

Ekonomik krizlerin sivil havacılık sektörü üzerindeki etkilerine kronolojik bakış

Erman KAYGIN*, Onur KAVAK**

* İşletme Bilim Uzmanı, E-mail: ermankaygin25@hotmail.com ORCID: 0000-0002-0766-7575.

** Dr.Öğr.Üyesi, Kafkas Üniversitesi, İİBF., Yönetim Bilişim Sistemleri Bölümü, E-mail: onurkavak@kafkas.edu.tr ORCID: 0000-0002-8623-614X.

MAKALE BİLGİLERİ

Araştırma Makalesi

Geliş Tarihi 6 Mayıs 2021

Revizyon 16 Mayıs 2021

Kabul tarihi 20 Mayıs

2021

Özet

Havacılık sektörü, küresel anlamda ekonomik, sosyal, siyasal gelişmelerden kaynaklanan etkilere son derece açık olmakla birlikte, kendi bünyesinde yer alan finansal, stratejik ve operasyonel kırılganlıklar dolayısıyla hem içsel hem de dışsal boyutlu risklerden etkilenen, oldukça hassas bir yapıdadır. İçsel risklere yönelik bir takım mekanizmalarla öngörülebilir bulunup tedbirler alınabilse de, dışsal risklere ilişkin öngörülebilir bulunup tedbir alabilmek her zaman mümkün olamamaktadır. Bahse konu dışsal risklerin başında ekonomik krizler gelmektedir. Küreselleşme ekonomik krizlerin yayılım gücünü arttırmış, dünyanın herhangi bir yerinde meydana gelen bir ekonomik kriz, tüm dünyayı etkisi altına alır hale gelmiştir. Bu çalışmada amaç, 1994, 2000-2001, 2008 ve 2020 ekonomik krizlerinin havacılık sektörü üzerinde yarattığı etkileri Türkiye perspektifinden ele alıp değerlendirmektir. Bu bağlamda sektörün gelişimi ile krizler arasındaki ilişki, bahse konu krizlerin tüketici tercihlerine etkisi, krizler dolayısıyla sektörel küçülme oranları, toparlanma süreleri gibi hususlar üzerinde durularak, Covid-19 pandemisinin havacılık sektörüne ilişkin etkilerine yönelik öngörülebilir bulunulmaya çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Havacılık Sektörü, Ekonomik Kriz, Covid-19, Türkiye

A chronological overview of the effects of economic crises on the civil aviation sector

ARTICLE INFO

Research Article

Received 6 May 2021

Received in revised form

16 May 2021

Accepted 20 May 2021

Abstract

Although the aviation sector is extremely open to the effects of economic, social and political developments in the global manner it is a highly sensitive structure that is affected by both internal and external risks due to financial, strategic and operational fragilities within its structure. While it is possible to make predictions and take measures for internal risks with a number of mechanisms, it is not always possible to make predictions and take measures regarding external risks. Economic crises are at the top of the mentioned external risks. Globalization has increased the spreading power of economic crises, and an economic crisis occurring anywhere in the world has begun to affect the whole world. The purpose of this study is to evaluate and discuss the effects of the economic crises of 1994, 2000-2001, 2008 and 2020 on the aviation sector in terms of Turkey. In this context, it has been tried to make predictions about the effects of the Covid-19 pandemic on the aviation industry by focusing on issues such as the relationship between the development of the sector and crises, the impact of these crises on consumer preferences.

Key Words: Aviation Sector, Economic Crisis, Covid-19, Turkey

Giriş

Hava yolu taşımacılığı, ulaştırma sektörü bağlamında konfor, güvenlik ve hız gibi faktörler nedeniyle bireylerin en çok tercih ettikleri ulaşım alternatifidir. Özellikle içerisinde bulunduğumuz zaman diliminde, sefer ve varış noktalarında önemli gelişmelerin kaydedildiği havacılık sektörü, diğer ulaşım araçlarına göre çok daha fazla tercih edilmektedir. Her geçen yıl dünyada ortalama % 8 oranında bir büyümenin gerçekleştiği havacılık sektörü, aynı zamanda önemli bir istihdam ve ekonomik kazanım yaratma unsuru olarak da ön plana çıkmaktadır. Bu durum hem ülkemizde hem de uluslararası arenada havacılığa verilen önemi arttırmıştır.

1912 yılında havacılık sektörüne yönelik ilk adımlarını atan ülkemiz, hızlı bir gelişme göstermiş ve özellikle ikinci dünya savaşı sonrasında yaşanan önemli gelişmelerle kısa sürede modern ve kaliteli hizmet anlayışıyla havayolu pazarının küresel anlamda önemli bir aktörüne dönüşmüştür. Ülkemizde havacılık faaliyetlerinin gelişiminde önemli noktaları kronolojik olarak özetlemek gerekirse;

- Türkiye’de havacılık ilk ilgili ilk faaliyetler 1912’de Atatürk Havalimanı yakınlarında yer alan Sefaköy’de havacılık için tahsis edilen iki hangarın bulunduğu küçük bir alanda başlamıştır.
- 1925 yılı itibarıyla “Türk Tayyare Cemiyeti” kurulmuş ve bu gelişmeyle Türk sivil havacılığının temellerini atılmıştır, Türk Tayyare Cemiyeti’nin adı sonradan Türk Hava Kurumu’na dönüştürülmüştür.
- Yine 1925 tarihinde, Türk sivil havacılığın gelişiminde en önemli isimlerden olan Vecihi Hürkuş’un yaptığı ve Türk yapımı ilk uçak olarak tarihe geçen, “Vecihi K-IV” test uçuşu gerçekleştirilmiştir.
- 1925 yılında yaşanan önemli bir diğer gelişme ise Alman uçak üreticisi Junkers ve Türkiye arasında imzalanan anlaşmayla Kayseri’de “Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ)” uçak fabrikası kurulmuştur.
- 1932 yılında Türkiye’de ilk sivil havacılık okulu olan ve Vecihi Hürkuş tarafından kurulan “Vecihi Sivil Tayyare Mektebi” İstanbul’da açılmıştır.
- 1933 yılı itibarıyla Milli Savunma Bakanlığı dâhilinde “Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi” oluşturulmuş ve bu çerçevede hava yolu ile posta taşımacılığı uygulaması başlanmıştır.
- 1945 yılında ülkemiz, uluslararası sivil havacılığın ilkelerinin belirlendiği “Şikago Sözleşmesi”ne taraf olmuş ve sivil havacılığın en önemli oluşumlarından olan “Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO)”nın da kurucu üyesi olma sıfatıyla önemli bir adım atılmıştır.
- 1947 yılında Devlet Hava Yolları (günümüzde THY) ilk dış hat uçuşunu gerçekleştirmiştir. İlk dış hat uçuşu Yunanistan’a yapılmıştır.
- 1954 yılında ulaştırma bakanlığı bünyesinde “Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı” kurulmuştur.
- 1956’da Devlet Hava Meydanları İşletmesi kurulmuştur.
- 1958’de hava yolu şirketlerine ikram ve yer hizmetleri vermek üzere hem kamu (Hava Hizmetleri AŞ.) hem de özel (Çelebi Hava Servisi AŞ.) girişim tarafından hizmet şirketleri kurulmuştur.

- 1983 yılı itibarıyla 2920 sayılı "Türk Sivil Havacılık Kanunu" yürürlüğe girmiştir.
- 1989 yılında ülkemiz, hava trafik yönetimini ve emniyeti çerçevesinde kurulan "Avrupa Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı-EUROCONTROL'e dâhil olmuştur.

