



## Covid-19'un Dünya Ve Türk Sivil Havacılık Sektörüne Ekonomik Etkileri

### Economic Effects Of Covid-19 On World And Turkish Civil Aviation Industry

Öğr. Gör. Serkan MERİÇ

Avrasya üniversite , Ulaştırma Hizmetleri , Sivil havacılık ve Kabin Hizmetleri, Kars / Türkiye  
Orcid: 0000-0002-6698-3578

#### ÖZET

Çin'de ortaya çıkarak tüm dünyayı etkisi altına alan Covid-19 virüsünün yayılımını önlemek adına birçok tedbir alınmaktadır. Ancak salgın her sektörü olduğu gibi havacılık sektörünü de olumsuz etkilemeye devam etmektedir. Bu çalışmada hem dünya genelinde hem de Türkiye'de pandemi öncesi ve pandemi sonrası havacılık sektörüne ilişkin veriler incelenmiştir. Her iki döneme ilişkin verilerin karşılaştırılması ile önümüzdeki dönemlere ilişkin öngörülerde bulunulmaya çalışılmıştır. Küresel havacılık sektörünü özellikle ekonomik anlamda büyük zarara uğratan pandemi sürecinin etkilerinin süreceği göz önünde bulundurulduğunda çalışmanın hem literatüre hem de havacılık işletmelerine katkı sağlaması beklenmektedir.

**Anahtar Kelimeler:** Havacılık Sektörü, Pandemi, Covid-19.

#### ABSTRACT

Many precautions are taken to prevent the spread of the Covid-19 virus, which emerged in China and affected the whole world. However, the pandemic continues to negatively affect the aviation industry, as it does every other sector. In this study, the data related to aviation sector of both worldwide and Turkey both pre-pandemic and after pandemic were examined. It has been tried to make predictions for the upcoming periods by comparing the data of both periods. Considering that the effects of the pandemic process, which caused great economic damage to the global aviation industry, will continue, the study is expected to contribute to both the literature and aviation businesses.

**Keywords:** Aviation Sector, Pandemic, Covid-19.

#### GİRİŞ

2019 yılının Aralık ayında ilk kez Çin'in Wuhan eyaletinde ortaya çıkan ve hızlı bir şekilde tüm dünyaya yayılan Covid-19 virüsü, Dünya Sağlık Örgütü tarafından 30 Ocak 2020 tarihinde uluslararası kamu sağlığı acil durumu ve 11 Mart 2020 tarihinde ise pandemi olarak ilan edilmesine neden olmuştur (Craven vd., 2020).

Covid-19 vakalarının 190'dan fazla ülkede etkili olmaya başlamasıyla bu konu dünya gündeminin ilk sırasında yer almaya başlamıştır. Covid-19'un bütün ülkelere yayılmasıyla birlikte hastalığın etkileri ve klinik bilgileri yavaş yavaş ortaya çıkmıştır. Covid-19 virüsünün bulaş özelliğinin çok yüksek olduğu tespit edilince Avrupa ülkeleri başta olmak üzere küresel olarak tedbirlerin alınması gerekliliği ortaya çıkmıştır (Şen ve Bütün, 2021). Bu bakımdan virüsün çıkış yeri olan Wuhan eyaleti hastalığın yayılmasını önlemek adına 23 Ocak'ta seyahat kısıtlamalarını başlatarak ilk tedbiri alan yer olmuştur. Buna rağmen Wuhan'da enfekte olmuş kişiler belirtilen tarihten çok daha önce dünyanın çeşitli noktalarına virüsü yaymışlardır. Enfekte olmuş bu kişilerin özellikle hava yolu ile gittikleri ülkelerde virüs hızla yayılmıştır. Salgının küresel bir sorun haline gelmesi ile birlikte ülkeler diğer ülkelerle olan sınırlarını kapatmaya, sosyal izolasyon uygulamaya, seyahat etmeyi ve hatta sokağa çıkmayı yasaklamaya başlamışlardır (Chinazzi vd., 2020).

Tayar ve diğerleri (2020: 310) tarafından yapılan çalışmada salgından olumsuz etkilenen sektörlerin başında "ulaştırma, elektrik, finans, sanayi ve teknoloji" yer almaktadır. Craven ve diğerleri (2020) tarafından yapılan çalışmada ise faaliyet alanlarında en çok düşüş yaşayan sektörler

ticari havacılık, havacılık seyahati, lpg, sigorta ve otomotiv şeklinde sıralanmaktadır. İlk sıralarda yer alan ticari havacılık sektöründe %40'lık ve havacılık seyahati sektöründe %36'lık bir azalma olduğu tespit edilmiştir. Bu çalışmanın da gösterdiği gibi Covid-19 salgınından en çok etkilenen sektör ulaştırma sektörüdür

Hava ulaştırma sektörünün uluslararası seyahatte hız, zaman, emniyet ve güvenilirlik açısından en çok tercih edilen ulaştırma aracı olması ve havalimanlarında bulunan uluslararası yolcu sayısının çok fazla olması nedeni ile ülkeler ilk kısıtlama uygulamalarını hava ulaştırma sektöründe gerçekleştirmişlerdir. Bu durumda hava ulaştırma sektörünün Covid-19 salgınından olumsuz etkilenmesine neden olmuştur (Akça, 2020).

Bu çalışma kapsamında hem dünyadaki hem Türkiye'deki pandemi öncesi ve pandemi sonrası havacılık sektörünün durumuna ilişkin veriler ele alınmış olup gerekli karşılaştırmalar yapılarak gelecek dönemler için öngörülerde bulunulmuştur.

### DÜNYA HAVACILIK SEKTÖRÜNÜN DURUMU

Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA) 2009 yılında tüm dünyada etkili olan dünya durgunluğundan bu yana uluslararası hava ulaştırma taşımacılığının ilk kez Covid-19 nedeni ile düşüş göstereceğini ve bu durumun da havayolu şirketlerine maliyetinin 29 milyar doları aşacağını tahmin etmektedir. Fakat virüsün Çin'den Japonya, Güney Kore, Asya, Avrupa ve ardından Amerika'da yayılımının hızlı olması ve ülkelerin tüm uçuşlarını durdurma noktasına gelmeleri Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği'nce öngörülen zarardan çok daha fazla olacağını göstermektedir. Nitekim 2020 yılı Nisan ayında Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği tarafından yapılan son öngöründe pandeminin sektöre zararının 252 milyar dolar olacağı ifade edilmiştir (IATA, 2020c).

