



www.turkishstudies.net/economy

Turkish Studies - Economics, Finance, Politics

eISSN: 2667-5625

Research Article / Araştırma Makalesi



INTERNATIONAL
BALKAN
UNIVERSITY
Sponsored by IBU

Covid-19 Pandemisinin Dünya’da ve Türkiye’de Havayolu Taşımacılığına Etkisi

The Effect of the Covid-19 Pandemic on Air Transport in the World and Turkey

Esmâ İrmak* - İrem Pelit**

Abstract: Increasing international trade with the effect of globalization has brought air transportation to an important point with the increasing importance of speed. The aviation industry is a very convenient industry to be affected by global events. With the first Covid-19 case encountered in Wuhan, China in 2019, the world faced a new infectious disease. Covid-19, which was declared as a global disaster transmitted by contact, affected all sectors as well as the air transport sector in a negative way. It is seen that the Covid-19 pandemic has affected the whole world, as well as Turkey, socially and economically. The Covid-19 epidemic affected the world at the beginning of 2020, with the closure of borders and travel restriction, as well as many sectors, and the aviation sector had extremely negative reflections. The pandemic has created a domino effect among flight cancellations, travel restrictions, ticket refunds, subsidiaries and passenger, and airlines have faced a health crisis. The negative effects of the Covid-19 pandemic on the aviation sector have manifested themselves in different dimensions as passenger transportation of the airline sector decreased during the pandemic period, Cargo and freight transportation did not experience the same decrease in terms of raising basic needs and medical supplies. In this study, the effect of the Covid-19 epidemic on air transport in the world and in Turkey has been examined. In this context, the negative reflections of the Covid-19 epidemic on the sector were revealed and the extent to which the air transport sector was affected by this health crisis was examined.

Structured abstract: The air transport sector has entered a rapid development process with the implementation of neoliberal economic policies all over the world. As a result of the development and growth of the aviation industry in recent years, the number of flights has increased significantly. International trade, which has increased with the effect of globalization, has brought air transport to an important point with the increasing importance of speed today. Air transport is at the center of global economic growth. It creates employment in countries, facilitates trade and makes tourism possible. It is one of the most important sectors supporting sustainable development all over the world. At the same time, the aviation industry is a very convenient industry to be affected by global events. Covid-19, which was declared as a global disaster transmitted by contact, affected all sectors as well as the air transport sector in a negative way. The Covid-19 pandemic has affected the whole world socially and economically. Throughout history, there have been

* Sorumlu Yazar: Dr. Öğr. Üyesi, Çağ Üniversitesi, Meslek Yüksekokulu, Dış Ticaret
Corresponding Author: Asst. Prof. Dr., Çağ University, Vocational School, Foreign Trade
ORCID 0000-0002-1956-0548
esmairmak@cag.edu.tr

** Dr. Öğr. Üyesi, Çağ Üniversitesi, Meslek Yüksekokulu, Dış Ticaret
Corresponding Author: Asst. Prof. Dr., Çağ University, Vocational School, Foreign Trade
ORCID 0000-0003-4299-4691
irempelit@cag.edu.tr

Cite as/ Atıf: İrmak, E. & Pelit, İ. (2022). Covid-19 pandemisinin Dünya’da ve Türkiye’de havayolu taşımacılığına etkisi. *Turkish Studies - Economy*, 17(4), 1015-1029. <https://dx.doi.org/10.7827/TurkishStudies.57878>

Received/Geliş: 05 March/Mart 2022

Checked by plagiarism software

Accepted/Kabul: 25 December/Aralık 2022

© Yazar(lar)/Author(s) | CC BY-NC 4.0

Published/Yayın: 30 December/Aralık 2022

various events that humanity has faced and that threaten humanity in many ways, especially health. In general, the developments in the world have affected the social life styles. The problems that have arisen regarding migration, epidemic, crisis, education, war and security have caused societies to be affected. In addition to these problems, the occurrence of health problems has affected the entire society, businesses and country administrations as well as individuals. While health problems affect one or more people in terms of health, life and daily life, it can have an epidemic effect if it affects more than one person, a certain group or community. Epidemic is a problem that can infect many of the plants, people or animals in the environment in a short time. Among the epidemics seen today, Covid-19 has affected the world since its emergence. The Covid-19 virus, which emerged in China in late December 2019, quickly affected the whole world and turned into an epidemic in 2020. With this epidemic, in the year 2020; It will be remembered as a challenging year that poses great challenges to businesses, threatening both the lives and livelihoods of people around the world. With the first Covid-19 case encountered in Wuhan, China in 2019, the world faced a new infectious disease. Travel restrictions and stopping international travel, which are among the measures taken within the scope of combating the coronavirus pandemic, caused the aviation industry to become one of the sectors most heavily affected by the pandemic in a short time. As it affected the aviation industry, it also had very negative reflections on the aviation industry. Air transportation is effective in providing transportation from one continent to another continent or between countries. Besides people, goods can also be transported. The airline sector is one of the sectors most affected by the Covid-19 crisis. In this context, the practices of airline companies to reduce or prevent the transmission of Covid-19 are of great importance. The restrictive measures taken forced the aviation industry to pass one of the biggest tests in the last century. One of the reasons that makes air transport important in the pandemic is the acceleration of the spread of the disease as a result of human mobility entering and leaving the country. The fact that the speed factor in air transportation is an advantageous situation and allows intercontinental transportation has increased the concerns in the aviation sector, which is thought to have a great impact on the spread of the epidemic, as it accelerates the spread of Covid-19 from different regions to wider regions. Since the beginning of 2020, the rapidly increasing measures and restrictions have put companies operating in the aviation sector in a difficult situation and while they have created a serious decrease in their income, they have had to experience serious financial losses due to their continued fixed expenses. The Turkish aviation industry also had to take its share from this epidemic. The reduction in air traffic has resulted in the idleness of aircraft and airports in the fleet of many airlines. During the Covid-19 process, companies have made radical changes in order to adapt to the new normal. The pandemic has created a domino effect among flight cancellations, travel restrictions, ticket refunds, subsidiaries and passengers, and airlines have faced a health crisis. The epidemic has highlighted the importance of the logistics industry, and especially cargo logistics companies had to perform exceptionally in the epidemic when they were caught unprepared. Many companies have downsized or gone bankrupt due to the economic consequences of the Covid-19 pandemic in the world. Although the Covid-19 epidemic seems to have affected air transport as a whole, it has followed a different course in terms of freight and passenger transport. It is seen that the necessity of providing uninterrupted flow of food and medical supplies affects cargo transportation less than passenger transportation. It is observed that the course of passenger and cargo traffic in Turkey between the years 2019-2020 is different. The reason for this is that when countries closed their borders, they imposed restrictions and prohibitions on the entry and exit of passengers, but the fact that medical supplies, drugs, vaccines and other important materials to be used in the health sector did not impose a ban between countries, affecting cargo traffic less. During the pandemic period, the passenger transport of the airline sector has started to decline. Cargo and freight transportation has not experienced an extreme decrease in passenger transportation in terms of growing basic needs and medical supplies. The aim of this study is to reveal how the pandemic affects air transport. In the study, a review type literature study was preferred as a method. In this study, the effect of the Covid-19 epidemic on air transport in the world and in Turkey has been examined. In this context, the negative reflections of the Covid-19 epidemic on the sector were revealed and the extent to which the air transport sector was affected by this health crisis was examined.