Bu çalışmayla amaçlanan, 1994, 2000-2001, 2008 ve 2020 ekonomik krizlerinin havacılık sektörü üzerinde yarattığı etkileri Türkiye ekseninde ele alıp değerlendirmektir. Bu bağlamda sektörün gelişimi ile krizler arasındaki ilişki, bahse konu krizlerin yönelim noktasında tüketici tercihlerini nasıl etkilediği, küçülme oranları, toparlanma süreleri gibi hususlar üzerinde durulmuştur. THY, SHGM, DHMI ve EUROCONTROL veri tabanlarında yer alan güncel verilerden faydalanılarak hazırlanan bu çalışma, Türkçe sivil havacılık alan yazında yer alan az sayıdaki çalışmalardan birisi olup, Covid-19 küresel pandemisinin etkilerinin de ele alındığı güncel bir çalışma olması bakımından önem arz etmektedir.

1. Ekonomik Kriz

Kriz sözcüğü köken bakımından Yunanca ve Latince'ye dayanmakta olup, bunalım ve buhran anlamına sahiptir. Ekonomik, psikolojik ve sosyal anlamda bir sorunla karşılaşılması ve bu soruna çözüm yolunun bulunamaması gibi bir durumu ifade etmektedir. Çalışmaya konu olan ekonomik kriz kavramı ise, ekonomide beklenmedik bir şekilde aniden ortaya çıkan sorunların, küresel ve ülkesel ölçekte ekonomi üzerinde olumsuz etki yaratması şeklinde ifade edilebilir (Aktan & Şen, 2001: 1226).

Ekonomik kriz ile ilgili farklı bir tanımlama ise; "ürün ve hizmetlerin fiyat ve miktarlarında meydana gelen şiddetli değişim" şeklinde yapılabilir. Bahse konu bu durum ekonomik işleyişte dalgalanmalara sebebiyet vermektedir (Kibritçiöğlü, 2001: 175). Ekonomik krize ilişkin Mishkin (1996) tarafından yapılan farklı bir tanımlama ise, "finansal piyasalarda meydana gelen şiddetli bozulmalardır" şeklindedir (Mishkin, 1996: 39).

Ekonomik krizleri gerçekleşme türüne göre iki farklı gruba ayırmak gerekmektedir. Bunlardan ilki "reel sektör" krizleridir. Reel sektör krizleri genellikle ürün ve hizmet piyasalarında meydana gelen enflasyon ve durgunluk krizleri olarak, işgücü piyasasında ise istihdam krizleri olarak karşılık bulmaktadır (Yüce ve Kavak, 2018). Bu noktada reel sektör krizleri, işgücü piyasaları ile ürün ve hizmet piyasasında, istihdam ve üretim miktarında ciddi düşüş ve daralmalar olarak kendisini göstermektedir. Ekonomik krizlerden ikinci grupta yer alan ise, finansal piyasalarda gözlenen yoğun dengesizlikler, özellikle de para piyasalarında ortaya çıkan sorunlarla ilintili olarak ortaya çıkan "finansal" krizlerdir (Yücel ve Kalyoncu, 2010: 54). Finansal krizler, reel ekonomide büyük çaplı, yıkıcı etkiler ortaya çıkarabilen, piyasalarda etkin işleyiş bozan ve finansal piyasalarda çöküşler yaratan krizler olarak tanımlanmaktadır (Taylor, 2009: 12). Finansal krizler genel anlamda, "para, bankacılık, dış borç ve sistemik finansal krizler olmak üzere dört başlık altında ele alınmaktadır.

2. Türkiye'de Yaşanan Ekonomik Krizler ve Havacılık Sektörüne Etkileri

Finansal globalleşmenin gerçekleştirilmesi sonrası dönemde, gelişmekte olan ülkelerde, finansal krizlerle, önceye nazaran daha sık karşılaşılmaktadır. Türkiye'de finansal globalleşmenin tamamlandığı 1989-1990 yılları sonrasında meydana gelen 1994, 2001, 2008 ve 2020 krizleri Türkiye'de yaşanmış, etkisi bakımından en önemli finansal krizlerdir.

Türkiye 1989 yılından sonra kriz ortamına girmiştir. Finansal yapı bozulmuş, piyasalar işlevlerini yitirmiş, tarımda ve sanayide gerilemeler görülmüştür. Bunun gibi yaşanan birçok olumsuzluk nedeniyle Türkiye ekonomisi sık sık kriz ortamıyla karşı karşıya kalmıştır (Kazgan, 2001: 27).

24 Ocak 1980 yılında yürürlüğe konulan İktisadi İstikrar Kararları sayesinde Türkiye'de yeni bir dönem başlamıştır. Bu bağlamda liberal dış ticaret anlayışı benimsenmiş, ekonomide dışa açılım gerçekleşmiş, kambiyo mevzuatında serbestleştirme gerçekleştirilmiş, 1989 yılında yürürlüğe koyulan "Türk Parası Kıymetini Koruma Hakkında 32 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı" ile menkul kıymet ve öteki sermaye piyasası unsurlarının yurda giriş-çıkışı, Türkiye'de yerleşik olan kişilerce bu mali araçların yurt dışına ihraç edilmesi, arz ve satışı, yurt dışından aynı ve nakdi kredi sağlanması serbestleştirilmiştir. Bu sayede Türkiye'de para ve sermaye piyasasının serbestleştirilmesine ilişkin süreç 1989-1990 döneminde tamamlanmıştır (Seyidoğlu, 2003: 145-146).

Havacılık sektörü, ekonomiyle ilişkili bir sektör olup, ekonomide yaşanan dalgalanmalardan doğrudan etkilenmektedir. Dünyadaki tüm ekonomik krizler sivil havacılık sektörünü olumsuz yönde etkilemesine rağmen sektör büyümeye devam etmiştir. En çok etkilendiği krizlerden birisi Körfez Savaşı olmuştur. Körfez Savaşı 1990 yılında meydana gelmiş ve yolcu sayısında ciddi anlamda azalışa sebep olmuştur. Havacılık sektörü bu savaştan sonra zarara uğramış hatta personel sayısını ve sefer sayılarını azaltmaya, filosunu daraltmaya başlamıştır. Bu olumsuzluklara rağmen sektör gün geçtikçe büyümeye devam etmiştir (Karatay vd, 2014).

2.1. 1994 Ekonomik Krizi

1994 Krizi'nin iki ana sebebi vardır ve bunlar; mali ve yapısal sebeplerdir. Mali nedenlerin başında, uygulanmakta olan bazı kur politikaları ve faizlerin düşürülmesi gelmektedir. 1989'da yaşanan sermaye hareketliliği nedeniyle yurtdışından gelen sermayelerde artış olmuş ve Türk Lirası'nın yabancı para karşısındaki değeri artmıştır. Yabancı sermayeye önem verilmiş ve bazı politikalar uygulanmıştır. Ancak uygulanan bu politikalar sonucu, döviz kurları enflasyon oranının altına düşmüş ve faiz-döviz kuru arasındaki oran bozulmuş, dış açık artmıştır. 1980'li yılların sonlarında doğru kamu açıkları oldukça artmış ve faizler baskı altında kalmıştır. Bu durum da krizi oldukça etkilemiştir. Krizin yapısal sebepleri ise; ekonomiyi düzenlemek için bazı politikalar uygulanmış ve uygulanan bu iç borçlanma politikalarındaki düzenlemelerin işe yaramaması sonucu devlet borçlanamayacak duruma düşmüş ve iç borç yönetiminde ciddi sorunlar oluşmuştur (Hepaktan & Çınar, 2015; Korul & Küçükönel, 2003).

