

**COVID-19 PANDEMİSİ DÖNEMİNDE DEVLET DESTEKLERİNİN ÖNEMİ:
HAVAYOLU İŞLETMELERİNE YÖNELİK KURTARMA OPERASYONLARI VE
KAMULAŞTIRMA KANITLARI**

**Öğr. Gör. Armağın MACİT¹
Dr. Öğr. Üyesi. Deniz MACİT²**

ÖZET

2020 yılında tüm dünyayı etkisi altına alan Covid-19 pandemisinin en büyük etkileri, seyahat kısıtlamaları ve sınırların kapanması ile ulaştırma sektöründe görölmüŐtür. Özellikle düşük kâr marjı, yoğun rekabet, yüksek maliyet bağlamında varlığını sürdüren havacılık sektörü, finansal kriz ile karşı karşıya kalmıŐtır. Dünyanın en eski havayolu unvanına sahip olan Avianca Havayolları iflasını açıklamıŐ, Air France-KLM gibi büyük havayolu işletmeleri finansal kriz yaşadıklarını duyurarak iflas yönünde izlenim vermeye başlamıştır. Bazı ölkeler havacılık sektörünün stratejik önemi ve ölkede ekonomisi üzerindeki etkisini düşünerek çeşitli destek paketleri açıklamıŐlardır. Uluslararası Hava Tařımacılığđ Birliği (IATA) tarafından Covid-19 süreci ile ilgili yayınlanan raporlarda havayolu işletmelerini iflastan kurtarmak için yapılması gerekenler ile ilgili çeşitli önerilerde bulunmaktadır. Bu öneriler doğrudan finansal yardım, banka kredileri ve vergi muafiyeti olarak belirtilmektedir. Bu çalışmada küresel havacılık sektöründe havayolu işletmelerine yönelik finansal kurtarma operasyonları incelenerek, hükümetlerin sektöre nasıl müdahale ettiklerinin belirlenmesi amaçlanmaktadır. Covid-19 sürecinin havacılık sektörünü sürüklediği yeni düzende hükümetlerin müdahalesi, havacılık sektöründe kamu kontrolünün artmasında ve sektördeki oyuncularının yeniden belirlenmesinde etkili olacaktır. Serbestleşmenin sağladığı devlet müdahalesinin azalması, havayolu işletmesi sayısının artması, havacılık sektörünün büyümesi ve gelişmesi gibi olumlu etkiler, ortadan kalkma riski ile karşı karşıyadır.

Anahtar Kelimeler: Koronavirüs, Covid-19, Pandemi, Havacılık Sektörü, Devlet Desteği.

¹ Ege Üniversitesi, Havacılık MYO, ORCID: 0000-0002-5694-8285, armagan.macit@ege.edu.tr.

² Alanya Alaaddin Keykubat Üniversitesi, Havacılık ve Uzay Bilimleri Fakóltesi, ORCID: 0000-0002-7439-7202, deniz.macit@alanya.edu.tr.

Araştırma Makalesi/Research Article–GeliŐ Tarihi/Received:04/03/2021–Kabul Tarihi/Accepted: 23/04/2021

THE IMPORTANCE OF GOVERNMENT SUPPORT DURING THE COVID-19 PANDEMIC: RESCUE OPERATIONS AND EXPROPRIATION EVIDENCE FOR AIRLINE OPERATIONS

ABSTRACT

The biggest effects of the Covid-19 pandemic, which affected the whole world in 2020, were seen in the transportation sector with travel restrictions and closing borders. Especially, the aviation industry, which maintains its existence in the context of low profit margin, intense competition, and high costs, has faced a financial crisis. Having the title of the oldest airline in the world, Avianca Airlines announced its bankruptcy, and major airlines such as Air France-KLM announced that they were experiencing a financial crisis and started to give the impression of bankruptcy. Some countries have announced various support packages considering the strategic importance of the aviation sector and its impact on the country's economy. In the reports published by the International Air Transport Association (IATA) on the Covid-19 process, various recommendations are made regarding what should be done to save airlines from bankruptcy. These recommendations are specified as direct financial aid, bank loans and tax exemptions. In this study, it is aimed to determine how governments intervene in the sector by examining financial rescue operations for airline companies in the global aviation sector. In the new order where the Covid-19 process has dragged the aviation industry, governments' intervention will be effective in increasing public control in the aviation sector and re-determining its players in the sector. The positive effects of liberalization, such as the reduction of state intervention, the increase in the number of airlines, the growth and development of the aviation sector, face the risk of disappearing.

Keywords: Coronavirus, Covid-19, Pandemic, Aviation Sector, Government Support.

GİRİŞ

2019 yılı sonunda ilk olarak Çin'in Wuhan kentinde başlayan influenza virüs ailesine ait mutasyona uğramış bir virüs türünün yarattığı salgın kısa sürede tüm dünya üzerinde etkisini göstermeyi başarmıştır (Gilbert vd., 2020). Covid-19 hastalığının Dünya Sağlık Örgütü tarafından pandemi olarak ilan edilmesinden sonra geçen bir yıllık süreçte 110 milyon kişi bu hastalığa yakalanmış, yaklaşık 2,5 milyon kişi yaşamını yitirmiştir (WHO, 2020). Covid-19 pandemisinin yayılmasını önlemek için ülkeler tarafından alınan bir dizi tedbir, sosyal ve ekonomik hayat üzerinde önemli değişiklikler yaratmıştır. Birçok sektör Covid-19 pandemisinden olumsuz etkilenmiştir. Şüphesiz bu sektörlerin başında gelenlerden biri havacılık sektörüdür.