Keywords: Logistics, Pandemic, Covid-19 Outbreak, Air Transport Sector, Airlines Companies

Öz: Küreselleşmenin etkisi ile artan uluslararası ticaret, günümüzde hızın önem kazanmasıyla birlikte havayolu taşımacılığını önemli bir noktaya getirmiştir. Havacılık sektörü küresel olaylardan etkilenmeye oldukça elverişli bir sektördür. 2019 tarihinde Çin'in Wuhan kentinde ilk Covid-19 vakası ile karşılaşılmasıyla birlikte dünya yeni bir bulaşıcı hastalıkla karşı karşıya kalmıştır. Temas yolu ile bulaşan

küresel afet olarak ilan edilen Covid-19 tüm sektörleri etkilediği gibi hava taşımacılığı sektörünü de olumsuz bir şekilde etkilemiştir. Covid-19 pandemisi tüm dünyayı etkisi altına aldığı gibi Türkiye’yi de sosyal ve ekonomik açıdan etkilediği görülmektedir. Covid-19 salgını 2020 yılının ilk başlarında Dünya’yi etkisine almış sınırların kapanması ve seyahat kısıtlamalarıyla birçok sektörü de etkilediği gibi havacılık sektörüne de fazlasıyla olumsuz yansımaları olmuştur. Salgın, uçuşların iptali, seyahat kısıtlamaları, bilet iadeleri, yan kuruluşlar ve yolcular arasında domino etkisi yaratmış ve havayolu işletmeleri bir sağlık krizi ile karşı karşıya kalmıştır. Covid-19 pandemisinin havacılık sektörüne olumsuz etkileri yolcu ve yük taşıma hizmetleri olarak farklı boyutlarda kendini göstermiştir. Pandemi döneminde havayolu sektörünün yolcu taşımacılığı düşüşe geçmiştir. Temel ihtiyaç ve tıbbi malzemelerin yetiştirilmesi açısından kargo ve yük taşımacılığı yolcu taşımacılığındaki gibi aşırı düşüş yaşamamıştır. Bu çalışmanın amacı pandeminin havayolu taşımacılığını nasıl etkilediğini ortaya koymaktır. Çalışmada yöntem olarak derleme türünde bir literatür çalışması tercih edilmiştir. Bu çalışmada Covid-19 salgınının Dünya’da ve Türkiye’de havayolu taşımacılığına olan etkisi incelenmiştir. Bu kapsamda Covid-19 salgınının sektöre olan olumsuz yansımaları açığa çıkartılmış olup havayolu taşımacılık sektörünün bu sağlık krizinden ne derece etkilendiği incelenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Lojistik, Pandemi, Covid-19 salgını, Havayolu taşımacılığı, Havayolu işletmeleri

Giriş

Ülkelerin gelişiminde hava taşımacılığı büyük önem taşır. Hava taşımacılığının ekonomik, sosyal ve kültürel açıdan birçok faydası vardır. Küreselleşme, iletişimin kolaylaşması ve teknolojinin gelişmesiyle mesafeler kısalmıştır. Bu bağlamda etkileşimin artması günümüzde havayolu taşımacılığını önemli kılmıştır. Son dönemlerde teknolojinin gelişmesine bağlı olarak ülkeler hava taşımacılığındaki faydaların farkına varmış olup havayolu taşımacılığının daha kullanılabilir ve ulaşılabilir olmasına neden olmuştur. Bu durum havayolu taşımacılığı sektörünün gelişimine ve bu sektörün global bir sektöre dönüşmesine ön ayak olmuştur (Asker, 2021, s. 437).

Havayolu taşımacılığı yoğun ekonomik ve operasyonel düzenlemelere sahiptir. Havayolu taşımacılığı aynı zamanda uzak noktalara güvenilir ve hızlı taşımacılık sağlayan önemli bir sektördür. Mesafelerin kısalmasını sağlarken yeni teknolojileri, insan kaynağını, doğal kaynakları kullanır ve ekonomiye gelir anlamında katkı sağlar (Uzgor & Şengür, 2021).

Havayolları II. Dünya savaşından sonra modernizmin bir sembolü durumuna gelmiştir. Bunun sebebi havayollarının ülkenin ekonomik sosyal gelişim ve ticareti için çok önemli olmasından kaynaklanmaktadır. 1970’li yıllardan sonra havayolu pazarı monopol piyasadan çıkıp serbestleşmeye başlamıştır. Havayolu sektörünün serbestleşmeye başlaması ile sektörde rekabet önem kazanmıştır. O dönemlerde havayolu işletmeleri daha fazla müşteri odaklı, pazar odaklı stratejiler geliştirmeye başlamışlardır. Türkiye’deki havayolu işletmelerinde de benzer süreçler yaşanmıştır. Tüm bu gelişmeler havayollarında müşteri odaklı pazarlama anlayışına geçilmesine yol açmıştır. Günümüzde havayolu işletmeciliği dünya genelinde oldukça rekabetçi bir konumdadır (Önen, 2016, s. 64). Hızlı bir şekilde büyüyen havayolu sektörü uzak noktalara yapılan taşımacılık için kilit bir noktadadır. Aynı zamanda sektörde serbestleşme ve özelleştirme sonrasında havayolu işletmelerinin sayısında artış yaşanmıştır. Bu durum havayolu şirketleri arasında rekabet yaratmıştır. Tüm dünyada olduğu gibi Türkiye’de de havayolu şirketleri arasında rekabet vardır. Havayolu sektörü kentine özgü düzenlemeleri olan oldukça fazla bir rekabet ortamının olduğu bir sektördür.

Havacılık sektörü özellikle 20. Yüzyılın başlangıcından sonra gelişmeye başlamıştır. Dünyada liberalleşme ve serbestleşmenin de etkisi ile gelişimini sürdürmüştür. ABD’nin başlattığı serbestleşme diğer ülkeleri de etkilemiştir. Bu etkileşimin sonucunda dünyada sivil havacılık için yeni bir dönem başlamıştır (Özbek, 2021, s. 584).

2019 yılının hava taşımacılığında gayet olumlu gittiği bir yıl olduğu düşünülürken Covid-19'un Çin'in Wuhan kentinde ortaya çıkması ile birlikte havayolu taşımacılığı kötüye gitmeye başlamıştır. Dünya'yı etkisi altına alan Covid-19 salgını Dünya'da kısa zamanda yayılarak büyük can kayıplara sebep olmuştur. Havacılık başta olmak üzere birçok sektör etkilenmiştir. Havacılık sektörü dış faktörlerden etkilenmeye açık olan bir sektördür. Salgının hızlı yayılmasını kolaylaştıracak en kısa yol havayolu ile yapılan seyahatlerdir. Virüsü taşıyan bireyin başka bir kıtaya kolayca virüsü taşıması demektir. Bu durum pandemi dönemindeki havayolu işletmelerini sıkıntıya sokmuştur (Kılıç vd., 2021, s. 354). Havayolu taşımacılığının insan hareketliliği sebebi ile salgının yayılmasındaki etkisi büyüktür (Akça, 2020, s. 46).

Dünya Sağlık Örgütü 2020'de Covid-19 salgını uluslararası öneme sahip halk sağlığı acil durumu olarak resmen ilan bildirmiştir. Salgın Şubat 2020 itibariyle Çin'de 42.708 vaka kaydetmiş ve vaka bildiren 25 ülkeye yayılmıştır (Gilbert vd., 2020, s. 871).

Dünya Sağlık Örgütünün 11 Mart 2020'de pandemi ilan etmesi ile birlikte havayolu sektörü için yeni bir dönem açılmıştır. Havayolları sektörü değişen bu koşullarda varlıklarını devam ettirebilmeleri için yeni stratejiler belirlemeleri gereken bir döneme girmiştir.

Toplum sağlığı açısından devletlerin almış oldukları kararlar doğrultusunda havayolu taşımacılığı da değişime ayak uydurmak durumunda kalmıştır. Uçaklara binerken sosyal mesafe kuralları, iniş-biniş sürecindeki uzamalar, Covid-19 testlerinin talep edilmesi vb. uygulamalar uçaklarda doluluk oranlarının düşmesine sebep olmuştur (Şen & Erdağ, 2021, s. 449).