1994 yıllarında Türkiye ekonomisinde yaşanan sıkıntılar sonucunda döviz talebinde artış meydana gelmiş ve döviz kurlarında aniden bir yükseliş olmuştur. Havacılık sektöründe yakıt harcamaları olmak üzere birçok harcama döviz üzerinden yapılmaktaydı. Sektör döviz artışlarından olumsuz etkilenmiştir. Daha sonra, dolar ciddi anlamda artmış ve bunun sonucunda 5 Nisan Kararları alınmıştır. 5 Nisan Kararlarından bir süre sonra dolar eski haline dönmüştür. Doların düşmesiyle birlikte durağanlaşan sektör tekrar canlanmıştır (Akdiş, 2002: 1-45).

Farklı bir görüşe göre, 1994 yılında yaşanan krizin başlıca nedeni bütçe açıklarıdır. Yurtiçi tasarruf oranlarındaki yetersizlikten kaynaklanan bütçe açıkları, finansal serbestliğin bir neticesi olarak gerçekleştirilen sermaye hareketleriyle giderilmiştir. Sermaye hareketlerinin bütçe ve dış açık sürerken gerçekleşmesi, geçici bir denge oluşturarak "yüksek faiz-düşük kur" politikasını ortaya çıkarmıştır. Bir taraftan yüksek faiz-düşük kur politikası, sermaye girişini arttırırken, öte taraftan, piyasada yer alan aktörlerinin mevcut ekonomi politikalarının güvenilirliğine ilişkin artan kuşku, finansal krizin ortaya çıkışını tetiklemiştir. Netice itibarıyla, bütçe açıkları ve dış açıklar (ikiz açık) Türkiye'de yaşanan 1994 finansal krizinin doğumuna sebep olmuştur (Uygun, 1994: 42).

2.2. 2000-2001 Ekonomik Krizi

Türkiye'de gerçekleşen 2000 Kasım ve 2001 Şubat krizleri incelendiğinde, bu krizlerin nedenlerinin, içsel ve dışsal faktörler olarak iki gruba ayrıldığı görülmektedir. Dışsal nedenlerin başında; Asya Krizi ve Rusya Krizi gelmektedir. Gelişmiş ülkelerde faizler arttığında, gelişmemiş ülkelerde para çıkışı gerçekleşmektedir. Asya krizi, Tayland'da 1997 yılında para biriminin yüksek oranda devalüe edilmesi nedeniyle başlamıştır (Karluğ, Tonus ve Çatalbaş, 1999). Güneydoğu Asya ülkelerindeki paranın değerinde ciddi anlamda bir düşüş meydana gelmiştir. Para birimleri, ABD doları karşısında oldukça değer kaybetmiştir Tüm bunlardan sonra Türkiye'ye karşı bir rekabet gücü oluşturulmuştur. Geçmiş yıllarda Rusya ile Türkiye arasında oldukça güçlü bir ihracat ilişkisi bulunmaktaydı ve ticari ilişkiler kuvvetliydi. Fakat 1998'de Rusya'da krizin etkisi altına girince, ticari ilişkiler duraksamış ve turist sayısında da düşüşler yaşanmıştır (Kazgan, 2008).

İçsel nedenlerin başında ise, "Enflasyonu Düşürme Programı" adlı programın uygulamaya konması gelmektedir. Bu programda asıl amaç; faiz oranlarını düşürerek, enflasyonun düşmesini sağlamak ve ekonomiyi düzenleyerek güçlü ve canlı bir hale getirmektir. Programda çeşitli para ve kur politikaları uygulanarak, planlanan enflasyon hedefine ulaşılmaya çalışılmıştır (TCMB, 2001).

Bahse konu bu unsurlardan ziyade, finansal piyasalarda ortaya çıkan riskler ve ekonominin kırılma noktasına neticesinde krize karşı duyarlılığının artması, Şubat 2001 krizinin meydana gelmesine zemin hazırlamıştır (Ural, 2013: 17-18).

Krizlerden sonra ekonomiye ve bankacılık sektörüne karşı güvensizlik meydana gelmiştir. Bankacılık sektörü krizlerden sanıldan çok daha fazla etkilenmiştir. Merkez Bankası krizleri Uluslararası Para Fonu (İMF) yardımlarıyla zor da olsa atlattır (TCMB, 2001).

2000 yılının sonlarına gelindiğinde, ekonomiye olan güven iyice azalmıştır. Bankaların durumlarını düzeltmeye çalışmasıyla kriz başlamıştır. 2000 yılında faizlerin çok yükselmesi, döviz karşı birtakım saldırılar sonucu döviz rezervlerindeki azalış kriz ortamını arttırmıştır. Daha sonra bu süreç IMF destekleriyle atlatılmaya çalışılmıştır. Fakat 2001 yılında Merkez Bankası döviz karşı yapılı saldırılara engel olamayıp, 21 Şubat'ta kuru dalgalanmaya bırakmıştır (Erkekoğlu ve Bilgili, 2005). Tüm bu yaşananlardan sonra dalgalı kur rejimi uygulanmaya başlanmış ve ödemeler sistemi düzene girerek faizler düşmüştür. Enflasyon kontrol altına alınmış ve ekonomik istikrar tekrardan sağlanmıştır (Şengönül & Değirmen, 2012).

Türkiye ekonomisinin 2000–2001 yıllarında ortaya çıkan ekonomik göstergeleri incelendiğinde GSYİH'nin önemli bir oranda (%5,7) küçüldüğü, faiz oranları ve borçluluk düzeylerinin arttığı, işsizlik seviyesinin arttığı tüm bunlara bağlı olarak ekonominin önemli oranda olumsuz etkilendiği görülmektedir.

Türkiye'de yaşanan bu kriz dönemlerinde, enflasyonun yüksek olması ve döviz artışları havacılık sektöründe mali krizler yaratmıştır. Tüm havayolu şirketlerini etkileyen bu krizler, borçlarının tamamı dolar üzerinden olan THY'yi daha fazla etkilemiştir. THY, yaşanan tüm olumsuzluklardan, özellikle de 2000 ve 2001 krizlerinden fazla sarsılmadan çıkabilmeyi başarmıştır. Bunun en önemli nedeni, kısa sürede hazırlayıp uygulamaya koyulan tedbir paketleri olmuştur (Kozlu, 2015: 217).

Küreselleşmenin, siyasette ve ekonomide önemli bir çıkmazın eşliğinde bulunduğu bir dönemde, 11 Eylül terörist saldırıları gerçekleşmiştir. Söz konusu saldırıları bir dizi siyasi ve askeri gelişme izlemiştir. Gelişmelerin hava taşımacılığına da ekonomik etkileri olmuştur. Ayrıca küresel havacılıkta yeni ve farklı güvenlik algılamaları ortaya çıkmıştır (Bükeç & Çelik, 2010).

11 Eylül 2001'de yaşanan terör saldırısı dünyada yaşanan ilk etkileyici ve sarsıcı olay olma niteliğinde olup, küresel bir boyutta bir olaydır. Bu saldırılardan sonra en büyük etki güvenlik aşamasında oluşmuştur. Amerika'nın kendi içinde bir saldırıya uğraması tüm dünyayı etkilemiş ve güvenlik anlayışı tamamen değişmiştir (Ünlü, 2009: 14). Yaşanan bu saldırılar hem ticari hava ulaşımını doğrudan etkilemiş, hem de ortaya çıkardığı uçuş güvenliği endişeleri sebebiyle potansiyel yolcu kayıplarının ortaya çıkmasına neden olmuştur. Bununla birlikte başlangıçta yaşanan panik halinin ortadan kalkmasına rağmen, artan tedbirlerin yarattığı zaman kaybı ve toplum tarafından kabul görmeyen birtakım prosedürler, havayolu taşımacılığına ilişkin taleplerin düşmesine neden olmuştur. Bu durumun bir neticesi olarak çok sayıda havayolu işletmesi büyük ölçekli finansal krize girmiş ve maliyet azaltma stratejilerini hayata geçirmeye başlamışlardır (Drakos, 2004).