23 Ocak 2020 tarihinde Wuhan’da başlayan seyahat kısıtlaması, virüsle savaşmak zorunda olan tüm ülkeler için geçerli hale gelerek havacılık sektörünün duraksamasına sebep olmuştur. Bu durumun temelinde havacılığın küresel seyahatte en etkin kullanılan ulaştırma modu olması, havalimanlarında uluslararası yolcu potansiyelinin yüksek olması, ülkeye yapılan giriş ve çıkışların kontrol edilebilmesinde havalimanlarının önemli bir rolü olması gibi sebepler bulunmaktadır. Havacılık sektöründe, Covid-19 yayılımını önlemek amacı ile alınan tedbirler küresel hava trafiğini durma noktasına getirmiş, birçok havalimanı kullanıma kapatılarak havacılık tarihinin en büyük krizi yaşanmaya başlanmıştır (Macit & Macit, 2020).

Havacılık sektörünün yüksek maliyet yapısı ve yoğun rekabet ortamında düşük kâr marjı ile faaliyet göstermesi, pandemi krizinin finansal boyutunun ağır hissedilmesine sebep olmuştur. Tüm uçaklarını yere indirmek zorunda kalan havayolu işletmeleri, nakit akış problemleri yaşayarak kısa vadeli yükümlülüklerini yerine getirmekte zorlanmaya başlamıştır.

Havacılık sektörünün ülke ekonomilerine yüksek katkı sağlaması sebebi ile devletler tarafından bayrak taşıyıcı ve bazı özel havayolu işletmelerine destek verilmeye çalışılmış, iflas eşiğinde olan havayolları kurtarılarak sektörün ayakta kalması için devletler tarafından ek önlemler alınmıştır.

Bu çalışmada küresel sektöründe devletlerin havayolu işletmelerine yönelik finansal kurtarma operasyonları, müdahaleleri ve uygulamaları incelenecektir. Devletlerin sağladıkları desteklerin havayolu işletmeleri için yeterli olup olmadığı değerlendirilecektir. Kamu müdahalesinin sektör üzerindeki etkilerinin pandemi sürecinde havacılık sektörünün dinamiklerini nasıl değiştireceği tartışılacaktır.

1. HAVACILIK SEKTÖRÜNÜN ÜLKE EKONOMİSİ AÇISINDAN ÖNEMİ

Ulaştırma modlarının tamamında gerçekleştirilen faaliyetler, ülke ekonomilerinde kalkınmanın itici bir gücünü oluşturmaktadır. Bunun yanı sıra, ulaştırma ekonomisi ülkelerin gelişmişliğinin de bir göstergesi olarak kabul edilmektedir. Bu sebeple, ulaştırma politikalarının gelişme ve kalkınmayı destekleyici nitelikte olması beklenmektedir. Ulaşım sektörü ancak doğru yönlendirildiğinde ekonomik kalkınmaya hizmet etmektedir (Saatçioğlu, 2011). Günümüz gelişen teknolojisinde, uzak mesafelerin zaman tasarrufu ile bağlantısının sağlanmasını hedefleyen ulaştırma alt sistemi olan havayolu taşımacılığı da ekonomik kalkınmada önemini arttırmaktadır (Erdoğan, 2016).

Turizm başta olmak üzere birçok sektör, ekonomik faaliyetler açısından havacılık sektörü tarafından desteklenmektedir. Yeni iş ve istihdam yaratmak konusunda havacılık sektörü önemli bir potansiyel sunmaktadır. Havacılık faaliyetlerinin gerçekleşmesi için gerekli olan havaalanlarının da bulunduğu bölge ve ülke bazında sağladığı katkılar ekonomik kalkınma ve toplumsal refah açısından önem arz etmektedir (Kenanoğlu & Aydın, 2017).

Baker vd. (2015) yaptıkları ampirik çalışma ile havacılık faaliyetleri ile ekonomik büyüme arasında çift yönlü ilişki olduğunu ortaya koymuşlardır. Havacılık faaliyetlerinin hem bölge ekonomisi hem ülke ekonomisi üzerinde etkili olduğunu söylemişlerdir (Baker vd., 2015).

Havacılık sektörü, pandemi öncesinde dünya çapında doğrudan ve dolaylı olarak yaklaşık 65,5 milyon kişiye iş sağlarken, küresel ekonomiye yılda yaklaşık 2,7 trilyon dolar kaynak üretmekteydi (ICAO, 2020).

Havacılık sektörünün yüksek istihdam kapasitesi yaratması, gayrisafi yurt içi hasılayı arttırması ve ekonomik büyüme üzerinde etkili olması, sektörde yaşanacak olumsuzlukların ülke ekonomilerine de olumsuz yansıtacağına göstergesidir. Bu sebeple Covid-19 pandemisinin havacılık sektörü üzerinde yarattığı kriz, kamu müdahalesini kaçınılmaz hale getirmiştir.

2. COVID-19 PANDEMİSİNİN KÜRESEL HAVACILIK SEKTÖRÜ ÜZERİNDEKİ ETKİSİ

Ulaştırma faaliyetleri tüm modları ile ülke ekonomilerini, çeşitli sektörleri, uluslararası ticareti ve gelişmişlik seviyelerini etkilemektedir. Pandemi ile birlikte alınan tedbirler doğrultusunda başlayan seyahat kısıtlamaları, diğer ülkelerin seyahat yasakları, sınırların kapanmasıyla devam ederek ülkeler arası etkileşimi ve ticareti olumsuz etkilemiştir. ICAO tarafından açıklanan verilere göre, 2020’de küresel mal ticaret hacminin 2019’a kıyasla %9,2 düştüğü, küresel ekonominin ise 2020’de dünya GSYH’sinde yaklaşık %4’lük daralma meydana getirdiği görülmektedir (ICAO, 2021). Bu veriler doğrultusunda krizin etkilerinin, 2008 küresel finans krizinden çok daha kötü olduğu IMF tarafından da doğrulanmıştır (IMF, 2021).

Havacılık sektörünü yolcu taşımacılığı açısından besleyen ve en önemli pazarı oluşturan turizm sektörü de pandemi krizinden olumsuz etkilenmiştir. Tüm turizm destinasyonlarında uygulanan zorunlu kısıtlamalar ile uluslararası turizm gelirlerinde 2020 yılında 2019 yılına kıyasla yaklaşık 900 milyar dolar azalma olmuştur. Şüphesiz turizm faaliyetlerindeki bu gerileme havacılık sektörüne de doğrudan olumsuz yansımıştır. (UNWTO, 2021).

