

Citation: Saban, M. & Trabzon, O. 2021. Covid-19 salgınının havacılık sektöründeki şirket performansları üzerindeki etkileri: Türk Hava Yolları örneği. *International Review of Economics and Management*, 9(1), 64-79. Doi: <http://dx.doi.org/10.18825/iremjournal.928303>

COVID-19 SALGINININ HAVACILIK SEKTÖRÜNDEKİ ŞİRKET PERFORMANSLARI ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ: TÜRK HAVA YOLLARI ÖRNEĞİ¹

Metin SABAN²

Oğuzhan TRABZON³

Başvuru Tarihi: 27 / 04 / 2021 – Kabul Tarihi: 30 / 05 / 2021

Özet

2019 yılının Aralık ayında Çin'in Wuhan kentinden yayılan COVID-19 isimli koronavirüs sonucunda dünya genelinde ilan edilen salgından dolayı olumsuz etkilenen sektörlerden biri de havayolu taşımacılığı olmuştur. Bu çalışmanın amacı, COVID-19 salgınının havayolu taşımacılık sektöründe faaliyet gösteren işletmelerin performanslarını ne şekilde etkilediğinin finansal olan ve finansal olmayan performans ölçütleri ile ortaya konmasıdır. Bu amaçla Türkiye'de faaliyet gösteren ve havayolu taşımacılık sektörünün önemli işletmeleri arasında bulunan Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı'nın 2019 ve 2020 yıllarına ait finansal olan ve finansal olmayan performans ölçütleri (akaryakıt maliyetleri, personel sayısı, trafik sonuçları, varlıkları, özet gelir tabloları ve işletmenin karşılaştırmalı oranları) kullanılmıştır. Yapılan analizlerin bulguları COVID-19 salgınında işletmenin akaryakıt maliyetlerinden olumlu yönde etkilendiğini, hava trafik sonuçlarına göre yarı yarıya düşüş yaşadığını, kargo ve posta kalemlerinin olumsuz etkilenmediğini, özkaynaklarında azalma olduğunu, işletmenin salgın

¹ Bu makale International Congress on Accounting and Financial Research (ICAFR 2020)'da sunulan "COVID-19 Pandemisinin Havayolu Taşımacılık Sektörü Ve Lojistik Performans Ölçütleri Üzerindeki Etkileri" başlıklı bildirinin genişletilmiş ve geliştirilmiş halidir.

² Prof. Dr., Bartın Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İşletme Bölümü, metinsaban@bartin.edu.tr,

 <https://orcid.org/0000-0002-7839-1932>

³ Bartın Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, İşletme ABD, otrabzon@hotmail.com,  <https://orcid.org/0000-0002-7554-7428>

döneminde 5.588.000.000 TL'lik zarar açıkladığını, oran analizinde likidite sorunu yaşadığını ve işletmenin riskli finanse edildiğini göstermektedir.

Anahtar Kelimeler: Covid-19 Salgını, Havayolu Taşımacılığı, Maliyetler, Performans Ölçümü

Jel Kodları: M40, M49, L93

THE EFFECTS OF COVID-19 PANDEMIC ON COMPANY PERFORMANCE IN THE AVIATION SECTOR: THE CASE OF TURKISH AIRLINES

Abstract

One of the sectors adversely affected by the epidemic announced worldwide as a result of the coronavirus called COVID-19, which spread from Wuhan, China in December 2019, was air transportation. The purpose of this study is to reveal how the COVID-19 outbreak affects the performance of businesses operating in the airline transport sector with financial and non-financial performance criteria. For this purpose, the transport sector enterprises operating in Turkey, Turkish Airlines and airline corporation found among the important of the years 2019 and 2020 financial and non-financial performance measures (fuel costs, the number of personnel, traffic, results, assets, income and business summary tables of comparative ratios) was used. The findings of the analyzes conducted indicate that the company was positively affected by the fuel costs in the COVID-19 epidemic, that it experienced a decrease by half according to the air traffic results, that the cargo and postal items were not affected negatively, that there was a decrease in equity, the loss of 5.588.000.000 TL was announced during the epidemic period, the liquidity problem in the rate analysis and that the business is financed risky.

Keywords: Covid-19 Pandemic, Airline Transportation, Costs, Performance Measurement

Jel Classification: M40, M49, L93

I. GİRİŞ

2019 sonunda Çin'in Wuhan şehrinde başlayan COVID-19 salgını kısa bir süre içinde bütün dünyaya yayılmış ve Türkiye'de ilk vakanın görüldüğü 11 Mart 2020 tarihinde Dünya

Sağlık Örgütü (DSÖ) tarafından salgın (pandemi) ilan edilmiştir (<https://covid19.saglik.gov.tr>). Dünya genelinde 170'den fazla ülkede etkili olan Koronavirüs kaynaklı COVID-19 salgını, özellikle 30 ülkede ölüm oranlarını arttırarak dünya gündeminde ilk sırayı almıştır (Gilbert vd., 2020). Çin'den sonra Japonya, Güney Kore, Hong-Kong gibi Asya ülkelerine yayılan salgın Avrupa ve Amerika kıtalarına sıçrayarak, hızlı yayılan küresel bir felakete dönüşmüştür.