Türkiye'deki yabancı bayraklı havayolu işletmelerinin hâkimiyeti 2001'de yeniden Türk bayraklı işletmelerin lehine gelişmeye başlamış ve Türk Hava Yolları da (THY) 11 Eylül sonrası kar eden nadir Avrupalı havayolu işletmelerinden biri olarak dikkati çekmiştir. Küresel piyasada 2001 yılında düşük maliyet stratejisine sahip havayolu şirketlerinin pazar payı oranlarında önemli ölçüde artış gözlenirken, geleneksel nitelikte havayolu şirketleri oldukça zor günler geçirmiştir. Düşük maliyet stratejisi izleyen havayolu işletmeleri, noktadan noktaya (point to point) taşıma yapmış ve rezervasyon, bilet satış, check-in gibi işlemlerin büyük kısmını internet aracılığıyla gerçekleştirmişlerdir. Düşük maliyetli havayolu şirketleri Amerika'da pazarın % 25' ini, Avrupa'daysa % 10'unu ele geçirmişlerdir. Ancak sektörün bu zor durumuna karşın gerek Boeing ve gerek Airbus iyimser olmaya devam etmişler ve Airbus A380 projesini, Boeing ise Sonic Cruiser projesini aksatmadan sürdürmeye devam etmiştir. Havacılık sektörü 11 Eylül'den sonra en ciddi toparlanmasını 2004'te gerçekleştirmiştir. Uçak üreticileri yeni siparişler alırken, havayolu işletmeleri de filolarını yenilemek ve büyümek için olası gelişmeleri en iyi biçimde değerlendirmişlerdir. 2005 için hava taşımacılığı sektörünün küresel kayıp tahmini yıllık 7,4 milyar dolardan 6 milyar dolara inmiştir. Maliyetlerdeki düşüş ve yolcu sayısındaki artış, sektörün kendisini yenilemesine yardımcı olmuştur (Bükeç & Çelik, 2010).

Türkiye'de, 2003 senesinden sonra havacılık sektörü oldukça gelişme göstermiş (Bknz. Şekil 1) ve yolcu sayısının artması, havaalanlarının artması sayesinde ülkeler arasında siyasi, kültürel ve ekonomik açıdan ilişkilerin olumlu bir şekilde gelişim gösterdiği görülmüştür (Yeldan, 2001: 25). Türkiye'de havacılık sektörü, uluslararası piyasa koşullarına uyum sağlamış ve paralel bir gelişme göstererek yeniden yükselişe geçmiştir. Bu doğrultuda sayısal olarak yolcu trafiği artış göstermiş, havacılık işletme sayıları artmış, ortaya çıkan rekabet neticesinde fiyat tarifeleri ucuzlamış, Türkiye, kısa sürede dünyada havayolu taşımacılığının en hızlı gelişen ülkelerden birine dönüşmüştür (Günel, 2010: 213).

2.3. 2008 Küresel Ekonomik Krizi

2008 yılı küresel ekonomik krizi, ilk petrol krizini (1973) izleyen ve giderek şiddetini arttıran krizler zincirinin son halkasıdır. ABD'de, 2007 yılı yazında finansal piyasalarda ortaya çıkan sorunlar, 2008 yılı Eylül ayında küresel ölçekli bir kriz haline almıştır. Ortaya çıkan krizle birlikte kredi piyasası işlemleri durmuş, borsalar işlem yapamaz hale gelmiş ve birçok firmanın ödeme yapamaz hale gelmesi sistemi bloke ederek uluslararası finans piyasalarının tamamını tehdit eder hale gelmiştir (Erdönmez, 2009).

Uluslararası piyasalardaki gelişmeler iki aşamada incelenebilir. Birincisi, 2007 yılının Temmuz ayından, 2008 yılının Eylül ayına kadar devam eden ekonomide yaşanan sarsıntılardır. 2006 yılının başlarında Amerika'da ipotekli kredilerde ciddi artışlar meydana gelmiş, faiz oranları düşerken ev fiyatları artmıştır. Bunun sonucunda tüketicilerin borçlanmaları oldukça artmış olup gelirlerinden çok daha yüksek düzeyde harcama yapar duruma gelmişlerdir. Bu dönemde aynı durum gelişmekte olan çoğu ülkede yaşanmıştır. 2006 yılının sonlarına gelindiğinde ise, ev fiyatlarında düşüş yaşanmış ve satılmayan ev sayısı oldukça artmıştır. Düşük kredi dönemlerinin sonuna gelinmiş olup, kredi alan borçluların ödemeleri daha da artmıştır. Ödemede zorluklar yaşanmış ve evler icra yoluyla satışa çıkarılmıştır. Hacizler gün geçtikçe artmış ve 2007-2008 yıllarında küresel bir kriz başlamıştır. Bu kriz, İkinci Dünya Savaşından sonra yaşanan en büyük kriz olmuş ve zararları oldukça yüksek seviyede olmuştur (Apak & Aytaç, 2009).

2008 krizi birçok olumsuz senaryoyu beraberinde getirmiştir. Bunlardan bazıları aşağıdaki gibi sıralanabilir;

- Bütün dünyada ekonomiye ilişkin yoğun bir güven kaybı ortaya çıkmıştır.
- İnsanların para harcama noktasında gösterdikleri tereddüt, talebin azalmasına, üretim fazlasının ortaya çıkmasına dolayısıyla arz-talep dengesizliğinin gözlenmesine neden olmuştur.
- 2008 krizi en çok gelişmiş ülke ekonomilerine zarar vermiştir. Buna örnek olarak, Amerika, Almanya, Fransa, İngiltere gibi ülkelerin krizden daha fazla etkilendiği görülürken, Türkiye bu krizden görece daha az etkilenmiş, Sudan ve Nijerya gibi ülkeler çok daha az etkilenmişlerdir (Kazgan, 2013).
- Ülkelerin ihracat oranlarının ithalat oranlarından fazla olması da krizin olumsuz yansımaları noktasında etki artırıcı güce sahip olmuştur. Örneğin, ekonomisi daha çok ihracata dayalı olan Japonya ve Çin gibi ülkeler 2008 krizinden daha çok etkilenmişlerdir.

2008 Küresel krizinin Türkiye'de çok büyük etkilerinin olmamasının altında yatan en önemli sebep, Türkiye'de "mortgage" uygulamasının henüz kurulmamış olması şeklinde ifade edilebilir. Fakat krizin tüm dünya ülkelerine yayılması talep noktasında büyük bir düşüş meydana getirmiş olup, buna bağlı olarak cari açık oranı artarak, Türk Lirasında değer kaybı gözlenmiştir. Bankalarda gözlemlenen bazı olumsuzluklar ve sistemsel güven kaybı kredi hacimlerinin daralmasına neden olmuş ve bu da Türkiye'de bir takım ekonomik olumsuzlukları beraberinde getirmiştir (Yavuz, 2010: 14).