Turizm başta olmak üzere tüm ekonomik faaliyetlerde Covid 19 nedeniyle yaşanan gerileme 2020 yılında havaalanlarının yolcu trafiğinin %64,2’sinden fazlasını kaybederek 111,8 milyar dolar gelir kaybı yaşamasına sebep olmuştur. Hava yolcu trafiği açısından da 2020’de 2019 yılına kıyasla havayolu yolcuları %60 azalmış ve kilometre başına yolcu gelirinde (RPK) %65,9’luk bir düşüş yaşanmıştır. CAPSCA tarafından açıklanan raporlarda; Covid-19 pandemisinin etkisi ile havayolu işletmeleri tarafından sunulan koltukların 2020 başlangıç planlarına göre %50 arasında bir azalma göstermiş, azalan yaklaşık 2,7 milyar yolcunun etkisi ile havayolu işletmeleri toplam 371 milyar dolar brüt faaliyet geliri kaybı yaşamışlardır (CAPSCA, 2021).

Birçok ülkede çeşitli havayolu işletmeleri yaşadıkları nakit akış bozulmaları, kısa ve uzun vadeli yükümlülüklerin yerine getirilememesi gibi sebeplerle iflas yönünde bir durum ortaya çıkarmıştır. Dünyanın en eski havayolu unvanına sahip olan Avianca Havayolları iflasını duyurmuş, Air France, KLM gibi büyük havayolu işletmeleri iflas yönünde işaretler vermeye başlamışlardır. 2020 yılında kurtarılmayan 42 havayolu işletmesi iflas etmiştir

(Köfteoğlu, 2021). Yaşanan mali darboğazlar ve iflaslar havayolu işletmelerinin devlet desteklerini talep etmeye yöneltmiştir.

3. ARAŞTIRMA

Covid-19 salgınının havacılık sektörü üzerinde yarattığı krizin, havayolu işletmelerini sürüklediği finansal bozulmalar, birçok havayolu işletmesi için çözüm getirilemeyen sonuçlar doğurmuştur. Sektör, ülkeler açısından stratejik önemini olması sebebi ile devletler tarafından desteklenmiştir. Bazı ülkelerde de havayolu işletmeleri devletten yardım isteyerek, kurtarma operasyonları yapılmasını istemiştir.

Bu çalışmada Covid-19 pandemisi süresince havacılık sektörüne verilen devlet destekleri araştırılarak, küresel havacılık sektöründe havayolu işletmelerine yönelik finansal kurtarma operasyonları ile devletlerin müdahale biçimlerinin incelenmesi amaçlanmıştır. Çeşitli haber kaynakları ve ülke otoritelerinin açıklamalarından ulaşılan bilgiler araştırmanın kanıtlarını oluşturmaktadır.

Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA) tarafından Covid-19 süreci ile ilgili yayınlanan raporlarda havayolu işletmelerini iflastan kurtarmak için yapılması gerekenler ile ilgili çeşitli önerilerde bulunmaktadır. Bu öneriler doğrudan finansal yardım, banka kredileri ve vergi muafiyeti olarak belirtilmektedir (CAPSCA, 2020). Çeşitli ülkelerin havacılık sektörüne yönelik desteklerinin IATA önerileri ile bağdaşır bağdaşmadığı değerlendirilerek, desteklerle pandemi sürecinde ve sonrasında sektörün yapısının nasıl şekilleneceği hakkında çıkarımlar yapılacaktır.

3.1. Havayolu İşletmelerine Yönelik Devlet Destekleri

Covid-19 pandemisinin hava trafiğinde yarattığı yıkıcı etki sebebi ile tüm dünyada havacılık sektörü bugüne kadar yaşadığı en büyük krizi yaşamaktadır. Bu krizde farklı ülkelerin farklı metotlarla havacılık sektörüne müdahale ettiği tespit edilmiştir. Öncelikle havacılık sektörüne destek sağlayan veya iflas durumunda olan işletmelere kurtarma operasyonu yapan ülkeler incelenmiş, sonrasında sektörel çıkarımlar yapılmıştır.

ABD

2020 yılı haziran ayı sonuna kadar uçuşların %80'inin iptal olduğu Amerika'da havacılık sektörünün yaşadığı krizle, işletmeler farklı şekillerde maliyet düşürmeye çalışarak mücadele etmeye başlamışlardır. Boeing'in 2020 yılı sonuna kadar 16 bin işçinin işine son vermeyi planlaması, Delta Havayolu işletmesinin 37 bin çalışanını bir aydan, bir yıla kadar değişen süreler ile ücretsiz izne çıkarması ve havaalanlarında çalışan 13 bin kişinin işine son verilmesi krizin işsizlik sonucu doğurduğunu göstermektedir (Sobieralski, 2020).

Gelirinin yaklaşık %80'nini kaybeden Avianca Havayolları, Mayıs 2020'de iflas başvurusunda bulunmuştur. Latin Amerika'daki önemli hava yollarından biri olan Avianca'nın iflası, çok fazla sayıda personelin işsiz kalmasına sebep olmuştur (Rappeport & Chokshi, 2020). Temel makroekonomik göstergelerden olan işsizliğin artmasını engellemek amacı ile devletin havayolu işletmelerine destek olması ve istihdamı koruması gerekmektedir.

