yazılırken, katılımcıların anonimliğini sağlamak adına katılımcılar harf ve rakam kodlamasıyla maskelenmiştir.

3.7. Veri Analizi ve Yorumlanması

Nitel bir araştırmada veri analizi, verinin kendine has bileşenlerini ve elementlerini ortaya çıkarmak için veriyi kendisini oluşturan bileşenlerine ayırma süreci şeklinde tanımlanabilir (Dey, 1993, s. 31). Merriam ve Tisdell (2016, s. 202) ise veri analizini veriden anlam çıkarmak şeklinde tanımlarken; anlam çıkarmanın, insanların söylediklerini ve araştırmacının gördüğünü toparlamak, indirgemek ve yorumlamayı kapsadığını vurgulamıştır. Veri analiziyle amaçlanan, tanımlamak, yorumlamak, açıklamak, anlamak ve hatta tahmin etmektir. Dey, ayrıca nitel analizi yumurta kırmaya benzetmiş ve nitel veri analizi yapılırken betimleme, kavramlar arasında bağlantı kurma ve sınıflandırmadan oluşan döngüsel bir sürecin varlığından söz etmiştir (Dey, 1993, ss. 31–32).

Bu çalışmada yarı yapılandırılmış görüşmelerden elde edilen nitel veriler, tümevarımsal şekilde analiz edilmiştir. Nitel araştırmalarda tümevarım yöntemi sıkça kullanılmaktadır. Creswell, (2013, s. 186) nitel araştırmalarda tümevarımcı analiz yapılırken araştırmacıların veriyi giderek daha özet şekilde düzenleyerek aşağıdan yukarıya kalıplar, kategoriler ve temalar inşa ettiklerini ifade etmektedir. Neuman (2014), nitel araştırmalarda araştırmacının verileri temalar, kavramlar ya da benzeyen özelliklere göre sınıflandırarak işlediğini belirtmiştir. Türkiye’de uygulanan teşvikli hat mekanizmasını inceleyen hiçbir çalışmaya rastlanmadığı ve elde edilecek veriler hakkında araştırmacılar kısıtlı bilgiye sahip olduğu için tümevarımsal yöntem tercih edilmiştir. Araştırmada gerçekleştirilen tümevarımcı analiz neticesinde veriler detaylı şekilde tasnif edilmiş ve Türkiye havayolu sektöründeki teşvikli hat uygulamasının yapısı ortaya konulmaya, işleyişindeki sorunlar ve çözüm önerileri belirlenmeye çalışılmıştır. Bu kapsamda; Creswell, (2013) ve Lune & Berg, (2017)’in önerdiği çözümleme faaliyeti adımları izlenmiştir:

- Verilerin toplanması ve okunmaya hazır hale getirilmesi

- Tüm veri setinin okunması
- Kodların tümevarımcı şekilde tanımlanması
- Kodların kategorilere ve temalara dönüştürülmesi

Araştırmacı, gerçekleştirdiği yarı yapılandırılmış görüşmeler ile elde ettiği verileri araştırma soruları ile paralel şekilde analiz edebilmek için düzenlemiştir. Bu bağlamda yaklaşık 7 saat 30 dakikalık ses kaydı verisi ve not alma tekniğiyle yapılan bir görüşme verisi, elektronik ortamda yazıya geçirilmiştir. Toplamda 121 sayfa nitel veriye ulaşılmıştır.

Sonrasında araştırmacı tüm veri setini okuyarak veri seti ile olan bağınyı güçlendirmiştir. Tekrar okuma süreciyle birlikte araştırmacı, katılımcıların söylemlerini araştırma soruları kapsamında düşünerek gerektiğinde daha iyi anlayıp değerlendirebilmek için karşılaştırmalar yapmıştır. Veriler kodlanırken araştırmacılar, topladığı verileri anlamlı bir bütünlük oluşturacak şekilde bazen kelime veya kelime grupları, bazen cümle, bazen de paragraf halinde bölümlere ayırarak her birinin neyi ifade ettiğini tespit etmişlerdir. Aynı şeyi anlatmaya çalışan kısımlar aynı kod altında toplanmıştır. Kodlama yapılırken herhangi bir kavramsal çerçeve temel alınmadığı için eldeki veri setinden çıkarılan kavramlar hesaba katılarak, başka bir deyişle tümevarımsal bir biçimde nitel veriler analiz edilmiştir. Araştırmada araştırmacı ile birlikte bağımsız bir şekilde tez danışmanı Doç. Dr. Ferhan ŞENGÜR de görüşmeler ile elde edilen verileri kodlamıştır.

Kodlama süreci devam ederken, aynı başlık altında toplanmaya müsait olan kodlar bir araya getirilerek kategorilendirilmiştir. Daha kapsayıcı bir analiz elde etmek için farklı kategorilere atanan veriler ve bunlar arasındaki ilişkiler kıyaslanmıştır. Kategorilendirilmede önemli ölçütler olan araştırma amacına yanıt verebilirlik, teferruatlılık, her biri kendine has olma, kavramsal olarak uyumluluk (Merriam & Tisdell, 2016, s. 213) boyutları göz önünde bulundurulmuştur. Sonrasında ise Yıldırım ve Şimşek (2016) tarafından da ifade edildiği gibi benzer konulara ilişkin kategoriler daha kapsayıcı bir üst temada toplanmıştır. Kod, kategori ve tema oluştururken öncelikle araştırmacı ve danışman birbirlerinden bağımsız bir şekilde çalışmışlar, sonrasında ise uzlaşma toplantıları gerçekleştirilmiştir.

4. BULGULAR VE YORUM

Bu tez çalışması ile Türkiye’de hava taşımacılığında yürütülen teşvikli hatlar uygulamasına yönelik sorunlar ve öneriler belirlenmeye çalışılmıştır. Bunun için yarı-yapılandırılmış görüşmeler yoluyla nitel veriler toplanmış, düzenlenerek tümevarımcı bir yaklaşımla analize tabi tutulmuştur. Yapılan nitel analiz ile veriler toplamda 86 kod, 21 kategori ve 8 tema altında sınıflandırılmıştır. Teşvikli hatlar uygulamasına yönelik sorunlar ve öneriler ayrı ayrı gruplandırılmıştır. Sorunlar 36 kod, 10 kategori ve 4 temada, öneriler ise 50 kod, 11 kategori ve 4 temada incelenmiştir. Aşağıda yer alan Tablo 4.1., her bir kategori içeriğinin, kaç farklı katılımcı tarafından ortak olarak ifade edildiğini göstermektedir.

Tablo 4.1. Kategoriler ve Katılımcılar Arasındaki İlişki

Kategoriler	Kategori Katılımcılar	İçeriğine Değinen	Toplam katılımcı sayısı
Teşvikli hat mevzuatındaki eksiklikler	Tüm katılımcılar		10
Mevzuattaki teşvikli hat kıstaslarıyla ilgili sorunlar	K1, K3, K4, K5, K10, K11		6
Hatların sürdürülebilirliğini engelleyen sorunlar	K1, K2, K3, K7, K8, K9, K10		7
Sektörün işleyişiyle ilgili sorunlar	K4, K5, K7, K8, K10		5
Havayolu işletmeleri	K1, K3, K4, K5, K6, K8, K9		7
SHGM ve daha üst otoriteler	K1, K8, K11		3
Diğer kurum ve kuruluşlar	K4, K6, K10, K11		4
Paydaşlar arasındaki iletişim ve koordinasyon sorunları	K1, K4, K5, K10		4
Havaalanlarındaki fiziksel altyapı sorunları	K1, K4, K7, K8, K10		5
Havaalanlarının kullanımıyla ilgili sorunlar	K3, K4, K5, K10		4
Teşvikli hat kıstaslarına yönelik öneriler	K1, K4, K5, K7, K8, K10		6
Mevzuatın yapısına yönelik genel düzenlemeler	K1, K3, K4, K5, K6, K7, K8, K9, K10		9

Teşviklerin uygulanması için uygun havalanın altyapısı	K1, K3, K4, K10	4
Mevzuatın uygulandığı çevreyle ilgili öneriler	K1, K2, K3, K4, K6, K8, K9, K10	8
Mevzuatın içeriğine ilişkin politika önerileri	K1, K4, K8, K10	4
Havayolu giderleriyle ilgili tedbirler	K1, K2, K3, K4, K5, K6, K7, K8, K10	9
Havayolu gelirleriyle ilgili tedbirler	K2, K3, K4, K6, K10	5
Filo kullanımı	K1, K6, K8, K9	4
Otoritenin düzenleme, planlama ve koordinasyonu	K1, K3, K4, K10	4
Kurumlar arasında teşvikli hatlarla ilgili iletişiminin kurulması	K1, K3, K5, K10	4
Diğer kurum ve kuruluşların uygulamaya katılması	K3, K4, K5, K10	4

4.1. Teşvikli Hat Uygulamasına Yönelik Genel Bulgular

Araştırmada gerçekleştirilen yarı yapılandırılmış görüşmelerden elde edilen veriler doğrultusunda Türkiye’deki teşvikli hat uygulamasına dair elde edilen genel bulguların, uygulamanın işleyişine ve mevcut durumuna ilişkin daha detaylı bir çerçeve ortaya koyacağı düşünülmektedir.

Türkiye’de teşvikli hatlar uygulaması, henüz 2013 yılında uygulanmaya başlamıştır. ABD, Avrupa ülkeleri ve Avustralya gibi ülkelerdeki teşvikli hat uygulamalarıyla kıyaslandığında gelişmesi gereken unsurlar barındırmaktadır. Bu anlamda yol gösterici olması bakımından araştırma verileri sorunlar ve önerilere dair temalar altında sınıflandırılmıştır.

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 görülmüştür. Yerel kurum ve kuruluşlardan iç hat uçuşların artırılmasına yönelik bir talep olduğu görülmüştür. Yine dış hatlarda da İstanbul haricindeki merkez sayılabilecek Ankara, Antalya, İzmir gibi noktalardan direkt uçuşların havayolları tarafından talep edildiği belirlenmiştir. Tüm bunlar ortaya konulduğunda teşvikli hat uygulamasının, var olan sorunların çözümüne

odaklanması halinde daha sık kullanılan bir mekanizma olacağını söylemek yanlış olmaz.

Son yıllarda teşvikli hat duyurularının SHGM resmi web sitesinde yayımlanmadığı görülmüştür. Ancak bu duyuruların havayolu işletmeleriyle elektronik ortamda paylaşıldığı tespit edilmiştir. Teşvikli hat belirlenirken her ne kadar SHGM hatları belirleyerek duyuruları yayınlasa da havayolu işletmelerinin bulduğu ve önerdiği hatların da teşvikli hat kapsamına alınabildiği görülmüştür.

Uçulan teşvikli hatlara bakıldığında, bazı havayolları hatlarda talebin yetersizliğinden dolayı karlı olunmadığını ifade etmiştir. Bazıları ise tam bir karlılık olmasa da en azından maliyetleri karşılayacak seviyede doluluk oranlarına eriştiklerini ifade etmişlerdir. Hatlarda doluluk oranları genel anlamda kabaca %70 dolaylarındadır. Teorik kısımda bahsedilmeyen ancak görüşmelerle elde edilen bilgilere göre teşvik kapsamında olan hatlar arasında İzmir – Konya, İstanbul – Çanakkale, İzmir – Sivas, İstanbul – Kastamonu hatları da bulunmaktadır.

Teşvikli hatlar mevzuatında, bir hat için duyuru yapıldığında birden fazla havayolu işletmesinin başvurması durumunda hangi sürecin izleneceğine yönelik net bir kıstas bulunmamaktadır. Bu konuda bazen daha fazla frekans taahhüdünde bulunan havayolunun tercih edildiği, bazı durumlarda ise daha önceden bir havayolundan söz konusu hat için talep geldiyse, ilk önce talepte bulunan havayolunun tercih edildiği görülmüştür.

Türkiye’de mevcut teşvikli hat uygulamasında maddi bir teşvik unsurundan söz etmek mümkün değildir. Esasında havayolu işletmelerinin maliyetlerin giderek arttığı sektörde zaten talebi sınırlı olan teşvikli hatlarda tekel olma ayrıcalığı verilse bile uçuş yapmak istememelerinin temel nedeni söz konusu maddi teşvikin olmamasıdır. Bazı havayolu temsilcileri teşvik uygulamasının “teşvikli” olmadığını, bunun sadece bir uygulama olduğunu, isteyen katılıp isteyenin katılmadığını belirtmişlerdir. Bu şartlar altında teşvikli hatlar bir kenara, bazı havayolu işletmelerinin maliyetler üzerinde artan döviz baskısı nedeniyle iç hatlardan yavaş yavaş el çekerek dış hatlara yönelmeyi düşündükleri tespit edilmiştir.

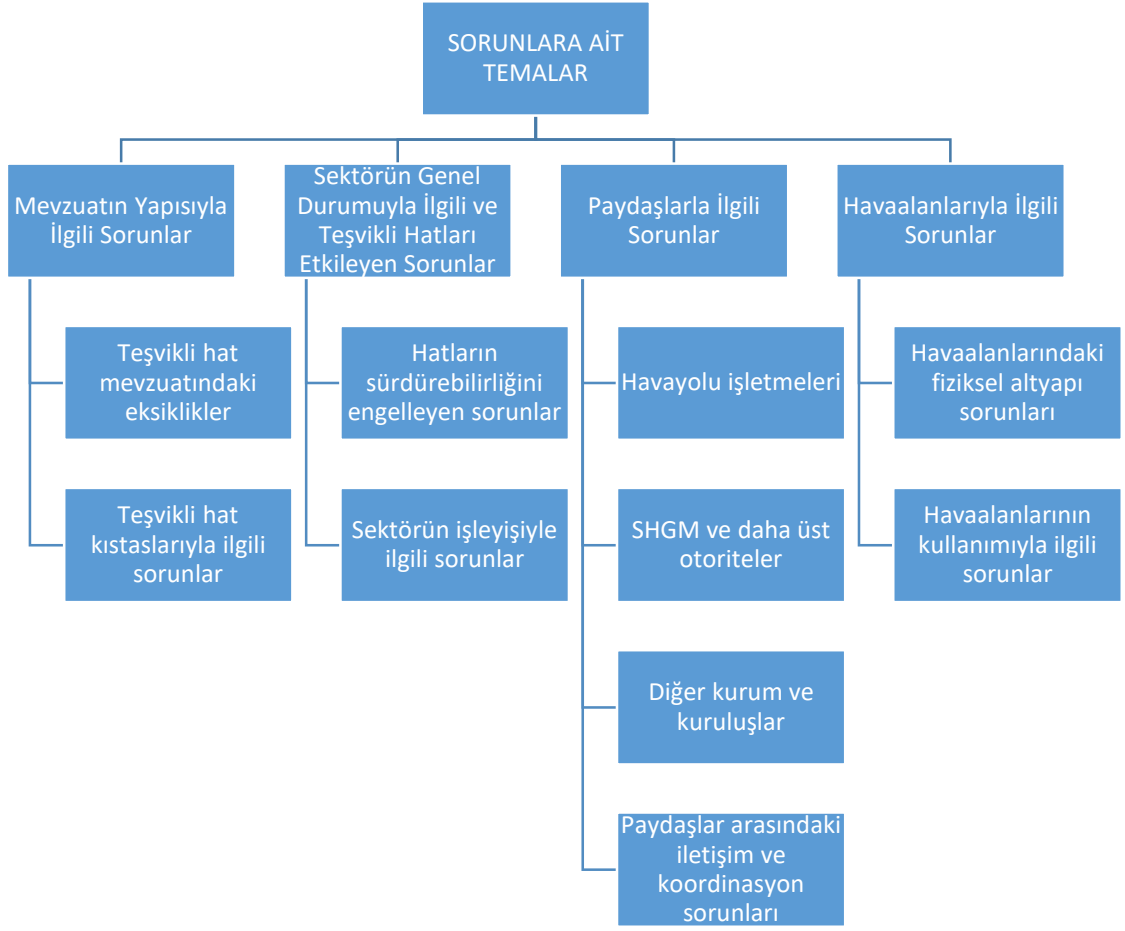
Çalışmada betimlenmeye çalışılan teşvikli hatların mevcut şartları altında her ne kadar havayolu işletmeleri bu uygulamadan pek memnun olmasa da ortak bir çalışma yapılarak uygulamanın daha da geliştirilebileceğini ifade etmektedirler. Aynı şekilde SHGM tarafından elde edilen görüşme verileri de kurumsal olarak SHGM'nin teşvikli hatlar uygulamasında iyileştirmeler yapma taraftarı olduğu görülmüştür. Her iki taraf da ortak bir çalışma yapılarak bir araya gelinebileceğini, mevcut sorunların ve çözüm önerilerinin açıkça konuşulabileceğini ifade etmişlerdir.

4.2. Sorunlar

Teşvikli hatlar uygulamasına ilişkin sorunlar şu temalar altında ele alınmıştır:

- Mevzuatın yapısıyla ilgili sorunlar,
- Sektörün genel durumuyla ilgili olan ve teşvikli hatlar uygulamasını etkileyen sorunlar,
- Paydaşlarla ilgili sorunlar,
- Havaalanlarıyla ilgili sorunlar.

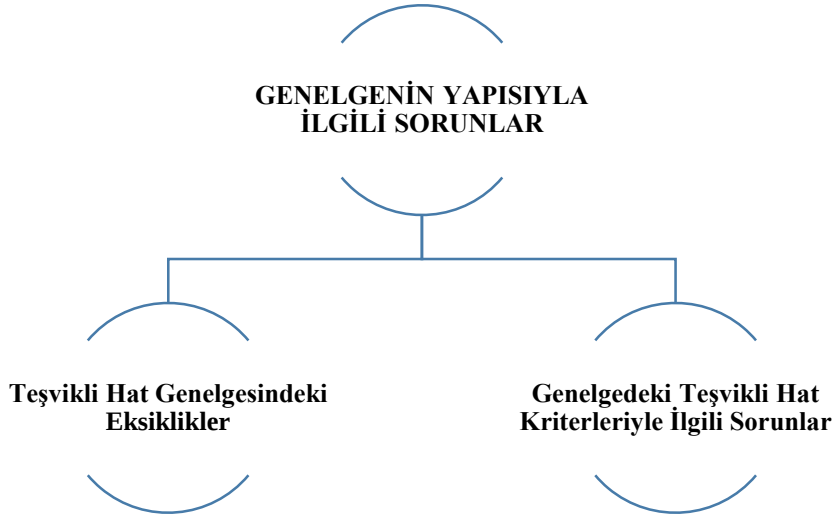
Teşvikli hatlar uygulamasına yönelik sorunlara ait temalar ve kategoriler, daha kolay anlaşılabilmesi için aşağıda bulunan Şekil 4.1'de gösterilmiştir.



Şekil 4.1. Teşvikli Hatlar Uygulamasındaki Sorunlara Ait Temalar ve Kategoriler

4.2.1. Mevzuatın Yapısıyla İlgili Sorunlar

Araştırmada mevzuatın yapısıyla ilgili sorunlar ayrı bir tema olarak ele alınmıştır. 2 kategoride toplanan kodlarla bu temaya ulaşılmıştır. Şekil 4.2’de ilgili tema ve altındaki kategoriler gösterilmektedir. Temanın anlaşılabilirliğini artırmak için açıklama ve alıntılara ihtiyaç duyulmaktadır.



Şekil 4.2. *Mevzuatın Yapısıyla İlgili Sorunlar Teması ve Kategorileri*

Teşvili hat uygulamasının yapısı, ilki 2013’de yayınlanan uçuş hatları teşvik genelgeleriyle oluşturulmuştur. Verilerin analizi sonucunda, ilgili mevzutın yetersizliği, eksikliği, kriterlerin muğlak olması gibi sorunların katılımcılar tarafından yoğun bir şekilde dile getirildiği görülmüştür. En çok değinilen hususlardan biri, halihazırdaki teşvikli hatlar mevzuatının finansal bir destek içermemesi olmuştur. Bunun yanı sıra genelgedeki teşvik maddelerinin oldukça yetersiz olduğu, uygulamanın sınırlarının net olmadığı, genelgede yazan ile pratikte uygulanan arasında fark olduğu belirlenmiştir. Hal böyleyken uygulama havayolları tarafından yeterince talep edilmemektedir. Ayrıca, bir hattın teşvikli hat olabilmesi için hem hattın hem de uçacak havayolunun sağlaması gereken kriterler bulunmaktadır. Zaten yeterince talep edilmeyen uygulamada bir de kriterlerin bulunması bir sorun oluşturmaktadır. Bazı kriterlerde ise genel geçer bir uygulamaya fırsat vermeyecek mahiyette muğlak durumlara rastlanmıştır.

4.2.1.1. Teşvikli Hat Mevzuatındaki Eksiklikler

Yürürlükte olan ve her yıl yeniden aynı şekilde yayınlanan teşvikli hat genelgesi, finansal bir teşvik içermemesi yönünden oldukça sık bir şekilde katılımcılar tarafından eleştirilmiştir. Havayolu işletmeleri bünyesindeki katılımcılar, bu destek mekanizmasının teşvikli hat uygulamasının çekiciliğini ortadan kaldıran temel unsur olduğunu ifade etmişlerdir. Ayrıca maddi olmayan teşvikler, esas amacı karlılık olan özel işletmeler

tarafından pek cazip bulunmamaktadır. Finansal teşvik eksikliğiyle ilgili K4 ve K10 kodlu katılımcılar şunları belirtmişlerdir.

K4: “...buradaki hak aslında sadece 2 yıl başka bir taşıyıcıya burada uçuş müsaadesi vermemekten ibaretti. Onun dışında maddi herhangi bir, yani ben sana işte bu havalimanındaki oluşan maliyetler şunlar, Devlet Hava Meydanları da bu teşvik mekanizmasının içinde, ben pax tax ı, yolcu vergisinin alınmaması, havalimanının açık tutulması, tutulması halinde oluşacak maliyetlerin alınmaması vs. gibi kombine bir teşviki içermiyordu... genelde avantajından daha çok dezavantajı oluyor diyebilirim. Burada da bir maddi teşvik de olmadığı için bu ilave maliyetlere de üstelik biz katlanmış oluyoruz.”

K10: “...yönergeyle avantajı, diğer havayollarının girmemesi. Herhangi bir finansal destek yok bu hatta. Haftada en az 3 frekans uçulması gerekiyor yazın. Kışın ise burada 2 frekans uçulabilir. Bunun yanı sıra herhangi bir rakiplerin uçmadığı ya da bizim teşvikli hatlar genelgesine koymak istediğimiz bir parkur bu yıl içerisinde olmadı ya da değerlendirilen bir parkur olmadı diyebilirim.”

Maddi bir teşvikin olmamasına benzer, ama maddi teşvikin kaynağı bakımından biraz daha net bir anlam taşıyan bir başka sorun ise teşvikli hatlara belirli bir bütçenin ayrılmamasıdır. Alanyazında belirtildiği üzere yurtdışı örneklerinde özel bir bütçenin desteğiyle gerçekleştirilen benzer uygulamalar bulunmakta iken, Türkiye’de bu uygulamaya ayrılmış özel bir bütçe ya da fon bulunmamaktadır. Katılımcı K4’in bu konudaki ifadeleri bu durumu desteklemektedir.

K4: “...kendi başlarına, kendi inisiyatifleri ile yapmış oldukları, maalesef başarıya ulaşamamış olan bir çalışma. Eminim kendi değerlendirmelerinde aslında, öz eleştiri yapıyorlarsa ki yapıyorlardır, bu işi bütçesiz yapmak ancak bu kadar olabilir.”

Uygulamanın sınırlarının net olmaması da yaşanan sorunlardan bir tanesidir. Mevzuatın içeriği, kapsamı ve uygulanmasıyla ilgili kesin olarak belirlenmeyen, havada kalan

noktalar mevcuttur. Maliyetlerin yüksek ve rekabetin yoğun olduğu havayolu sektöründe, bu uygulama kanalıyla ulaşılabilirliği artırılmak istenen bölgelere maddi bir teşvik olmaksızın uçuş gerçekleştirilmesi, havayolu taşıyıcıları açısından cazip bulunmamaktadır. K1, bu durumu şöyle dile getirmektedir.

K1: “...siz bugün tutuyorsunuz yurtdışından gelen yata kata mazot indirimi yapıyorsunuz bilmem ne yapıyorsunuz. Öbür tarafta bir yeri külliye canlandırmak için uçak gelsin ulaşım imkânı artsın diyorsunuz ama yeterlilikler noktasında mali anlamda eksiklikler var. Yani işin her şeyi ekonomiye bakıyor esasında.”

Teşvikli uçuş hatları genelgesinde bir teşvikli hatta uçulduğunda o havayolunun dış hat tahsisinde önceliklendirileceği belirtilmiştir. Ancak bu durumun uygulamada karşılığının olmadığı K4 kodlu katılımcı tarafından şu şekilde belirtilmiştir.

K4: “...Demek ki frekans var. Peki, ben uçtum bu (*teşvikli*) hatları, ne istedim sizce? Ben istedim alabildim mi? Alamadım. Onun yerine neyi aldım? Onun yerine bir başka talebim değerlendirildi... .. yani sonuçta demek istediğim, teşvikli hat ile ilgili olarak hatta uçtuğumuz zaman o teşvik edici hat zaten şunlar oluyor, dizayn edilmesi şu, biz olmayan iç hatlarda bir noktaya uçuş başlatalım çok güzel hem ekonomik bir gelişme olsun hem atıl kapasitenin kullanımı olsun, hem de havayolunun uçmak istediği destinasyonlarda biz de bir önceliklendirme yapalım diye. Ama her zaman tam öyle olduğunu söyleyemem...”