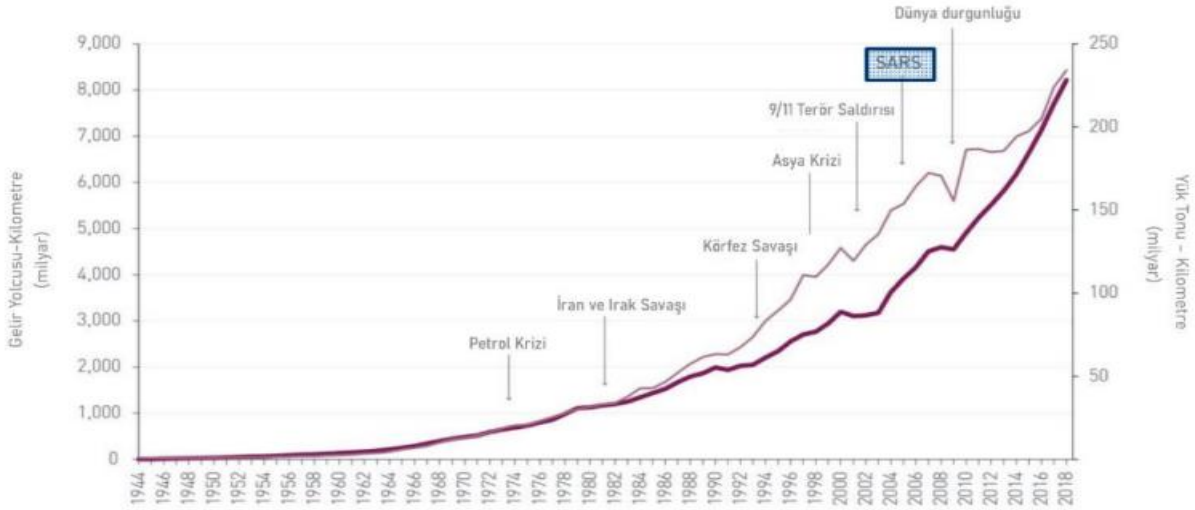
Havacılık sektörü, yapısal özellikleri bakımından küresel bir sektördür. Sahip olduğu bu rol havacılık sektörünün en hızlı büyüyüp, gelişen sektörler arasında yer almasına neden olmaktadır. Havacılık sektörünün sahip olduğu dinamikler, bu sektörün ülkelerin ekonomik kalkınmışlık düzeyleri üzerinde de önemli bir yer edinmesine sebep olmuştur.

2008 küresel krizi, diğer sektörlerde olduğu gibi havacılık sektöründe de önemli olumsuzlukların yaşanmasına neden olmuştur. Ekonomik krizle birlikte, havacılığa olan talepte düşme gözlenmiş, insanlar bu dönemde havacılık sektöründen daha ziyade ekonomik taşıtlar ile seyahate yönelmişlerdir. Bu süreçte dünyadaki pek çok hava yolu işletmesi ya kapanmak zorunda kalmış ya da küçülme yoluna gitmiştir. Ortaya çıkan bu senaryo bağlamında 2008 ekonomik krizinden sonra dünya havacılık sektörünün gelişimi % 6,1 oranında düşüş kaydetmiştir. Bu düşüş oranı, İkinci Dünya Savaşı ardından sektörde yaşanan en büyük düşüş oranı olmuştur (Franke & John, 2011).

2008 krizinin havacılık anlamında Türkiye'ye olan olumsuz etkileri, rakamlar düzeyinde ele alındığında, Türkiye'nin dünya genelinden daha iyi bir tabloya sahip olduğu görülmektedir. THY A.O. tarafından paylaşılan bahse konu göstergelere ilişkin veriler incelendiğinde, yolcu doluluk oranları haricindeki diğer bütün göstergelerin küresel kriz sürecinde bile olumlu seyirini devam ettirmekte olduğu görülmektedir. Yolcu doluluk oranları incelendiğinde 2009 yılında belirgin bir düşüş olduğu görülmektedir. 2008 yılında %73,9 düzeyinde olan yolcu doluluk oranının, 2009 yılında %70,9'a düştüğü görülmektedir. Bu durum havacılık işletmelerinin beklenen talep artışını elde edemelerinden öte mevcut talebin azalması neticesinde kapasite ayarlamada noktasında önemli sorunlar yaşamalarına neden olmuştur. Buna rağmen 2009 yılında dünya havacılık sektöründe kargo taşımacılığının bir önceki yıla göre % 8,8 oranında azalış göstermesine karşılık, 2009 yılında THY taşıdığı kargo ve posta oranında bir önceki yıla nazaran % 20 gibi oldukça önemli bir artış kaydetmiştir (THY, 2009).

2008 küresel ekonomik krizi, 2007 yılı Temmuz ayında Amerika'da ortaya çıkmış, 2008 yılı Eylül ayından itibaren küresel boyut kazanmış ve etkilerini yoğunlukla 2008 – 2009 yılları arasında göstermiş olup, 2010 yılı itibariyle küresel kriz toparlanma eğilimine girmiştir.

Aşağıda yer alan Şekil 1'de yaşanan petrol krizi, İran-İrak savaşı, Körfez savaşı, Asya ekonomik krizi, 9-11 Eylül terör saldırıları, sars salgını ve küresel durgunluk krizlerinin, havacılık sektörü üzerindeki etkisi gösterilmektedir.



Şekil 1. Çeşitli krizlerin havacılık sektörü üzerindeki etkileri (ICAO, 2020).

2.4. 2020 Küresel Pandemi Krizi

2020 yılı ocak ayında adını ilk kez duyuran, Çin'de baş gösteren ve çok kısa sürede tüm dünyayı etkileyen Covid-19 virüsü, aynı yılın 11 Mart tarihi itibariyle Dünya Sağlık Örgütüncü pandemi olarak tanımlanıp, ilan edilmiş ve bu ilanın hemen sonrasında dünyadaki hemen hemen bütün ülkeler süratle gerekli önlemleri almaya başlamıştır. Sınırların kapatılarak, uçuş seferlerinin askıya alınması da bu önlemler arasındadır (Craig, Heywood ve Hall, 2020). Çok kısa bir zaman diliminde tüm dünyayı etkileyen bu salgın, oldukça büyük çaplı bir küresel ekonomik krizin ortaya çıkmasına da neden olmuştur. Sınırların kapanması, seyahatlerin sınırlandırılması, birçok ticari faaliyetin askıya alınması, seyahat özgürlüğünün kısıtlanması gibi pek çok salgınla mücadele yöntemi, sözü edilen ekonomik krizin doğumunda etkili olmuştur (Duran & Acar, 2020). Covid-19 salgını, ticaret, üretim, turizm, eğlence, seyahat gibi farklı birçok sektörde olumsuz etkiler göstermiş, birçok işletmenin iflas etmesine, birçok işletmenin iflası eşliğine gelmesine neden olmuştur. Bu bağlamda Tayar ve arkadaşları tarafından 2020 yılında yapılan bir araştırmadan elde edilen veriler, salgının olumsuzluklarından en belirgin oranda etkilenen sektörleri elektrik, ulaşım, sanayi ve teknoloji olarak tanımlamaktadır (Tayar vd., 2020). Ulaşım sektörüyle yakından ilgili olan turizm faaliyetleri de bu noktada Covid-19 dan önemli düzeyde olumsuz etkilenen sektörler arasındadır. Covid-19 virüsünün dünya çapında yayılım göstermesiyle, seyahat kısıtlamalarının uygulanması ve ülke sınırlarının dolaşıma kapanması bunun başlıca sebeplerindedir (Mhalla, 2020). Seyahat kısıtlamaları bu bağlamda havacılık sektörünün de tüm dünyada pandemi sürecinden büyük çapta olumsuz etkilenmesine neden olmuştur.