ABD havacılık sektörüne destek konusunda en hızlı önlem alan öncü ülke olmuştur. Covid-19 pandemisinin ekonomik etkileri için ilk aşamada havacılık sektörüne 50 milyar dolarlık destek paketi açıklamıştır. Bu destek işletmelere nakit akışı sağlamak amacı ile kullanılmıştır. Bu desteğe ek olarak Amerika, havacılık sektöründe çalışan 750 bin personelin 30 Eylül'e kadar işlerinde tutulması için şirketlere 25 milyar dolar maaş desteği vereceğini duyurmuştur (Şimşek, 2020). Bu destekler işletmelerin kısa süreli nakit akışları için önemli konumdadır. Havayolu işletmeleri için yapılan 25 milyar dolarlık desteğe ek olarak, hava kargo işletmelerine 4 milyar dolar, yer hizmeti işletmelerine 3 milyar dolarlık nakit desteği sağlanmıştır (Rappeport &Chokshi, 2020).

İtalya

İtalya'da 2017 yılından itibaren finansal kriz yaşayan Alitalia Havayolu işletmesi özelleştirme çabalarının sonuç vermemesi ve Covid-19 sebebi ile uçuşların tamamen askıya alınması ile iflas durumuna gelmiştir. İtalyan hükümeti bayrak taşıyıcı işletmeye öncelikle 2 milyar euro destek sağlamış sonrasında kurtarma operasyonu yaparak işletme tamamen kamulaştırılmıştır (Airporthaber, 2020).

İngiltere

İngiltere, Easyjet Havayolları için borçlanma tahvili üzerinden 600 milyon pound kredi tahvili sağlamıştır (Şimşek, 2020). Bu kredi desteği ile havayolu işletmesi, kısa vadede nakit akışı sağlarken uzun vadede borçlanmıştır. İngiltere Easyjet'in yanı sıra Virgin Atlantic içinde 600 milyon dolarlık destek paketi sunmuştur. Havayolu işletmesi bu desteğe ilave olarak hissedarlardan sermaye artışı ile ilave katkı görüşmeleri yapmaktadır (Şeker, 2020). İngiltere havayolu iç hat taşımacılığının yaklaşık %40'ını elinde bulunduran havayolu işletmesi Fly Be, devlet tarafından kurtarılmayarak Avrupa'da Covid-19 sebebi ile iflas eden ilk havayolu işletmesi olmuştur (Perper & Slotnik, 2020).

Fransa

Fransa, havacılık sektörünü ayakta tutabilmek amacı ile 17 milyar euroluk destek paketi açıklamıştır, bayrak taşıyıcı firması Air France bu desteğin 7 milyar euroluk kısmından faydalanmıştır (Şeker, 2020). Air France havayolu işletmesinin yönetimi, sektörün normalleşmesinin 2 yıl sürebileceğini öngörmesi sebebi ile, personel çıkartarak maliyet azaltma yoluna gitmiştir.

Havacılık sanayisinin ABD ve Çin'den geri kalmasını istemeyen Fransız Hükümeti, Fransa merkezli uçak üreticisi Airbus'a destek sağlamaktadır. Airbus'ta maliyet azaltmaya giderek bu süreçte kayıplarını azaltma yönünde faaliyet göstermektedir. Airbus, 1 yıl içinde 15 bin kişiyi işten çıkaracağını duyurmuştur (Horcajuelo, 2020).

Almanya

Alman havayolu firması Lufthansa, Covid-19 salgınının başlaması ve havacılık sektörü üzerinde etkilerin uzun süreli olacağını öngörülmesi sebebi ile havayolu taşımacılığı sektörünün devlet yardımı olmadan hayatta kalamayacağı görüşünü savunmuştur. Firma yönetimi ile Alman hükümeti arasında krediler, kredi garantileri, sermaye takviyesi gibi konuları içeren yaklaşık 10 milyar euro kurtarma programı müzakereleri henüz pandemi sürecinin başında başlamıştır (Şeker, 2020).

Almanya hükümeti, bayrak taşıyıcı Lufthansa'nın %20 hissesini 9 milyar euroya satın alarak, işletmeye mali kaynak sağlamıştır (Lotus, 2020). Bu durum Lufthansa'da kısmi kamulaştırma olarak değerlendirilebilir.

Hollanda

Hollanda hükümeti tarafından, Covid-19 pandemisi sebebi ile finansal kriz yaşayan Hollanda Kraliyet Havayolları KLM, 3,4 milyar euro destek ile kurtarılmıştır. Bu desteğin 1 milyar eurosu kredi, 2,4 milyar eurosunun ise banka teminatı olarak verildiği belirtilmiştir (Şeker, 2020). Hollanda Hükümeti KLM Havayolu işletmesine, kurtarma karşılığında %15 maliyet azaltılması, sürdürülebilir yatırımlar ve Schipol Havalimanı'nda gece uçuşları azaltma şartlarını öne sürmüştür (Sterling& Deutsch, 2020).

İsviçre

İsviçre Federal Hükümeti, Lufthansa Group bünyesinde faaliyet gösteren SWISS ve Edelweiss Havayolu işletmelerine 1,275 milyar İsviçre frangı kredi vermeyi kabul etmiştir. Ancak kredi belirli şartlara tabidir. Bu şartlar, kredi borcu ödenene dek Lufthansa Group'a ödenek aktarılmaması, borç ödenene kadar yatırım yapılmaması, filo genişletilmemesi ve önceliğin kredi borcunun ödemesi olarak belirtilmiştir (Airporthaber, 2020b).

Çin

Covid-19 vakalarının çıktığı ülke olan Çin, seyahat kısıtlamalarının ilk başladığı ülkelerdendir. Bu sebeple havacılık sektörü üzerindeki olumsuzluklar kendisini daha önce hissettirmiştir. Ülkenin en büyük dördüncü havayolu işletmesi Hainan Havayolu işletmesi, finansal yükümlülüklerini yerine getiremeyerek el değiştirmiştir. Air China, China Eastern ve China Southern Hava Yolları maliyetleri azaltmak için personellerinin büyük bir kısmını ücretsiz izne çıkarmıştır (Xinhua, 2020).