Salgından dolayı tüm ülkeler havacılık sektörünü ilgilendiren birçok tedbir planlaması yaparak bu tedbirleri uzun süre devam ettirme yönünde kararlar almışlardır (Macit ve Macit, 2020;101). Havacılık sektörünü ilgilendiren ilk tedbir önce hastalığın görüldüğü Çin'in Wuhan kentinden, sonra da tüm Çin'den diğer ülkelere olan uçuşların durdurulması olmuştur. Hastalığın Güney Kore, Hong Kong ve Japonya'da da görülmesi bu ülkelere de seyahat kısıtlaması getirilmesine sebep olmuştur. Daha sonra İran, İtalya ve İspanya'da artan vaka sayıları havacılığı durdurma noktasına getirmiştir (Wilson & Chen, 2020). Salgın nedeniyle dünyada çoğu fabrika ve iş yerlerinde üretime ara verilmiş, çok sayıda işletme sürekliliğini sağlayamayarak kapatılmış, hayat durma noktasına gelmiş ve ekonomik olarak çöküntüler ortaya çıkmıştır. COVID-19 salgınının dünya genelinde neden olduğu olumsuz durumlar Türkiye'de de görülmüştür. Salgının yarattığı olumsuzluklarla mücadele kapsamında ulaşım sektörüne kısıtlamalar getirilmiştir. Kısıtlamalar kapsamında; karayolu ulaşımında sınır kapılarının kapatılması, büyükşehir statüsündeki illerin giriş-çıkışlarının sınırlandırılması, demiryolu ulaşımın kapatılması, şehir içi yolcu taşımacılığında araç kapasitesinin yarıya indirilmesi, denizyolu taşımacılığında yolcu taşımacılığının durmasına karşın yük transferinin yapılması gibi uygulamalar yapılmıştır (Bakırcı, 2020). Havayolu ulaşımında ise, vaka sayısı yüksek olan ülkelere yapılan yolcu seferleri durdurulmuştur. Ancak, diğer ülkelerde kalan Türkiye Cumhuriyeti vatandaşlarının tahliye edilmesi için 27 Mart 2020 tarihinden itibaren yolcu seferleri geçici bir süre gerçekleştirilmiştir. Yolcu taşımacılığına getirilen bu sınırlamalara rağmen kargo uçuşlarına devam edilmiştir.

Virüsten korunmayı sağlayan aşılardan geliştirilmesi sonucunda Türkiye'ye 30-31 Aralık 2020 tarihlerinde 3 milyon doz koronavirüs aşısı getirilerek 14 gün süren güvenlik testleri yapılmış ve aşılama programına 13 Ocak 2021 tarihinde başlanmıştır (<https://www.saglik.gov.tr>).

Salgının ilan edildiği dönemde dünya genelinde medikal ürünlere ve ilaçlara olan ihtiyacın artması havayolu taşımacılığının önemini bir kez daha göstermiştir. Özellikle salgının ilk aylarında söz konusu ürünlere ihtiyaç duyan ülkeler havayolunun hızı sayesinde

ihtiyaçlarını karşılayabilmişlerdir. Salgın sürecinde normalleşmeye döndükçe ülkeler de sınırlarını açmış ve yolcu taşımacılığı tekrar aktif hale gelmiştir. Havayolu taşımacılığı şirketlerinin arasında sadece yolcu taşımacılığı yapan işletmeler bu süreçte zarar açıklamış ve uçaklarını yere indirmek zorunda kalmışlardır. Örneğin, marka değeri açısından Türkiye'nin en büyük, dünyanın da 22. büyük havayolu firması olan Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı (THY A.O.) (<https://brandirectory.com>) da 2020 yılında salgın sürecini kapsayacak biçimde tüm zamanların en yüksek zararını açıklamıştır (<https://investor.turkishairlines.com>).

II. LİTERATÜR

Literatürde salgının çeşitli sektörlerde yer alan işletmelerin performanslarını ne şekilde ve nasıl etkilediğini inceleyen çok sayıda çalışma olmasına rağmen havacılık sektöründe yapılan çalışma az sayıdadır.

Vinod (2020), COVID-19 salgını ve havayolu nakit akış sürecinde aynı ülke içerisindeki işletmelerin karşılıklı sorumluluklarının olduğunu vurgulamıştır. Salgın döneminde aynı ülke işletmelerinin yardımlaşmasının önemini vurgulayan Vinod (2020), havayolu taşımacılığının 2-3 yıl içerisinde 2019 seviyelerine dönmesini beklemektedir.

Abate, Christidis ve Purwanto (2020), COVID-19 salgını döneminde havayolu işletmelerine devletlerin destek vermesi gerektiğini, işletmelerin Mart 2020 tarihinden itibaren finansal açıdan kayıplarının olduğunu vurgulamıştır.

Dube, Nhamo, ve Chikodzi (2021), yapmış oldukları çalışmalarında COVID-19 salgınının Kuzey Amerika, Avrupa ve Pasifik Asya ülkelerindeki havacılık endüstrisi üzerindeki etkisini incelemişlerdir. Söz konusu ülkelerde havacılık endüstrisinin salgından etkilendiğini ve seyahatin yeniden sıkılaştırılması önlemlerinin alınmasından bu yana birçok gelir kaybının yaşandığını vurgulamıştır. Çalışmada sektör açıldıkça yolcuları koruyan, maliyetleri düşüren, verimliliği artıran ve çalışanların sağlığı ve müşteri güvenliğine bağlı kaliteli bir müşteri deneyimi sağlayan tedbirler konması önerilmektedir.

Carter vd. (2021), COVID-19 salgın dönemi başlangıcında ABD (havayolları, restoranlar ve oteller) için Şubat 2020 ve Mart 2020'nin sonunu kapsayacak biçimde borsa performansı üzerine çalışma yapmışlardır. Çalışmada 74 işletmenin hisse senedi değişimleri analiz edilmiştir. Araştırma sonucunda, yüksek nakit rezervi ve pazar oranlarına sahip büyük işletmelerin diğer işletmelere oranla daha az olumsuz getiri yaşadığı, daha yüksek kaldıraç oranına sahip işletmelerin ise daha fazla zarara uğradığı sonucuna ulaşılarak nakit rezervlerinin oteller için özellikle önemli olduğu vurgulanmıştır.

Ulusal literatürdeki çalışmalara odaklanıldığında ise yine Covid-19 konulu çalışmaların az sayıda olduğu gözlemlenmiştir.