COVID-19 pandemisinin havacılık sektörü üzerindeki olumsuz etkileri incelendiğinde, sektörel taşımacılık faaliyetlerinin dünya genelinde % 90 üzerinde azaldığı görülmektedir (Eurocontrol, 2020). Havacılık operasyonlarının alınan önlemler dolayısıyla gerçekleştirilememesi, havacılık sektörü ile ilgili beklentilerin karşılanamamasına ve öngörülen gelirlerinin elde edilememesine neden olmaktadır. Havacılık sektöründe yer alan işletmeler için çalışan maliyetleri, yakıt maliyetlerinden sonra gelen en önemli ikinci maliyet unsurudur. Pandemi sürecinde havacılık işletmeleri ücretsiz izin, yarı zamanlı çalışma, devlet desteklemeleri gibi çeşitli yöntemlerle işten çıkarmaları baskılamaya çalışmışsa da 2020 yılı sonları itibariyle işe almalarında büyük ölçekli bir azalma ve işten çıkarmalarda gözle görünür bir artış olduğu dikkat çekmektedir. İstihdam noktasında karşılaşılabilecek muhtemel risk IATA (2020) tarafından 25 milyon iş şeklinde tahmin edilmektedir. Bu durum sektörel anlamda yaşanan olumsuz gidişatın, istihdam anlamında da sorunların ortaya çıkması ve nitelikli işgücü noktasında sektörel kayıpların yaşanmasının yanı sıra ülkelerin ekonomisinde de istihdam kaynaklı sorunların ortaya çıkmasına yol açmaktadır.



Şekil 2. Avrupa ve Türk Hava Sahası 2019-2020 trafik karşılaştırması (Eurocontrol, 2020).

Şekil 2 incelendiğinde COVID-19'un Avrupa ve Türk hava sahalarında gerçekleşen hava trafiği üzerindeki olumsuz etkileri net bir biçimde görülmektedir. Eurocontrol tarafından 2020 yılında paylaşılan Şekil 2'de Mart 2019 ve Mart 2020 tarihleri arasında gerçekleştirilen bir yıllık uçuş trafikleri ele alınmıştır. Avrupa ve Türk hava sahaları topla-dağıt sistemi üzerinden faaliyet yürüten yani dünyanın çeşitli noktalarından gelen yolcuların transfer edildikleri meydanlar olmaları bakımından yukarıda yer alan şekil, dünya ölçeğinde havacılık sektörünün durumunu özetleyebilecek sembol niteliğinde bir öneme sahiptir. Şekilden çıkarılması gereken önemli verilerden biride geçmiş yıllara nazaran ortaya çıkan keskin düşüştür. Havacılık sektörü bağlamında bu derece bir oransal farklılaşma, aynı zamanda emsali görülmemiş bir sektörel daralmanın resmi olarak karşımıza çıkmaktadır.

McKinsey & Company tarafından Covid-19 pandemisi sonrasında dünya ölçeğinde olumsuz etkilenen sektörlerle ilişkin yürütülen araştırma neticesinde bu süreçten en yoğun etkilenen sektörler şu şekilde sıralanmaktadır (Craven, Singhal & Matthew, 2020);

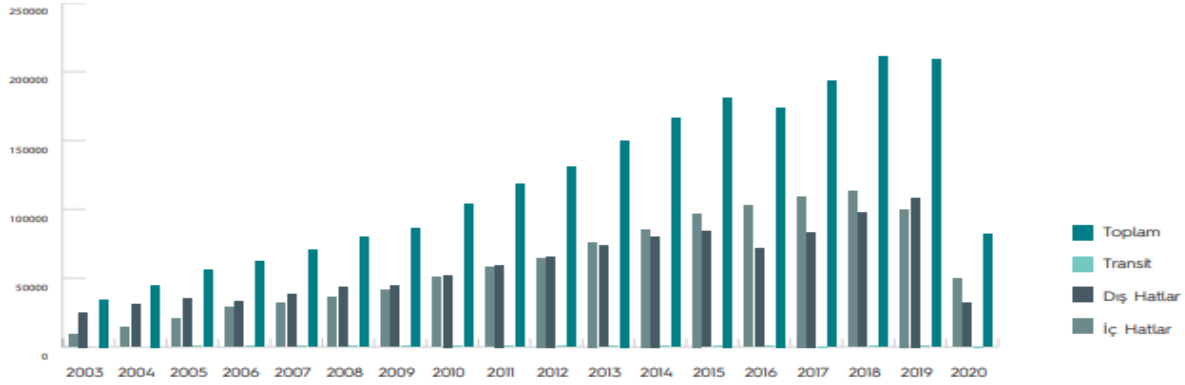
1. Ticari Havacılık Sektörü(% 40),
2. Hava Yolu Seyahati (% 36),

3. Petro-gaz Sektörü (% 34),
4. Sigortacılık Sektörü (% 22),
5. Otomotiv Sektörü (% 21)

McKinsey & Company araştırmasından elde edilen verilerde havacılık sektörünün Covid-19 dan ne kadar yüksek oranda etkilendiğini göz önüne sermektedir (Craven, Singhal & Matthew, 2020).

Pandemi kaynaklı kriz döneminde "Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği" (IATA), yaşanan pandemi sebebiyle global ölçekli havayolu taşımacılığında 2008 ekonomik krizinin etkilerinin görüldüğü 2009 yılından sonra ilk kez düşüş meydana geleceğini ve bu talep azalışının havacılık sektörüne etkisinin küresel çapta 29 milyar dolardan fazla olacağı yönünde tahminde bulunmuştur. Fakat virüsün Amerika ve Avrupa' da beklenenin oldukça üzerinde bir yayılım hızı göstermesi, ülkelerin uçuşlarını durdurmalarına, hava trafiğini sınırlandırmalarına ve sınır dışı seyahat yasaklarını peşi sıra ilan etmesine neden olmuştur. Yaşanan bu senaryo, IATA tahminlerinden çok daha yüksek bir olumsuz ekonomik etkinin ortaya çıkacağını tüm dünyaya göstermiştir. IATA tarafından yapılan 29 milyar dolarlık bu tahminin açıklaması ardından yaşanan bahse konu bu gelişmelerle birlikte ortaya çıkması muhtemel ekonomik zarar yönünde IATA tahmini revize etmiş ve 252 milyar dolarlık ekonomik kayıp öngören yeni bir tahminde bulunmuştur. (www.iata.org).

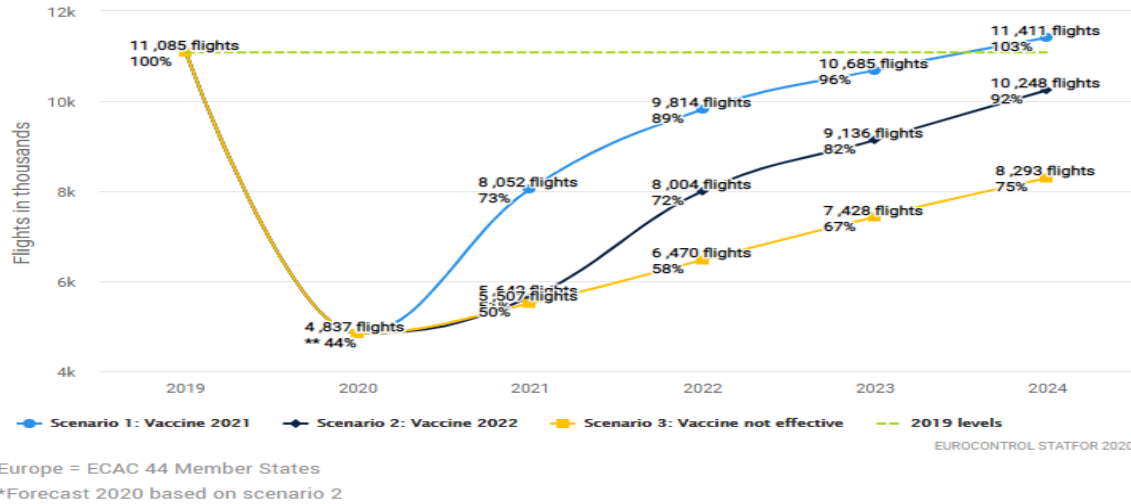
2020 yılı içerisinde, Türkiye'de uçakla seyahat eden yolcuların toplam sayısı 81,6 milyon olarak gerçekleşmiştir. Bu veriler doğrultusunda iç hat seyahati gerçekleştiren yolcu sayısı bir önceki yıla nazaran %50,4; dış hat seyahati gerçekleştiren yolcu sayısıysa %70,5 oranında azalmıştır. Aşağıda yer alan şekil 3'de 2003-2020 yılları arasında yıl bazında seyahat eden yolcu sayıları değişimi yer almaktadır.