İç hatlar için yayımlanan teşvikli hat genelgesinde, yeterli sayıda uçuş başlatan havayollarına dış hat tahsisi yapılırken öncelik verileceği açıkça belirtilmiştir. Bazı havayolları, dış hat tahsisi verilmesini mevcut teşvik programının en ilgi çekici maddesi olarak değerlendirmişlerdir. Ancak katılımcılar, verilecek hangi dış hatın tahsisinde ne ölçüde bir önceliklendirme yapılacağını açıkça belirtilmemesini bir sorun olarak değerlendirmişlerdir. Katılımcı K4 bu soruna ilişkin şu söylemde bulunmuştur.

K4: “...Sadece verilen taahhüt şu, 2 yıl bir taşıyıcı aynı hatta yanına gelmeyecek diyor, sonra da ekliyor diyor ki yurtdışı taleplerinde öncelik

tanınacak, o muğlak. Net bir şey görmeden aslında yatırımcı gitmez. Öyle değil mi? Yatırımcıya dersiniz ki ben sana araziye 50 yıllığına tahsis ediyorum, 3 yılı geri ödemesiz şu kadar kredi veriyorum, kredine garantörüm. Öyle değil mi? Teşvik dediğiniz böyle teşviktir.”

4.2.1.2. Mevzuattaki Teşvikli Hat Kriterleriyle İlgili Sorunlar

Söz konusu uçuş teşvikleri genelgesinde teşvikli hatta uçacak havayollarına, toplam uçulacak süreye ve hatta uçuş olup olmamasına dair kriterler bulunmaktadır. Yurtiçi teşvikli hatlarda 2 yıl, İzmir ve Ankara’dan yurtdışına gerçekleştirilecekler için ise 3 yıl boyunca havayolu taşıyıcısı söz konusu hatta tek başına uçabilmektedir. Süre sonunda bazı havayollarının uzatma talepleri değerlendirilirken, bazılarının taleplerinin değerlendirilmediği sonucuna varılmıştır. Süre bittiğinde o hattın bir daha teşvikli hatlar genelgesi kapsamında değerlendirilmemesi bir sorun olarak karşımıza çıkmaktadır. Katılımcı K1 bunu şöyle yorumlamıştır.

K1: “...Teşvikli hat dediğiniz zaman o teşvik size orada bir kalıcılık sağlayıp teşvik noktasında teşviklerin bitirildiği noktada kalıcı bir yere taşınması lazım ki orada bir potansiyel yaratsın. Halbuki bu, şu anda benim gördüğüm bunca senedir gördüğüm yerde, havayolları teşvikli hatlarda bir deneme yapıyor ve ondan sonra da o şeyde kalıcılık sağlanamıyor...”

Halihazırda uçuş yapılan hatlar, teşvikli hatlar kapsamında değerlendirilmemektedir. Otoritenin yalnızca daha önce hiç uçulmamış hatları teşvikli hatlar kapsamına alması, özellikle bir ayağı merkez (hub) noktalarında olan toplam muhtemel teşvikli hat sayısını azaltmaktadır. Böylelikle teşvikli hat olmaya uygun nitelikteki hatların sayısı kısıtlanmış olmaktadır. K10 bu durumla ilgili şu deneyimini paylaşmıştır.

K10: “...Geçmişte yaklaşık 4-5 yıl önce hattında uçtuk. Bunun dışında hatırladığım kadarıyla yok. hattında uçarken yaklaşık 4-5 yıl önce, tek havayoluyduk, ilk ve tek havayoluyduk. Bu hattın mesela dahil olmasını istedik ama genelge çıkmadan önce uçmaya başladığımız için dahil edemedik yani. Mevcut hatlar bu genelgenin dışında tutuluyor.”

Katılımcılar tarafından değinilen bir başka sorun da teşvikli hatta atanacak havayolunun seçilmesiyle ilgili net bir kriter olmamasıdır. Katılımcılar K4 ve K5 bu durumu şu şekilde ifade etmişlerdir.

K4: “...Arka tarafta onu tam bilemiyorum değerlendirmede, aynı hattı iki kişi istediği zaman nasıl bir değerlendirme yapıldığını tam bilemiyorum. O uygulamayla ilgili olarak açıklanan bir şey yoktu orası muğlaktır.”

K5: “...yani SHGM tarafından dediğim gibi açık mevzuat, şu şu maddelerimiz yok şuna şuna göre yaparız gibi bir şeyimiz yok. Ancak makama arz ediliyor, daha farklı kriterler de işin içine girebiliyor açıkçası.”

4.2.2. Sektörün Genel Durumuyla İlgili Olan ve Teşvikli Hatlar Uygulamasını Etkileyen Sorunlar

Araştırmada teşvikli hatlar uygulamasında yaşanan bazı sorunların temelinde sektörün içinde bulunduğu genel durumun etkili olduğu görülmüştür. Sektörün bulunduğu durum ise ülkenin içinde bulunduğu durumdan etkilenmektedir. Bu temayı 2 ayrı kategori oluşturmaktadır. Aşağıdaki Şekil 4.3’de ilgili tema ve kategoriler sunulmuştur. Kategorileri açıklamalar ve alıntılarla desteklemek, anlaşılabilirliği artıracaktır.



Şekil 4.3. Sektörün Genel Durumuyla İlgili Olup Teşvikli Hatlar Uygulamasını Etkileyen Sorunlar Teması ve Kategorileri

4.2.2.1. Hatların Sürdürülebilirliğini Etkileyen Sorunlar

Teşvikli hatların yaz döneminde en az haftada 3, kış döneminde en az haftada 2 kez uçuluyor olması gerekmektedir. Dolayısıyla hattın tarifeli bir hat olması gerekmektedir. Hatların sürdürülebilirliğini sağlayacak olanlar şüphesiz havayolu taşıyıcılarıdır. Ancak hatların neredeyse tamamında kış döneminde gelirlerde talep azlığından ötürü azalma; maliyetlerde ise hava muhalefeti, kullanılmayan kapasite gibi nedenlerden dolayı artış yaşanmaktadır. Bu ise hatların sürdürülebilirliğine zarar vermektedir. K8 ve K10 bu duruma şöyle açıklık getirmektedir.

K8: “...Benim maliyetlerim yaz ile aynı. Ben kaptanın maaşını kışın %50 indirmiyorum ki. Yazdan kışa kiram %50 inmiyor ki. Yazın 740 dolara aldığım yakıtı 300 dolara almıyorum ki. Ne oldu? Bu sefer operatör diyor ki sorry yani. (A: Burada teşvikler devreye girebilir diyorsunuz.) Aynen öyle.”

K10: “...Operasyonel şartlar var, kışın da ve yazın da aynı saatlerde uçmanız zor oluyor bazı alanlarda. Çünkü kışın Operasyonel şartlar ağır. En basiti Ordu’da bile kışın, biz aynı zamanda operasyonları yapıyoruz, kışın hava muhalefeti yaşıyoruz. Ama yazın böyle bir engelle karşılaşmıyoruz.”

Havayolu sektörünün temel özelliklerinden biri de maliyetlerin değişken ve yüksek olması. Bunun yanı sıra maliyet kalemlerinin bir çoğu yabancı para birimlerinden oluşmakta. Buna bir de ülkenin içinde bulunduğu ekonomik istikrarsızlık eklenince talep daha da düşmekte, bir hatta uçuş gerçekleştirmek zorlaşmaktadır. Teşvikli hatlar da nihayetinde bu durumundan bağımsız düşünülemez. Katılımcılar K2 ve K3 bu durumu şöyle anlatmışlardır.

K2: “...çünkü dediğim gibi türk parası olarak uçtuğunda ve ben onu oraya uçmaktansa özel şirket, tabii ki devlet şirketi bunu yapabilir ama özel şirket %100 kar üzerine kar güden bir amacı olduğu için, bu yerlerden kar yapmak neredeyse dediğim gibi bu cost ve türk parası, ile kar

yapmak neredeyse imkansız olduğu için bizim böyle bir şey yapma şansımız yok.”

K3: “...Bir şekilde zaten havayolu sektörünün maliyetleri inanılmaz yüksek. Özellikle bu dolar kurunun yükselmesi sebebiyle. Havayolunun zaten bütün maliyetleri dolar. Öyle olduğu için bir şekilde Türk parası ile dolar arasındaki parite artıyor. Sizin geliriniz Türk parası, maliyetiniz dolar. Öyle olduğu için karlılık ciddi anlamda zor.”

Maliyetlerin yanı sıra yine dönemsellik nedeniyle talepte yaşanan düşüşler, sektörün genelinde hatların sürdürülebilirliğini etkileyen sorunlar arasındadır. Zaten talebin kıt olduğu teşvikli hat noktalarında ise kış dönemlerinde bu sorun daha da derinleşmektedir. K2 ve K9 kış aylarındaki talep yetersizliğiyle ilgili şunları ifade etmişlerdir.

K2: “...oralarda çok ciddi feeder trafiğı var ama dönemsel. Etnik trafik çok dönemsel böyle bak şu an Temmuz’un ilk haftası herkes gelecek gurbetçiler, Eylül’ün ilk haftası geri dönecekler. Kış ayları ne yapacaksınız? (A: Boş diyorsunuz) Tamam şöyle, 50-60 hadi 100 yolcu. Uçaklarımız bizim 200 kapasiteli. 100 yolcuyla 200 TL’den sattığımda ben, anlatabildim mi hiçbir şey.”

K9: “...özellikle kışın uçaklar yerde, o dönemde belki bir şeyler yapılabilir. O durumda da dediğim gibi maliyetler çok yüksek olacaktır diye tahmin ediyorum.”

Havayolu sektörü, ülkede yaşanan karışıklıklar, salgın hastalıklar, doğal afetler, siyasi anlaşmazlıklar gibi faaliyette bulunulan dış çevreye karşı oldukça hassas bir yapıdadır. Bir ülkede yaşanabilecek bu gibi olumsuzluklar hava ulaşımına olan talebi hızlı bir şekilde düşürme eğilimindedir. K1 kodlu katılımcı bu hususta şunları aktarmıştır.

K1: “...Böyle bir durumda bana ne dersen de ben hiç bakmam. Çünkü bana ticari bir katkısı olmayacağı gibi aşağıya çeker beni. Ama 2016 yılı gibi, işte çeşitli terör bilmem nesi şusu busu gibi noktalarda herkesin zor duruma gittiğı noktasında ben kâr değil başabaş noktayı yakalayacak hattı

bulursam o teşvikli hatta girerim. Dolayısıyla bu işin altında yatan tek şey ekonomi.”

4.2.2.2. Sektörün İşleyişiyle İlgili Sorunlar

Katılımcılar, sektörün işleyiş biçiminde bulunan bazı sıkıntıların var olduğunu, bu sıkıntıların teşvikli ya da teşviksiz herhangi bir hat açılırken alınan kararlarda etkili olduğunu bildirmişlerdir. Sektörde faydalanılan ürün ve hizmet tarifelerinin döviz kuruyla belirlenmesi bu sorunlardan biridir. Özellikle ülke ekonomisinin yaşadığı sıkıntılı dönemlerde, haliyle bu zorluk daha da artmaktadır. K10 bu sorunu şöyle bir deneyimle belirtmiştir.

K10: “...İlk geldiklerinde Havalimanı’na, bunların bütün havalimanları için belirli olduğunu, Genel Merkezlerin belirlediğini ve herhangi bir indirim olmadığını ve sene başında belirlenen ölçülerde olduğunu söylediler. Örneğin Ticaret Direktörü’müz göreve başladığında yaklaşık 2 yıl önce, bunu sorduğumuzda böyle bir yanıt aldık. Bırakın indirimi, sorun bizim Genel Merkez’imizi oradan öğrenin dendi. Bunu tartışmakta fayda var. Şimdi USD, EUR ile fiyatlar belirleniyor.”

Hava taşımacılığı, günümüzde bir çok ülkede rekabete açık bir sektör haline getirilmiştir. Rekabete açık sektörlerde ideal olan, her aktörün eşit şartlarda faaliyet göstermesidir. Ancak eşit şartlarda rekabet edemeyen havayolu taşıyıcılarının özellikle hat tahsis sürecinde sıkıntılar yaşaması kaçınılmazdır. Sektörde böyle bir durumun gözlenmesi, teşvikli hatların tahsis edilmesi sürecini de sorunlu hale getirecektir. K4, bu durumu şöyle ifade etmiştir.

K4: “...O seferin gerçekten ülke lehine, yani tüketici lehine mi değil mi diye değerlendirmeyi yapan kurumun daha üstte olması lazım. Ama bu çerçevede her zaman tabii durulmuyor, kalınmıyor yani bizim liberal olmasına rağmen uçamadığımız bir sürü hat var.”

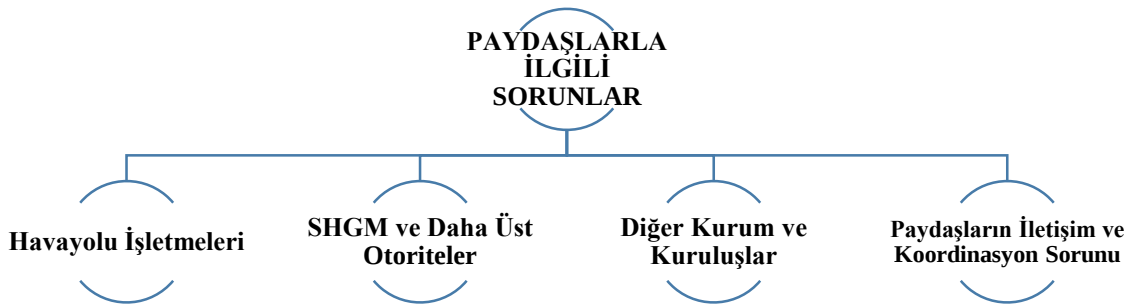
Yine serbest bir pazarda görülmemesi gereken ancak uygulamada örneklerine karşılaşılan bir konu da taşıyıcılara talepleri dışında hat tahsis edilmesidir. Normal şartlarda işletmelerin bu tür kararları rasyonel analizler sonucunda vermesi beklenmektedir.

Buradaki amacın milli menfaatlere dayanması, taşıyıcıların talepleri dışında hat tahsis edilmesinin bir olumsuzluk olarak değerlendirilmesini engelleyebilir. Öte yandan bu tür kararlar, taşıyıcıların teşvikli ya da teşviksiz diğer uçuşlarını etkileyebileceği için bir sorun olarak değerlendirilebilir. Katılımcı K5 bu durumu aşağıda şöyle ifade etmiştir.

K5: “Bürokrasinin içerisinde şöyle bir şey de var, bazen çok siyasi gelişebiliyor olaylar, işte siz bu hatta başlayacaksınız gibi yukarıdan emrivaki de olabiliyor havayollarına....’ya bir liste verilmişti şu şu hatlarda başlamanız gerekecek gibi ve başlamıştı bu hatlarda. Şu da var, bazen çok yukarıdan gelebiliyor bunlar. Neye göre değerlendiriyor, inanın bunlar beni aşıyor. Değerlendirmeler daha farklı şeyler olduğu için çok sunamıyoruz karşı tarafa neden olması gerektiğini.”

4.2.3. Paydaşlarla İlgili Sorunlar

Araştırmada ortaya çıkan temalardan biri de teşvikli hatlar uygulamasında paydaşlarla ilgili karşılaşılan sorunlardır. Edinilen verilerin analiz edilmesiyle ulaşılan 4 ayrı kategori bu temayı oluşturmuştur. Aşağıda bulunan Şekil 4.4, tema ve kategorileri göstermektedir. Yapılacak alıntılar ve açıklamalarla tüm kategoriler daha iyi anlaşılabilir.



Şekil 4.4. Paydaşlarla İlgili Sorunlar Teması ve Kategorileri

4.2.3.1. Havayolu İşletmeleri

Havayolu işletmelerinin hiç şüphesiz en değerli maddi varlıkları sahip oldukları havaaraçlarıdır. Temelde havayolu işletmeleri, sahip oldukları havaaraçlarını emniyet şartlarının el verdiği ölçüde fazla uçurmak isterler. Bir havaaracının yerde olduğu fazladan her süre havayolları için bir giderdir. Ancak her uçuşun getirisi farklıdır ve havayolu işletmeleri, kısıtlı olan filolarını mümkün olduğunca getirisi daha fazla olan noktalarda kullanmaktadır. Getirisi daha fazla olan uçuş hatları ise yolcu akışının fazla olduğu meydanlar arasında yapılmaktadır. Bu durumda havayolu işletmelerinin, nispeten küçük ve talebin sınırlı olduğu teşvikli hat meydanlarına, kısıtlı olan havaaraçlarını atamak istememesi bir sorun olarak değerlendirilebilir. Katılımcılar K6 ve K8 bu durumu şu şekilde desteklemiştir.

K6: “...Şu anda havayollarımız kendi planlamaları doğrultusunda bize taleplerde bulunuyorlar. Ama zaman zaman bu planlamalarını bile geri çektikleri oluyor filo sıkıntısından dolayı. Çünkü uçaklarınızın tamamı şu anda zaten uçuyor. 2016 yılındaki krizden dolayı yerde kalan uçaklar da 2017’de tam olarak kullanılmaya başlandı. Bu sene de yurtdışından direkt kiralama yöntemiyle wet lease olsun veya normal dry lease usulünde kiralamalar olsun, uçak temininde sıkıntı yaşanıyor.”

K8: “...ne kadar teşvik edersen et adamın o an cesareti olmayabilir. Bunu da anlayışla karşılamak lazım. Artı filolarımızı daralttık. Biz bundan dört sene önce şey diyorduk base bir şirketiz. Diyorduk ki gidelim bir uçağımızı koyalım. Kışın burada yatacağına yatsın. Bakalım yazın da yedek gibi durur diyorduk. Hepimiz artık filolarımızı daralttığımız küçülttüğümüz için hareket alanımız da sınırlandı.”

Teşvikli hatlarda maddi bir teşvik olmaması, bu hatlarda kârlılığın çok zor olması gibi etkenlerden ötürü havayolu işletmeleri, bu uygulamaya karşı özellikle son yıllarda çekimser bir görünüme bürünmüşlerdir. Ancak bir yandan bu zorluklar yaşanırken, diğer yandan hatta en az 2 yıl boyunca rakipsiz olarak uçuşa hakkı verilmesinin, hattın geliştirilmesi için bir fırsat doğurduğu açıktır. Dolayısıyla havayolu işletmelerinin,

otoritenin teşvikli hat uygulamasına karşı yeterince ilgi duymamasını bir sorun olarak değerlendirmek mümkündür. K5 bu durumu şöyle ifade etmiştir.

K5: “...uzun süredir, bakın ne zaman vermişiz hatta 10. ayda verilmiş. 2018 yaz tarifi için 7 frekans uçuş gerçekleştirmek üzere izinlendirmişiz. Bir süredir zaten bu kapsamda bir talep yok. Biz sık sık hat bazında olmasa da havayollarının bu konuda görüşlerini talep ediyoruz. Teşvikli uçmak istediğiniz hatları tarafımıza bildirir diye, onlardan da bir talep gelmiyor açıkçası.”

Teşvikli hat uçuşları, daha önce uçulmayan noktalara yönelik gerçekleştirilmektedir. Dolayısıyla bu noktalara gerçekleştirilen uçuşlarda havayolu taşıyıcıları, bir yapılanma oluşturmak için ofis masrafları, personel giderleri vb. ek maliyetleri karşılamak durumunda kalmaktadırlar. Bu durum, teşvikli hatlara olan ilginin azalmasında rol oynamaktadır ve bir sorun olarak değerlendirilebilir. Katılımcılar K3 ve K4 bu soruna şöyle değinmiştir.

K3: “...Maliyet anlamında da aslında dezavantajı oluyor. Bir şekilde orada uçuş gerçekleştirdiğiniz için orada bir ofis kuruyorsunuz, bazı personel istihdam ediyorsunuz ve onları hat kârlı değil deyip kapattığınız zaman hepsini bir şekilde İstanbul’a çekmeniz ya da işten çıkarmanız hani farklı prosedürler gerçekleşebilir. Bundan hep hem iş gücü kaybı hem zaman kaybı oluşuyor aslında.”

K4: “...Tabii sefer yapılmayan meydanlara sefer götürmek gerçekten sıkıntılı, çünkü orada hem yer hizmetleri açısından hem de maliyetler açısından bazı sıkıntılarınız oluyor. Örneğin sizin istemiş olduğunuz saatlerde hizmet verilmesi her zaman mümkün olmadığı gibi maliyetler de hep daha yüksek oluyor. Genelde avantajından daha çok dezavantajı oluyor diyebilirim. Burada da bir maddi teşvik de olmadığı için bu ilave maliyetlere de üstelik biz katlanmış oluyoruz.”

Karakteristiği gereği talebi zayıf olan teşvikli hatlarda havayolu taşıyıcılarının, hattı kârlı şekilde işletemeyerek kısa sürede kapatmaktan çekindikleri belirlenmiştir. Ayrıca böyle

bir olası durumda açılacak başka bir hatta da itibar kaybının olumsuz etkilerinin görüleceği düşünülmektedir. Bu ise, teşvikli hatlar uygulamasının cazibesini azaltmakta ve optimum şekilde kullanılmasında sorun teşkil etmektedir. Bu durum katılımcı K3 tarafından şu şekilde örneklendirilmiştir.

K3: “...itibar kaybı da oluyor. O yüzden yani şey gibi olabiliyor, yarın başka bir destinasyona uçuş gerçekleştiriyorsunuz, Aa mı, o zaten şuraya da başlamıştı bir süre sonra da iptal etmişti, bak biz biletimizi alırsak bizim de biletimiz iptal olur şeklinde insanlar tarafından yorumlanabiliyor. O yüzden repütasyon anlamında da karlılık anlamında da biz dezavantajı oluyor maalesef.”

Havayolu işletmeleri, bir hatta uçuş seferlerine başlamadan önce hattın potansiyel yolcu trafiğine yönelik araştırmalar yapmakta, başladıktan sonra ise hattın getirisinin olacağına yönelik beklentiye girmektedirler. Bunun yanı sıra uzun süredir devam eden hatlarda tabiri caizse yolcuların “ayağı alıştığı” için hatlarda olgunluğa ulaşılmaktadır. Sınırlı filo kapasitesinin olduğu da düşünülürse havayolu işletmelerinin halihazırda uçulan bir hattın vazgeçmektense yeni bir teşvikli hattı değerlendirmedikleri tespit edilmiştir. Katılımcı K1 bu durumu şöyle ifade etmektedir.

K1: “... Biz yaz tarifemizi, kış tarifemizi bir önceki senenin taa 8 ay öncesinden yapıyoruz. Bütün uçakların, uçakların bakımlarını, hangi gün uçak gelecek, hangi tarihte ne kadar toplam yolcu olacak bilmem ne. Bunların planlarını çok önceden yapıyoruz. Bunlarla ilgili yurtiçi – yurtdışı slot permi başvurularını, her şeylerini yapıp bitiriyoruz ve beklentilerimiz oluşuyor. Biz bunlardan hangi gün hangi yolcudan ne kadar gelir elde edeceğimizi koyuyoruz ortaya. Şimdi benim teşvikli hatlarda bunları yaptıktan sonra bir hattı kapatıp, ya da uçak imkânım (yok)....”

4.2.3.2. SHGM ve Daha Üst Otoriteler

Katılımcılar, teşvikli hat genelgesinin içeriğinde ve uygulamasında var olan sorunlara rağmen, gerekli iyileştirmelerin yapılmasında otoritenin maruz kaldığı bürokratik

engellerden ötürü işlerin yavaş ilerlediğini ifade etmişlerdir. Bununla birlikte katılımcıların ortak görüşü, otoritenin eskiye nazaran daha dinamik bir yapıda olduğudur. Ancak yine de yapılması gereken düzenlemelerle ilgili adımlar bir türlü atılamamıştır. Katılımcılar K1 ve K4 bu durumdan şu şekilde bahsetmişlerdir.

K1: "... tabi bir sürü eksikleri var. Bu teşviklerle ilgili genel değerlendirme. Bence çok yeterli değil hatta bence teşvikli hatlarla ilgili bu günkü geline noktada hantal bir durumu da var bana göre, benim değerlendirmem bu."

K4: "...Rekabetin önünü açacak olan kurumlar da bürokrasi yani. Bürokrasi dediğimiz şey. Türkiye’de yapma denir. Hâlbuki ne yapması lazım, havayolunun da önünü açıp, ikincisi tüketicinin de menfaatine olan şeyleri düşünecek. Burada düzenleme yapılması lazım sonuçta. Ama bu düzenlemeyi yapacak olanın da gerçekten risk alabilen, yani güçlü birisi olması lazım. Öyle bürokrasi, bürokratin bunu oturup da kendi başına dizayn etmesi çok zor."

İlki 2013’de çıkan teşvikli uçuş hatlarına yönelik genelgenin sonraki yıllarda ihtiyaçlar doğrultusunda şekillenmediği, sadece Ankara ve İzmir’den yurtdışı uçuşlarla ilgili yeni bir genelgenin yayımlandığı, içeriğin neredeyse aynı kaldığı görülmüştür. Katılımcılar tarafından bu da bir sorun olarak dile getirilmiştir. Katılımcı K10 bu konuda şunları vurgulamıştır.

K10: "...Devam ediyor, fakat konsept aynı ve bir değişiklik ya da ek fayda ya da sıkılaştırılan bir tedbir görmüyorum aynı şey yayınlanıyor ölçüt aynen devam ediyor. Yani bunda biraz daha esneklik lazım en azından aynı şeyler aynı maddeler gelmesin önümüze."

4.2.3.3. Diğer Kurum ve Kuruluşlar

Türkiye’de sahipliği ve işletmesi devlete ait havaalanlarının işletmecisi konumunda olan DHMİ, teşvikli hatlar genelgesinde yer almamaktadır. Yurtdışında havaalanı işletmeleri tarafından verilen teşviklere, sağlanan kolaylıklara rastlanmaktadır. Teşvikli hatlar kapsamında uçulan meydanların bir çoğunun DHMİ tarafından işletildiği düşünülürse,

DHMI'nin uygulamada yer almamasının teşvik imkanlarını kısıtlayacağı söylenebilir. Ayrıca bu durum uygulamanın amacına ulaşmasını da engelleyen bir unsur olabilir. K10 bu konuda şunları dile getirmiştir.