Virüsün yayılımını etkilemek için dünyanın birçok yerinde karantina politikaları uygulanmıştır. Salgın ile birlikte birçok ülkede seyahat kısıtlamaları, şehir karantinası, sokağa çıkma yasakları ilan edilmiş, okullar ve mağazaların kapatılması gibi kontrol önlemleri alınmıştır (Meng vd., 2021, s. 2). Covid-19 pandemisi sebebi ile havayolu işletmelerinin uçuşları kademeli olarak durdurulmasına ve satılan bilet ve rezervasyonların iptaline sebep olmuştur (Kurnaz & Şimşek, 2021). Havayollarının insan hareketliliği üzerindeki rolü sebebiyle sivil havacılık tüm dikkatleri üzerine çekmiştir. Getirilen seyahat kısıtlamaları ile birlikte sadece uluslararası değil yurt içi uçuşlara da yasak getirilmiştir. Hava trafiği pandemi öncesinde Körfez Savaşları, 2008 Küresel Krizi, 11 Eylül saldırısı gibi çokça olağanüstü durumlarla karşılaşmış olup Covid-19 vb. bir kriz şimdiye kadar yaşanmamıştır (Hacıoğlu, 2021, s. 20). Pandemi sürecinde havayolu endüstrisinde değer yıkımı yaşamıştır, havayolları işletmeleri bu süreci aşabilmeleri için gelecek zamanlarda iyileştirme stratejileri geliştirmeleri gerekecektir (Polat, 2021, s. 208).

Bu çalışmada Covid-19 salgınının Dünya'da ve Türkiye'de havayolu taşımacılığına olan etkisi incelenmiştir. Bu kapsamda Covid-19 salgınının sektöre olan olumsuz yansımaları açığa çıkartılmış olup havayolu taşımacılık sektörünün bu sağlık krizinden ne derece etkilendiği incelenmiştir.

Dünya ve Türkiye'de Covid-19 Öncesi Havacılık Sektörü

Havayolu taşımacılık sektörü güvenlik, hız, ulaşılabilir nokta sayısı, emniyet açılarından diğer taşıma modlarına göre avantaj sağlamaktadır. Uluslararası ticaretin artması lojistik hizmetlerinde hız faktörünün önem kazanması havayolu sektörünü daha da önemli bir noktaya getirmiştir. Arz ve talebin etki faktörleri ile havayoluna olan ilginin artmasına sebep olmuştur. Teknolojinin gelişmesi, ülkelerarasında ulaşım zamanını kısaltması havayolu sektörünün cazip yanları olarak karşımıza çıkmaktadır.

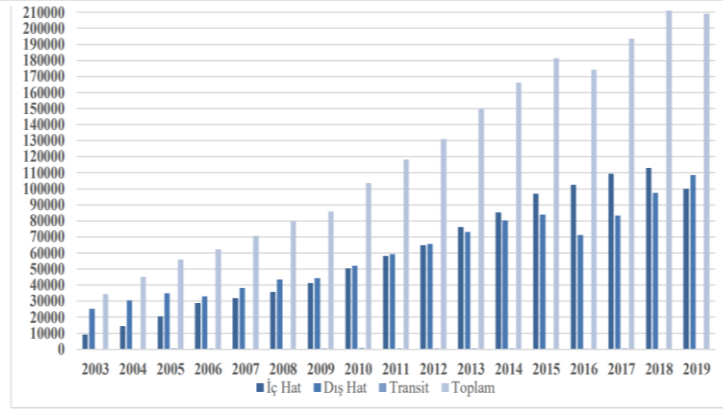
Havacılık sektörü dünya genelinde 10,2 milyon kişiye istihdam sağlamakta olup, tek başına 704,4 milyar dolar gayrisafi hasıla sağlamaktadır. Sağladığı faydalar ve önem neticesinde hükümetlerin hassas olduğu bir sektördür ve yasal düzenlemelerden etkilenir (Uzgor & Şengür, 2021).

Havayolu taşımacılığı hizmet sektörlerinin içerisinde kırılganlığı yüksek olan bir sektördür. Tüm dünya ile entegre olmak zorunda kalmış bu sektörün küresel olaylardan etkilenmeme şansı yoktur (Şimşek, 2020, s. 22).

Türkiye’de 2019 yılı itibari ile 11 havayolu şirketi ve o şirketlere ait 546 uçak bulunmaktadır. 2019 yılında Türkiye’de iç hatlarda 100 milyon, dış hatlarda 108 milyon ve 537 bin transit yolcu ile toplamda 209 milyon yolcu trafiği yaşanmıştır. Uçak ve kargo trafiğinde ise iç hatlarda 839 bin, dış hatlarda 716 bin, transitte 478 bin toplamda 2 milyonu aşkın uçak trafiği ve 4 milyon kargo trafiği bulunmaktadır (Deveci vd., 2022, s. 95).

Dünya havacılık sektöründe yolcu-yük taşımacılığı 2013-2019 yılları arasında değerlendirildiğinde gözle görünür bir artış söz konusudur.

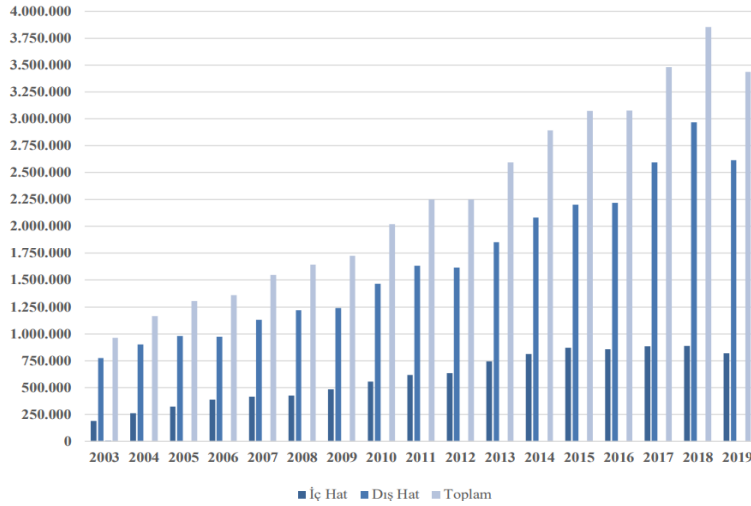
Türkiye’nin coğrafi konumunun iyi olması Türkiye’nin küresel havacılık sisteminde sektörün hızla gelişmesine ve büyümesini sağlamıştır. Uluslararası kuruluşların yayınladığı verilere göre dünya havacılık sektöründe Türkiye’nin üst sıralarda olduğu görülmektedir. ICAO’nun 2018 raporuna göre Türkiye Ücretli Yolcu-Kilometre sıralamasında 12. sırada, ücretli Ton-Kilometre sıralamasında 10. sırada, Yük Ton-Kilometre sıralamasında ise 11. Sıradadır. 2019 yılında Uluslararası Havalimanları Konseyi (ACI)’nin Avrupa Hava Trafik Raporuna göre, İstanbul havalimanı 68,5 milyon yolcu ile Avrupa’nın en büyük 5 havalimanı içindedir. Antalya Havalimanı ise yıllık yolcu sayısı 25 milyon üzerinde olan havalimanı kategorisinde 2. Sırada yer almıştır. Türkiye’nin yeni açtığı hat ve yeni uçuş ağları oluşturması 2009-2019 yılları arasında Türkiye’yi bağlantılarını genişleten ve geliştiren ülke statüsü konumuna getirmiştir. Türkiye 2019 yılı itibari ile 126 ülkede 328 noktaya havayolu bağlantısı olan ülke konumuna gelmiştir. Türkiye 2009-2019 yılları arasında doğrudan bağlantılarını %159,9, dolaylı bağlantılarını ise %144,5, havalimanları bağlantılarını %151,5 ve merkez bağlantılarını ise %386 yükseltmiştir. 2003 yılında Türkiye’de yapılan yasal düzenlemelerin etkisi ve altyapı çalışmaları ile birlikte Türkiye’de havacılık sektörü hızla büyümüş 2003’teki 2,20 milyar dolar olan cirosu 2018 yılında 27,20 milyar dolara ulaşmıştır. Sonuç olarak 2018 yılı sektör cirosunun 2003 yılından itibaren dolar bazında 12 kat artış gösterdiği görülmektedir. Türkiye’de 2019 yılı itibari ile Türkiye’de faaliyet gösteren 170 tane hava taşıma işletmesi bulunmaktadır. Türkiye’de 2003 yılındaki toplam yolcu sayısı 34 milyon iken, 2019 yılsonu itibari ile 209 milyona çıkmıştır. Toplam uçak trafiği açısından bakıldığında ise 2003 yılında 529 bin iken, 2019 yılında 2 milyona çıkmıştır. Yük trafiği (Kargo+Posta+Bagaj) incelendiğinde ise 2003 yılında toplam yük trafiği 964 bin ton iken 2019 yılında ise 3,4 milyon ton olarak karşımıza çıkmaktadır. Uçak filosu bazında ise 2003 yılında 162 uçak var iken 2019 yılında 546 adede yükselmiştir. Sonuç olarak son 17 yılda uçak sayısının %237 arttığı belirtilmiştir. Kargo kapasiteleri ise son 17 yılda %659 artmıştır (Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, 2019). Bu bağlamda Türkiye’de 2003-2019 yılları baz alındığında havacılık sektörünün hem yolcu hem yük taşınması bağlamında büyük gelişme gösterdiği görülmektedir.