Keskin ve Ercoşkun (2021), COVID-19'un havacılık sektörüne çevresel etkisi üzerine çalışma yapmışlardır. Adnan Menderes Havalimanı'nda bir gün içerisindeki emisyon oranlarını salgın öncesi ve sonrası olmak üzere ortaya koyarak çevresel farkındalık oluşturmayı amaçlamışlardır. Emisyon oranlarını ölçmek amacıyla uçakların yaydığı sera gazlarını, IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change / Hükümetlerarası İklim Değişikliği Paneli) tarafından önerilen Tier metodolojisi kullanılmıştır. Uçak tiplerine göre en çok emisyon değerine sahip uçağı tespit etme üzerine çalışmışlardır. Uçakların havaya saldığı gaza karşı önlemlerin en kısa sürede alınmasını vurgulamışlardır.

Tekin (2020), COVID-19 salgınının ülkelere etkilerini kümeleme analizi ile karşılaştırmalı olarak incelemiştir. Çalışmada, Ocak 2020 ile Nisan 2020 tarihleri arasındaki dönem incelemiş ve göstergelerdeki benzerlikler ve farklılıklar ortaya konmaya çalışılmıştır. Bir milyon nüfus başına düşen vaka, test ve ölüm sayıları, bazı finansal göstergelerin değişim oranı ve salgın öncesi veri değişkenlerine yer vermiştir. Çalışma sonucunda ülkelerin vaka, ölüm oranı, test oranı, iyileşen hasta sayısı ve finansal göstergelerin olumsuz yönde ilerleyişi vurgulanmıştır.

Akça (2020), havacılık sektöründe COVID-19 çerçevesinde ele alınan tedbirlerden ve salgının sektör üzerindeki etkisinden söz ettiği çalışmasında, havacılık sektörü göstergelerini kullanarak çeşitli değerlendirmeler yapmıştır.

Macit ve Macit (2020), Türk sivil havacılığında alınan tedbirleri araştırmayı amaçlamıştır. COVID-19 salgınının küresel havacılıktaki yönetimi, uluslararası havacılık ve sağlık kuruluşlarının yayınlamış oldukları tedbirleri inceleyerek Türk sivil havacılık sektörü yönünden sürecin ne şekilde yönetildiğini değerlendirmişlerdir. Çalışmanın sonucu olarak ise COVID-19 salgını sonunda Türk sivil havacılığının olumsuz yönde etkileneceği ve havacılığın yaşadığı en büyük kriz olabileceği vurgulanmıştır.

Budak ve Korkmaz (2020), COVID-19 salgın sürecine dair Türkiye üzerinde bir çalışma yapmışlardır. Covid-19 salgın sürecinin dünya ile beraber Türkiye üzerinde etkisini dikkate alarak, sağlık bakış açısıyla önerilerde bulunmaktadır.

Soylu (2020), çalışmasında Türkiye ekonomisinde gösterilen makroekonomik göstergelerden yararlanmıştır. Türkiye ekonomisinin yeni dönemdeki trendinin "V" şeklinde

olacağını öngörmüştür. Türkiye ekonomisinin uzun vadede yatırım ekonomisini yeniden tahsis etmesini vurgulamıştır.

Adıgüzel (2020), COVID-19 salgınının Türkiye ekonomisi üzerine etkilerini makroekonomik çerçevede incelemiştir. Salgının Türkiye ekonomisinin üretim, kişi ve işletme gelirleri, cari açık, bütçe açığı, istihdam, ihracat ve merkezi yönetim toplam borç yükünü salgının süresine bağlı olarak olumsuz etkileyerek durgunluğa uğrattığını ve GSYH'da yaklaşık 650 milyar TL kayıp oluşabileceğini vurgulamıştır.

III. HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI

Havayolu taşımacılığı sektörü; havayolu işletmeciliği, havaalanları işletmeciliği, hava seyrüsefer ve hava trafik kontrol hizmetleri, yer ve ikram hizmetleri, eğitim, bakım, ilgili alt ve üst yapılar ve diğer havacılık faaliyetleri ile bütün bu faaliyetlerin uluslararası kurallara göre koordinasyonu ve denetimini kapsamaktadır (DPT, 2001: 1). Türkiye'nin ulaştırma ağında dış ticaretin %11'i karayolu, %80'i denizyolu, %8'i havayolu, %1'i ise demiryolu ile gerçekleşmektedir (Harbalioğlu 2003).

Havayolu taşımacılığı diğer ulaştırma modelleriyle karşılaştırıldığında en yeni taşımacılık sistemi olarak değerlendirilebilir. 20. yy. başlarında zeplinlerle başlayan ticari havayolu taşımacılığı, 1920 ve 1930'lu yıllarda Amerika Birleşik Devletleri'nde posta ve yolcu taşımacılığıyla sürmüştür ve dünya savaşlarında görev icra eden uçakların savaşların bitmesinin ardından sivil ve ticari trafiğe sunulmasıyla giderek gelişmiş ve bugünkü seviyelere kadar ulaşmıştır.

Havayolu taşımacılığının üstün ve zayıf yönleri aşağıda maddeler halinde açıklanmıştır.

Havayolu taşımacılığın başlıca üstünlükleri (Karadayı, 2010: 25-26);

- Bozulabilir ve değerli kargonun en uzun mesafeler dâhil kısa sürelerde taşınmasını sağlar,
- Havayolu taşımacılığının kaza ve hasar (sarsıntı ve çarpma gibi) riski diğer ulaştırma modellerine oranla daha az olduğu için, elektronik ve optik cihazlar gibi hassas kargoların taşınmasında daha güvenlidir,
- Havaalanlarının büyük ekonomik merkezlere yakınlığı sebebiyle, taşıma öncesi ve sonrası akış maliyetleri azalmaktadır.

- İşletmeler için büyük zaman faydası yarattığı için yönetsel faaliyetlerde kolaylıklar sağlar ve bazı operasyonları (stok, depolama, vs) minimum seviye indirir (Gerede, 2010: 90).