K10: "...Türkiye'de gerek resmi makamlardan gerekse özel ya da devletin işlettiği terminal otoritelerinden kısıtlı destek alınıyor, çok çok kısıtlı yani. Teşvik edici, uçmanızı destekleyici bir şey göremiyoruz ...DHMI bünyesindeki yerlerden yok, aynı şekilde de devletin işlettiği kurumlarla ilgili herhangi bir şey gelmiyor bize. Bir çalışma için davet gelmiyor... az önce bahsettiğim gibi DHMI ile senkronize bir çalışma olduğunu düşünmüyorum."

Bir kamu işletmesi olan DHMI'nin teşvik uygulamasına dahil olmamasının yanı sıra mevzuatının katı olması da teşvikli hatlar uygulamasında olası teşvik türlerini engellemektedir. Özellikle Anadolu'daki havaalanlarındaki atıl kapasiteye rağmen DHMI'nin böyle bir uygulamaya katılma girişimi görülmemiştir. K4 bunu şu şekilde ifade etmiştir.

K4: "...teşvik mekanizmaları aslında dünyada otoriteler tarafından havaalanları yönünden çeşitli mekanizmalar var kullanılan ama Türkiye'de tabii ki biz kaç 50 küsur 60'a yakın havalimanımız var. Bu havalimanlarının birçoğu Devlet Hava Meydanları'na ait ve sonuçta onlar da yönetmelik olarak çok katı oldukları için herhangi bir böyle bir teşvik mekanizması yok."

Bir hatta uçuş başlatılması için belediyeler, valilikler, TSO'lar gibi yerel kurum ve kuruluşlar doğrudan havayolu taşıyıcılarına ya da SHGM'ye taleplerini iletebilmektedirler. Talep edilen noktaya yapılacak uçuşun havayolu işletmeleri tarafından olumsuz değerlendirilmesi durumunda söz konusu kuruluşların farklı teşvik türleri önerdikleri belirlenmiştir. Ancak bu kuruluşların maliyetlerin uzun süre katlanılabilir olmamasından dolayı genellikle verdikleri destekleri kısmen geri çektikleri ifade edilmiştir. Yine de şehrine uçuş gerçekleştirilmesini isteyen yerel otoritelerin hem sağlayacakları teşviklerin hem de bizzat kendilerinin uygulamanın içinde olmaması

teşvikli hatlar uygulamasına ilgiyi azaltan nedenlerden biri olabilir. Katılımcılar K4 ve K10 bu durumu şu ifadelerle bildirmişlerdir.

K4: “...Öbür türlü belediyeye gidiyorsunuz biz buraya uçuş koyacağız diyorsunuz, onun umurunda bile olmuyor. O 3 ay sonra olacak olan başka bir etkinlikle alakalı daha siyasi daha popülist olan şeylerle ilgileniyorlar...Biz dedik ki bizim birinci koşulumuz dedik, seferleri buradaki herkese duyurmanız. Buraya geliyor. Bilinecek, herkes bilsin. Ama neredeyse otoparkının içindeki billboard’a bizim Havayolları uçak seferlerine başlıyor demek için asılacak olan billboard’ın neredeyse parasını isteyeceklerdi. baştan dedi ki her yerde duyuracağız, iki tane pankart asıldı unutuldu. Hiçbir şey yapılmadı ”

K10: “...bize oradaki acentelerden olsun, oradaki belediyelerden, kurumlardan bir talep, bir yazı elimize ulaşmıyor bunu ilave etmek isterim.”

4.2.3.4. Paydaşlar Arasında İletişim ve Koordinasyon Sorunları

Teşvikli hatlar uygulamasında esasen ana aktörler SHGM ve havayolu taşıyıcılarıdır. Ancak elde edilen verilerden yola çıkılarak DHMİ ile yerel kurum ve kuruluşlarının da bir bölgeye havayolu hizmetinin sağlanmasında etkili olabileceği görülmüştür. Verilerin analizinde ortaya çıkan sorunlardan biri de bu paydaşlar arasında var olan iletişimsizliktir. K10 bu durumu şu şekilde belirtmiştir.

K10: “...teşvikli hattı belirleyen kurum SHGM. Ama devlet havalimanı otoritesi ve meydan işletmecisi, meydanda hem teknik hem de işletme açısından ev sahipliği konumundaki kurum DHMİ. Aynı, eş zamanlı olmuyor. Biz DHMİ’ye başvurduğumuzda, “biz bu hatta teşvikliyiz” falan dediğimizde diyor ki örneğin bilinmiyor.”

Teşvikli hat duyurularının yapıldığı genelgelerde duyurunun yapıldığı andan itibaren havayollarına belirli bir başvuru süresi tanınmaktadır. Elde edilen veriler ışığında, duyuruların havayolu taşıyıcıları için ani geliştiği, bir hat ile ilgili araştırma yaparak belirlenen süre bitmeden önce başvuru yapmanın zor olduğu ortaya çıkarılmıştır. Oysa

havayolu taşıyıcıları bir hatta uçuş gerçekleştirmeden önce hattın yolcu potansiyeli ile ilgili araştırmalar yaptıklarını ifade etmişlerdir. Katılımcı K5 bu durumu şu ifadelerle desteklemiştir.

K5: “...yani para kazanmak için yapıyorlar ticari bir kaygı var. O yüzden biraz da bunları göz önünde bulundurmak lazım belki o yüzden şu an gidişat böyle. Çok fazla onlar da bilmedikleri için, çünkü biz anlık bir hat sunabiliyoruz onlara ama onların bu hatta başlaması için önceden bir çalışma yapmış olmaları lazım. Onlar kaç yıl önceden başlıyor kaç ay önceden diğer yılların hazırlığını yapmaya çalışıyorlar yani network böyle bir şey.”

Ankara ve İzmir’den yurtdışına direkt havayolu ulaşımı hizmetini artırmak için uçuş teşvikleri genelgeleri yayımlanmıştır. Bu uçuşları hangi havayolunun icra edeceği bazı hatlar için yayımlanırken bazıları için yayımlanmamıştır. Hâlbuki söz konusu arasında, ataması yapılan havayolu işletmelerinin sonradan karşı ülke kaynaklı sıkıntılar nedeniyle uçuşlara başlayamadıkları hatlar da olmuştur. Yurtdışı teşvikli hatlar uygulamasında karşı ülkeden kaynaklanan engellemelerle karşılaşılması sorun oluşturmaktadır. Katılımcı K4 bununla ilgili bir deneyimini şu sözlerle paylaşmıştır.

K4: “...Ondan sonra Ankara – için tayin edildik ama frekans verildi ama uçamadım orada ofis açmamıza rağmen. Yani bize verilmesine rağmen, tayin edildik ama frekans alamadık. Ankara –’da tekli tayin olduğu ortaya çıktı onun için Ankara –’yı da alamadık. Ankara –’da da haftalık frekans limiti vardı o gün de bugün de hala tarafından kaynaklanan frekans artış taleplerinin olumsuz değerlendirilmesi nedeniyle de hattına başlayamadık . Yani bize teşvikli hat olarak verilmiş olan birçok destinasyona yine dış sıkıntılar nedeniyle başlayamadık. Bir tek Ankara –’ı yapabildik. Ama bakın o hatta Ankara – da vardı teşvikli hatlarda ben de hatırlıyorum ama mesela sonra frekans limitine takıldı orada da ilerleyemedik.”

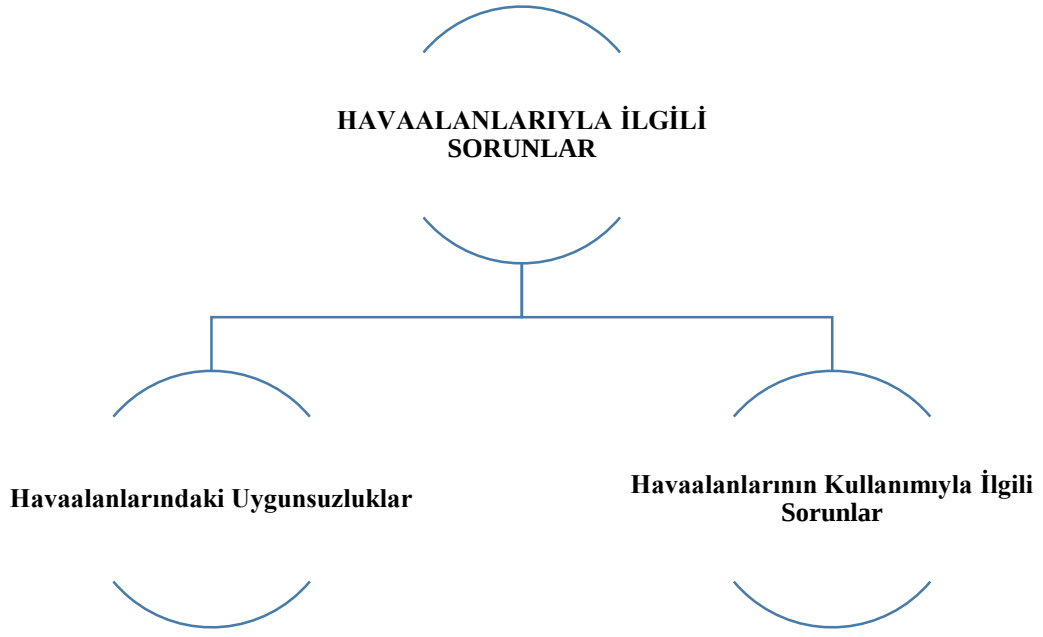
Özellikle havayolu taşıyıcılarını temsil eden katılımcılardan alınan bilgilere göre yerel otoritelerin, şehirlerine uçuşların başlatılması konusunda neredeyse en istekli kurum

pozisyonunda oldukları saptanmıştır. Ancak gelen teşvikli hat taleplerinden bazıları SHGM aracılığıyla havayollarına iletilirken bazıları ise SHGM'ye başvurulmadan doğrudan havayollarına iletilmektedir. Yolcu talebi alınmak istendiğinde, ne DHMİ'nin ne de SHGM'nin gelen bu uçuş talebiyle ilgili bilgi sahibi olmayışı, bir koordinasyon sorununun varlığına işaret etmektedir. K10 kodlu katılımcı bu konuda şunları ifade etmiştir.

K10: "...doğrudan bizim gerek acenteye gerekse Genel Müdürlük'ün yetkili kurumlarına ulaşıyor ya da bölge satış müdürümüze ulaşıyor dış kontaktlarımızla ya da resmi yazı gönderiliyor, Sanayi Odaları gönderiyor. Ama örneğin koordinasyon yok. Şimdi biz uçmak istediğimizde havalimanına, yolcunun talebini almak istiyoruz ama havalimanının gelen taleple ilgili bilgisi yok ya da SHGM'nin yok bilgisi."

4.2.4. Havaalanlarıyla İlgili Sorunlar

Çalışmada havaalanlarıyla ilgili sorunlar ana temalardan birini oluşturmuştur. Elde edilen verilerin analizi sonucunda bu temayı 2 kategori oluşturmuştur. Şekil 4.5'de temaya ve altındaki kategorilere ilişkin bilgiler yer almaktadır. Şekilde yer alan kategorilerin içeriğinin daha iyi kavranabilmesi için açıklamalar ve katılımcılardan alınan birebir aktarmalar kullanılacaktır.



Şekil 4.5. Havaalanlarıyla İlgili Sorunlar Teması ve Kategorileri

4.2.4.1. Havaalanlarındaki Uygunsuzluklar

Hava taşımacılığı sisteminde havaalanları, havayolu ulaşımına erişilen merkezi bir noktada bulunmaktadır. Havaaraçlarının ihtiyaç duydukları teknik ve çevresel imkanlar, havayoluyla yolcu, bagaj ve kargo taşınmasıyla ilgili tüm işlemler bu terminallerde gerçekleşir. Ancak teşvikli olarak uçulan bazı hatlarda söz konusu kolaylıklarla ilgili bazı sıkıntıların olduğu belirlenmiştir. Yolcuların havaalanına ulaşımında yetersizlikler olması bunlardan biridir. Nitekim yolcunun toplam seyahat süresini kısaltan unsurlardan biri de havaalanına ulaşım olanaklarıyla ilgilidir. Havaalanı ile şehir merkezi arasında mesafenin fazla olduğu ve/veya ulaşımın uzun sürdüğü ya da küçük bir yerleşim yerinde havaalanı ile şehir merkezi arasında yeterli ulaşım imkanlarının olmadığı yerlerde bu sorunla karşılaşılabilir. K1 bu durumu aşağıdaki gibi örneklendirmiştir.

K1: "...25 TL idi otobüs bileti, 15 TL'den koydum kimse binmedi. Bak 25 TL'ye otobüsle gidiyor, 15TL'ye kimse binmedi. Çünkü adam bindiği zaman otobüse İzmir'in göbeğine geliyor. Bizde o zaman Gaziemir'e geliyorsun. Gaziemir'den İzmir'e gelmek tam bir saat o trafik gerçi şimdi metro oldu da hani şey değil. Anlatabiliyor muyum? Yani oradan sabah 7'de kalkacak bir saat havaalanına gelecek uçak inecek onlar gidecek,

yarım saat yol, ondan sonra bir saatte de oraya, e zaten otobüse bindiğinde gidiyorsun keyifli keyifli, rahat rahat, baka baka, istediği saatte istediği otobüs var . Zaman baskısı yok bilmem ne yok anlatabiliyor muyum?

Havaalanlarıyla ilgili yaşanan sorunlardan birinin de bazı havaalanlarında havaaraçlarının iniş ve kalkışlarına yeterli ölçüde uygun olmayan teknik altyapılar olduğu görülmüştür. Bir havaalanında yaşanan teknik altyapı uygunsuzluğunun, oraya yapılacak uçuşların verimliliğini de düşürebileceği göz ardı edilmemelidir. Özellikle teşvikli hat olmaya aday noktalardaki bu durum, uygulamanın tercih edilebilirliğini olumsuz yönde etkilemektedir. Katılımcılar K1, K8 ve K9 bu konudaki deneyimlerini şu şekilde ifade etmişlerdir.

K1: "...Mesela örnek vereyim, meydan kolaylıkları deyim ona. Senin diyelim ki elinde A380 uçaklarla operasyon yapıyorsun, hadi gidelim Adana'ya inelim diyorsun, olmaz yani. Yeterlikler, meydan kolaylıkları Çünkü teknik sebepler vardır işte ne bileyim Havalimanı biliyorsunuz şey, böyle A310 gibi A321 bile daha yeni yeni geçti o mania yüzünden Onun elinde o uçaklar yoksa zaten teşvik de verse uçamayacaksınız veya sizi riske atacaksa. Bu ne demek, sende uçak kalkıp inebiliyor elimde 180 kişilik uçak var ama 150 yolcuyla inip kalkıyor. Çünkü maksimum takeoff weight'i ya da iniş ağırlığının hani pistin kısıtlılığı nedeniyle gibi teknik, seni ticari anlamda daraltacak faktörler varsa girmek istemezsin yani, öyle söyleyim."

K8: "...Gerçekten riskliydi. Meydanı biliyor musun bilmiyorum. Çok fazla teknik bilgim yoktur ama direkt denize iniyorsun pas geçme şansın pek fazla yok uçağı tekrar dikemiyorsun. Bizim uçuş işletme müdürümüz indirdi ilk uçuşu. Ondan sonra rahatladılar. O ayrı. O sene bir şekilde kelle koltukta falan yaptık."

K9: "...Havalimanı'nın öyle bir özelliği vardı ki, bir anda pistin ve havalimanının konumu gereği bir anda sadece tek taraftan kalkışa izin veriyor, o kalkış için de belli bir rüzgâr değerinin altında olması lazım .

Şöyle, uçağı indiriyoruz ve bir anda rüzgâr dönüyor ve uçağı kaldıramıyoruz. 5-6 saat gecikmeler vs.”

4.2.4.2. Havaalanlarının Kullanımıyla İlgili Sorunlar

Teşvikli hatlarda havaalanlarının altyapı uygunsuzluklarına ek olarak, hava alanlarının kullanımıyla alakalı bazı sorunların da yaşandığı tespit edilmiştir. Havaalanı çalışma saatlerinin getirdiği kısıt bunlardan biridir. Küçük yerleşim yerlerinde bazı havaalanlarının farklı gerekçelerle kullanıma kapatılması bölgenin uçuş imkânlarını kısıtlamaktadır. Çünkü yapılan bu seferlerin merkezi noktada başka seferlere bağlantı oluşturabilmesi için söz konusu havaalanının kapalı olduğu saatte uçuş gerçekleştirilmesi gerekebilir. Katılımcılar K4 ve K10 bu konuda şunları belirtmişlerdir.

K4: “...Eğer gün içinde uçacaksanız en azından o saatte ama biz mesela bu gibi meydanlarda sabah çok erken veya akşam geç uçmak istediğimiz zaman terminal kapanıyor, bu saatte uçmayın diye havalimanları tarafından reddedildiğimiz de oldu. En son idi yanılmıyorsa biz akşam 7.30 – 8.00 civarında inecektik yanılmıyorsa. Bize orada havalimanı bunu sağlayamayız havalimanı kapanıyor akşam saat 5.30 – 6.00’den sonra güvenlik nedeniyle vs. burada güvenlik personeli var tutamıyoruz, sayısı yetmiyor dediler.”

K10: “...Teşvikli olsun ya da olmasın bir hatta uçmaya başladığınızda o havaalanının, uçağınız destinasyonun, özellikle iç hatlarda karakteri çok önemli. Mesela bazı manialarla karşılaşıyorsunuz. Yani örneğin gece uçulamıyor, havalimanı 24 saatlik operasyona kapalı oluyor.”

Teşvikli hatlarda merkez ile havayolu bağlantısı yapılacak noktalarda genellikle her türlü hava taşımacılığı operasyonları seyrek yapılmaktadır. Dolayısıyla bu meydanlarda ölçek ekonomisinin getirdiği maliyet avantajından yararlanılamamakta, katlanılan maliyetler daha sık kullanılan meydanlara oranla daha fazla olmaktadır. Bu durum, teşvikli hatlar uygulamasında bir sorun olarak görülmektedir. Katılımcı K4 bunu şu söylemiyle ifade etmiştir:

K4: “...ölçek ekonomisi gereği sefer yapılmayan havalimanlarının maliyetleri her zaman daha fazla çıktığı için bu konuda da bir aslında engel oluşuyor. Bu gün siz Kayseri’de uçağın bir ton yakıtına vermiş olduğunuz para ile, sizin ekonomisi nedeniyle İstanbul’dan yapmış olduğunuz seferin yakıt maliyeti dahi aynı değil. Çünkü oradaki tedarikçi bir yatırım yapmış, o yatırımı çıkartmak için tabii ki fiyatı biraz daha yüksek.... . Sizin her ton başı burada vermiş olduğunuz X ise Sabiha Gökçen’de, Gazipaşa Havalimanı’nda bile bu 3X, 2X olabiliyor. Yani ben size söyleyim 10 kat daha fazla maliyetle bizim ton başına yakıt aldığımız meydanlar var Türkiye’de. Bugün siz Edremit’ten sefer yapmak istiyorsanız bugün Sabiha Gökçen Havalimanı’nda ya da Ankara, İzmir, Antalya Havalimanı’nda katlandığınız maliyetin, yakıtı yükleme maliyetinin 10 katını, tabii ki yakıtın bedelinin 10 katına değil ama burada veriyorsanız işte çok daha cüzi ton başına, orda onun 10 katını veriyorsunuz. Şimdi biz böyle bu durumda kışın niye bir Türkiye’deki bir noktadan yurtdışına sefer yapmakta bir güdümüz olsun. Verilen teşvikli hat çok değerli olsa dahi. Onun için tek başına teşvikin bu mekanizma ile yürümesi havayolları için gerçekçi değil.”

Türkiye’de merkez (hub) havaalanlarında özellikle yaz sezonunda yoğun bir hava trafiği meydana gelmektedir. Pist sayıları yeterli olmadığı için slotlar kısıtlanmakta, hava taşıyıcıları ise çok değerli hale gelen bu slotları teşvikli hatlardan ziyade daha fazla gelir elde edeceği hatlara ayırmaktadırlar. Dolayısıyla bu durum, teşvikli hat uygulamasının önünde bir sorun olarak yer almaktadır. Katılımcı K3 bu soruna ilişkin şunlardan bahsetmiştir.

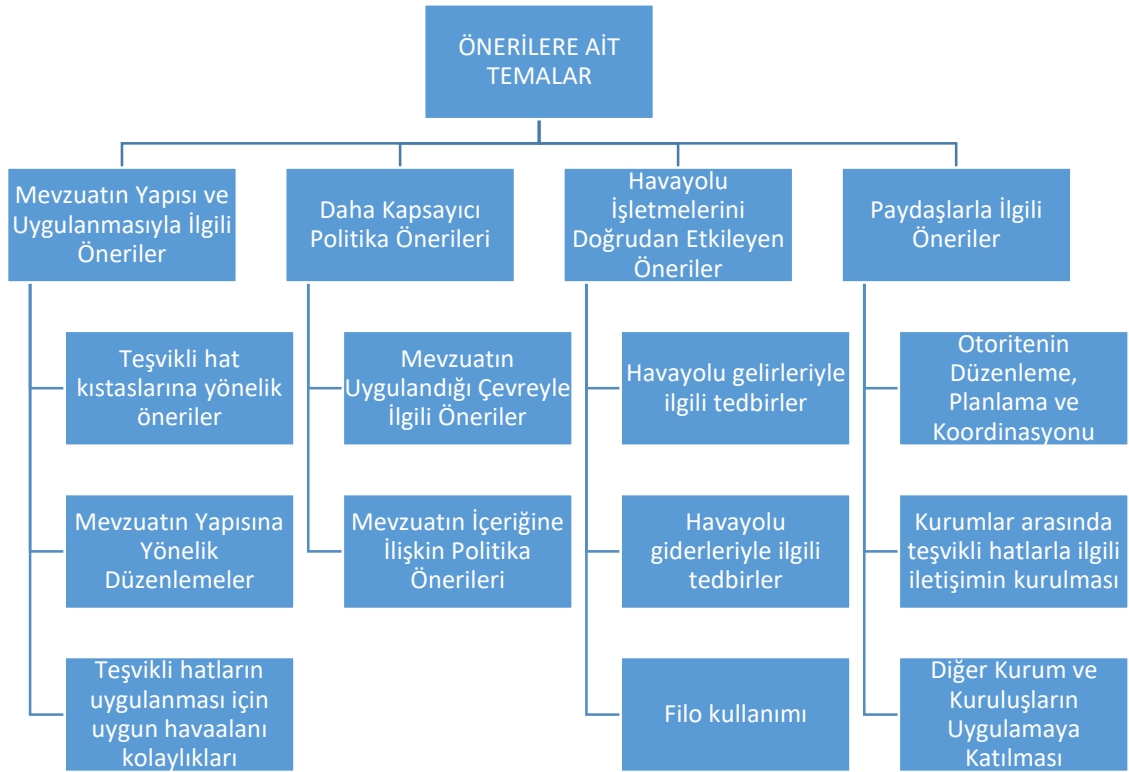
K3: “...Orada da bir şekilde İstanbul Atatürk Havalimanı’nda slot problemi var. Her uçtuğunuz saatte atıyorum’nın saat 7.30’da bir tane slotu var ve bu slotu İstanbul’dan Batman’a kullanıyor. büyüyor ve Londra’ya uçmak istiyor ama yeni bir saate slot alamıyor. O zaman 7.30’daki slotu artık Batman değil de Londra’ya kullanıyor ve Batman hattını kapatmak zorunda kalıyor”.

4.3. Öneriler

Teşvikli hatlar uygulamasına ilişkin öneriler şu temalar altında ele alınmıştır:

- Mevzuatın yapısı ve uygulanmasıyla ilgili öneriler,
- Daha kapsayıcı politika önerileri,
- Havayolu işletmelerini doğrudan etkileyen öneriler,
- Paydaşlarla ilgili öneriler.

Teşvikli hatlara yönelik sorunlara getirilen önerilere ait temalar ve kategoriler, daha kolay anlaşılması için aşağıda bulunan Şekil 4.6.'da gösterilmiştir.



Şekil 4.6. Teşvikli Hatlar Uygulamasına Yönelik Önerilere Ait Temalar ve Kategoriler

4.3.1. Mevzuatın Yapısı ve Uygulanmasıyla İlgili Öneriler

Araştırmada nitel verilerin analiz edilmesi sonucunda teşvikli hatlar mevzuatının yapısına ve uygulanmasına yönelik öneriler, ana temalardan birini oluşturmuştur. Bu temayı 3 ayrı

kategori açıklamıştır. İlgili tema ve kategoriler görselleştirilmiş biçimde Şekil 4.7’de yer almaktadır. Yapılacak açıklamalar ve alıntılar ile kategorilerin içeriğine dair detaylı bilgiler sunulacaktır.



Şekil 4.7. Mevzuatın Yapısı ve Uygulanmasıyla İlgili Öneriler Teması ve Kategorileri

4.3.1.1. Teşvikli Hat Koşullarına Yönelik Öneriler

Teşvikli hatlar uygulamasına yönelik katılımcıların başlıca geliştirme yapılmasını düşündükleri hususların arasında, teşvikli hat mevzuatındaki mevcut koşullarda bazı esnekliklerin getirilmesi yer almaktadır. Bunlardan biri, tarifesiz uçuşların da belirli şartlar altında teşvikli hatlar kapsamında sübvansede edilmesidir. Daha önce de ifade edildiği üzere teşvikli hatlar yalnızca tarifeli uçuşlar için sağlanmaktadır. Ancak katılımcılar, bir bölgede hiç uçuş olmamasındansa belirli sezonlarda ve periyotlarda düzenlenmesi gibi şartlar altında tarifesiz uçuşların olmasının toplum yararına olacağını belirtmişlerdir. Katılımcı K10 bu konuda şunları ifade etmiştir.