Grafik 1: Türkiye 2003-2019 Yılları Toplam Yolcu Sayısı (Bin)

Kaynak: SGHM

Grafik 1’de toplam yolcu sayısı incelendiğinde 2003 yılından 2019 yılına kadar yolcu sayısının artış gösterdiği görülmektedir. Türkiye’de 2003 yılı toplam yolcu sayısının 34.443 kişi iken 2019 yılında ise 209.093 kişiye çıkmıştır. Bu bağlamda bu yıllar arasında havayolu yolcu taşıma anlamında ciddi bir artış yaşanmıştır.



Grafik 2: Türkiye 2003-2019 Yılları Toplam Yük (Ton)

Kaynak: SGHM

Grafik 2 incelendiğinde ise 2003-2019 yılları arasında Türkiye’deki hava taşımacılığında taşınan toplam yük miktarı grafik olarak gösterilmiştir. Söz konusu yıllarda havayolu yük taşımacılığının iç hat olsun dış hat olsun 2019 yılı hariç her ikisinde de taşınan yük miktarının arttığı görülmektedir.

2019 yılı sonuna kadar havayolu sektörü ile ilgili tahminler oldukça olumlu iken Covid-19 pandemisi sebebi ile patlak veren kriz aniden tüm dünyayı şok edici bir duruma sokmuştur. 2020 yılı için havayolundaki koltuklarda yaklaşık %32-%59 arasında genel bir azalma yaşanmıştır. Havacılık sektörünün kriz öncesi seviyelere hızlı dönemeyeceği düşünülmektedir (Andreana vd., 2021, s. 1).

Covid-19 Sonrası Dünya’da Havayolu Sektörü Değerlendirilmesi

Havayolu sektörü genel olarak dış faktörlerden etkilenmeye açık bir sektör olduğu için salgının yayılmasında hassas olunması gereken bir konuma gelmiştir.

2019 yılında yaşanan ticaret savaşları küresel anlamda ülkeleri oldukça olumsuz etkilemiştir. Bununla birlikte Covid-19’un hızla yayılmaya başlaması özellikle Çin ve ABD olmak üzere birçok ülkede üretim sektörü, havacılık sektörü, borsalar, sermaye hareketliliği, faiz oranları, makroekonomik değişkenler etkilenmiş olup ekonomik daralma yaşanmaya başlanmıştır (Şanlı, 2020, s. 600).

Salgının yayılımını önlemek adına ülkeler uluslararası seyahat kısıtlamaları getirmiştir. Uçuşlardaki ciddi kısıtların Covid-19’un yayılmasını engelleyip engellemediği ile ilgili yapılan bir araştırma da uçuş frekansında %1’lik olan bir düşüşün vaka sayısını %0,908 oranında azalttığı sonucuna varılmıştır. Havacılık endüstrisinin karantina boyunca 795.000 uçuş iptal etmiştir ve bunun sonucunda altı milyon kişinin enfekte olması engellenmiştir (Liu & O’Connell, 2021, s. 9). Yapılmış olan kısıtlamaların havacılık sektörü açısından ekonomik olarak ağır sonuçları olmuş olsa da salgını kontrol edebilmek adına salgın ile hava taşımacılığının oldukça ilişkili olduğu görülmektedir.

IATA’nın verileri dikkate alındığında 2020 yılında dünya üzerinde 1,8 milyar insanın uçtuğu, 2019 yılında ise 4,5 milyar insan uçmuştur. 2019-2020 yılı verileri dikkate alındığında 2019 yılına göre 2020 yılında yolcu sayıları kıyaslandığında %60,2’lik bir düşüş yaşanmıştır. Küresel bazda sektör genelinde hava yolculuğu talebi yıllık bazda 2020 yılında %65,9 düşmüştür. Küresel bazda uluslararası yolcu talebi bir önceki yıla göre %75,6 azalmıştır. Toplam yolcu gelirleri 2020’de %69 düşüş yaşamıştır. Toplam yolcu gelirleri 189 milyar \$’a düşerken, net zarar toplamda 126,4 milyar \$ olmuştur (IATA, 2021).

2020 yılı için uluslararası sivil havacılık örgütünün yayınladığı veriler incelendiğinde uluslararası yolcu trafiği yaklaşık 2,7 milyar yolcu düşmüştür. Uluslararası yolcu trafiği %60 oranında azalmıştır ve koltuk arzında ise %50 oranında bir düşüş meydana gelmiştir. Havayolu işletmelerinin mali kayıplarına bakıldığında ise yaklaşık 370 milyar dolar olduğu görülmektedir (ICAO, 2021).

Uluslararası hava taşımacılığının Kasım 2020 yılı verilerinde küresel havacılık sektörünün almış olduğu devlet yardımları 173 milyar dolardır. Uluslararası Sivil Havacılık Otoritesinin Ocak ayı verilerine göre ise uluslararası hava taşımacılığında bir önceki yıla göre %60 oranında düştüğünü belirtmiştir. Bu salgın krizi havacılık sektörü rakamlarını 2003 yılı seviyelerine düşürmüştür (THY Faaliyet Raporu, 2020).

Ülkelerin almış oldukları tedbirlerin başında uçak seyahatlerini yasaklamak olmuştur. Bu durumda yurtdışı ve yurtiçi kısıtlamalara gidilmiştir. Sivil havacılık tarihinde yaşanmamış bir krize sebep olup durgunluk getirmiştir. Çok fazla sayıda uçağın çalıştırılmaması havayolu şirketlerinin uçak kiralaları olsun kredileri olsun vb. borçları karşılayamamaları ve bu yükü taşıyamamalarına sebep olmuştur. Sivil havacılık şirketlerini dar boğaza sokmuştur (Duran & Acar, 2020, s. 55).

Covid-19 sebebi ile küresel anlamda havayolları yaklaşık 370 milyar dolar (Asya-Pasifik bölgesi 120 milyar, Avrupa 100 milyar, Kuzey Amerika 88 milyar dolar, Latin Amerika-Karayipler 26 milyar dolar, Ortadoğu 22 milyar ve Afrika 14 milyar dolar) kayıpa uğramıştır. Havalimanlarının 115 milyar dolar ve havayolu seyrüsefer hizmet sağlayıcıları ise 13 milyar dolar kayıp yaşamıştır. Bu yaşanan olumsuzlukların tümüyle giderilmesi Covid-19 öncesi rakamlara dönülebilmesi için en erken 2024 yılı olduğu düşünülmektedir (SHGM, 2020). Özellikle 2020 yılının başlarından sonra Asya-Pasifik bölgesi, Avrupa, Orta Doğu ve Kuzey Amerika Covid-19’un hem insan sağlığı hem de ekonomik istikrar üzerinde yıpratıcı etkileri olmuştur. Öncelikle Çin başta olmak üzere Asya ile ithalat ve ihracatın azalması, uçuşların durma noktasına gelmesi veya

kısıtlanması taşımacılık faaliyetlerinin üzerinde olumsuz etkileri olmuştur. Bu sırada Covid-19 salgını İran ve İtalya'da hızlı bir yayılım göstermiştir. Bu süreçte Orta Doğu Bölgesi ve Avrupa karşı koyulamaz bir tehditle baş başa kalmıştır (Akça, 2020, s. 46).