Havayolu taşımacılığın başlıca zayıf yönleri;

- Birim maliyet ve ücretleri; yatırım ve işletim maliyetleri oldukça yüksektir,
- Bireysel olarak kapıdan kapıya taşıma imkânı olmaması sebebiyle mutlaka diğer ulaştırma modellerine ihtiyaç duyar,
- Kısa mesafeli hatlarda diğer ulaştırma modelleriyle yoğun bir rekabet içerisinde ve geri plandadır.

IV. PERFORMANS ÖLÇÜTLERİ

Performans, rekabet avantajı sağlamak için bir örgütün kaynaklarının elde edilmesi ve yönetilebilmesi yeteneğidir (Iswati ve Anshori, 2007:1394). Performans ölçümü ise, bir kurumun önceden belirlenen amaçlara ve hedeflere göre ortaya çıkan ürünleri, hizmetleri ve/veya sonuçları birlikte değerlendirmesine yönelik analitik bir süreç olarak tanımlanmaktadır (Ege ve Şener, 2013:108). Bir başka ifade ile performans ölçümü bir kurumun kullandığı kaynakları, ürettiği ürün ve hizmetleri, elde ettiği sonuçları takip edebilmesi için düzenli ve sistematik biçimde veri toplaması, bunları analiz etmesi ve raporlaması olarak tanımlanmaktadır.

Performans ölçümleri dikkatlice kullanıldığında, gelirlerin yönetiminde içsel finansal bilgilendirmeye güvenirlir. Firmalar daha çok, içsel finansal ölçümleri dışsal finansal bilgilendirmeye dayanan ölçümlerle tamamlarlar. İçsel finansal olmayan bilgilendirmeler ve dışsal finansal olmayan bilgilendirmeler, sıklıkla organizasyonlardaki diğer işletme birimleriyle veya diğer organizasyonlarla kıyaslamalarda kullanılır (Horngren vd., 1995: 26-27).

Finansal performans ölçütleri; özsermaye, özsermaye karlılığı (ROE), aktif karlılığı (ROA), faiz ve vergi öncesi kar (FVÖK), hisse başına kar, nakit akışı ve dönem net hasılatı örnek gösterilmektedir (Gökbulut, 2009). Finansal olmayan performans ölçütleri ise parasal veri içermeyen, şirket içi performansa dayalı verilerin incelendiği konulardır. Şirketlerin performanslarını ölçmede kullanılan bu finansal olan ve finansal olmayan performans ölçütleri, gerekli analizler gerçekleştirilerek şirket performansını ortaya koyabilmektedir.

V. UYGULAMA

2020 yılında küresel bir soruna dönüşen ve başta havacılık sektörü olmak üzere bütün sektörleri olumsuz etkileyen Covid-19 salgını Türk Hava Yollarını da finansal açıdan olumsuz yönde etkilemiş ve 2020 yılı bilançosuna göre 5 milyar 588 milyon TL zarar açıklamasına neden olmuştur (<https://investor.turkishairlines.com>). Bu çalışmada THY A.O'nun 2019 ve 2020 yıllarına ait yolcu sayıları, personel sayısı, uçuş sayıları gibi finansal olmayan; birim akaryakıt giderleri, akaryakıt tüketim miktarları, ortalama birim maliyet ve akaryakıt giderlerinin faaliyet giderleri içindeki payı ile hasılat, dönem karı (zararı) ve karşılaştırmalı oran analizi gibi finansal performans ölçütleri değerlendirilmiştir.

Taşımacılık ve lojistik sektörünün en önemli maliyet kalemleri arasında bulunan akaryakıtın 2019 ve 2020 yıllarına ait petrol varil fiyatları Tablo I'de verilmiştir.

Tablo I: Dünya Petrol Varil Fiyat Ortalaması (\$)

Aylar	Yıllar		Artış/Azalış	% Artış/Azalış
	2019	2020		
Ocak	\$59	\$64	\$5	8,47%
Şubat	\$64	\$56	-\$8	-12,5%
Mart	\$66	\$32	-\$34	-51,51%
Nisan	\$71	\$18	-\$53	-74,64%
Mayıs	\$71	\$29	-\$42	-59,15%
Haziran	\$64	\$40	-\$24	-37,5%
Temmuz	\$64	\$43	-\$21	-32,81%
Ağustos	\$59	\$45	-\$14	-23,72%
Eylül	\$63	\$41	-\$22	-34,92%
Ekim	\$60	\$40	-\$20	-33,33%
Kasım	\$63	\$43	-\$20	-31,74%
Aralık	\$67	\$50	-\$17	-25,37%
Ortalama	\$64	\$42		-34,38%

Kaynak: U.S. Energy Information Administration (THY 2020 Faaliyet Raporları Erişim Tarihi: 22.03.2021)

Tablo I incelendiğinde, Dünya petrol varil fiyatlarının 2019 yılı ortalamasının 64\$, 2020 yılı ortalamasının ise 42\$ olduğu görülmektedir. Salgının yaşandığı 2020 yılının petrol fiyatlarının ortalamasının, 2019 yılının ortalamasına göre %34,38 düştüğü görülmektedir. Veriler incelendiğinde petrol varil fiyatlarının sadece Ocak ayında %8,47 oranında arttığı görülmektedir.

Tablo II'de işletmenin 2019 ve 2020 yıllarına ait akaryakıt giderleri, akaryakıt tüketimleri birim akaryakıt maliyetleri, akaryakıt maliyetlerindeki ve tüketimlerindeki değişim ve faaliyet giderleri içerisindeki akaryakıt maliyetinin payı verilmiştir.