**Tablo 1. 2019 Yılına Kıyasla Covid-19'un 2020 Yılı için Planlanan Uluslararası Yolcu Trafikine Etkisi**

- Havayolları tarafından sunulan koltuklarda genel olarak %50 azalma

- 2.699 milyar yolcunun genel olarak %60 azalması

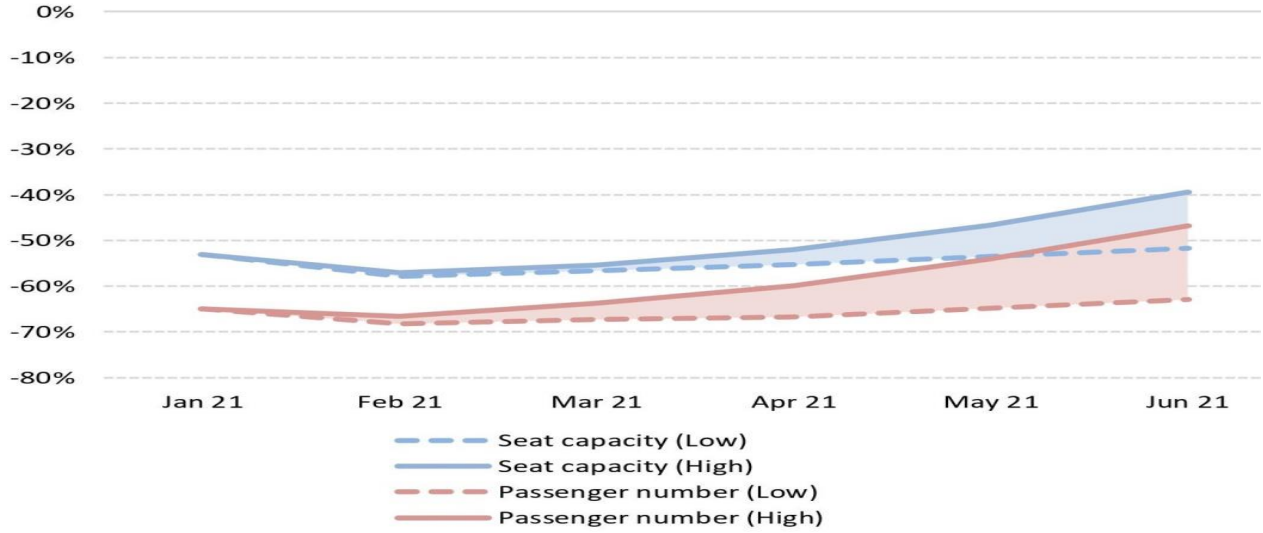
- Havayolu şirketlerinin yaklaşık 370 milyar dolar gelir kaybı

ULUSLARARASI YOLCU TRAFİĞİ	İÇ HAT YOLCU TRAFİĞİ
- Havayolu şirketleri tarafından sunulan koltuklarda %66 azalma	- Havayolu şirketleri tarafından sunulan koltuklarda %38 azalma
- 1.376 milyar yolcunun seyahat etmemesi %74 azalma	- 1.323 milyar yolcunun seyahat etmemesi %50 azalma
- Havayolu şirketlerinin 250 milyar ABD doları brüt işletme geliri kaybı	- Havayolu şirketlerinin 120 milyar ABD doları brüt işletme geliri kaybı

**Kaynak:** (ICAO, 2020a)

ICAO tarafından hazırlanan Tablo 1 2020 yılı hava ulaştırma endüstrisinin yaşayacağı olumsuz etkileri göstermektedir. Havayolu şirketleri tarafından yolcu hizmetine sunulan her 100 koltuktan 50'sinin boş kalacağı, 2,699 milyar yolcunun seyahat etmeyeceği ve havayolu şirketlerinin bu durumdan kaynaklı yaklaşık 370 milyar dolar gelir kaybı yaşayacakları ifade edilmiştir (ICAO, 2020a).

Aşağıdaki Tablo 2'de ise 2021 yılı için beklenen veriler gösterilmiştir (ICAO, 2020b).

**Tablo 2. 2019 Verilerine Kıyasla 2021 Yılı 1. ve 2. Çeyrek Döneminde Covid-19'un Dünya Planlı Yolcu Trafik Üzerindeki Tahmini Etkisi**

**Kaynak:** (ICAO, 2020b).

2021 yılının ilk yarısında (Ocak-Haziran 2021) 2019 verilerine kıyasla dünya planlı yolcu trafiği üzerindeki tahmini COVID-19 etkisinin;

- Havayolları tarafından sunulan koltuklarda %50 ile %55 arasında değişen genel bir azalmaya,
- Hem uluslararası hem de iç hatlarda 1,278 milyon ile 1,426 milyon arasında değişen yolcu sayısında azalmaya (% 59 ile % 66 arasında değişen genel bir azalma),
- Havayollarının brüt yolcu işletme gelirlerinde yaklaşık 177 ile 197 milyar dolar kaybına neden olacağı tahmin edilmektedir.

2021 yılı ilk yarısında hava ulaştırma endüstrisi için tahmini verileri gösteren Tablo 2'de Ocak ayından Şubat ayına kadar genel olarak bir azalma eğilimi olacağı görülmektedir. Şubat ayından Haziran ayına kadar her ne kadar %25'lik bir artış söz konusu olsa da bu durum 2019 yılı verileri ile karşılaştırıldığında %45'lik genel bir azalma olacağı tahmin edilmektedir (ICAO, 2020a).

**Tablo 3. Covid-19 Nedeniyle 2020-2021 Yıllarında Uluslararası Havayolu Trafik ve Yolcu Kapasitesi Beklentileri**

System-wide global commercial airlines	Passenger traffic (RPK), % Year-on-Year							Passenger capacity (ASK) % Year-on-Year						
	2015	2016	2017	2018	2019	2020E	2021F	2015	2016	2017	2018	2019	2020E	2021F
Global	7.4	7.4	8.1	7.4	4.2	-66.3	50.4	6.7	7.5	6.7	6.9	3.4	-57.6	35.5
Regions														
North America	4.5	4.3	4.0	5.3	4.0	-66.0	60.5	4.1	4.7	3.9	4.9	2.9	-51.6	36.4
Europe	5.8	5.3	9.1	7.5	4.2	-70.0	47.5	4.5	5.3	6.9	6.5	3.5	-62.4	35.5
Asia-Pacific	9.6	11.1	10.8	9.3	4.7	-62.0	50.0	7.5	10.1	9.0	8.7	4.4	-55.1	38.4
Middle East	9.9	11.4	6.8	5.0	2.3	-73.0	43.0	12.6	13.2	6.2	5.8	0.1	-64.5	23.6
Latin America	6.7	4.5	7.3	7.4	4.2	-64.0	39.0	6.5	3.3	5.4	7.8	3.0	-60.0	34.3
Africa	3.4	7.3	5.5	6.1	4.7	-72.0	35.0	2.4	6.9	2.2	4.3	4.5	-62.8	21.5

**Kaynak:** (IATA, 2020a).

Uluslararası Hava Taşıma Birliği'nce hazırlanan Tablo 3'te kıtalar bazında havayolu şirketlerinin 2019 yılına kıyasla 2020 ve 2021 yılları içerisinde uluslararası hava trafiği ve yolcu sayısı oranları tahmin edilmiştir. Buna göre küresel çapta 2019 yılına kıyasla uluslararası hava

trafiğinde 2020 yılında %66,3'lük ve 2021 yılında ise %50,4'lük bir azalma meydana gelmesi beklenmektedir. 2020 yılında uluslararası yolcu sayısında ise 2019 yılına kıyasla %57,6'lık ve 2021 yılında ise %35,5'lik bir düşüş olması tahmin edilmektedir

Kıtalar bazında ise uluslararası hava trafiği için 2019 yılına kıyasla 2020 yılında en fazla kaybı Orta Doğu ülkelerinin yaşayacağı ve 2021 yılında ise bu durumdan en çok Kuzey Amerika ülkelerinin etkileneceği belirtilmiştir. Yolcu sayısı bakımından ise 2020 ve 2021 yıllarında en fazla Orta Doğu ve Kuzey Amerika ülkelerinin etkileneceği tahmin edilmektedir (IATA, 2020a).