K10: “...Sezonsal olarak uçulan hatlar da dahil edilsin. Yani bu sonuçta o kentin menfaatine. Neden olmasın, biz bu seferi sonuçta uzun süreli olmayacak, çok karlı olmayacak ama sonuçta kent kazanacak. Özellikle yoğun sezonda, okul tatili döneminde bir fayda sağlar, yolcu trafiğini de hafifletir.”

Teşvikli hat uçuşlarında yazın haftada en az 3, kışın haftada en az 2 uçuş yapılması zorunluluğu bulunmaktadır. Var olan bu limitin kaldırılması ya da azaltılmasının, bir esneklik yaratarak uygulamanın havayolu taşıyıcıları tarafından talep edilmesine yardım edebileceği sonucuna ulaşılmıştır. Buna ek olarak sıklık limitinin en azından daha fazla olmaması sektörde memnuniyetle karşılanmaktadır. K10 kodlu katılımcı bu konuya ilişkin görüşlerini şöyle ifade etmiştir.

K10: “...Şimdi şöyle, ölçüt aynen devam ediyor. Yani bunda biraz daha esneklik lazım en azından aynı şeyler aynı maddeler gelmesin önümüze. Biraz daha böyle, yazın 3 uçulmalı, kışın 2 uçulmalı gibi belirleyici olmasın Sıklığının alt limitin belirlenmesi, bu da güzel yani 2-3 uçuşa belirlenmesi. Bu mutlaka her gün uçulacak diye bir kaide olsaydı, milli havayolu THY hariç kimse cesaret edemezdi diye düşünüyorum.”

Yapılan yarı yapılandırılmış görüşmeler, teşvikli hatlarda en az 2 yıl olan hattı işletme süresinin hem uzatılması hem de uzatılmaması durumlarıyla karşılaşıldığına dair bilgiler sağlamıştır. Bu konuda bir standart getirilmesi ve havayolu talepleri doğrultusunda uzatılması bir başka öneri olarak değerlendirilmiştir. Katılımcı K4 bu konuyla ilgili aşağıdaki deneyimlerini paylaşmıştır.

K4: “...Bizim şöyle taleplerimiz olmuştu, örneğin yine İzmir’den bir hat idi ama onun size bilgisini daha sonra yine yazılı olarak veririm, bu hatlara biz uçuyoruz ve uçmaya devam ediyoruz ama teşvikli olarak devam edilmesini, yeni bir genelgeyle bu dönem işte diyorum ki 2017 yaz dönemindeydi teşvikli hatlar. Biz de dedik ki bunların süresi bitiyor, 2 yıl daha teşvikli olarak uzatılmasını talep ediyoruz. Onlar değerlendirmeye alınmamıştı, ret olarak dönmüştü. Örneğin ne vardı bunların içerisinde, vardı, gibi meydanlar vardı. Onlara maalesef olumsuz geri dönmüştü SHGM.”

Sorunlarda belirtildiği üzere teşvikli hatların belirlenme kriterlerine yönelik mevzuatta net bir ifade bulunmamaktadır. Getirilen önerilerden bir tanesi de bu konuda bazı kesin kriterler konularak bir düzenleme yapılması yönünde olmuştur. Bu önerilerden bazıları kimi bölgelerin daha teşvik edici olduğu için önceliklendirmesi hakkında iken bazıları ise

bölgenin konumuna ilişkin belirli kriterlerin getirilmesi hakkındadır. Katılımcılar K3 ve K4 bu hususa ilişkin şunları dile getirmişlerdir.

K3: "...Hani Antalya, Adana, Mersin mesela Mersin’de bugün bir havalimanı yapılırsa, Akdeniz Bölgesi’nde şu an tamamen popüler Antalya, yepyeni kimsenin uçmadığı bir destinasyon olsa. Bir şekilde Mersin yeni gelişen bir bölge olduğu için, otellerin nispeten Antalya bölgesine göre daha ucuz olacağını düşünürsek bir şekilde oraya uçuş koyduğunuz zaman yolcu generate etme ihtimaliniz artıyor aslında.... Bir de bir şekilde orada devlet tarafından yeni bir yatırım yapılmıştır, yeni bir sanayi bölgesi kurulmuştur falan o tarz bir done varsa etkileyici olabilir.”

K4: "...teşvikli hat noktalarının belirlenme ölçütleri demişsiniz. O noktada daha önce sefer yapılmaması, düzenli olması denebilir. Yani bununla ilgili olarak bir düzenleme yapılabilir mesela Yanılmıyorsam bir havalimanının catchment area sından daha farklı olan bir nokta en az 60 km uzağında olması lazım diye kuraldan bahsediliyor yurtdışında.”

Teşvikli bir hatta birden fazla havayolunun başvuru yapması halinde hangi prosedürün izleneceğine yönelik açık ve kesin kıstaslar bulunmamaktadır. Bu konuda şeffaflığı sağlayacak kriterler getirilmesi, katılımcıların önerdiği hususlardan biri olmuştur. Katılımcı K1 bunu aşağıdaki söylemle ifade etmiştir.

K1: "...Şeffaf olmasını, daha şeffaf olmasını tercih edebiliriz. Sonuçta SHGM’nin bu verdiği kararları neye göre verdiği bir yerde yazmıyor... Dolayısıyla belki bu konuda bir iyileştirme... Muhakkak ki bir şey gözetilmiştir orada makul de bir şeydir. Ama daha net bir şekilde sebepleriyle vs. oraya konulursa belki burada bir iyileştirme olabilir.”

Havayolu işletmelerinin halihazırda uçmakta olduğu hatların teşvikli hatlar kapsamında değerlendirilmeyeceği mevzuatta açıkça belirtilmiştir. Ancak katılımcılar, tek bir taşıyıcı tarafından uçulan ve belki de zor şartlar altında devam ettirilen hatların da teşvikli hatlar uygulaması kapsamına girmesi gerektiğini ifade etmişlerdir. Katılımcı K10 bu öneriye şu söylemle destek vermiştir.

K10: "...mevcut hatlar biraz tartışılır. Yani bir havayolunun uçtuğu hatlar dahil değil. Bu tartışılmalı diye düşünüyorum. Örneğin İzmir – Erzincan hattında bir havayolu uçuyor ve o havayolu bunu gerçekten zor şartlar altında devam ettiriyor ve uçuyorsa onu teşvik hatlara dahil etmeli. En azından havayolunu destekler."

4.3.1.2. Mevzuatın Yapısına Yönelik Genel Düzenlemeler

Araştırmada teşvikli hatlar uygulamasına yönelik neredeyse tüm katılımcıların ortak olarak eksikliğinden bahsettikleri ve öneri getirdikleri konu, teşvikli hatlarda finansal teşvik verilmesi olmuştur. Teşvikli hatlarda uçulması karşılığında maddi teşvikler öngören tedbirlerin alınması işletmeleri güdüleyecek, böylece söz konusu bölgelerde yaşayan toplumun havayolu ulaşımı sayesinde hareket kabiliyeti artacaktır. K3, K5 ve K10 kodlu katılımcılar bu duruma dair şunları belirtmişlerdir.

K3: "... daha somut teşvikler yani ve özellikle maddi karşılığı, amacımız karlılık olduğu için, maddi karşılığı olan teşvikler olursa havayollarını daha çok etkileyecektir diye düşünüyorum."

K5: "...Umarım teşvik konusunda da finansal destek verebileceğimiz bir konuya gelebiliriz diye düşünüyorum havayolları açısından, o zaman adımız belki gerçekten teşvikli ve destekleyici olabilir."

K10: "...bizim gibi şirketler için bu gibi katkılar, finansal destekler gerçekten çok belirleyici oluyor çünkü zararına uçma durumuna denk geldiğinizde ticari karar alınıyor ve devamı getirilmiyor. Akabinde yolcu mağduriyeti de oluyor. Bu açıdan bakılırsa tabii daha mantıklı olur."

Mevzuatın yapısına yönelik katılımcıların söz ettiği önerilerden biri de her hat için standart bir teşvik verilmesinin yerine, yolcu trafiğine göre her bölgenin ya da hattın farklı miktarda teşvike tabi olmasıdır. Daha önce hiç uçulmasa bile her bölgenin yolcu potansiyelinin aynı olmayacağı açıktır. Dolayısıyla uçuş karşılığı verilecek teşvik miktarının da bölgenin çekiciliğiyle ters orantılı bir şekilde dağıtılması, bölgeler arasında dengeli bir yaklaşım benimsenmesi anlamına gelecektir. Katılımcılar K1, K3 ve özellikle K10 bu konuda şu önerilerde bulunmuşlardır.

K1: "...Hâlbuki devletin imkanları daha geniş. Bunu paylaştırarak anlatabiliyor muyum, bu daha az kâr edeceği yerlere de bizleri motive ederek, dediğim gibi yani Antalya'dan mesela Kayseri'ye veya Nevşehir'e uçarım hiç problem değil uçarım ve bunun da belli bir doluluğunu diğer oyuncularla desteklediğinde oralara da götürür, getiririz."

K3: "...Bunun için de her hattın aslında belli bir teşvikinin olması lazım. Bu havayolu atıyorum 5 tane route gerçekleştirecek Batman-Antalya-Batman-Adana, her uçuşun teşvikinin farklı olması, bir şekilde havayolunun uçtuğu destinasyon sayısını arttırmak için..."

K10: "...Aslında genelge yapılırken kategoriye ayrılrsa daha isabetli olur. A kategori, B kategori, C kategori şeklinde. Tabiri caizse öncelik sırası olursa daha isabetli olur diye düşünüyorum.... Örneğin Diyarbakır'da 7/24 hizmet veren gerçekten iyi bir terminal var. Buradan uçulmayan parkurlara noktalara teşvik verilsin ve havalimanına yıl bazında bir tarife yazarsın 50 bin yolcu taşırsa şu kadar maddi destek, billboard vs. sağlanacak... Bu mesela A kategoride olmalı. Yani havalimanı olarak 7/24 operasyona açık ve büyük kentler, metropol kentlerde Diyarbakır, Gaziantep, Şanlıurfa gibi kentlerden uçulmayan noktalara A kategorisinde olmalı bence. B kategorisinde de hiç sefer düzenlenmeyen ve gelişime açık yerler. Kütahya Zafer diyebilirsiniz buna, şartlar iyileştirilirse Zonguldak Çaycuma, Tokat Havalimanı gibi. C kategorisinde de yeni yapılan, işletmeye yeni açılan havaalanları, az da olsa var. Buralardan da sefer düzenlenmesi, örneğin şimdi Rize Havalimanı başlayacak yeni faaliyete geçen havalimanlarından, Niğde Havalimanı gibi, Karaman gibi, yani bunlar açılır açılmaz teşvik genelgesine dahil edilse isabetli olur. Havayolu işletmecilerinin bakış açısı da değişir.... yani devletin menfaati doğrultusunda örneğin C kategori benim kişisel görüşüm, maddi olarak da sponsorluk olarak da daha yüksek olmalı. B kategorisinde zaten imkânlar var, geliştirilebilir, biraz daha nispeten az. A kategorisinde devletin menfaati yüksek ama havayolunun da nispeten artışı olabilir."

Bazı havacılık kuruluşlarının teşvikli hatlar uygulamasına yönelik bilgi sahibi bile olmadığı düşünülürse, teşvikli hatlar mevzuatının sektördeki tüm aktörleri kapsamasının, teşvikli hatlar uygulamasına yönelik farkındalığı artıracığı söylenebilir. K1 bununla ilgili şunları belirtmiştir.

K1: “... Evet, bunlar özellikle hani tek bir böyle teker teker hata yönelik değil de dediğim gibi bütün sistemin iyileştirmesine, talebin artmasına yönelik yapılırsa, daha kapsayıcı olursa belki bu daha iyi olabilir... Hep bu şeyin, bütün oyuncuların fayda göreceği bir zeminine oturtursa çok büyük gelişme kat eder Türkiye.”

Yerel otoritelerden gelen teşviklerin bir hatta uçuş başlamasında etkili olan bir faktör olduğu görülmüştür. Bu durumda Belediyeler, Valilikler, sanayi odaları gibi kurum ve kuruluşlardan gelecek teşviklerin teşvikli hatlar mevzuatına eklenmesi havayolu işletmelerinin uygulamaya olan ilgisini uyandıracaktır. Katılımcı K4 bu öneriyi aşağıdaki ifadelerle desteklemiştir.

K4: “...burada aslında teşvikli hat kapsamında Belediyelere de bir bütçe verilerek Belediyelerin de bunu yapması teşvik edilebilir. Ne demek istiyorum, sonuçta Samsun’a Adana’dan bir uçuş olaksa belki Samsun Belediyesi belki Adana Belediyesi bu iki uçuş ile ilgili olarak benim de bir bütçem var ben burada bir teşvik verebilirim diyebilir.”

K4: “...Siz buraya koyun, biz de sizi destekleyelim diye ama tek başına otorite de olamıyor işte. Mutlaka oradaki belediyelerin, yerel otoritenin de katkısının bulunmasını sağlayacak bir mekanizma olmalı ki sahiplensinler.”

Havayolu sektöründe katlanılan maliyetlerin dövizle gerçekleşmesi, ülkemizde iç hat uçuşlarını sıkıntıya sokmaktadır. Bu durumda teşvikli hatlar uygulamasında teşvikli dış hat uçuşlarına ağırlık verilmesi, uygulamanın canlılığını artıracaktır. Zira neredeyse tüm havayolu işletmeleri uçtukları dış hat seferlerinden oldukça memnun gözükmektedirler.

K1: “...Oradan gelen yolcularımızın hepsi burada yani ne olursa olsun hem uçağı oteli bilmemne ne olursa bu döviz girdisi. Dolayısıyla ha mal ihraç etmişsin, ha onları buraya getirmişsin. İkisinin aslında bir farkı yok.

Bu anlamda bakıldığı zaman yurtdışı teşviklerin daha motivasyonu yüksek.”

K5: “...Şu an havayollarının beklentisi belki o yönde olacak ya da özellikle dış hatlar konusunda şu an biz teşvik konusunda biraz daha geri plandayız deyim şu an bizim teşvik konumuz daha çok iç hatlara yönelik. Dış hatlar konusunda sadece İzmir ve Ankara’dan direkt uçuşlar için biz teşvikler başlatmıştık. Belki şu an dış hatları daha göz önünde bulundurabiliriz çünkü bu konuda daha fazla talep gelebiliyor havayollarından.”

Türkiye’de en fazla yolcu trafiğinin yaşandığı şehir İstanbul’dur. Özellikle yoğun sezonda havaalanlarında yaşanan sıkışıklıklar çok sayıda gecikmelere neden olmaktadır. Teşvikli hatlar uygulamasında Ankara üzerinden bağlantıların sağlanmasının, hem başkentin ulaşılabilirliğini artıracak hem de İstanbul üzerindeki yoğunluğu azaltacağı önerisi gelmiştir. Bu sayede Ankara bağlantılı teşvikli hatların hem yolcular hem de havayolları tarafından rağbet göreceği ifade edilmiştir. K7 bu hususa şu şekilde dikkat çekmiştir.

K6: “...Yani özellikle başkent özelinde, Ankara ve İzmir uygulaması zaten oradan kaynaklanıyor. Ankara’nın ulaşılabilirliğinin artırılması. Eğer bunu yurtdışına genişletirsek, Ankara’dan yurtdışına seferler gerçekleştirilmesi için iş adamlarımızın talepleri oluyor. Çünkü İstanbul aktarmalı uçuş yapabiliyorlar ve bu büyük zaman kabına sebep oluyor. Ankara özelinde diğer ülkelerin başkentlerinin başkentimize bağlanması noktasında havayollarının tercih etmesi açısından, ben Ankara özelinde faydalı olabileceğini düşünüyorum açıkçası.”

K7: “...Ankara’dan İstanbul’a çok uçuluyor. Ankara’dan yurtdışına uçulsa çok iyi olur..... Vatandaşa faydalı olur, teşvik edilmeli....”

Teşvikli hat uygulamasında mevzuata eklenmesi önerilen bir diğer unsur, havayolu işletmeleri kanalıyla alınan yolcu vergilerinin teşvikli hatlarda alınmamasıdır. Bu

verginin alınmaması teşvikli hatlarda bilet fiyatlarını bir ölçüde de olsa düşürecek, yolcu talebini artırma potansiyeli yaratacaktır.

K3: “... şu an mesela Atatürk Havalimanından kalkan her yolcu için ciddi bir vergi ödüyorsunuz 13 TL mi 16 TL mi öyle bir şey hatırlıyorum ben de. Yani belki belli bir dönemde onları almayabilir... havayolu kanalıyla almayabilir ya da şey zaten her havayolunun hangi destinasyona, kaç tane yolcu taşıdığının verisi hem SHGM hem DHMİ’de var. Atıyorum ben teşvikli hatta bugün Çanakkale’ye uçuyorsam kaç tane yolcu taşıdığım belli. O parayı bana ya geri iade edebilir ya da almayabilir zaten.”

K8: “...bir şekilde maddi destekten bahsediyorum. Hani bilmiyorum yolcu vergisini almaması olabilir. Nerden bakarsan bak 15 euro yolcu başı. 15 euro az bir rakam değil.”

Bazı dış hat uçuşlarında, uçulan karşı ülke tarafından teklif edilen teşvik türleri bulunmaktadır. Bu hatların teşvikli hatlar mevzuatı kapsamında ele alınması, getirilen bir diğer öneridir. Katılımcı K6 bununla ilgili aşağıdaki ifadeleri kullanmıştır.

K6: “... çok üst düzey ziyaretlerde gündeme gelebiliyor. Sizin taşıyıcılarınız buralara uçuşsun diye. Onlarda da aslında teşvik evet, bazı ülkeler özelinde karşılaştığımız konular oldu. Sizin taşıyıcınız şu noktaya uçarsa hizmet tarifelerinde indirim olacak. Karşı taraf indirim uygulayacağını, yakıtlarla ilgili olarak yine indirim uygulayacağını, karşılaşıyoruz aslında evet onu da teşvikli hat kapsamında değerlendirebiliriz. Yani o noktayla sizin ülkenizi bağlarsak, bu konuda size bazı teşviklerde bulunmaya hazırız gibisinden bazı talepler oldu açıkçası.”

4.3.1.3. Teşviklerin Uygulanması için Uygun Havaalanı Altyapısı

Havaalanlarının konum, altyapı, dış çevreyle etkileşim açısından havayolu ulaşımının kesintisiz sağlanmasına elverişli olması, teşvikli olarak uçulacak noktaları en azından havayollarının merceğinden çıkarmamak adına önemlidir. Havaalanlarında uçuş operasyonlarını kısıtlayan engelleri kaldıracak iyileştirmelerle birlikte havaalanları, daha

etkin bir şekilde faaliyet gösterebilecektir. Havaalanlarında yapılacak teknik altyapı iyileştirmeleri, katılımcılar tarafından fazlasıyla dile getirilen önerilerden biri olmuştur. Katılımcı K3, bu konuya aşağıdaki ifadelerle katkıda bulunmuştur.

K3: "...pist çok kısa olabiliyor, sadece işte CRJ uçakları ya da Bombardier ya da küçük uçaklar uçabiliyor mesela. Bu zaten mesela Rusya'da bazı meydanlar var bizim uçuş gerçekleştirmek istediğimiz, eski Rus uçaklarının çok fazla tekeri olduğu için frenleme olsun ya da piste uyguladığı basıncı bir şekilde dağıtabiliyor ama Airbus ve Boeing'in 3 tekeri olduğu için pistin dayanıklılık yüzdesi düşük oluyor o yüzden daha böyle farklı uçak tipleriyle uçulabiliyor. Belki yeni bir havaalanı mesela Siirt örneği. Biz de uçmak istiyor olabiliriz, aslında o havalimanının operasyonel koşullarının, o ülkede bulunan bütün havayollarının operasyonel anlamda sefer icra edebileceği noktaya getirilmesi gerekiyor. Next step artık havayolunun ticari anlamda kârlı mı değil mi onun çalışmasını yapıp, havayolunun başlatıp başlatmamasına kalması gerekiyor. Ben o hattı çok kârlı değerlendiriyorum ama operasyonel olarak gerçekleştirilebilir değil ya da ben mesela bazen açacağım teşvikli hatta en fazla yolcu taşıyacağım destinasyon Avrupa destinasyonları. Benim Avrupa destinasyonlarımın hepsi gün içinde kalkıp gidiyor, o yüzden benim uçacağım iç hat destinasyonunu gece olması gerekiyor. Gece olması gerekiyorsa o zaman o pistin aydınlatması olması gerekiyor. Yani dediğim gibi operasyonel koşulların bir şekilde her saat ve her uçak tipiyle icra edilebilir olması lazım diye düşünüyorum."

Havaalanlarında yapılacak teknik altyapı iyileştirmelerinin yanı sıra ulaşım altyapısının güçlendirilmesi, havaalanını kullanacak yolcuların havayolu seyahati deneyimini olumlu yönde etkileyecektir. Havaalanlarının şehir merkezleriyle olan bağlantı olanaklarının çeşitlendirilmesi ve geliştirilmesi yolcunun toplam seyahat süresini kısaltacak, satın alma kararını etkileyecektir. Havayolu işletmelerinin bu imkânlarla sahip havaalanlarına teşvikli uçuş seferleri düzenlenme potansiyeli artacaktır. Katılımcılar K1 ve K10 konuya ilişkin şunları ifade etmişlerdir.

K1: “...Belki bir de altyapı iyileştirmeleri anlamında belki bir katkısı olabilir... Altyapı yatırımlarına öncelik verilmesi, havaalanları vs. gibi veya havaalanlarını şehre bağlayan bağlantı yolları gibi. Bunlar SHGM’nin doğrudan görev alanı olmayabilir ama havayollarını doğrudan etkileyen yatırımlar...”

K10: “...Aslında teşvik biraz daha geniş tutulmalı ve biraz daha yolcu odaklı olması gerektiğini düşünüyorum. Sadece havayolu değil yolcu özelinde de yolcunun havaalanı pratiğini destekleyecek şekilde olması gerektiğini düşünüyorum... Havaalanının ulaşımı da önemli, o konuda bence büyük bir mesafe kat edildi. Yani çoğu kentte var ama toplu taşıma anlamında daha iyi olmalı.”

4.3.2. Daha Kapsayıcı Politika Önerileri

Araştırmada teşvikli hatlar uygulamasına yönelik daha kapsayıcı politika önerileri bir tema olarak belirlenmiştir. Bu tema, elde edilen verilerin analiz edilmesi sonucunda 2 kategoriden oluşmuştur. Şekil 4.8’de bu tema ve altındaki kategoriler gösterilmektedir. Kategorilerin içeriği ve kapsamının daha iyi anlaşılabilmesi için katılımcılardan alınan doğrudan alıntılar kullanılacak, ek açıklamalar yapılacaktır.



Şekil 4.8. Daha Kapsayıcı Politika Önerileri Teması ve Kategorileri

4.3.2.1. Mevzuatın Uygulandığı Çevreyle İlgili Öneriler

Elde edilen verilerin tümevarımsal analizi neticesinde teşvikli hatlar mevzuatının uygulandığı çevreye yönelik daha kapsayıcı politika önerileriyle ilgili bulgular elde edilmiştir. Katılımcılar teşviklerin uzun vadede etkin bir şekilde işlemesi için daha kapsamlı politikalar geliştirilmesi gerektiğini ifade etmişlerdir. Bu önerilerin birçoğu kurumların üst seviye yöneticilerinin ve hatta devlet yöneticilerinin desteğini gerektirmektedir. Mevzuatın uygulandığı çevrenin teşviki hatlar için kolaylaştırıcı bir hale bürünmesi, mevzuatın daha kolay yürütülmesine zemin hazırlayacaktır. Bu konuda katılımcılar tarafından sıkça belirtilen önerilerden biri teşvikli hatlar uygulamasının bölgesel havacılık iş modeliyle birlikte yürütülmesidir. Nispeten daha küçük uçaklarla talebin yoğun olmadığı yerlerde uçuşların gerçekleştirildiği bölgesel havacılığın desteklenmesinin, teşvikli hatlar uygulamasını canlandıracağı ifade edilmiştir. Katılımcılar K1, K2 ve K6 bu konuya aşağıdaki ifadeleriyle detaylı katkılar sağlamışlardır.

K1: “...Oraya taşıyacağın yolcu 200 kişilik, 180 kişilik yolcu uçağını indirirsen, haftada iki kere indirirsen öp başına koy, o da %70 doluluk ancak ya olur ya olmaz. Onun için turboprop uçaklarla, daha küçük uçaklarla uçman lazım, dolayısıyla bölgesel havacılığa dönmen lazım... bu teşvikli hat esasında bölgesel havacılık kokan bir yapıdır. Yani bu olmadan Türkiye’de başarı sağlanması çok zordur. 30 tane yerden 3 tane hat çıkarsa çıkar... ticari büyük uçaklarla, o da ticari tabii de, büyük uçaklarla yapma noktasındaki süreçte zorlanma gibi oluyor...Ancak bölgesel havacılık olursa, teşvikli hat uygulaması da olursa. Çünkü o havayolunun daha az yolcuyla daha çok yani teşvik ona daha etki eder.. kalıcılığı sağlar. İyi bir şey mesela Türkiye’de 5-6 tane böyle merkez olsa, bölgesel havacılık oralarda şey olsa öyle olur. Bu bölgesel havacılıkla olmadığı sürece teşvikli hat, tamam doğru. Yani kâğıt üstünde doğru ama özellikle iç hatlarda çok da pratiği olan bir şey değil. Olsa da süreci uzun süren süreçler değil.

K2: "...küçük bir regional havayolu kurulur, bir havayolunun subsidiary si olur, esas ana görevi regional olarak uçmak, küçük uçaklarla cost u low olur, business a hitap eden bir schedule yapısı olur ve diğer havayollarını feed eder. Bütün havayollarıyla bir codshare anlaşması yapar, o uçar, herkes de ondan beslenir, herkesi de o besler, o zaman okey. Ama ben kalkıp buradan işte Çanakkale, işte Eskişehir, atıyorum Avrupa'nın böyle çok aşırı demandı düşük böyle remote area dediğimiz kısımlara uçak dedicate edip uçmamız mümkün değil."