Tablo II: THY A.O. Akaryakıt Maliyet Analizi

AKARYAKIT MALİYET ANALİZİ	2019	2020	Değişim Miktarı	Değişim (%)
Akaryakıt Gideri (Mn. ABD Doları)	3.873	1.638	(2.235)	-57,70%
Akaryakıt Tüketimi (Bin Ton)	5.525	2.803	(2.722)	-46,35%
Ortalama Birim Maliyet (ABD Doları/Ton)	701	584	(117)	-16,69%
Birim Maliyetteki Ortalama Değişim (%)	-2%	-17%	-	-15%
Faaliyet Giderleri İçindeki Akaryakıt Payı (%)	31%	23%	-	-8%

Kaynak: THY A.O. Faaliyet Raporları 2020

Tablo II'deki veriler incelendiğinde akaryakıt giderlerinde %57,7 oranında, akaryakıt tüketiminde ise %46,35 oranında bir düşüş yaşandığı görülmektedir. Bu düşüşün sebebi ise salgın tedbirleri kapsamında ülkelerin sınırları arasındaki kısıtlamalar nedeniyle uçakların yere indirilmesi zorunluluğudur. Birim maliyetteki değişim ise %15 azalmıştır. Tüm faaliyet giderleri içerisindeki akaryakıt giderlerinin payında %8 bir azalma gerçekleşmiştir.

İşletmede çalışan personellere ilişkin sayısal bilgiler Tablo 3'de gösterilmektedir.

Tablo III: THY A.O. Personel Sayısı ve Değişimi Tablosu

	2019	2020	Değişim Sayısı	Değişim (%)
Pilot ve Pilot Adayları	5.839	5.756	-83	-1%
Kabin Memuru	12.247	12.281	34	0,3%
Uçak Bakım Teknisyeni	71	61	-10	-15%
Yurt Dışı Personel	3.496	3.301	-195	-6%
Yurt İçi Personel	7.837	7.269	-568	-7%
Toplam	29.491	28.668	-823	-3%

Kaynak: THY A.O. Faaliyet Raporları 2020

Tablo III incelendiğinde şirketin 31 Aralık 2019 tarihinde toplam personel sayısının 29.491 ve 31 Aralık 2020 tarihinde ise 28.668 olduğu görülmektedir. THY A.O.'da uçuşlara getirilen sınırlamalara, birim maliyetlerdeki artışlara ve nakit akışlarındaki azalmalara karşın personel sayısında sadece %3 oranında bir azalma yaşanmıştır. Bu azalmanın bu kadar düşük olmasının başlıca sebebi Türkiye Cumhuriyeti Devletinin istihdam konusundaki korumacı politikası olarak görülmektedir (<https://www.resmigazete.gov.tr>).

İşletmenin 2019 ve 2020 yıllarına ait toplam hava trafik verileri ve değişimi Tablo IV'de gösterilmiştir.

Tablo IV: Yurt İçi ve Yurt Dışı Toplam Hava Trafik Verileri ve Değişimi Tablosu

	2019	2020	Değişim Sayısı	Değişim (%)
Konma Sayısı (Yolcu Seferleri)	486.940	209.581	-280.539	-57,0%
Arz Edilen Koltuk Km(*000)	187.713.170	74.960.299	-112.752.871	-60,1%
Yolcu Doluluk Oranı (%)	81,6%	76,1%	-5,5%	-5,5
Yolcu Sayısı	74.282.741	27.950.200	-46.332.541	-62,4%
Kargo + Posta (Ton)	1.544.365	1.487.233	-57.132	-3,7%

Kaynak: THY A.O. Faaliyet Raporları 2020

Tablo IV incelendiğinde THY A.O. trafik sonuçlarında iç hat ve dış hat seferlerinde 2020 yılında bir önceki yıla göre büyük bir düşüş gerçekleşmiştir. Konma sayısında %57'lik bir düşüş yaşayan THY A.O. yolcu sayısında ise %62,4'lük bir düşüş yaşamıştır. En az düşüşün kargo ve posta kalemlerinde görülmesinin sebebi ise yurt içi ve yurtdışına gönderilen devlet destekli malzemeler olmuştur.

Tablo V: Yurt İçi Hava Trafik Sonuçları

	2019	2020	Değişim Sayısı	Değişim (%)
Konma Sayısı (Yolcu Seferleri)	199.012	106.939	-92.073	-46,3%
Arz Edilen Koltuk Km(*000)	22.390.768	12.557.687	-9.833.081	-43,9%
Yolcu Doluluk Oranı (%)	86,2%	76,1%	-10,1%	-10,1
Yolcu Sayısı	30.441.507	13.827.432	-16.614.075	-54,6%
Kargo + Posta (Ton)	70.531	52.074	-18.457	-26,2%

Kaynak: THY A.O. Faaliyet Raporları 2020

Tablo V incelendiğinde THY A.O. Trafik sonuçlarında iç hat seferlerinde 2020 yılında bir önceki yıla göre büyük bir düşüş gerçekleşmiştir. Yurt içi konma sayısında %46,3'lük bir düşüş yaşayan THY A.O. yolcu sayısı verilerinde %54,6'lük bir düşüş yaşamıştır. Bu veriler ile paralel olarak yolcu doluluk oranı %10,1'lik düşüşle %76,1 olarak gerçekleşmiştir.

Tablo VI: Yurt Dışı Hava Trafik Sonuçları

	YURT DIŞI			
	2019	2020	Değişim Sayısı	DEĞİŞİM
Konma Sayısı (Yolcu Seferleri)	282.928	102.642	-180.286	-64,4%
Arz Edilen Koltuk Km(*000)	165.322.401	62.402.612	-102.919.789	-62,3%
Yolcu Doluluk Oranı (%)	81,0%	70,0%	-11%	-11,0
Yolcu Sayısı	43.841.234	14.122.768	-29.718.466	-67,8%
Kargo + Posta (Ton)	1.473.834	1.435.159	-38.675	-2,6%

Kaynak: THY A.O. Faaliyet Raporları 2020

Tablo VI incelendiğinde konma sayısında %64,4'lük bir düşüş yaşanmıştır. Yolcu sayısında ise %67,8'lik bir düşüş gerçekleşmiştir. Yurt dışı hava trafiğinin azalmasına sebep

olarak ülkelerin sınırlarını kapatması gösterilmiştir. Yurt içi kargo ve posta gönderim sayıları incelendiğinde %26,2'lik bir düşüş yaşanırken, yurt dışında ise sadece %2,6'lık düşüş yaşanmıştır. 2020 yılında taşınan yurt dışı kargo ve posta sayısı yurt içine kıyasla 27,8 kat daha fazla olmuştur.