**Tablo 4. Covid-19 Etkisiyle 2020-2021 Yıllarında Havayolu Şirketlerinin Kâr Marjı ve Net Kazanç Beklentileri**

System-wide global commercial airlines	EBIT margin, % revenues							Net profit, \$ billion						
	2015	2016	2017	2018	2019	2020E	2021F	2015	2016	2017	2018	2019	2020E	2021F
Global	8.6%	8.5%	7.5%	5.7%	5.2%	-31%	-7.1%	36.0	34.2	37.6	27.3	26.4	-118.5	-38.7
Regions														
North America	14.4%	13.7%	11.2%	9.1%	9.6%	-40%	-5.6%	21.7	17.0	17.8	14.5	17.4	-45.8	-11.0
Europe	5.5%	6.1%	7.9%	6.2%	4.8%	-38%	-9.5%	7.1	8.5	8.9	9.1	6.5	-26.9	-11.9
Asia-Pacific	6.9%	7.4%	6.3%	4.7%	3.7%	-18%	-4.6%	7.5	7.4	10.5	6.1	4.9	-31.7	-7.5
Middle East	6.3%	2.2%	-3.0%	-4.6%	-5.2%	-34%	-14%	2.1	1.3	0.1	-1.5	-1.5	-7.1	-3.3
Latin America	5.0%	5.6%	6.2%	2.7%	2.9%	-26%	-13%	-1.6	0.4	0.5	-0.8	-0.7	-5.0	-3.3
Africa	-2.1%	1.1%	0.8%	1.5%	1.0%	-37%	-19%	-0.8	-0.4	-0.2	-0.1	-0.3	-2.0	-1.7

**Kaynak:** (IATA, 2020a).

Uluslararası Hava Taşıma Birliği'nce hazırlanan Tablo 4 dünya genelinde hizmet veren havayolu şirketlerinin kâr marjlarının 2020 yılında ortalama %31 ve 2021 yılında ise %7,1 azalacağını göstermektedir. Bu şirketlerin 2020 yılında 118,5 milyar dolar ve 2021 yılında ise 38,7 milyar dolar gelir kaybına uğrayacakları öngörülmektedir.

Kıtalar bazında ise 2020 yılında kâr marjı en fazla %40'lık düşüşle Kuzey Amerika ülkelerinde hizmet veren havayolu şirketlerinin ve 2021 yılında ise Orta Doğu ülkelerinde hizmet veren havayolu şirketlerinin yaşayacağı tahmin edilmektedir. 2020 yılında net kazanç bakımından en fazla zarar gören havayolu şirketlerinin Kuzey Amerika'da hizmet verenlerin olması beklenirken 2021 yılında ise Avrupa'da hizmet veren havayolu şirketlerinin olacağı tahmin edilmektedir.

ICAO'nun raporlarına göre, Covid-19 etkisi nedeniyle havayolları yaklaşık 370 milyar dolar mali kayıp yaşamıştır. Bölgelere göre; Asya/Pasifik bölgesi 120 milyar, Avrupa 100 milyar ve Kuzey Amerika 88 milyar dolar kaybederken, bunu sırasıyla Latin Amerika, Karayipler, Orta Doğu ve Afrika 26 milyar, 22 milyar ve 14 milyar dolar ile izlemiştir. Havalimanları ve hava seyrüsefer hizmet sağlayıcılarının ise sırasıyla 115 milyar ve 13 milyar dolar kaybı bulunmaktadır (IATA, 2020a).

**Tablo 5. Dünya Genelinde 2019 Yılına Kıyasla 2020 Yılı Havacılık Verileri**

	World share <sup>1</sup>	December 2020 (% year-on-year)				2020 calendar year (% year-on-year)			
		RPK	ASK	PLF (%-pt) <sup>2</sup>	PLF (level) <sup>3</sup>	RPK	ASK	PLF (%-pt) <sup>2</sup>	PLF (level) <sup>3</sup>
<b>TOTAL MARKET</b>	<b>100.0%</b>	<b>-69.7%</b>	<b>-56.7%</b>	<b>-24.6%</b>	<b>57.5%</b>	<b>-65.9%</b>	<b>-56.5%</b>	<b>-17.8%</b>	<b>64.8%</b>
Africa	1.9%	-67.7%	-57.5%	-17.5%	54.9%	-68.8%	-61.0%	-14.4%	57.4%
Asia Pacific	38.6%	-63.8%	-52.1%	-20.0%	61.6%	-61.9%	-53.9%	-14.3%	67.5%
Europe	23.6%	-77.5%	-67.7%	-25.2%	57.8%	-69.9%	-62.1%	-17.4%	67.8%
Latin America	5.7%	-57.3%	-51.8%	-9.3%	73.0%	-62.1%	-58.3%	-7.7%	74.9%
Middle East	7.4%	-81.3%	-67.2%	-33.2%	44.0%	-72.2%	-63.3%	-18.5%	57.6%
North America	22.7%	-68.9%	-48.5%	-33.8%	51.6%	-65.2%	-50.2%	-25.6%	59.2%
<b>International</b>	<b>45.7%</b>	<b>-85.3%</b>	<b>-74.5%</b>	<b>-34.7%</b>	<b>47.0%</b>	<b>-75.6%</b>	<b>-68.1%</b>	<b>-19.2%</b>	<b>62.8%</b>
Africa	1.6%	-68.8%	-57.6%	-19.0%	53.1%	-69.8%	-61.5%	-15.4%	55.9%
Asia Pacific	11.0%	-94.7%	-86.4%	-49.7%	32.1%	-80.3%	-74.1%	-19.5%	61.4%
Europe	18.5%	-82.3%	-72.2%	-30.4%	53.3%	-73.7%	-66.3%	-18.8%	66.8%
Latin America	2.2%	-76.2%	-68.9%	-19.2%	62.7%	-71.8%	-67.7%	-10.4%	72.4%
Middle East	6.9%	-82.6%	-68.7%	-34.3%	43.1%	-72.9%	-63.9%	-18.9%	57.3%
North America	5.5%	-79.6%	-63.0%	-38.1%	46.6%	-75.4%	-65.5%	-23.9%	60.1%
<b>Domestic</b>	<b>54.3%</b>	<b>-42.9%</b>	<b>-25.7%</b>	<b>-19.1%</b>	<b>63.7%</b>	<b>-48.8%</b>	<b>-35.7%</b>	<b>-17.0%</b>	<b>66.6%</b>
Dom. Australia <sup>4</sup>	0.7%	-64.1%	-46.3%	-27.5%	55.4%	-69.5%	-62.8%	-14.7%	66.1%
Domestic Brazil <sup>4</sup>	1.6%	-33.0%	-31.4%	-1.9%	82.1%	-49.0%	-47.4%	-2.4%	80.3%
Dom. China P.R. <sup>4</sup>	19.9%	-7.6%	6.1%	-10.6%	71.2%	-30.8%	-19.7%	-11.7%	72.9%
Domestic India <sup>4</sup>	2.1%	-42.7%	-28.3%	-17.7%	70.4%	-55.6%	-48.0%	-12.8%	74.6%
Domestic Japan <sup>4</sup>	1.4%	-50.4%	-20.5%	-26.3%	43.5%	-53.6%	-32.7%	-22.9%	50.9%
Dom. Russian Fed. <sup>4</sup>	3.4%	-12.0%	-11.2%	-0.7%	77.1%	-23.5%	-12.6%	-10.3%	72.9%
Domestic US <sup>4</sup>	16.6%	-63.1%	-40.8%	-32.4%	53.5%	-59.6%	-41.4%	-26.4%	58.8%

<sup>1</sup>% of industry RPKs in 2020<sup>2</sup>Year-on-year change in load factor<sup>3</sup>Load factor level<sup>4</sup>Note: the seven domestic passenger markets for which broken-down data are available accounted for 46% of global total RPKs and approximately 84% of total domestic RPKs in 2020

1)2020'de endüstri RPK'larının% 'si 2) Yük faktöründe yıllık değişim 3) Yük Faktörü Seviyesi

**Kaynak: (IATA, 2020c).**

2020 yılında uluslararası havayolu trafiğinde 2019 yılına oranla %75,6 bir azalma söz konusudur. Havayolu şirketlerinin koltuk kapasitesi bir önceki yıla göre %68,1 oranında azalmıştır. Söz konusu azalmanın yolcu yük faktörüne olan %19,2'lik etkisi 2020 yılı yolcu doluluk oranını %62,8'e kadar düşürmüştür. Bu da uluslararası havayolu taşımacılığında havadaki her 100 uçaktan 37'sinin boş uçuş anlamına gelmektedir.

