

T. C.
İSTANBUL GELİŞİM ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

Havacılık Yönetimi Anabilim Dalı

2008 KÜRESEL KRİZİ VE COVID-19 PANDEMİSİ
KRİZİNİN HAVA KARGO TAŞIMACILIĞINA
ETKİLERİNİN KARŞILAŞTIRMALI ANALİZİ

Yüksek Lisans Tezi

Ömer Faruk TAŞKOLU

Danışman

Dr. Öğr. Üyesi Ebru Gül YILMAZ

İstanbul – 2022

TEZ TANITIM FORMU

Yazar Adı Soyadı	Ömer Faruk TAŞKOLU
Tezin Dili	Türkçe
Tezin Adı	2008 Küresel Krizi ve Covid-19 Pandemisi Krizinin Hava Kargo Taşımacılığına Etkilerinin Karşılaştırmalı Analizi
Enstitü	İstanbul Gelişim Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü
Anabilim Dalı	Havacılık Yönetimi
Tezin Türü	Yüksek Lisans
Tezin Tarihi	24.03.2022
Sayfa Sayısı	134
Tez Danışmanları	Dr. Öğr. Üyesi Ebru Gül YILMAZ
Dizin Terimleri	Covid-19, 2008 Krizi, Hava Kargo, Taşımacılık
Türkçe Özet	Bu çalışmada 2008 Küresel Finans Krizi ve Covid-19 Pandemisi Krizinin hava kargo taşımacılığı sektörü üzerinde farklı kaynaklardan çıkan krizlerin olumlu ve olumsuz etkileri ele alınmaktadır.
Dağıtım Listesi	1. İstanbul Gelişim Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsüne 2. YÖK Ulusal Tez Merkezine

İmzası

Ömer Faruk TAŞKOLU

T. C.
İSTANBUL GELİŞİM ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

Havacılık Yönetimi Anabilim Dalı

2008 KÜRESEL KRİZİ VE COVID-19 PANDEMİSİ
KRİZİNİN HAVA KARGO TAŞIMACILIĞINA
ETKİLERİNİN KARŞILAŞTIRMALI ANALİZİ

Yüksek Lisans Tezi

Ömer Faruk TAŞKOLU

Danışman

Dr. Öğr. Üyesi Ebru Gül YILMAZ

İstanbul – 2022

BEYAN

Bu tezin hazırlanmasında bilimsel ahlak kurallarına uyulduğu, başkalarının eserlerinden yararlanılması durumunda bilimsel normlara uygun olarak atıfta bulunulduğu, kullanılan verilerde herhangi tahrifat yapılmadığını, tezin herhangi bir kısmının bu üniversite veya başka bir üniversitedeki başka bir tez olarak sunulmadığını beyan ederim.

Ömer Faruk TAŞKOLU

.../.../2022



İSTANBUL GELİŞİM ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

Ömer Faruk TAŞKOLU'nun 2008 Küresel Krizi ve Covid-19 Pandemisi Krizinin Hava Kargo Taşımacılığına Etkilerinin Karşılaştırmalı Analizi adlı tez çalışması, jürimiz tarafından Havacılık Yönetimi anabilim dalı, Havacılık Yönetimi bilim dalında YÜKSEK LİSANS tezi olarak kabul edilmiştir.

İmza

Başkan

Dr. Öğr. Üyesi Ebru Gül YILMAZ
(Danışman)

İmza

Üye

Dr. Öğr. Üyesi İsmail Cem AY

İmza

Üye

Dr. Öğr. Üyesi Hacer Neyir TEKELİ

ONAY

Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.

... / ... / 20..

İmzası

Prof. Dr. İzzet GÜMÜŞ

Enstitü Müdürü

ÖZET

Bu çalışmada 2008 Küresel Finans Krizi ve Covid-19 Pandemisi Krizinin hava kargo taşımacılığı sektörü üzerinde farklı kaynaklardan çıkan krizlerin olumlu ve olumsuz etkileri ele alınmaktadır. Söz konusu krizlerin yapısal farklılıkları sonucu ortaya çıkan etkilerin farklılıklarının değerlendirilebilmesi adına dünya genelinde, gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelere ait; rezerv miktarları, enflasyon, büyüme, mal ve ürün ihracat değerleri, mal ticaret hacmi verileri ile hava kargo taşımacılığı yapan firmaların toplam yük trafiği ve elde ettikleri toplam gelirler incelenmiştir. Bu kapsamda 2008 krizinin etkilerini değerlendirmek için seçilen zaman aralığı 2008-2009 yılları iken Covid-19 Pandemisi için seçilen zaman aralığı 2019-2020'dir. Bununla beraber dünya üzerinde hava kargo pazarının yaklaşık olarak %80,3'ünü oluşturan 21 adet hava taşımacılığı firmalarına ait yıllık faaliyet raporları içerisinde araştırmanın zaman aralığına uygun olanlar belirlenmiş ve söz konusu faaliyet raporları içerisinde yer alan; kargo gelirleri, toplam aktifler, toplam özkaynaklar, cari oran ve toplam yükümlülük verilerindeki değişimler üzerinden Wilcoxon ve T Testi sınamaları yapılarak anlamlı bir sonucun elde edilip edilemeyeceğine bakılmıştır.

Çalışma sonucunda elde edilen sonuçlara göre kargo gelirleri bazında her iki krizde firmaların geneline yaygın bir etki gösterdiği anlaşılmış, hava kargo taşımacılığının sürdürülebilirliği açısından gelecekteki yaşanması muhtemel kriz süreçlerini en az olumsuz etkilerle yönetilebilmesi için çeşitli önerilerde bulunulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Covid-19, 2008 Krizi, Hava Kargo, Taşımacılık

SUMMARY

In this study, the positive and negative effects of the 2008 Global Financial Crisis and the Covid-19 Pandemic Crisis of the crises arising from different sources on the air cargo transportation sector are discussed. In order to evaluate the differences in the effects resulting from the structural differences of the crises in question; Reserve amounts, inflation, growth, export values of goods and products, trade volume of goods, total freight traffic and total revenues of companies engaged in air cargo transportation were examined. In this context, the time interval chosen to evaluate the effects of the 2008 crisis is 2008-2009, while the time interval chosen for the Covid-19 Pandemic is 2019-2020. In addition, among the annual activity reports of 21 air transport companies, which constitute approximately 80.3% of the air cargo market in the world, those that are suitable for the time period of the research were determined and included in the said activity reports; Wilcoxon and T Test tests were performed to see whether a meaningful result could be obtained over the changes in cargo revenues, total assets, total equity, current ratio and total liability data.

According to the results obtained as a result of the study, various suggestions have been made in order to manage the crisis processes that are likely to be experienced in the future of air cargo transportation with the least negative effects.

Key Words: Covid-19, 2008 Crisis, Air Freight, Transportation

İÇİNDEKİLER

ÖZET	i
SUMMARY	ii
İÇİNDEKİLER	iii
KISALTMALAR	vi
TABLolar LİSTESİ.....	viii
GRAFİKLER LİSTESİ.....	ix
ŞEKİLLER LİSTESİ.....	x
ÖNSÖZ	xi
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

ARAŞTIRMANIN ÖZELLİKLERİ

1.1. ARAŞTIRMANIN PROBLEMİ	3
1.2. ARAŞTIRMANIN AMACI.....	3
1.3. ARAŞTIRMANIN ÖNEMİ.....	3
1.4. ARAŞTIRMANIN VARSAYIMLARI.....	4
1.5. ARAŞTIRMANIN SINIRLILIKLARI	4
1.6. ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ	5

İKİNCİ BÖLÜM

HAVA KARGO TAŞIMACILIĞI

2.1. HAVA KARGO TAŞIMACILIĞININ TARİHÇESİ.....	7
2.1.1. Paris Sözleşmesi.....	10
2.1.2. Madrid Sözleşmesi	10
2.1.3. Havana Sözleşmesi.....	11
2.1.4. Varşova Sözleşmesi.....	11

2.1.5. Chicago Sözleşmesi.....	12
2.1.6. Montreal Sözleşmesi	17
2.2. HAVA TAŞIMACILIĞI ÜZERİNDEKİ İLGİLİ OTORİTELER.....	18
2.2.1. Hava Kargo Taşımacılığı Üzerinde Yetkili Uluslararası Otoriteler	18
2.2.2. Hava Taşımacılığı Üzerindeki Ulusal Otoriteler ve Kanunlar.....	25
2.3 HAVA KARGO TAŞIMACILIĞININ DİĞER TAŞIMACILIK TÜRLERİ İLE KARŞILAŞTIRILMASI	40
2.3.1. Karayolu Taşımacılığı	41
2.3.2. Demiryolu Taşımacılığı.....	44
2.3.3. Denizyolu Taşımacılığı	46
2.3.4. Boru Hattı Taşımacılığı	48
2.3.5. İç Su yolu (Nehir) Taşımacılığı.....	49

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

KRİZLER

3.1. KÜRESEL OLMAYAN ÇAPTA MEYDANA GELEN KRİZLER	51
3.2. KÜRESEL ÇAPTA MEYDANA GELEN KRİZLER.....	55
3.2.1. 2008 Küresel Finans Krizi.....	56
3.2.2. Covid-19 Krizi	61
3.3. 2008 KÜRESEL FİNANS KRİZİ İLE COVID-19 PANDEMİSİ KRİZİNİN YAPISAL OLARAK KARŞILAŞTIRILMASI.....	70
3.3.1. Kriz Uyarılarının Algılandığı Hareketsizlik Dönemi	72
3.3.2. Kriz Dönemi ve Yapılanma Dönemi	77
3.4. KÜRESEL ÇAPTA MEYDANA GELEN KRİZLERİN HAVA KARGO TAŞIMACILIĞINA ETKİLERİ	83
3.4.1. Küresel Krizlerin Hava Kargo Taşımacılığına Finansal Etkileri.....	84
3.4.2. Küresel Çapta Meydana Gelen Krizlerin Hava Kargo Taşımacılığına Finansal Olmayan Etkileri	87
LİTERATÜR TARAMASI	91

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

VERİ VE METODOLOJİ

4.1. VERİ	96
4.2. METODOLOJİ.....	96
4.3. NORMAL DAĞILIM SINAMALARI.....	97
4.4. WILCOXON VE T TEST SONUÇLARI.....	97
4.5. KARGO GELİRLERİ ANALİZİ:	98
4.6. TOPLAM AKTİFLER ANALİZİ:.....	99
4.7. TOPLAM ÖZKAYNAK ANALİZİ:	100
4.8. CARİ ORAN ANALİZİ:.....	102
4.9. TOPLAM YÜKÜMLÜLÜKLER ANALİZİ:	104
SONUÇLAR VE ÖNERİLER	106
KAYNAKÇA.....	110

KISALTMALAR

ABD	:	Amerika Birleşik Devletleri
CAB	:	Sivil Havacılık Komisyonu
FAA	:	Federal Havacılık İdaresi
FTK	:	Ücretli Yük Ton Kilometre
ICAO	:	Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü
ICAN	:	Uluslararası Hava Seyrüsefer Komisyonu
EASA	:	Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı
ECAC	:	Avrupa Sivil Havacılık Konferansı
EUROCONTROL	:	Avrupa Hava Seyrüsefer Güvenliği Örgütü
TIACA	:	Uluslararası Hava Kargo Birliği
IATA	:	Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği
ANC	:	Hava Seyrüsefer Komisyonu
FIATA	:	Uluslararası Taşıma İşleri Organizatörleri Dernekleri Federasyonu
WCO	:	Dünya Gümrük Örgütü
GSF	:	Küresel Nakliyeciler Formu
UNTCAD	:	Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı
GACAG	:	Küresel Hava Kargo Danışma Grubu
AB	:	Avrupa Birliği
SAFA	:	Yabancı Hava Araçları Emniyeti Değerlendirmesi Programı
NM	:	Ağ Yönetimi
SHGM	:	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
DHMI	:	Devlet Hava Meydanları İşletmesi
TBMM	:	Türkiye Büyük Millet Meclisi
UAB	:	Ulaştırma ve Altyapı bakanlığı
SHY-6A	:	Ticari Hava İşletmeleri Yönetmeliği
SHY-22	:	Havaalanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği
SHT-17.6	:	Hava Kargo ve Posta Güvenliği Talimatı

DLH	:	Demiryolları Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatları Genel Müdürlüğü
KHK	:	Kanun Hükmünde Kararname
JAA	:	Müşterek Havacılık Otoriteleri
SHY-GÖZETİM	:	Hava Trafik Yönetiminde Emniyet Gözetimi
ACI	:	Uluslararası Havalimanları Konseyi
ATM	:	Hava Trafik Yönetimi
CNS	:	İletişim Navigasyon ve Gözetleme Hizmetleri
KM	:	Kilometre
OAPEC	:	Petrol İhraç Eden Arap Ülkeleri Örgütü
FED	:	Amerikan Merkez Bankası
DSÖ	:	Dünya Sağlık Örgütü
IMF	:	Uluslararası Para Fonu
BAE	:	Birleşik Arap Emirlikleri
WTI	:	Amerikan Teksas Türü Ham Petrol
OECD	:	Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü
BİST	:	İstanbul Borsası
FSNC	:	Tam Hizmet Ağ Taşıyıcıları
SARS	:	Ağır Akut Solunum Yetersizliği Sendromu

TABLolar LİSTESİ

Tablo 1. Taşımacılık türlerinin avantaj ve dezavantajlarının karşılaştırılması.....	41
Tablo 2. 2008 Küresel finans krizi dünya geneli büyüme, ticaret ve enflasyon değişim oranları.....	57
Tablo 3. 2008 Küresel finans krizi sürecinde gelişmiş ekonomiye sahip olan ülkelere ait büyüme, ticaret ve enflasyon değişim oranları	59
Tablo 4. 2008 Küresel finans krizi sürecinde gelişmekte olan ülkelere ait büyüme, ticaret ve enflasyon değişim oranları	60
Tablo 5. Pandemi grip virüslerinin yayılma evreleri.....	64
Tablo 6. 2017-2020 yıllarında dünya geneli büyüme, ticaret artışı ve enflasyon değişim oranları.....	66
Tablo 7. 2017-2020 yıllarında gelişmiş ülkelere ait büyüme, ticaret artışı ve enflasyon değişim oranları	67
Tablo 8. 2017-2020 yıllarında gelişmekte olan ülkelere ait büyüme, ticaret artışı ve enflasyon değişim oranları	68
Tablo 9. Normal dağılım sınamaları tablosu	97
Tablo 10. Wilcoxon ve T Testi Sonuçları	97
Tablo 11. Firmalara Ait Net Kargo Gelirleri.....	99
Tablo 12. Firmalara Ait Toplam Aktifler Tablosu	100
Tablo 13. Firmalara Ait Toplam Özkaynaklar Tablosu	102
Tablo 14. Firmalara Ait Cari Oran Tablosu	104
Tablo 15. Firmalara Ait Toplam Yükümlülükler Tablosu	105

GRAFİKLER LİSTESİ

Grafik 1. Dünya kişi başına düşen milli gelir değişim oranları 1971-1980.....	54
Grafik 2. 2006-2009 Yıllarına ait uluslararası rezerv miktarları	73
Grafik 3. 2017-2020 Yıllarına ait uluslararası rezerv miktarları	75
Grafik 4. 2017-2020 Yılları arasında dünya toplam mal ve ticaret hacmi değişim oranları	77
Grafik 5. 2006-2009 Yıllarına ait dünya ürün ihracatı değerleri	78
Grafik 6. 2017-2020 Yıllarına ait dünya ürün ihracatı değerleri	79
Grafik 7. 2006-2009 yıllarına ait toplam ihracat değeri	80
Grafik 8. 2017-2020 Yıllarına ait toplam mal ihracat değerleri	81
Grafik 9. 2004-2021 Yılları arasında kargo havayollarının dünya çapında toplam gelirleri	85
Grafik 10. 2004-2020 Yılları arasında dünya hava kargo taşımacılığı trafiği	87
Grafik 11. 2004-2010 Yılları arasında dünya hava kargo taşımacılığı trafiği	89

ŞEKİLLER LİSTESİ

- Şekil 1. Ulaştırma ve altyapı bakanlığı organizasyon şeması..... 29
- Şekil 2. Sivil havacılık genel müdürlüğü yönetim organizasyon şeması..... 32



ÖNSÖZ

Bu tez çalışması 2008 Küresel Finans Krizi ve Covid-19 Pandemisi Krizinin hava kargo taşımacılığı üzerindeki etkilerini araştırmak üzere hazırlanmıştır.

Tez danışmanlığımı yürüten Dr. Öğr. Üyesi Ebru Gül Yılmaz'a tez yazım sürecinde verdiği destekten ötürü teşekkürü bir borç bilirim.

İstanbul Gelişim Üniversitesi'nde başlamış olduğum yüksek lisans eğitimim süresince çok değerli bilgi, tecrübe ve katkılarını benden esirgemeyen saygıdeğer hocalarıma ve aileme şükranlarımı sunuyorum.



GİRİŞ

Ulaştırma hizmetleri geçmişten günümüze giderek daha komplike bir hal almaktadır. Ulaştırmadaki temel mantık yolcu veya yükün bir noktadan başka bir noktaya taşınması veya nakil edilmesidir. Ulaştırma faaliyetleri temelde gönderici, taşıyıcı ve alıcı olmak üzere üç ayrı taraf halinde gerçekleştirilmektedir. Modern hava kargo taşımacılığının temelleri ABD’de yolcu uçaklarında posta taşımacılığı yapılmasıyla atılmış ve günümüz tarihine gelene kadar gelişerek evrilmiştir. Ayrıca verimlilik ve kaynakların etkin yönetimi gibi konularda ise kayda değer ilerlemeler sağlanmıştır.

Özellikle günümüz şartlarında Covid-19 sürecinin de bir sonucu olarak toplumlar üzerinde gerçekleşen sosyal yaşantı, seyahat alışkanlıklarının azalırken çevrim içi alışveriş yapma gibi alışkanlıklarının artışa geçmesi, hem dünya üzerinde gerçekleşen ticari faaliyetlerde hem de kargo ve yük taşımacılığı alanında birçok yeni uygulamanın gelişmenin ve büyümenin temelini atılmasına neden olmuştur. Bu minvalde hava kargo taşımacılığının dünya yük taşımacılığı trafiğinin büyük bölümünü oluşturmasından dolayı kriz ve kriz dışı süreçlerde etkin ve verimli yönetilerek sürdürülebilirliğinin sağlanması önem arz etmektedir.

Hava taşımacılığı diğer taşımacılık sistemleri ile kıyaslandığında birim taşıma maliyeti en yüksek fakat en hızlı ve güvenli taşımacılık sistemi olarak değerlendirilmektedir. Sağlamış olduğu dağıtım ağı çeşitliliği ve sağladığı zaman avantajı, taşınması uğruna birim maliyetlerin göz ardı edilebildiği özellikle lüks tüketim ürünlerinin yer aldığı pazarlarda tercih edilmektedir. Buna karşılık maliyet kalemlerinin karmaşıklığı göz önüne alındığında birçok farklı değişken maliyet ve bir kısım sabit maliyetlerden oluştuğu ve değişken maliyetlerin ağırlıkta olduğu bu mali yapının da sonucu olarak, havacılık sektörünün diğer taşımacılık sektörüne nazaran yaşanan krizlerden daha büyük oranda etkilendiği görülmektedir. Dünya üzerinde meydana gelen küresel çaplı krizler hava taşımacılığını doğrudan etkilemektedirler. Bunun sonucu olarak dış ticaret faaliyetlerinin önemli bir parçası olması nedeniyle hava taşımacılığında oluşacak bir kriz, beraberinde yeni ticari ve lojistik krizleri doğurabilmekte ve ortaya çıkan bu yeni krizler ise oluşabilecek daha farklı küresel

krizleri tetiklemek suretiyle farklı bir kriz döngüsünü başlatabilme potansiyeline sahiptir.

Bu çalışmanın amacı küresel ekonomiyi büyük oranda etkileyen krizlerin, hava kargo taşımacılığı üzerindeki olumlu ve olumsuz etkilerinin ortaya koyularak krizlerin istenmeyen etkilerinden kaçınılabilmesi, bu sayede oluşabilecek yeni krizlere karşıda tedbirler alınabilmesi adına literatüre katkıda bulunabilmektir. Bu bağlamda araştırmanın problemi açısından literatüre bakıldığında araştırmanın konusu olan krizlerin etkileri, birbirinden farklı çalışmalarda ele alınmış ancak her iki krizin de etkilerinin aynı çalışma içerisinde detaylı olarak incelenmediği görülmüştür. Bu nedenle bu çalışma da her iki krizde ayrıntılarıyla ele alınmıştır. 2008 yılında yaşanan finans kaynaklı küresel krizin etkileri ile salgın ve sağlık kaynaklı ortaya çıkan Covid-19 pandemisi krizinin hava kargo taşımacılığına etkileri karşılaştırmalı olarak incelenmeye çalışılmıştır. Yöntem olarak hem 2008 küresel finans krizinin hem de Covid-19 öncesi ve sonrası dönemlere ait, sektör net satışlarının % 80,3'ünü gerçekleştiren 21 adet firmaya ait seçilmiş finansal verilerin değişim analizleri gerçekleştirilmiştir.

BİRİNCİ BÖLÜM

ARAŞTIRMANIN ÖZELLİKLERİ

1.1. Araştırmanın Problemi

Hava kargo taşımacılığı, hız ve yükte hafif, pahada ağır ve niteliği itibarıyla hassas ürünlerin taşınması noktasındaki üstünlükleri açısından, diğer taşıma yöntemleri ile ayrılmaktadır. Özellikle kriz dönemlerinde ülkeler be şehirlerarası mal nakillerinin hızla gerçekleşmesinin zorunlu olduğu durumlarda sektörün önemi iyice ortaya çıkmıştır. Hava kargo taşımacılığının kriz dönemlerinin olumsuz etkileri sebebiyle sektöre uğraması, tüm ülkeler için, ekonomik büyüme, kişi başına milli gelir, istihdam, dış ticaret hacimleri açısından daralmayı beraberinde getirebilecektir.

1.2. Araştırmanın Amacı

Araştırmanın amacı, hava kargo taşımacılığının, ilki 2008 ABD Mortgage krizi, ikincisi ise 2000 yılında pandemi ilan edilen Covid-19 krizi olmak üzere iki farklı krizden etkilenme derecelerini belirlemek ve iki krizin etkilerini karşılaştırmaktır. Bu amaçla, 2020 yılı itibarıyla 230 Milyar USD olan dünya toplam hava kargo gelirlerinin %80,3'ünü oluşturan 184.8 Milyar USD tutarında gelir yaratmış, 21 adet hava kargo taşımacılığı firmasının kargo gelirleri, 'kargo gelirleri/toplam aktifler', kargo geliri-özkaynak toplamı oranı ve cari oran, toplam yükümlülükler/özkaynak rakamlarının, söz konusu krizler yaşanmadan önceki bir yıl ve yaşandıktan sonraki bir yıllık sonuçlarının karşılaştırması gerçekleştirilmiştir.

1.3. Araştırmanın Önemi

Çalışma hava kargo taşımacılığının iki farklı kriz olan ABD Mortgage krizi ve Covid-19 Pandemisi Krizinin mikro düzeyde, firmalar detayına etkilerinin karşılaştırıldığı ilk çalışma niteliğindedir. Ayrıca ele alınan, 21 adet firmanın hava kargo gelir toplamının, sektör toplam gelirlerinin %80,4'ünü oluşturması sebebiyle sektöre yönelik, makro düzeyde de bir analiz gerçekleştirmiş olması açısından da literatüre katkı sunmaktadır.

1.4. Araştırmanın Varsayımları

Çalışmanın temel hipotezleri aşağıda belirtilmiştir.

- H1: Covid-19 krizi ve Mortgage Krizi arasında, hava kargo taşımacılığında elde edilen gelirler açısından istatistiki olarak anlamlı bir farklılık vardır.
- H2: Covid-19 krizi ve Mortgage Krizi arasında, hava kargo taşımacılığında likidite açısından istatistiki olarak anlamlı bir farklılık yoktur.
- H3: Covid-19 krizi ve Mortgage Krizi arasında, hava kargo taşımacılığında borçlanma açısından istatistiki olarak anlamlı bir farklılık yoktur.
- H4: Covid-19 krizi ve Mortgage Krizi arasında, hava kargo taşımacılığında özkaynak yeterliliği açısından istatistiki olarak anlamlı bir farklılık yoktur

1.5. Araştırmanın Sınırlılıkları

Çalışmanın en önemli kısıtı; kargo taşımacılığı yapan hava yolu şirketlerinin, aynı zamanda yolcu taşımacılığı da yapıyor oluşu ve bir firma çatısı altında gerçekleşen söz konusu faaliyetlerin finansal raporlar olan bilanço ve gelir tablosu özelinde ayrıştırılmamış olmasıdır. Dolayısıyla çalışmada kargo taşımacılığı özelinde edinilebilen tek veri kargo gelirleri verisidir. Diğer; aktifler, yükümlülükler, öz kaynak, cari oran gibi tüm veriler, incelemeye dahil olan firmaların kargo ve yolcu taşımacılığı faaliyetlerinin tamamını yansıtmaktadır.

İkinci en önemli kısıt ise covid-19'un pandemi olarak ilanının üzerinden neredeyse iki yıl geçmiş olması ve dolayısıyla öncesi ve sonrası dönem olarak sadece birer yılın karşılaştırmasının yapılabiliyor oluşudur.

1.6. Araştırmanın Yöntemi

Hava kargo taşımacılığı ciro ve kar rakamları, Covid-19 öncesi 1 yıl ve sonrası 1 yıl ve 2008 Mortgage krizi öncesi 1 yıl ve sonrası 1 yıl verilerini piyasayı domine eden kargo taşıma firmaları özelinde, T Testi ve Wicoxon testleri ile sınıanmıştır.