Çin'de hükümet Covid-19 krizinin olumsuz etkileri ortadan kalkana kadar havayolu işletmelerine KDV istisnası ve yolcu payı ödemesi gibi destekler getirmiştir. Bu desteklere ek olarak Çin Sivil Havacılık İdaresi (CAAV), hem Çin hem de yabancı hava yollarına Çin'in içinde ve dışında uluslararası uçuşlar yapmaları koşuluyla finansman desteği sağlayacağını açıklamıştır. Aynı zamanda salgın döneminde durmayan veya uluslararası uçuşlarına devam havayolu işletmelerine koltuk kilometre başına 0,0176 yuan Uluslararası Sürekli Operasyon Ödülü vereceğini duyurmuştur (AviationVoice, 2020). Hava yollarına sağlanan destekler tek koridorlu uçak için maksimum 800.000 yuan, çift koridorlu uçak için maksimum 1,45 milyon yuan olarak belirlenmiştir (Xinhua, 2020).

Güney Kore

Covid-19 salgınının başlaması ile finansal kriz yaşayan Korean Air, pandeminin henüz ilk zamanlarında Kore Kalkınma Bankası ve Kore Ex-Im Bankası'ndan 1,2 trilyon won tutarında yardım elde etmiştir. Bu yardıma ek olarak hükümet tarafından haziran ayının sonunda 1 trilyon won tutarında nakit desteği sağlanacağı duyurulmuştur. Desteklerin, devlet garantili borçlanma senetleri üzerinden yapılacağı belirtilmiştir (Nergiz, 2020a).

Hong Kong

Covid-19 salgını sebebi ile finansal kriz yaşayan Cathay Pacific Havayollarının devlet

tarafından aşamalı bir şekilde destekleneceği duyurulmuştur. Hong Kong yönetimi öncelikle Cathay'a 7,8 milyar HKD tutarında köprü kredi açarak sağladığı nakit akışı ile 19,5 milyar HKD tutarında hisse satın alacak ve devlet, Cathay Pacific'de %6,1 oranında hisse sahibi olarak, yönetim kurulu toplantılarına iki gözlemci ile katılabilecektir. Desteklerin ilk aşama sonrasında 39 milyar HKD tutarına kadar devam edeceği belirtilmiştir (Nergiz, 2020b).

Rusya

Rusya, Covid-19 pandemisi sebebi yolcu trafiğinde yaşanan azalışlar sonrası, havayolu işletmelerine destek sağlamaya karar vermiştir. 2020 yılının ikinci çeyreğinde yolcu sayısında ortalama %80'lik kayıp yaşanmıştır. Rusya havacılık otoritesi Rosaviatsia'nın verilerine göre; Aeroflot, Rossiya, Ural, Utair, S7 Group finansal problemler yaşamaya başlamıştır. Rusya Hükümeti bu kapsamda havayolu işletmelerine 317 milyon dolar tahsis etme kararı almıştır (Kaminski-Morrow, 2020).

Türkiye

Covid-19 pandemisinin başlaması ile uzun süredir büyüme ivmesini arttırarak gelişen Türk sivil havacılık sektörü duraksama yaşamıştır. Sektörün pandemi sürecindeki kayıplarının daha az olması amacı ile Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü ruhsat ve temdit ücretlerinde %50 indirim uygulama kararı almıştır. Aynı zamanda Eurocontrol'e ödenecek ücretlerin süresi yıl sonuna kadar uzatılmıştır. Havayolu işletmelerinin yolculara ödemekle yükümlü oldukları yolcu hakları tazminatlarının ödemeleri de 1 yıl ertelenmiştir (SHGM, 2020).

Açıklanan ekonomik istikrar kalkanı kapsamında 1 Nisan-30 Haziran tarihleri arasında iç havayolu taşımacılığında KDV oranı %18'den %1'e indirilmiştir. Bayrak taşıyıcı havayolu işletmesi Türk Hava Yolları için nakit yardımı yapılacağı hükümet tarafından belirtilirken, özel havayolu işletmeleri için bir nakit desteği açıklanmamıştır. Türkiye'de faaliyet gösteren özel ve devlet havayolu işletmelerini temsil eden kuruluşların, hükümet ile görüşerek havayolu işletmelerine belirli süre ödemesiz, sabit faizli kredi desteği talebinde bulunduğu bilinmektedir. Türk Hava Yolları ve diğer havayolu işletmeleri mart ayından itibaren hükümet tarafından sağlanan kısa süreli çalışma ödeneğinden yararlanarak maliyetlerini azaltmaya çalışmaktadır (Herdem, 2020).

3.2. Devlet Desteklerinin Sektöre Etkisi

Covid-19 pandemisinin sektörde yarattığı olumsuz etkiler, araştırmanın kanıtlarında sunulduğu üzere bazı ülkelerde, hükümetler tarafından sağlanan destekler ile aşılmaya çalışılmaktadır. IATA tarafından Mayıs 2020'de yayınlana rapora göre; küresel ölçekte devletler, havayolu işletmelerine 123 milyar dolar destek sağlamıştır. Hükümetler tarafından sağlanan destekler; ücret desteği, maaş desteği, krediler, kredi garantileri, öz kaynak finansmanı, kurum, bilet ve yakıt vergilerinde indirim, nakit yardım ve rota fonları olarak gerçekleşmiştir (IATA, 2020).

Birçok ülke henüz destek sağlamasada, bu yönde olan talepleri değerlendirdiğini duyurmuştur. Destekler havacılık sektörünün kayıpları ile karşılaştırıldığında, kayıpların giderilmesine yetmeyeceği görülmektedir. Ancak finansal kriz yaşayan havayolu işletmelerinin maliyetlerini azaltması veya iflastan kurtulması için destekler belirleyici rol oynamaktadır.

Destek alamayan ve finansal yükümlülüklerini yerine getiremeyen havayolu işletmeleri iflasa sürüklenmeye başlamışlardır.