Havayolu taşıma sektöründe 2019 yılına kıyasla 2020 yılı iç hatlarda gerçekleşen hava trafiğinde %48,8 oranında bir azalma gerçekleşmiştir. Havayolu şirketlerinin sunmuş olduğu koltuk kapasite oranı bir önceki yıla oranla %35,7'lik bir azalma göstermiştir. Söz konusu azalmanın yolcu yük faktörüne olan %17'lik etkisi 2020 yılı yolcu doluluk oranını %66,6'ya kadar düşürmüştür. Bu da iç hat havayolu taşımacılığında havadaki her 100 uçaktan 34'ünün boş uçuş anlamına gelmektedir.

2020 yılı Aralık ayında gerçekleşen toplam hava trafiğinde 2019 yılı Aralık ayına göre %69,7'lik bir azalma görülmüştür. Bu oran 2020 Kasım ayında gerçekleşen %70,4'lük düşüşün de gerisindedir. Havayolu şirketlerinin sunmuş olduğu koltuk kapasite oranında bir önceki yıla oranla %56,7'lik azalma görülmektedir. Söz konusu azalmanın yolcu yük faktörüne olan %24,6'lık etkisi 2020 yılı Aralık ayı yolcu doluluk oranını %57,5'e kadar düşürmüştür. Bu da hem uluslararası hem de iç hat havayolu taşımacılığında havadaki her 100 uçaktan 42'sinin boş uçuş anlamına gelmektedir (www.iata.org).

**Uluslararası Yolcu Pazarları**

**Asya-Pasifik havayollarının** 2020 yılında gerçekleşen uluslararası havayolu trafiği altı bölge içinde 2019'a kıyasla %80,3'lük oran ile en fazla düşüşü göstermiştir. 2020 yılı Aralık ayında uluslararası hava trafiği önceki yılın aynı ayına oranla %94,7'lik bir düşüş yaşamıştır. Bu oran 2020 yılı Kasım ayında gerçekleşen %95'lik düşüşün de gerisindedir. 2020 yılı mevcut yolcu koltuk

kapasitesi 2019 yılına oranla %74,1 azalmıştır. 2020 yılı uluslararası havayolu yolcu taşımacılığında gerçekleşen tüm uçuşlarda yolcu doluluk oranı %19,5 puan düşerek %61,4'e gerilemiştir. Bu da havada bulunan her 100 uçaktan 38'inin boş uçtuğu anlamına gelmektedir.

**Avrupalı taşıyıcıların** 2020 yılında gerçekleştirdikleri uluslararası havayolu trafiği önceki yıla oranla %73,7'lik bir düşüş yaşamıştır. 2020 yılı mevcut koltuk kapasitesi önceki yıla oranla %66,3 azalmıştır. 2020 yılı Aralık ayında ise uluslararası hava trafiği önceki yılın aynı ayına oranla %82,3'lük bir düşüş göstermiştir. 2020 yılı uluslararası havayolu yolcu taşımacılığında gerçekleşen tüm uçuşlarda yolcu doluluk oranı %18,8 puan düşerek %66,8'e gerilemiştir. Bu da havada bulunan her 100 uçaktan 33'ünün boş uçtuğu anlamına gelmektedir.

**Orta Doğu havayollarının** 2020 yılında gerçekleşen uluslararası havayolu trafiği bir önceki yıla oranla %72,9'luk bir düşüş yaşamıştır. 2020 yılı mevcut koltuk kapasitesi önceki yıla oranla %63,9 azalmıştır. 2020 yılı Aralık ayında ise uluslararası hava trafiği önceki yılın aynı ayına oranla %82,6'lık bir düşüş göstermiştir. 2020 yılı uluslararası havayolu yolcu taşımacılığında gerçekleşen tüm uçuşlarda yolcu doluluk oranı %18,9 puan düşerek %57,3'e gerilemiştir. Bu da havada bulunan her 100 uçaktan 43'ünün boş uçtuğu anlamına gelmektedir.

**Kuzey Amerika havayollarının** 2020 yılında gerçekleşen uluslararası havayolu trafiği bir önceki yıla oranla %75,4'lük bir düşüş yaşamıştır. 2020 yılı mevcut koltuk kapasitesi önceki yıla oranla %65,5 azalmıştır. 2020 yılı Aralık ayında ise uluslararası hava trafiği önceki yılın aynı ayına oranla %79,6'lık bir düşüş göstermiştir. 2020 yılı uluslararası havayolu yolcu taşımacılığında gerçekleşen tüm uçuşlarda yolcu doluluk oranı %23,9 puan düşerek %60,1'e gerilemiştir. Bu da havada bulunan her 100 uçaktan 40'inin boş uçtuğu anlamına gelmektedir.

**Latin Amerika havayolları,** 2020 yılı içinde gerçekleşen uluslararası havayolu trafiği %71,8'lik bir düşüş yaşamıştır. 2020 yılı mevcut yolcu koltuk kapasitesi 2019 yılına oranla %67,7 azalmıştır. 2020 yılı Aralık ayında ise uluslararası hava trafiği önceki yılın aynı ayına oranla %76,2'lik bir düşüş göstermiştir. 2020 yılı uluslararası havayolu yolcu taşımacılığında gerçekleşen tüm uçuşlarda yolcu doluluk oranı %10,4 puan düşerek %72,4'de gerilemiştir. Bu da havada bulunan her 100 uçaktan 28'inin boş uçtuğu anlamına gelmektedir.

**Afrika havayollarının** 2020 yılı içinde gerçekleşen uluslararası havayolu trafiği %69,8'lik bir düşüş yaşamıştır. 2020 yılı mevcut yolcu koltuk kapasitesi 2019 yılına oranla %61,5 azalmıştır. 2020 yılı Aralık ayında ise uluslararası hava trafiği önceki yılın aynı ayına oranla %68,8'lik bir düşüş göstermiştir. 2020 yılı uluslararası havayolu yolcu taşımacılığında gerçekleşen tüm uçuşlarda yolcu doluluk oranı %15,4 puan düşerek %55,9'a gerilemiştir. Bu da havada bulunan her 100 uçaktan 44'ünün boş uçtuğu anlamına gelmektedir.

#### **İç Hat Yolcu Pazarları**

**Çin'in,** 2020 yılı toplam iç hat trafiği 2019 yılına kıyasla %30,8 düşüş yaşamıştır. 2020 yılı mevcut yolcu koltuk kapasitesi 2019 yılına oranla %19,7 azalmıştır. 2020 yılı Aralık ayında ise iç hatlar hava trafiği önceki yılın aynı ayına oranla %7,6'lık bir düşüş göstermiştir. 2020 yılı iç hatlardaki toplam yolcu koltuk sayısında ise %6,1'lik bir artış sağlamıştır. 2020 yılı havayolu yolcu taşımacılığında gerçekleşen tüm uçuşlarda yolcu doluluk oranı %11,7 puan düşerek %72,9'a gerilemiştir. Bu da havada bulunan her 100 uçaktan 27'sinin boş uçtuğu anlamına gelmektedir.

**Rusya'nın,** 2020 yılı toplam iç hat trafiği 2019 yılına kıyasla %23,5 düşüş yaşamıştır. 2020 yılı mevcut yolcu koltuk kapasitesi 2019 yılına oranla %12,6 azalmıştır. 2020 yılı Aralık ayında ise iç hatlar hava trafiği önceki yılın aynı ayına oranla %12'lik bir düşüş göstermiştir. 2020 yılı iç hatlardaki yolcu koltuk sayısında ise %11,2'lik bir düşüş gerçekleşmiştir. 2020 yılı havayolu yolcu taşımacılığında gerçekleşen tüm uçuşlarda yolcu doluluk oranı %10,3 puan düşerek %72,9'a gerilemiştir. Bu da havada bulunan her 100 uçaktan 27'sinin boş uçtuğu anlamına gelmektedir.