İKİNCİ BÖLÜM

HAVA KARGO TAŞIMACILIĞI

Eşlik edilmeyen ve konşimento düzenlenerek taşınması sağlanan bagajlar kargo olarak tanımlanmaktadır (Öktem, 1992). Herhangi bir ürünün bir noktadan alınıp başka bir noktaya hava yolu ile transfer edilmesi ve buna bağlı olarak gerçekleşen kabul, paketlenme, etiketlenme, faturalandırma, hava aracı ile sevk edilmesi ve nihai alıcıya ulaştırılması gibi operasyonel ve finansal tüm eylemler hava kargo taşımacılığı olarak tanımlanır.

Hava kargo taşımacılığı ve deniz taşımacılığı, uzun mesafeli kargo taşımacılığında en yaygın kullanılan taşımacılık türleridir. Kargo uçakları dizaynları itibariyle modüler sevkiyata uygun uçaklardır. Yani herhangi bir taşımacılık türüyle getirilmiş olan konteynerler kargo uçaklarına sorunsuz bir şekilde yüklenebilmekte ve yine bu konteynerler uçaklardan sorunsuz şekilde indirilebilmektedir bu sayede konteyner taşımacılığı yapılan diğer taşımacılık türleriyle birlikte entegre olarak taşımacılık yapılabilmektedir. Hava kargo taşımacılığı, deniz yolu taşımacılığına göre daha hızlı ve güvenli olduğu için tercih sebebidir ancak maliyeti en yüksek taşımacılık türüdür. Yüksek teknoloji içermesi, profesyonel iş gücü gerektirmesi, hata kabul etmemesi ve genellikle tek yönlü kargoların taşınması hava kargo taşımacılığı maliyetlerinin artmasına sebep olmaktadır.

Hava kargo taşımacılığının en önemli maliyet kalemlerinden biri akaryakıttır. Petrol fiyatlarındaki dalgalanmalar ve yakıtın mali değerinin ABD doları ile belirlenmesi, birçok yabancı para birimine sahip olan havayolu şirketlerinin, kur dalgalanmaları ve ekonomik krizlerden daha fazla etkilenmesine sebep olarak piyasa denge fiyatlarını tahmin etmelerini zorlaştırmaktadır. Hava kargo taşımacılığı ticari olarak yüksek değerli ürünlerin taşınmasında veya taşıma süresinde aciliyet gerektiren ürünlerin taşınmasında tercih edilmektedir. Hava kargo ile taşınan ürünlerin içerisinde özel hizmet gerektiren nitelikli ürünlerin payı oldukça fazladır. Askeri mühimmat, birbiri ile tepkimeye girebilecek kimyasal materyaller, hayati öneme sahip organ ve dokular, hassas ve yüksek katma değerli makine ve cihazlar gibi ürünlerin yer aldığı

geniş bir yelpazeye sahip olan hava kargo taşımacılığı her bir ürün çeşidi için farklı bir tehlikeli madde taşımacılığı yapılması ve yapılan taşımacılık operasyonlarının bu alanlarda uzman nitelikli kişilerce gerçekleştirilmesi gerekliliğini ortaya çıkarmaktadır. Buda hava kargo ile taşınan ürünlerin birim maliyetlerini yüksek oranda artırmaktadır. Hava kargo taşımacılığı dünya ticaret hacminin yaklaşık %1,5'ini oluştururken bu hacmin parasal değer olarak toplam dünya ticaretinin yaklaşık %35'lik kısmını oluşturmaktadır (Aydın, Öztürk & Akgül, 2021, s12). Yani diğer bir deyişle yükte hafif pahada ağır eşya ve materyallerin taşınmasında hava kargo taşımacılığı tercih edilmektedir.

2.1. Hava Kargo Taşımacılığının Tarihçesi

İlk hava kargo taşımacılığı, 28 Mayıs 1910'da Glenn Curtiss'in Albany'den New York'a 2,5 saat süren uçuşla götürdüğü postalarla başlanmıştır denilebilir (Wensveen, 2007:321). İlk örneklerinden bir diğeri ise Wright firmasının 1910 yılında ipek kurdele ticareti yapan bir firma için taşımış olduğu 5 top kumaşın yolcu koltuklarında taşınması olayıdır. Bu olay Dayton ile Ohio Columbus arasında toplamda 65 millik bir mesafeyi içermektedir. İlerleyen dönemlerde hava postaları taşımacılığı ortaya çıkmış ve hava kargo taşımacılığı yapılabileceği fikrinin ve gelecekteki yapılacak olan hava taşımacılıklarının ne tür potansiyeller barındırdığının ilk sinyallerini vermiştir. Bu doğrultuda Washington DC ile New York arasında yaklaşık 90 gün boyunca gündüzleri yolcu uçağına, geceleri de kargo uçaklarına dönüştürülerek deneme seferleri yapılmış ve yaklaşık 19.000 dolar kazanç elde edilmiştir.

İlk konşimento düzenlemesi ise 1931 yılında Western Air ile Transcontinental firmasının düzenlediği tarifersiz uçuşlar döneminde meydana gelmiştir. Daha sonrasında ilk düzenli tarifeli kargo seferi 1940 yılında Amerika Birleşik Devletleri'nde New York ve Chicago arasında yaklaşık 4 saat süren ve operasyonu United Airlines tarafından gerçekleştirilen sefer olarak kayıtlara geçmiştir (Yakut, 2012).

Hava kargo taşımacılığına farklı bir boyut kazandıran diğer olay ise Sivil Havacılık Komisyonu (Civil Aeronautics Board- CAB)'nin kurulması olmuştur. 1939 yılında kurulmasına karar verilmiş ve faaliyetlerine 1940 yılında başlayan kurum 1985 yılında yetkilerini Federal Havacılık İdaresi (FAA)'ne devretmiştir. Amerikan hava

sahasını kullanan veya Amerika’da tescil almış tüm firma ve havacılıkla ilgili araçların ilgili sertifika standartlarını belirleyerek bu standartlara uygun olup olmadığının denetlenmesi, haksız rekabeti önlemek amacıyla şirketler arası taşıma kotası getirerek yolcu kıtlığını ve bolluğunu eşit dağılımını sağlamak bu kurumun görevleri arasındaydı. CAB, hava kargo taşımacılığı üzerinde yapmış olduğu iki düzenleme sayesinde kargo taşımacılığının en az yolcu taşımacılığı kadar önem kazanmasına ve bir üst boyuta taşınarak yaygın kullanımının önünün açılmasını sağlamıştır. Kargo taşımacılığının ortaya çıkmaya başladığı ilk zamanlarda konşimento, alıcı, satıcı gibi kavramların kullanılmaması ve herhangi bir taşıma sözleşmemesi yapma mecburiyetinin bulunmaması hava kargo taşımacılığında kargaşaya yol açarak kimi zaman taşınan malların yanlış alıcılara teslim edilmesine kimi zamansa taşımadan doğan maddi hasarların karşılıksız kalmasına sebep oluyordu. Bu durum gerekli düzenlemelerin yapılması gerekliliğini ortaya koydu ve bu amaçla iki adet düzenleme getirildi. Bu düzenlemelerden biri gönderici ve taşıyıcı arasında düzenlenen resmi ve yasal nitelikte sözleşme evrakları düzenleme zorunluluğu bir diğeri ise o dönemde hava taşımacılığı faaliyeti yürüten üç adet firmaya hava kargo taşımacılığı yapabilmeleri için yetki sertifikalarının verilmesi ve hava taşımacılığı yapmak isteyen yeni firmaların bu sertifikaları bulundurmalarının zorunlu hale getirilmesidir.

1925 yılında özel sektöründe hava kargo taşımacılığı yapabileceğinin açıklanmasıyla birlikte hava posta taşımacılığı büyük bir ivme kazanmış ve hava kargo taşımacılığına olan taleplerde artışlar meydana gelmiştir. 1935 yılında McDonnell Douglas firmasının DC-3 modeli üretilmiş ve bu uçakların 15 saat kesintisiz uçuş yapabilme kabiliyetlerinin olmasından dolayı hava posta taşımacılığı yerine yolcu uçakları olarak kullanılmasının daha uygun olduğu anlaşılınca hava posta taşımacılığı gerilemeye başlamıştır (Yakut, 2012). 1977 yılında yaşanan serbestleşme hareketi sonrası hükümetlerin destekleri ile özel hava yolu ve hava kargo taşımacılığı şirketleri kurulmuş bu durum rekabeti artırarak şirketleri, maliyetlerinin ve kıt kaynaklarının etkin ve verimli bir şekilde kullanmalarına zorlamıştır. Bunun sonucunda ise hem kişi başına düşen gelir seviyelerinin artması hem de artan hizmet kalitesi ile beraber Taşınan FTK oranlarında ciddi artışlar gözlemlenmeye başlanmıştır.

Her ne kadar hava kargo taşımacılığı günümüz dünyasında taşımacılık sektörünün vazgeçilmez bir parçası olsa da sahip olduğu devasa taşımacılık rota ve

ulaşım ağı imkanlarına rağmen hala istenilen seviyeye ulaşamamıştır. Bu durumun en temel sebeplerinden biri ise sektörün maliyet kalemlerinin süper inelastik yapıda olması nedeniyle yaşanılan hemen her çeşit krizden en çok etkilenen sektör konumunda olmasıdır. Örnek verecek olursak herhangi bir krizden veya nedenden dolayı akaryakıt fiyatlarında meydana gelmiş bir artışın birim başına taşıma ücretlerine aynı oranda yansıtılması gerekmektedir aksi takdirde birim başına maliyetler artarken elde edilen gelirlerin artmaması, firmaların hedefledikleri karlılık oranlarını elde edememelerine neden olur. Bu durum işletmeler açısından yeni zincirleme krizlere sebep olabilir. Dolayısıyla havacılık sektöründe maliyetler inelastik yapıdadır. Buna karşın yolcular ve göndericiler açısından havayolu taşımacılığı son derece elastiktir yani birim başına taşıma fiyatları arttığında müşteriler hemen vazgeçip alternatiflere yönelebilirler bu nedenle havayolu taşımacılığı küresel veya bölgesel çaplı krizlerden sektörel bazda en fazla etkilenen sektör konumundadır. Krizler karşısında bu kırılğan yapıyı sağlamlaştırmak ve sektörü olumsuzluklardan koruyabilmek adına sektörün etkin ve verimli bir biçimde yönetilmek suretiyle güçlendirilmesi ve politika yapıcılar tarafından desteklenmesi önem arz etmektedir.

Uçakların kullanımının yaygınlaşması ile yolcu ve posta taşımacılığında sık sık tercih edilmeye başlanması hava taşımacılığının öneminin anlaşılmasına sebep olmuştur. Bu durum havacılığın uluslararası bir taşımacılık türü olması nedeniyle bu taşımacılık türüne özel yasal ve politik düzenlemeler getirilmesi gerekliliklerini de ortaya çıkarmış ve bu amaçla ilki 1919 yılında olmak üzere günümüze kadar toplamda altı adet 'konvansiyon' adı verilen sözleşme toplantıları gerçekleştirilmiştir. Bunlardan en önemlisi ise ICAO'nun temellerinin de atıldığı 1944 tarihli Chicago Konvansiyonu'dur. Bu sözleşmeler kronolojik sırasıyla;

- Paris Sözleşmesi (1919)
- Madrid Sözleşmesi (1926)
- Havana Sözleşmesi (1928)
- Varşova Sözleşmesi (1929)
- Chicago Sözleşmesi (1944)
- Montreal Sözleşmesi (1999)

2.1.1. Paris Sözleşmesi

Uluslararası nitelikte hava taşımacılığının ilk sözleşmesi olan Paris Sözleşmesi günümüz hava hukunun temelini oluşturan düzenlemeleri içermektedir. 1919 yılında 27 devletin bir araya gelerek kurduğu komisyona savaş sonrası yenilgiye uğrayan Almanya'nın ticari havacılık faaliyetleri ile ilgili hangi tür izinlere sahip olabileceğini tartışma ve belirleme görevi verilmişti. İtalya, İngiltere, Fransa, Japonya ve Brezilya gibi devletler bu komisyonun içerisinde yer alıyordu.

13 Ekim 1919 tarihinde imzalanan sözleşme gereği barış zamanında söz konusu devletlerin kendi hava sahaları üzerindeki egemenlik hakları güvence altına alınmış ayrıca ülkelerin sadece kara parçalarından ibaret olmadığı, hava sahalarının ve deniz sınırlarının da bu egemenlik hakları içerisinde dahil edilmesi gerektiği belirtilmişti. Bu prensip ise günümüzde uygulanan hava hukuk kurallarının temelini oluşturmaktadır. Aynı sözleşmenin diğer bir maddesi gereği sözleşmeye taraf olan her bir devlet kendi aralarında sözleşmeye taraf olan diğer devletlerin hava araçlarına barış zamanında serbestçe geçiş hakkı tanıyacak ve herhangi bir milliyet veya devlet ayrımı yapılmaksızın bu haklar garanti altında tutulmuştur.

Sözleşme gereği kabul edilen maddelerin sürekliliğini sağlamak için Milletler Cemiyeti'ne bağlı bir kurum (ICAN- International Commission for Air Navigation) kurulmuş ve bu kuruma sözleşmede yer alan maddelere eklemeler yapma düzelme ve çıkartma yapma hakları tanınmıştır. Bu kurum günümüzde hala faaliyetlerini göstermekle birlikte günümüzdeki ismi ICAO'dur (Çınar, 2019). Sözleşmenin diğer maddelerinde ise sadece egemenlik hakları değil aynı zamanda hava seyrüsefer kuralları, sertifikalandırma, hava araçlarının milliyet ve tescil işlemleri, yasaklanmış hava sahaları, kabotaj hakları gibi birçok konu ele alınmıştır.

2.1.2. Madrid Sözleşmesi

Birinci dünya savaşı sonrası İspanya'nın ICAN ve Birleşmiş Milletler'e (U.N.) Karşı rekabet durumu söz konusuydu bu nedenle 1926 yılında bütün Latin devletlerini İspanya'ya davet ederek kendi şartlarına uygun bir sözleşme yapılmasını umuyordu. 1 Kasım 1926'da imzalanan bu anlaşmanın diğer ismi 'İber-Amerikan Hava Seyrüseferi Sözleşmesi'dir. Madrid sözleşmesi temelde birkaç farklılıkla birlikte Paris Sözleşmesi'nin tekrarı niteliğindedir ancak sadece birkaç Latin Amerika ülkesi kabul

ettiği için yaygın bir faaliyet alanı bulamamıştır bu nedenle Chicago Sözleşmesi'nin imzalanması ile birlikte feshedilmesine karar verilmiş ve yok hükmünde sayılmıştır (Köksal, 2011).

2.1.3. Havana Sözleşmesi

Tıpkı Madrid Sözleşmesi gibi Chicago Sözleşmesi ile geçerliliğini yitiren Havana Sözleşmesi, Amerika kıtası ve ABD ile beraber toplamda 21 devletin katılımıyla 1928 tarihinde imzalanmıştır. Sözleşmenin en temel prensibi mutlak ve münhasır egemenlik ilkesi olup, özel uçaklarla gerçekleştirilen ticari havacılık faaliyetlerinden doğan bir takım teknik ve operasyonel problemlere çözüm olması amacıyla gerçekleştirilmiştir. Havana Sözleşmesi'nin Paris ve Madrid sözleşmelerinden birtakım farklılıkları vardır. Bu farklılıklar diğer iki sözleşmede belirtilen kapsamlara ek olarak ticari havacılık faaliyetlerine daha geniş bir hareket ve serbestlik alanı tanımakla birlikte çeşitli hava koridorları ile ülkeler arası ikili veya daha çoklu havacılık anlaşmalarının trafik haklarını belirlemesi hususlarını daha serbest bir hale getirip belirlenmiş nitelikte olmuştur. Yürürlüğe girdiği tarihten feshedildiği tarihe kadar geçen sürede ABD'ye kayıtlı havacılık firmaları uçuş faaliyetlerini ABD kıtası üzerinde daha da serbest bir halde gerçekleştirmişlerdir (Köksal, 2011).

2.1.4. Varşova Sözleşmesi

1929 yılında imzalanan Varşova Sözleşmesi'ne Türkiye 1977 yılında 2073 sayılı kanunla taraf olmuştur. Varşova sözleşmesi 1933 yılında yürürlüğe girmekle beraber içerisinde barındırdığı birçok karışıklıklar nedeniyle yeniden düzenlenip bu karışıklıkların giderilmesi adına Montreal Sözleşmesi'nin imzalanmasıyla son bulmuştur. Varşova Sözleşmesi'nin sivil havacılığın hızla ilerlemesi ve gelişmesinin neticesinde imzalanmasına karar verildi ancak sözleşmenin yürürlükte kaldığı yaklaşık olarak 70 yıllık süre zarfında birbirinden farklı hukuk kurallarına bağlı devletlere kayıtlı olan havayolları ve bu devletlerin vatandaşları olan yolcuların bu hukuki farklılıktan kaynaklanan birçok mağduriyet yaşamaları sözleşmeye defalarca yeni maddeler eklenmesine ve çıkarılmasına sebep oldu (Köksal, 2011). Sözleşmenin asıl amacı ise bu şekilde oluşabilecek mağduriyetlerin önüne geçebilmektir ancak ICAO sözleşmenin yetersizliğinden ve karmaşık protokollerinden kaynaklanan problemleri

giderebilmek için yeni bir sözleşme çalışmalarına başladı ve 1999 yılında Montreal Sözleşmesi imzalandı.

Varşova Sözleşmesi bünyesinde bir çok taraf ülkeyi barındırmasına rağmen özellikle kaza durumlarında mağdurların haklarının iyi korunamaması ve sigorta gibi konularda havayollarının çıkarlarını gözeten bir sözleşme özelliği taşımasından ötürü birçok eleştiri ile karşılaşmıştır bunun üzerine Lahey, Guatemala gibi yeni ek protokoller ortaya getirilerek güncellenmeye çalışılmış fakat güncellenmiş sözleşmelerde tarafların yeterli sayıları tamamlayamaması sonucu bir çok ayrışmalar meydana gelmiştir. Bu ayrışmaların sonucunda yaşanabilecek olumsuz etkilerin önlenmesi adına bazı devletlerin havayolları kendi aralarında yolcu haklarından yana olacak şekilde hizmet anlaşmaları imzalamış ve ortaya çıkan bu olumsuzluklardan etkilenmemeye çalışmışlardır.

2.1.5. Chicago Sözleşmesi

1944 Yılında ABD'nin Chicago kentinde imzalanan bu sözleşme 'Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi' olarak bilinmektedir. İkinci dünya savaşı sonrası hava taşımacılığının etkileri ve bu etkilerin yarattığı farkların güç daha iyi anlaşılmiş ve bu nedenle hava taşımacılığında hem ekonomik hem de politik sorunlara çözümler getirilebilmesi için ABD'nin 1944 yılında 55 ülkeye yaptığı davet sonucu katılım gösteren ülkelerin temsilcileri bir araya gelmiş ve bilet ve kargo ücretleri, uçuş sıklığı ve kapasite, karşılıklı olarak uluslararası hava taşımacılığında pazara erişimin denetlenmesi yani trafik hakları gibi hususlara çözümler aranmıştır (Çınar, 2003). Toplamda beş hafta süren toplantılarda ABD'li temsilciler barış zamanlarında sözleşmeye taraf olan devletlerin birbirlerinin iç pazarlarında da serbest uçuş hakları elde etme fikrini savunmuşlardır. Bu görüş içerisinde kapasite sınırlamalarını, fiyatlandırma hususlarını ve yolcu haklarını kapsayan öneriler geliştirmişlerdir. Bu görüşe yüz ölçümü küçük olan iç hat pazarlarında yeterli talebe ulaşamayan bazı ülkeler diğer ülkelerin iç pazarlarına kolay erişim sağlayabilmek için destek vermişler ancak Avrupalı temsilciler kendi iç pazarlarını böldürmemek ve rekabetten kaynaklanan olumsuz etkilerin daha da artmadan azaltılabilmesi adına bu fikre karşı çıkmış ve bu serbestleşme hareketlerinin daha da sıkılaştırılması gerektiğini savunmuşlardır. Bu karşıt iki fikir konusunda bir uzlaşmaya varılamamış olunması,

sözleşmenin daha çok emniyet, teknik ve güvenlik konuları etrafında şekillenmesine neden olmuştur ancak ekonomik sorunlara herhangi bir çözüm getirilememiştir (Gerede, 2002).

Türkiye 1945 yılında 4749 sayılı kanunla sözleşmeye taraf olmuş ülkemizde 2920 sayılı ‘Türk Sivil Havacılığı Kanunu’ adıyla yürürlüğe koymuştur. Tezin yazıldığı tarih itibariyle Chicago Sözleşmesi’ne 193 üye ülke vardır ve sözleşme günümüze kadar sekiz defa güncellenmiş ve ilk haliyle beraber toplam dokuz yayını olmuştur. Yukarıda bahsedilmiş olan sözleşmenin çerçevesini belirleyen teknik, emniyet ve güvenlik hususlarında geliştirilen 19 adet annex (ek) bulunmaktadır. Bu ekler hava taşımacılığı faaliyetlerini en küçüğünden en büyüğüne kadar kapsamakla birlikte eklerin güncelleme, yürütme ve kaldırılması yetkileri ICAO’ya devredilmiştir bu nedenle ICAO ekleri olarak da bilinmektedirler (Köy, 2020). Söz konusu ekler ise şu şekildedir;

- **Ek-1 Personel Lisanslandırma**

Toplamda 10 adet revize görmüş ve ilk baskısıyla birlikte 11 baskısı bulunan Ek-1, sivil hava taşımacılığı faaliyetlerinde yer alan personellerin sertifika ve lisanslandırılmaları ile ilgili koşulları belirlemektedir. Son baskısı olan 11. baskı ise 2010 yılının temmuz ayında yayımlanmıştır.

- **Ek-2 Hava Kuralları**

Ek-2, aletli uçuş kuralları, görerek uçuş kuralları, genel havacılık kuralları ve bu kuralların uygulanabilirliği konularını içermektedir.

- **Ek-3 Uluslararası Hava Seyrüseferi İçin Meteoroloji Hizmetleri**

Günümüzde 18. Baskısı yürürlükte olan Ek-3, uluslararası hava seyrüseferi esnasında ihtiyaç duyulan meteorolojik hizmetlerin alınması ve alınan hizmetlerin raporlama koşullarını kapsamaktadır.

- **Ek-4 Havacılık Haritaları**

Uluslararası hava seyrüseferi için gerekli olan haritaların manyetik sapma, topografik durumları, boyut, standart, fonksiyonlar ve tanımları gibi özelliklerinin belirlendiği ve belirtildiği ektir.

- **Ek-5 Hava ve Yer Operasyonlarında Kullanılacak Ölçü Birimleri**

Ek-5 isminden de anlaşılacağı üzere tüm dünyada gerçekleştirilen havacılık operasyonlarının tamamında kullanılacak olan ortak ölçü birimlerinin belirlenmesi ve bu ölçü birimlerini kullanan sistemlere ait standartlarının netleştirilmesi amacıyla oluşturulmuştur.

- **Ek-6 Hava Araçlarının İşletilmesi-Uçaklar**

Ek-6 tüm dünyada kullanılan helikopter ve uçaklar gibi hava araçlarının işletilmesine dair uluslararası hem ticari havacılık faaliyetleri hem genel havacılık faaliyetleri hem de bunlara ait havacılık operasyonları gibi geniş kapsamlı konularını belirlediğinden dolayı kendi içerisinde üç ayrı bölümden oluşmaktadır. Bu bölümler ise;

- **1. Bölüm: Uluslararası Ticari Hava Taşımacılığı- Uçaklar**
- **2. Bölüm: Uluslararası Genel Havacılık Faaliyetleri- Uçaklar**
- **3. Bölüm: Uluslararası Operasyonlar- Helikopterler**

- **Ek-7 Hava Aracı Milliyet ve Tescil İşlemleri**

Hava araçlarının tescili altında buldukları milliyetlerin belirlenmesi ve tescillerine dair kayıt işlem prosedürlerini ve kodlamalarını belirten ektir.

- **Ek-8 Hava Araçlarının Uçuşa Elverişliliği**

2010 yılında 11. Baskısı yürürlüğe giren ve ilk baskısı 1949 yılında yayımlanan Ek-8, isminden anlaşılacağı üzere uçuşa elverişlilik ile alakalı olup, herhangi bir hava taşıtının tasarımının hangi koşullara göre gerçekleştirilmesi gerekliliği, yapılan tasarımların güvenlik standartlarına aykırı olması halinde gerekli yaptırımların neler olduğu ve uçuşa elverişlilik sertifikalarına dair detayların yer aldığı ektir.

- **Ek-9 Kolaylıklar ve Tesisler**

Ek-9, uluslararası havalimanlarında yürütülen operasyonların planlamalarını sağlayıcılarını, söz konusu havalimanlarının yöneticilerini, havalimanlarına bağlı endüstrilerin sorumluluk ve yükümlülüklerini, bu havalimanlarının bulunduğu devletlerin yönetimlerinde bulunan hükümetlerin hizmet sağlama amacıyla açtığı tesislerin asgari standartlarını belirleyen bir referans niteliği taşımaktadır. Bu

doğrultuda uluslararası havalimanlarında ki gümrük faaliyetleri, göçmen büroları ve işleyişleri, tesisleri kullanan yolcu ve çalışanların sağlık koşulları ile ilgili düzenlemeleri hem uçaklar hem yolcular hem taşımacılığı yapılan mallar hem de uluslararası postaların gümrük işlemlerinde kara tarafı operasyonlarının daha kolay ve sistemli bir işleyişe sahip olabilmesi adına gerekli kolaylaştırmaların sağlanması için gerekli standartları ortaya koymaktadır.