K6: "...E tabii şimdi teşvikli hat bence bölgesel havacılıkla paralel . Zaten büyük taşıyıcılar belirli... yani bayrak taşıyıcımız THY açısından değerlendirsek zaten İstanbul'u hub olarak kullanıyor. Dolayısıyla hub olarak kullandığı noktada da bayrak taşıyıcımız THY bizim teşvikli hatlarda herhangi iki nokta arasında bu teşviki sağlıyoruz buraya uçun dediğimiz noktada o hub ının dışına çıkması biraz zor oluyor. Ama bölgesel havacılık özelinde, bölgesel havacılık yapan bir havayolu işletmesi açısından böyle bir imkan çok daha fazla teşviki değerlendirmesi açısından... Bölgesel havacılık o anlamda bence önemli, teşvikle bağlantılı. Anadolu'daki iki şehir arasındaki bağlantının sağlanması konusunda. Ama büyük taşıyıcılar tabii kendilerinin 6. trafik yapmalarından dolayı, o hub ın dışına çıkmayı çok fazla tercih etmiyorlar, öyle bir durum ortaya çıkıyor tabii ki."

Teşvik kapsamındaki hatlarda talebin az olması, uygulamanın doğasından kaynaklanmaktadır. Bilindiği üzere yeterli talep olsa ve bölgede uçuş olsa, teşvikli hat uygulamasına gerek de olmayacaktır. Ancak talebin çok az seviyelerde olması, söz konusu hatların havayolu işletmeleri tarafından talep edilmesinin önüne geçmektedir. Teşvikli olarak uçulacak hatlarda, yolcu talebini artıracak yatırımların yapılması, talep sorunun önüne geçecek bir öneri olarak ileri sürülmüştür. Katılımcı K1 bu öneriyle ilgili şu ifadeleri kullanmıştır.

K1: "...teşvikli hat, şöyle olmalı: Devletin bir politikası olmalı, bu politika çerçevesinde atıyorum Erzurum'da çok güzel şey yapıyorlar şimdi çok

güzel kayakla atlama, Palandöken'i şudur budur.. Yani kış aylarında orayı değişik destinasyonlar ile desteklemek, orayı bir marka haline getirebilmek için buradaki maliyetlere katlanırsın ama hiçbir şey yokken bir yeri ne kültürel ne ekonomik ne sanayi anlamında gelişimi söz konusu değilken sırf buraya uçulsun diye uçulmayı temin etmek için verilecek siyasi anlamda teşvikli hat bence doğru değil. Bunun mutlaka bir katkı yapması lazım ya turizme ya sanayiye, markasına yani o bir marka da yaratabilir. Mesela şu anda ne bileyim bir olimpiyat olsun veya bilmiyorum yani genelde ana şehirlerimiz büyük kapitalli şehirlerimizin zaten bunlara ihtiyacı yok. Konuştuğumuz hep böyle bir türlü girişimciliğe bakır olan ve oradaki potansiyeli artırmak için çabaların bir kalemi olmalı teşvikli hat.”

Kentlere yapılacak yatırımlara ek olarak, bu yatırımların çeşitli pazarlama araçları ile tanıtımının yapılması da bölgeye olan yolcu talebinin artmasını sağlayacak bir unsur olarak değerlendirilmiştir. Bu konuyu katılımcı K8, “...kültür satarsınız, spor satarsınız, sağlık satarsınız. Bu yapılmıyor değil yapılıyor. Operasyonlar var. Biz yapıyor muyuz? Geçmişte yaptık. Destekledik de. Şu anda öyle bir talep yok. Eğer gelirse bizim için iş olduğu ticaret olduğu için yaparız ama yaptığımızdan da keyif alırız çünkü aynı zamanda bu anlamda bir destek vermiş oluruz...” sözleriyle ifade etmiştir. Katılımcı K9 ise şunları dile getirmiştir.

K9: “...zaten kültür turizminin ya da farklı turizmlerin daha da farklı böyle reklamlarıyla tanıtımıyla birlikte ülkeye turist çekmek suretiyle artış sağlanabilir.”

Katılımcılar, uçuş hatlarının sübvansede edilmesi uygulamasının amacına ulaşmasında uzun vadeli kalkınma planları, projeleri vb. politikaların katkısı olacağını vurgulamışlardır. Böylelikle daha kalıcı ve sürdürülebilir bir teşvik programına ulaşılabileceği düşünülmektedir. Katılımcı K4 bu öneriye aşağıdaki sözlerle atıfta bulunmuştur.

K4: “...Bunu yapabilmesi için, bürokrasinin, DHMİ'yi mutlaka dahil ederek ve bir erk dahilinde, bu müsteşarlık olabilir, Ulaştırma Bakanlığı olabilir, daha yukarıdan da olabilir, bir hükümet politikası haline gelebilir.

Bunun bir proje olarak ele alınarak, Kalkınma Planı'nın içerisine sokarak vs. gibi yöntemlerle başarıya ulaştırılabilir. Daha başarılı kılınabilir.”

4.3.2.2. Mevzuatın İçeriğine İlişkin Politika Önerileri

Teşvikli hatlar uygulamasının kullanımını en fazla teşvik edecek unsurlardan birinin, uygulamada havayolu işletmelerine sunulmak üzere mevzuata eklenecek özel bir bütçe olduğu savunulmuştur. Devlet kaynaklarından hat teşviklerine özel bir bütçe ayrılması, teşvikli hatlar uygulamasının tartışmasız en temel sorunu olarak belirlenen finansal teşvik eksikliğini giderecektir. Katılımcı K4 bu öneriye yönelik aşağıdakilerden bahsetmiştir.

K4: “...Ama yukarıdaki büyük devlet erkinin demesi lazım ki bütçe bu, bizim hedeflediğimiz de bu. O zaman ancak olur. Bürokrasiye bırakılırsa pek yürümüyor işler... bu işi bütçesiz yapmak ancak bu kadar olabilir... Buna bir bütçe ayırarak, buna bir kaynak ayırarak... çok daha başarılı bir program oluşturulabilir.”

Katılımcılardan gelen politika önerileri arasında doğrudan teşvikli hat mevzuatının içeriğine yönelik olanlardan biri de teşvikli hat uygulamasının ülkemiz teşvik mevzuatına eklenmesi, bütünleştirilmesidir. Bu şekilde daha basit ve etkili bir teşvikli hat düzenlemesinin elde edileceği düşünülmektedir. K4 bu durumu şöyle ifade etmiştir.

K4 : “...Biz şunu da önermiştik zamanında Havayolları olarak. Aslında hiç yeni bir şey çıkartmalarına gerek yok. Aslında şu an nedir, planda programda olan teşvikli hat bölgeleri var bölge 1, bölge 2, 7'ye kadar yanılmıyorsa gidiyor. Zaten belli, diyor ki Bingöl 1. Bölgede. Koy oraya ek, bir tane atıfta bulun havayolları da havaalanları da bu kapsamda şu şu ilaveler olarak teşvik edilecektir, teşvik budur.”

Alanyazında da belirtildiği üzere yurtdışında uygulanmakta olan teşvikli hat uygulamalarında temel amaç aynı olmak üzere her ülkenin farklı bir yaklaşımı mevcuttur. Ancak ortak noktalardan biri de havayolu işletmelerine maddi teşvikler sunulmasıdır. Yurtdışında uygulanan teşvikli hatlar havayolu işletmeleri tarafından sıkça kullanılmaktadır. Katılımcılar, yurtdışında başarıyla uygulandığını düşündükleri teşvikli hatlar uygulamalarının gözden geçirilerek Türkiye’de uygulamaya konulursa, başarının

sağlanacağını belirtmişlerdir. Katılımcılar K1 ve K4 bu konuya ilişkin aşağıdakileri ifade etmişlerdir.

K1: “... Ben şöyle, şunu söyleyim. Siz zaten incelemiştiniz yurtdışındaki teşviki. Bu modeli Türkiye’deki süreçlerine hangi noktalarda, zaten orada göreceksiniz, yani birebir ele aldığınız zaman şu var mı, Türkiye’de nasıl. Orada göreceksiniz ki büyük bir kısmı, böyle ağırlık, merkezi ağırlığı oluşturan bir şeyin burada Türkiye’de mesela olmadığını göreceksiniz araştırdığınızda. İşte onlar ortaya konur da bu konulara SHGM nezdinde Ulaştırma Bakanlığı nezdinde sahip çıkılırsa bu teşvik yapılır.

K4: “...asında burada bir çalışma yapılması lazım. Uluslararası bunu çok düzgün uygulayan örnekler var. Bu örneklerden bir çalışma yapılarak aslında bir yöntem bulunabilir. Sonuçta bizim tekrar Amerika kıtasını yeniden keşfetmemize gerek yok.”

Teşvikli hatların tarifeli bir sefer olarak icra edilmesi gerektiği daha önce de belirtilmişti. Araştırmada katılımcılar, uçulmak zorunda olan teşvikli hatlarda kış sezonun getirdiği dezavantajların tarifeli uçmaya engel teşkil ettiğini ifade etmişlerdir. Bu bağlamda getirilen öneri, genelgede kış sezonuna has değişikliklerin yapılması olmuştur. Katılımcı K4 bu durumu “...Ama şöyle bir şey yapılırsa, Anadolu meydanlarının tamamı, bakın Ankara’da içlerinde bunların zaten, İzmir de içlerinde, Antalya da dahil olmak üzere kıyı kesimi de. Kış döneminde İstanbul haricinde bence Türkiye’nin her bir noktası teşvik edilmeli. Bu teşvik mutlaka maddi teşvik olmalı. Daha doğrusu maliyete katkı anlamında olmalı...” sözleriyle ifade etmiştir. Katılımcı K8 ise konuya dair şunları belirtmiştir.

K8: “...Teşvikin başka bir şekli yazın bu uçaklar bir şekilde uçuyor. Kışın bütün havayolu şirketleri zor durumda. Sen bana kışın destek ver. De ki 1 kasım 31 Mart arasında yapacağın her operasyona sana şu kadar destek veriyorum.”

4.3.3. Havayolu İşletmelerini Doğrudan Etkileyen Öneriler

Araştırmada toplanan nitel verilerin analiz edilmesi neticesinde havayolu işletmelerini doğrudan etkileyecek unsurlar, önerilere ilişkin ana temalardan biri olarak belirlenmiştir.

Bu tema elde edilirken 3 ayrı kategoriden faydalanılmıştır. Aşağıda bulunan Şekil 4.9’da bu tema ve altındaki kategoriler gösterilmektedir. Temanın daha iyi kavranabilmesi için kategoriler, doğrudan alıntılar ve açıklamalarla desteklenecektir.



Şekil 4.9. Havayolu İşletmelerini Doğrudan Etkileyen Öneriler Teması ve Kategorileri

4.3.3.1. Havayolu Giderleriyle İlgili Tedbirler

Teşvikli hatlar uygulamasının havayolu işletmeleri açısından uygun bulunmaması ve tercih edilmemesinin arkasında yatan en önemli neden bu hatlarda sürdürülebilir bir kârlılık görmemeleridir. Teşvikli hatlarda havayolu giderlerini azaltacak tedbirlerin getirilmesi, katılımcılar tarafından teşvikli hatları kârlılığa götüren bir etmen olarak değerlendirilmiştir. Giderlerin azaltılmasına yönelik katılımcıların getirdiği önerilerden biri, devlete ödenen vergi ve harçlardan teşvikli hat kapsamında havayollarının muaf tutulması ya da indirimler olmasıdır. Katılımcılar K3 ve K4 bu önerilere ilişkin aşağıdaki ifadeleri kullanmışlardır.

K3: “... O noktada atıyorum bu havayoluna, bu destinasyona gerçekleştirdiği her uçuşa, aldığı akaryakıttan şu şu vergiler alınmayacaktır şeklinde bir karşılığı olursa, biz onun hesaplamasını yaparız. Her uçuşta vergi %10, bunun bir uçuştaki karşılığı işte 2000

dolar, bir yılda bunu yaptığımız zaman bu teşvik bize 3 milyon dolara karşılık geliyor... bizim yaptığımız fizibilitede, bu hat 2 milyon dolar zarar ediyor. Ya buradan 3 milyon dolar save ediyoruz, artı bire geçebiliriz bu teşvikle diye şey olabilir.”

K4: “...Daha doğrusu maliyete katkı anlamında olmalı. Bu, havalimanı yolcu vergisinin alınmaması, harçların alınmaması olabilir.... bu gibi teşviklerle sağlanırsa havayolları kendisi onu bulur.”

Havayolu işletmelerinin katlandığı nihai maliyetlerin belirli bir yüzdelik dilim üzerinden karşılanması, katılımcıların getirdiği önerilerden bir diğeridir. K2, “...Ben işte demeyeceğim ona benim 100 bin dolardır uçuş maliyetim çünkü aynı cost u ben de vereceğim, diğer tarafta da verecek, diğer tarafta da verecek diğer tarafta da verecek. Cost belli bir şey zaten, anlatabildim mi? Diğer de diyecek ki okey tamam ben sana bunun %50’sini karşılayacağım veya %25’ini teşvik olarak vereceğim...” şeklindeki ifadesiyle böyle bir öneride bulunmuştur.

Havayolu işletmelerinin birçok maliyet kalemi bulunmaktadır. Bunlardan biri de pist ve apron kullanımı gibi havaalanı kolaylıklarından faydalanmaları karşılığında havaalanı işletmecisine ödedikleri ücretlerdir. Teşvikli uçulan hatlar için hem özel havaalanı işletmelerinin hem de DHMİ’nin havaalanlarında sağlanan hizmetlerde indirim gitmesinin, havayolu işletmelerini bu hatlarda uçmaya yönlendireceği ifade edilmiştir. Katılımcılar K1, K5 ve K7 bu öneriye ilişkin şunları ifade etmişlerdir.

K1: “.... İniş kalkış ücreti gibi tarife indirimleriyle dolaylı teşvik yapılabilir... Yani havayollarının yapılarının güçlendirilmesine katkı anlamında, örneğin konma konaklama ücretlerinde vs. indirim söz konusu olabilir. Geçmişte de özellikle kriz zamanlarında bu tarz konular gündeme geldi.”

K5: “...Ama diğer söylediğim DHMİ ile yapılması gereken ortak çalışma belirlenecek olan yerdeki DHMİ’nin belirlediği hizmet tarifelerinin aşağı çekilmesi olabilir belki, hani teşvik süresince en azından. Çünkü hem buradan bir destek almış olacaklar, 2 yıl boyunca o hatta havayolu yalnız

başına uçuş gerçekleştirecek belli bir yolcu potansiyelini oluşturacak, DHMİ de bu konuda bir destek verir de oradaki hizmet tarifelerinde bir indirim sağlarsa, havayolları da buna hayır demez herhalde seve seve uçarlar diye düşünüyorum.”

K7: “...Havaalanı işletmecilerinin hizmet şartlarında, hizmet tarifelerinde belki bir indirim uygulanabilirse destek olunabilir... parite zorluyor havayollarını sonuçta.”

Havayolu işletmeleri, çeşitli ruhsatlandırma, izinlendirme vb. işlemler karşılığında SHGM’ye ödemelerde bulunmaktadırlar. Katılımcılar, teşvikli olarak uçulan hatlara özel SHGM’nin hizmet tarifesinde yapacağı indirimlerin teşvik uygulamasını havayolları için daha cazip hale getireceğini, bundan nihayetinde toplumun ve o bölgenin de kazançlı çıkacağını bildirmişlerdir. Katılımcılar K5 ve K7 bu konuyu aşağıdaki gibi ifade etmişlerdir.

K5: “...Biz de finansal olarak en azından tarifelerde indirim sağlayabilirsek belki, onlar da kesintisiz uçmaya devam eder... lisanslandırma, ruhsatlandırma var örneğin havayolları çalışma ruhsatları alıyorlar havalimanı bazında. Bunları da düşünüp her biri birer tarife, ücretlendirme var. Belki onlar için bir şeyler yapılabilir, o konuda da desteklenirlerse sanırım uçmaya devam ederler diye düşünüyorum.”

K7: “...SHGM hizmet tarifelerimizde çok büyük rakamlar mevcut. Örneğin bir lisans yenileme belgesi bizim için hiçbir maliyet oluşturmuyor. Bundan bence çok yüksek rakamlar alınıyor... hizmet tarifelerinde indirim uygulanırsa havayolları için iyi olur.”

Son yıllarda artan döviz kuruyla birlikte havayolu işletmeleri için en zorlayıcı maliyet unsurlarından biri yakıt fiyatları olmuştur. Bu yüzden katılımcıların en sık bahsettiği önerilerden birinin yakıt fiyatlarında indirimler uygulanması olması şaşırtıcı değildir. Teşvikli hatlar için uygulanacak indirimli yakıt fiyatları, teşvikli hatlar mekanizmasını havayolları için daha kullanılabilir hale getirecektir. Katılımcı K1 bu öneriyi “...pazara girmeye teşvik anlamında doğru bir yaklaşım ama sürdürülebilirlik konusunda yeterli

şeyi yok. Yani belki orada yakıt indirimi olabilir veya başka bir indirimler olabilir başka şeyler olabilir...” şeklinde ifade ederken, K6 bu konuda şunları söylemiştir.

K6: “...Ya teşvik sadece oradaki rekabet düzeyinde bir teşvik değil, hani oranın rekabete kapatılması ve kendisinin tekel olması düzeyinde değil, buna ilave olarak da mevcut maliyetlerini aşağıya çekme konusunda, yakıtle ilgili olabilir.”

Katılımcılar tarafından ileri sürülen önerilerden biri de, teşvikli bir hatta uçuş gerçekleştirmek karşılığında havayolu işletmelerinin yapmaları gereken ödemelerinde erteleme gibi esnekliklerin getirilmesi olmuştur. Katılımcılar K1 ve K8 bu öneriye ilişkin şöyle düşünmektedirler.

K1: “...Teşvik anlamında söylersek, bizim için kritik olan konular finansman, dolayısıyla hani ödeme kolaylıkları olabilir, indirimler olabilir, esneklikler olabilir.”

K8: “...ne yapabilir? Şey yapacak belki bana yaptığım uçuş başına operasyon başına erteleme yapacak operasyon gerçekleştikten sonra.”

Havayolu işletmelerinin katlandığı giderler arasında tanıtım faaliyetleri kritik bir öneme sahiptir. Bilhassa yeni açılan bir hattın ya da ayrıcalıklı kampanyaların duyurulması, talebi çekmek için önemli araçlardan biridir. Yapılan görüşmeler neticesinde yurtdışında başta havaalanı içindeki afişlerden yararlanmak olmak üzere havayollarına çeşitli tanıtım faaliyetlerinde destek verildiği tespit edilmiştir. Türkiye’deki teşvikli hat uygulamasında havayollarına sağlanacak tanıtım faaliyetleri, havayollarının giderlerini kısacak ve bu hatlarda uçuş gerçekleştirilmesini teşvik edecektir. Katılımcı K2 bu öneriye “...sen bunu uç ben sana belirli reklam vericilerimden o değerde reklam vereceğim gibi. Bir şekilde sana bir katkıda bulunacağım anlatabildim mi?” sözleriyle katkıda bulunmuştur. Katılımcılar K4 ve K10 ise bu öneriyi aşağıdaki ifadelerle dile getirmişlerdir.

K4: “...İlla parasal anlamda değil, tabi parasal anlamda olmasını çok istersiniz ama... Belediye billboardlarından yararlanmak olabilir çünkü siz seferi koyarsınız ama sefer oradaki halk tarafından bilinmediği sürece de hiçbir anlamı yok.”

K10: “...bu reklamın olması gerekiyor. Bir hatta, yeni bir hatta başladığınızda, örneğin bazı ülkelerin yaptığı gibi size sanal ortamda olsun gerçekte yani havalimanlarında olsun size bir şey sağlanıyor, katkı sağlayacak faaliyetlerde yardımcı oluyorlar. Yani reklam panolarından tutun, duyuruları bunlar payoff, kârsız ücretsiz olarak temin ediliyor ya da düşük maliyetle sunuluyor. Hattın tanıtımına destek gibi. Bunların gerekli olduğunu düşünüyorum Türkiye’de.”

4.3.3.2. Havayolu Gelirleriyle İlgili Tedbirler

Havayolu işletmelerince pek rağbet görmeyen teşvikli hatlar uygulamasının amacına ulaşması için havayolu işletmelerinin gelirlerini artırıcı teşvikler uygulanması, araştırmada ortaya çıkan kategorilerden bir diğeridir. Havayolu gelirleriyle ilgili katılımcıların önerdiği hususlardan biri koltuk garantisi şeklinde teşviklerin teşvikli hat uygulamasında yer almasıdır. Katılımcılar K3 ve K10 bu konuda şunları ifade etmişlerdir.

K3: “...Her uçakta belli bir yolcu koltuğu garanti edebilirse, havayolları için daha etkileyici olur... daha somut teşvikler yani ve özellikle maddi karşılığı, amacımız kârlılık olduğu için, maddi karşılığı olan teşvikler olursa havayollarını daha çok etkileyecektir diye düşünüyorum.”

K10: “...Bundan ziyade gerçekten bu uçuşları yapacak, örneğin Sanayi Odası’nın, iş adamlarının örneğin belli bir oranda koltuk almasını, teşvik etmesini bekliyoruz.”

Türkiye’de havayolu sektöründe bilet fiyatları üzerinde SHGM tarafından konulan tavan fiyat uygulanmaktadır. Bu kısıt teşvikli hatlar uygulamasında da geçerlidir. Araştırmanın katılımcılarla görüşmelerden elde ettiği bulgulardan bir diğeri de, teşvikli olarak uçulan hatlarda söz konusu tavan fiyat uygulamasının kaldırılması önerisi olmuştur. Katılımcı K10 bu konuya aşağıdaki öneriyle katkı vermiştir.

K10: “...mesela SHGM’nin koyduğu bir tavan fiyat uygulaması var, üst limit. O 300 idi, sonra 340-350’ye geldi. Bir yönerge olarak değil ama kesin bir kural yok ama belirlenen bir limit. Örneğin o limit teşvikli hatlarda tartışılmalı diye düşünüyorum. Bu en basit örneği. Bunu

belirleyen, koyan SHGM. Bence serbest pazarda böyle limitler vs. olmaması lazım . Sizin nasıl alt seviyede her havayolunun istediğiniz fiyattan uçuş özgürlüğünüz varsa, üst seviyede de olmalı diye düşünüyorum. Sonuçta öyle bir raddeye geliyorsunuz ki hangi hatta uçarsanız uçun, yoğun dönemde örneğin, okul tatili bayram olsun, ederinin iki katına uçacak gerçekten ihtiyacı olan insanlar mağdur oluyor, yani uçmak isteyen insanlar mağdur oluyor gibi söylersek gerçekten doğru olur. Çünkü zaman çok kısıtlı, şimdi bizim Konya, Kayseri uçuşları 1 saat 10dk-20dk lık mesafede İzmir'den. Siz bunun için İstanbul ya da Ankara üzerinden gitmek ister misiniz? Gerçekten en az iki katı zaman ayırmanız lazım. Bunu SHGM'nin görmesi lazım. Tamam, yani bu öngöründe bulunuyoruz ama bunu da desteklemesi lazım.”

Teşvikli hat genelgelerinde, yurtiçi bir teşvikli hatta yeterli sayıda uçuş başlatan havayolu işletmelerine dış hat tahsisinde öncelik verileceği belirtilmektedir. Sorunlar kısmında da belirtildiği üzere tam olarak talep edilen bir dış hat tahsisi her zaman mümkün olmamakta, hatta bazen tahsis edildiği halde frekans olmaması vb. nedenlerden ötürü tahsis edilen dış hatta uçulamamaktadır. Katılımcılar, bu soruna öneri olarak teşvikli hatta verilecek dış hat tahsisinde havayolu talebinin dikkate alınması gerektiğini belirtmişlerdir. Katılımcı K4'ün getirdiği öneri aşağıdaki gibidir.

K4: “...Ama böyle bir teşvik mekanizması olsa, sen Adana-Samsun uç, ama Adana'dan da benim Erbil talebim var mesela ya da Adana'dan Bağdat talebim var. Ben onu vereceğim diyen bir mekanizma olması halinde ikili işlemesi halinde, o zaman olur.”

Teşvikli hatlarda uçmaları karşılığında havayolu işletmelerinin diğer uçuşlarına verilen slotlarda iyileştirme yapılmasının, teşvikli hatlar uygulamasını havayolu işletmeleri için daha makul hale getirecek tedbirlerden biri olduğu tespit edilmiştir. Bir uçuşun hangi gün ve saatte uçağı yolcular açısından önemli olduğu için, havayolu işletmeleri için hangi slotu kullandıkları oldukça önemlidir. Sıkışık, rekabetin yüksek olduğu havaalanlarında daha iyi bir slota sahip olmak, havayolu gelirleriyle ilişkilendirilmiştir. Katılımcı K6 bu öneriye ilişkin aşağıdaki değerlendirmelerde bulunmuştur.

K6: “...çok daha farklı bir şey, slot sıkıntısı olan başka bir havalimanına eğer sefer düzenliyorsa, oradan alamadığı slot saatleriyle ilgili olarak.. belki o slot saatlerinin iyileştirilmesiyle ilgili olabilir. Başka yoğun bir havalimanında o anlamda ona bir imkân sağlanabilir slotlarla ilgili olarak, sefer saatlerinin daha istediği bir saate yakınlaştırılmasıyla ilgili, eğer öyle bir imkân varsa tabii. Bu tarz bir şey olabilir, kapsamı genişletilebilir.”