Tablo 1: Dünya'da Covid Öncesi ve Sonrası Havacılık sektöründe Ekonomik Faaliyetler

Ekonomik Faaliyetler (Milyar \$)	Afrika	Asya- Pasifik	Avrupa	Latin Amerika ve Karayipler	Orta Doğu	Kuzey Amerika	Dünya
Covid Öncesi	\$63 Milyar	\$ 944 Milyar	\$ 991 Milyar	\$ 187 Milyar	\$ 213 Milyar	\$1.1 Trilyon	\$3.5 Trilyon
Covid Sonrası (2021 Eylül)	\$ 27 Milyar	\$ 403 Milyar	\$ 480 Milyar	\$ 104 Milyar	\$ 97 Milyar	\$ 697 Milyar	\$1.8 Milyar
% Change	-57%	-58%	-52%	-45%	-55%	-37%	-49%

Kaynak: ATAG, 2021

2020 yılı dünya yolcu trafiğindeki talep 2019 yılına göre %65,9 düşmüştür. 2020 yılında Covid-19'un yaratmış olduğu negatif etki sebebiyle havacılık tarihindeki en keskin düşüşün yaşandığı görülmektedir. Covid-19 pandemisi havacılık endüstrisine II. Dünya savaşıdan sonra ikinci darbeyi vuran olay olmuştur. 2000 yılındaki ikiz kulelere saldırı olayı veya 2008 küresel finansal kriz gibi durumlar havacılık sektörünü Covid-19 kadar etkilemiştir (ICAO, 2021). Covid-19 pandemisi havacılık sektörüne olumsuz etkilerini yolcu ve yük taşıma hizmetleri olarak farklı boyutlarda ilerlemiştir.

Küresel bazda aylık yolcu sayıları incelendiğinde 2020 yılı Ocak ayında uluslararası yolcu sayısı 150 milyon civarı iken, 2021 yılı ocak ayı yolcu sayısı 50 milyonun altında kalmıştır (ICAO, 2021). Küresel düzeyde 2021 yılı 2020 yılına göre keskin bir düşüş yaşamıştır.

2020 yılı Covid-19 salgının uluslararası bölgelerde yolcu trafiği ise Avrupa bölgesinde 2019 yılında uluslararası yolcu yüzdesi %74 iken 2020 yılı yolcu yüzdesi %59'a düşmüştür. Dünya geneli değerlendirildiğinde ise 2019 yılı uluslararası yolcu yüzdesinin %41'den %27'ye düşmüştür. Küresel bazda Ocak 2020- Eylül 2020 tarihleri arasında 2020 yılının Mart ayında iç hat ve dış hat bazındaki talepte çok ani bir düşüş yaşanmıştır, aynı zamanda yaşanan bu ani düşüşün iç hatlardaki talebe göre dış hatlarda daha fazla olmuştur. Dış hattaki talep Şubat ayında düşüşe geçmiştir. Önceki yılın Mart ve Nisan aylarının aynı döneminde göre %98'lik bir düşüş yaşamıştır. Havayolu yolcu taşımacılığı ile kargo yük taşımacılığı değerlendirildiğinde farklı değişimler meydana gelmiştir. Kargo taşımacılığı iç ve dış talepteki değişimler değerlendirildiğinde kargo yük taşımacılığının iç ve dış yolcu talebindeki kadar düşüş yaşamamıştır (ICAO, 2021).

Havacılık sektöründe hava kargo mal taşımacılığında ve küresel ticarete önemli bir rol oynamaktadır. Hava kargo taşıyıcıları her yıl 6,8 trilyon dolar değerinde mal taşınmaktadır. Bu da küresel ticaretin %35'ini temsil etmektedir. Yolcu uçaklarının alt güvertesinde mal taşınmasına göbek kargosu şeklinde taşınabilmektedir (Bartle vd., 2021, s. 5).

Dünya çapında havayolu kargo taşımacılığı değerlendirildiğinde 2021 Ekim ayında hava kargo taşımacılığı 2020 Ekim ayına göre %9,4 artmıştır. Hava kargo taşımacılığı son altı ayda yüksek seviyelerde yata y bir seyir izlemiştir (ATAG, 2021).

ABD'de 21 Ocak 2020 yılında ilk vaka ortaya çıkmış kısa bir süre sonra ABD'de günlük vaka sayılarında rekor artışlar olmuştur. En çok vaka tennessee, en çok ölüm New York'ta olmuştur.

Amerika diğer ülkelerde olduğu gibi birçok işletme faaliyetlerini kısmış ya da tamamen durdurmuş, evden çalışma sistemi uygulanmış, okullar ve işyerleri kapatılmış, sosyal mesafe uygulamalarına yönelik kararlar almıştır. ABD’de son elli yılın en düşük işsizlik oranı Şubat ayında yaşanırken (%3,5), Nisan ayında %14’ye yükselmiştir (CBO, 2021). ABD’de Mayıs 2020’de ABD havayolları dış hat uçuşlarını %93, iç hat uçuşlarını ise %74 oranında azaltmıştır (Bartle vd., 2021, s. 6).

Tablo 2’de 2019-2020 Türkiye’nin Dünya ve Avrupa’daki yolcu trafiği sıralaması incelendiğinde ise ABD’nin 2019 yılına göre -%58, Çin’in -%34, Hindistan’ın -%60, Türkiye’nin ise -%63 düşüş ile 9. sırada olduğu görülmektedir.

Tablo 2: Türkiye’nin Dünya ve Avrupa’daki Yolcu Trafikindeki Sıralaması

Sıra No	Ülke	Toplam Yolcu	2020/2019
1	Abd	680.731.488	-58,80%
2	Çin	415.584.698	-34,20%
3	Hindistan	118.987.811	-60,30%
4	Rusya	94.062.404	-45,80%
5	Japonya	87.957.206	-65,10%
6	Brezilya	83.919.464	-52,00%
7	Meksika	75.254.844	-49,80%
8	Birleşik Krallık	73.596.256	-75,50%
9	Türkiye	68.058.915	-63,00%
10	Güney Kore	64.898.048	-58,80%
11	Fransa	63.116.503	-68,00%
12	İspanya	58.915.435	-74,40%
13	Almanya	55.190.373	-77,90%
14	İtalya	50.237.057	-73,10%
15	Tayland	46.618.200	-67,40%
16	Kanada	40.630.665	-72,30%
17	Birleşik Arap Emirlikleri	36.135.689	-70,60%
18	Suudi Arabistan	35.353.036	319,80%
19	Avustralya	33.792.079	-72,30%
20	Hollanda	23.500.907	-70,80%

Kaynak: DHMİ, 2021

Covid-19’un Dünya’da havayolu sektörüne yıkıcı şekilde zarar vermesi birçok ülkenin eşit olmayan kaynaklarının gelecekte rekabetçi bir dengesizlik yaratabileceğini de düşündürmektedir (Andreana vd., 2021, s. 1).

Covid-19 Sonrası Türkiye’de Havayolu Sektörü Değerlendirilmesi

Türkiye’de pandemi nedeniyle dış hat uçuşları 27 Mart 2020 tarihinde durdurulmuş olup, 3 Nisan 2020 tarihi itibarıyla iç hat uçuşlara izin verilmemiştir.