İşletmenin bağlı ortaklığı olan Anadolujet A.Ş.'nin 2019 ve 2020 yıllarına ait uçuş verileri Tablo VII'de verilmiştir.

Tablo VII: Anadolujet Uçuş Verileri

Tarifeli ve İlaveli Seferler	2019	2020	DEĞİŞİM (%)
Yolcu Sayısı (000)	14.066	6.969	-50%
Arz Edilen Koltuk Km('000) (milyon)	10.484	7.803	-26%
Doluluk Oranı (%)	86,30%	72,10%	-14,2

Kaynak: THY A.O. Faaliyet Raporları 2020

Tablo VII incelendiğinde 2020 yılında 2019 yılına göre yolcu sayısında %50, koltuk sayısında ise %26 oranında bir azalma görülmektedir. Azalmanın sebebi ise uçuşların 27 Mart 2020 itibariyle durdurulmasıdır.

İşletmenin 2019 ve 2020 yıllarına ait özet bilanço sonuçları Tablo IX'da verilmiştir.

Tablo IX: İşletmenin Karşılaştırmalı Özet Bilanço Bilgileri (Milyon TL)

VARLIKLAR	31 Aralık 2020	31 Aralık 2019	Değişim Tutarı	Değişim (%)
Dönen Varlıklar	30.559	28.339	2.220	7,83%
Duran Varlıklar	156.743	118.532	38.211	32,23%
Toplam Varlıklar	187.402	146.871	40.531	27,59%
KAYNAKLAR				
Kısa Vadeli Yükümlülükler	47.379	35.417	11.962	33,77%
Uzun Vadeli Yükümlülükler	100.512	70.659	29.853	42,24%
Özkaynaklar	39.511	40.795	(1.284)	-3,14%
Toplam Kaynaklar	187.402	146.871	40.531	27,59%
Borçlar/ Aktifler Oranı	0,79	0,72	-	-
Özsermaye/Aktifler Oranı	0,21	0,28	-	-

Kaynak: THY A.O. Finansal Raporlar 2020

Tablo IX incelendiğinde varlıklarda 2020 yılında bir önceki yıla göre dönen varlıklarda %7,83, duran varlıklarda ise %32,23 oranında artış görülmektedir. Kaynaklar da ise kısa vadeli yükümlülüklerde %33,77, uzun vadeli yükümlülüklerde ise %42,24'lük bir artış gözlemlenmiştir. Özkaynaklarda ise %3,14 oranında bir azalma görülmüştür.

THY A.O.'nın 2019 ve 2020 yıllarına ait Özet Gelir Tablosu Sonuçları Tablo X'da verilmiştir.

Tablo X: İşletmenin Karşılaştırmalı Gelir Tablosu Bilgileri (Milyon TL)

	31 Aralık 2020	31 Aralık 2019	Değişim Tutarı	Değişim (%)
Hasılat (Net)	46.448	75.118	(28.670)	-38,16%
Brüt Kar	2.683	13.079	(10.396)	-79,48%
Esas Faaliyet Karı/Zararı	(1.382)	5.042	(6.425)	-127,40%
Vergi Öncesi Kar/Zarar	(6.101)	5.056	(11.157)	-220,66%
Net Dönem Kar/Zarar	(5.558)	4.536	(10.094)	-222,53%
Hisse Başına Kazanç (Kr)	(4,05)	3,29	(7,34)	-223,10%

Kaynak: THY A.O. Finansal Raporlar 2020

Tablo X incelendiğinde THY A.O'nun 2020 yılındaki hasılatında 2019 yılına göre %38,16 oranında bir azalma görülmektedir. Aynı zamanda gerek maliyetlerdeki artış gerekse yolcu sayılarındaki azalışlardan kaynaklanan faaliyet gelirlerindeki düşme nedeniyle THY A.O 2020 yılında 5.558.000.000 TL zarar açıklamıştır. Hisse başına kazançta ise %223,10'luk bir düşüş gerçekleşmiştir.

Tablo XI: İşletmenin Karşılaştırmalı Oran Analizi (%)

	2019	2020
Cari Oran (%)	80,0152	64,4990
Asit Test Oranı (%)	75,1503	59,9907
Stoklar/Dönen Varlıklar (%)	6,0799	7,2931
Stoklar/Varlık (Aktif) Top.Oranı (%)	1,1731	1,1931
Kaldıraç Oranı (%)	72,2239	78,9164
Öz Kaynaklar/ Varlık Toplamı (%)	27,7760	21,0835
Öz Kaynaklar/ Yabancı Kaynaklar Toplam Oranı (%)	38,4582	26,7162
KVYK/ Kaynak Toplam Oranı (%)	33,3873	32,0364
UVYK/ Kaynak Toplam Oranı (%)	66,6116	67,9636
UVYK/ Devamlı Sermaye Oranı (%)	63,3974	71,7824
Maddi Duran Varlık/ Öz Kaynak Oranı (%)	53,0457	77,0190
Net Kâr/Öz Kaynak Oranı (%)	11,1190	-14,1428
Vergi Öncesi Kâr/Öz Kaynak Oranı	12,3936	-15,2134

Kaynak: THY A.O. Finansal Raporlar 2020

Tablo XI'de yer verilen oranlardan bazıları aşağıda değerlendirilmiştir.

Cari Oran, işletmenin dönen varlıklar toplamının, kısa vadeli borçlara oranı olarak tanımlanmaktadır. Cari oranın 1,5 ya da 2 olması kabul edilebilmektedir. İşletmelerin cari

oranının 1'in altında olması işletmenin likidite konusunda sorunu olduğunu göstermektedir. İşletmenin 2019 yılı cari oranı 0,8 olarak gerçekleşirken 2020 yılı cari oranı ise düşüş göstererek 0,64 olmuştur. Bu sonuçlara göre işletme likidite sorunu yaşamaktadır.