- **Ek-10 Havacılık Haberleşmesi**

Dijital havacılık verileri haberleşmesi sistemleri ile ilgili olup bu haberleşme çerçevesindeki genel hususları belirtmektedir. Toplamla 5 ciltten oluşan ek şu şekildedir;

- **1. Cilt: Radyo Seyrüsefer ve Yardımcıları**
- **2. Cilt: Hava Seyrüsefer Hizmet Yöntemlerinin İçerdiği İletişim Prosedürleri**
- **3. Cilt: İletişim Sistemleri: Bu cilt 2 adet bölümden meydana gelmektedir bu bölümler ise;**
 - **Bölüm.1: Dijital Veri İletişimine Ait Sistemler**
 - **Bölüm.2: Ses İletişimine Ait Sistemler**
- **4. Cilt: Gözetim Sistemleri ve Çarpışma Önleyici Sistemler**
- **5. Cilt: Havacılıkta Radyo Frekans Aralıklarının Kullanım Talimatları**

- **Ek-11 Hava Trafik Hizmetleri**

Hava araçlarının ihtiyaç duydukları hava trafik hizmetlerine ve hava trafik kuruluşları ile bu kuruluşların ikaz ve işaretçilerinin belirlenmesine dair her türlü genel ve özel bilgileri detaylı bir biçimde netleştiren bu ek aynı zamanda uçuşların tüm evreleri ile ilgili kuralların tamamını içermektedir.

- **Ek-12 Arama ve Kurtarma Faaliyetleri**

Hava araçlarının kaza, kayıp veya kırığa uğrama gibi durumlara maruz kalması neticesinde kazazedelerin arama ve kurtarma faaliyetlerinin ne şekilde yapılması gerektiğini, hangi yetkili kurumların kendi aralarında ne tür iletişim dilini kullanacaklarını ve birbirleri arasında ne şekilde koordine olacaklarını belirten durum

ve eylem planlarının standartlarının belirlenmesi ayrıca arama kurtarma personellerinin sahip olmaları gereken yetkinlik sertifikaları ve bu personellerin faaliyetler sırasında kullanması gereken ekipman ve donanımların asgari standartlarının belirtildiği ektir.

- **Ek-13 Hava Aracı Kaza ve Olay İncelemeleri**

Hava taşımacılığı faaliyetlerinde kullanılan araçların kaza geçirmesi veya kaza yapmaksızın tehlikeli bir durum atlması sonucunda yaşanan olaylara bağlı olarak olayların tekrarlanıp bir başka yerde benzer bir emniyetsiz ve güvensiz durumun oluşmadan engellenebilmesi adına sebeplerin araştırılıp ortaya net bulguların koyulabilmesi için gerekli olan izlenecek standart işleyiş prosedürlerini, raporlama faaliyetlerini ve araştırmayı yapan yetkili görevlilerin sahip olması gereken sertifikaları belirtmektedir.

- **Ek-14 Aerodrome, Aerodrome Dizayn ve Heliportlar**

Aerodrome tasarımları, heliportlar ve aerodromelerin işletilmeleri hakkında kapsamlı bilgiler sunan bu ek iki ciltten oluşmaktadır. Bunlar;

- **1. Cilt: Hava Dizaynı ve Operasyonları**
- **2. Cilt: Heliportlar**

- **Ek-15 Havacılık Bilgi Hizmetleri**

Genel havacılığın bilgi hizmet koşullarını, bilgilerin toplanma ve dağıtım ağlarına ilişkin usul ve esasların belirlendiği ektir.

- **Ek-16 Çevre Koruma ve Gürültü**

Havacılıktan kaynaklanan çevresel zararların azaltılabilmesi için yayımlanmış bu ek, uçaklardan kaynaklanan gürültü sorunlarını, uçakların tip sertifikalandırmalarını ve hem doğal hem de beşerî çevreye verdikleri zararları minimuma indirmek için gerekli olan standartları belirler ve iki ciltten oluşmaktadır. Bunlar;

- **1. Cilt: Uçak gürültüsü**
- **2. Cilt: Uçak Motor Emisyonları Standartları**

- **Ek-17 Güvenlik – Uluslararası Sivil Havacılığın Yasa Dışı Eylemlerden Korunması**

Uluslararası hava seyrüseferlerinin yasa dışı güvenliği tehlikeye düşüren girişimlerden korunabilmesi adına oluşturulan emniyet ve güvenlik tedbirlerinin bulunduğu ektir. Özellikle ABD’de yaşanan 11 Eylül saldırılarından sonra sıkı düzenlemeler getirilerek hem benzer girişimlerin yaşanmaması adına hem de yasadışı bir girişim tehdidi ile karşılaşıldığında ne tür önleme eylem planları uygulanması gerektiğine dair talimatları içermektedir.

- **Ek-18 Tehlikeli Maddelerin Hava Taşımacılığında Emniyetle Taşınması**

Uluslararası hava seyrüseferleri ile taşınan ve birbirinden farklı olarak özel yükleme, taşıma ve boşaltma ihtiyacı gerektiren tehlikeli maddelerin sınıflandırılması, raporlanması, taşımayı yapan personelin sahip olması gereken özel sertifikaları ile yükleme, taşıma ve boşaltma işlemleri sırasında izlenmesi gerekli olan emniyet ve güvenlik talimatnamelerinin bulunduğu ektir.

- **Ek-19 Emniyet Yönetimi Sistemi**

Hava taşımacılığının hem yer hem de hava tarafında ki taşımacılık faaliyetlerinden kaynaklanabilecek tüm istenmeyen riskleri minimuma indirebilmek için alınan tedbirlerin bulunduğu ektir. Sivil havacılık faaliyetlerinde devletlerin ve taşıyıcı firmaların emniyet kültürlerinin ve sorumluluklarının temelini oluşturan Ek-19 emniyet yönetiminin çerçevesini, politikalarını, emniyet verilerinin toplanması ve analizlerini, raporlama ile ilgili tüm hususları, emniyet sorunlarının çözüme kavuşturulması, sertifikasyon ve lisanslandırmalara dair birçok konuyu bünyesinde barındırmaktadır.

2.1.6. Montreal Sözleşmesi

Tezin yazıldığı tarih itibariyle 137 taraf devletin bulunduğu Montreal sözleşmesi, 1999 yılında Varşova Sözleşmesi’nden kaynaklanan karışıklıkları gidermek için imzalanmasına karar verilen ve Türkiye’nin 2003 yılında tarafı olduğu ve 2009 yılında 5866 sayılı Kanun ile onay verdiği bu sözleşme 2010 yılında ülkemizin resmî gazetesinde yayımlanmasının ardından yürürlüğe girmiştir. Varşova Sözleşmesi’nin yerini alan Montreal Sözleşmesi’nde yolcuların, sahipli bagajların ve

yüklerin herhangi yasal bir hava taşımacılığı yapan firma aracılığı ile ücretli veya ücretsiz taşınmasına dair usul ve esasları belirleyen maddeler yer almaktadır. Bu sözleşmede taşıyıcıların sınırsız hukuki sorumlulukları olmakla beraber yükün göndericisinin, alıcısının ve yükü taşıyanın aralarındaki yasal yükümlülükler belirlenmiş ayrıca uluslararası yolcu, yük ve bagaj taşımacılığı sırasında taşımadan kaynaklanan zararların tespit ve tanzim edilmesi için tarafların mükellef oldukları hukuki sorumluluklara yer verilmiştir.

2.2. Hava Taşımacılığı Üzerindeki İlgili Otoriteler

Havacılık sektörü ikinci dünya savaşı sonrası ülkelerin sınır güvenliklerinin ve uçakların önemlerinin anlaşılması sonucu gelişim göstermeye başlamış ve bu gelişim günümüzdeki şeklini alıncaya kadar devam etmiştir. Bu durum uluslararası bağlamda yetkili otorite boşluğunun varlığını gözler önüne sermiş ve hem ülkeler arasında çıkabilecek anlaşmazlıkların ve sınır güvenliği boşluklarının önüne geçebilmek hem de hava taşımacılığının global bir taşımacılık türü olmasından dolayı herhangi iki ülke arasında yaşanabilecek politik, siyasi, ekonomik, demografik krizler gibi türlü nedenlerden kaynaklı ikili anlaşmazlıkların önüne geçilebilmesi ve her dünya vatandaşının aynı haklardan eşit şekilde faydalanabilmesi adına yetkili ve resmi kurum niteliği olan hem uluslararası hem de her ülkenin kendine ait olan ulusal havacılık otoriteleri kurulması kararları alınmıştır.

2.2.1. Hava Kargo Taşımacılığı Üzerinde Yetkili Uluslararası Otoriteler

Havacılık sektörü göndericiden alıcıya, yolcudan kargoya, ekonomiden politikaya, emniyetten güvenliğe kadar birçok farklı alanlardan faktörlerle iç içe bir sektördür. Hava taşımacılığı hem ulusal hem de uluslararası ölçeklerde gerçekleştirildiği için bu ölçeklere uygun gerekli yasal düzenleme ve faaliyetlerin çerçevelerinin belirlenmesi ihtiyacı doğmuştur. Kurulmuş olan her bir ulusal ve uluslararası kuruluşun birbirleri ile hem ortak hem de birbirinden ayrılan spesifik görevleri vardır. Bu bağlamda hava kargo taşımacılığı üzerinde uluslararası nitelikte olan kurum ve kuruluşlara; Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO), Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı (EASA), Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC), Hava Seyrüseferinin Emniyeti için Avrupa Teşkilatı (EURO CONOTROL) ve

Uluslararası Hava Kargo Birliği (TIACA), Uluslararası Hava yolu Taşımacılığı Birliği (IATA) rnek verilebilir.

2.2.1.1. ICAO (International Civil Aviation Organisation)

İkinci dünya savaşından sonra havacılık alanında oluşan teknik ve politik aksaklıkların giderilebilmesi için 1944 yılının kasım ayında ABD'nin 55 ülkenin temsilcilerine yapmış olduğu davet sonucunda Chicago kentinde uluslararası bir yetkili havacılık kuruluşunun kurulması amacıyla böyle bir kurumun gerekliliğini, görev, yetki alanı ve yaptırım gleri olması gerektiğini ortaya koyarak bir konferans düzenlemiştir. 7 Aralık 1944 tarihinde bu davete katılan devletlerden 26'sının kabul oyu ve aradan geçen üç yıllık süre içerisinde gerekli düzenlemeler sağlanarak 4 Nisan 1947 tarihinde ICAO resmi olarak faaliyetlerine başlamıştır.

ICAO'nun Chicago Sözleşmesi'nin giriş kısmında da belirtilen asli amacı; uluslararası sivil havacılığın emin ve düzenli bir şekilde geliştirilmesidir. ICAO yönetimi kendi içerisinde iki ana departmandan oluşmaktadır. Bunlardan ilki yönetici yapı olan 'Konsey', diğer i se 'Genel Kurul'dur. Türkiye ICAO'ya 5 Haziran 1945 tarihinde 4749 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ile bu kurumun kurucu ye ülkeleri arasında yerini almıştır. Kurucu ye olmasına karşın Türkiye'nin ICAO içerisinde ki mevcut pozisyonu, örgütün en önemli organı olan konseyde yalnızca gözlemci statüsünde kalmıştır. Türkiye, konsey ve konseye bağlı komitelerin toplantılarını yalnızca izleyebilmekte ancak herhangi bir görüşmeye veya oylamaya katılabilmek hakkına sahip değildir. Öte yandan örgütün diğer önemli organı olan Hava Seyrüsefer Komisyonu (ANC)'nda ise Türkiye'nin gözlemcilik statüsü, konsey ve komitelerde ki durumdan farklı olarak görüşmelere ve toplantılara katılma hakkı tanımakta fakat oy verebilme hakkını bulundurmamaktadır. Chicago konvansiyonununun 44. Maddesi gereğince ICAO'nun belirlenmiş amaçları ise şu şekildedir;

- Tüm dünyada uluslararası sivil havacılık faaliyetlerinin emniyetli ve güvenli bir şekilde düzenlenmesini sağlamak.
- Tüm dünyada barışl ve çevreci amaçlarla hava araçlarının üretimlerini, teknik gelişimlerini ve işletilmelerini sağlamak için desteklerde bulunmak.

- Uluslararası sivil havacılık ve hava seyrüsefer faaliyetlerini desteklemek amacıyla hava koridorlarını, havaalanı koordinatlarını ve seyrüsefer kolaylıklarının geliştirilmesini ve uygulanmasını sağlamak.
- Tüm dünya halklarının ve bu halklara mensup her bir bireyin ekonomik, güvenli, emin ve düzenli hava ulaşımına erişimini sağlayabilmek.
- Üye ülkelerin her birinin eşit haklara sahip olması ve bu hakların koruma altına alınmasının yanısıra, ülkelerin her birine uluslararası havayolu işletmeciliği hususunda uygulanabilir imkanlar sunulması.
- Genel olarak sivil havacılık dahilindeki tüm olayların ve durumların gelişmelerini sağlayarak uygulamaya koyabilmek.

2.2.1.2. IATA (*International Air Transport Association*)

Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA), hem havayolu taşıyıcılarının hem de yer hizmeti sağlayıcı şirketlerin üye olduğu Küba'da 1945 yılında kurulmuş olan ticari bir kuruluştur. Merkezi ise Kanada'nın Montreal şehrinde yer almaktadır. Günümüzde yaklaşık olarak 260 üye ülkeyi bünyesinde barındırmakta olan bu kuruluşun amacı emniyetli ve güvenli bir hava taşımacılığı sağlamak, her milletten bireyler için ekonomik bir havacılık sektörü oluşmasını sağlamaktır. Bu doğrultuda IATA, havalimanlarının denetlenmesi, gerekli emniyet ve güvenlik standartlarının belirlenmesi, fiyatlama ve her bir taşıyıcı ve havalimanına kod isimler vermek gibi görevlere sahiptir. Bu görevler ise;

- Emniyetli ve güvenli hava taşımacılığı hizmeti sağlanması,
- Yeterli karlılık düzeyine ulaşılabilmesi için havacılık sektörüne katkıda bulunmak,
- Havacılık sektörünün dünya çapında sosyal ve ekonomik gelişimin bir gerekliliğinin olduğu düşüncesinin kabul edilmesini sağlamak
- Havacılık sektöründe müşterilerin beklentilerini karşılayabilecek ve daha yüksek kalitede ürün ve hizmetlerin geliştirilmesini sağlayıcı destek politikaları üretmek,
- Sektörün pazardaki konumunu belirlemek ve bununla ilgili istatistikler tutmak,

- Sektörde yaşanan problemler için çözüm önerileri üretmek ve geliştirmek,
- Uluslararası gerçekleşen hava taşımacılığı operasyonlarının çevreci ve ekonomik amaçlar doğrultusunda maliyetlerini düşürücü faaliyetlerde bulunmak ve destek sağlamak,
- Sektöre bağlı iyi yetişmiş kalifiye iş gücünü oluşturmak ve bu iş gücü için gerekli çalışma ortamı şartlarını belirlemek (Yaman & Özen, 2019, s105).

2.2.1.3. TIACA (*The International Air Cargo Association*)

Uluslararası Hava Kargo Birliği (TIACA), 1960 yılında ABD’de Otomotiv Mühendisleri Derneği’nden ayrılan bir komitenin kurmuş olduğu, hava kargo faaliyetlerinin ve endüstrisinin ihtiyaç ve taleplerini araştırmak amacıyla ilk hava kargo forumunu düzenleyen kuruluş olmakla beraber her iki yılda bir bu forumları düzenlemeye devam eden dernek statüsünde ki kuruluştur. Hava kargo taşımacılığını temsil etmeye yetkili tek kuruluş olarak faaliyet göstermektedir. Derneğin üye olarak bulunduğu veya birlikte çalışıp faaliyet yürüttüğü başlıca kurum ve kuruluşlar ise; ICAO, IATA, FIATA (The international federation of freight forwarders association), WCO (World Customs organisation), GSF(Global Shippers’ Forum), GACAG (Global Air Cargo Advirsory Group), UNTCAD (United Nations Conferance on Trade and Development) gibi önemli uluslararası yetkili karar mercii kurum kuruluşlardır. Bu kapsamda TIACA’nın amacı kâr gözetmeksizin tüm dünya üzerinde verimli, emniyetli, güvenli, güvenilir, ekonomik, işlevsel ve modern bir hava kargo taşımacılığı ağı sistemi kurulması amacıyla çeşitli faaliyetler yürütmektir.

TIACA hemen her büyüklükteki şirketleri ve kuruluşları desteklemekte ve şirketlerin birbirleri aralarında bağlantı kurarak bilgi alışverişini sağlamaktadır ayrıca hava kargo sektörüne dair güncel ve trend bilgileri hem sektör üyelerini hem de kamuoyunu habercilik kanalları ile aydınlatmaktadır.

2.2.1.4. EASA (*European Union Safety Agency*)

Merkezi Almanya’nın Köln şehrinde bulunan Avrupa Birliği Havacılık Emniyeti Ajansı, 15 Temmuz 2020 tarihinde alınan bir kararla kurulmuş ve faaliyetlerine ise 2003 yılında başlamıştır. EASA, Avrupa birliğine üye devletlerin ve AB’ye üye

olmayan 4 diğer devlet (Norveç, İsviçre, İzlanda ve Liechtenstein) ile birlikte toplam 32 ülkenin üyeliğine sahiptir. EASA yönetiminde her üye devletin kendine ait yetkili sivil havacılık otoritesi olan kurumlarının üst düzey yöneticilerinden oluşan toplamda 32 kişilik bir yönetim kurulu vardır. 32 üye içerisinde bu 4 devletin karar toplantılarında Avrupa Birliği üye devleti olmamaları sebebiyle oy hakları bulunmamaktadır (Çınar, 2019, s173).

Yönetim kurulu kararları EASA'nın bütçe faaliyetlerini, yönetim kurulu başkanı olan genel müdürünü ve yardımcılarını, ajansın öncelik ve sorumluluklarını belirleyerek ajansın faaliyetlerini izlemektedir. Avrupa birliği üyesi olmayan ülkelerin, üyesi olamayacağı bu kurumun asıl amacı Avrupa hava sahası içerisinde gerçekleşen havacılık faaliyetlerinin emniyetli ve güvenli bir biçimde gerçekleştirilmesini sağlamaktır. Bu amaçla hareket edildiğinde EASA'nın görevleri şu şekilde sıralanabilir.

- Emniyet ve güvenliğin geliştirilebilmesi için verilerin toplanması ve toplanan bu verilerin işlenerek analizlerinin yapılması,
- Avrupa komisyonuna teknik danışmanlık hizmeti vererek AB üyesi ülkelerde ilgili havacılık faaliyetlerinde bulunulan alanlarda havacılık emniyetinin daha ileri seviyeye taşınabilmesi için gerekli yasal düzenlemeleri sağlamak ve bu yasal düzenlemelerin uygulanabilmesi için hem teknik destek hem de eğitimler sağlamak.
- Havacılık alanında kullanılan tüm ürün, malzeme, yedek parça ve bağlantılı ekipmanların uçuşa elverişlilik sertifikaları ve çevre tip sertifikasyonunu sağlamak.
- Tüm dünya üzerinde üretilen hava araçlarının hem dizayn hem de Avrupa Birliği sınırları dışında üretimi gerçekleştirilmiş hava araçları ve bunlara bağlı ekipmanların üretim ve bakım organizasyonlarına onay vermek.
- Avrupa Birliği Yabancı Hava Araçları Emniyeti Değerlendirmesi Programı olan SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft)'yı düzenlemek ve ve uygulamak. Bu program AB sınırları dışında üretimi gerçekleştirilmiş olan

hava araçlarının emniyet ve güvenlik standartlarına uygun olup olmadığını denetlemektedir.

- AB dışındaki ülkelerin sivil havacılık otoriteleri ile koordineli çalışmak ve uluslararası sivil havacılık otoriteleri ile ortak çalışmalar yürütmek.

2.2.1.5. ECAC (European Civil Aviation Conference)

Türkçe ismi Avrupa Sivil Havacılık Konferansı olan bu kurum 1955 yılında kurulmuş olup günümüz itibarıyla 44 üye devleti bünyesinde barındırmakta ve merkezi Fransa'dadır. Ülkemizin de kurucu üyelerinden biri olduğu ECAC, ICAO'nun Avrupa'da ki emniyet ve güvenlik organı olarak görülmektedir. Bu durumun sebebi ise ICAO tarafından Avrupa'da hava ulaşım sistemlerinin koordine edilmesi ihtiyacının anlaşılması ve bu ihtiyacın giderilebilmesi için Avrupa devletlerine davetiye göndermesi olmuştur. ICAO ve Avrupa Konseyi tarafından ortaklaşa yürütülen bir çalışma sonucu kurulmuş olan kuruma Avrupa devletleri doğrudan üye olarak kabul edilmişlerdir dolayısıyla Türkiye'de bu kurumun ilk üyeleri arasında yerini almıştır.

Kurumun asıl amacı Avrupa hava sahası içerisinde kullanılan hava taşımacılığı sistemlerinin süreklilik, güvenilirlik ve verimlilik esaslarına dayalı bir biçimde gerçekleştirilmesinin teşvik edilmesini sağlamak ve aynı zamanda üye devletler arasındaki havacılık politikalarını ortak bir paydada buluşturarak ortaya çıkan problemlere karşı çözüm önerileri üretmeye çalışmaktır. Kurumun temel işlevlerinden biri ise havacılık sektöründeki güvenlik standartlarına ilişkin iyileştirmeler üretmek çatısı altında bulunan üye devletlerde güvenlik denetimleri yürütmektir.

ECAC'ın devletler arası bir kuruluş olmasından dolayı yönetim ve organizasyon yapısı üye devletlerin ulaştırma bakanlıklarına bağlı üst düzey yöneticilerinden oluşmaktadır bu nedenle alınan kararlar aynı zamanda politik bir önem arz etmektedirler. Her üç yılda bir ekonomi, gümrük, hava sahası, emniyet, güvenlik ve teknik gibi konularda üst düzey toplantılar yapılmakla birlikte yıllık yapılan daha alt düzey toplantıları ise genel müdürlerin toplandığı ve Atlantik aşırı uçuşların düzenlenmesi, charter seferler, Avrupa'da hava taşımacılığının üye devletler arasında serbestleştirilmesi gibi olağan ve güncel konuların ele alındığı toplantılardır. ECAC,

ICAO'nun personel desteği verdiği ancak ekonomik olarak ICAO'dan ayrı bir yapıya sahip olan ve aynı zamanda Avrupa'nın en uzun soluklu havacılık organizasyonu ünvanına sahiptir (Çınar, 2019, s174).

2.2.1.6. EUROCONTROL

Türkiye'nin, kuruluşunun üzerinden 26 yıl geçmesinin ardından 1989 yılında katılım gösterdiği bu kurum, 1960 yılında Avrupa'lı devletlerin, ICAO ve ECAC'ın kuruluşundan sonra imzaladığı anlaşma neticesinde 1963 yılında faaliyetlerine başlamıştır. İkinci Dünya Savaşı sonrası Avrupa hava sahasındaki artan havacılık faaliyetlerini düzenlemek amacıyla ortak standart ve düzenlemeler getirilebilmesi için ihtiyaç duyulan bu anlaşmaya Almanya, Lüksemburg, Fransa, Hollanda ve İngiltere kurucu üye olarak dahil olmuşlardır. EUROCONTROL'ün hükümetler arası bir kuruluş özelliği bulunmakla birlikte günümüz itibariyle 41 Avrupa üye devleti bünyesinde barındırmaktadır. 1800'den fazla çalışan personel sayısı ile Avrupa dışından iki üye devlet ve 865m EUR üzerinde bütçeye sahiptir.

EUROCONTROL, 'Pan-Avrupa Hava Sahası' felsefesine göre hareket etmektedir ve iki ana birim tarafından yönetilmektedir (Çınar, 2019, s174). Bu birimlerden ilki, EUROCONTROL'e üye devletlerin ilgili ulaştırma bakanlarının bulunduğu, bu bakanların belirledikleri yönetim ortak kararlarını ve genel işleyiş politikalarını belirleyen Daîmi Komisyon'dur. Diğer yönetim birimi ise EUROCONTROL'e üye devletlerin sivil havacılık genel müdürlerinin oluşturduğu ve Daîmi Komisyon'un aldığı karar ve politikaların uygulamaya koyulabilmesi adına gerçekleştirilecek işlemlerin sağlanması ve günlük işlerin gerçekleştirildiği Geçici Konsey'dir. Her iki birimde kendi yönetim amaçlarını gerçekleştirmeye uygun alt birimlere sahip olmakla beraber kurumun kuruluş felsefesi olan Pan-Avrupa Hava Sahası düşüncesi, temelde üye devletler arasında hava trafik hizmetleri ile ilgili doğru ve güvenilir bilgi akışını sağlayarak koordinasyonu geliştirmektir. Böylece emniyet, güvenlik ve kapasitenin etkin ve verimli kullanımı konularında ilerleme kaydedilebilmektedir. (Çınar, Sivil Havacılık Faaliyetlerinin Düzenlenmesi, 2019)

EUROCONTROL'ün amaçları ise şu şekildedir;

- Üye ülkelerin Avrupa hava sahası içerisinde gerçekleştirdikleri havacılık operasyon faaliyetlerine emniyetli, çevreci ve güvenilir bir koordinasyon konularında desteklenmesini sağlamak.
- Ortak çalışmalar yürüttüğü kurumlarla birlikte 'Pan-European Sky' düşüncesinin hedefleri doğrultusunda 21. Yüzyılda Avrupa hava sahasının maruz kaldığı emniyet, güvenlik ve çevre sorunlarına çözümler üretmek ve performans artışı sağlamak.
- Hava Trafik Yönetimi Ağı (NM-Network Manager) sistemi içerisindeki havacılık operasyonlarını gerçekleştiren taşıyıcılarına, Avrupa hava sahası kullanıcılarına ayrıca hem sivil hem de askeri havaalanı kullanıcılarına hava trafik bilgisi akış hizmetleri sağlamak.
- Merkezi Yol Ücretleri Ofisi aracılığı ile hava taşıyıcılarından elde edilen hava trafik ücretlerinin toplanıp daha sonra ise ilgili ülkelere dağıtımını güvence altına almak.
- Pan-Avrupa düzeyinde operasyonel faaliyetler için gerekli olan daha ekonomik bir sistemin kurulması ve mevcut sistemdeki iyileştirilmelerin aynı amaca hizmet edecek şekilde geliştirilmesi adına rekabet faktörünün gücünden faydalanıcı bir takım özelleştirme hareketlerini desteklemek.
- Uluslararası havacılık otoriteleri ve Avrupa Havacılık Komisyonu'na havacılığın geliştirilebilmesi ile ilgili düzenlemelerin yapılabilmesi için destek ve koordinasyon hizmeti sağlamak.
- Hava trafik hizmetleri akışı için sivil ve askeri havacılık arasında ortak bir koordinasyon platformu sağlamak.