Tablo 1: 2020 Yılında İflas Eden Havayolu İşletmeleri

Havayolu	Ülke	Havayolu	Ülke
Compass Airlines	ABD	Jet Time	Danimarka
AirAsia	Japonya	Montenegro Airlines	Karadağ
Air Georgian	Kanada	LATAM	Arjantin
Air Italy	İtalya	Level Europe	Avusturya
LİAT	Antigua ve Barbuda	Miami Air International	ABD
Avianca	Peru	Nantuket Express	ABD
BRA	İsveç	Nocscoot	Tayland
Cathay Dragon	Hong Kong	One Airlines	Şili
City Jet	İrlanda	Ravn Alaska	ABD
Compass	ABD	SAA	Güney Afrika C.
TAME	Ekvador	Shoreline Aviation	ABD
Ernest Airlines	İtalya	NocScoot	Singapur
Eurowings	Almanya	South African Airways	Güney Afrika C.
ExpressJet	ABD	Sun Express Deutschland	Almanya
Flybe	İngiltere	TAME EP	Ekvador
Flyest	Arjantin	Tiger Air	Avustralya
Germanwings	Almanya	Trans States Airlines	ABD
Go2Sky	Slovakya	Virgin Atlantic	ABD
G. Afrika Expressi	Güney Afrika C.	Atlas Global	Türkiye
İnterjet	Meksika		
Island Express Air	İzlanda		

Kaynak: The Cirium Airline Insights Review 2020 (Cirium)

Tablo 1’de belirtilen havayolu işletmeleri 2020 yılında Covid-19 pandemisinin ağır darbesi ile iflaslarını ilan etmişlerdir. ABD, 9 havayolu ile iflasın en çok gerçekleştiği ülke olurken, Türkiye’de sadece bir iflas gözükmemektedir (Cirium, 2021). Atlas Global işletmesinin iflas başvurusunun Covid-19 pandemisinden önce olması, aslında Türkiye’de Covid-19 kaynaklı bir iflasın henüz gerçekleşmediğini ortaya koymaktadır. Macit (2020) tarafından yapılan çalışmada, THY ve Pegasus işletmelerinin Covid-19 pandemisinden olumsuz etkilendiği, ancak işletmelerin güçlü finansal yapıları ile iflastan çok uzak konumda oldukları sonucuna ulaşılmıştır.

Uluslararası havacılık kuruluşları tarafından beklentiler değerlendirildiğinde, sektörel toparlanmanın uzun sürede olacağı, birçok havayolu işletmesinin pandemi döneminde iflas eden hava yolları arasına katılacağı, devletler tarafından desteklenen ve finansal olarak güçlü yapıda olan havayolu işletmelerinin sektörde söz sahibi olacağı yönünde bir tablo çizilmektedir.

Serbestleşme sonrası özel havayolu işletmelerinin artması, sektör üstündeki devlet müdahalesinin azalması rekabeti arttırmış, bilet fiyatlarında düşüşe sebep olmuştur (Doganis, 1994). Covid-19 pandemisi serbestleşmenin etkilerinin zıt yönünde bir sonuç doğurabilir. Devlet destekleri ile borçlanan havayolu işletmeleri uzun vadede yükümlülüklerini yerine getirmediğinde kamulaştırma durumu ortaya çıkabilir. Alitalia Havayollarının tamamının Lufthansa Havayollarının ise %20'sinin kamulaştırılması sektör kontrolünde devletlerin rolünü arttıracığı yönünde izlenim vermektedir. Bu durum iflas eden havayolu işletmeleri ile rekabetin azaldığı, fiyatların yükseldiği bir pazar yapısını beraberinde getirebilir.

SONUÇ VE ÖNERİLER

2020 yılında Dünya Sağlık Örgütü tarafından Covid-19 pandemisinin ilan edilmesi ile dünya genelinde bulaş riskini azaltmak amacı ile alınan tedbirler kapsamında seyahat kısıtlamalarının başlaması ve ülkelerin sınırlarını kapatması, küresel olarak havacılık sektöründe olumsuz etkiler oluşturmuştur. Havayolu işletmelerinin uçak filoları yerde kalmış, ileriye yönelik bilet satışları iptal edilmiş ve bu etkilerle havayolu işletmelerinin nakit akışlarında bozulmalar yaşanmıştır.

Seyahat kısıtlamaları sonrası başlayan nakit akışı bozulmaları, düşük kâr marjı, yüksek maliyet ve yoğun rekabet bağlamında faaliyet gösteren havayolu işletmelerinin amortisman, bakım, havalimanı gibi sabit maliyetlerinin devam etmesi sebebi ile işletmelerde finansal krizler yaşanmaya başlamıştır. Dünyanın en eski havayolu unvanına sahip olan Avianca ve çok sayıda havayolu işletmesi finansal krizden çıkamayarak iflasını açıklamıştır. Alitalia, Easyjet, Air France-KLM gibi birçok havayolu işletmesi finansal kriz sebebi ile hükümetlere kurtarma talebinde bulunmuştur. ABD, İngiltere, Fransa, Almanya gibi ülkelerde de hükümetler bayrak taşıyıcı hava yolları başta olmak üzere havacılık sektörüne farklı şekillerde destek sağlamaya başlamışlardır.

Çalışma kapsamında ülkelerin havacılık sektörüne yönelik destekleri ve kurtarma operasyonları incelendiğinde; birçok ülke ulaştırma sektörü ve havacılık sektörünün ülke ekonomisi açısından stratejik önemi nedeniyle havacılık sektörüne destek vermeye başlamış, iflas durumunda olan havayolu işletmelerine kurtarma operasyonları yapmaya çalışmışlardır. Destekler incelendiğinde şu sonuçlara ulaşılmıştır;

- Destekler direkt nakit desteği, kredi veya tahvile borçlanma şeklinde verilmiştir.
- Havayolu işletmelerinin maliyetlerini azaltmak amacı ile uluslararası kuruluş ve ulusal kuruluşlara ödenen ücretlerde çeşitli indirimler sağlanmıştır.
- Yolcu hakları tazminatlarının ödenmesinde erteleme hakkı verilmiştir.

- Havacılık sektöründe iç hat taşımacılığında KDV indirimleri sağlanmıştır.
- Personel giderlerini karşılamaya yönelik destekler verilmiştir.