**Amerika'nın**, 2020 yılı toplam iç hat trafiği 2019 yılına kıyasla %59,6 düşüş yaşamıştır. 2020 yılı mevcut yolcu koltuk kapasitesi 2019 yılına oranla %41,4 azalmıştır. 2020 yılı Aralık ayında ise iç hatlar hava trafiği önceki yılın aynı ayına oranla %63,1'lik bir düşüş göstermiştir. 2020 yılı iç hatlardaki yolcu koltuk sayısında ise %40,8'lik bir düşüş gerçekleşmiştir. 2020 yılı havayolu yolcu taşımacılığında gerçekleşen tüm uçuşlarda yolcu doluluk oranı %26,4 puan düşerek %52,8'e gerilemiştir. Bu da havada bulunan her 100 uçaktan 47'sinin boş uçuğu anlamına gelmektedir.

**Avustralya'nın**, 2020 yılı toplam iç hat trafiği 2019 yılına kıyasla %69,5 düşüş yaşamıştır. 2020 yılı mevcut yolcu koltuk kapasitesi 2019 yılına oranla %62,8 azalmıştır. 2020 yılı Aralık ayında ise iç hatlar hava trafiği önceki yılın aynı ayına oranla %64,1'lik bir düşüş göstermiştir. 2020 yılı iç hatlardaki yolcu koltuk sayısında ise %46,3'lük bir düşüş gerçekleşmiştir. 2020 yılı havayolu yolcu taşımacılığında gerçekleşen tüm uçuşlarda yolcu doluluk oranı %14,7 puan düşerek %66,1'e gerilemiştir. Bu da havada bulunan her 100 uçaktan 34'ünün boş uçuğu anlamına gelmektedir.

**Brezilya'nın**, 2020 yılı toplam iç hat trafiği 2019 yılına kıyasla %49 düşüş yaşamıştır. 2020 yılı mevcut yolcu koltuk kapasitesi 2019 yılına oranla %47,4 azalmıştır. 2020 yılı Aralık ayında ise iç hatlar hava trafiği önceki yılın aynı ayına oranla %33'lük bir düşüş göstermiştir. 2020 yılı iç hatlardaki yolcu koltuk sayısında ise %31,4'lük bir düşüş gerçekleşmiştir. 2020 yılı havayolu yolcu taşımacılığında gerçekleşen tüm uçuşlarda yolcu doluluk oranı %2,4 puan düşerek %80,3'e gerilemiştir. Bu da havada bulunan her 100 uçaktan 20'sinin boş uçuğu anlamına gelmektedir.

**Hindistan'ın**, 2020 yılı toplam iç hat trafiği 2019 yılına kıyasla %55,6 düşüş yaşamıştır. 2020 yılı mevcut yolcu koltuk kapasitesi 2019 yılına oranla %48 azalmıştır. 2020 yılı Aralık ayında ise iç hatlar hava trafiği önceki yılın aynı ayına oranla %42,7'lik bir düşüş göstermiştir. 2020 yılı iç hatlardaki yolcu koltuk sayısında ise %28,3'lik bir düşüş gerçekleşmiştir. 2020 yılı havayolu yolcu taşımacılığında gerçekleşen tüm uçuşlarda yolcu doluluk oranı %12,8 puan düşerek %74,6'ya gerilemiştir. Bu da havada bulunan her 100 uçaktan 25'inin boş uçuğu anlamına gelmektedir.

**Japonya'nın**, 2020 yılı toplam iç hat trafiği 2019 yılına kıyasla %53,6 düşüş yaşamıştır. 2020 yılı mevcut yolcu koltuk kapasitesi 2019 yılına oranla %32,7 azalmıştır. 2020 yılı Aralık ayında ise iç hatlar hava trafiği önceki yılın aynı ayına oranla %50,4'lük bir düşüş göstermiştir. 2020 yılı iç hatlardaki yolcu koltuk sayısında ise %20,5'lik bir düşüş gerçekleşmiştir. 2020 yılı havayolu yolcu taşımacılığında gerçekleşen tüm uçuşlarda yolcu doluluk oranı %22,9 puan düşerek %50,9'a gerilemiştir. Bu da havada bulunan her 100 uçaktan 49'unun boş uçuğu anlamına gelmektedir.

**Tablo 6. 2020 Yılı Uluslararası Hava Taşımacılığına İlişkin Tahmin Edilen ve Gerçekleşen Verilerin Karşılaştırılması**

	2020 Tahmini		2020 Gerçekleşen		RPK FARK	RPK %	ASK FARK	ASK%
	RPK	ASK	RPK	ASK				
<b>Afrika</b>	66	51,6	69,8	61,5	-3,80	%6	-9,9	%19
<b>Asya-Pasifik</b>	70	62,4	80,3	74,1	-10,3	%15	-11,7	%19
<b>Avrupa</b>	62	55,1	73,7	66,3	-11,7	%19	-11,2	%20
<b>Latin Amerika</b>	73	64,5	71,8	67,7	+1,2	%2	+3,2	%5
<b>Orta Doğu</b>	64	60	72,9	63,9	-8,9	%14	-3,9	%6
<b>Kuzey Amerika</b>	72	62,8	75,4	65,5	-3,4	%5	-2,7	%4
<b>Toplam Pazar</b>	<b>66,3</b>	<b>57,6</b>	<b>75,6</b>	<b>68,1</b>	<b>-9,3</b>	<b>%15</b>	<b>-10,5</b>	<b>%18</b>

**Kaynak:** (IATA, 2020c'den uyarlanmıştır.)

IATA dünya genelinde 2019 yılına kıyasla 2020 yılında uluslararası havayolu trafiğinde %66,3 düşüş beklentisi içinde iken 2020 yılı için gerçekleşen durum %15'lik bir artışla %75,6 olarak gerçekleşmiştir. Aynı zamanda koltuk kapasite sayısını 2019 yılına kıyasla % 57,6 olarak beklerken 2020 yılı sonunda bu rakam %10,5 artarak tahmin edilenin üstünde gerçekleşmiştir.

Tablo 7. Ülkelerin 2020 Yılı Nisan Ayı Covid-19 Sonrası Dış Hat Uçuşlarındaki Azalma Oranları

Ülkeler	Düşüş	Oran	Ülkeler	Düşüş	Oran
A.B.D	-22,976,621	-88%	Malezya	-4,959,606	-85%
Birleşik Krallık	-22,345,210	-90%	Portekiz	-4,913,803	-95%
Almanya	-19,374,444	-92%	Suudi Arabistan	-4,193,572	-77%
İspanya	-18,041,897	-94%	Avustralya	-4,115,805	-92%
Çin	-16,683,876	-95%	Meksika	-4,104,882	-78%
Fransa	-13,480,021	-91%	Avusturya	-3,812,866	-91%
İtalya	-12,464,502	-94%	Katar	-3,760,492	-80%
Birleşik Emirlikler	-11,009,896	-89%	Endonezya	-3,723,583	-87%
Japonya	-9,501,833	-88%	Vietnam	-3,681,731	-89%
Türkiye	-8,798,224	-94%	İrlanda	-3,595,318	-92%
Tayland	-8,441,105	-94%	Polonya	-3,449,632	-79%
Güney Kore	-7,960,525	-86%	Danimarka	-3,417,729	-93%
Hong Kong	-7,122,206	-93%	Belçika	-3,323,135	-87%
Hollanda	-6,960,693	-89%	Yunanistan	-3,078,774	-94%
Singapur	-6,596,279	-93%	Flipinler	-2,993,741	-86%
Kanada	-6,288,656	-90%	İsveç	-2,941,579	-89%
Hindistan	-6,286,458	-89%	Norveç	-2,476,519	-90%
İsviçre	-5,990,424	-93%	Mısır	-2,248,437	-78%
Rusya	-5,747,918	-87%	Brezilya	-2,214,850	-92%

**Kaynak:** (ICAO, 2020a).

Covid-19'un ortaya çıkması ile birlikte ülkelerin uyguladıkları seyahat kısıtlamaları sonucu hem yolcu sayısında hem de uçuş trafiğinde azalmalar meydana gelmiştir. Tablo 7'de görüldüğü gibi ülkelerin 2020 yılı Nisan ayı sonunda dış hat uçuşlarında azalma olduğu görülmektedir. Koltuk kapasitesine göre 2020 yılı Ocak ayı ile Nisan ayı arasında dış hat uçuşlarında en fazla düşüşü yaşayan ülkeler Çin ve Portekiz'dir. Yolcu sayısı bakımından en fazla düşüşü yaşayan ülkelerin başında ise Amerika Birleşik Devleti ile Birleşik Krallık gelmektedir (ICAO, 2020a).