2.2.2. Hava Taşımacılığı Üzerindeki Ulusal Otoriteler ve Kanunlar

Türkiye kendisine ait toplamda 982.286 km² hava sahasına ve 55.519 km'lik kontrollü hava yoluna sahip olmakla birlikte coğrafi konumu itibariyle son derece stratejik ve önemli bir bölgededir. Sahibi olduğu bu hava sahasının önemi ise Orta Doğu, Asya ve Avrupa bölgelerinin arasında kavşak nokta niteliğine sahip olmasından kaynaklanmaktadır. Ulusal anlamda bağımsızlığına sahip her ülke yönetim şekli ne olursa olsun kendi hava sahası içerisinde dilediği havacılık faaliyetlerini düzenlemekte

ve kısıtlamakta özgürdür. Havacılığın ortaya çıktığı ilk günden günümüze kadar gelişen süreçte devletler kendi havacılık faaliyetlerini politik, ekonomik veya askeri çıkarları doğrultusunda yönetmişler ve bu amaçla başka devletler ile zaman zaman ikili anlaşmalar yapıp zaman zaman da bu anlaşmaları bozmuşlardır. Hava taşımacılığı sektörünün global bir sektör olmasından dolayı devletler hem ortak ve bireysel çıkarları doğrultusunda gerekli ortamları sağlayabilmek için hem de bu durumdan doğan ihtiyaç neticesinde kurulması gereken uluslararası kuruluşların toplantılarında karşılıklı ilgili temsilci bulabilmeleri için bu ulusal otorite kuruluşlarına sahip olmak zorundadırlar.

Ülkemizde ise yetkili otoriteler olarak ülkemizin kanun yapıcı kurumu olan Türkiye Büyük Millet Meclisi'ne bağlı Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı olmak üzere bu bakanlığa bağlı SHGM (Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü) ve DHMI (Devlet hava Meydanları İşletmesi)'dir. Uluslararası toplantı veya kuruluş faaliyetlerinde ülkemizin üyelik ve temsil yetkisi TBMM (Türkiye Büyük Millet Meclisi) tarafından UAB (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı)'a bağlı bulunan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'ne devredilmiştir. Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin sivil havacılık faaliyetlerinin düzenlenebilmesi ve söz konusu faaliyetlerin ulusal çıkarlarımız doğrultusunda yönetilebilmesi için oluşturulmuş olduğu hava yolu ile yük taşınmasına ilişkin kanun ve yönetmeliklerden bazıları şu şekildedir;

- 2920 sayılı 'Türk Sivil Havacılık Kanunu'
- Ticari Hava İşletmeleri Yönetmeliği (SHY-6A)
- Havaalanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği (SHY-22)
- Hava Kargo ve Posta Güvenliği Talimatı (SHT-17.6)
- 5431 sayılı 'Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri' adlı kanun.

2.2.2.1. Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

Ülkemizde hava taşımacılığı faaliyetlerinin en üst seviyede yönetildiği devlet nezdindeki kurumdur. Ülkemizin ulaştırma ve haberleşme hizmetleri tarihte birçok farklı kurum tarafından idare edilmiş olsa da 1939 yılında çıkarılan 3613 sayılı kanunla

günümüzdeki adıyla Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'na devredilmiştir. Ulaştırma ve haberleşme hizmetleri her geçen gün bilim ve teknoloji sayesinde ilerlemektedir bu nedenle bu hizmetlerden sorumlu bakanlığımız da kuruluşundan bugüne kadar devam eden kendi içerisinde sürekli bir gelişim ve değişim içerisinde olmuştur. Bu gelişmelere örnek verecek olursak 1986 yılında Demiryolları Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatları Genel Müdürlüğü'nün (DLH) Ulaştırma Bakanlığı bünyesine katılması ile ulaştırma ve haberleşme sektörüne hizmet veren ancak Bayındırlık ve İskân Bakanlığı bünyesinde bulunan bir kurum, faaliyetlerine daha etkin ve verimli bir şekilde devam edebilecek kabiliyete sahip olmuştur. Bahsedilen gelişim ve büyümelere bir diğer örnek ise 2000 yılında günümüzdeki adıyla Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'na bağlı olarak kurulmuş olan Telekomünikasyon Kurumu ve 2004 yılında kurulmuş olan Türksat A.Ş. firmalarının faaliyetlerinin aynı özel sektör içerisinde hem rekabeti desteklemek hem de devlet eliyle kamu yararına çalışmalar yürütebilmek amacıyla desteklenmesi olmuştur (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2021).

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın vizyonu güvenli ulaşımı ve hızlı erişimi sağlayan bir kurum olmak iken misyonu ise ülkenin kalkınmasına ve toplum yaşam kalitesinin artırılması amacıyla ekonomik, dengeli, güvenilir ve erişilebilir bir hizmet anlayışını ulaştırma, denizcilik, haberleşme, uzay ve bilgi teknolojileri alanında uygulayabilmektir. Bu vizyon ve misyon çerçevesi içerisinde bakanlığa verilmiş birtakım görevler vardır bu görevler ise şu şekildedir;

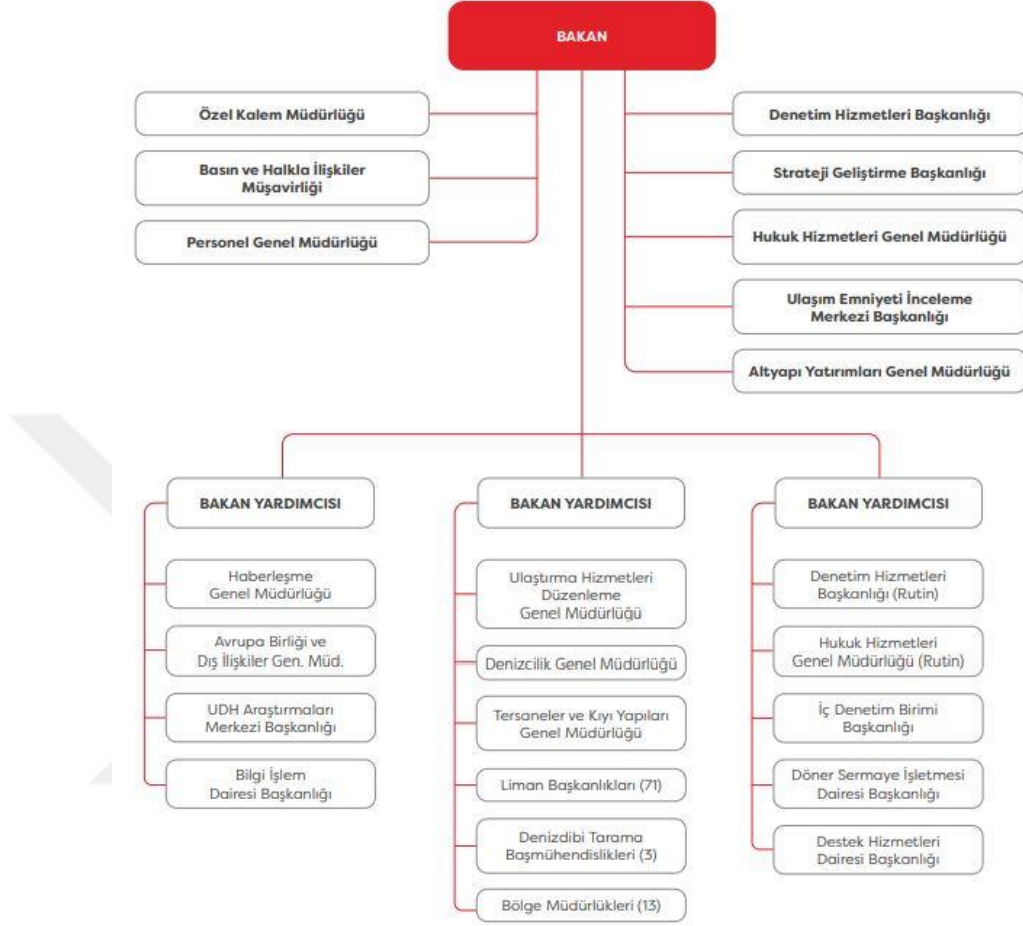
- Havacılık uzay sanayisi ve bu sanayinin geliştirilmesi faaliyetleri kapsamında ilgili kurumların kurulmasına destek vermek ve bu kurumların milli politikalarımız ve çıkarlarımız doğrultusunda işleyişlerinin sağlanması amacıyla kurumlar arası koordinasyon desteği vermek.
- Ulaştırma, haberleşme ve denizcilik hizmetleri ile ilgili gerekli altyapıların, şebekelerin ve sistemlerin kurulumlarını toplum yararına olacak şekilde ticari, ekonomik ve sosyal gelişmelere uygun bir biçimde planlanmasını, işletilmesini ve denetlenmesini sağlamak.
- Bakanlığın sorumlu olduğu ulaştırma, haberleşme, denizcilik ve iş hizmetleri konularında kamu yararı gözetilerek serbestleşme, rekabet, adil ve çevreci biniçteki politikaları desteklemek ve bu politikaların devletin inorganik yapısı

gereği işleyişı yavaşlatan etmenlerden korunarak hızlı bir biçimde gerçekleştirilmesini sağlamak.

- İlgili evrensel hizmet politikalarının kanunlar çerçevesinde ülkenin sosyo-ekonomik durumuna, teknolojik şartlarına ve kültürel yapısına uygun bir biçimde biçimlendirilmesi için gerekli çalışmaları yürütmek ve global anlamda bu hizmetlerin ulusal çıkarlara uygun bir biçimde işlendiğinin takibinin yapılması.
- Hava araçlarının ve uyduların tasarımları, test merkezleri, bu araçların fırlatma sistemleri, simülatörleri ve uzay platformları da dahil olmak üzere uzayı ilgilendiren her türlü yüksek teknoloji ürünlerin, havacılık sanayisinin sistemlerini ve bunlarla ilgili donanımların yapımı, kurulması, üretilmesi ve işletilmesine ilişkin çalışmalar yürütmek ve bu çalışmalar için gerekli olan personel ve ekonomik desteği sağlamak suretiyle teşvikler vermek ayrıca bu teşviklere dair gerekli usul ve esasların belirlenerek söz konusu havacılık ve uzay faaliyetlerine ilişkin destek verilen kurumlar arasında iş birliği ve koordinasyon faaliyetlerinde bulunmak.
- Ulaşım, denizcilik ve haberleşme faaliyetleri hususlarında milli çıkar ve politikalarımızın uluslararası arenada gözetilebilmesi için diğer devletlerin yetkilileri ile uygun diplomatik ilişkiler kurmak ve bu ilişkileri yönetmek amacıyla devletler arası uygulanacak veya feshedilecek olan anlaşmalarda veya benzer konularda ilgili kanun ve mevzuatların yerine getirilmesini sağlamak ve kanun yapıcılara ihtiyaç duyulması halinde gerekli bilgi ve önerileri sunmak.
- Cumhurbaşkanlığının çıkarmış olduğu kararnamelerde yer alan diğer hususları ve kanunların bakanlığa yapmakla yükümlendirmiş olduğu diğer görevlerin ifasını sağlamak.

Tüm bu görevlerin ifası ve çalışmaların ilgili usul ve esaslara uygun ve eksiksiz bir biçimde yönetilebilmesi elbette ki bakanlığa verilmiş olan yetkilerin iyi bir şekilde kullanılabilmesine ve bakanlığa bağlı alt yönetim sistemlerinin doğru bir şekilde birbirleri ile koordineli olarak çalışabilmesinden geçmektedir (Çınar, Sivil Havacılık

Faaliyetlerinin Düzenlenmesi, 2019). Bakanlığın organizasyon şeması ise şu şekildedir;



Şekil 1. Ulaştırma ve altyapı bakanlığı organizasyon şeması

Kaynak: (UAB, 2020)

2.2.2.2. SHGM (Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü)

Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı adıyla 1954 yılında faaliyetlerine başlayan kurum, 1987 yılında Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü adını aldı ve faaliyetlerine kurulduğu tarih itibariyle günümüze kadar geçen süreçte halen Ulaştırma Bakanlığı çatısı altında devam etmektedir. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün amaç, görev ve yetkilerinin belirlenmiş olduğu 5431 sayılı 'Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun' ile 2920 sayılı sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ve

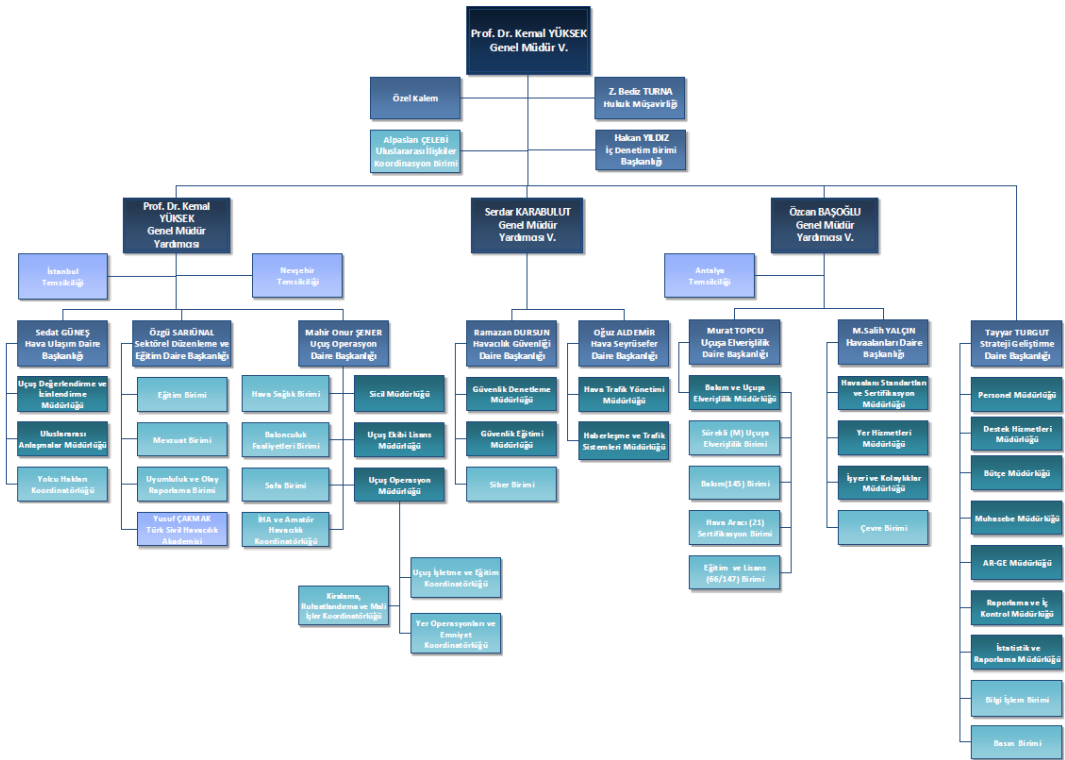
KHK/655 sayılı ‘Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname’ bu kurumun işleyiş ve faaliyetlerini şekillendirmektedir. 2005 yılında yürürlüğe giren 5431 sayılı kanun ile finansal olarak Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’na bağlı olan kurum ekonomik anlamda özerk bir nitelik kazanmıştır. Ülkemizi uluslararası alanda Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı adına temsil etme yetkisine sahip olmakla birlikte ICAO, ECAC, EUROCONTROL, JAA gibi uluslararası havacılık otoritesi olan kurum ve kuruluşlarda yürütülen çalışmaları yakından takip etmekte ve toplantılara katılarak ülkemizin milli çıkarları doğrultusunda beyan bildirmekte ve toplantılarda alınan kararlar doğrultusunda ülkemizde uygulamaya alınması gereken güncellemelerin yerine getirilmesi için çalışmalar yürütmektedir. SHGM’nin görev ve yetkileri 5431 sayılı kanun gereğince genel hatlarıyla şu şekilde sıralanabilir;

- Sivil havacılık alanındaki faaliyetlerin teknik, ekonomik ve sosyal açıdan gelişimini ülkemizin milli çıkarlarına ve kamu yararına uygulanabilir şekilde kurmak, geliştirmek ve gelişiminin sağlanması için çalışmalar yürütmek.
- Türk hava sahası içerisinde hava seyrüseferi gerçekleştiren sivil uçakların sahip olması gereken uçuş elverişliliği standartlarının belirlenmesi, bu standartları belirtir bilgi ve belgeleri oluşturularak standartlara uygun hava seyrüseferi gerçekleştiren uçakların sicillerinin kayıt altına alınması ile uçuşu gerçekleştiren personelin gerekli lisanslara sahip olup olmadığının denetlenmesi.
- Türk sivil havacılık sahası sınırları içerisinde görev alacak olan veya almış olduğu eğitim gereği hava sahası içerisinde yer alması gereken personellerin almaları gereken lisansların şartlarını belirlemek, lisansları almaya hak kazanan personellere lisanslarını vermek ve verilen lisansları kayıt altına almak.
- Yurt içinde ve dışında hava seyrüsefer hizmeti sağlayıcı olarak bulunmak isteyen Türk firmaları ile ülkemiz iç hatlarında hava seyrüsefer hizmeti sağlayıcı olarak bulunmak isteyen yabancı firmaların gerçek veya tüzel kişilerinin alması gereken izinlerin esas ve detaylarını belirleyerek bu hizmet sağlayıcıların faaliyetlerini denetim altında tutmak.

- Sivil uçakların Türk hava sahası içerisinde ki hava seyrüsefer faaliyetlerine dair konuyla ilgili olan kuruluşlardan gerekli bilgileri alarak hava trafiği haberleşmesi hizmetlerini kamu güvenliği yararına denetim altında tutmak ve konuya ilişkin gerekli tedbirleri almak veya aldirtmak.
- Havacılık faaliyetlerinin yürütüldüğü meydanların hava seyrüsefer güvenliği açısından işletme usul ve esaslarını belirlemek, denetim altına almak ve meydanların sahip olmaları gereken teknik standartları belirlemek.
- Ülke sınırlarımız dışında gelişen sivil havacılık faaliyetlerinin takibini sağlayarak yaşanan gelişmelere dair güncellemelerin ülkemiz sivil havacılığında da uygulanabilmesi için gerekli çalışmaları planlamak ve yürütmek ayrıca farklı milletlere ait sivil havacılık otoriteleri ile iletişim halinde kalarak iş birliği yapmak.
- Arama kurtarma faaliyetlerinin yerine getirilebilmesi için Türk sivil hava sahası içerisinde gerçekleşen olaylarda ilgili arama kurtarma faaliyetleri yürüten kurumlarla iş birliği yapmak ve yine Türk sivil hava sahası içerisinde gerçekleşen kaza, kırım gibi ölüm veya yaralanma tehlikesinin meydana geldiği sivil havacılık olaylarında olayın sebeplerini araştırmak ve elde edilen sonuçlara göre gerekli önlemleri almak.
- Sivil havacılık alanında eğitim veren kurumların sahip olmaları gereken ilgili çalışma standartlarını belirlemek ve bu kurumları denetim altına almak.
- Sivil hava faaliyetlerini tehlikeye düşürücü veya bu faaliyetlere aykırı davranışlarda bulunan gerçek veya tüzel kişilere kanun yoluyla gerekli yaptırımları uygulamak veya uygulatmak.
- Sivil havacılık sektöründe uygulanan devletler arası ve çok taraflı havacılık anlaşmalarının takibini yapmak ve bu anlaşmalarla ilgili toplantı ve çalışmalara katılmak (SHGM, 2010).

SHGM'nin hava trafik yönetimi alanındaki faaliyetleri içerisinde kural koyma, emniyet gözetimi hava sahası ve güvenlik konuları hukuki olarak 2920 ile 5431 sayılı kanunlara dayanmakla birlikte, emniyet düzenleme gerekliliklerine uygunsuzluk durumundaki uygulama faaliyetleri ile yalnızca 2920 sayılı kanuna dayanmakta ayrıca

emniyet düzeylerinin oluşturulması, emniyet performansının izlenmesi konuları SHY-GÖZETİM adıyla bilinen Hava Trafik Yönetiminde Emniyet Gözetimi Hakkındaki Yönetmelik'e dayanmaktadır. Hava trafik yönetimi alanındaki diğer iki konu başlığından ekonomi konusu Ulaştırma Bakanlığı sorumluluğunda olup çevreye dair konulara ilişkin faaliyetler ise SHGM ile Çevre ve Orman Bakanlığı koordinasyonu ile yürütülmektedir. SHGM'ye ait organizasyon şeması ise bu tezin yazıldığı tarih itibariyle aşağıdaki gibidir;



Şekil 2. Sivil havacılık genel müdürlüğü yönetim organizasyon şeması

Kaynak: (SHGM, 2021)

2.2.2.3. DHMI (Devlet Hava Meydanları İşletmesi)

DHMI 1933 yılından bu yana günümüze kadar geçen sürede çeşitli isim ve statülerle hizmetlerini yürüten ve en son 1984 yılında çıkarılan 233 sayılı Kamu İktisadi Teşebbüsleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile faaliyet çerçevesi belirlenmiş olan Kamu İktisadi Kuruluşudur. DHMI'nin ana amacı sivil havacılık faaliyetleri çerçevesinde bulunan hava alanlarının işletimi, hava taşımacılığı faaliyetleri, meydan ve yer hizmetleri, hava trafik kontrolü hizmetlerinin sağlanması,

seyrüsefer sistemlerinin ve kolaylıklarının kurulumu ve bu sistemlerin işletilmesi, bu faaliyetleri ilgilendiren diğer tesislerin kurularak modern havacılık seviyesinde işletilmesi olarak nitelendirilmektedir. DHMI sivil havacılık faaliyetlerini düzenleyici bir kurum olmamakla beraber sadece bu faaliyetlerin belirlenmiş standart prosedürlere uygun olarak işletilip işletilmediğini denetleyen ayrıca ICAO, EUROCONTROL VE ACI (Airports Council International) gibi uluslararası kurumlara üyeliğinin bulunması ve SHGM ile yakın iş birliği sebebiyle söz konusu düzenleme faaliyetleri gerçekleştirilirken tecrübe ve bilgi birikimlerinden faydalanılan bir kurumdur (Çınar, 2019, s183). DHMI'nin ana faaliyet alanları; havalimanı işletme hizmetleri, hava seyrüsefer hizmetleri, elektronik hizmetler, havalimanları slot koordinasyon hizmetleri ve havacılık akademisi olmak üzere beş başlık altında incelenebilir.

a. Havalimanı İşletme Hizmetleri: Bu hizmetler Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü'ne bağlı İşletme Dairesi Başkanlığı çatısı altında yürütülmekle birlikte, İşletme Dairesi Başkanlığı'nın görevleri sivil havacılık faaliyetlerinin en büyük gerekliliklerinden birisi olan havaalanlarının ve bağlı tesislerinin kurulumu, modernizasyonu işletilmesi, emniyet ve güvenlik performanslarının değerlendirilmesi, eğer varsa eksikliklerinin giderilerek sürekli iyileştirme faaliyetlerinin belirlenmesi ayrıca yer hizmetleri ve bu hizmetlerde kullanılacak tesislerin modern havacılık standartlarına uygunluğunun denetlenmesi gibi faaliyetleri kapsamaktadır. (DHMI, İşletme Dairesi Başkanlığı, 2021).

b. Hava Seyrüsefer Hizmetleri: Hava Seyrüsefer Dairesi Başkanlığı tarafından yürütülen bu hizmetler hava sahası ile ilgili işlemleri, EUROCONTROL ile iletişim kurmayı, uçuş kontrolü, hava trafik hizmetleri gibi ulusal ve uluslararası hava seyrüseferlerini içeren hususlara dair hizmetlerdir. Hava Seyrüsefer Dairesi Başkanlığı'na bağlı Hava Trafik Şube Müdürlüğü, Hava Sahası Tasarımı Şube Müdürlüğü, Havacılık Bilgi Yönetimi Şube Müdürlüğü, ATM Arge Şube Müdürlüğü, EUROCONTROL Şube Müdürlüğü, Hava Araçları Teknik Şube Müdürlüğü, Uçuş Kontrol Şube Müdürlüğü, Hava Seyrüsefer Emniyet Yönetim Şube Müdürlüğü ve Hava Trafik Kontrol Hizmetleri Baş Müdürlüğü tarafından söz konusu ilgili hizmetlerin ifası yürütülmektedir (DHMI, Hava Seyrüsefer Dairesi Başkanlığı, 2021).

c. **Elektronik Hizmetleri:** Elektronik Dairesi Başkanlığı tarafından yürütülen bu hizmetler, DHMI'nin amaçları, ilkeleri ve talimatları doğrultusunda havaalanlarında hava trafik emniyetinin sağlanabilmesi için gerekli olan elektronik hizmetlerin hem ICAO standartlarına uygun hem de ulusal ve uluslararası bağlamda ihtiyaçlara cevap verebilecek nitelikte olması amacıyla yürütülen hizmet faaliyetlerinin denetim, yönetim ve koordinasyonu bakımından sorumlu olarak görev yapılmasını kapsar (DHMI, Elektronik Dairesi Başkanlığı, 2021). Elektronik Daire Başkanlığı'nın başlıca görev ve sorumlulukları ise;

- CNS (Communication, Navigation, Surveillance) özellikleri bulunan radar sistemleri ile hava seyrüseferi için gerekli olan uydu ve haberleşme sistemlerinin ve tesislerinin temin edilmesi ve temin edilen bu varlıkların güncel şartlara uygun modernize edilerek hava trafik emniyeti sistemlerinin kesintisiz bir şekilde faal durumda kalmasını sağlamak.
- Bir önceki madde de yer alan söz konusu CNS sistemleri ile ilgili yapılacak olan yatırımlara dair ihtiyaçların ve bu ihtiyaçların giderilebilmesi için ayrılması gereken bütçenin belirlenerek bütçe dahilinde yapılması gereken planlama hizmetlerini yürütmek.
- Ülkemiz sınırları dahilindeki havaalanlarında gerçekleşen her türlü hava trafik emniyeti elektronik hizmetlerine ait ilkelerin ve yönetmeliklerin araştırılarak belirlenmiş standartları sağlayanlara onay vermek ve hava seyrüsefer trafiğinin emniyetli ve güvenli bir şekilde yönetilebilmesi için gerekli olan bütün elektronik destek hizmetlerinin sağlanabilmesi adına planlama ve koordinasyon faaliyetleri yürütmek.
- Uluslararası şartnamelere uygun şekilde faaliyet gösteren havaalanlarında başkanlık görev ve yetki sahası içerisinde bulunan hususlarda kullanılan alet ve sistemlerde teknolojinin güncel gerekliliklerine ve gelişmelerine uygun olacak şekilde iyileştirme tekliflerinde bulunmak ve bu iyileştirmeleri planlayıp yürütmek.