Şekil 3. Yolcu Trafiği (<http://web.shgm.gov.tr>).

Türkiye'de küresel pandemi ile yürütülen mücadele kapsamında görevli Bilim Kurulu ve Sağlık Bakanlığınca yapılan tavsiyeler doğrultusunda 2020 yılı Mart ayının ikinci haftası sonrasında vaka yoğunluğu gözlenen ülkelere uçuş kısıtlamaları getirilmiş ve karantina uygulamasına başlamıştır. Bunun akabinde Cumhurbaşkanlık makamınca alınan kararlar gereği bütün dış hat uçuşları 27 Mart tarihi itibarıyla durdurulmuştur (hasta nakil uçuşları, tıbbi ve medikal yardım amaçlı uçuşlar, kargo uçakları, devlet uçakları gibi bazı uçuşlar kapsam dışı değerlendirilmiştir). Ayrıca 28 Mart tarihinde yurtiçi hava taşımacılığında Türk Hava Yolları tek yetkili işletme olarak tayin edilmiş buna istinaden 30 Nisan tarihine kadar diğer bütün havayolu işletmelerinin faaliyetleri durdurulmuştur. Bu süreçte haftanın belli gün ve saatlerinde yurtiçinde belirlenen bazı hava meydanlarına yönelik THY tarafından kısıtlı uçuşlar gerçekleştirilmiş fakat 3 Nisan 2020 saat 23:59 itibarıyla bu seferlerde geçici süreliğine durdurulmuştur.

Günlük bazda ortalama 100.000 civarında olan uçuş trafiğinin COVID-19 pandemisi döneminde %90'ı aşkın bir büyüklükte azalış kaydetmesi havacılık alanında faaliyet gösteren işletmelerin üstesinden gelinmesi zor finansal kayıplara yaşamalarına neden olmuştur (ICAO, 2020).



Şekil 4. Havacılık sektöründe yaşanan küçülmeye ilişkin toparlanma tahminleri (Eurocontrol, 2021).

Eurocontrol genel müdürü Eamonn Brennan, ortaya çıkan bu olumsuz senaryoya ilişkin toparlanma öngörülerini ifade ederken 2024 yılından önce 2019 yılında elde edilen düzeye erişilemeyeceğini ileri sürerek, açıklamalarına şu şekilde devam etmiştir; "olası en iyi senaryoda dahi, 2024 yılı öncesinde 2019 seviyelerine denk bir iyileşme beklemiyoruz. Hatta bu toparlanmanın 2029 sonrasına sarkması gibi, oldukça korkutucu bir senaryo bile olası görünmektedir. Bahse konu bu durum havacılık sektörü için tam bir felaket tablosu anlamına gelmektedir. Sivil havacılık sektörünün desteklemek ve yolcuların kendilerini güvende hissederek yeniden uçuş seyahatine yönelmelerini sağlayabilmek için devletlerin kararlı ve tutarlı önlemler almaları bu noktada sektör bakımından hayati öneme sahiptir" (www.eurocontrol.int/).

3. Sonuç

Çalışma kapsamında krizlerin sivil havacılığa etkileri yaşanan örnekler üzerinde ele alınıp ve rakamlarla krizlerin etkileri, yaşanan olumsuzlukların aşılması için kullanılan yol ve yöntemlerle işletmelerin toparlanma süreçleri hakkında bilgiler verilmiştir. Burada amaçlanan geçmiş krizlerin neden olduğu olumsuzluklar ve bunların etkileri perspektifinde 2020 küresel pandemi krizine bakmak ve olası senaryolar hakkında ergodik bir bakış geliştirebilmektir.

Gerçekleşen krizlerin havacılık sektörü üzerindeki etkileri incelendiğinde, ortaya çıkan sonuç Türkiye'nin bu krizlerden küresel düzeyin altında bir etki gördüğüdür. Bu durumun çok çeşitli gerekçeleri bulunmaktadır. Türkiye'nin coğrafi konumundan kaynaklı ayırt ediciliği, havacılık sektörünün temellendirildiği dinamiklerin etkinliği, iç pazarda var olan yoğun talep, özellikle 2003 yılından itibaren Türkiye'nin havacılık sektöründe ortaya koyduğu atılımlar bu gerekçelerden bazılarıdır.

Havacılık sektörü genel anlamda krizlerden doğrudan etkilenen ve ekonomi, güvenlik, sağlık gibi farklı birçok unsurdan kaynaklanan riski doğrudan hisseden kırılmalı bir yapıdadır. Sahip olduğu bu riske açıklık, önemli önlemleri ve uygulanabilir etkin stratejileri gerekli kılmaktadır. Bu bağlamda ülkemizde havacılık sektörüne ilişkin yaşanan her krizlerden sonra yeni stratejik yaklaşımlar geliştirilmiş ve bunlar uygulanmaya başlamıştır. Teknolojiden güçlü bir biçimde faydalanma, maliyetleri olabildiğince düşürüp, karlılığı artırma, alternatif planlar yapma, uçuş ağını genişletme ve alternatif rotalar oluşturma, odaklanma, maliyet liderliği, farklılaşma gibi rekabet stratejilerinden faydalanma uygulanan bu stratejilerden bazılarıdır. Yaşanan her krizden bir şekilde olumsuz etkilense de Türk havacılık sektörü bunların üstesinden gelmeyi başarmış, öyle ki 2019 yılında dünyanın en büyük havalimanı (tüm etapları tamamlandığında) ülkemizde faaliyete başlamıştır.

Ülkeler bakımından istihdam ve ekonomik büyüme açısından oldukça önem arz eden sivil havacılığın, küresel pandemi nedeniyle uğradığı zarar düzeyinin, daha önce yaşanan krizlerin etkileri incelendiğinde hiç olmadığı kadar yüksek boyutlarda olduğu görülmektedir. % 90'lara ulaşan sektörel kayıpların etkilerini azaltabilmek adına birçok ülkede hükümetler sektörün içine girdiği bu süreçten çıkabilmeleri için havacılık işletmelerini desteklemiştir.

Yapılan öngörülerin çizdiği genel çerçeveye göre pandemi krizinin sektör üzerindeki olumsuz etkilerinin, mayıs ayına yaklaştığımız 2021 yılı boyunca da süreceği ve toparlanma sürecinin beş yıldan fazla olabileceği yönündedir. Pandemi sürecinde gerçekleşen işten çıkarmalar, öngörülen toparlanma sürecinin uzunluğuna bağlı olarak mevcut çalışanların işten çıkarılma kaygıları, sektörde faaliyet göstermek üzere eğitim alan öğrenciler, devletlerin sektöre olan desteklerinin sonlanması, sektörel küçülmenin ülkeler ekonomisine olumsuz etkisi gibi durumlar, sürecin zorlu bir şekilde ilerleyeceğini göstermekte ve tüm bunlar sektörel anlamda bir takım radikal dönüşümlerin yaşanacağını sinyalini vermektedir.