Bilhassa yoğun havaalanlarında teşvikli hat uçuşlarına özel olarak önceliklendirme yapılması, katılımcılar tarafından sunulan öneriler arasındadır. Havaalanlarında yaşanan sıkışıklıklar havaaraçlarının zamanında kalkmasını engellemekte, bu ise yolcu memnuniyetini olumsuz etkilemektedir. Yoğunluğun olmadığı havaalanlarında ise havaalanı çalışma saatlerinin uygunlaştırılmasıyla ilgili ayrıcalıklar verilmesi önerilmiştir. Teşvikli hatlarda bu gibi ayrıcalıkların, uzun vadede hatların doluluk oranlarını ve havayolu gelirlerini etkileyeceği, böylece teşvikli hatlar uygulamasına canlılık kazandırabileceği düşünülmektedir. Katılımcı K10 bu konuya dair şu söylemde bulunmuştur.

K10: “...Bize şu saatte uçun, bu saatte uçmayın, havalimanı şu engel var şu şey var. Hâlbuki teşvikli hat o, bizim öncelik sahibi olmamız lazım... akabinde yolcu mağduriyeti de oluyor. Bu açıdan bakılırsa tabii daha mantıklı olur.”

4.3.3.3. Filo Kullanımı

Araştırmada nitel verilerin analiz edilmesi ile elde edilen kategorilerden biri, havayolu işletmelerinin filo kullanımlarıyla ilgili getirilen öneriler olmuştur. Katılımcılar filo kullanımıyla ilgili farklı önerilerde bulunmuşlardır. Bunlardan biri, teşvikli olarak uçulacak hatlarda talep az olduğu için küçük uçak kullanımı olmuştur. Katılımcılar K1 ve K6 bu konuya ilişkin düşüncelerini aşağıdaki şekilde paylaşmışlardır.

K1: “...Oraya taşıyacağın yolcu 200 kişilik, 180 kişilik yolcu uçağını indirirsen, haftada iki kere indirirsen öp başına koy, o da %70 doluluk ancak ya olur ya olmaz. Onun için turboprop uçaklarla, daha küçük uçaklarla uçman lazım.”

K6: “...Zaten burada atıl olan, kullanılmayan bir hatta 200 koltuk kapasitesi koyduğunuz noktada onu doldurmak zor havayolları açısından ticari açıdan çok optimum gelmeyecektir. Küçük uçak olması ilk aşamada her zaman tercih edilecektir. O konuda havayollarının bu değerlendirmesine ben de katılıyorum açıkçası. Yani koltuk kapasitesinin zaman içerisinde artırılması daha mantıklı bir yaklaşım olarak gözüküyor.”

Daha önce de belirtildiği gibi havayolu işletmeleri, daha kârlı hatlar varken kısıtlı filolarını talebi nispeten daha az olan teşvikli hatlara atamayı gerçekçi bulmadıklarını ifade etmişlerdir. Durum böyleyken katılımcılar, havayolu işletmelerinin filolarını genişleterek teşvikli hatlar uygulamasına katılma potansiyellerini artırabileceklerini ifade etmişlerdir. Ayrıca havayollarının filo genişletme kararlarını genellikle yurtdışı hat frekanslarının artacağı öngörüsüyle verdiği belirtilmiş, bu durum kesin olmadığı için genişleyen filoların ileride teşvikli iç hatlarda kullanılabileceği vurgulanmıştır. Konuya ilişkin katılımcı K6’nın düşünceleri aşağıdaki gibidir.

K6: “...Ben teşvikli hatların, ilerleyen yıllarda havayollarımızın filo yapısı ve filo büyüklüğüne bağlı olarak olumlu olacağını düşünüyorum. Çünkü havayollarımız filolarını büyütme noktasında planlamalarını yaparken, şu an kısıtlamaya tabi olan yurtdışı uçuşları için konuşuyorum, ülkelerdeki frekans haklarının artacağını öngörerek sonuçta uçak siparişlerinde bulunuyorlar. Ama onun bir garantisi yok, sonuçta karşı ülkeye bağımlıyız iki ülke arasındaki anlaşmaya tabi olduğu için. Eğer buralarda dediğim gibi o genişleme sağlanamazsa, o uçakların da kullanılabilmesi, utilize edilebilmesi amacıyla bir şekilde bizim bu teşvik uygulamasına daha olumlu bakacaklarını düşünüyorum.”

Teşvikli hatlar uygulamasında havayollarının filo kullanımıyla alakalı önerilerden biri de filosu daha geniş ve çeşitli olan havayolu işletmelerinin bu hatlardan faydalanması şeklinde olmuştur. Bu düşünceyi daha çok kısıtlı filoya sahip havayolları desteklemişlerdir. Katılımcı K9 konuya ilişkin aşağıdaki öneride bulunmuştur.

K9: “...Bunu yapabilecek şirketler de, bir olarak,, olarak bunları yapmak çok mümkün değil. Bu işleri yapabilecek firmalar,,,’dır ki hem filo genişliği bakımından hem zaten uçtukları ağlar bakımından bu farklı noktalara uçuş gerçekleştirebilirler. Artış sağlanacaksa da zaten onlar yapabilir durumdadır.”

4.3.4. Paydaşlarla İlgili Öneriler

Araştırmada görüşmelerle elde edilen verilerin tasnif edilmesi sonucu paydaşlarla ilgili öneriler ana temalardan biri olmuştur. Bu temaya 3 ayrı kategoriden faydalanılarak ulaşılmıştır. Bu tema ve altındaki kategoriler Şekil 4.10’da gösterilmiştir. Temayı daha anlaşılır kılmak ve inandırıcılığı artırmak için söz konusu kategoriler alıntılarla ve açıklamalarla desteklenecektir.



Şekil 4.10. Paydaşlarla İlgili Öneriler Teması ve Kategorileri

4.3.4.1. Otoritenin Düzenleme, Planlama ve Koordinasyonu

Havayolu sektöründe uygulanmakta olan teşvikli hatlar mekanizmasında otorite konumunda olan paydaş SHGM’dir. Hem havayolu işletmelerinin hem de SHGM’nin bünyesindeki katılımcılardan gelen veriler, otoriteye teşvikli hatlar uygulamasını canlandırmak konusunda büyük bir pay düşüğünü göstermektedir. Katılımcılar,

otoritenin hava taşımacılığı hizmetinin verilmesinde rol alan ya da bununla ilgilenen tüm paydaşların katılacağı bir komisyon kurulmasının teşvikli hatları canlandıracağını belirtmişlerdir. Katılımcı K4 bu konuyu şu söylemle vurgulamıştır.

K4: “...Anadolu’daki meydanlar seçilerek bununla ilgili olarak bir teşvik mekanizması, böyle bir komisyon kurulsun. Havayollarına desinler ki gelin, her biriniz presentation yapın, herkes gider orada mutlaka o komisyon üyelerinin, havayollarından da olmasın, seçebileceği yeter ki.. Ama yukarıdaki büyük devlet erkinin demesi lazım ki bütçe bu, bizim hedeflediğimiz de bu. O zaman ancak olur.”

Katılımcılar, otoritenin teşvikli hatlar uygulamasını geliştirmeye yönelik atılacak adımlarda daha kararlı bir duruş sergilemesi gerektiğini ifade etmektedirler. K4 ve K10 kodlu katılımcıların otoritenin tavrına yönelik önerisi şu şekildedir.

K4: “...otoritenin ne yapması lazım, havayolunun da önünü açıp, ikincisi tüketicinin de menfaatine olan şeyleri düşünecek. Burada düzenleme yapılması lazım sonuçta. Ama bu düzenlemeyi yapacak olanın da gerçekten risk alabilen, yani güçlü birisi olması lazım.

K10: “...Diğer rakip havayollarının etkisine rağmen seferlerimizi hem yaz hem kış devam ediyoruz. Daha da arttırmak istiyoruz ama özellikle bizim görüşümüz, gerçekten bu teşvikli uçuşlara otorite tarafından sahip çıkılması olur.”

Katılımcılarla yapılan görüşmeler neticesinde valilikler, belediyeler, ticaret kuruluşları gibi birçok farklı kurum ve kuruluştan belirli illerde uçuş seferleri başlatılması taleplerinin geldiği belirlenmiştir. Koordinasyonun sağlanması adına bu hat taleplerinin otoritede toplanması ve teşvikli hat kapsamında değerlendirilmesinin, muhtemel teşvikli hat sayısını artıracak bir etki yaratacağı düşünülmektedir. Katılımcı K10’un bu konudaki önerisi şu şekildedir.

K10: “...Diğer bir konu ise yolcunun taleplerini dikkate almak. Bize çeşitli kentlerden talep geliyor, bunlar tek bir çatıdan ve SHGM’den gelse, bunun koordinasyonu doğal olarak çok daha isabetli olur. Örneğin Amasya

Merzifon'dan geldi, Şanlıurfa'dan geldi, Iğdır Sanayi Odası'ndan, Iğdır Valiliği'nden geldi. Doğrudan bizim gerek acenteye gerekse Genel Müdürlük'ün yetkili kurumlarına ulaşıyor ya da bölge satış müdürümüze ulaşıyor dış kontaklarımızla ya da resmi yazı gönderiliyor, Sanayi Odaları gönderiyor. Ama örneğin koordinasyon yok. Şimdi biz uçmak istediğimizde havalimanına, yolcunun talebini almak istiyoruz ama havalimanının gelen taleple ilgili bilgisi yok ya da SHGM'nin yok bilgisi.”

Daha çok yerel otoritelerden gelen yeni hat taleplerinin, bazen SHGM'ye bazen de doğrudan havayolu işletmelerine bildirildiği belirlenmiştir. SHGM'nin kente uçuş yapılmasını isteyen taraflar ve havayolu işletmeleri ile koordinasyonu sağlaması ve gerçekleşecek uçuşu teşvikli hatlar kapsamında değerlendirmesi, katılımcıların öne sürdüğü tavsiyelerden biridir. Katılımcı K3, bu tavsiyeyi aşağıdaki şekilde aktarmıştır.

K3: “...Orada şey yapabilir yani dediğim gibi atıyorum o bölgenin Ticaret Odası'na gelip senin kaç tane üyen var, işte 10 bin tane üyem var. Bu 10 bin tane üyenin kaç tanesi İstanbul'dan ham madde alıyor gibi bana böyle done'lerle işte sen İstanbul'a kaç defa uçacaksın deyip yolculardan her ..normal fiyatlara binaen her Ticaret Odası üyesine %10 indirim yapılacak, havayolunun bu kadar üyesi var bunlar bu kadar seyahat ediyor. Bunlardan Ticaret Odası da her uçuşta 10 koltuk 20 koltuk size garanti ediyor gibi şeklinde belki o tarz devletin kasasına girecek paradan değil de oradaki seyahat etme niyeti olan insanlarla havayolunu belki bir masaya oturabilirse teşvikli hatlar kapsamında, belki böyle bir teşvik mekanizması da olabilir. Bir cash flow sağlar, ama bunu bir şekilde müdahil olmadan dışarıdan bir şekilde sağlayabilir belki de.”

Teşvikli hatlar uygulamasını başlatan ve idare eden kurum SHGM'dir ve bir devlet kuruluşudur. Talebin az oluğu teşvikli hat noktalarında uçuş yapılırken SHGM'nin, kurumsal kimliğinin getirdiği gücü kullanarak, bölgedeki yerel aktörlerle kuracağı işbirliği sayesinde talep artışını destekleyecek müzakereler yapabileceği tavsiye edilmiştir. Katılımcı K3 bu öneriye dair şu ifadeleri kullanmıştır.

K3: “...SHGM bir şekilde devlet nezdinde olduğu için ulaşabileceği yerler STK’lar falan havayollarına göre çok daha fazla olur. Yeni bir hattı teşvikli hat kapsamına alırken bir çalışma yapsa, oradaki STK’ları örgütlese, böyle böyle biz havayollarına teklifte bulunacağız, siz böyle böyle İstanbul’a seyahatler düzenleyin ya da yurtdışına seyahatler düzenleyin gibi... havayolları için daha etkileyici olur.”

4.3.4.2. Kurumlar Arasında İletişimin Geliştirilmesi

Araştırmada paydaşlarla ilgili öneriler temasını oluşturan bir diğerkategori, kurumlar arası iletişimin geliştirilmesidir. Teşvikli hatlar uygulamasının başarıya ulaşmasında bu uygulamayla alakalı tüm aktörler arasında iletişimin geliştirilmesinin önemli olduğu düşünülmektedir.

Havaalanlarında var olan yetersizliklerin teşvik uygulamasına bir sorun oluşturduğu belirlenmiştir. Bunu aşmak için havaalanlarında çeşitli iyileştirmeler yapılmalı, altyapı eksiklikleri giderilmelidir. Katılımcılar, havaalanlarında yapılan iyileştirmelere dair güncel durumun herhangi bir otorite tarafından havayolu işletmeleriyle paylaşılmasını, havayolları açısından diğershartlar sağlandığında teşvik kapsamında uçuş yapmaya müsait noktaları tespit etmek açısından önemli görmektedirler. Böylece, daha önce havaalanı müsait olmadığı için teşvikli hat kapsamında uçulmayan noktaların müsaitliği daha hızlı fark edilebilecektir. Katılımcı K10, bu önermeyi “...Örneğin havalimanında iyileştirme yapılıyor, uçuşa daha elverişli hale getiriliyor ama zaten topu topu birkaç tane havayolu taşıyıcısı var Türk olarak, bunlara bir geri dönüş yapıldığını düşünmüyorum bize gelmedi yani. 55 tane havalimanını teker teker takip etmemiz, her ay yapılan şeyleri o da mümkün değil. Bunlar teşvik yönergesi için de önemli kriterlerdir...” sözleriyle ifade etmiştir.

Teşvikli hat uygulamasında SHGM, gelen talepler doğrultusunda ya da kendi büyesinde yapmış olduğu çalışma neticesinde teşvikli hatları duyurmaktadır. Ancak daha önce de üzerinde durulduğu gibi havayolu işletmelerinin, bu hatlara başvuru yapmadan önce hattın olası yolcu trafiğine ilişkin pazar araştırması yapmaları gerekmektedir. Bu bağlamda katılımcılardan gelen öneriler arasında, SHGM’nin söz konusu yolcu trafiği bilgilerini başka bir kurum yardımıyla ya da başka şekillerde elde ederek havayolu

işletmeleri ile paylaşması bulunmaktadır. Katılımcılar arasında K3, bu öneriyi şöyle dile getirmiştir.

K3: "...kesinlikle bu hattı belirlerken atıyorum havayollarına paylaşılıyor işte Çanakkale hattı, Batman hattı teşvikli hat kapsamındadır, ilgilenen havayollarının başvuru yapması.. Onun yerine SHGM'nin bir kurum ile anlaşp Çanakkale bölgesi, Batman bölgesi şu şu özelliklere sahiptir, bu kadar insan, nüfus budur, bu kadar genç nüfus vardır, bu kadar kişi üniversite okumaktadır, bölgenin GDP'si bu kadardır, bu kadar insan beyaz yakalı, bu kadar işçi böyle deyip bize donelerle gelirse ikna olmak anlamında bize daha.. hani zaten biz teşvikli hat kapsamında yapıyoruz belirtildiğinde biz kendimiz bir çalışma yapıyoruz. Ama bizlerin bulabileceği veriler, SHGM'nin bulabileceği verilerden çok daha az oluyor, çok daha kısıtlı oluyor. Bir şekilde bizim çalışmalarımızı desteklemek için onlardan böyle bir veri alabilirsek, sonuca bağlama anlamında daha kullanışlı olur, daha iyi olur bizim için."

Türkiye'de yürütölen teşvikli hat mekanizmasında esas oyuncular SHGM ve havayolu işletmeleridir. Bu doğrultuda, çalışmada teşvikli hat uygulamasına yönelik tespit edilen sorunların çözümü için de en iyi yöntemlerden biri, SHGM'nin havayolu işletmeleriyle aynı masaya oturarak konuyu müzakere etmesi ve onlardan görüş alması olacaktır.

K5: "...Ama diğer türlü evet havayollarıyla oturup bir çalıştay yapılabilir belki hem onları dinlemek... Çünkü biz bir tarafta düzenleyici kurum olarak teorikte olması gerekeni, kural koyucu olarak söylüyoruz ama bazen bunun uygulamada karşılığı olmayabiliyor. Genelde bunlar gözetilerek yapılmaya çalışılıyor konulan kurallar ama bu konuda havayollarıyla bir araya gelip onları da dinleyerek ne istediklerini tam anlayarak bizim de mevzuat çerçevesinde yapabildiğimiz ölçüde isteklerine cevap vermemiz olacaktır. şu anki önerim sadece bu olabilir belki. Onları dinlemeden de tek taraflı karar almak çok olmuyor açıkçası."

K10: "...Öncelikle bir çalıştay olmalı. Bu şeyin içindeki, tarife ve network planlama müdürlerinin, tarife müdürlerinin katılacağı bir çalışma olmalı,

çalıştay olmalı. Bunun ev sahibi benim şahsi görüşüm SHGM olmalı. Mutlaka DHMİ dahil edilmeli, en azından oradan DHMİ bünyesindeki bir üst düzey yetkili katılmalı... çalıştay, bir rapor oluşturup bunu bize sunduğunda üst düzey bir toplantı gerçekleştiririz. Biz şu şu noktalarda teşvik yönergesi yapalım, destek olalım gibi...”

Teşvik kapsamındaki hatların duyurusu SHGM tarafından anlık olarak yapılmakta, sonrasında havayolu işletmelerine belirli bir başvuru süresi tanınmaktadır. Katılımcılar, havayolu işletmeleri için yolcu potansiyeline dair bir pazar araştırması yapılmaksızın bu hatlara başvurmanın zor olduğunu, başka bir deyişle hazırlıksız yakalandıklarını belirtmişlerdir. Bu bağlamda getirilen önerme, otoritenin duyurulacak teşvikli hatlarla ilgili havayollarına önceden bilgilendirme ya da bir görüşme yaptıktan sonra resmi duyurunun yapılmasıdır. K5 kodlu katılımcının bu konudaki önerisi aşağıdaki gibidir.

K5: “...Evet, onların talebi oldu Havayolları’nın kendi talebi oldu. Tabii ki o hatta çalışılmış ama ben şeyden bahsediyorum bizim böyle ani olarak şu hatlarda uçmak isteyen var mı dediğimiz zaman havayolları için çok da anlık bir çalışma olmadığı için bunlar. Belki bununla alakalı işte havayollarıyla bir araya gelip daha uzun vadede bir şeyleri gözeterek ilerlemek lazım. Çok anlık hadi 2018 yazın başlayın gibi emrivakilerle çok olmuyor bu işler. Biraz da uzun vadede ortak bir çalışma gerekiyor.”

4.3.4.3. Diğer Kurum ve Kuruluşların Uygulamaya Katılması

Türkiye’deki teşvikli hat uygulaması, SHGM tarafından hazırlanan ancak havayolu işletmelerinin ilgi duymadığı bir uygulamadır. Araştırmada üzerinde durulan birçok sorun bu hatların kârlı olmaması etrafında toplanmış, öneriler ise havayolu işletmelerinin ilgisini çekecek maddi karşılığı olan teşvikler verilmesinde yoğunlaşmıştır. Katılımcılar, verilecek maddi teşviklere kaynak oluşturması için diğer kurum ve kuruluşların teşvikli hatlar uygulamasına dahil olmasını önermişlerdir. Bu konuda en fazla öneri getirilen kurum DHMİ olmuştur. DHMİ’nin hat teşvikleri uygulamasına katılmasıyla, havayollarına sağladığı ürün ve hizmetler karşılığında indirimler uygulayabileceği ifade edilmiştir. Katılımcı K5 bu öneriye dair aşağıdakileri ileri sürmüştür.

K5: “...Ama ne olabilir, burada belki DHMİ ile bir ortak çalışma yapılabilir... DHMİ ile ortak bir çalışma yürütülebilir... örneğin doğudaki hatlar için konuşuyorum çok fazla doluluk olmayabilir, kış dönemi özellikle yazın biraz daha bu sirkülasyon çok fazla ama. O yüzden belki burada DHMİ’nin de desteği işin içine girerse, çünkü ben İzmir tarifemde herhangi bir finansal katkı sağlamıyorum hat bazında ama DHMİ’nin yapacağı bir indirimle belki en azından maddi olarak da biraz havayollarını desteklemiş oluruz diye düşünüyorum.”

Teşvikli hatlar kapsamında DHMİ’nin işlettiği havaalanlarına uçulduğu gibi özel işletmelerin işlettiği havaalanlarına da uçulabilmektedir. Katılımcılar, DHMİ’nin yanısıra özel havaalanı işletmelerinin de teşvikli hat uygulamasına katılmasıyla teşvik kapsamının daha da artabileceğini düşünmektedirler. Tüm havaalanı işletmelerinin teşvik uygulamasına katılmasının, o kaynaklardan gelebilecek potansiyel teşvikleri de artıracığı söylenebilir. Katılımcı K10 bu konuya ilişkin şöyle bir değerlendirmede bulunmuştur.

K10: “...DHMİ senkronize olmalı. Bir de yani, ilaveten Eskişehir’de olduğu gibi özel teşebbüsün ya da yarı özel olan, işletmesi tamamen DHMİ’nin olmadığı havalimanlarında da daha senkronize çalışma yapılmalı. Yani Gazipaşa da buna dahil edilmeli, Eskişehir’de olmalı. Özel havaalanı işletmeleri de buna tabi olmalı. Şimdi Anadolu Üniversitesi ile Gazipaşa’daki terminal işletmesini ya da Sabiha Gökçen’i doğal olarak aynı kefeye koyamayız ondan böyle toparlamaya çalıştım. Özetle özel havaalanı işletmeleri de aynı yapıda değerlendirilmeli.”

Araştırmada üzerinde fazlaca durulan teşvikli hat önerilerinden biri de yerel otoritelerden gelecek teşviklerin teşvik mevzuatına eklenmesi olmuştu. Bu tür teşviklerin teşvikli hat yapısı içinde işlemesi için yerel otoritelerin de teşvikli hat uygulamasıyla bütünleşmesi, katılımcılar tarafından önerilmiştir. Bu sayede, yerel otorite teşviklerinin mevzuat içeriğinde ele alınabilmesine zemin oluşturulabilir. Katılımcılar K4 ve K10 bu öneriyi aşağıdaki ifadeleriyle desteklemişlerdir.

K4: “...Mutlaka oradaki belediyelerin, yerel otoritenin de katkısının bulunmasını sağlayacak bir mekanizma olmalı ki sahiplensinler. Öbür türlü

belediyeye gidiyorsunuz biz buraya uçuş koyacağız diyorsunuz, onun umurunda bile olmuyor.”

K10: “...Her kentin valisine devletin en üst düzey temsilcisi gözüyle bakıyorum ben. Bu yönergeler 55 tane havalimanının olduğu yerdeki valilere ulaştırılmalı. Bizde valilik ne zaman devreye giriyor biliyor musunuz? Bir problem yaşandığında sıkıntı yaşandığında ya da ek tedbirler alındığında devreye giriyor. Orada örneğin İç İşleri Bakanlığı senkronize olmalı.”

5. SONUÇ VE ÖNERİLER

Bu araştırmada, Türkiye'deki teşvikli hat uygulamasının mevcut durumu ortaya konularak, uygulamada karşılaşılan sorunlar ve bu sorunlara getirilebilecek önerilerin belirlenmesi amaçlanmıştır. Bu bağlamda teşvikli hatlar uygulamasındaki paydaşlar olan havayolu işletmelerinde ve SHGM'de çalışan konuyla ilgili yönetici ve uzmanlarla yarı yapılandırılmış görüşmeler gerçekleştirilmiş, nitel verilere ulaşılmıştır. Yapılan tümevarımsal analiz ile teşvikli hatlara dair mevzuatta yer almayan bulgular elde edilmiş, sorunlar ve öneriler tespit edilerek birbirleriyle ilişkilendirilmiştir.

Araştırmada, teşvikli hat mevzuatının yapısıyla ilgili sorunların, teşvik uygulamasının etkinliğini önemli ölçüde azalttığı belirlenmiştir. Teşvikli hatlar mevzuatının içerik bakımından finansal bir teşvik mekanizmasına sahip olmaması, teşvikli hatlarla ilgili kıstasların ve verilecek dış hat tahsisi önceliğinin belirsiz olması, hâlihazırda uçuş gerçekleştirilen hatların teşvik kapsamına alınmaması, dolayısıyla havayolu işletmelerinin uygulamaya ilgi duymaması bu tema altındaki önemli sorunlar arasındadır. Bunlara ek olarak bazı dış hat tahsislerinde karşı ülkeden kaynaklanan frekans limitlerinden dolayı uçuşların başlayamadığı, genelgenin pratik uygulamayla uyuşmadığı durumlar tespit edilmiştir. Bu sorunlara, mevzuatın yapısıyla ilgili bazı öneriler getirilmiştir.