Hükümetlerin havacılık sektörüne yönelik verdikleri destekler, IATA kuruluşunun önerdiği destekler ile benzerlik göstermektedir. Ancak verilen desteklerin büyük çoğunluğunun bayrak taşıyıcı havayollarına yönelmesi veya hükümet tarafından belirlenen havayolu işletmelerine yönelmesi sektörde küçük havayolu işletmelerinin yok olmasına sebep olabilir. Bu sebeple desteklerin tüm havayollarını kapsayacak şekilde genelleştirilmesi gerekmektedir. Desteklerin, pandemi sonrası havacılık sektörünün durumu değerlendirilerek, sektörün ihtiyaç ve beklentilerine göre yeniden şekillendirilmesi gerekmektedir. Abate vd. (2020) de yaptıkları çalışmada, salgına bir tepki olarak devlet desteği, büyük olasılıkla ulusal şampiyonların rolünü güçlendirecek, yeterli özel veya kamu finansmanı çekemeyen küçük oyuncuların aleyhine daha yüksek bir pazar payı kazanmalarına izin verecektir diyerek, rekabet ortamı ve bunun seyahat hizmetleri için ücretleri ile arz üzerindeki etkilerinin bir bozulmaya uğrayacağını belirtmişlerdir.

Bazı ülkelerde iflas durumunda olan havayolu işletmelerine yönelik kurtarma operasyonları incelendiğinde büyük havayollarının bazılarının tamamının, bazılarının kısmi olarak kamulaştırıldığı görülmektedir. Aynı zamanda devlet kredisi alan havayolu işletmelerinin de ilerleyen dönemlerde yükümlülüklerini yerine getiremeyerek kısmi olarak kamulaşması söz konusu olabilir. Bu durum değerlendirildiğinde havacılık sektörünün yapısında post pandemi döneminde kamu kontrolünün artacağı düşünülebilir. Kamu kontrolünün arttığı, küçük işletmelerin yok olduğu, rekabetin azaldığı bir havacılık sektörü serbestleşmenin olumlu etkilerinin ortadan kalktığını gösterebilir. Bu durum ülke ekonomilerine de olumsuz yansiyabilir. Aynı zamanda havacılık sektörünün büyümesi ve gelişmesi üzerinde olumsuz etki yaratabilir. Abate vd. (2020) yaptıkları çalışmada kamulaşmanın olumsuz etkilerinden benzer olarak bahsederken, devlet desteğinin hava taşımacılığı endüstrisinin belirli yönlerini iyileştirmek için bir fırsat olabileceğini de vurgulamıştır. Kamunun havacılık sektöründe rekabeti dengeleyici politika önerileri sunması, küresel havacılık pazarında denge sağlanmasını da gerçekleştirebilir.

Desteklerin devlet tarafından karşılıksız teşvik olarak verilmesi, küçük işletmeleri korumaya yönelik ek tedbirlerin alınması, KDV indirimi ve ödemelerdeki ertelemelerin sektörün durumuna göre uzatılması sektörel dengelerin korunması açısından önerilebilir. Havayolu işletmelerinin azaltamadıkları maliyetleri kontrol altına almalarını sağlayacak kısa ve uzun vadeli politikalar üretilmesi havayolu işletmeleri için faydalı olacaktır.

KAYNAKÇA

- ABATE, M., Christidis, A., Purwanto J. (2020). Government Support to Airlines in The Aftermath of The COVID-19 Pandemic. *Journal of Air Transport Management*, 89 (2020), 101931.
- Airporthaber. (2020a). Alitalia için Take-off Zamanı. <https://www.airporthaber.com/havacilik-haberleri/alitalia-icin-take-off-zamani.html>, (E.T.: 27/05/2020).
- Airporthaber. (2020b). İsviçre hükümeti, Swiss'e 1.275 milyar kredi verecek <https://www.airporthaber.com/havacilik-haberleri/isvicre-lufthansaya-1275-milyar-kredi-verecek.html>, (E.T.: 15/07/2020).
- Aviation Voice (2020). China Offers Airlines Financial Support amid COVID-19 Outbreak, <https://aviationvoice.com/china-offers-airlines-financial-support-amid-covid-19-outbreak-2-202003061421/>, (E.T.: 27/05/2020).
- BAKER, D., Merkert, R., Kamruzzaman, M. (2015). Regional Aviation and Economic Growth: Cointegration and Causality Analysis in Australia. *Journal Of Transport Geography*, 43, 140-150.
- Collaborative Arrangement for The Prevention and Management of Public Health Events in Civil Aviation (CAPSCA), (2021). "Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis", <https://www.capsca.org/Documentation/CoronaVirus/ICAO%20COVID%202020%2005%2019%20Economic%20Impact.pdf>, (Erişim Tarihi: 15.02.2021).
- Cirium (2021). The Cirium Airline Insights Review 2020. <https://cirium.lookbookhq.com/2020-airline-insights-review/2020-airline-insights-review>, (Erişim Tarihi: 20/02/2021).
- DOGANIS, R. (1994). The Impact of Liberalization on European Airline Strategies and Operations. *Journal of Air Transport Management*, 1(1), 15-25.
- ERDOĞAN, H. (2016). Ulaşım Hizmetlerinin Ekonomik Kalkınma Üzerine Etkisi. *İstanbul Gelişim Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 3(1)187-215. DOI: 10.17336/igusbd.05060.
- HERDEM, M., (2020). Devlet Desteği Olmazsa Havacılık Sektörümüz Çöker!, <https://www.airporthaber.com/kose-yazilari/devlet-destegi-olmazsa-havacilik-sektorumuz-coker.html>, (Erişim Tarihi: 05/06/2020).
- HORCAJUELO, G. (2020). Airbus, France Discuss State Support Amid COVID-19-CEO, <https://www.teletrader.com/airbus-france-discuss-state-support-amid-covid-19-ceo/news/details/52014346?ts=1595118512588>, (Erişim Tarihi: 25/05/2020).
- IATA (2020). COVID-19 Government Aid. <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/government-aid-and-airlines-debt/>, (Erişim Tarihi: 15/07/2020).
- ICAO (2020). Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis, ICAO Reports, 1-45.
- ICAO (2021). Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis, ICAO Reports, 1-45.
- International Monetary Found (IMF), (2020). International Monetary Found and Covid-19, <https://blogs.imf.org/2020/05/12/emerging-from-the-great-lockdown-in-asia-and-europe/>, (Erişim Tarihi: 15.05.2020).