- Bir önceki maddede ki söz konusu alet ve sistemlerin denetlenmesini ve kontrol edilmesini sağlamak.
- Türk hava sahası içerisinde bildirilen ve hava seyrüseferinin emniyet veya güvenliğini tehlikeye düşürebilecek ATM kaynaklı bildirilmiş olayların ve muhtemel risk sahalarının belirlenerek incelenmesini ve elde edilen bulgular doğrultusunda gerekli düzeltme ve iyileştirme faaliyetlerinin yürütülmesi.
- Kullanım ömrünü doldurmuş CNS özelliği taşıyan elektronik cihazlarının geri dönüşüm veya imha işlemlerinin gerçekleştirilmesi.

d. Havalimanı Slot Koordinasyon Hizmetleri: Ülkemizde slot düzenleme ve tahsis işlemleri havaalanlarının kapasiteleri ve hizmet verdikleri uçak yoğunlukları gibi birçok değişkene bağlı olarak yönetilmekte ve bu yönetim Devlet Hava Meydanları İşletmesi çatısı altında bulunan Havalimanları Slot Koordinasyon Merkezi Şube Müdürlüğü tarafından sağlanmaktadır (DHMİ, Slot Koordinasyon Merkezi Başmüdürlüğü, 2021).

e. Havacılık Akademisi Hizmetleri: Sivil havacılık alanında istihdam edilecek personelleri yetiştirme, havacılık sektörünün ve çağın gerekliliklerine uygun entegre eğitim hizmetleri sağlama, verilecek olan bu eğitimlerle ilgili gerekli standartları belirleme, ilgili eğitimlerini başarıyla tamamlamış personellerin sertifikalandırılması ve denetime tabi tutulması gibi işlemleri ülkemizde yürütmeye yetkili olan kurumdur (DHMİ, Havacılık Eğitim Daire Başkanlığı, 2021).

Tüm dünyada ve ülkemizde de olduğu gibi çağımızın en büyük gerekliliği sürekli gelişimdir. Bu gelişim ve ilerlemelerin sağlanabilmesi amacıyla son yıllarda insana ve insan kaynaklarına yapılan yatırımların artırıldığı gözlemlenmiştir. Ülkemizden örnek verecek olursak Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın 2020 yılında yayınlamış olduğu verilere göre hava taşımacılığı sektöründe istihdam edilen personel sayısı 2003 yılında 65.000 kişi iken 2019 yılı sonu itibariyle bu rakam 295.547 ye yükselmiştir (UAB, 2020, s383). 2003-2020 yılları arasındaki %355'lik bu artışa neden olan faktörlere bakıldığında yine aynı raporda belirtilen havayolu iç hat ve dış hat yolcu sayısı, iç hat ve dış hatta toplam taşınan ton bazında hava kargo yük miktarı,

taşımacılık yapılan hava araçlarının sayısı ve hem kargo hem de yolcu kapasitesinde gözlemlenen artışlar örnek verilebilir. Hava Taşımacılığı sektörünün hem global bir sektör olması hem de yetişmiş personel bulundurmanın önem ve zorunluluk arz etmesi, hava taşımacılığı sektöründe insana yapılan bu yatırım artışlarının en büyük kaynağı olmuş ayrıca hizmet kalitesinin artmasını sağlamıştır.

2.2.2.4. 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu

Toplamda 7 kısım, 11 bölüm ve 148 maddeden oluşan kanun, 14 Ekim 1983 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Kanunun 1. Kısımında yer alan amaç, kapsam ve tanımların belirtilmesiyle beraber kanunun amacı sürekli ve süratli bir gelişme gösteren, yüksek teknoloji içeren ayrıca emniyet ve güvenlik kavramlarının önem arz ettiği ve ülkemizin hava sahası içerisinde gerçekleşen sivil havacılık faaliyetlerinin ülkemizin ulusal çıkarlarına uygun gerçekleştirilmesini sağlamaktır. Kanuna ait ikinci kısma bağlı bölümlerde hava seyrüseferinin genel hükümleri olarak Türk hava egemenliği hükümleri bölümü, sivil hava aracı kazaları bölümü, ticari hava işletmeleri bölümü, hava araçları ve sicillerinin tutulması bölümü, havaalanları ve tesisleri bölümü, hava araçlarına ilişkin uçuş kuralları bölümü ile sivil havacılık personeli bölümleri yer almaktadır. 2920 sayılı kanun sivil havacılık faaliyetleri ile ilgili ülkemizde ki en geniş kapsamlı konu ve hükümleri içeren kanundur. İçeriğindeki hususlar ise şu şekildedir.

- **Birinci kısım** kanunun amaç kapsam ve tanımlarının belirtildiği kısımdır.
- **İkinci kısmın ilk bölümü** olan Türk Hava Egemenliği Hükümleri Bölümü'nde Türk hava sahası içerisinde Türkiye Cumhuriyeti'nin tam egemenliği bulunduğu hükmü, Türk hava sahasından yararlanmaya hakkı olan hava araçları, Türk hava sahası içerisinde Türkiye Cumhuriyeti'nin uygulamaya muktedir olduğu uçuşlara dair izinler, yasaklar ve sınırlamalar, havayolları ve havaalanlarına ait sınırlamalar ile gümrüklü havaalanlarının kullanımları hususları ele alınmıştır.
- **İkinci kısım ikinci bölümde** olan Sivil Hava Aracı Kaza Bölümü'nde ise kazaya uğramış hava araçlarının bildirilmesi koşulları, kaza yaşandıktan sonra alınması gereken ilk tedbirler, yaşanan kazanın nedenlerinin bulunabilmesi için araştırma ve inceleme yapılması talimatları, kazaları araştırma ve inceleme kurulunun görevleri ve kurul içerisinde hangi

makamların yetkili olarak yer alabileceği, kazalara dair yapılan araştırmalar sonucunda kazaların nedenlerine dair elde edilen bulguların raporlanmasına dair usuller ve esaslar, kazaya uğrayan ve enkaz haline dönüşmüş hava aracının sahibi olan firmaların hava aracı ile ilgili hak ve sorumlulukları ile hava araçlarının kaybolmaları durumunda 4749 sayılı kanunun 25. Maddesi hükümlerinin geçerli sayılacağı bildirilmiştir.

- **İkinci kısım Üçüncü bölümde** Ticari Hava İşletmeleri başlığı adı altında ticari hava işletmelerinin faaliyetlerinin gerçekleştirebilmek için işletme izni alması ve bu izni aldığını gösteren ruhsata sahip olmaları gerekliliği, iznin alınabilmesi için gerekli olan evraklar ve bu evrakların hangi yetkililer tarafından ne şekilde inceleneceğine dair usul ve esaslar, ruhsatların verilmesi ve verilen ruhsatlara dair işletme talimatnamelerine uyulması zorunluluğu, hava taşımacılığı ile ilgili olan tarifeler, havayolu ile posta taşımacılığı yapılması, taşımacılık yapılan hava araçlarının kimler tarafından hangi yetkilerle hangi yetkili kurumlar adına denetlemesinin gerçekleştirileceği, havayolu işletimi için verilen ruhsatların hangi şartlar altında iptal edilebileceği, gösteri uçuşları ile ilgili konular ayrıca bölümün son maddesinde belirtildiği üzere yabancı uyruklu havayolu işletmeleri ile ilgili konularda karşılıklılık ilkesi gereği Türkiye'nin tarafı olduğu ikili veya çoklu anlaşma hükümlerinin uygulanmasının Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı sorumluluğunda olduğu yer almaktadır.
- **İkinci kısım dördüncü bölüm** ise Havaalanları ve Tesisleri başlığı adı altında işlenen kuruluş ve işletme ile ilgili çok taraflı sorumlulukların belirlenmek suretiyle havaalanı, pist, hangar, hizmet ve işletme tesisleri, bunlarla ilgili sistemlerin idareleri konuları, havaalanlarının uluslararası havaalanı niteliğine sahip olabilmesi için bünyesinde bulundurması gereken şartların neler olduğu, havaalanları kapasitelerinin veya havaalanı etrafında ki hava sahası içerisinde gerçekleşen sivil havacılık faaliyetlerinin kısıtlanabilmesine yönelik gerekçeler, havaalanı yöneticileri, askeri havaalanlarından yararlanma, havacılık güvenliği ve milli sivil havacılık kurulu, uçuş güvenliği, kurtarma ve yardım, yer hizmetleri, uçuş haberleşme

hizmetleri, Türk hava sahasında gerekli olan tedbirlerin alınabilmesi ile inşaat sınırlamaları konularına yer verilmiştir.

- **İkinci kısım beşinci bölüm** ise Türk sivil hava araçları, sivil olan hava araçlarının tescillerinin tutulması işlemleri, tutulan sicillerin aleniyeti ile sicil kayıtlarının geçerlilikleri, sicil kayıtlarına itiraz hususları, Türk sivil hava araçlarının tüm tescil işlemleri ve hakları, tescile tabi olmayan araçların mülkiyetleri ile ilgili esasları, tescili sağlanmış veya sağlanmamış hava araçları üzerine koyulan ipotekler ile ilgili tüm konuları kapsamaktadır.
- **İkinci kısım altıncı bölüm** hava araçlarına ilişkin uçuş kurallarının yer aldığı bölümdür. Bu bölüm içerisinde hava araçlarının muayene ve kontrolü, hava araçlarının uçuşa elverişlilik şartlarını belirleyen belgeler, yabancı devletlere ait olan hava araçlarının uçuşa elverişlilik belgeleri, sivil hava araçlarının iniş ve kalkışları, uçuş sırasında veya uçuş süresi dışında kaçınılması gereken yasaklı hareketler ile acil durumlarda sivil hava araçlarının can ve mal güvenliğinin teminini sağlayabilmek amacıyla zorunlu iniş hallerinin belirtildiği maddeler yer almaktadır.
- **İkinci kısım yedinci bölüm** sivil havacılık personelleri ile ilgili kanun maddelerinin yer aldığı bölümdür. Bu bölümdeki maddelere konu olan başlıklar, personellerin yeterlilik belgeleri, yabancı devletler tarafından verilmiş olan personel yeterlilik belgeleri ile yerli ve yabancı personele verilmiş olan yeterlilik belgelerinin iptalini gerektiren hususlar, sivil hava taşımacılığı için çalıştırılacak olan personellerin eğitim ve öğretimlerine dair usul ve esaslar, kaptan pilotların genel, idari ve cezai anlamda yetkileri ile sorumlulukları, hava yolu taşımacılığını tercih eden yolcuların yükümlülükleri, uluslararası sözleşme hükümleridir.
- **Üçüncü kısım**, hava yolu ile taşımalar başlığı ile toplamda iki bölümden oluşmaktadır.
- **Üçüncü kısım birinci bölüm** iç hat taşıma sözleşmesine dair; uygulanacak kural ve hükümler, yolcu taşıma sözleşmeleri içerisindeki biletler ile ilgili kurallar, yolcuların beraberinde taşıdığı bagaj ve yükler, bagajların sahip olması gereken ebat ve dayanıklılık ile taşınması ile ilgili ağırlık ve benzeri

standartları, bagaj kuponları, hava yük senetleri, yükleten ve taşıyanın beyanları, ücretsiz taşıma konularını ele almaktadır.

- **Üçüncü kısım ikinci bölüm** ise hava araçlarının kullanım sözleşmelerine dair kira ve charter sözleşme usul ve esaslarının belirtildiği bölümdür.
- **Dördüncü kısım**, taşıma sözleşmesinden doğan hak ve sorumlulukların belirlendiği ve iki bölümden oluşan kısımdır.
- **Dördüncü kısım birinci bölümde** sorumluluk hallerine ilişkin; yolcuların uğramış olduğu zararlar karşısında ki sorumluluklar, taşınan bagaj veya yükün uğramış olduğu zarardan doğan sorumluluklar, gecikme kaynaklı zararlardan dolayı ortaya çıkan sorumluluklar, taşıyıcının sorumluluktan kurtulması durumları ile bazı sorumlulukların sınırlandırılması konularına yer verilmiştir.
- **Dördüncü kısım ikinci bölümde** üçüncü kişilere karşı sorumluluk başlığı altında işletmenin tanımı ve sorumluluğu, işletmenin rızası dışında üçüncü kişiler tarafından kullanılması, üçüncül şahıslara karşı verilecek zararlara karşı sigorta yükümlülükleri yer almaktadır.
- **Beşinci kısım** ise ceza hükümleri ile ilgili olmak üzere; suç ve kabahat oluşturan davranışların tanımlamaları, insansız hava araçlarının kullanımıyla ilgili olarak kural ihlalleri halinde gerekli hangi yaptırımların hangi makamlar tarafından uygulanacağı yer almaktadır.
- **Altıncı kısımda** istatistiki hükümler ile cebri icra hükümleri ve yönetmelikler yer almaktadır.
- **Yedinci kısımda** ise son hükümler yer almaktadır.

2.2.2.5. Ticari Hava İşletmeleri Yönetmeliği (SHY-6A)

Ticari Hava İşletmeleri Yönetmeliği ile ticari hava işletmeciliği yapmak isteyen gerçek veya tüzel kişilerin ruhsat, izin ve lisans alabilmek için sahip olmaları gereken şartları, kurulacak olan bu işletmelere verilecek olan izin, ruhsat ve lisansların verilmelerine dair esaslar ile kurulacak olan işletmelerin uyması gereken standartlar, usul ve esaslar yer almaktadır (UTICAD, 2020).

2.2.2.6. Havaalanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği (SHY-22)

Havaalanlarında gerçekleştirilen yer hizmetleri operasyonlarının uluslararası standartlara uygun olacak şekilde gerçekleştirilebilmesi için belirlenmiş usul ve esasların yer aldığı yönetmeliktir (UTICAD, 2020).

2.2.2.7. Hava Kargo ve Posta Güvenliği Talimatı (SHY17.6)

Havayolu ile taşınması gerçekleştirilen kargo ve postaların uluslararası standartlara uygun ve güvenli bir şekilde taşınmalarının sağlanması amacıyla taşımayı gerçekleştiren havayolu işletmelerinin, yer hizmeti firmalarının, taşımacılıkla ilgili organizatör araçların, taşıma güvenliği standartlarını sağlayan entegre depolama ve nakil hizmetlerini gerçekleştirmeye mükellef lojistik taşıyıcılarının, göndericiler ile tedarik zinciri içerisinde yer alan diğer sorumlu kuruluşların yetkilerini, görevlerini ve sorumluluklarını belirleyen düzenlemelerin yer aldığı talimatnamedir (UTICAD, 2020).

2.3 Hava Kargo Taşımacılığının Diğer Taşımacılık Türleri ile Karşılaştırılması

Hava kargo taşımacılığı sağladığı hız ve emniyet avantajı sebebi ile yüksek değerli, zamana ve hıza duyarlı özel ilgi isteyen ürünlerin taşınmasında en çok tercih edilen taşımacılık türüdür. Her ne kadar taşıma maliyetleri birim başına bakıldığında en yüksek taşımacılık türü olmuş olsa da sağlamış olduğu bu avantajlar sayesinde havayolu taşımacılığı uluslararası lojistiğin önemli bir parçası olmaya devam etmektedir. 2021 yılı taşımacılık trendlerine bakıldığında Covid-19 salgınında etkisi ile hızlı ve güvenilir yöntemlerle taşınması zorunlu olan tıbbi ürünlere duyulan ihtiyacın artması, lojistik alanında otonom sistemlere duyulan ilginin artması ve hava kargo taşımacılığının günümüz gerekliliklerine uygun olarak yüksek teknoloji içeren dijitalleşme sürecine iyi bir şekilde entegre edilmesi hava kargo taşımacılığının diğer taşımacılık türlerine kıyasla ön plana çıkmasına sebep olmuştur. Ulaştırma hizmetlerini taşıma türlerine göre gruba ayrılmaktadırlar. Bunlar;

- Karayolu Taşımacılığı
- Demiryolu Taşımacılığı

- Havayolu Taşımacılığı
- Denizyolu Taşımacılığı
- İç Su Yolu Taşımacılığı (Nehir Taşımacılığı)
- Boru Hattı Taşımacılığı

Söz konusu taşımacılık türlerinin avantaj ve dezavantajlarının karşılaştırılabilmesi adına hız, emniyet, kapasite, çevrecilik ve maliyet özellikleri göz önünde bulundurularak yapılan araştırmalar sonucunda elde edilen tablo şu şekildedir.

Taşımacılık Türü	Birim Başına Taşıma Maliyeti	Güvenlik	Hız	Verimlilik	İlk Kurulum Maliyetleri	Tek Seferde Taşıma Kapasitesi	Çevreye Duyarlılık
Karayolu Taşımacılığı	Orta	Düşük	Orta	Yüksek	Orta	Düşük	Düşük
Demiryolu Taşımacılığı	Düşük-az	Orta	Düşük	Yüksek	Çok Yüksek	Yüksek	Orta
Havayolu Taşımacılığı	Çok Yüksek	Yüksek	Çok Yüksek	Çok Yüksek	Yüksek	Yüksek	Düşük
Denizyolu Taşımacılığı	Çok Düşük	Düşük	Çok Düşük	Yüksek	Yüksek	Çok Yüksek	Yüksek
İç Su Yolu (Nehir) Taşımacılığı	Düşük	Düşük	Yüksek	Orta	Orta	Orta	Yüksek
Boru Hattı Taşımacılığı	Çok Düşük	Yüksek	Yüksek	Yüksek	Çok Yüksek	Yüksek	Yüksek

Tablo 1. Taşımacılık türlerinin avantaj ve dezavantajlarının karşılaştırılması

Kaynak: Çancı & Erdal, (2003); Erkayman, (2007); Aydemir, (2016); Çiftçi,(2019); Tarı & İnce, (2019); Karadağ Albayrak, (2021)'tan faydalanılarak yazar tarafından derlenmiştir.

2.3.1. Karayolu Taşımacılığı

Karayolu taşımacılığı, belirli bir ücret karşılığı veya ücretsiz olarak herhangi bir yükün bir noktadan başka bir noktaya karayolu ile taşınması olarak tanımlanabilir. Buna göre karayolu taşımacılığının unsurları ortada taşınacak bir yükün varlığı, yükün taşınması işleminin belli bir ücret karşılığı veya ücretsiz olarak yapılması, gönderici ve alıcı arasında düzenlenmiş bir sözleşme bulunması gerekliliğidir.

Karayolu taşımacılığında en ön plana çıkan unsur esnek bir yapıda olmasıdır. Dünya üzerindeki yollara ait istatistiklere bakıldığında gelişmişlik açısından bütün kategorideki ülkeler de yolcu ve yük taşımacılığında karayolu üzerindeki talebin

sürekli bir artış gösterdiği gözlemlenmiştir. Karayolu taşımacılığının, üretim noktasından tüketim noktasına kadar olan süreçte aktarma yapılmadan hızlı bir ulaşım imkânı sağlıyor oluşu diğer taşımacılık türlerine kıyasla daha fazla tercih edilmesine olanak tanımaktadır. Karayolu taşımacılığı ekonomik kalkınma içerisinde toplumsal refah düzeyinin artmasına büyük bir katkı sağlamaktadır. Kendi içerisinde ayrı bir ekonomik faaliyet alanı bulunan bu taşımacılık türü, diğer sektörler ile yakın ilişkisi bulunması sebebiyle bu sektörleri olumlu veya olumsuz şekilde etkileyebilmektedir.

Karayolu taşımacılık sistemleri birçok değişken faktörlerin bir araya gelerek entegre olmasından meydana gelmektedir. Bu faktörler teknolojik gelişmeler, ulaşım ağları, uluslararası ve yerel düzenlemeler, bilgi ve iletişim sistemleri, lojistikte kalite yönetimi ve hizmet anlayışı uygulamaları olarak sıralanabilir. Karayolu taşımacılığı içerisinde arz ve talep, bu taşımacılık türüne ait destek hizmetlerin, güzergahların, ikame rotaların, gümrük kapılarının, yükleme ve boşaltma terminallerinin, ülke sınırlarının, transit geçiş noktaları, taşımacılıkta kullanılan araçlar, taşımacılık yapan işletme sayısı gibi faktörlere bağlı olarak gelişmektedir. Taşıma sistemlerinin en çok etkilendiği dışsal faktörler ise iletişim sistemleri, teknolojik gelişmeler ve ekonomik durumlardır (Çancı & Erdal, 2003).

Genel hatlarıyla karayolu taşımacılığının ürünlerin sağlanması, istihdama katkısının bulunması, arz ve talep arasında ki bağlantıyı kurması, ekonomik büyümeye katkı sağlaması gibi olumlu yönleri vardır. Bununla birlikte, çevre açısından trafik güvenliği hususları, trafik kazaları, olumsuz hava koşullarından etkilenebilmesi, yol durumu ve yasal sınırlamalardan ötürü hareket hızının düşük olması, yakıt maliyetlerinin yükselmesi durumuna karşı taşımacılık fiyatlarının hızlı bir şekilde etkilenmesi gibi olumsuz yönleri mevcuttur (Çiftçi, 2019).

Karayolu taşımacılığı diğer taşımacılık türlerine göre çeşitli avantajlara sahiptir. Bunlar;

- Bir noktadan diğer bir noktaya aktarma yapmadan taşıma ve yüke yükleme ve boşaltma noktaları dışında elleçleme işlemlerinin yapılmaması yükün yıpranmasını engellemektedir.
- Müşterilerin istedikleri her noktaya teslimat yapılabilmesi seçeneğine sahiptir. Karayolu taşımacılığında kullanılan araçların taşıma kapasitelerinin diğer

taşımacılık türlerinden daha küçük olmaları, karayolu taşımacılığını diğer taşımacılık türleri ile kıyaslandığında daha esnek kılmaktadır.

- Türkiye gibi gelişmekte olan ve diğer gelişmiş ülkelerde karayolu araçlarının yaratmış olduğu arz miktarı talebi yeterince karşılama kapasitesine sahip olduğu için karayolu taşımacılığında rekabet faktörü üst düzeydedir. Rekabetin yüksek olması ise müşterilere maliyeti açısından avantajlı bir durum oluşturmakta ve ayrıca taşıyıcılar tarafından yapılan işin verimli, etkin ve düşük maliyetli olarak gerçekleştirilmesi mecburiyetini meydana getirmektedir.
- Karayolu taşımacılık türünün yatırım maliyetleri diğer taşımacılık türlerinden daha düşüktür. Karayolları inşaatlarının kademeli olarak yapılabilmesi, kaplama yapılan alanda geçici olarak hizmet verilebilmesi anlamına gelmektedir buda kesintisiz bir ulaşım ağı imkânı sunmaktadır. Hemen her çeşit arazide karayolu yapılabilmesi, ulaşım ağlarının kurulmasında sınırsız bir özellik kazandırmaktadır.
- Karayolu taşımacılığı daha düzenli ve daha sık seferler yapılabilmesine imkân tanımaktadır.
- Taşınan ürünlerin ambalajlanması ve sevkiyata hazırlanmalarında zamansal ve parasal olarak tasarruf sağlamaktadır.
- Gönderici açısından kısa zamanda teslim edilmeyi gerektiren yüklerin bu ihtiyacını karşılayabilmek adına hızlı sevkiyat gerçekleştirilebilmesi için projeler üretilebilir. Böylelikle gelişmiş karayolu ağına sahip bölgelerde hızlı ve güvenli bir hizmet süreci gerçekleştirilmiş olur.
- Karayolu taşımacılığı diğer taşımacılık türleri ile entegre çalışabildiği için hizmette çeşitlilik imkânı yüksektir.
- Taşıma maliyetleri diğer taşımacılık türlerine göre daha kolay hesaplanabilmektedir böylece tasarruf sağlama imkânı vardır.