Hat teşviklerine finansal destek sağlanması, özel bir bütçe tayin edilmesi gibi kolaylıklar havayolu işletmelerinin teşvikli hatlara yönelme kararlarını doğrudan etkileyecektir. Bunlara ek olarak bazı indirim ve muafiyetler, hizmet tarifelerinde indirimler uygulanması, yakıt fiyatlarında ayrıcalıklar verilmesi, tanıtım faaliyetlerine verilecek destekler gibi mevzuata eklenebilecek maddelerle bu sorunların aşılabileceği düşünülmektedir. İç hatlarda uygulanan tavan fiyatı politikasının teşvikli hatlar özelinde kaldırılması, bu hatlarda doluluğun yüksek olması halinde havayolları için maliyetleri karşılama noktasında önemli olacak, havayolu işletmelerinin teşvikli hatlara ilgisini artıracaktır. Teşvikli hat belirlenmesi, havayolu atanması ve teşvikli hat süreleriyle ilgili şeffaf ve net kıstaslar getirilmesi, mekanizmanın düzenli bir şekilde işlemlerini sağlayacaktır. Teşvikli hat uygulaması kapsamında yalnızca tarifeli seferlere izin verilmektedir. Tarifersiz uçuşların da belirli şartlar dahilinde teşvikli hatlar kapsamında

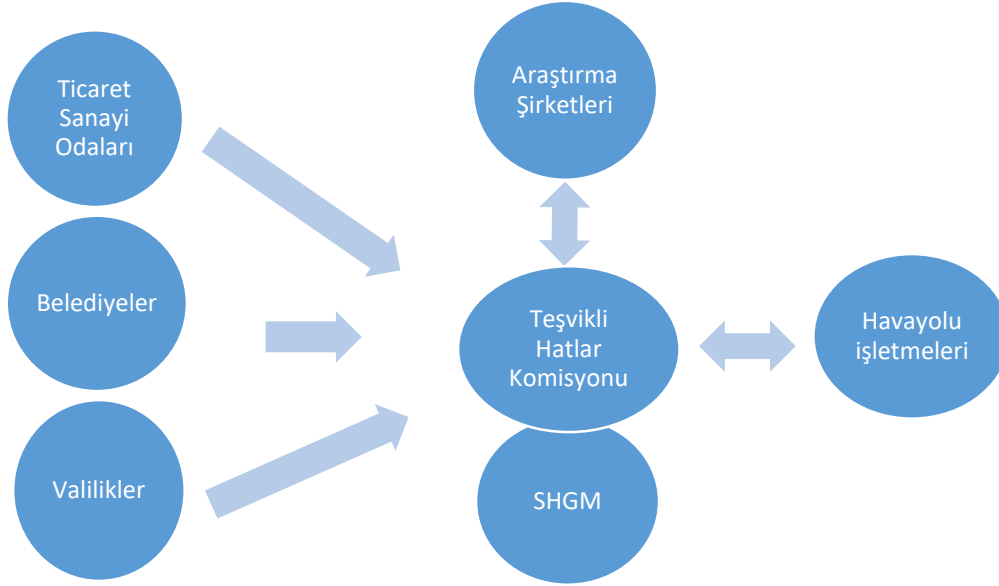
değerlendirilmesi, teşvikli hatlarda uçmayı charter havayolları için de mümkün kılacak, uçuşun yapılacağı bölgede hizmet seviyesi artacaktır.

Sektörün işleyişinde yer alan sorunlar ve ülkenin içinde bulunduğu ekonomik durum, teşvikli hatların başarıya ulaşmasını engelleyen unsurlardır. Sektörün mevsimsel özellik göstermesi, özellikle zayıf talebi olan hatları çok daha olumsuz etkilemekte, ülkenin ekonomik durumundaki dalgalanmalar ve döviz kurundaki yükselişler maliyetleri artırmaktadır. Aynı zamanda havayolu sektöründe serbestleşme çabalarına rağmen, sektörde adil rekabet şartlarına her zaman riayet gösterilmediği belirlenmiştir. Tüm bunlar, teşvikli hatlar uygulamasına olan talebi olumsuz yönde etkileyen unsurlardır. Dolayısıyla serbestleşmenin, havayolu hizmetine talebi az olan bölgelerdeki havayolu ulaşımına olumsuz etkilerini bertaraf etmek için tasarlanan teşvikli hat uygulamalarının, Türkiye’de henüz amacına ulaşmadığı ve geliştirilmeye ihtiyaç duyduğu söylenebilir. Sektörde serbest pazar koşullarına her zaman uyulmamasının da teşvikli hatlar uygulamasının mevcut durumunu olumsuz etkilediğini söylemek mümkündür.

Teşvikli hatlar uygulamasının esas paydaşları havayolu işletmeleri ve SHGM’dir. Ancak bunlara ek olarak yerel kurum ve kuruluşlar ve DHMİ’nin sürecin içinde aktif şekilde yer almaması, bazı koordinasyon ve iletişim sorunlarına neden olmaktadır. DHMİ’den ve yerel otoritelerden gelebilecek teşvik türlerinin mevzuata eklenebilmesi, bu kuruluşların da teşvik uygulamasına katılım sağlamasıyla mümkün olabilecektir. Bunların yanı sıra SHGM bünyesinde uygulamada köklü değişiklikler yapacak güçlü bir iradenin olmayışı da sorunlar arasında yer almaktadır. SHGM’nin paydaşları bir araya getirmesi, özellikle havayollarıyla bilgi paylaşımında bulunması, yerel kuruluşlarla havayolları arasında iletişimi ve koordinasyonu sağlaması, teşvikli hat uygulamasını ileriye taşıyacaktır.

Havayolu işletmeleri, bir hatta teşvikli ya da teşviksiz uçuş seferleri başlatmadan önce hattın yolcu trafiğine ilişkin telekomünikasyon şirketleri, araştırma şirketleri gibi kuruluşlardan yardım almakta, potansiyel talep araştırması yapmaktadır. Ancak teşvik duyuruları ani bir şekilde yapıldığı için, havayollarının başvuru süresi içinde bir pazar araştırması yapması mümkün olmamaktadır. Teşvikli hatlar kapsamında SHGM’nin bu konuda destek sağlayabilecek kuruluşlarla irtibata geçmesi ve buna göre duyuruları yapması teşvik uygulamasının havayolları açısından öngörülebilirliğini artıracaktır. Bu

konuda getirilebilecek bir diğer çözüm ise teşvikli hat duyuruları yapılmadan önce SHGM'nin havayollarına önbilgilendirme yapmasıdır. Elde edilen veriler doğrultusunda teşvikli hat başvurularında izlenecek yol, araştırmacılar tarafından aşağıdaki model şemasında bir öneri olarak sunulmaktadır (Şekil 5.1).



Şekil 5.1. *Teşvikli Hat Başvurularında İzlenecek Yola Dair Model Önerisi*

Havayolu işletmelerinin yaşadığı maliyet sorunları, kârlılık endişesi gibi nedenlerden ötürü teşvikli hatlar uygulaması yeterince talep görmemektedir. Teşvikli hatlar konusundaki çabaların SHGM bünyesinde ve tüm paydaşların temsilcileri ile kurulacak bir “Teşvikli Hatlar Komisyonu” tarafından gerçekleştirilmesi uygulamanın etkinliğini artıracaktır. Söz konusu paydaşların ortak çalıştaylar düzenlemesi, gerektiğinde alt çalışma gruplarının kurulması ve teşvikli hat uygulamasının aynı masada fayda sağlayabilecek tüm aktörler tarafından tartışılması, teşvik mekanizmasının ilerde etkin bir şekilde kullanılmasını ve toplumun en üst düzeyde faydalanmasını destekleyecektir. Bu konuda özellikle havayollarından görüş alınması, en etkili yöntemlerden biri olabilir.

Teşvikli hat uygulamasının istendiği şekilde işlememesini, teşvikli hat kapsamında uçulabilecek havaalanlarının maliyet, fiziksel altyapı ve çalışma saatlerinin uygunsuzluğu gibi unsurlar etkilemektedir. Bazı havaalanlarında yolcunun havayolu ulaşımını kesintisiz kılacak şehir – havaalanı bağlantısının uygun olmadığı belirlenmiştir. Yoğun çalışan

havaalanlarında sıkışıklık nedeniyle gecikmeler yaşanabilirken, küçük havaalanlarında güvenlik gerekçesi gibi nedenlerden ötürü havaalanının uçuş trafiğine kapanması söz konusudur. Teşvikli hat kapsamında böyle noktalara uçarken, havayolu işletmeleri havaalanı koşullarını da göz önünde bulundurmaktadır.

Havayolu işletmelerinin genellikle sahip oldukları filo yapısı bakımından teşvikli hatlar karakteristiğindeki hatlara uçmak istemedikleri, mümkünse dış hatlar gibi daha kârlı olabilecek, yoğun trafiğin yaşandığı hatları tercih etmeye meyilli oldukları görülmüştür. Bu konuda bölgesel havacılık iş modelinin desteklenmesi önerilmektedir. Sahip olacağı nispeten daha küçük, daha az maliyetli havaaraçlarıyla bölgesel bir havayolu işletmesi, bu hatlarda verilecek teşviklerle birlikte daha rahat uçabilecek, talebi az olan küçük noktalardan merkezlere yolcuları aktaracaktır. Bu sayede ülkemizde havayolu ulaşımı daha da yaygınlaşarak, daha rekabetçi bir görünüme kavuşabilecektir.

Teşvikli hatlar uygulaması, yurtdışındaki örneklerinde daha kapsayıcıdır ve olgunluğa ulaştığı söylenebilir. Bu anlamda çeşitli yurtdışı teşvik uygulamaları incelenerek ülkemiz hava taşımacılığı şartlarında yeni bir teşvikli hat mekanizması tasarlanabilir. Yurtdışı teşvikli hatlar her ülkede ulusal ya da bölgesel otoriteler tarafından farklı şekillerde uygulansa da maddi bir teşvik mekanizması barındırmaktadır ve temel amaç aynıdır: uzakta kalmış ve az gelişmiş bölgelerin havayolu hizmetine erişmesi. Ülkemizde de maddi teşvik mekanizmaları bu kapsamda değerlendirilebilir.

Teşvikli hat uygulamasının havayolu işletmelerince ilgi görmemesinin önüne geçebilmek için, söz konusu bölgelerde çeşitli kültür, sanat, spor organizasyonları düzenlenebilir. Destinasyon tanıtımına destek verilebilir ve daha kalıcı ekonomik, kültür ve turizm gibi kalkındırıcı yatırımlar gerçekleştirilebilir. Teşvikli hatlar uygulamasının bir devlet politikası haline getirilerek, daha uzun vadeli plan ve projeler kapsamında ele alınması, teşvik mekanizmasını daha kullanılabilir hale getirecektir.

Daha önce de belirtildiği üzere hem SHGM hem de havayolu işletmelerinin temsilcileri, bir araya gelinerek ve ortak bir çalışma yapılarak teşvikli hatlar uygulamasındaki sorunların ve çözüm önerilerinin tartışılabileceğini açıkça ifade etmişlerdir. Dolayısıyla bu araştırmada elde edilen bulgular, böyle bir ortak çalışmanın gerçekleşmesine aracılık ederek teşvikli hat uygulamasının geliştirilmesinde yol gösterici olabilir. Teşvikli hatların

gelişmesi, ülkenin her köşesinde havayolu hizmetinden faydalanma seviyesini dengeleyebilir, bölgelerarası gelişmişlik düzeyleri arasındaki farkların azalmasına yardımcı olabilir. Gelecekte konuyla ilgili yapılacak araştırmalarda DHMİ ve diğer kuruluşlardan katılımcılarla da görüşülerek daha kapsayıcı bir çalışma elde edilebilir, elde edilecek teşvikli hat verileriyle hatların etkinliklerine ve yarattıkları çıktılarla ilişkisine dair nicel araştırmalar yapılabilir.

Sonuç olarak, bu araştırma kapsamında belirlenen sorunlar ve öneriler kendi şartları çerçevesinde değerlendirilmelidir. Burada tespit edilen sorunlar ve önerilerin öznel bir karaktere sahip olduğu hatırdan çıkartılmamalıdır, çünkü bulgular görüşme yapılan kişilerin bakış açısıyla şekillenmiştir. Aynı şekilde önerilerin de tümü belirlenen sorunlara kesinlikle çözüm getirecek nitelikte olmayabilir. Bu nitel araştırmanın amacı, SHGM ve havayolu sektörü bünyesindeki araştırma konusuna vakıf ve deneyimli kişilerden elde edilecek görüşme verileri ışığında Türkiye'deki teşvikli hatlar uygulamasında karşılaşılan sorunları katılımcıların bakış açısıyla belirlemek ve çeşitli çözüm önerileri sunmaktır. Nitel araştırmanın doğası gereği genellemeden uzak olduğu düşünülerek bu çalışma değerlendirilmelidir. Bununla birlikte alanında ilk olma özelliği taşıyan böyle bir çalışmanın sektördeki uzmanların görüşlerini ve ortak sorunları sistematik bir şekilde ortaya koyan ilk çalışma olması açısından önemli ve değerli olduğu düşünülmektedir. Sonraki çalışmalar için de bir başlangıç noktası niteliğindedir.

KAYNAKÇA

- Abreu, J., Fageda, X., & Jiménez, J. L. (2018). An empirical evaluation of changes in Public Service Obligations in Spain. *Journal of Air Transport Management*, 67, 1–10. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2017.11.001>
- Akdeve, E., & Karagöl, E. T. (2013). Geçmişten Günümüze Türkiye’de Teşvikler ve Ülke Uygulamaları. *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 37, 329–350.
- Akdoğan, A. (2009). *Kamu Maliyesi* (13. basım). Ankara: Gazi Kitabevi.
- ATAG. (2016). *Aviation Benefits Beyond Borders*. 25 Şubat 2018 tarihinde, http://aviationbenefits.org/media/26786/ATAG__AviationBenefits2016_FULL_LowRes.pdf%5Cnhttp://aviationbenefits.org/media/26786/ATAG__AviationBenefits2014_FULL_LowRes.pdf adresinden erişildi.
- Aydın, U. (2007). Promoting industries in the global economy: Subsidies in OECD countries, 1989 to 1995. *Journal of European Public Policy*, 14(1), 115–131. <https://doi.org/10.1080/13501760601071976>
- Barnett, A. (2015). Aviation Safety and Security. P. Belobaba, A. Odoni, & C. Barnhart (Ed.), *The Global Airline Industry* (2. baskı) içinde. West Sussex: John Wiley & Sons.
- Bartik, T. J. (2003). *Local Economic Development Policies*. Kalamazoo.
- Belobaba, P. (2015). Introduction and Overview. P. Belobaba, A. Odoni, & C. Barnhart (Ed.), *The Global Airline Industry* (2. baskı) içinde. West Sussex: John Wiley & Sons.
- Belobaba, P., Swelbar, W., & Barnhart, C. (2015). Information Technology in Airline Operations, Distribution and Passenger Processing. P. Belobaba, A. Odoni, & C. Barnhart (Ed.), *The Global Airline Industry* (2. baskı) içinde. West Sussex: John Wiley & Sons.
- Bråthen, S., & Eriksen, K. S. (2016a). Regional aviation and the PSO system - Level of Service and social efficiency. *Journal of Air Transport Management*. 115

- <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2016.10.002>
- Bråthen, S., & Eriksen, K. S. (2016b). Regional aviation and the PSO system -Level of Service and social efficiency, (In Press), 1–9.
<https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2016.10.002>
- Bråthen, S., & 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.
<https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2012.06.003>
- Calzada, J., & Fageda, X. (2012). Discounts and Public Service Obligations in the Airline Market: Lessons from Spain. *Review of Industrial Organization*, 40(4), 291–312.
<https://doi.org/10.1007/s11151-011-9331-7>
- Calzada, J., & Fageda, X. (2014). Competition and public service obligations in European aviation markets. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 70, 104–116. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2014.10.009>
- Commission of European Community. (1992). Council Regulation (EEC) No 2408/92 of 23 July 1992 on access for Community air carriers to intra-Community air routes, (2408), 1–13.
- Corbin, J., & Strauss, A. (2007). *Basics of Qualitative Research: Techniques and Procedures for Developing Grounded Theory* (3th Editio). Thousand Oaks: SAGE.
- Creswell, J. W. (2007). *Qualitative Inquiry & Research Design: Choosing Among Five Approaches* (2.baskı). Thousand Oaks: SAGE.
<https://doi.org/10.1016/j.aenj.2008.02.005>
- Creswell, J. W. (2013). *Research Design: Qualitative, Quantitative and Mixed Method Approaches* (4.baskı). Thousand Oaks: SAGE.
- Çalcalı, Ö. (2013). Kamu Maliyesi Perspektifinden Adam Smith. *Uluslararası İktisadi ve İdari İncelemeler Dergisi*, 6(11), 89–107.
- Denzin, N. (1978). *The Research Act: A Theoretical Introduction to Sociological Methods*

- (2.baskı). New York: McGraw-Hill.
- Dey, I. (1993). *Qualitative Data Analysis: A User-friendly Guide for Social Scientists* (1.baskı). London: Routledge.
- DHMI. (2017). *DHMI 2017 Faaliyet Raporu*. Ankara. Tarihinde adresinden erişildi <http://www.dhmi.gov.tr/getBinaryFile.aspx?Type=14&dosyaID=2449>
- Doganis, R. (2006). *The Airline Business* (2.baskı). New York: Routledge.
- Doganis, R. (2010). *Flying Off Course: Airline Economics and Marketing* (4.baskı). New York: Routledge.
- DPT. (2000). *Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı: Rekabet Hukuku ve Politikaları Özel İhtisas Komisyonu Raporu*. Ankara.
- DPT. (2001). *Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu Havayolu Ulaştırması Altı Komisyonu Raporu*. Ankara.
- DPT. (2007). *Dokuzuncu Kalkınma Planı Devlet Yardımları Özel İhtisas Komisyonu Raporu*. Ankara.
- Duran, M. S. (2003). *Teşvik Politikaları ve Doğrudan Sermaye Yatırımları*. Ankara: T.C. Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı Ekonomik Araştırmalar Genel Müdürlüğü.
- Dursun, M. E., O'Connell, J. F., Lei, Z., & Warnock-Smith, D. (2014). The transformation of a legacy carrier - A case study of Turkish Airlines. *Journal of Air Transport Management*, 40, 106–118. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2014.06.003>
- EC. (2008). Regulation (EC) No. 1008/2008 of 24 September. *Official Journal of the European Union*, (1008).
- Erdoğan, E., & Ataklı, R. (2012). Investment Incentives and FDI in Turkey: The Incentives Package after the 2008 Global Crisis. (8th International Strategic Management Conference, 2012). *Procedia - Social and Behavioral Sciences* içinde (C. 58, ss. 1183–1192). SciVerse ScienceDirect. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2012.09.1100>

- Eser, E. (2011). *Türkiye’de Uygulanan Yatırım Teşvik Sistemleri ve Mevcut Sistemin Yapısına Yönelik Öneriler*. Ankara: Devlet Planlama Teşkilatı.
- European Commission. (2008). Alitalia: the Commission adopts two State aid decisions. 04 Mart 2018 tarihinde, http://europa.eu/rapid/press-release_IP-08-1692_en.pdf adresinden erişildi.
- European Commission. (2017). List of Routes with Public Service Obligations. 18 Temmuz 2018 tarihinde, https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/air/internal_market/doc/ps_o_inventory_table.pdf adresinden erişildi
- Fisunoğlu, M., & Tan Köksal, B. (2009). Keynes Devrimi ve Keynesyen İktisat. *Ekonomik Yaklaşım*, 20(70), 31–60.
- Flynn, J., & Ratick, S. (1988). A Multiobjective Hierarchical Covering Model for the Essential Air Services Program. *Transportation Science* 22(2), 139-147.
- Francesco, A. Di, & 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. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.03.012>
- Fu, X., Oum, T., & Zhang, A. (2010). Air transport liberalization and its impacts on airline competition and air passenger traffic. *Transportation journal*, 49(4), 24–41. Tarihinde adresinden erişildi <http://www.jstor.org/stable/40904912>
- Getzner, M. (2007). Empirical Tests of the Political Economy of Regional State Aid. *International Journal of Applied Economics*, 4(2), 33–45.
- Gillispie, C. C. (1983). *The Montgolfier Brothers and the Invention of Aviation 1783-1784*. Princeton, New Jersey: Princeton University Press.
- Glaser, B. G., & Strauss, A. L. (1999). *The Discovery of Grounded Theory: Strategies for Qualitative Research*. London: Aldine Transaction.
- Glesne, C. (2015). *Nitel Araştırmaya Giriş*. (Çev: A. Ersoy & P. Yalçınoglu) (5.baskı).

Ankara: Anı Yayıncılık.

Graham, B. (1995). *Geography and Air Transport*. New York: John Wiley & Sons.

Grubestic, T. H., & 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. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2009.12.006>

Grubestic, T. H., Matisziw, T. C., & Murray, A. T. (2012). Assessing geographic coverage of the essential air service program. *Socio-Economic Planning Sciences*, 46(2), 124–135. <https://doi.org/10.1016/j.seps.2011.12.002>

Grubestic, T. H., & Wei, F. (2013). Essential Air Service: A local, geographic market perspective. *Journal of Transport Geography*, 30, 17–25. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2013.02.008>

Gülmez, M., & Yalman, İ. N. (2010). Yatırım Teşviklerinin Bölgesel Kalkınmaya Etkileri: Sivas İli Örneği. *Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 24(2), 235–257.

Hanlon, P. (2007). *Global Airlines: Competition in A Transnational Industry* (3.baskı). Oxford: Butterworth Heinemann.

Heckscher, E. (1994). *Mercantilism* (1.baskı). New York: Routledge.

Hirst, M. (2008). *The Air Transport System* (1. baskı). Cambridge: Woodhead Publishing Limited.

IATA. (2017). *Aviation Benefits 2017*. *Aviation Benefits*. 16 Temmuz 2018 tarihinde, http://aviationbenefits.org/media/149649/abb_global_summary.pdf adresinden erişildi.

ICAO. (2004). *Manual on the Regulation of International Air Transport Doc 9626 Part 4*. Montreal.

ICAO. (2016). *Manual on the Regulation of International Air Transport - Doc 9626, Third Edit(Doc 9626)*. 19 Temmuz 2018 tarihinde, https://portal.icao.int/icao-net/ICAO Documents/9626_cons_en.pdf adresinden erişildi.

- İncekara, A. (1995). *Türkiye’de Teşvik Sistemi*. İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayınları.
- Kazgan, G. (2000). *İktisadi Düşünce veya Politik İktisadın Evrimi* (9.baskı). İstanbul: Remzi Kitabevi.
- Kepenek, Y., & Yertürk, N. (2010). *Türkiye Ekonomisi* (23.baskı). İstanbul: Remzi Kitabevi.
- Kuyucak, F. (2007). *Havaalanlarında Değer Odaklı Yönetim Yönelimli Bilgi Sistemlerinin Kullanılması ve Atatürk Havalimanı Terminal İşletmeciliği Uygulaması*. Anadolu Üniversitesi.
- Kuyucak, F., & Şengür, Y. (2009). Değer Zinciri Analizi: Havayolu İşletmeleri İçin Genel Bir Çerçeve. *Karamanoğlu Mehmetbey Üniversitesi İİBF Dergisi*, 11(16), 132–147.
- Kuyucak Şengür, F. (2017). Havaalanı İşletmeciliğinde Yeni Eğilimler: Türkiye Üzerine Bir Değerlendirme. *Uuslararası Yönetim İktisat ve İşletme Dergisi*, 13(4), 751–766.
- Lune, H., & Berg, B. L. (2017). *Qualitative Research Methods for the Social Sciences* (9.baskı). Harlow: Pearson.
- Matisziw, T. C., Lee, C. L., & Grubescic, T. H. (2012). An analysis of essential air service structure and performance. *Journal of Air Transport Management*, 18(1), 5–11. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2011.05.002>
- Maxwell, J. A. (2012). *Qualitative Research Design: An Interactive Approach* (3.baskı). Thousand Oaks: SAGE.
- Merkert, R., & 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. <https://doi.org/10.5325/transportationj.52.3.0365>
- Merkert, R., & O’Fee, B. (2013). Efficient procurement of public air services-Lessons learned from European transport authorities’ perspectives. *Transport Policy*, 29, 118–125. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2013.04.008>
- Merkert, R., & Williams, G. (2013). Determinants of European PSO airline efficiency - Evidence from a semi-parametric approach. *Journal of Air Transport Management*,

29, 11–16. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2012.12.002>

- Merriam, S. B., & Tisdell, E. J. (2016). *Qualitative Research: A Guide to Design and Implementation* (4.baskı). San Fransisco: Jossey-Bass.
- Miles, M., & Huberman, A. M. (1994). *Qualitative Data Analysis: An Expanded Sourcebook*. Thousand Oaks: SAGE.
- Miles, M., Huberman, M., & Saldana, J. (2014). *Qualitative Data Analysis: A Methods Sourcebook* (3.baskı). Thousand Oaks: SAGE.
- Neuman, W. L. (2014). *Social Research: Qualitative and Quantitative Approaches. Social Research Methods: Qualitative and Quantitative Approaches* (7.baskı). Pearson.
- Odoni, A. (2015). The International Institutional and Regulatory Environment. P. Belobaba, A. Odoni, & C. Barnhart (Ed.), *The Global Airline Industry* (2.baskı) içinde. West Sussex: John Wiley & Sons.
- OECD. (2001). Glossary of Statistical Terms. Tarihinde 28 Mayıs 2018, adresinden erişildi <https://stats.oecd.org/glossary/detail.asp?ID=2588>
- Özenen, C. G. (2003). *Havaalanı Yatırımlarında Özelleştirme Dünyadaki Uygulamalar ve Türkiye İçin Öneriler*. Ankara.
- Patton, M. Q. (2002). *Qualitative research and evaluation methods. Sage* (3.baskı). California: Sage. <https://doi.org/10.2307/330063>
- Pitt, I., & Norsworthy, J. (1999). *Economics of the U.S. Commercial Airline Industry: Productivity, Technology and Deregulation*. New York: Kluwer Academic Publishers.
- Porter, M. E., & Millar, V. E. (1985). How Information Gives You Competitive Advantage. *Harvard Business Review*, July, 149–174.
- Reynolds-Feighan, A. J. (1992). *The Effects of Deregulation on US Air Networks*. Berlin: Springer.