### TÜRKİYE'DE HAVACILIK SEKTÖRÜNÜN DURUMU

Türkiye'de 1933 yılında Milli Savunma Bakanlığı'nın bünyesinde Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi kurulmuştur. Aynı dönem içinde Türk Hava Postası'na beş uçak dâhil edilerek ilk sivil hava taşımacılığı faaliyeti başlamıştır. 1935 yılında Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi Milli Savunma Bakanlığı'ndan alınarak Bayındırlık Bakanlığı'na devredilmiştir. 1938 yılına gelindiğinde katma bütçeli bir kurum olarak Devlet Hava Yolları Umumi Müdürlüğü'ne dönüştürülmüştür. Bünyesine yeni uçaklar dâhil edilerek Ankara-İstanbul şehirleri arasında tarifeli yolcu ve kargo taşımacılığına başlamıştır. 1944'te Devlet Hava Yolları Umumi Müdürlüğü'nde 28 adet yolcu uçağı bulunmaktadır. Kurum 1958 yılında kanunla yapılan değişiklikle birlikte Türk Hava Yolları'na (THY) dönüştürülmüştür. Ülkemizde 1977 yılında kurulan Bursa Hava Yolları ilk özel havayolu taşımacılığı şirkettir. Şirket devletten yeterli desteği göremediği için üç yıl gibi kısa bir süre hizmet verdikten sonra 1980 yılında kapanmıştır (Yazgan ve Yiğit, 2013).

1933'ten 1980'lerin ortalarına kadar geçen zamanda sivil hava taşımacılığı gelişim göstermemiştir. Bu dönemde birkaç örnek dışında havayolu taşımacılığı Türk Hava Yolları tekelinde devam etmiştir. Bu durumda kısıtlayıcı devlet politikaları etkili olmuştur. 1983 yılında Türkiye'de gerçekleşen köklü ekonomik politikalar Türk sivil havacılık sektörüne de etki ederek 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanunu yürürlüğe girmiştir. Bu tarihten itibaren sivil havacılıkta



serbestleşme dönemi başlamıştır. Özel sektör hem ulusal hem de uluslararası ticari havayolu taşımacılığı ve havaalanlarını işletme hakkı elde etmiştir. 1983 yılında başlayan bu süreçle birlikte özel şirketlerin hava taşımacılığı sektöründeki payı artmış ve geçmişe kıyasla yolcu kapasitesi ve sayısında önemli artışlar görülmüştür (Gerede, 2013). 2003 yılına gelindiğinde özel havayolu şirketlerinin iç hatlarda faaliyet gösterebilmeleri için kanunda yapılan değişiklikler Türk sivil havacılık sektörü adına bir dönüm noktası olmuştur. 2003 yılından başlayarak havayolları taşımacılığı artık daha rekabetçi bir pazar haline gelmiştir. Bunun yanı sıra fiyatlar düşürülmüş ve sunulan hizmetlerin kalitesi artmaya başlamıştır (Bakır, Bal ve Şahap, 2017).

Son 17 yılda sivil havacılık alanında gösterdiği büyüme ile Türkiye dünyadaki sivil hava taşımacılığı sektörünün gelişmesine büyük katkı sağlamıştır. Uluslararası Hava Taşıma Birliği ve Uluslararası Sivil Hava Birliği gibi kurumların yayımlanmış olduğu birçok raporda dünya havayolu taşımacılığı sektöründe Türkiye üst sıralarda yer almaktadır (SHGM 2019 Faaliyet Raporu). Ayrıca söz konusu raporlarda Türkiye'nin bu alandaki büyümesinin gelecek dönemlerde de giderek artacağı ifade edilmektedir.

Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü 2018 Yıl Sonu Raporu'na göre Dünyada Türkiye'nin Durumu

- **RPK** (Ücretli Yolcu-Kilometre) sıralamasında **12**.
- **RTK** (Ücretli Ton-Kilometre) sıralamasında **10**.
- **FTK** (Yük Ton-Kilometre) sıralamasında ise **11**. sırada yer almaktadır.

Uluslararası Havalimanları Konseyi (ACI) 2019 yılı Avrupa Hava Trafik Raporu'na göre İstanbul Havalimanı bir önceki yıla oranla yolcu sayısını %0,2 puan arttırarak 68,5 milyon yolcuya çıkarmıştır. Bu sayede Avrupa'da bulunan ülkeler içinde yer alan en büyük beş havalimanından biri olmuştur. Rapora göre yıllık yolcu sayısı 25 milyon ve üzerinde olan havalimanları kategorisinde yolcu sayısını bir önceki yıla oranla %12,8 puan arttırarak ikinci sıraya çıkmıştır (SHGM 2019 Faaliyet Raporu).

**Tablo 8. Türkiye'nin İlk 10 Hizmet İhracatçısı İçindeki Havacılık Kuruluşlarının Genel Sıralaması**

Sıra No	Firma Adı
1	Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı
2	Güneş Ekspres Havacılık A.Ş. (Sun Express)
3	Pegasus Hava Taşımacılığı A.Ş.
4	Ekol Lojistik A.Ş.
5	Gap İnşaat Yatırım ve Dış Ticaret A.Ş.
6	Tav Havalimanları Holding A.Ş.
7	Rönesans Holding A.Ş.
8	Netlog Lojistik Hizmetleri A.Ş.
9	Odeon Turizm İşletmeciliği A.Ş.
10	Atlasjet Havacılık

**Kaynak:** (SHGM, 2019).

2019 yıl sonu itibariyle Türkiye'de havacılık sektöründe faaliyet gösteren firmalara bakıldığında işlem hacimleri, yolcu taşıma kapasiteleri ve bunlara bağlı olarak uçuş hareketliliği açısından ilk sırada Türk Hava Yolları ve ikinci sırada ise Sun Express A.Ş. bulunmaktadır (SHGM 2019 Faaliyet Raporu).

**Tablo 9. Türkiye'deki Havayolu Şirketlerinin Bünyesinde Bulunan Uçak Sayıları**

Sıra No	Firma Adı	2019	2020
1	Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı	324	341
2	Pegasus Hava Taşımacılık A.Ş.	84	93
3	Güneş Ekspres Havacılık A.Ş.	53	58
4	Onur Air Taşımacılık A.Ş.	27	23
5	Atlas jet Havacılık A.Ş.	16	0
6	Turistik Hava Taşımacılık A.Ş.	14	13
7	Hürkuş Hava Yolu Taşımacılık ve Ticaret A.Ş.	9	8
8	Tailwind Havayolları A.Ş.	5	5
9	MNG Hava Yolları ve Taşımacılık A.Ş.	6	5
10	ACT Hava Yolları A.Ş. ULS Havayolları	5	5
11	Kargo Taşımacılık A.Ş.	3	3
<b>Toplam</b>		<b>546</b>	<b>554</b>

**Kaynak:** (SHGM, 2020).

2020 yıl sonu itibariyle Türkiye'de havacılık sektöründe faaliyet gösteren firmaların envanterinde 554 uçak, 176 hava taksi, 421 genel havacılık aracı, 345 balon ve 62 zirai mücadele hava aracı olmak üzere toplam 1.558 hava aracı bulunmaktadır (SHGM 2020 Faaliyet Raporu).