Karayolu taşımacılığının diğer taşımacılık türlerinden dezavantajlı olduğu noktalarda vardır. Bunlar;

- Parsiyel malların toplanması ve dağıtılması işlemleri hem zaman hem de maliyet yönünden olumsuzluklara neden olmaktadır. Taşınacak yüklerin miktarlarının düşük olması halinde bu yüklerin aynı araç içerisinde farklı noktalara ayrı ayrı taşınması maliyetleri yükseltici bir unsur olarak karşımıza çıkmaktadır. Havayolu ile yapılan parsiyel taşımacılık hem zaman hem de maliyet yönünden karayoluna göre daha avantajlıdır.
- Ağır ve yüksek hacimli malların taşınması şartları karayolları kanun ve mevzuatlarında sınırlandırılmıştır. Bu nedenle bu tür ürünlerin taşınabilmesi mümkün olmamaktadır. Bu nitelikleri taşıyan ürünlerin taşınmasında genellikle demiryolu veya denizyolu taşımacılığı türleri tercih edilmektedir.
- Karayolu taşımacılığı için kullanılan araçlar petrol bağımlıdır. Gürültü kirliliği ve neden olduğu yüksek gaz emisyonları nedeniyle çevre üzerinde birçok olumsuzluklara sebep olmaktadır.
- Diğer taşımacılık türleri içerisinde kaza yapma riski en yüksek taşımacılık türü olduğundan dolayı güvenliği en az olan taşımacılık türü karayolu taşımacılığıdır (Çancı & Erdal, 2003).

2.3.2. Demiryolu Taşımacılığı

Dünya üzerinde karayolu taşımacılığına olan talebin fazla olmasına rağmen bu taşımacılık türünün çevreye vermiş olduğu kirlilik, gürültü, enerji israfı, trafik kazaları, trafik tıkanıklıkları ve güvensizlik gibi unsurlar hem ekonomik hem de sosyal yaşantının kalitesini düşürmektedir. Bu nedenle dünya üzerinde özellikle Asya ve Avrupa bölgelerinde olmak üzere demiryolu taşımacılığı büyük önem arz etmektedir. Yüksek hızlı trenlerin 1960'lı yıllarda Japonya'da kullanılmaya başlanmasından sonra yaklaşık 20 yıl içerisinde Avrupa devletleri de bu taşımacılık türünü kendi bünyesinde yaygınlaştırmaya önem vermiş ve 1980'li yıllara gelindiğinde Avrupa içerisinde ortalama 800 km altındaki mesafelerde uçaklar yerine yüksek hız trenlerinin kullanılmaya başlandığı görülmüştür. Demiryolu taşımacılığında en temel altyapı sistemi raylı sistemler ve bu sistemlere ait donanımlardır. Bu donanımlar içerisinde sinyalizasyon, elektrik, lokomotifler, vagonlar ve aktarma istasyonları yer almaktadır. Demiryolu taşımacılığına ait ilk kurulum maliyetleri oldukça yüksektir bu nedenle özel iştirakler yerine ilk kurulumların devlet destekleri gerçekleştirilmektedirler.

Demiryolu taşımacılığı her ne kadar yatırım maliyeti yüksek olsa da yolcu ve yük taşımacılığı için en uygun taşımacılık türlerinden biridir. Hem uluslararası ticaret hem de ulusal ticarete yük taşımacılığının önemli bir kısmını oluşturmaktadır. Demiryolu taşımacılığının en önemli rakipleri karayolu ve denizyolu taşımacılığıdır. Kilometre başına taşınan navlun maliyet değerleri demiryolu taşımacılığını her ne kadar cazip kılsa da zaman maliyeti oldukça yüksektir (Karadağ Albayrak, 2021).

İlk kurulum maliyetleri atlatıldıktan sonra optimum rotalara sahip olan ağlar kullanım ömrü olarak oldukça uzun, bakım maliyetleri diğer taşımacılık türlerine göre daha düşük ve uzun mesafeli taşımacılıkta yüksek hacimli, birim başına ticari değeri düşük olan veya kitlesel ağırlığı fazla olan ürünlerin taşınmasında en uygun taşımacılık türüdür. Demiryolu taşımacılığı günümüz şartlarında diğer taşımacılık türlerine entegre edilmeye başlanmış ve köklü değişimler içerisine alınmıştır. Özellikle yüksek hızlara sahip trenler başta havayolu taşımacılığı olmak üzere bütün taşımacılık türlerine ikame olarak görülmeye başlanmıştır.

Dünya üzerinde demiryolu taşımacılığına olan talep gün geçtikçe artmaktadır. Demiryolu hatlarının üretim ve tüketim merkezlerine yakın konumlandırılması, demiryolu taşımacılığının kombine taşımacılığa uyumlu hale getirilmesi, ulusal ve uluslararası düzenlemelerin, devletlerin iş birlikleri sonucu demiryolu taşımacılığını kolaylaştırılmaya yönelik olarak yapılması bu taşımacılık türüne olan talebin artmasındaki başlıca sebeplerdendir (Şerbetçi, 1998). Demiryolu taşımacılığı diğer taşımacılık türlerine kıyasla bünyesinde birçok avantajı barındırmaktadır. Bunlar;

- Enerji tüketimi bakımından diğer taşımacılık türleri içerisinde en verimli olanıdır.
- Büyük miktardaki yük ve yolcu taşımacılığında birim başına düşen yakıt sarfiyatının düşük olması çevreci bir taşımacılık türü örneği ortaya koymaktadır.
- Demiryolu taşımacılığı havayolu veya karayolu taşımacılığı gibi yüksek hızlarda gerçekleştirilmediğinden kaza yönünden oldukça güvenlidir.
- Karayolları üzerinde bulunan trafik yükünü hafifletmektedir.

- Diğer taşımacılık türlerinden farklı olarak, uzun dönemde daha stabil fiyat garantisi sunmaktadır.
- Karayolu taşımacılığında uluslararası geçiş sınırlamaları bulunmasına karşın demiryolu taşımacılığı transit geçiş sağlayan ülkeler tercih ettiklerinden dolayı geçiş üstünlükleri vardır.
- Transit süreleri karayolu ile kıyaslandığında daha uzun olmasına karşın seyahat süreleri genellikle stabildir.
- Tonajı yüksek ve hacimli ürünler için denizyolu taşımacılığı ile beraber en uygun taşımacılık türüdür (Çancı & Erdal, 2003).

Demiryolu taşımacılığı diğer taşımacılık türleri ile karşılaştırıldığında birtakım dezavantajlara sahiptir. Bunlar;

- Çok sayıda duraklara sahip olması gerekmektedir bu nedenle büyük ve konforlu istasyon ihtiyacı fazladır.
- Yol ve tesislerin, taşımacılık yapılan araçların ilk kurulum maliyetleri ile bu tesislere ve araçlara ait bakım ve donanım gereçlerinin imalat ve temin maliyetleri çok yüksek olduğu için ilk aşamalarda özel teşebbüslerin karşılayamayacağı yüksek sermaye gerektirmektedir (Erkayman, 2007).

2.3.3. Denizyolu Taşımacılığı

Denizyolu taşımacılığı tarihsel süreci incelendiğinde dünya üzerinde ki ticari faaliyetlerin gelişimi üzerinde büyük rol oynamıştır. Diğer taşımacılık türleri ile kıyaslandığında özellikle büyük hacimli ürünlerin taşınması için tercih edilmektedir. Sanayi devrimi sonrası üretim hacminin genişlemesi, iç piyasalarda tüketilmekte olan ürünlerin miktarlarında artışa sebep olmuş ve ihtiyaç fazlası ürünlerin küresel satışa yönlendirilmesi gerekliliği anlaşılmıştır. Buna bağlı olarak uluslararası ticaretin de etkisiyle küresel rekabet kavramı önem kazanmaya başlamıştır. Tüketim miktarlarından daha fazla üretim yapan ülkeler ihracat faaliyetlerini geliştirmiş ve denizyolu taşımacılığının önemini bir kademe daha artırmışlardır (Tarı & İnce, 2019).

Dünya üzerinde küresel ticaretin büyümesiyle beraber denizyolu taşımacılığı büyüme rakamları da buna paralel olarak hız kazanmıştır. Denizyolu taşımacılığında temel amaç taşıma kapasitesinin artırılması suretiyle birim taşıma maliyetlerinin düşürülmesidir. Bu amaçla gelişmiş, teknolojik donanımları bünyesinde barındıran limanların kurulması, hizmet ve hizmet üzerindeki profesyonelliğin artırılarak kalite ve verimlilik kavramlarının geliştirilmesi önem arz etmektedir (Çancı & Erdal, 2003).

Denizyolu taşımacılığı 2018 yılına gelindiğinde dünya üzerinde taşınan 14,5 milyar ton yükün 11,8 milyarlık kısmının taşındığı taşımacılık türü olarak toplam taşınan mal hacminin yaklaşık %85'ini meydana getirmektedir (Deniz Haber Ajansı, 2019). Günümüzde hızla gelişmekte olan teknoloji ve buna bağlı olarak gelişen imalat sanayi başta denizcilik olmak üzere, gemi inşa sanayisi, liman hizmetleri, deniz turizmi ve doğal kaynakların üretiminde önemli bir rol oynamaktadır. Denizyolu taşımacılığının ana faaliyet sahası uluslararası bir özelliktedir bu nedenle siyasi ve ekonomik gelişmelerden etkilenmekte, bu taşımacılık türüne ait kural ve yöntemler buna göre belirlenmektedir. Denizyolu taşımacılığı diğer taşımacılık türleri ile kıyaslandığında çok sayıda avantaja sahiptir. Demiryolu taşımacılığı yaklaşık 3,5 kat, karayolu taşımacılığı ise denizyolu taşımacılığından yaklaşık 7 kat daha yüksek maliyetlere sahiptir. Denizyolu taşımacılığının en yaygın kullanılan avantajı ise petrol ve doğalgaz gibi hammaddelerin yüksek miktarlarda ve yükleme noktasından boşaltım noktasına tek seferde taşınabilmesine olanak sağlamasıdır. 1975'li yıllardan itibaren denizcilik sektörü politik olarak birçok faktörden etkilenmiş ve yapısal birçok değişikliğe uğramıştır. Bu taşımacılık türü bileşenleri ise taşıma araçlarından, gemilerden, terminallerden, limanlardan ve taşınan yüklerden oluşmaktadır. En önemli bileşenlerinden biri olan gemiler, bağımsız olarak hareket edebilen, büyük boyutlara sahip ve çok miktarda yükü tek seferde alabilen taşıma araçlarıdır. Ticari gemilerin tasarımları, ambar yapıları, motor özellikleri ve kapasiteleri taşıyacağı yükün yapısına göre şekillendirilmektedir. Bu gemiler dökme yük gemileri ve taşıma üniteleri ile yük taşıyanlar olmak üzere iki guruba ayrılmaktadırlar.

Limanlar ve konteynır terminalleri çok çeşitli yük depolama kapasitelerine sahiptirler. Yüklerin bir arada toplanarak dağıtılabilmesi, boş konteyner depolama

alanları gibi çeşitli operasyonların verimli ve etkin bir şekilde yönetilebilmesi, transit noktalar, denizyolu taşımacılığı yapan firmaların operasyonları açısından büyük önem arz etmektedir. Limanlar aracılığıyla gerçekleştirilen denizyolu taşımacılığında en önemli unsurlar zaman, miktar maliyet ve güvenlidir. Günümüzde özellikle rekabetin üst düzeyde ve ön planda olduğu taşımacılık sistemlerinde, hizmet alanındaki kalite algısının ve verimliliğin artırılması, söz konusu limanların devletler tarafından belirlenmiş uluslararası standartlara uygun hale getirilebilmesine bağlıdır. Denizyolu taşımacılığı dünya üzerinde kullanılan birim başına en ucuz maliyetli taşımacılık şekli olmakla birlikte en yavaş olanı ve büyük hacimli malların taşınabilmesinde en uygun olanıdır (Erkayman, 2007).

2.3.4. Boru Hattı Taşımacılığı

Boru hattı ile yapılan taşımacılık ham petrol, doğalgaz veya su gibi genellikle sıvı ürünlerin çıkarıldıkları kaynak noktalarından başlayıp depolama noktalarına veya boşaltım noktalarından nihai tüketiciye ulaşana kadar dağıtımın sonlandığı yerler arasında gerçekleştirilmektedir. Hem kara taşımacılığında hem de deniz yolu taşımacılığı ile karşılaştırıldığında ilk kurulum maliyetleri oldukça yüksek olmasına karşın yatırım maliyetlerini, taşıma verimliliği sayesinde kısa zamanda karşılayabilmektedir (Aydemir, 2016). Birim başına taşıma maliyetleri diğer taşımacılık türlerine göre daha düşük olan boru hattı taşımacılığı, aynı zamanda daha ekonomik ve daha güvenlidir. Geçtiğimiz son yüzyıl içerisinde petrol ve doğalgaz gibi doğal enerji kaynaklarına olan talebin artması, sanayi ve endüstri alanındaki teknolojik gelişmeler bu taşımacılık türünü gün geçtikçe yaygınlaştırmış ve daha da güvenli hale gelmesini sağlamış ayrıca yüksek basınca dayanıklı borularla daha uzun mesafelerde taşımacılık yapılabilmesini mümkün hale getirmiştir.

Boru hattı taşımacılığına ait alt sektörler, ham petrol, petrol türevi sıvı katkı ürünleri, doğalgazın taşınmasıyla ilgili olarak plan yapıcıları, yatırımcıları ve aracı işletme kuruluşlara ait faaliyet alanlarından oluşmaktadır. Küreselleşme faaliyetlerinin her geçen gün hız kazandığı günümüz dünyasında küreselleşmenin ön koşulu olarak enerjiye sahip olma ve sahip olunan bu enerjinin etkin ve verimli bir biçimde kullanılabilmesi gün geçtikçe literatürde yerini alan bir husustur. Bu

nedenle Enerji arzı sağlayan ülkeler ile enerji talebinde bulunan ülkeler arasında taşımacılık faaliyetlerinin sorunsuz bir şekilde gerçekleştirilebilmesi için ikili veya çoklu ticaret anlaşmalarına sahip olan ülkeler, ekonomik ve politik ilişkilerini iyi tutma eğilimindedirler. Boru hattı taşımacılığının her geçen gün daha yaygın ve uluslararası bir hale gelmesinin temel dayanaklarından biride budur. Karayolu ve denizyolu taşımacılıklarına kıyasla daha ekonomik bir taşımacılık türü olmakla beraber diğer taşımacılık türlerinden daha süratli ayrıca daha emniyetli ve yapılan yatırımların geri dönüş süresi daha kısadır (Erkayman, 2007).

2.3.5. İç Su yolu (Nehir) Taşımacılığı

Yük gemileri ile yapılan taşımacılıkların diğer taşımacılık türlerinden daha az maliyetli olmaları nedeniyle sınırları içerisinde uzun mesafeli, debisi ve derinliği taşıma şartlarına müsait olan nehirlerin bulunduğu ülkelerde iç su yolu taşımacılığı oldukça yaygındır. ABD ve Rusya başta olmak üzere Avrupa Birliği ülkelerinde birçok iç su yolu tesisi tamamlanmış ve günümüzde halen bu tesislerin sayıları giderek artmaktadır. Kurulum maliyetlerinin nispeten düşük olduğu ve çevreye duyarlı olan bu taşımacılık türünü diğer taşımacılık türleri ile kıyaslandığında ön plana çıkaran unsurlar ise;

- İç su taşımacılığı için gereken yatırım maliyetleri, demiryolu taşımacılığı veya karayolu taşımacılığı için gereken yatırım maliyetlerinden yaklaşık %15 daha uygundur.
- Diğer taşımacılık türlerinin gerektirdiği bakım maliyetleri iç su yolu taşımacılığının gerektirdiği bakım maliyetlerinin yaklaşık olarak beş katı kadardır.
- Ticari malların veya iç piyasa ürünlerinin taşımacılığının yapılmasında diğer taşımacılık türlerinden daha çevreci bir yapıya sahiptir.
- İç su yolu taşımacılığında ortalama 1 litre dizel yakıt ile 105 ton ağırlığındaki bir yükü 1 km boyunca taşıyabilmek mümkündür. Aynı miktarda yakıtla demiryolu taşımacılığında kullanılan araçlar ile yaklaşık 85 ton, karayolu taşımacılığı yapılan araçlar ile yalnızca 25 ton ağırlık taşınabilmektedir.

Ekonomik ve ekolojik faydaları nedeniyle birçok ülke doğal iç sularına sahip olmanın yanısıra yapay iç suyolları da oluşturarak taşıma maliyetlerini düşürmekte ve böylelikle ithalat ve ihracat verimliliklerini artırmaktadırlar. Almanya, Hollanda, ABD gibi daha birçok gelişmiş ülkelerde denizyolu ile taşınan malların iç pazarlarda dağıtımının daha ekonomik hale getirilebilmesi iç su yolu taşımacılığı sayesinde mümkün olabilmektedir. Söz konusu ülkeler iç taşımacılıklarının neredeyse %80'lik bir kısmını bu taşımacılık türü ile sağlamaktadırlar. Taşıma maliyetlerinin iç su yolu taşımacılığının faydalarından dolayı düşürülebilmesi, iç pazarda rekabet avantajı sağlamak suretiyle hem müşteriler hem de taşıyıcı firmalar açısından olumlu bir durum meydana getirmektedir (Erkayman, 2007).



ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

KRİZLER

Krizler en basit tanımıyla ortaya çıkması halinde örgütlerin yaşam ve varlıklarını tehdit eden durumlardır. Bir başka deyişle açık sistemler olarak değerlendirilen örgütlerin üst düzey hedeflerini tehdit eden bazen de örgütün yaşamını tehlikeye sokabilecek acil tepki gösterilmesinin gerektiği durumlarda, örgütün krizi öngörme ve önleme mekanizmalarının yetersiz kaldığı, gerilim yaratan ciddi durumlar şeklinde ifade edilebilir. Krizleri önlemek veya olumsuz etkilerinden en az seviyede etkilenerek kurtulmak için örgütlerin öncelikli olarak krizlerin kaynaklarını anlamaları gerekmektedir. Krizlere neden olan sebepler ise risklerdir. Ortaya çıkmış her krizin altında yetersiz risk yönetimi yatmaktadır. Riskler; örgütlerin planlanmış tüm faaliyetlerini tehdit eden tehlikelerin ve istenmeyen olayların gerçekleşmesi ya da kayıp ve zararın ortaya çıkma ihtimali veya beklenenden sapma olasılığı olarak tanımlanabilir.

Krizler etkilerine göre makro veya mikro boyutta gerçekleşebilmektedirler. Küresel çapta meydana gelen krizler makro boyuta yer alabilirken, küresel çapta gerçekleşmeyen ve etki alanı daha dar olan krizler ise mikro krizler olarak gruplandırılabilir. İşletmeler kriz boyutunun daha küçük olduğu ve etkilerinin daha az hissedildiği mikro krizlere karşı koymak amacıyla kısa zamanda strateji geliştirebilirlerken makro krizlerde ise işletmelerin krizlerin kaynaklarını yönetmek veya bertaraf edebilmek adına yeterli kaynağa sahip olmamalarından ötürü bu krizlerden daha fazla etkilenebilmektedirler.

3.1. Küresel Olmayan Çapta Meydana Gelen Krizler

Krizler, yalnızca ortaya çıkış kaynakları değil aynı zaman da etki alanlarına göre de sınıflandırılabilirler. Küresel olmayan çapta meydana gelen krizler genellikle etki alanı bölgesel bazda olan veya daha küçük çaplı etkileri olan krizlerdir. Krizlerin yayıldığı alanlar genişledikçe etkileri de buna paralel olarak artmaktadır. Krizlerin dünya tarihindeki yerlerine bakıldığında çıkış noktaları genellikle üç farklı nedene dayanmaktadır. Bunlar salgın, sağlık kaynaklı krizler, ekonomik kaynaklı krizler ve

politik kaynaklı krizlerdir. Hangi kaynaktan çıkarsa çıksın krizlerin her birinin birbirinden farklı ekonomik sonuçlar doğurduğunu söylemek mümkündür. Her kriz ortaya çıktığı dönemin şartlarına bağlı olarak farklı etkiler meydana getirmektedir.

1929-1933 yılları arasında yaşanan 'Büyük Depresyon' olarak bilinen 1929 Ekonomik Krizi bunlardan bir tanesidir. Yaşanıldığı dönemde kendi içerisinde kapalı bir sisteme sahip olan sosyalist ülkeleri pek etkilememiş olmasından dolayı Büyük Depresyon'u küresel çaplı bir kriz yerine küresel çaplı olmayan krizler kategorisine almak mümkündür. 1929 krizinin sosyalist ülkeler dışında kalan kapitalizm sistemlerinin yer aldığı ülkelere olan etkileri ekonomik olarak yıkım boyutuna ulaşmıştır. 1920'li yıllarda Birinci Dünya Savaşı sonrası ülkelerin ekonomilerinin kötü olması, altın stoklarının erimiş olması, tedavülde çok sayıda para bulunması enflasyona neden olmuş ülkelerin paraya her ihtiyaç duyduklarında karşılıksız para basmaları ise bu durumun olumsuz etkilerinin daha fazla artmasına sebep olmuştur.

Yapılan hamleler sonucu daralma görülen ekonomilerde aniden gerçekçi olmayan büyümeler meydana gelmiş ancak bu durumun sonucu olarak mal fiyatlarının aniden düşmesi ile mal taleplerindeki artışa arz miktarının yetişememesi ve düşen fiyatlara paralel olarak işçi ücretlerinin de düşürülmesi, sendikaların geniş grev uygulamalarına gitmelerine sebep olmuştur. Savaş sonrası kıt stoklar kısa zamanda erimiş ve malların fiyatlarında yeniden ciddi artışlar meydana gelmiştir. 1929 krizinde banka kredileri ve spekülasyonlarında krizi körüklemesiyle birlikte birçok insan işlerini kaybetmiş sonuç olarak temel yaşam ihtiyaçlarını karşılayamaz duruma gelmişlerdir (Erim, 2012). 1929 krizinin etkilerini atlatmaya çalışan savaş sonrası ekonomiler, krizin etkilerini tamamen atlatmadan İkinci Dünya Savaşı'na maruz kalmış olsalar da neden olduğu ekonomik yıkım ve o döneme kadar yaşanmış en büyük kriz olmasından dolayı ülkelerin politik yönetimleri ve ekonomileri için birçok hayati öneme sahip dersleri bünyesinde barındırmaktadır.

Küresel olmayan çapta meydana gelmiş ekonomik krizlere verilebilecek bir diğer örnek ise 1970'li yıllarda meydana gelen Petrol Krizi'dir. İkinci Dünya Savaşı'nın ardından 1970'li yıllara kadar dünya ekonomisi neredeyse altın çağını yaşamaktaydı. Büyüme hızlarındaki artış, düşük işsizlik oranları, fiyat artışlarındaki azalmalar gelişmiş ekonomiye sahip ülkelerin savaşın olumsuz etkilerinin geride

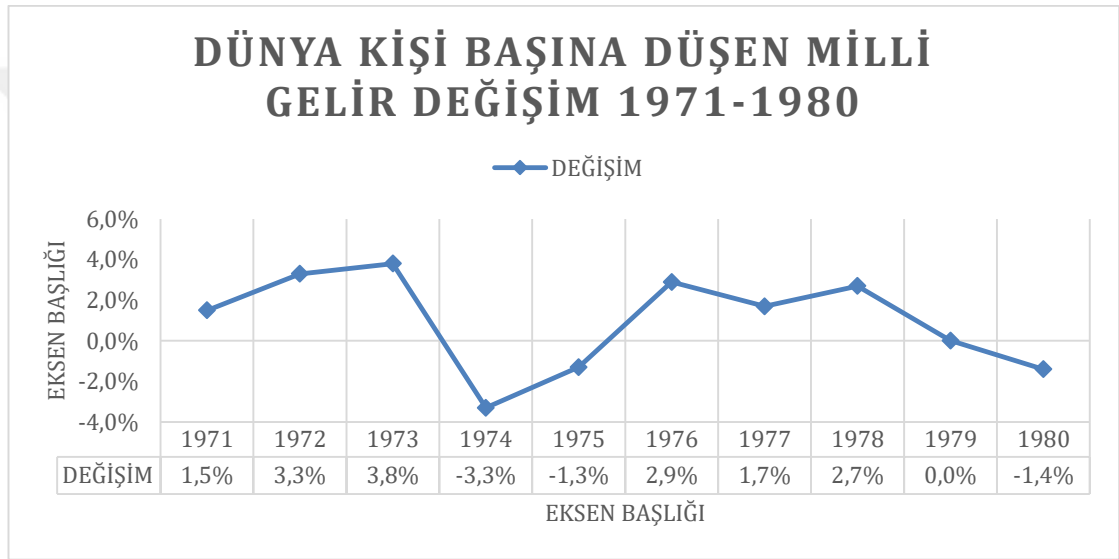
bırakıldığı ve her şeyin daha iyiye gideceği düşüncesine sahip olmalarına neden olmuştur. İkinci Dünya Savaşı sonrası uygulanan bazı iktisat politikaları sonucu kamu harcamalarında artış meydana gelmesi o dönemde uygulanan Bretton-Woods sisteminin bir sonucudur (Şen & Sağbaş, 2004).

Bretton-Woods sistemi ayarlanabilen sabit kur mantığına dayanmaktadır. ABD ve İngiltere arasında imzalanan bir ekonomi anlaşmasıyla ortaya çıkan bu sistem dört temel baccaktan meydana gelmekteydi. Bunlardan birincisi sabitleştirilmiş döviz kurlarıydı. İkincisi ise sabit döviz kuru sistemlerinin korunmasına yönelik alınan tedbirleri içermekteydi. Bu tedbirlere göre bir ülke eğer yabancı döviz rezervi kıtlığından dolayı ekonomik olarak güçlükler yaşıyorsa diğer ülkelerin zorluk yaşayan ülkeye yabancı döviz takviyesi gerçekleştirmesi gerekiyordu. Üçüncü bacak ise uluslararası döviz kurlarını belirleyecek olan, ülkelerin davranış biçimlerinin ve kurallarının belirlenmesi olmuştur.