- Reynolds-Feighan, A. J. (1995a). European Air Transport Public Service Obligations: A Periodic Review. *Fiscal Studies*, 16(1), 58–74. <https://doi.org/10.1111/j.1475-5890.1995.tb00217.x>
- Reynolds-Feighan, A. J. (1995b). European and American approaches to air transport liberalisation: Some implications for small communities. *Transportation Research Part A*, 29(6), 467–483. [https://doi.org/10.1016/0965-8564\(95\)00006-A](https://doi.org/10.1016/0965-8564(95)00006-A)
- Reynolds-Feighan, A. J. (1999). Subsidisation policies in the provision of air services to small communities: European and US approaches. İçinde *First International Forum on Air Transport Provision in Europe's Remote Regions* (ss. 1–20). Nairn, UK.
- Rhoades, D. L. (2014). *Evolution of International Aviation* (3.baskı). Surrey: Ashgate.
- Saldıraner, Y. (1992). *Sivil Havacılık Faaliyetleri ve Türk Sivil Havacılık Otoritesi İçin Organizasyon Yapısı Önerisi*. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi.
- Santana, I. (2009). Do Public Service Obligations hamper the cost competitiveness of regional airlines? *Journal of Air Transport Management*, 15(6), 344–349. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2008.12.001>
- Savaş, V. (2000). *İktisadın Tarihi* (4.baskı). Ankara: Siyasal Kitabevi.
- Schmitt, D., & Gollnick, V. (2016). *Air Transport System* (1.baskı). Wien: Springer. <https://doi.org/10.1007/978-3-7091-1880-1>
- Schwartz, G., & Clements, B. (1999). Government Subsidies. *Journal of Economic Surveys*, 13(2), 119–147. <https://doi.org/10.1111/1467-6419.00079>
- Serdengeçti, T. (2000). *Türkiye’de yatırım teşvik uygulamaları*. Ankara: T.C. Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı.
- Shaw, S. (2007). *Airline Marketing and Management*. Ashgate (6.baskı). Burlington: Ashgate.
- SHGM. (2012). Havayolu Teşvik Uygulaması Kapsamında 20 Yeni Hat Açıldı. 16 Şubat 2018 tarihinde, 15 Şubat 2018, <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*. 15 Şubat 2018 tarihinde, http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/mevzuat/sektorel/genelgeler/2014_ucus.pdf adresinden erişildi.
- SHGM. (2014). *Uçuş Hatları Teşvik Genelgesi 2015*. 21 Şubat 2018 tarihinde, http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/mevzuat/sektorel/genelgeler/Ucus_Hatlari_Tesvik_Genelgesi-2015.pdf adresinden erişildi.
- SHGM. (2015a). Başkent'ten Üç Ülkeye Daha Doğrudan Uçak Seferi. 14 Şubat 2018 tarihinde, <http://web.shgm.gov.tr/tr/s/4766-baskent> adresinden erişildi.
- SHGM. (2015b). İzmir'den Yurtdışı Seferlerini Arttırmak için Teşvik Genelgesi Yayınlandı. 20 Şubat 2018 tarihinde, <http://web.shgm.gov.tr/tr/manset-haber/5034-izmir> adresinden erişildi.
- SHGM. (2016). SHGM 2016 Faaliyet Raporu. Ankara. 13 Ağustos 2018 tarihinde, <http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/kurumsal/faaliyet/2016.pdf> adresinden erişildi.
- SHGM. (2017). *SHGM 2017 Faaliyet Raporu*. Ankara. 17 Temmuz 2018 tarihinde, <http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/kurumsal/faaliyet/2017.pdf> adresinden erişildi.
- SHGM. (2018). SHGM Kurumsal. 21 Temmuz 2017 tarihinde, <http://web.shgm.gov.tr/tr/kurumsal/1--tarihce> adresinden erişildi.
- Tanyaş, B. (2014). Nitel Araştırma Yöntemlerine Giriş: Genel İlkeler ve Psikolojideki Uygulamaları. *Eleştirel Psikoloji Bülteni*, 5, 25–38.
- Thomas, M. L. (1997). *A Portfolio Management Approach to Strategic Airline Planning*. Berne: Peter Lang.
- Thorsteinsson, A. S. (2000). *State Aids to Airlines*. McGill University.
- Toprak, Z. (1982). *Türkiye'de Milli İktisat 1908-1918*. Ankara: Yurt Yayınları.
- Torlak, G., Sevkli, M., Sanal, M., & 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.
<https://doi.org/10.1016/j.eswa.2010.08.125>
- UNCTAD. (2000). *Tax Incentives and Foreign Direct Investment: A Global Survey*. New York. 19 Temmuz 2018 tarihinde, http://unctad.org/en/Docs/iteipcmisc3_en.pdf adresinden erişildi.
- UNCTAD. (2004). *Incentives*. New York. 19 Temmuz 2018 tarihinde, http://unctad.org/en/Docs/iteit20035_en.pdf adresinden erişildi.
- US DoT OAA. (2009). What Is Essential Air Service?, (June 1994), 1–16. 18 Temmuz 2018 tarihinde <http://ntl.bts.gov/lib/1000/1500/1548/eas.pdf> adresinden erişildi.
- Vasigh, B., Fleming, K., & Tacker, T. (2013). *Introduction to Air Transport Economics: From Theory to Applications* (2.baskı). Surrey: Ashgate.
- Wensveen, J. G. (2011). *Air Transportation: A Management Perspective* (7.baskı). Surrey: Ashgate.
- Williams, G. (2005). European experience with direct subsidization of air services. *Public Money and Management*, 25(3), 155–161. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9302.2005.00468.x>
- Williams, G. (2010). European experience of public service obligations. G. Williams & S. Bråthen (Ed.) içinde. *Air transport provision in remoter regions*. Ashgate.
- Williams, G., & 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. [https://doi.org/10.1016/S0967-070X\(03\)00040-4](https://doi.org/10.1016/S0967-070X(03)00040-4)
- WTO. (2006). *World Trade Report 2006: Exploring the Link Between Subsidies, Trade, and the WTO*. Geneva.
- Yavan, N. (2010). The Location Choice of Foreign Direct Investment Within Turkey: An Empirical Analysis. *European Planning Studies*, 18(10), 1675–1705. <https://doi.org/10.1080/09654313.2010.504350>
- Yavan, N. (2011). *Teşviklerin Sektörel ve Bölgesel Analizi Türkiye Örneği*. Ankara:

Maliye Hesap Uzmanları Vakfı Yayınları.

- Yavan, N. (2012). Türkiye’de Yatırım Teşviklerinin Bölgesel Belirleyicileri: Mekânsal ve İstatistiksel Bir Analiz. *Coğrafi Bilimler Dergisi*, 10(1), 9–37.
- Yayar, R., & Demir, Y. (2012). Bölgesel Kalkınma ve Yatırım Teşvikleri: Tokat İlinde Bir Uygulama. *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 39(1), 119–146.
- Yıldırım, A., & Şimşek, H. (2016). *Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri* (10.baskı). Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Yıldırım, K. (2010). Nitel Araştırmalarda Niteliği Artırma. *İlköğretim Online*, 9(1), 79–92.
- Zahariadis, N. (2002). The political economy of state subsidies in Europe. *Policy Studies Journal*, 30(2), 285–298.

EKLER LİSTESİ

Sayfa

Ek-1. Mevzuatın Yapısıyla İlgili Sorunlar Temasına Ait Kategoriler ve Kodlar.....	127
Ek-2. Sektörün Genel Durumuyla İlgili Olan ve Teşvikli Hatlar Uygulamasını Etkileyen Sorunlar Temasına Ait Kategoriler ve Kodlar.....	128
Ek-3. Paydaşlara Özgü Sorunlar Temasına Ait Kategoriler ve Kodlar.....	129
Ek-4. Havaalanlarıyla İlgili Sorunlar Temasına Ait Kategoriler ve Kodlar	130
Ek-5. Mevzuatın Yapısı ve Uygulanmasıyla İlgili Öneriler Temasına Ait Kategoriler ve Kodlar.....	131
Ek-6. Daha Kapsayıcı Politika Önerileri Temasına Ait Kategoriler ve Kodlar	132
Ek-7. Havayolu İşletmelerini Doğrudan Etkileyen Öneriler Temasına Ait Kategoriler ve Kodlar.....	133
Ek-8. Paydaşlarla İlgili Öneriler Temasına Ait Kategoriler ve Kodlar	134
Ek-9. Katılımcı Onay Formu.....	135
Ek-10. SHGM Görüşme Soruları.....	137
Ek-11. Havayolu İşletmeleri Görüşme Soruları.....	139

Ek-1. Mevzuatın Yapısıyla İlgili Sorunlar Temasına Ait Kategoriler ve Kodlar

<i>Teşvikli Hat Mevzuatındaki Eksiklikler</i>
<i>Finansal bir teşvik mekanizmasının olmaması</i>
<i>Teşvikli hatlara belirli bir bütçenin ayrılmaması</i>
<i>Uygulamanın çerçevesinin net olmaması</i>
<i>Teşvikin yeterli/cazip olmaması</i>
<i>Mevzuat ile pratik uygulamanın uyuşmaması</i>
<i>Öncelik verilecek dış hat noktalarının belirsiz olması</i>
<i>Mevzuattaki Teşvikli Hat Kriterleriyle İlgili Sorunlar</i>
<i>Teşvikli hatların süreli olması</i>
<i>Hâlihazırdaki hatların teşvikli hat kapsamına alınmaması</i>
<i>Teşvikli hatta atanacak havayolunun seçim kriterlerinde muğlaklık</i>

Ek-2. Sektörün Genel Durumuyla İlgili Olan ve Teşvikli Hatlar Uygulamasını Etkileyen Sorunlar Temasına Ait Kategoriler ve Kodlar

<i>Hatların Sürdürülebilirliğini Engelleyen Sorunlar</i>
<i>Kış sezonunda havayolu işletmelerinin maliyetlerinin artması</i>
<i>Ülkenin ekonomik durumuna bağlı maliyetlerin yüksekliği</i>
<i>Teşvikli hat noktalarının talebindeki dönemsellik</i>
<i>Ülkede talebi etkileyen olumsuz olayların yaşanması</i>
<i>Sektörün İşleyişiyle İlgili Sorunlar</i>
<i>Hizmet tarifelerinin döviz kuruyla belirlenmesi</i>
<i>Adil rekabet olmaması</i>
<i>Havayollarının isteği dışında hat tahsis edilmesi</i>

Ek-3. Paydaşlara Özgü Sorunlar Temasına Ait Kategoriler ve Kodlar

Havayolu İşletmeleri
<i>Havayollarında küçük meydanlara uçacak filo yetersizliği</i>
<i>Teşvikli hatların havayolları tarafından tercih edilmemesi</i>
<i>Yeni bir teşvikli hattın getirdiği ek maliyetler</i>
<i>Havayollarında hattı işletememe durumunda oluşacak itibar kaybı korkusu</i>
<i>Hâlihazırdaki bir hattı kapatmanın getirdiği risk</i>
SHGM ve Daha Üst Otoriteler
<i>Teşvikli hat düzenlemelerinin iyileştirilmesinde bürokratik hantallık</i>
<i>Genelge şartlarında uzun bir süredir güncellenmenin olmaması</i>
Diğer Kurum ve Kuruluşlar
<i>DHMI'nin sürecin içinde olmaması</i>
<i>DHMI mevzuatının esnek olmaması</i>
<i>Yerel otoritelerin sürecin içinde olmaması</i>
Paydaşlar Arasında İletişim ve Koordinasyon Sorunları
<i>Kurumlar arasında teşvikli hatlarla ilgili iletişimsizlik</i>
<i>Teşvikli hat duyurularının ani bir şekilde yapılması</i>
<i>Teşvikli dış hatlarda karşı ülke kaynaklı sorunlar</i>
<i>Yerelden gelen yeni teşvikli hat taleplerinde otorite ile koordinasyonsuzluk</i>

Ek-4. Havaalanlarıyla İlgili Sorunlar Temasına Ait Kategoriler ve Kodlar

<i>Havaalanlarındaki Fiziksel Altyapı Sorunları</i>
<i>Havaalanı-şehir ulaşımı yetersizliği</i>
<i>Havaalanlarında teknik altyapı sorunları</i>
<i>Havaalanlarının Kullanımıyla İlgili Sorunlar</i>
<i>Havaalanı çalışma saatlerinin uygun olmaması</i>
<i>Gelişmemiş meydanlarda ölçek ekonomisinden faydalanamama</i>
<i>Hub ile küçük meydan arasında uygun slot bulamama</i>
<i>Havaalanı kullanım izinlerinin belirsizliği</i>

Ek-5. Mevzuatın Yapısı ve Uygulanmasıyla İlgili Öneriler Temasına Ait Kategoriler ve Kodlar

<i>Teşvikli Hat Kıstaslarına Yönelik Öneriler</i>
<i>Tarifesiz hatların da genelgeye dahil edilmesi</i>
<i>Uçuş frekansı alt limitlerinin kaldırılması</i>
<i>Teşvikli hat sürelerinin talep halinde uzatılması</i>
<i>Teşvikli hatların belirlenmesinde belirli kıstasların getirilmesi</i>
<i>Teşvikli hatta atanacak havayolunun seçilmesinde şeffaf kıstaslar getirilmesi</i>
<i>Mevcut uçulan hatların da teşvikli hat kapsamında değerlendirilmesi</i>
<i>Mevzuatın Yapısına Yönelik Genel Düzenlemeler</i>
<i>Finansal bir teşvik mekanizmasının getirilmesi</i>
<i>Hatların ve teşviklerin yolcu talebine göre bölümlendirilmesi</i>
<i>Genelgenin sektördeki tüm aktörleri kapsaması</i>
<i>Yerel otorite teşviklerinin mevzuat kapsamına alınması</i>
<i>Teşvikli dış hatların özendirilmesi/artırılması</i>
<i>Ankara bacaklı teşvikli hatların artırılması</i>
<i>Havaalanı yolcu vergilerinde indirim ve muafiyetler</i>
<i>Karşı ülkeden teşvikin verildiği hatların teşvikli hat kapsamına alınması</i>
<i>Teşviklerin Uygulanması İçin Uygun Havaalanı Altyapısı</i>
<i>Havaalanlarında uygun teknik altyapı iyileştirmelerinin yapılması</i>
<i>Küçük havaalanlarıyla şehirlerarasında ulaşım imkânlarının iyileştirilmesi</i>

Ek-6. Daha Kapsayıcı Politika Önerileri Temasına Ait Kategoriler ve Kodlar

<i>Mevzuatın Uygulandığı Çevreyle İlgili Öneriler</i>
<i>Bölgesel havacılık iş modelinin desteklenmesi</i>
<i>Teşvikli hat noktalarında talebi artıracak yatırımların yapılması</i>
<i>Teşvikli hatlar uygulamasının uzun vadeli bir plan/proje kapsamında ele alınması</i>
<i>Mevzuatın İçeriğine İlişkin Politika Önerileri</i>
<i>Teşvikli hat uygulamasına özel bütçe (fon) ayrılması</i>
<i>Teşvikli hatlar uygulamasının halihazırdaki teşvik mevzuatına entegre edilmesi</i>
<i>Yurtdışı muadil uygulamaların gözden geçirilmesi</i>
<i>Kış sezonuna özel genelge tasarlanması</i>

Ek-7. Havayolu İşletmelerini Doğrudan Etkileyen Öneriler Temasına Ait Kategoriler ve Kodlar

Havayolu Giderleriyle İlgili Tedbirler
<i>Vergi, harç muafiyetleri</i>
<i>Toplam havayolu maliyetlerinin belirli yüzdesinin karşılanması</i>
<i>Havaalanı işletmelerinin hizmet tarifesinde indirim uygulanması</i>
<i>SHGM hizmet tarifesinde indirim uygulanması</i>
<i>Yakıt fiyatlarında indirim uygulanması</i>
<i>Yapılan teşvikli hat uçuşu başına havayollarına ödemelerinde esneklik sağlanması</i>
<i>Havayolunun tanıtım faaliyetlerine teşvik verilmesi</i>
Havayolu Gelirleriyle İlgili Tedbirler
<i>Koltuk garantisi teşviki verilmesi</i>
<i>Teşvikli hatlarda tavan fiyatın kaldırılması</i>
<i>Öncelik tanınacak dış hat tahsisinde havayolu talebinin değerlendirilmesi</i>
<i>Atanan havayolunun diğer uçuşlarına verilen slotlarda iyileştirme</i>
<i>Havaalanlarında teşvikli hatta uçan havayoluna öncelik tanınması</i>
Filo Kullanımı
<i>Teşvikli hatlarda küçük uçak kullanımı</i>
<i>Havayollarının filolarını genişletmesi</i>
<i>Filosu geniş ve çeşitli olan havayollarının teşvikli hatları kullanması</i>

Ek-8. Paydaşlarla İlgili Öneriler Temasına Ait Kategoriler ve Kodlar

Otoritenin Düzenleme, Planlama ve Koordinasyonu
<i>Tüm paydaşların katılacağı bir komisyon kurulması</i>
<i>Otoritenin gerekli düzenlemeleri yapmada kararlı ve iradeli duruşu</i>
<i>Farklı kanallardan gelen yeni hat taleplerinin otoritede toplanması</i>
<i>Otoritenin havayolu ile diğer kuruluşlar arasında aracı olması</i>
<i>Otoritenin yerel kuruluşlarla işbirliği</i>
Kurumlar Arasında Teşvikli Hatlarla İlgili İletişimin Kurulması
<i>Havaalanı iyileştirmelerinin havayollarıyla düzenli aralıklarla paylaşılması</i>
<i>Otoritenin teşvikli hattın olası yolcu trafiğine dair bilgi paylaşması</i>
<i>Otoritenin havayollarından görüş alması</i>
<i>Otoritenin teşvikli hat duyurularını önceden bildirdikten sonra yayınlaması</i>
Diğer Kurum ve Kuruluşların Uygulamaya Katılması
<i>DHMI'nin uygulamaya dahil edilmesi</i>
<i>Özel havaalanı işletmelerinin uygulamaya dahil edilmesi</i>
<i>Yerel otoritelerin uygulamaya dahil edilmesi</i>

Ek-9. Katılımcı Onay Formu

KATILIMCI ONAY FORMU

Bu çalışma, Doç. Dr. Ferhan ŞENGÜR danışmanlığında Araş. Gör. Mustafa UZGÖR tarafından yüksek lisans tezi olarak yürütülmektedir. Çalışma kapsamında, Türkiye’de havayolu sektöründe uygulanan teşvikli hatların ve verilen diğer teşvik türlerinin yapısını ortaya koyarak, teşviklere ilişkin varsa sorunları ve eksiklikleri belirlemeyi, sektör ve toplumun ihtiyaçları doğrultusunda bir teşvik önerisi sunmayı amaçlıyoruz. Bunun için, hem SHGM bünyesindeki konunun uzmanlarından hem de yerli havayolu işletmelerinde tecrübesi olan konunun uzmanı kişilerden görüş alarak çift yönlü ve bütünlük veriler toplamak önem arz etmektedir. Bu nedenle sizin genelde havayolu sektörüne yönelik teşvikler, özelde ise teşvikli hatlar hakkında görüş ve önerilerinize başvurmak istiyoruz.

- Görüşme sürecinde söyleyeceklerinizin tümü gizlidir. Bu bilgileri araştırmacıların dışında herhangi bir kimsenin görmesi mümkün değildir. Araştırma sonuçları yazılırken görüşülen bireylerin kimlikleri kesinlikle verilmeyecektir.
- Görüşmede soruların doğru cevabı yoktur, bu yüzden içinizden geldiği gibi cevap vermeniz önemlidir. Hakkında düşüncenizin olmadığı soruları cevaplamak zorunda değilsiniz.
- Bu görüşmenin yaklaşık 1 saat süreceğini tahmin ediyoruz. İsteddiğiniz an görüşmeden çekilebilirsiniz, bunun bir yaptırımı olmayacaktır.
- Görüşmenin dinleme ve etkileşim kurma bakımından daha etkin geçmesi için görüşmeyi, ses kayıt cihazı ile kaydetmek istiyoruz.

Araştırmayla ilgili soru, görüş ve önerilerinizi bildirebilir, araştırma tamamlandıktan sonra sonuçları hakkında bilgi alabilirsiniz. Bunun için (543) 761 2148 numaralı telefonu arayarak veya mustafauzgor@anadolu.edu.tr e-posta adresi aracılığıyla iletişim kurabilirsiniz.

Görüşme yeri:

Görüşme saati:

Görüşmeci:

	Evet	Hayır
Araştırmaya katılmayı kabul ediyorum.		
Görüşme esnasında ses kaydımın alınmasını kabul ediyorum.		

Katılımcının;

Adı ve Soyadı :

İmza :

e-posta :

Araştırmacının;

Adı ve Soyadı :

İmza :

Tarih :

KATILIMCI BİLGİ FORMU

Yaşınız:

Eğitim Durumunuz:

Şu anki iş yeriniz :

Şu anki iş pozisyonunuz :

Şu anki iş pozisyonundaki tecrübeniz :

Bir önceki iş pozisyonunuz :

Bir önceki iş yeriniz :

Toplam mesleki tecrübeniz :

Ek-10. SHGM Görüşme Soruları

SHGM GÖRÜŞME SORULARI

1. Teşvikli hatları hariç tutarsak, Türkiye’de havayolu taşıyıcılarına hangi amaçlarla ne tür teşvikler verilmektedir?
 - Sizce gelecekte başka ne gibi teşvikler, hangi ihtiyaçları karşılamak için verilebilir?
 - Sizce bu tür teşviklerin serbest pazara ne gibi etkileri olabilir?
2. Son yıllarda uygulanan teşvikli hatlar uygulamasına dair değerlendirmeniz nedir?
 - Teşvikli hatlar uygulamasının başlangıç sürecinden ve geçmişinden de bahsedermisiniz?
 - Kurumsal olarak böyle bir uygulamaya neden gerek duydunuz?
 - Teşvikli hat tahsis öncesinde, sırası ve sonrasındaki süreç nasıl işlemektedir?
 - Teşvikli hatlarda havayollarının sağlaması gereken ön şartlar (uçuş sıklığı vb.) nelerdir?
 - Teşvikli hattın tayin edildiği havayolu işletmesine yapılan ödüllendirme sistemini açıklar mısınız? Bu konuda başka ne gibi teşvik edici ödüllendirme biçimleri önerebilirsiniz?
3. Teşvikli hat kapsamında uçuş gerçekleştirilecek bölgelerin seçimi yapılırken aranan kriterlerle ilgili değerlendirmeniz nedir?
 - Bir teşvikli hat için birden fazla başvuru olması durumunda, hattı kullanacak havayolu işletmesi belirlenirken hangi ölçütler göz önünde bulundurulmaktadır?
4. Size göre geçmişte teşvikli uçuş yapılmadığı halde yapılması gereken bölgeler var mı, varsa hangi bölgeler ve neden?
 - Size göre geçmişte teşvikli uçuş yapıldığı halde yapılmaması gereken bölgeler var mı, varsa hangi bölgeler ve neden?
 - Şu anda teşvikli hat uygulaması kapsamında hangi bölgelere uçuş yapılmakta?
5. Teşvikli hat duyurularına havayolu işletmelerinin talebi ne ölçüdedir, nasıl değerlendirirsiniz?
 - Şimdiye dek duyurulan bir teşvikli hat için başvuru yapılmaması söz konusu oldu mu? Örnek verebilir misiniz?
 - Sizce böyle bir durumda ne gibi önlemler alınabilir?

6. Teşvikli hat uygulamasına ilişkin varsa sorunlar ve gelişmesini gerektiğini düşündüğünüz hususlar nelerdir?
 - Teşvikli hatlar uygulamasının amacına erişmesi için ne gibi düzenlemeler yapılabilir, önerileriniz nelerdir?
 - Uygulamanın geleceğine ilişkin beklentileriniz nelerdir?
7. Bunlardan başka eklemek istediğiniz görüş ve önerileriniz var mı?

Ek-11. Havayolu İşletmeleri Görüşme Soruları

HAVAYOLU İŞLETMELERİ GÖRÜŞME SORULARI

1. Türkiye’de havayolu taşıyıcılarına hangi tür teşviklerin, hangi sebeplerle sağlandığını düşünüyorsunuz?
 - Sizce bunlardan başka hangi amaçla, hangi teşvikler verilebilir?
 - Bu teşviklere ilişkin genel değerlendirmeniz nedir?
 - Bu teşviklerin serbest pazardaki etkileri sizce nelerdir?
2. Bu teşviklerin içinde bilhassa teşvikli hatlar uygulamasına dair değerlendirmeniz nedir?
 - Bu uygulama hangi ihtiyaçlara cevap vermektedir?
 - Şu anda ya da geçmişte uçuş gerçekleştirdiğiniz (varsa) teşvikli hatlarla ilgili bilgi verebilir misiniz?
 - Bu hatların etkinliğiyle ilgili bilgi verebilir misiniz?
 - Bu hatlarda uçmanın işletmenize ne gibi avantajları vardır?
 - Bu hatlarda uçmanın (varsa) dezavantajları nelerdir?
3. Teşvikli hat noktalarının belirlenme ölçütleri hakkındaki düşünceniz nedir?
 - Bu hatlarda uçacak havayolunun seçimindeki kriterler hakkında ne düşünüyorsunuz?
 - Bu konularda bir öneriniz varsa paylaşabilir misiniz?
4. Duyurulan bir teşvikli hat için hangi sebeplerle başvuru yapmayı düşünürdünüz?
 - Teşvikli hat kapsamında hangi noktalar arasında, hangi gerekçeyle operasyon gerçekleştirmeyi düşünürdünüz?
 - Bir noktaya teşvikli hat kapsamında uçmayı düşünmediğinizde bunun sebepleri (varsa) nelerdir?
5. Teşvikli hatlar uygulamasını hangi yönlerden başarılı/başarısız buluyorsunuz?
 - Size göre teşvikli hat uygulamasının aksayan ve geliştirilmesi gereken yönleri varsa, bunlardan bahsedebilir misiniz?
6. Bir teşvikli hatta uçmayı havayolları için daha cazip hale getirecek ne gibi düzenlemeler yapılabilir?
 - Teşvikli hat uygulamasından toplumun en yüksek seviyede faydalanması için sizce ne gibi düzenlemeler yapılabilir?

- Bu düzenlemelerin yapılması için otoriteye, havayollarına ve varsa diğer paydaşlara sizce ne gibi görevler düşmektedir?
 - Teşvikli hat uygulamasının geleceğine ilişkin beklentileriniz nelerdir?
7. Bunlardan başka eklemek istediğiniz görüş ve önerileriniz var mı?