Kaynakça

- Akdış, M. (2002). Küreselleşmenin Finansal Piyasalar Üzerindeki Etkileri Ve Türkiye: Finansal Krizler-Beklentiler. *Dış Ticaret Dergisi*, ss.1-45.
- Aktan, C. & Şen, H. (2001). Ekonomik Kriz: Nedenler ve Çözüm Önerileri. *Yeni Türkiye Dergisi*, ss.1225-1230.
- Apak, S. & Aytaç, A. (2009). *Küresel Krizler*. İstanbul: Avcıol Basım Yayın.
- Bükeç, C. & Çelik, D. (2010). *11 Eylül Sonrası Dönemde Havaçılıkta Güvenlik ve İş Birliği Anlayışındaki Küresel Değişim*. Eskişehir: III. Ulusal Havaçılık ve Uzak Konferansı.
- Craig, A. T., Heywood, A. E., & Hall, J. (2020). *Risk of COVID-19 importation to the pacific islands through global air travel*. *Epidemiology & Infection*, ss.1-16
- Craven, M., Singhal S., & Matthew W. (2020). *COVID-19: Briefing Note*. April 13, 2020, McKinsey and Company.
- Drakos, K. (2004). Terrorism-Induced Structural Shifts in Financial Risk: Airline Stocks in the Aftermath of the September 11th Terror Attacks. *European Journal of Political Economy*, 20 (2), ss.435-446.
- Duran, M.S. & Acar M. (2020). Bir virüsün dünyaya ettikleri: covid-19 pandemisinin makroekonomik etkileri. *International Journal of Social and Economic Sciences*, 10(1), ss.54- 67.
- Erdönmez, P. A. (2009). Küresel Kriz ve Ülkeler Tarafından Alınan Önlemler Kronolojisi. *Bankacılar Dergisi*, ss.68, 86.
- Erkekoğlu, H. & Bilgili, E. (2005). Parasal Krizlerin Tahmin Edilmesi: Teori ve Uygulama. *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, (24), ss.48.
- Franke, M. & John, F. (2011). What Comes Next After Recession—Airline Industry Scenarios And Potential End Games. *Journal of Air Transport Management*, 17(1), ss.19-26.
- Günel, V. R. (2010). *Uluslararası Havaçılık Hukuku (Eleştirel Yaklaşım)*. Eskişehir: Beta Yayıncılık.
- Hepaktan, C. & Çınar, S. (2015). Mali Krizler ve Son Mali Krizin (2008) Reel Sektöre Etkileri. *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, (30), ss.87-91.
- Karatay, E., Şahin, M. Yalçın, P. & Kirtaloğlu, Y. (2014). *Sivil Havaçılık Sektörünün Ulusal ve Uluslararası Düzeyde İncelenmesi*. Erzurum Üniversitesi, Üniversite Sanayi İşbirliği (USIMP).
- Karlık, R., Tonus, Ö. & Çatalbaş, N. (1999). *Güneydoğu Asya ve Rusya Krizi Karşısında Türkiye*. İstanbul: Marmara Üniversitesi Yayınları.
- Kazgan, G. (2008). *Türkiye Ekonomisinde Krizler (1929-2001) Ekonomi Politik Açısından Bir İrdeleme*. İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.
- Kazgan, G. (2013). *2008 Krizi Üsselleşirken Türkiye'nin Sürdürülemez Büyüme Modeli* (No. 2013/4). Discussion Paper.
- Kıbrıçoğlu, A. (2001). Türkiye'de Ekonomik Krizler ve Hükümetler, 1969- 2001 *Yeni Türkiye Dergisi*, Ekonomik Kriz Özel Sayısı, C.9, ss.41, 174-182.
- Korul, V., & Küçükönel, H. (2003). Türk Sivil Havaçılık Sisteminin Yapısal Analizi. *Ege Akademik Bakış Dergisi*, 3(1), ss.24-38.
- Kozlu, C. (2015). *Bulutların Üstüne Tırmanırken*. İstanbul: Remzi Kitabevi.
- Mhalla, M. (2020). The impact of novel coronavirus (COVID-19) on the global oil and aviation markets. *Journal of Asian Scientific Research*, 10(2), ss.96.
- Mishkin, F. S. (1996). Understanding Financial Crises: A Developing Country Perspective Annual World Bank Conference on Development Economics. The World Bank.
- Seyidoğlu, H. (2003). Uluslararası Mali Krizler, IMF Politikaları, Az Gelişmiş Ülkeler, Türkiye ve Dönüşüm Ekonomileri. *Doğuş Üniversitesi Dergisi*, ss.98.
- Şengönlü, A. & Değirmen, S. (2012). Türkiye Ekonomi Kurumu Tartışma Metni 2012/73 Kısa Süreli Hareketlerinin Türkiye'nin Ekonomik Büyümesine Etkisi. Sermaye Piyasası ve Bankacılık Kanalı. Türkiye Ekonomi Kurumu.
- 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 Dergisi*, Van, ss.293-320.
- Taylor, J. B. (2009). *The Financial Crisis and The Policy Responses: An Empirical Analysis of What Went Wrong*. NBER Working.
- TCMB, (2001). 2001 Para Politikası Hedefler ve Uygulama.
- Ural, M. (2013). Finansal krizler ve Türkiye. *Dokuz Eylül Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 18(1), ss.78.
- Ünlü, S. (2009). 11 Eylül Olaylarının Uluslararası Sivil Havaçılık Güvenliğine Etkileri. Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, *Yüksek Lisans Tezi*. Konya, Türkiye.
- Yavuz, A. (2010). Küresel Kriz ve İstihdam Etkisi, *Sosyal Siyaset Konferansları Dergisi*, 58, ss. 1-32.
- Yeldan, E. (2001). *Küreselleşme Sürecinde Türkiye Ekonomisi: Bölüşüm, Birikim ve Büyüme*. İstanbul: İletişim Yayınları.
- Yüce, A., ve Kavak, O. (2018). Dindarlık ve milliyetçilik düzeyinin, tüketicilerin yerli-yabancı ürünleri satın alma davranışları üzerindeki etkisi. *Kafkas Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, (22), ss.581-607.
- Yücel, F. & Kalyoncu, H. (2010). Finansal Krizlerin Öncü Göstergeleri ve Ülke Ekonomilerini Etkileme Kararları: Türkiye Örneği. *Maliye Dergisi*, ss.159, 95- 101.
- İnternet Kaynakları**
- EUROCONTROL <https://www.eurocontrol.int/covid19> (Erişim Tarihi: 14.4.2021).
- IATA <https://www.iata.org/contentassets/690df4ddf39b47b5a075bb5dff30e1d8/iatafuture-airline-industry-pdf.pdf>. (Erişim Tarihi: 05.4.2021).
- ICAO <https://www.icao.int/sustainability/Pages/Air-Traffic-Monitor.aspx> (Erişim Tarihi: 15.4.2021)
- SHGM <http://web.shgm.gov.tr/tr/kurumsal/4006-faaliyet-raporlarimiz> (Erişim Tarihi: 15.4.2021).
- SHGM <http://web.shgm.gov.tr/doc4/2010fr.pdf> (Erişim Tarihi: 15.4.2021).
- SHGM <http://web.shgm.gov.tr/doc3/2008fr.pdf> (Erişim Tarihi: 15.4.2021).
- SHGM <http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/kurumsal/faaliyet/2020.pdf> (Erişim Tarihi: 15.4.2021).