Asit-Test Oranı, işletmenin hemen nakde dönebilecek varlıklarının kısa vadeli yükümlülükleri karşısında ne durumda olduğunu göstermektedir. Dünya üzerinde kabul edilebilir düzey 1 iken, Türkiye'de 0,8 oranına kadar kabul edilebilmektedir. THY' de bu oran 2019 yılında 0,75 oranında kabul edilebilir düzeydeyken, 2020 yılında ise 0,59 ile kabul edilebilir düzeyin altında seyretmiştir.

Kaldıraç Oranı, borçların toplam aktiflere bölünmesi ile bulunmaktadır. Varlıkların ne kadarlık bir oranının yabancı kaynaklarla finanse edildiğini göstermektedir. Kabul edilebilir oranı 0,5 ve aşağısıdır. İşletmenin 2019 yılı ortalaması 0,72 olurken 2020 ortalaması ise 0,78 olarak gerçekleşmiştir. Bu durum işletmenin riskli finanse edildiğinin bir göstergesidir.

Kısa Vadeli Yabancı Kaynaklar/ Kaynak Toplam Oranı, işletme kaynaklarının ne oranda kısa vadeli yabancı kaynaklar ile finanse edildiğini göstermektedir. İşletmede bu oran 2019 yılında 0,33 olarak gerçekleşirken, 2020 yılında 0,32'ye düşmüştür.

Uzun Vadeli Yabancı Kaynaklar/ Kaynak Toplam Oranı, işletmenin kaynaklarının ne oranda uzun vadeli yabancı kaynaklarla finanse edildiğini göstermektedir. İşletmede bu oran 2019 yılında 0,66 olarak gerçekleşirken, 2020 yılında 0,67'ye düşmüştür.

VI. SONUÇ

Bu çalışmada THY A.O'nun 2019 ve 2020 yıllarına ait yolcu sayıları, personel sayısı, uçuş sayıları gibi finansal olmayan; birim akaryakıt giderleri, akaryakıt tüketim miktarları, ortalama birim maliyet ve akaryakıt giderlerinin faaliyet giderleri içindeki payı ile hasılat ve dönem karı (zararı) gibi finansal performans ölçütleri değerlendirilmiştir. Değerlendirme sonucunda elde edilen bulgulara göre 2020 yılı salgın döneminde, salgın tedbirleri kapsamında ülkelerin sınırları arasındaki kısıtlamalar nedeniyle hava trafiği 27 Mart 2020'de durdurulmuştur. Hava trafiğinin uluslararası uçuşlara kapatılması işletmenin faaliyet gelirlerinde önemli bir azalmaya neden olmuş, sadece yurtiçi uçuşlardan sınırlı olmak kaydıyla hasılat elde edebilmiştir. Buna karşın karşılaştığı yüksek maliyetler ile elde ettiği düşük faaliyet gelirleri neticesinde 2020 yılı bilançosunda 5 milyar 558 milyon TL zarar açıklamıştır. Karşılaştırma yapılan bu dönemlerde işletmenin 2020 yılında çok yüksek zarar açıklamasına karşın personelin gönüllü ücretsiz izine çıkarılması–indirime gidilmesi ve

Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin istihdam konusundaki korumacı politikası sonucunda personel sayısında 2019 yılına göre %3 oranında bir azalma görülmektedir.

2020 yılı dünya petrol varil fiyatlarının 2019 yılına göre %34,38 oranında düşmesine, aynı zamanda akaryakıt giderlerinin yarı yarıya düşmesine karşın uçuş kısıtlamaları nedeniyle faaliyet gelirlerinde bir azalma yaşanmasına ve zararın ortaya çıkmasına neden olmuştur.

Hava trafik verilerine göre 2020 yılında yolcu seferlerinde 2019 yılına göre %57,0, doluluk oranında ise %10,6'lık bir azalma görülmüştür.

Kargo ve posta hizmet kaleminde genel anlamda %3,7 oranında bir düşüş görülmüş, yurt içi kargo + posta kaleminde %26,2 oranında düşüşe karşın yurt dışı kargo ve postada ise %2,6 oranında küçük bir düşüş gözlemlenmiştir. Kargo ve posta kaleminin artmasına sebep olarak yurt dışına gönderilen medikal malzemeler ve sağlık ekipmanları gösterilmektedir.

2020 yılında bir önceki yıla göre dönen varlıklarda %7,83, duran varlıklarda ise %32,23 oranında artış görülmektedir. Kaynaklarda ise kısa vadeli yükümlülüklerde %33,77, uzun vadeli yükümlülüklerde ise %42,24'lük bir artış gözlemlenmiştir. Özkaynaklarda ise %3,14 oranında bir azalma görülmüştür.

İşletmenin 2020 yılındaki hasılatında 2019 yılına göre %38,16 oranında bir azalma görülmektedir. Aynı zamanda gerek maliyetlerdeki artış gerekse yolcu sayılarındaki azalışlardan kaynaklanan faaliyet gelirlerindeki düşme nedeniyle THY A.O 2020 yılında .558.000.000 TL zarar açıklamıştır. Hisse başına kazançta ise %223,10'luk bir düşüş gerçekleşmiştir.

Karşılaştırmalı oran analizi incelendiğinde işletmenin likidite sorunu yaşadığı, riskli ve %67 oranında uzun vadeli yabancı kaynaklarla finanse edildiği sonucuna varılmıştır. Elde edilen verilere göre, COVID-19 salgınıyla işletmenin olumsuz yönde etkilendiği belirlenmiştir.