- KAMINSKI-MORROW, D. (2020). Russian Government Grants Subsidies to Coronavirus-Hit Airlines, <https://www.flightglobal.com/airlines/russian-government-grants-subsidies-to-coronavirus-hit-airlines/138372.article>, (Erişim Tarihi: 05/06/2020).
- KENANOĞLU, M. E., Aydın, M. (2017). Havaalanlarının Sosyal ve Ekonomik Etkileri: Türkiye Değerlendirmesi, Institutions, National Identity, Power, and Governance in the 21st Century Proceeding Book, 281-305.
- KÖFTEOĞLU, F. (2021). 42 Havayolu İflas Etti, 30 Yeni Havayolu Kuruluyor. <https://www.dunya.com/sectorler/turizm/42-havayolu-iflas-etti-30-yeni-havayolu-kuruluyor-haberi-611509>, (Erişim Tarihi: 19/02/2021).
- LOTUS, J. (2020). German Government Takes 20% Stake in \$10B Lufthansa Bailout, https://www.upi.com/Top_News/World-News/2020/05/25/German-government-takes-20-stake-in-10B-Lufthansa-bailout/4121590435680/, (Erişim Tarihi: 25/05/2020).
- MACİT, A., Macit, D., (2020). Türk Sivil Havacılık Sektöründe Covid-19 Pandemisinin Yönetimi. *Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi*, 7 (4), 100-116. <https://dergipark.org.tr/en/pub/asead/issue/54055/717678>.
- MACİT, A. (2020). Covid-19 Pandemisinin Havayolu İflas Riski Üzerindeki Etkisinin Belirlenmesi: Aircore Modeli ile Türk Sivil Havacılık Sektörüne Yönelik Bir Analiz. 13. Güncel Araştırmalarla Sosyal Bilimler Kongresi, Antalya 2020, pp. 1250-1259.
- NERGİZ, A. (2020a). Korean Air, Devlet Desteği Almaya Hazırlanıyor., <https://www.havayolu101.com/2020/06/09/korean-air-devlet-destegi-almaya-hazirlaniyor/>, (Erişim Tarihi: 02/06/2020).
- NERGİZ, A. (2020b). Cathay Pacific Devlet Yardımı Alacak. <https://www.havayolu101.com/2020/06/09/cathay-pacific-devlet-yardimi-alacak/>, (Erişim Tarihi: 02/06/2020).
- PERPER, R. & Slotnick, D. (2020). UK Airline Flybe Declares Bankruptcy As Coronavirus Dooms The Already Struggling Carrier, *Businessinsider*, <https://www.businessinsider.com/uk-airline-flybe-declares-bankruptcy-flights-grounded-2020-3>, (Erişim Tarihi: 15/07/2020).
- RAPPEPORT, A., Chokshi N., (2020). Crippled Airline Industry to Get \$25 Billion Bailout, Part of It as Loans, <https://www.nytimes.com/2020/04/14/business/coronavirus-airlines-bailout-treasury-department.html>, (Erişim Tarihi: 22/05/2020).
- SAATÇIOĞLU, C. (2011). Ulaştırma Ekonomisi Teori ve Politika. Gazi Kitabevi, Mart 2011, Ankara.
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) (2020). Genel Müdürlüğümüzün 2020 Yılı Hizmet Tarifesinde Yüzde 50 İndirim Yapılmıştır, Genel Duyurular, <http://web.shgm.gov.tr/tr/genel-duyurular/6352-genel-mudurlugumuzun-2020-yili-hizmet-tarifesinde-yuzde-50-indirim-yapilmistir>, (Erişim Tarihi: 05/06/2020).
- SOBĪERALSĪ, J. B. (2020). COVID-19 and Airline Employment: Insights from Historical Uncertaintyshocks to The Industry, *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives* 5 (2020)100123, <http://dx.doi.org/10.1016/j.trip.2020.100123>.
- STERLING, T., Deutsch A. (2020) Dutch airline KLM to get 3.4 billion euro bailout package, <https://www.reuters.com/article/us-health-coronavirus-netherlands-air-fr/dutch-airline-klm-to-get-3-4-billion-euro-bailout-package-idUSKBN23X16G>, (Erişim Tarihi: 26/05/2020).

- ŞEKER, A. U. (2020). Kovid-19 Havacılığı Türbülansa Soktu. Anadolu Ajansı., <https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/kovid-19-havaciligi-turbulansa-soktu/1842942>, (Erişim Tarihi: 27/05/2020).
- ŞİMŞEK, G., (2020). Havayollarına Destek, Habertürk, <https://www.haberturk.com/yazarlar/guntay-simsek-1019/2647363-havayollarina-destek>, (Erişim Tarihi: 21/05/2020).
- The World Tourism Organization (UNWTO), (2021). “UNWTO Reports” <https://www.unwto.org/news/covid-19-international-tourist-numbers-could-fall-60-80-in-2020>, (Erişim Tarihi: 15.01.2021).
- World Health Organization (WHO), (2021). Coronavirus disease 2019, <https://www.who.int/emergencies/diseases/novel-coronavirus-2019>, (Erişim Tarihi: 15.01.2021).
- Xinhua.net, (2020). China to Support Air Transport Enterprises Amid Fight Against COVID-19. http://www.xinhuanet.com/english/2020-05/27/c_139091729.htm, (Erişim Tarihi: 01/06/2020).