Türkiye; Almanya, Fransa, İspanya, Norveç, Danimarka, Belçika, Avusturya, İsveç, Hollanda, Çin, İran, İtalya, Irak ve Güney-Kore ülkelerine havayolu seyahatini bir süreliğine kapatmıştır. Türkiye’ye karayolu, havayolu, denizyolu ve demiryolu ile gelen insanlar kendilerine ait bilgileri verdikten sonra sağlık kontrolünden geçirilerek salgın kontrol altına alınmaya çalışılmıştır (Tanrikulu & Odabaş, 2021).

Türkiye’de 2019 yılında faaliyete başlayan 1 havayolu şirketi 2020 yılında faaliyetine son vermiştir. Türkiye’de 2020 yılı itibarı ile 9 aktif havayolu şirketi bulunmaktadır. Salgının başlaması ile birlikte çoğu havayolu şirketi bazı önlemler (uçuş kısıtları, yüz maskesi, yemek hizmetinin

kaldırılması veya hijyenik koşullarda sunulması vb.) almıştır. Covid-19 salgını havayolunu şirketlerini mücadeleci bir döneme sokmuştur. Havacılık sektörünün birkaç yıl içerisinde dünya genelinde toparlanması beklenmektedir. Covid-19'un getirmiş olduğu olumsuzluklar ve yolcuların seyahat isteksizliği talebi düşürmüştür. Buna karşılık aşular, PCR testlerinin hızlı bir şekilde ulaştırılması için kargo uçuşlarına olan talep artmıştır (Deveci vd., 2022, s. 101).

Tablo 3: Yolcu Trafik (Bin) (2013-2021)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021 (Ocak- Kasım)
Toplam Yolcu Trafik (Direk Transit Dahil)	149.995	166.181	181.437	174.153	193.576	210.947	208.911	81.703	118.419
Toplam Yolcu Trafik	149.430	165.720	181.074	173.743	193.045	210.498	208.373	81.616	118.419
İç Hat	76.148	85.416	97.041	102.499	109.511	112.911	99.946	49.740	63.327
Dış Hat	73.281	80.304	84.033	71.244	83.533	97.587	108.427	31.875	54.928
Direk Transit Yolcu	565	461	362	409	531	449	537	87	163

Kaynak: DHMİ, 2021

Tablo 3'te Türkiye'de 2013 yılından 2021 yılına kadar iç hat ve dış hat toplam yolcu trafiği verilmiştir. 2019 yılı toplam trafiği 208.911 kişi iken 2020 yılında 81.703 kişi olduğu görülmektedir. Türkiye'de 2019 ve 2020 yılları baz alındığında Türkiye'de toplam yolcu trafiğinin pandemi koşullarından olumsuz anlamda oldukça etkilendiği görülmektedir. 2021 yılına gelindiğinde ise normalleşme sürecinin ardından Türkiye'de yolcu trafiğinde Ocak-Kasım ayları için 2020 yılına göre artış yaşandığı görülmektedir.

Tablo 4: Türkiye Yolcu Trafik (İç Hat+Dış Hat+Transit) (2019-2021)

Yolcu Trafik	2019	2020	2021 (Ocak- Kasım)	2019-2020 Değişim (%)	2020-2021 Değişim (%)
İç Hat+Dış Hat+Transit	208.911.338	81.657.070	118.419.280	-60%	45%

Tablo 4 incelendiğinde ise Türkiye'deki 2019-2020 yılları arasında yolcu trafiğinin %60 oranında düştüğü görülmektedir bu durum Türkiye'deki yolcu taşımacılığı yapan havayolu şirketlerini oldukça zor durumda bırakmıştır. 2021 yılına göre yolcu trafiğinin %45 oranında artış yaşadığı görülmektedir. Bunun temel sebepleri arasında ise özellikle normalleşme dönemiyle birlikte sıkı pandemi politikalarının esnetilmesinden kaynaklıdır. Covid-19 salgını sürecinde dünya genelinde ve ülkemizde büyük ölçüde azalan yolcu trafiği, 2019 yılına kıyasla eski seviyesine çıkamamış olsa da yaklaşmaya çalıştığı görülmektedir.

Bazı uçuşlar ise kapsam dışı bırakılmıştır bunlardan bazıları ise hasta nakil uçuşları, tıbbi ve medikal yardım amaçlı uçuşlar, kargo uçakları, devlet uçaklarıdır. 2020 yılı için Türkiye'de iç hatta yolculuk eden yolcu sayısı %50,4 azalmış iken dış hatlardaki yolcu sayısı %70,5 oranında azalmıştır. Yaşanılan bu pandemi sürecinin yaratmış olduğu olumsuzluklar havacılık sektörü için toparlanma sürecinin 5 yılı alacağı öngörülmektedir (Kaygın & Kavak, 2021).

Tablo 5: Türkiye’nin Yük Trafik (Kargo+Posta+Bagaj) (Bin-Ton)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021 (Ocak- Kasım)
Toplam Yük Trafik (Ton)	2.249	2.595	2.893	3.072	3.076	3.481	3.855	4.090	2.490	3.090
İç Hat	633	744	810	871	857	884	886	833	500	647
Dış Hat	1.616	1.851	2.082	2.201	2.219	2.596	2.969	3.256	1.989	2.442

Kaynak: DHMİ, 2021

Tablo 5’de Türkiye’nin 2012-2021 yılları yük trafik (Kargo+Posta+Bagaj) incelendiğinde 2012 yılından 2019 yılına kadar toplam yük trafikinde devamlı bir artış görülmektedir. Bu durum havacılık yük taşımacılığının yıllar geçtikçe önem kazandığını ve artış gösterdiğini gözler önüne sermektedir. Ancak pandemi ile birlikte 2019 yılı ile 2020 yılı kıyaslandığında da yıllarca artış göstermiş havacılık sektörünün iç hatlar dış hatlar ve dolayısı ile toplam yük trafikinin neredeyse yarıya düştüğü görülmektedir.

2021 yılı Ocak- Kasım ayları için ise Türkiye’de havayolu ile taşınan yüklerin (Kargo+Posta+Bagaj) 2020 yılına göre artış, 2019 yılına göre ise azalış gösterdiği görülmektedir. Bahsi geçen dönemde havalimanları yük (kargo, posta ve bagaj) trafik; iç hatlarda 647.921 tondur. Dış hatlarda ise 2.442.603 ton olmak üzere toplamda 3.090.523 tona ulaştığı görülmektedir.

Türkiye’de 2019-2020 yılları arasında yolcu ve kargo trafikinin seyrinin farklı olduğu görülmektedir. Bunun sebebi ise, ülkeler sınırlarını kapattıklarında yolcuların giriş çıkışına kısıt ve yasak getirmişlerdir ancak sağlık sektöründe kullanılacak olan tıbbi malzemelerin, ilaçların, aşıların ve diğer önemli malzemelerin ülkeler arasında yasak getirmemeleri durumu yolcu trafikine göre kargo trafikini daha az etkilemiştir. Aynı zamanda pandemiden dolayı sokağa çıkma yasakları, AVM’lerin kapatılma durumları, insanların e-ticarete yönelmesi ile kargo sektörünün çok etkilenmemiştir. Kargo trafikinin de iç hatlar göre dış hatlardaki kargo trafikinin daha az etkilendiği görülmektedir. Kargo trafiği, Covid-19 salgınından yolcu trafiği kadar fazla etkilenmemiştir.

Tablo 6: Türkiye’de Havayolu Kargo Trafik (Bin-Ton)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021 (Ocak- Haziran)
Toplam Kargo Trafik	624	731	842	904	1.032	1.256	1.388	1.522	1.368	841
İç Hat	84	100	104	101	81	75	52	65	51	52
Dış Hat	539	631	737	803	951	1.180	1.335	1.456	1.317	789

Kaynak: DHMİ, 2021

Tablo 6’da Türkiye’de havayolu ile taşınan kargo trafiği 2012-2021 yılları için gösterilmektedir. Ülkemizde sivil havacılık sektöründe, yolcu ve kargo taşımacılığı yapan 10 havayolu şirketi bulunmaktadır. Türkiye’de kargo uçaklarının toplam yük kapasitesi 2.453.450 kg’dır. Kargo kapasitesi, son 17 yılda %710 artarak 2.453.450 kg’ı aşmıştır (SHGM, 2020). Havayolu şirketlerinin yaşadığı bu krizde yolcular kanalındaki yaşanan düşüşü kargo taşımacılığının yaşamadığı görülmektedir.