**Tablo 10. Türkiye Geneli Yolcu, Uçak ve Yük Trafik İstatistikleri (2021-2022-2023 Tahmin)**

Türkiye Geneli Yolcu, Uçak ve Yük Trafik İstatistikleri					Tahmini		
Yolcu Trafik İstatistikleri	2003	2019	2020	%	2021	2022	2023
<b>Yolcu Trafik İstatistikleri</b>							
İç Hat	9.147	99.946.572	49.621.174	-50,4%	68.876.212	91.805.844	100.785.844
Dış Hat	25.296	108.427.124	31.986.025	-70,5%	57.769.244	86.481.718	102.309.980
Transit	0	537.642	49.871	-90,7%	380.676	474.010	583.202
<b>Toplam</b>	<b>34.443</b>	<b>208.911.338</b>	<b>81.657.070</b>	<b>-60,9%</b>	<b>123.026.132</b>	<b>178.761.572</b>	<b>203.679.026</b>
<b>Uçak Trafik İstatistikleri</b>							
İç Hat	156.582	839.894	575.262	-31,5%	646.403	791.175	874.099
Dış Hat	218.405	716.523	280.571	-60,8%	463.003	587.317	686.944
Transit	154.218	478.013	201.414	-57,9%	249.788	338.455	421.437
<b>Toplam</b>	<b>529.205</b>	<b>2.034.430</b>	<b>1.057.247</b>	<b>-48,0%</b>	<b>1.359.194</b>	<b>1.716.947</b>	<b>1.982.480</b>

Yük Trafiği	2003	2019	2020	%	2021	2022	2023
İç Hat	188.979	833.768	502.265	-39,8%	713.238	814.382	841.690
Dış Hat	775.101	3.256.399	1.901.694	-41,6%	2.741.462	3.157.720	3.293.302
<b>Kargo Trafiği</b>	<b>276.283</b>	<b>1.522.404</b>	<b>1.324.310</b>	<b>-13,0%</b>	<b>1.282.556</b>	<b>1.476.733</b>	<b>1.539.536</b>
İç Hat	54.104	65.667	62.589	-4,7%	56.174	64.140	66.291
Dış Hat	222.179	1.456.737	1.261.722	-13,4%	1.226.382	1.412.593	1.473.245
<b>Toplam</b>	<b>964.080</b>	<b>4.090.168</b>	<b>2.403.959</b>	<b>-41,2%</b>	<b>3.454.700</b>	<b>3.972.102</b>	<b>4.134.992</b>

**Kaynak:** (DHMI, 2020).

Tüm dünyayı etkisi altına alan Covid-19 virüsü Türkiye'yi de etkilemiştir. Her sektörde etkileri olmasına karşın Türkiye'de havayolu taşımacılığı sektörü derinden etkilenmiştir. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından yayımlanan 2019 faaliyet raporu bu etkileri açıkça ortaya koymuştur. Raporla göre 2019 yılına kıyasla 2020 yılında yolcu trafiğinde %60,9'luk bir azalma meydana gelmiştir. Bunun yanı sıra havayolu taşımacılığını seçen kişi sayısı 208.911.338 kişiden 81.657.070 kişiye gerilemiştir. Kısacası 2020 yılında her 100 kişiden 60'ı havayolu taşımacılığını tercih etmemiştir. Raporla göre yolcu sayısındaki yaklaşık %60'lık azalma uçak trafiğini de negatif etkilemiştir. Havayolları uçuş trafiği bir önceki yıla oranla %48,0'lik bir azalmayla 2.034.430 uçuştan 1.057.247 uçuşa gerilemiştir. Bu da Türkiye'de faaliyet gösteren havayolu işletmelerinin envanterinde bulunan yaklaşık her on uçaktan beşini yere indirmiş olduğu anlamına gelmektedir. Aynı rapora göre havayolu taşımacılığında önemli bir paya sahip olan yük taşımacılığı da etkilenmiştir. Buna göre 2019 yılına kıyasla 2020 yılında havayolu yük taşımacılığında %42,1'lik düşüş meydana gelmiştir. 2019 yılında 4.090.168 ton yük taşınmış iken 2020 yılında bu rakam 2.043.959 tona kadar düşmüştür. Bu oran bir önceki yılın neredeyse yarısı kadardır ([www.dhmi.gov.tr](http://www.dhmi.gov.tr)).

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü 2019 Faaliyet Raporu'nda aynı zamanda 2021,2022 ve 2023 yıllarında gerçekleşecek yolcu sayısı, uçak trafiği ve yük taşımacılığı tahminlerinde bulunmuştur. SHGM Covid-19'un havayolu taşımacılığına etkilerinin son bulmasının çok da kolay olmayacağını tahminlerinde de belli etmiştir. Türkiye'deki havayolları sektörü en parlak dönemini 2019 yılında yaşamıştır. Sektörün 2019 yılındaki rakamlara tekrar ulaşmasının uzun zaman alacağı ortadadır. Raporla göre 2020 yılı yolcu sayısındaki yaklaşık %60'lık azalmanın etkisi ile 2021 yılında %40'lık azalma, 2022 yılında %15'lik azalma ve 2023 yılında %3'lük azalma olması beklenmektedir. 2024 yılında ise tekrar 2019 yılı rakamlarına ulaşılacağı tahmin edilmektedir. Bu durum aynı zamanda uçuş hava trafiği içinde geçerlidir. Hava trafiğinde meydana gelen azalmaların 2024 yılı itibariyle 2019 rakamlarını tekrar yakalayacağı tahmin edilmektedir. Havayolu yük taşımacılığında ise 2020 yılındaki %42,1'lik düşüşün etkisi ile 2021 yılında %15'lik azalma ve 2022 yılında %2,5 azalma olması beklenmektedir. 2023 yılında ise %0,1'lik artışla 2019 rakamlarına tekrar ulaşılacağı tahmin edilmektedir ([www.dhmi.gov.tr](http://www.dhmi.gov.tr)).

## SONUÇLARIN YORUMLANMASI

2019 yılının son günlerinde Çin'in Wuhan Eyaleti'nde ortaya çıkan ve tüm dünyaya yayılan Covid-19 virüsü havacılık sektörü başta olmak üzere birçok sektörü etkilemiş ve olumsuz sonuçların ortaya çıkmasına neden olmuştur. Dünya Sağlık Örgütü tarafından ilan edilen pandemi ilk olarak havacılık sektöründe tedbirlerin alınmasını gerekli hale getirmiştir. Salgının tüm ülkelere yayılmaya başlaması ile uluslararası uçuşlarda kısıtlamaya gidilmesi ardından da iç hatlardaki uçuşların da kısıtlanması havacılık sektörünü durma noktasına getirmiştir.

Havacılık sektörü petrol krizi, 11 Eylül saldırıları, 2009 ekonomik krizi gibi birçok sıkıntıyla karşılaşmış olsa da bu süreçleri kısa süre içinde amorti ederek yükseliş hızını devam ettirmiştir. Fakat Covid-19 salgınının havacılık sektörüne etkisi bu krizlerin etkilerinden çok daha fazla olmuştur. Salgın süresince alınan önlemlerle devam eden uçuşlar salgının pik yapması ile durma noktasına gelmiş ve sektördeki firmaları finansal bakımdan zor bir durumda bırakmıştır.