Anlaşmanın dördüncü ve son bacağı ise ekonomik hususlarda başvurulabilmesi amacıyla uluslararası bir danışma kurulunun kurulması ve koordine edilmesi olmuştur. Nominal döviz kurunun sabitlenmesine karşın Merkez bankalarında sıkı denetim sistemlerinin olmaması 1976 yılına gelindiğinde Bretton-Woods sisteminin çöküşüne neden olmuş ve sistemin çökmesinin ardından sabit kur sistemi yerini dalgalı döviz kuru sistemlerine bırakmış, ulusal paraların değerleri döviz piyasalarında belirlenmeye başlamıştır (Erim, 2012). 1970’li yıllarda ortaya çıkan petrol kıtlığı düşüncesi ülkeler için yeni bir global ekonomik krizin kapılarını aralamıştır. Petrol krizi, Bretton-Woods sisteminin uygulanan yanlış iktisat politikalarının da etkisiyle ortaya çıktığı dönemde, 1929 yılındaki Büyük Buhran’dan sonra meydana gelen en büyük ikinci kriz olmuştur. Bu kriz, işsizlik, kamu harcamaları ve enflasyon rakamlarında artışa, ekonomik büyüme, verimlilik rakamlarında ise azalmalar meydana getirmiştir. Ortaya çıkan tabloda dünya üzerindeki kapital düzende hızlı bir kötüleşme ve gerileme süreci başlamış, bu süreç kendisini sermaye oranlarındaki azalma, enflasyon ve makroekonomik istikrarsızlık olarak göstermiştir.

Dünya üzerinde kapital sistemin yaşadığı bu zorlukların atlatılabilmesi için yeni bir iktisadi politika arayışı başlatılmasıyla klasik liberal politikaları yerini neoliberal politikalara bırakmıştır. Neoliberal anlayışta ekonomik ve siyasi anlayışlar yer

almaktadır. Neoliberal anlayışa göre ekonomik liberalizmin temelinde demokrasi ve adalet kavramlarının sağlanması yer almaktadır. Klasik liberal anlayıştan ayrıldığı nokta ise neoliberal anlayışın toplumun refahının sağlanabilmesi için devletlerin bireyler üzerindeki özgürlükleri kısıtlayıcı rollerinin en aza indirilmesi gerekmesidir. Bir başka deyişle devletin bireyler üzerindeki rolünün tamamen kısıtlayıcı olmak yerine koordine edici bir vasıf taşıması gerekliliğidir. Eğer devletler tamamen kısıtlayıcı bir rol oynarlarsa neoliberalizmin getirmiş olduğu yüksek rekabet olgusunun olumsuz etkilerinin daha yüksek seviyelerde hissedilmesine sebep olurlar (Erim, 2012).



Grafik 1. Dünya kişi başına düşen milli gelir değişim oranları 1971-1980

Kaynak: (World Bank, 2021)

Grafik 1.'de görüldüğü üzere 1970'li yılların başlangıcında yükseliş gösteren dünya ekonomisi, 1973 yılında petrol krizinin patlak vermesi ile dünya üzerinde kişi başına düşen ortalama milli gelir seviyesinde negatif yönlü %3,3'lük bir değişim meydana getirmiştir. Bir önceki yıla ait değişim seviyesine bakıldığında iki değer arasındaki %7,1'lik değişim krizin tüm dünya üzerindeki olumsuz etkilerini gözler önüne sermektedir.

Petrol krizi, İsrail ile Arap ülkeleri arasında uzun süredir devam eden savaşta ABD'nin İsrail devletine vermiş olduğu açık destek nedeniyle dönemin petrol ihracatçısı OAPEC ülkeleri tarafından ABD'ye petrol satışında ambargo uygulanması kararının alınmasıyla ortaya çıkmıştır. Uygulanan ambargo ise OAPEC üyesi ülkelerin

1 varil petrolün satış değerinin aniden yükseltilmesi ve petrol ihracatının kademeli olarak azaltılması uygulamalarını kapsamaktaydı. ABD’de yüksek motor hacmine sahip otomobillerin üretimlerinin durdurulması, petrol istasyonlarında uzun kuyrukların oluşması, üretim hammaddesi petrol olan sanayilerde yer alan birçok üreticinin iflas noktasına gelmesi ve petrol türevi ürünlerin fiyatlarındaki ani artışlar uygulanan ambargonun sonuçlarından sadece birkaçıydı. Uygulanan ambargo sadece ABD’ye karşı değil, İsrail’e savaşta destek veren bütün gelişmiş veya gelişmekte olan ülkelere karşı uygulandı. Üretim sanayisi petrole bağımlı olan gelişmiş ülkeler ve gelişmekte olan ülkeler OAPEC’in dâimi müşterileri konumundalardı ve aynı zamanda Arap-İsrail savaşında İsrail’i destekledikleri için Arap ülkeleri ilk etapta ABD’ye karşı başlatılan ambargoyu önce Japonya’ya ardından İngiltere, Kanada ve Hollanda’ya kadar genişlettiler. Petrolün varil fiyatındaki ani artış piyasalarda büyük bir güvensizlik ortamı yarattı ve borsalar çöküş yaşamaya başladılar. Kriz döneminde New York Borsası yaklaşık 97 milyar dolar değer kaybetmiştir. Yaşanan bu durum, ekonomide durgunluğa ve aynı anda enflasyonun yaşanmasını da beraberinde getirdi yani ‘Stagflasyon’ yaşanmıştır.

Petrol krizinin faturası ülkelere petrol fiyatlarındaki aşırı yükselmeler, kitlesel üretimde verimliliğin düşmesi, kar oranlarının düşmesi, yüksek enflasyon, Bretton-Woods sisteminin çöküşü, artan işsizlik ve güvensizlik ortamı olmuştur buna karşılık krizden çıkarılan önemli dersler sonucunda bir çok sistemsel değişikliğe gidilmiş ve neoliberal politikalar benimsenmiş, piyasalar serbestleştirilmiş, devletlerin piyasalardan çekilmesi sağlanmış, küresel üretim alışkanlıkları ve tüketici harcamalarında değişimler meydana gelmiş, yabancı yatırım oranları artmış ve üretim maliyetlerini düşürücü unsur olan teknolojiye verilen öneminde artmasıyla ilerleyen süreçlerde birçok sanayi devrimleri yaşanmıştır (Erim, 2012).

3.2. Küresel Çapta Meydana Gelen Krizler

Tarihte günümüze kadar yaşanmış ve etkisi geniş kitlelere ulaşmış pek çok kriz bulunmaktadır ancak küresel bağlamda gerçekleştiğini söyleyebileceğimiz ilk kriz ise 2008 Küresel Finans Krizi’dir. Çünkü küresel krizler küçük istisnalar haricinde tüm dünyayı etkisi altına alan krizlerdir. 2008 yılından önce 1929 yılında ortaya çıkan Büyük Buhran, kapitalist ekonomik sistemlerin açıklarının olumsuz bir sonucu olarak

ortaya çıkmış ve dünya üzerinde kapital sistemin hâkim olduğu ülkelerde etkilerini göstermiştir. Ancak sosyalist cumhuriyetler kapital sistemde bir ekonomik yapıya sahip olmadıklarından dolayı 1929 yılında yaşanan bu krizden yara almadan kurtulmayı başarmışlardır. Bu nedenle 1929 krizi ekonomi kaynaklı krizler içerisinde küresel bir nitelik taşımamaktadır (Eğilmez, 2013). Devam eden süreçte meydana gelen krizlerde ise, 1970’li yıllarda ortaya çıkan Petrol Krizi’nin politik sebeplerden, günümüzde hala etkilerini gösteren Covid-19 krizinin ise virüsün insan sağlığına yönelik önemli tehditler barındırıyor olmasından dolayı 2008 yılında yaşanan kriz, küresel çaptaki ilk ekonomik kriz olma özelliğini korumaktadır.

3.2.1. 2008 Küresel Finans Krizi

2008 krizi, Ekonomik nedenlerden kaynaklı olarak ortaya çıkan krizler içerisinde günümüze en yakın olan küresel nitelikteki bir krizdir. 21. Yüzyılda teknolojik hareketliliğin artması sonucu küreselleşmenin hız kazanması, krizlerin küresel boyutlara ulaşmalarını kolaylaştırmıştır. Krizler, bir ülkeden diğerine bulaşarak kısa zamanda küresel boyutlara ulaşabilirler. Küresel krizler özellikle para piyasaları ve borsalarda kendilerini göstermektedirler. Parasal getiri potansiyelinin yüksek olduğu gelişmekte olan ülkeler yabancı döviz sermayelerine bağımlılıkları nedeniyle kırılğan ekonomilere sahiptirler bu nedenle yaşanan krizlerden dolayı bazı alanlarda daha fazla etkilenebilmektedirler.

2008 krizinin nedenleri birçok yönden ele alınabilir. Bunlardan ilki, dönemin FED başkanı Alan Greenspan’ın izlediği yanlış politikalarıdır. 1990’lı yılların başlarından itibaren ABD’de para piyasalarına ait göstergelerin olumlu etkilere işaret ettiği ekonomik düzen, politika faizlerinin düşük tutulması sonucu bollaşan sermayenin de etkisiyle Amerikan toplumu üzerinde tüketim harcamalarının artmasına sebep olmuştur (Engin & Göllüce, 2016). İyi durumda olan Amerikan ekonomisinin de vermiş olduğu güvenle verilen birkaç yanlış karar sonucu Mortgage krizi ilk sinyallerini 2006 yılında vermiş ve krizin ilk halkası ortaya çıkmıştır. Buradaki hatalı olarak değerlendirilebilecek ekonomik politika ise, bankaların ve çeşitli kredi kuruluşlarının artan konut fiyatları üzerine, kullandırılan konut kredileri üzerindeki risk değerlendirmelerini yeterince iyi yapmadan düşük ve orta gelirli vatandaşlara kolay krediler vermeleridir. Kolayca krediye erişilebilmesi konut piyasalarının yüksek

kâr getiren bir yatırım aracı olarak görülmesine olanak tanımış ve yüksek kârlı görünen konut yatırımlarının türev ürünlerinin fiyatlarının borsalarda olması gerekenden daha yüksek bir seviyeye gelmesi ile balon etkisi meydana gelmiştir. Bu durumun doğal bir sonucu olarak ortaya çıkan enflasyon ile mücadele etme amacıyla FED'in faiz oranlarında artışa gitmesi ile birlikte sub-prime mortgage kredilerini kullanan düşük ve orta gelirli kesimin büyük bir çoğunluğu ödeme güçlüğü yaşamıştır. Bütün bu durumların sonucunda ise konut fiyatlarında dalgalanmalar yaşanmış ve fiyatların düştüğü dönemde konut piyasası karlı bir yatırım alanı olarak görülmediği için mortgage kredileri veren bankaları ve finansman kuruluşlarını zor duruma sokmuştur (Savaş, 2012; Altunöz, 2013).

Küresel finans krizi 2007 yılının ağustos ayına ABD'de başlamış ve etkileri hızla tüm dünyaya yayılmıştır. Takip eden süreçte bir yıl içerisinde kullanılan konut kredilerinin toplam değeri 1,5 trilyon dolar seviyesine ulaşmıştır. Bankalar, kredi kullanmak isteyen müşterilerinin risk durumlarına bakmaksızın kredi kullandırmalarından doğan riskleri azaltabilmek adına türev ürünleri piyasa sürmüşlerdir. Kredi kuruluşlarının bu tutumu her ne kadar mortgage kredilerinden doğan riskleri azaltmış veya riskler üçüncül araçlara devredilmiş olsa da türev ürün piyasasındaki ani yükselişi beraberinde yeni riskleri getirmiştir. Bu risklerin en temel kaynağı ise piyasaya yeni sürülen türev ürün işlemlerinin kısa zamanda ve düşük denetimle kontrolsüz bir biçimde gerçekleştirilmesidir. Söz konusu türev ürünlerin değerlerinin bağlı oldukları konut fiyatlarından daha yüksek bir hale gelmeleri balon etkisini tetiklemiştir. Riskin krize dönüşme süreci içerisinde Avrupa bölgesine yayılması ise Avrupa bankalarının bu riskli türev ürünlerini satın almaları sonucunda olmuştur. Söz konusu türev ürünlerin denetim ve kontrol yetersizliği nedeniyle hızlıca el değiştirebilmesi, krizin Avrupa bölgelerine sıçramasındaki en büyük etkendir (Engin & Göllüce, 2016).

DÜNYA	2006	2007	2008	2009
Büyüme (%)	4,0	4,0	1,5	-2,2
Enflasyon (%)	3,7	4,1	6,0	2,4
Ticaret Artışı (%)	9,2	8,0	3,1	-10,6

Tablo 2. 2008 Küresel finans krizi dünya geneli büyüme, ticaret ve enflasyon değişim oranları

Kaynak: (Eğilmez, 2013)

Tablo 2’de ABD’de başlayan mortgage krizinin tüm dünyaya yayılmasının ardından dünyanın ne şekilde etkilendiğini göstermektedir. 2006 yılında ortaya çıkmış sub-prime mortgage krizine rağmen dünya üzerinde gerçekleşen ekonomik büyüme fazla etkilenmemiş 2006 yılında %4 olan büyüme oranı 2007 yılında da aynı oranda korunmuştur. Enflasyon rakamında ise çok az miktarda önemsiz bir artış gözlemlenmiş buna rağmen dünyadaki ticaret artışında 1,2 puanlık bir düşüş meydana gelmiştir ancak yine de %8’lik büyüme oranının varlığı önem arz etmeye devam etmektedir.

2008 yılına gelindiğinde ABD’de Lehmann Brothers şirketinin yarattığı finansal kriz küresel sisteme ciddi bir darbe vurmuştur. Lehmann Brothers, ABD’nin New York kentinde merkezi bulunan bir yatırım bankasıydı ve sabit faizli hisse senetlerinin alım satımlarını yapmaktaydı. Mortgage kredilerinin neden olduğu türev piyasalarındaki hareketlilik ve yanlış hamleler şirketi iflas sürecine taşımış ve 15 Eylül 2008 tarihine gelindiğinde Lehmann Brothers yaklaşık 615 Milyar \$ borç ile ABD tarihinde yaşanmış en büyük iflası açıklamıştır. Bu tarihten itibaren 2008 yılına ait büyüme hızı ani bir düşüşle %1,5 seviyesine gerilemiş, dünya üzerinde yaşanan enflasyon oranı %4,1 seviyesinden 1,9 puanlık bir artışla %6 seviyesine tırmanmıştır. Yaşanan olumsuz gelişmelerin ve piyasalara dair güvenin sarsılması ile dünya üzerinde gerçekleşen ticaret artışı bir önceki yıldaki büyüme oranının yaklaşık %65 gerisine giderek %3,1’e düşmüştür.

Krizin etkilerinin asıl hissedildiği yıl olan 2009’a gelindiğinde ise büyümeler yerini artık küçülmelere bırakmasıyla talepteki azalmalar meydana gelmiştir. Enflasyon oranlarında 3,6 puanlık düşüş meydana gelmesine rağmen 2008 yılında %3,1 olan dünya ticaret artışı 13,7 puan kaybederek negatif yönlü %10,6 seviyesine gerilemiştir. Yani 2009 yılı sonuna gelindiğinde dünya ticaret artışı bir önceki yıla göre %442 küçülmüştür. 2008 Krizinin neden olduğu yıkıcı etkilerin ardından dünya toparlanma sürecine adım atmış ve takip eden yıllarda, yaşanan baz etkisinin de giderek kaybolmasıyla düşük seviyelerde de olsa büyüme hareketleri geri kazanılmıştır (Tablo 2).

GELİŞMİŞ ÜLKELER	2006	2007	2008	2009
Büyüme (%)	3,0	2,8	0,0	-3,5
Enflasyon (%)	2,3	2,2	3,4	0,1
Ticaret Artışı (%)	7,7	5,5	1,0	-12,4

Tablo 3. 2008 Küresel finans krizi sürecinde gelişmiş ekonomiye sahip olan ülkelere ait büyüme, ticaret ve enflasyon değişim oranları

Kaynak: (Eğilmez, 2013)

Uluslararası Para Fonu'nun yapmış olduğu sınıflandırmaya göre gelişmiş ekonomilere sahip olan ülkeler, dünya üzerinde yaşayan nüfusun yaklaşık %15'lik kısmını ve toplam değeri yaklaşık 72 trilyon dolar olan dünya ekonomisinin yaklaşık 45 trilyon dolarlık kısmını oluşturmaktadır. Bir önceki tabloda tüm dünya devletleri için belirtilen durum ile gelişmiş ekonomiye sahip olan ülkelerin durumu kıyaslandığında, gelişmiş ekonomiye sahip olan ülkelerin krizlerden dünya geneline göre daha yüksek oranda etkilendiğini söylemek mümkündür. 2006 yılı sonu itibariyle %3 seviyesinde gerçekleşen büyüme artışı takip eden yıllarda krizin ilk etkilerinin görünmesiyle %0,2 gerilemiş ve 2007 yılında %2,8 olarak gerçekleşmiştir. Aynı dönemde kaydedilen ticaret artışı istatistikleri ise 2006 ile 2008 yılları arasında giderek artan bir düşüşü işaret etmektedir. 2008 yılına kadar tırmanışa geçen enflasyon ekonomik krizin patlak vermesi ile daralan ithalat hacimlerinin bir sonucu olarak karşımıza çıkmakta, 2009 yılına gelindiğinde büyüme ve ticaret artışı oranları yerini negatif değerlere bırakmışlardır. 2008-2009 yılları arasında özellikle ticaret artışında yaşanan sert düşüş gelişmiş ekonomiye sahip olan ülkelerin küresel krizlerden ne kadar olumsuz etkilendiklerini gözler önüne sermektedir (Eğilmez,2013).

Gelişmiş ülkelerin sahip oldukları ekonomiler üretime dayanmaktadır bu nedenle hammadde fiyatlarında krizlere bağlı olarak gerçekleşen artışlar üretim ve üretime bağlı olarak tüketim miktarlarını azalttığı için bu ekonomilere sahip ülkelerde gerçekleşen büyüme ve ticaret hacmi krizler karşısında en esnek unsurlar olarak karşımıza çıkmaktadırlar. Üretime dayalı ekonomilerde her ne kadar büyüme ve ticaret hacmi etkilenmiş olsa da enflasyon oranları çok yüksek seviyelere ulaşmazlar çünkü bu ekonomilerde yer alan paraların ait olduğu ülkeler sürekli bir üretim ve ihracat halinde oldukları için ülkelere ait bu para birimleri alım gücünü istenilen seviyeye uygun olarak koruyabilmekte ve bu sayede istenmeyen enflasyon etkilerinden

kaçınabilmektedirler. Krizin yaşandığı 2008 yılının ardından etkilerinin en çok hissedildiği 2009 yılı sonrasında hızlı bir toparlanma sürecine giren gelişmiş ülkelere ait ekonomilerin büyüme ve ticaret artışındaki rakamlarında aniden tırmanışa geçmesi ve bu rakamların pozitif büyümeyi sürdürmeleri ile enflasyon oranındaki değişimlerin büyüme ve ticaret artışında olduğu gibi ani iniş çıkışlar yaşamaması krizlerin gelişmiş ülkelere ait ekonomileri ne şekilde etkilediğini kabaca ortaya koymaktadır.

GELİŞMEKTE OLAN ÜLKELER	2006	2007	2008	2009
Büyüme (%)	8,3	8,8	6,1	2,7
Enflasyon (%)	5,5	6,5	9,2	5,1
Ticaret Artışı (%)	12,3	14,8	8,4	-8,3

Tablo 4. 2008 Küresel finans krizi sürecinde gelişmekte olan ülkelere ait büyüme, ticaret ve enflasyon değişim oranları

Kaynak: (Eğilmez, 2013)

Dünya nüfusunun yaklaşık %85'ini oluşturmasına karşın yaklaşık 27 trilyon dolarlık değer ile yaklaşık 72 trilyon dolar olan toplam dünya hasılasının %35'lik bir kısmını oluşturan gelişmekte olan ülkeler, 2008 krizi süresince, gelişmiş ekonomilere sahip olan ülkelere göre daha az etkilenmişlerdir. Her ne kadar yabancı sermayeye ihtiyaç duymaları nedeniyle kırılgan bir ekonomi yapılarına sahip olsalar da büyüme rakamları krizin hiçbir döneminde negatif seyretmemiş, enflasyon oranlarında gelişmiş ülkelere nazaran daha yüksek seviyeler görülse de toparlanmayı başarmıştır. Gelişmekte olan ülkeler hem kendi aralarında fazla ticaret yapmamaları hem de ABD ve AB ülkeleri gibi gelişmiş ekonomiye sahip ülkelere bağlı olarak ticaret gerçekleştirdikleri için gelişmiş ekonomilere sahip ülkeler üzerinde görülen ticaret artışı ve daralma oranları gelişmekte olan ekonomiye sahip ülkelerde de benzer seviyelerde gerçekleşmiştir.

Kriz sürecinden hızlıca çıkış yapmak isteyen ülkeler birtakım tedbirler almışlardır. Alınan tedbirler kapsamında FED tarafından banka ve aracı kuruluşlara verilen borçlarda iskonto uygulanmış ve faiz oranı %6,25 seviyesinden %5,75 seviyesine geriletilmiştir. Yapılan bu uygulama ABD dahil birçok ülkede farklı boyutlarda olumlu neticeler vermiş fakat ABD içerisinde krizi sonlandırmaya yetecek seviyede gerçekleşmemiştir. FED'in faiz indirimi kararıyla banka ve kredi

kuruluşlarının ihtiyacı olduğu likit akışı az miktarda da olsa sağlanabilmiş ve bu sayede ülkenin en güvenilir banka ve kuruluşları yüksek miktarlarda kredi kullandırma imkanlarına sahip olmalarına rağmen krizden çıkmak yine mümkün olmamıştır (Engin & Göllüce, 2016).

Alınan önlemlerin yeterli gelmemesi, FED'in uzun süredir alışlagelmiş politikalarının dışına çıkacak kararlar vermesine sebep olmuştur. Bu kararlardan biri ise enflasyonu kontrol altına almak ve ekonomik büyümeyi sürdürüebilmek amacıyla gecelik faiz oranlarının arka arkaya %0,25'lik indirimlerle %4,25 seviyesine kadar çekilmesidir. Alınan diğer kararlarda ise genişletici para ve maliye politikaları yer almaktadır. Bu amaçla bazı kurum ve kuruluşların iflastan kurtarılabilmesi için çeşitli tedbirler alınarak destek paketleri sunulmuştur. FED'in yapılan uygulamalara ek olarak kullanılmış mortgage kredilerine ait faizlerin dondurulması ve finanse edilebilmesi için yapmış olduğu çeşitli çalışmalar da mevcuttur. FED'in yapmış olduğu 11 Aralık 2007 tarihli 0,25'lik faiz indirimi kararı Asya ve Avrupa bölgelerinde birçok olumsuz tepkilere neden olmuş, piyasa ve borsalarda kayda değer düşüşler gözlemlenmiştir (Eğilmez, 2008: 110-112). Tüm bu gelişmelerin sonucunda krizin etkilerinin yayılacağı iyice anlaşılmış ve ülkelerin merkez bankalarının temsilcileri ile yapılan görüşme ve toplantılarda alınan ortak kararlar sonucu kredi kuruluşları ve bankalara uygun faiz oranları verilerek destek olunmuştur. 12 Aralık tarihinde ABD, Avrupa Birliği, Kanada, İsviçre, İngiltere'ye ait merkez bankalarının destekleri ile toplam değeri yaklaşık 40 milyar dolar olan iki ayrı kredi ihalesi açılmış ve verilecek olan bu kredilerin daha önce FED'in vermiş olduğu iskontolu faiz oranlarından daha da alt seviyelerde faiz oranlarıyla verilecekleri açıklanmıştır bu sayede krizin etkileri yavaş da olsa atlatılmaya başlanmıştır.

3.2.2. Covid-19 Krizi

Küresel çaplı meydana gelen krizlerin en son örneği ise günümüzde hala etkileri devam etmekte olan Covid-19 krizidir. Covid-19 krizi insan sağlığına olan ciddi tehlikeleri nedeniyle tüm dünya üzerinde etkili olmuş ve hızla yayılabilmesi sayesinde kısa zamanda küresel bir boyut kazanmıştır. Gripler tür olarak üç kategoriye ayrılmaktadırlar.

- A grubu virüsler hem hayvanlar hem de insanlar arasında yayılabilen, her yaştan ve gruptan insana bulaşabilen virüslerdir.
- B gurubu virüsler ise özellikle çocukları etkileyebilen ve sadece insanlar arasında rastlanılan virüs tipleridir.
- C gurubu virüsler, insanlar arasında tehlikeli olmayacak kadar az düzeyde hastalık yayan önemsiz grip türleridir (Khan, 2006).

Gripler özellikle kış aylarında etkilerini daha şiddetli olarak göstermektedirler. Griplerin, ekonomik sonuçları olmakla birlikte tekrarlanabilir özellikleri vardır. Hastalık kapalı kişilerin evden çıkmamaları, iş yapamaz duruma gelmeleri veya devam etmekte olan eğitimlerine katılım gösterememeleri iş verimliliğini düşürmekte, kendilerini karantinaya almayan veya taşıyıcı olduğu halde iş ve sosyal hayatlarına devam eden kişiler solunum ve temas gibi yollarla hastalığı diğer kişilere bulaştırarak risk düzeyini artırmaktadırlar. Salgınlar genellikle pandemik ve epidemik salgınlar olarak iki ana başlık altında incelenmektedirler. Pandemik salgınlar ilk defa ortaya çıkan ve insan nüfusu içerisinde hızla ve kolaylıkla yayılabilme kabiliyetine sahip küresel boyutlu salgınlardır. Epidemik salgınlar ise belirli bir bölge içerisinde meydana gelen, pandemik salgınlara nazaran daha küçük çaplı olan ve kontrol altına alınması daha kolaydır bu nedenle epidemik salgınların olumsuz etkilerinden daha az oranda etkilenilmektedir (Dündar, 2020).