Türkiye’de havacılık sektörünün bu zorlu döneminde bazı destek ve teşvikler verilmiştir. Türkiye’de destek olarak Covid-19 kapsamında havayolu işletmelerinin ruhsat ve temdit ödemelerine ilişkin ait borçlar ertelenmiş, sivil havacılık genel müdürlüğü hizmet tarifesinde 2020

yılı için %50 indirimle gidilmiş, bilet iadesinden kaynaklı kontrolsüz nakit çıkışı engellenmiştir. Yolcu uçakları kargo uçakları olarak kullanılmaya başlanmış, hatta THY küresel kargo oyuncusu seçilmiş dolayısı ile de Türkiye'nin dünya kargo pazarında payı artmıştır (SHGM, 2020).

Pandemi sürecinde Türkiye havacılık sektörü olumsuzluklar ile karşı karşıya karşılaşmıştır. Yaşanan olumsuzluklar karşısında doğru planlar yaparak havayolu şirketleri ayakta kalmayı başarabilecekleri düşünülmektedir. Devlet yardımlarının kullanılması, yeni ortaklıklar, maliyet tasarrufu, yolcu uçaklarının kargo uçaklarına dönüştürülmesi, yeni uçak siparişlerinin askıya alınması, eski ya da kiralık uçakların elden çıkarılması, yolcular için çarpıcı bilet fiyatları gibi stratejiler benimsenerek krizden çıkış yolları bulunabilir (Göv & Erbay, 2021, s. 339).

Türkiye'nin 2023 hedef ve politikaları incelendiğinde havacılık sektörümüzün uluslararası rekabet edebilecek güce gelebilmesi için çabalaması, havalimanlarımızın diğer ulaştırma türleri ile entegrasyonunun tamamlanması, iç ve dış hat yolcu ve yük taşımacılığında bürokratik işlemlerin kısaltılmaya çalışılması ve havayolu sektörünün taşımacılıktaki payının artırılması, havayolu sektöründe faaliyet gösterenlerin emek verenlerin nitelik ve özellik bakımından geliştirilmesi ve çalışma şartlarının daha iyi konuma getirilmesi, havayolu sektörünün geliştirilmesine ve sektör paydaşları için teşvik edici uygulamalar, havayolu sektöründe çevresel ve yan faktörler konusunda düzenlemeler yapılması gibi hedefleri olduğu görülmektedir (Kalkınma Bakanlığı, 2018).

Sonuç

Hava taşımacılığı, küresel ekonomik büyümenin merkezindedir. Ülkelerde istihdam yaratır, ticareti kolaylaştırır, turizmi mümkün kılmaktadır. Tüm dünyada sürdürülebilir kalkınmayı destekleyen en önemli sektörlerden biridir. Havacılık sektörü aynı zamanda yapısı itibarıyla krizlerden çok fazla etkilenmektedir. Pandemide havayolu taşımacılığını önemli kılan nedenlerden birisi de ülkeye giriş-çıkış yapan insan hareketliliğinin sonucunda hastalığın yayılma etkisini hızlandırmasıdır. Hava taşımacılığında hız faktörünün avantajlı bir durum olması ve kıtalararası ulaşımın hızlandırması Covid-19'un farklı bölgelerden daha geniş bölgelere yayılımını hızlandırmasından ötürü salgının yayılımında büyük etkisi olduğu düşünülen havacılık sektörüne olan kaygıları artırmıştır.

Çin'de başlayan Covid-19 salgını sadece üretimi etkilememiş küresel talepte azalmalara sebep olmuştur. Birçok büyük sektör salgının etkisini derinden yaşamıştır. Bu etkilenme ciddi gelir kayıplarına sebep olmuştur. Sektördeki işletmelerde işçi çıkarımları, işyeri kapama, işyerlerinin iflasına neden olmuştur. Asya, Avrupa, Amerika ve diğer bölgelerde ticaretin büyük oranda daralması ile küresel üretim zincirini sekteye uğratmıştır. Yaşanan bu belirsizlik ve endişeler yatırımcıların piyasadan çekilmesine sebep olmuş borsalarda ani düşüşler yaşanmış ve sonucunda döviz piyasalarında dalgalanmalar olmuştur.

Havacılık sektörü özellikle iş ve turizm faaliyetleri içinde kolaylıklar sağlaması sebebi ile günümüzde daha çok tercih edilen bir sektör konumuna gelmiştir. Havayolu taşımacılığı gerek altyapı çalışmaları gerek filo yatırımları gerek yolcu ve taşınan yük miktarı ile ciddi anlamda ekonomik büyüme sağlamaktadır. Aynı zamanda havacılık sektörü küresel olaylardan etkilenmeye oldukça elverişli bir sektördür. Temas yolu ile bulaşan küresel afet olarak ilan edilen Covid-19 tüm sektörleri etkilediği gibi hava taşımacılığı sektörünü de olumsuz bir şekilde etkilemiştir. Covid-19 salgını, küresel ekonomideki üretim ve tüketim de daha önce yaşanmamış bir düşüşe sebep olmuştur. Dünya havacılık sektörü Covid-19 sebebi ile tarihinin en kötü ve sancılı sürecini yaşamaktadır. Covid-19 salgını tüm dünyayı etkisine almış, turizm, eğlence, ticaret, eğitim, havacılık gibi daha birçok sektörü olumsuz anlamda etkilemiştir. Sınırların kapanması ve seyahat yasaklarının gelmesi ile birlikte salgının en çok vurduğu sektörlerden biri havayolu sektörü olmuştur. Covid-19 pandemisi virüslerin bulaş sonucu tüm dünyaya yayılım göstermesi dünya sağlığını tehdit altına almıştır. Havayolu sektörü için belirsiz ve güvensiz bir ortamın başlamasına sebep olmuştur. Salgının havacılık sektörünü 10 yıl öncesine götürdüğü söylenebilir. Bu sancılı

süreçten bazı havayolu işletmeleri yolcu uçaklarını kargo uçağına çevirerek daha az etkilenmeyi başarabilmiştir. Seyahat kısıtlamalarının artması ve ülkelerin hava sahalarını kapatması, daha çok yük ve kargo taşımacılığına odaklanılmıştır. Bu sayede birçok havayolu şirketi finansal sıkıntı ve iflas riskini azaltmıştır.

Dünya’da Covid-19 pandemisinin ekonomik sonuçlarından birçok şirket küçülmeye gitmiş ya da iflas etmiştir. Covid-19 salgını havayolu taşımacılığını bütünü ile etkilemiş gibi görünse de yük ve yolcu taşımacılığı açısından farklı düzeyde seyretmiştir. Gıda ve tıbbi malzemelerin kesintisiz akışı sağlama zorunluluğu kargo taşımacılığını yolcu taşımacılığına göre daha az etkilediği görülmektedir. Türkiye’de 2019-2020 yılları arasında yolcu ve kargo trafiğinin seyrinin farklı olduğu görülmektedir. Bunun sebebi ise, ülkeler sınırlarını kapattıklarında yolcuların giriş çıkışına kısıt ve yasak getirmişlerdir ancak sağlık sektöründe kullanılacak olan tıbbi malzemelerin, ilaçların, aşıların ve diğer önemli malzemelerin ülkeler arasında yasak getirmemeleri durumu kargo trafiğini daha az etkilemiştir. Aynı zamanda pandemiden dolayı sokağına çıkma yasakları, AVM’lerin kapatılma durumları, insanların e-ticarete yönelmesi ile kargo sektörünün çok etkilenmemiştir.