REFERANSLAR

- Abate, M., Christidis, P., & Purwanto, A. J. (2020). Government Support to Airlines in The Aftermath Of The COVID-19 Pandemic. *Journal of Air Transport Management*, 89, 101931.
- Adıgüzel, M. (2020). Covid-19 Pandemisinin Türkiye Ekonomisine Etkilerinin Makroekonomik Analizi. *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 19(37), 191-221.
- Akça, M. (2020). COVID-19'un Havacılık Sektörüne Etkisi. *Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi*, 7(5), pp.45-64.
- Bakırcı, M. (2020), COVID-19 Pandemisinin Türkiye Havayolu Ulaşımına Etkisi. *Türk Coğrafya Dergisi*, (76), 45-58.
- Budak, F., & Korkmaz, Ş. (2020). COVID-19 Pandemi Sürecine Yönelik Genel Bir Değerlendirme: Türkiye Örneği. *Sosyal Araştırmalar ve Yönetim Dergisi*, (1), 62-79.
- C. Horngren, G. Foster, ve S. Datar, *Cost Accounting A Managerial Emphasis*, 7. Edition., 1995
- Carter, D., Mazumder, S., Simkins, B., & Sisneros, E. (2021). The Stock Price Reaction of the COVID-19 Pandemic on the Airline, Hotel, and Tourism Industries. *Finance Research Letters*, 102047.
- Devlet Planlama Teşkilatı, Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Ulaştırma (Havayolu Ulaştırması) Özel İhtisas Komisyonu Raporu, (DPT Yayın No: 2584, Ankara: 2001, pp.1)
- Dube, K., Nhamo, G., & Chikodzi, D. (2021). COVID-19 Pandemic and Prospects for Recovery of the Global Aviation Industry. *Journal of Air Transport Management*, 92, 102022.
- Ege, İ, Şener, Z. (2013). Performans Ölçümünde Kullanılan Yöntemler: Performans Karnesi ve Kumanda Paneli Karşılaştırması. *Muhasebe ve Finansman Dergisi*, (57) , pp.107-120
- El Maarouf, M. D., Belghazi, T., & El Maarouf, F. (2020). COVID-19: A Critical Ontology of the Present. *Educational Philosophy and Theory*.
- Gerede, E. (2010). Hava Taşımacılığı. Ulaştırma Sistemleri. Editör: Aras N. ve Gerede E. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayınları, pp.80-105.
- 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), pp.871-877.
- Gökbulut, R.İ., (2009). Hissedar Değeri İle Finansal Performans Ölçütleri Arasındaki İlişki ve İMKB Üzerine Bir Araştırma, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul.
- Harbalioglu, M., 2003. Uluslararası Taşımacılık Seminer Notları, LAM Lynol A., Makuzume Vapur Acenteliği A.Ş.

- Iswati, S.- Anshori, M. (2007), The Influence of Intellectual Capital to Financial Performance at Insurance Companies in Jakarta Stock Exchange (JSE), 13th Asia Pacific Management Conference, Melbourne Australia, pp.1393-1399.
- Karadayı, E. (2010). Karayolu Taşımacılığı. Ulaştırma Sistemleri. Editör: Aras N. ve Gerede E. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayınları, pp.25-49.
- Keskin, B. N., & Ercoşkun, Ö. Y. (2021). Covid-19'un havacılık sektörüne çevresel etkisi: Adnan Menderes Havalimanı örneği. Akıllı Ulaşım Sistemleri ve Uygulamaları Dergisi, 4(1), 74-86.
- Lorenz, E. N. (1972). Predictability: Does The Flap of A Butterfly's Wings in Brazil Set Off A Tornado in Texas? Paper presented at 139th Annual Meeting of the American Association for the Advancement of Science, Washington DC, The US.
- Macit, A., & Macit, D. (2020). Türk Sivil Havacılık Sektöründe Covid-19 Pandemisinin Yönetimi. Avrasya Sosyal Ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi, 7(4), pp.100-116.
- Neely, A.; Gregory, M.; Platts, K., 1995. Performance Measurement System Design. International Journal of Operations and Production Management, vol.15, no.4: pp.80-116.
- Soylu, Ö. B. (2020). Türkiye Ekonomisinde COVID-19'un Sektörel Etkileri. Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi, 7(6), 169-185.
- Tekin, B. (2020). Covid-19 Pandemisi Döneminde Ülkelerin Covid-19, Sağlık Ve Finansal Göstergeler Bağlamında Sınıflandırılması: Hiyerarşik Kümeleme Analizi Yöntemi. Finans Ekonomi Ve Sosyal Araştırmalar Dergisi, 5(2), pp.336-349.
- Vinod, B. (2020). The COVID-19 Pandemic and Airline Cash Flow. Journal of Revenue and Pricing Management, 19(4), pp.228-229.
- Wilson, M. E., & Chen, L. H. (2020). Travellers Give Wings to Novel Coronavirus (2019-nCoV).
- <https://brandirectory.com/brands/turkish-airlines/> Erişim Tarihi: 04.04.2021
- <https://covid19.saglik.gov.tr/TR-66494/pandemi.html> Erişim Tarihi:03.02.2021
- <https://covid19.saglik.gov.tr/TR-66494/pandemi.html> Erişim Tarihi: 22.05.2021
- https://investor.turkishairlines.com/documents/finansal-raporlar/tl-thyao-formsrk-aralik_2020.pdf Erişim Tarihi: 06.05.2021
- <https://investor.turkishairlines.com/tr/mali-ve-operasyonel-veriler/faaliyet-raporlari> Erişim Tarihi:22.03.2021
- <https://www.dw.com/tr/iata-hava-yolu-%C5%9Firketlerinin-zarar%C4%B1-314-milyar-dolar%C4%B1-bulacak/a-53122105> Erişim Tarihi:22.03.2021
- <https://www.eurocontrol.int/publication/what-covid19-did-european-aviation-2020-outlook-2021> Erişim Tarihi: 08.05.2021
- <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2021/03/20210309-1.pdf> Erişim Tarihi: 06.05.2021
- <https://www.saglik.gov.tr/TR,78148/ilk-koronavirus-asisi-saglik-bakani-fahrettin-kocaya-yapildi.html> Erişim Tarihi: 16.05.2021