Salgının 2020 yılı uluslararası hava taşımacılığına olumsuz etkileri sektörde hizmet veren işletmelerin koltuk kapasitelerinin %66 azalmasına, 1.376 milyar kişinin uluslararası hava taşıma aracını kullanamamasına ve buna bağlı olarak sektörün 250 milyar dolar gelir kaybı yaşamasına neden olmuştur. İç hatlarda ise bu durum koltuk kapasitelerinin %38 azalmasına, 1.323 milyar kişinin hava taşıma aracını tercih etmemesine ve 120 milyar dolar gelir kaybı yaşanmasına sebep olmuştur.

Dünya genelinde hava taşıma hizmeti veren ülkelerde bulunan yetkili havacılık kuruluşları önceki yıla kıyasla gelecek yıl için yolcu sayısı tahmini yapmaktadır. Ülkeler genellikle yıl sonunda gerçekleşen rakamlar üzerinden gelecek yıl tahminlerinde bulunmaktadır. Salgının ortaya çıkması nedeni ile 2020 yılında gerçekleşen rakamlar, salgın öncesi 2019 yılında 2020 yılına dair tahmin edilen rakamların altında kalmıştır. Buna göre 2020 yılı Ocak ayı ile 2020 yılı Nisan ayı arasında uluslararası uçuş yolcu sayısı tahmin edilen rakamın yaklaşık Amerika'da 23 milyon kişi, İngiltere'de 22 milyon kişi, İspanya'da 20 milyon kişi ve Çin'de ise 18 milyon kişi altında gerçekleşmiştir. Bu durum ise Türkiye'de tahmin edilen rakamın yaklaşık dokuz milyon kişi altında gerçekleşmiştir.

Dünya genelinde alınan tedbirlerin benzerleri Türkiye'de de uygulanmıştır. İlk olarak Türk Hava Yolları'nın iç hatlarda hizmet verdiği 56 destinasyondan 42'si iptal edilmiş ve 14 destinasyona hizmet verilmeye devam edilmiştir. Diğer hava taşıma hizmeti veren tüm işletmelerin hem iç hem de dış hatlardaki tüm seferleri iptal edilmiştir. Kargo taşımacılığı, acil sağlık uçuşları ve kamu uçuşları bu kısıtlamaların dışında tutulmuştur. 2020 yılı Mart ayında THY envanterinde bulunan 357 yolcu uçağından 255'i ve Pegasus envanterinde bulunan 82 yolcu uçağı tamamı olmak üzere Türk tecilli hava araçlarının yaklaşık %79'u kadarı yere indirilmiştir.

Salgın öncesi 2019 yılında Türkiye'de iç ve dış hatlarda yaklaşık 209 milyon kişi hava yolu ile ulaşımı tercih ederken salgının ortaya çıkmasıyla birlikte 2020 yılında %61'lik düşüşle 82 milyon kişi hava yolu ile ulaşımı tercih etmiştir. Yolcu sayısı ile orantılı olan uçuş trafiği de salgın öncesinde iki milyon iken salgın sonrası bir milyona kadar gerilemiştir. Yük ve kargo taşımacılığında bu durum ise salgın öncesi dört milyon ton iken salgın sonrası iki buçuk milyon tona gerilemiştir. Salgın Türkiye'deki hava yolu taşımacılığını etkilerken bu sektörde hizmet veren işletmeleri de mali açıdan zora sokmuştur. Türkiye'nin ve dünyanın önde gelen işletmelerinden biri olan Türk Hava Yolları 2020 yılı için 17 milyar Türk Lirası ve Pegasus ise üç milyar Türk Lirası zarar beyan etmiştir.

Bu çalışmada dünya için ekonomik açıdan son derece önemli bir paya sahip olan havacılık sektörünün Covid-19 salgın kaynaklı yaşamış olduğu mali problemleri incelenmiş ve salgının küresel havacılığa vermiş olduğu zararlar ele alınmıştır. Ülkelerin havacılık sektöründe yapmış olduğu planlamalar ve salgının bu planlamalar üzerindeki etkileri ortaya konmuştur. Dünyadaki ülkeler gibi Türkiye de salgın kaynaklı olumsuzluklar yaşamıştır. Yapılan tahminlerde salgının havacılık sektörüne etkilerinin 2024 yılına kadar devam edeceği ve bu sürede ülke ekonomisine olan zararı gösterilmeye çalışılmıştır.

Hem dünyadaki hem Türkiye'deki pandemi öncesi ve pandemi sonrası havacılık sektörünün durumuna ilişkin verilerin ele alındığı bu çalışmada gerekli karşılaştırmalar yapılarak gelecek dönemler için öngörülerde bulunulmuştur.

**KAYNAKÇA**

Akça, M. (2020). "Covid-19'un Havacılık Sektörüne Etkisi", Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi, 7(4): 45-64.

Bakır, M., Bal, H. T., & Akan, Ş. (2017). "Türk Sivil Havacılık Sektörünün Değerlendirilmesinde Bütünleşik Swot-Ahs Yaklaşımı", Journal of Aviation, 1(2): 154-169.

Chinazzi, M., Davis, J. T., Ajelli, M., Gioannini, C., Litvinova, M., Merler, S., & Viboud, C. (2020). The Effect of Travel Restrictions on The Spread of The 2019 Novel Coronavirus (COVID-19) Outbreak Science.

Craven, M., Singhal S., & Matthew W. (2020). COVID-19: Briefing Note. April 13, 2020, McKinsey and Company.

Gerede, E. & Orhan, G. (2015). "Türk Havayolu Taşımacılığındaki Ekonomik Düzenlemelerin Gelişim Süreci". (Ed. E. Gerede), Hava Taşımacılığı ve Ekonomik Düzenlemeler Teori ve Türkiye Uygulaması, ss. 163-196, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Yayınları, Ankara.

Şen, G. & Bütün, E. (2021). "Covid-19'un Pandemi Salgınının Havacılık Sektörüne Etkisi: Gig Ekonomisi Alternatifi", Journal of Aviation Research, 3(1): 106-127.

Tayar, T., Gümüştekin E., Dayan K. & Mandi E. (2020). "Covid-19 Krizinin Türkiye'deki Sektörler Üzerinde Etkileri: Borsa İstanbul Sektör Endeksleri Araştırması", Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Salgın Hastalıklar Özel Sayısı: 293-320.

Yazgan, A. E., & Yiğit, S. (2013). "Türk Sivil Havacılık Sektörünün Uluslararası Rekabetçilik Düzeyinin Analizi", Sosyal Ekonomik Araştırmalar Dergisi, 13(25): 421-445.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü 2020 Faaliyet Raporu  
<http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/kurumsal/faaliyet/2020.pdf> (Erişim Tarihi: 10.03.2021)

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü 2019 Faaliyet Raporu  
<http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/kurumsal/faaliyet/2019.pdf> (Erişim Tarihi: 10.03.2021)

Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü İstatistikler  
<https://www.dhmi.gov.tr/Sayfalar/Istatistikler.aspx> (Erişim Tarihi: 05.03.2021)

2020A International Air Transport Association <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/airline-industry-economic-performance---november-2020---data-tables/> (Erişim Tarihi: 1.03.2021)

2020B International Air Transport Association <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-passenger-monthly-analysis---january-2020/> (Erişim Tarihi: 27.02.2021)

2020A International Civil Aviation Organization- <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/2020-passenger-totals-drop-60-percent-as-COVID19-assault-on-international-mobility-continues.aspx> (Erişim Tarihi: 28.02.2021)

2020C International Air Transport Association <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-passenger-monthly-analysis---december-2020/> (Erişim Tarihi: 05.03.2021)

2020B International Civil Aviation Organization- <https://www.icao.int/sustainability/Pages/Economic-Impacts-of-COVID-19.aspx> (Erişim Tarihi: 10.03.2021)