İyileşme döneminde yolcu talebinin çok hızlı bir şekilde geri dönmesi beklenmediğinden ve hala bazı kısıtların devam ettirilmesinden dolayı şirketler mevcut koltuk kapasitelerini arttırmaya gitmemelidirler. Normalleşme ve pandemi sonrası dönemde de kargo taşımacılığı havayolu sektörü için önemli bir gelir kaynağı olmaya devam edecektir. Havayolu şirketleri normalleşme ve pandemi sonrası dönemde de değişikliklere uyum sağlamaya çabalamalıdır. Havayolu işletmeleri uçuş ağlarını, Filolarını, mürettebatını, nakit akışını planlamalıdır. Yaşanılan pandemi ve sonrasındaki sürecin yaratmış olduğu olumsuzluklar havacılık sektörü için toparlanma aşamasının 5 yılı alacağı öngörülmektedir.

Kaynakça

- Akça, M. (2020). Covid-19’un havacılık sektörüne etkisi. *Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi*, 7(4), 45-64.
- Andreana, G., Gualini, A., Martini, G., Porta, F., & Scotti, D. (2021). The disruptive impact of Covid-19 on air transportation: An its econometric analysis. *Research in Transportation Economics*, 90, 101042. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2021.101042>
- Asker, V. (2021). Malmquist toplam faktör verimliliği endeksi ile operasyonel ve finansal performans analizi: Seçilmiş havayolu işletmelerinde bir uygulama. *Erciyes Üniversitesi İktisadi Ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, (59), 435-460.
- Bartle, J. R., Lutte, R. K. & Leuenberger, D.Z. (2021). Sustainability and air freight transportation: Lessons from the global pandemic. *Sustainability*, 13(7), 37-38. <https://doi.org/10.3390/su13073738>
- Congressional Budget Office, 2021. Erişim tarihi: 21.11.2021. <https://www.cbo.gov/>
- Devlet Hava Meydanları İşletmesi Havayolu Sektör Raporu, 2021. Erişim Tarihi: 30.11.2021. https://www.dhmi.gov.tr/Lists/Havayolusektorraporlari/Attachments/14/2020_Havayolu_Sektor_Raporu.Pdf
- Deveci, M., Çiftçi, M.E., Akyurt, İ.Z. & Gonzalez, E. (2022). Impact of Covid-19 pandemic on the Turkish civil aviation industry. *Sustainable Operations And Computers*, 3, 93–102. <https://doi.org/10.1016/j.susoc.2021.11.002>

- Duran, M. S. & Acar, M. (2020). Bir virüsün dünyaya ettikleri: Covid-19 pandemisinin makroekonomik etkileri. *International Journal of Social And Economic Sciences*, 10(1), 54-67.
- Gilbert, M., Pullano, G., Pinotti, F., Valdano, E., Poletto, C., Boëlle, P. Y. & Gutierrez, B. (2020). Preparedness and vulnerability of African countries against importations of Covid-19: A modelling study. *The Lancet*, 395(10227), 871-877. [https://doi.org/10.1016/S0140-6736\(20\)30411-6](https://doi.org/10.1016/S0140-6736(20)30411-6)
- Göv, S. A. & Erbay, N. (2021). The effects of the Covid-19 pandemic on the aviation industry and strategies: opinions of Turkish aviation academics. *Avrupa Yönetim Araştırmaları Dergisi (Eujmr)*, 5(9), 326-341.
- Hacıoğlu, G. (2021). Maltepe Üniversitesi Meslek Yüksek Okulu Havacılık Bölümü: Covid-19'un havacılık sektörüne etkisi & dönüşüm.
- Hava Taşımacılığı Eylem Grubu (ATAG), 2021. Erişim Tarihi: 20.10.2021. https://aviationbenefits.org/media/167482/abbb21_factsheet_covid19-1.pdf
- International Air Transport Association (IATA) Rapor, 2021. Erişim Tarihi: 27.01.2022. <https://www.airlines.iata.org/Analysis/Airlines-Struggle-Through-The-Worst-Year-On-Record>
- International Civil Aviation Organisation (ICAO) Rapor, 2021. Erişim Tarihi: 27.01.2022. <https://www.icao.int/sustainability/Pages/Economic-Impacts-of-COVID-19.aspx>
- Kalkınma Bakanlığı Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu, 2018. Erişim Tarihi: 01.12.2021 <https://www.sbb.gov.tr/ozel-ih-tisas-komisyonu-raporlari/>
- Kılıç, D., Polat, G. & Şengür, F. (2021). Havayolu işletmelerinin Covid-19 pandemi sürecindeki yönetsel tepkileri üzerine bir araştırma. *Uluslararası Yönetim İktisat Ve İşletme Dergisi*, 17(2), 353-377. <https://doi.org/10.17130/ijmeh.804424>
- Liu, A., Kim, Y. R. & O'connell, J. F. (2021). Covid-19 and the aviation industry: the interrelationship between the spread of the Covid-19 pandemic and the frequency of flights on the eu market. *Annals Of Tourism Research*, 91, 103298. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2021.103298>
- Meng, F., Gong, W., Liang, J., Li, X., Zeng, Y. & Yang, L. (2021). Impact of different control policies for Covid-19 outbreak on the air transportation industry: a comparison between china, the us and singapore. *Plos One*, 16(3), E0248361. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0248361>
- Özbek, A. (2021). Finansal oranları kullanarak havayolu şirketlerinin performans değerlendirilmesi. *International Journal Of Engineering Research And Development*, 13(2), 583-599. <https://doi.org/10.29137/umagd.871702>
- Polat, İ. (2021). Havayolu yolcu hizmetinde değer yıkımı sonrası hizmet iyileştirme sürecinin değerlendirilmesi. *In International Symposium On Business, Economics, And Education*. Nisan, Türkiye.
- Önen, G. (2016). Geleneksel havayolları ile düşük maliyetli taşıyıcılar arasındaki stratejik yönetim ve pazarlama karması farklılıklarının içerik analizi, thy-pegasus karşılaştırması, *International Journal Of Academic Value Studies*, 2(7), 63-94.
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Faaliyet Raporu, 2019. Erişim Tarihi: 01.12.2021. <https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/kurumsal/faaliyet/2019.pdf>

- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Faaliyet Raporu, 2020. Erişim Tarihi: 10.11.2021. <https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/kurumsal/faaliyet/2021.pdf>
- Şanlı, O. (2020). Keynesyen model bağlamında Covid-19 pandemisinin küresel ekonomiye muhtemel etkileri ABD ve Çin ekonomileri üzerine bir araştırma. *Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi*, 7(5), 597-634.
- Şimşek, H. (2021). Havayolu taşımacılığında kriz yönetimi. *Journal Of Aviation Research*, 3(1), 21-40. <https://doi.org/10.51785/jar.777273>
- Tanrikulu, A.B. & Odabas, M.S. (2021). Covid-19 pandemisinin lojistik sistemler üzerine etkilerinin değerlendirilmesi. *Black Sea Journal Of Engineering And Science*, 4(4), 214-216.
- Türk Havayolları Faaliyet Raporu, 2020. Erişim Tarihi: 03.12.2021. https://investor.turkishairlines.com/documents/yillik-raporlar/2020-yillik-faaliyet-raporu_v2.pdf
- Uzgör, M. & Şengür, F. (2021). Havayolu sektöründe devlet destekleri: Türkiye’deki teşvikli uçuş hatlarının incelenmesi. *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 21(3), 851-870.
- Şen, Y. & Erdağ, T. (2021). Hava yolu taşımacılığı sektörü gelişim evrelerinin pest analizi ile değerlendirilmesi: 5 dönem+ covid-19 pandemi süreci dönemi kapsamında bir inceleme. *TroyAcademy*, 6(2), 422-461. <https://doi.org/10.31454/troyacademy>

Beyan ve Açıklamalar (Disclosure Statements)

1. Araştırmacıların katkı oranı beyanı / Contribution rate statement of researchers:

1. Yazar/First author %50,
2. Yazar/Second author %50.

2. Yazarlar tarafından herhangi bir çıkar çatışması beyan edilmemiştir (No potential conflict of interest was reported by the authors).