Epidemik ve pandemik salgınlar öngörülemez nitelikte olduklarından dolayı insanlık tarihi boyunca ortaya her çıktıklarında paniğe neden olmuşlardır. Her ne kadar günümüzde modern tıp, bilim ve teknoloji ile birlikte ilerlemiş olsa da bulaşıcı hastalıklara yönelik uygulanan tedavi yöntemleri neredeyse yüz yıl öncesinde kullanılan yöntemlerle büyük benzerlikler göstermektedir. Pandemik salgınlarda halk sağlığının gözetilmesi amacıyla eğitimler düzenlenmesi, karantinalar, kapanmalar ve gözetim uygulamaları en temel araçları oluşturmaktadır. Epidemik salgınlarda ise ekonomik etkiler daha karmaşık olmakla beraber, hangi grupların hastalığa yakalanma riskinin daha yüksek olduğu, salgının devam etme süresi, hastalığın bulaşma yöntemleri gibi faktörlere bağlıdır.

Ekonomik üretim anlamında bakıldığında pandemik süreçlerin, olumsuz etkileri olduğu ve arz-talep ilişkisini önemli ölçüde etkileme potansiyeli barındırdığını söylemek

mümkündür. Hastalık kapmış kişilerin iş ve eğitim süreçlerine devam edememeleri ekonomik açıdan verimliliği düşürmekte ve birçok işletme ve kamu kuruluşuna doğrudan maliyet artırıcı bir unsur olarak zarar vermektedir. Bazı kaynaklarda ise bu durum, geçmişinde çeşitli sebeplerden dolayı sağlıklarından ödün vermiş insanların hastalık kapmaları sonucu ölmeleri, ekonomide daha fazla hizmet ve mal üretememeleri veya tüketememeleri anlamına geldiği için arz ve talep yönlerinde olumsuz etki olarak belirtilmiştir. Gribal pandemiler ülke nüfuslarını ciddi anlamda tehdit etmektedirler, tarihsel süreçlerine bakıldığında 14. yüzyılda gerçekleşmiş olan Kara Veba isimli salgın yaklaşık olarak iki yıl kadar sürmüş ve bu süreçte Avrupa nüfusunun neredeyse yarsının ölümüyle sonuçlanmıştır. Geçtiğimiz yüzyılda İspanyol Gribi olarak da bilinen salgın ise dünya çapında 20-40 milyon civarında insanın ölümüne neden olmuştur. Her iki salgın arasında 5 asırlık bir zaman farkı olmasına ve bu zaman farkında tıpta yaşanmış birçok ilerlemeye ve gelişmeye rağmen salgınların olumsuz etkileri açısından pek de bir fark olmamış ve her iki salgında da çok sayıda insan hayatını kaybetmiştir.

Epidemik salgınlarda insanlar, kısa sürede salgının getirdiği hayat şartlarına uyum sağlayabilmekte ve ekonomik faaliyetlerinin sürdürebilmektedir ancak pandemik salgınlarda durum biraz daha aşılması zor bir hal almaktadır. Tüketiciler satın almak istedikleri ürünlere karşı güvensizlik duygusu yaşadıklarından dolayı tüketim alışkanlıkları değişecek ve zorunlu mallar hariç diğer ürünlere olan taleplerde ciddi düşüşler meydana gelecektir. Yaşanan pandemi sonucu talepte yaşanan ani değişim, arz tahminlerini yanıltacak ve piyasalarda hem ekonomik hem de politik belirsizliklerden dolayı güvensizlik oluşacağı için yapılan yatırımlar olumsuz etkilenebilmektedirler. DSÖ'nün yayınlamış olduğu, gribal enfeksiyonların yayılım aşamalarını gösteren tablolar, pandemik virüslerin hangi evrelerden geçerek yayıldığını ortaya koymakla birlikte bu tip virüsleri anlayabilmek için uygun olanlardır.

Pandemik-Arası Dönem	
1.Evre	İnsanlarda yeni tip grip virüsüne ait alt tipler tespit edilememiş, insanlarda enfeksiyona neden olabilecek bir influenza virüsü hayvanlarda mevcut olabilir. Eğer sadece hayvanlarda görülen bir virüs ise o zaman insan enfeksiyonu ve hastalığı açısından düşük risk arz etmektedir.
2.Evre	İnsanlarda yeni tip grip virüsüne ait alt tipler tespit edilememiş, hayvanlar arasında dolaşan bir alt influenza virüsü insan sağlığı için önemli bir risk teşkil etmemektedir.
Pandemik Uyarı Dönemi	
3.Evre	Yeni bir alt tipi olan insan enfeksiyonları tespit edilmiş ancak yayılım hızı nadir seviyede gerçekleşmektedir.
4.Evre	İnsanlar arasında bulaş riski sınırlı ancak yayılımı oldukça lokalizedir ve virüsün insanlara iyi adapte olamadığı düşünülmektedir.
5.Evre	Daha geniş çapta kümelenmeler mevcuttur ancak insanlar arasında yayılma hala lokal düzeydedir. Virüsün insan bedenine adapte olmaya başladığını ancak henüz tamamen bulaşıcı bir nitelik kazanmadığını gösteren evredir. Önemli pandemi riski bu evrede oluşmaktadır.
Pandemi Dönemi	
6.Evre	Salgın haline dönüşmüş ve genel popülasyon bulaşlarında hızlı bir artış tespit edilmiştir. Acil önlemler alınması gereken evredir.

Tablo 5. Pandemik grip virüslerinin yayılma evreleri

Kaynak: (MacKellar, 2007)

DSÖ, bir salgının pandemik bir nitelik kazanabilmesi için üç şart belirlemiştir.

Bunlar;

- Eğer insan popülasyonu içerisinde uzun süredir bulunmayan veya daha önce eşine hiç rastlanmamış yeni tip bir ajan virüsün neden olduğu küresel bir hastalık salgını olması,
- Ajan virüsün insan sağlığına ciddi olumsuz etki ve tehditlerin olması,
- Virüsün bulaş hızı yüksekse ve kolayca insandan insana geçebilmesi.

Herhangi bir hastalık, sadece insanlara ölüm tehdidi veya yaygın bir bölgede yer alıyorsa pandemik bir nitelik kazanmamaktadır. Pandemi nitelikte olabilmesi için aynı zamanda yüksek bulaş hızına da sahip olması yani çok kısa sürede insandan insana bulaşabilmesi gerekmektedir. Enfekte olmuş bir insan popülasyonunun büyüklüğü ve kapsamı, hastalığı kapmış kişiler arasındaki temasın miktarına, virüsün yayılım kolaylığına ve yayılım hızına göre şekillenmektedir. Genellikle nüfus oranı yüksek ve kalabalık şehirlerde virüsün kolayca yayılım imkânı bulabilmesinden dolayı yayılma riski ve daha yüksektir. Bununla beraber yaşlı insanlar ve kronik hastalığı

bulunanlar bu tip virüsler karşısında büyük risk altındadırlar. Gripler genellikle kapalı ortamlarda bir arada bulunan insanların aynı havayı soluması veya dokunarak temas edilmesi sonucu bulaşmaktadır. Bu nokta da griplerin yayılmalarını önleyici tedbirlerde buna göre önleme amaçlı alınmaktadır.

Tarihsel açıdan bakıldığında son yüzyıl içerisinde toplamda 4 adet küresel salgın meydana gelmiştir. Bunlar 1918-20 yıllarında gerçekleşen İspanyol Gribi, 1957-58 yıllarında yaşanan Asya Gribi, 1968-69' da yaşanan Hong-Kong Gribi ve etkileri hala günümüzde de devam etmekte olan Covid-19 Gribi'dir. İlk vakalarının Çin'in merkezinde 11 milyon nüfusa sahip olan Wuhan kentinde görüldüğü bu virüs, kaynak noktasının bulunabilmesi adına yapılan incelemelerde virüsün canlı hayvan pazarındaki ürünlerle bağlantılı olduğu tespit edilmiştir. Daha öncesinde bilinmeyen bir patojen olmasına rağmen, 2003 yılında yaşanmış olan SARS salgınına neden olan virüse genetik benzerliği nedeniyle yeni bir Koronavirüs (Sars-Cov-2) olarak tanımlanmıştır (Dündar, 2020)

Covid-19 salgınının tüm sektörlerde ve hayatın her alanında neden olduğu olumsuz etkiler ve bunların maliyeti henüz tam olarak hastalığın bitirilememiş olmasından dolayı hesaplanamamış olsa da geçmişte yaşanmış olan diğer salgınlara kıyaslandığında ortaya çok daha fazla bir maliyetin çıkacağı düşünülmektedir. Yeni tip Koronavirüs salgını, yalnızca dünya nüfusunun yaklaşık %30'unu bünyesinde barındıran ve yalnızca toplam nüfusları 2,8 milyara yakın olan Çin ve Hindistan'ı değil, bütün dünya nüfusunu ve ekonomik yapısını tehdit etmeye devam etmektedir.

Covid-19'un dünya genelindeki yayılımına bakıldığında DSÖ'nün pandemi ilan ettiği 11 Mart 2020 tarihinde Türkiye Cumhuriyeti Dijital Dönüşüm Ofisi'nin verilerine göre dünya genelinde doğrulanmış toplam Covid-19 vaka sayısı 125,445 iken Covid-19 nedeniyle gerçekleşen ölüm sayısı 4,614 olarak kaydedilmiştir. 31 Aralık 2020 tarihine gelindiğinde doğrulanmış vaka sayısı 83,355,279 iken hastalığın neden olduğu ölüm sayısı 1,798,057 olarak gerçekleşmiştir. Aradan geçen 305 günlük süreçte dünya genelindeki vaka sayılarında ve buna bağlı olarak gerçekleşen ölümlerde yaşanan ciddi artışlar gün geçtikçe dünya kamuoyunu paniğe sürüklemiş ve irili ufaklı birçok krizlere neden olmuştur. Bazı gelişmiş ülkelerin dahi sağlık sistemlerinde çökmeler yaşanmış ve ölümlerin birçoğu trajik bir şekilde gerçekleşmiştir.

Günümüzde ise dünya geneli doğrulanmış toplam tanı sayısı 8 Kasım 2021 itibariyle 247,736,199 olarak gerçekleşmiş, buna bağlı toplam ölüm sayısı ise 4,492,429 olmuştur.

Covid-19 krizinin hem ekonomik hem de sağlıksal açıdan sebep olduğu tüm olumsuz etkiler tüm dünyayı etkisi altına almıştır. Ekonomik açıdan bakıldığında kriz öncesi ve kriz dönemi için inceleme yapılabilirken, tezin yazıldığı tarih itibariyle Covid-19 krizi henüz tam anlamıyla dünya genelinde sonlandırılmadığı için asıl etkilerinin ortaya çıkacağı düşünülüyor 2021 ve sonrası verileri bulunmamaktadır. Bu nedenle tabloda derlenen veriler kriz öncesi ve kriz döneminin incelenebilmesi adına 2017-2020 yılları ile kısıtlanmıştır. IMF ve Dünya Bankası veri tabanlarından derlenen tabloya göre;

DÜNYA	2017	2018	2019	2020
Büyüme (%)	3,2	3,1	2,3	-3,6
Enflasyon (%)	3,2	3,5	3,4	3,1
Ticaret Artışı (%)	5,5	3,8	0,8	-8,5

Tablo 6. 2017-2020 yıllarında dünya geneli büyüme, ticaret artışı ve enflasyon değişim oranları

Kaynak: (IMF, 2021)

Dünya üzerinde 2017 yılı verileri incelendiğinde büyüme ve enflasyon verileri %3,2 iken ticaret hacmi %5,5 olarak kaydedilmiştir. 2018 yılı ile kıyaslandığında krize doğru adım adım ilerlendiği görülmekle birlikte kriz öncesi bu dönemde dünya büyüme hızını %3,1 ile koruyabilmiş ancak enflasyonda hafif bir kırırdanma yaşanarak %3,5'e yükselmiştir. Burada dikkat çeken nokta ise ivme kaybının en yüksek olduğu ticaret kavramıdır. Ticaretteki %5,5'lik artış 2018 yılına gelindiğinde neredeyse yarı yarıya azalarak %3,8 e gerilemiştir. Kriz dönemi öncesi son zaman aralığı olan 2019 yılı ise krizin ilk sinyallerinin alınmaya başlandığı ve artık kaçınılmaz bir hal alacağı anlaşıldığı yıl olmuştur. Burada büyüme hızı artık önceki yıllardan farklı olarak hızını koruyamamış ve %2,3 seviyesine gerilemiştir. Hem bu durumun bir göstergesi olarak hem de krizin hücum safhası öncesi ilk etkilerinin hissedilmesi ve dünya kamuoyunda yayınlanan salgın haberlerinin yarattığı panik ortamının bir sonucu olarak ticaret faaliyetlerindeki artışı dünya üzerinde neredeyse

durma noktasına gelmiş ve yalnızca %0,8 oranında artış gösterebilmiştir. Krizin hücum safhasının yaşandığı ve bölgesel bir salgından pandemik bir krize dönüştüğü 2020 yılında ise dünya üzerindeki büyüme oranı -%3,6 ile yerini negatif değerlere bırakmış ve daralma gerçekleşmiştir. Enflasyon oranları ise geçmiş yıllara yakın seviyelerde seyretmiştir. Ticaret artışı verilerine bakıldığında en büyük değişim burada gözlemlenmektedir.

Krizin asıl etkilerini 2020 yılı içerisinde ki ticari faaliyetlerde görmekteyiz. Ülkelerin hava sınırlarını kapatmış olmaları ve insanlara uygulanan sokağa çıkma yasakları ekonomik ve sosyal hayatı derinlemesine bir etki altına almış ve buna benzer yaşanan birçok gelişmenin sonucunda dünya üzerindeki ticaret artışı bir önceki yıl az da olsa pozitif oranlı olmasına rağmen bir önceki yıldan %8,5 oranında daralma göstermiştir. Özetle kriz dünya ekonomisinin büyüme ve ticari hareketlerini kısıtlayıcı hatta azaltıcı bir etkide bulunmuş, ayrıca bunlara paralel olarak azalması gereken enflasyon oranında ciddi bir değişiklik meydana gelmemiştir. Enflasyon seviyesinin büyüme ve ticaret hacmindeki düşüşe karşın yükselmemesindeki en temel sebep ise, krizlerden dolayı mal ve hizmet talebinde düşüşlerin meydana gelmesidir. Krizlerin en belirgin etkileri mal ve hizmet taleplerinde yaşanan daralmalardır. Bir ürün veya hizmete dair yaşanan ani daralma o ürün veya hizmetin piyasa da bollaşmasına ve fiyatının düşmesine neden olmaktadır. Düşük fiyatlı ürün ve hizmetler ise genel enflasyonu aşağı yönlü hareket ettirmektedir bu nedenle krizlerde enflasyon rakamları aşağı yönelimli olarak hareket ederler. Bütün bu durumlar bizlere sağlık kaynaklı olarak ortaya çıkan krizlerin, finans kaynaklı olarak ortaya çıkan krizlerden, ekonomik açıdan bakıldığında pek farklı sonuçlar doğurmadığını bizlere göstermektedir.

Krizin dünya genelinde ki ekonomik etkileri yanı sıra gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler için durumlar ise şu şekilde gerçekleşmiştir;

GELİŞMİŞ ÜLKELER	2017	2018	2019	2020
Büyüme (%)	2,4	2,3	1,6	-2,7
Enflasyon (%)	1,7	1,9	1,4	0,6
Ticaret Artışı (%)	4,8	3,6	1,5	-9,2

Tablo 7. 2017-2020 yıllarında gelişmiş ülkelere ait büyüme, ticaret artışı ve enflasyon değişim oranları

Kaynak: (IMF, 2021)

Covid-19 krizi döneminde bakıldığında IMF'den derlenen verilere göre 2017 yılında gelişmiş ekonomilere sahip ülkelerin, bir önceki tabloda tüm dünya için olduğu gibi büyüme ve ticaret artış hızlarında ciddi düşüşler meydana gelirken enflasyonda buna paralel olarak azalma eğilimindedir. Gelişmiş ülkelere ait büyüme rakamları 2017 ve 2018 yılları için birbirine çok yakın seyrederken ticaret artışındaki ivme kaybı daha büyük olmuştur. Bu nokta da 2018 yılına gelindiğinde krizin sinyalleri alınmaya başlamış ancak göz ardı edilebilir seviyede olduğu için herhangi bir tedbir alınması zorunluluğu bulunmamıştır. 2019 yılına gelindiğinde ilk etkiler ortaya çıkmış ve hem büyüme hem de ticaret artışında bir önceki yıla göre iki kat daha hızlı ivme kaybı yaşanmıştır. Bu noktada krizi ve olası etkilerini iyi algılayan ülkeler çeşitli tedbirleri almalarına rağmen dünya nüfusunun %15'lik kısmına sahip olmasına karşın dünya ekonomisinin yaklaşık %65 ini elinde bulunduran gelişmiş ülkelerde ticari faaliyetler bir önceki yıl ile neredeyse aynı seviyeye yaklaşmış ve buna paralel olarak büyüme oranları da neredeyse sıfır seviyesine inmiştir.

2020 yılının mart ayında pandemi ilan edilmesi ile beraber takip eden 3 çeyrekte yıl sonuna kadar ticari faaliyetler ciddi darbe almış, ülkeler hava ve liman kapılarını yabancı devletlere kapatmış, yalnızca zorunlu ithalat ve ihracat ürünlerinin geçişlerine izin verilmiştir. Bununla birlikte turizm faaliyetleri neredeyse tamamen durdurulmuş, uluslararası seyahatler ve birçok ülkede yurtiçi seyahatler çeşitli şartnamelere bağlanmıştır. Bunun sonucunda yine ürün ve hizmetlere olan talebin durma noktasına gelmesi krizi yaratmış ve 2020 yılına gelindiğinde gelişmiş ülkelere ait büyüme rakamları %2,7 daralmayı işaret etmiştir. Ticari faaliyetler ise bir önceki yıla göre %9,2 oranında gerilemiş ve bu durumun yansıması olarak gelişmiş ülkelerin ekonomilerinde yer alan birçok büyük şirket zarar, iflas veya birleşme açıklamalarında bulunmuştur. Gelişmekte olan ülkeler için bakıldığında ise;

GELİŞMEKTE OLAN ÜLKELER	2017	2018	2019	2020
Büyüme (%)	4,7	4,5	3,6	-2,1
Enflasyon (%)	4,2	4,8	5,0	5,1
Ticaret Artışı (%)	6,9	4,2	-0,3	-7,1

Tablo 8. 2017-2020 yıllarında gelişmekte olan ülkelere ait büyüme, ticaret artışı ve enflasyon değişim oranları

Kaynak: (IMF, 2021)

Pandemi öncesi 2017 yılı verilerine göre büyüme oranı %4,7 iken Ticaret artışı %6,9 olarak kaydedilmiş ve buna bağlı gelişen enflasyon oranı ise gelişmekte olan ülkeler için %4,2 olmuştur. Tüm dünya ve gelişmekte olan ülkelere ait tablolarla kıyaslandığında enflasyon artışı ivme kaybetse de pozisyonunu korumuş ve sürekli olarak artmaya devam etmiştir. Gelişmekte olan ekonomiler diğer ekonomilere göre daha kırılğan bir yapıya sahip oldukları ve bu ekonomilerde kriz sonucu yaşanan işsizlik ve fiyat artışlarının önüne geçilmesinin diğer ekonomi sınıflarından daha zor olması ayrıca döviz ve ithal ürünlere bağımlı olmaları nedeniyle krizden önce %4.2 artış gösteren enflasyon kalemi kriz döneminde düşüş göstermesi beklentilerine rağmen artış göstermiş ve %5,1 olarak gerçekleşmiştir. Gelişmekte olan ülkelerin en etkilendiği konu ise ticaret artışı olmuştur. Kriz öncesi %6,9 olan ticari büyüme giderek ivme kaybetmiş ve daha krizin ortaya çıkmadığı yalnızca ilk sinyallerinin alındığı yıl olan 2019 yılına gelindiğinde negatif değerlere kendini bırakmıştır. Krizin tüm dünyada yayılması ticari faaliyetleri ve buna bağlı büyüme rakamlarını sert bir düşüşe uğratmış ve 2020 yılında gerçekleşen büyüme negatif yönlü %2,1 olurken ticaret ise %7,1 daralma göstermiştir.

Salgınla mücadele kapsamında ülkelerin sınır kapılarını geçici süreliğine kapatmış olmaları, toplumlara evlerinden çıkmamaları yönünde çağrılarda bulunulması ve toplumsal teması azaltarak virüsün yayılma hızının düşürülebilmesi adına iş ve eğitim faaliyetlerinin çalışanların kendi evlerinden yürütülmesi faaliyetlerinin uygulanması, toplumların piyasalara olan güvenlerinin azalmasından dolayı arz ve talep dengelerinin bozulması gibi faktörler virüsün ülke yönetimlerine ve ekonomilerine olan maliyetlerini artıran unsurlardır ancak kaynağı ve etki alanı hangi çapta olursa olsun krizlerin yalnızca olumsuz etkileri olduğunu söylemek yanlış bir yaklaşım olacaktır. Yaşanmış olan her krizin kendi içerisinde çeşitli fırsatları da barındırdığı unutulmamalıdır. Tıpkı diğer krizlerde de olduğu gibi Covid-19 krizi de kendi içerisinde çeşitli fırsatları barındırmaktadır. Salgın nedeniyle tıbbi cihazlar, aşular, koruyucu maskeler, eldivenler, anti-viral dezenfektanlar ve kıyafetler, çeşitli koruyucu ilaçlar gibi ürünlere olan ihtiyacın artması ve sonrasında bu ürünler üzerinde talebin patlama yaratması, bu ve buna bağlı sektörlerde yer alan işletmeler için bir fırsat oluşturmuştur.

Gelişmiş ekonomik yapıya sahip olan ülkeler geliştirmekte olan ülke sınıfları ile kıyaslandığında gelişmiş ülkelerin krizlerden daha fazla etkilendiği görülmektedir. Bunun temel sebepleri arasında gelişmiş ülkelerde ki ekonomi hacimlerinin geliştirmekte olan ülkelerle kıyaslandığında daha fazla olduğu ve mutlak değer içerisinde daha fazla gelir ve kayıp yaşayabildikleri düşünülmektedir.

3.3. 2008 Küresel Finans Krizi ile Covid-19 Pandemisi Krizinin Yapısal Olarak Karşılaştırılması

Krizler için yapılan en genel tanımlardan biri, krizlerin, örgütsel amaçları gerçekleştirebilmek adına fırsatlar veya tehditler meydana getiren, işletmenin kendi amaçlarına ulaşabilmesini güçleştiren veya yok eden, karar verme aşamalarında organizasyonel araştırmaları gerektiren ve çözüm stratejilerindeki belirsizlik nedeniyle riskler yaratan istenmeyen durumlar olduğu şeklindedir. Aynı zamanda açık sistemler olan örgütlerin yalnızca üst düzey hedefleri değil sürekliliğini de tehdit eden ve öngörülemeyen durumlar yine kriz olarak tanımlanabilmektedir. Krizlerin işletmeler için olumsuz etkilerinin azaltılabilmesi, işletmelerin yaşanan krizlerde hayatta kalabilmeleri ve eğer imkân dahilindeyse krizlerin bertaraf edilebilmesi, işletmelerin krizlere dair tahmin ve öngörme mekanizmalarının işlevlerini yerine getirebilmesine bağlıdır. Bu nedenle krizlerin, ortaya çıkmadan önce iyi tanımlanmaları ve olası etkileri iyi hesaplanmalıdır. Hesaplamalarda oluşacak her türlü sapma, işletmelerin krizlerden daha fazla etkilenmesine ve çözüm için ihtiyaç bulunan zamanın daralmasına neden olacaktır.

Krizler kimi zaman örgütlerin veya işletmelerin kendi iradi faaliyetleri neticesinde meydana gelmekte iken, kimi zaman da irade dışı çevresel etmenlerden kaynaklanmaktadır. Hangi kaynaktan çıkarsa çıksın krizler zamanında yapılan iyi tahmin ve öngörüler ile etkin bir şekilde yönetilerek çözümlenmelidirler. Şayet krizler iyi yönetilemezler ise sadece krizleri yönetmeye çalışan üst düzey yöneticileri değil aynı zamanda yönetmekte oldukları örgütlerinde sonunu getirebilirler. Örgütlerin çevrelerinde irade dışı meydana gelebilecek kriz kaynakları şu şekildedir;

- Ekonomik Değişkenler
- Sosyal Kültürel Değişkenler

- Teknolojik Değişkenler
- Siyasal ve Hukuksal Değişkenler
- Uluslararası Çevre
- Doğal Etmenler

Örgütlerin kendi iradeleri dışında çevresel etmenlere bağlı olarak krizin kaynağına yeterli müdahale gücünün bulunmadığı krizler makro düzeydedirler. Bu nedenle 2008 Küresel Finans Krizi ile Covid-19 krizlerinin her ikisinin de mikro işletmelerin kendi başlarına krizin dünya üzerindeki olumsuz etkilerini bitirecek güce sahip olmamalarından dolayı makro düzeyde gerçekleştiği söylenebilir. Makro düzeydeki bu krizler incelendiğinde ortaya çıkış kaynakları sebebiyle, 2008 Küresel Finans Krizi ekonomik değişkenler sınıfında, Covid-19 Pandemisi krizi ise sosyal kültürel değişkenler ve doğal etmenler sınıfında incelenebilir. 2008 krizinin çıkış noktalarından biri ABD’de yaşanan sub-prime mortgage kredilerinin geri ödemelerinde krediyi kullananlar tarafından zorluklar yaşanması ve dönemin FED başkanının yanlış faiz kararlarının neden olduğu konut piyasalarındaki dengesizlikler ve buna bağlı olarak gelişen para piyasalarındaki şiddetli dalgalanmalardır.

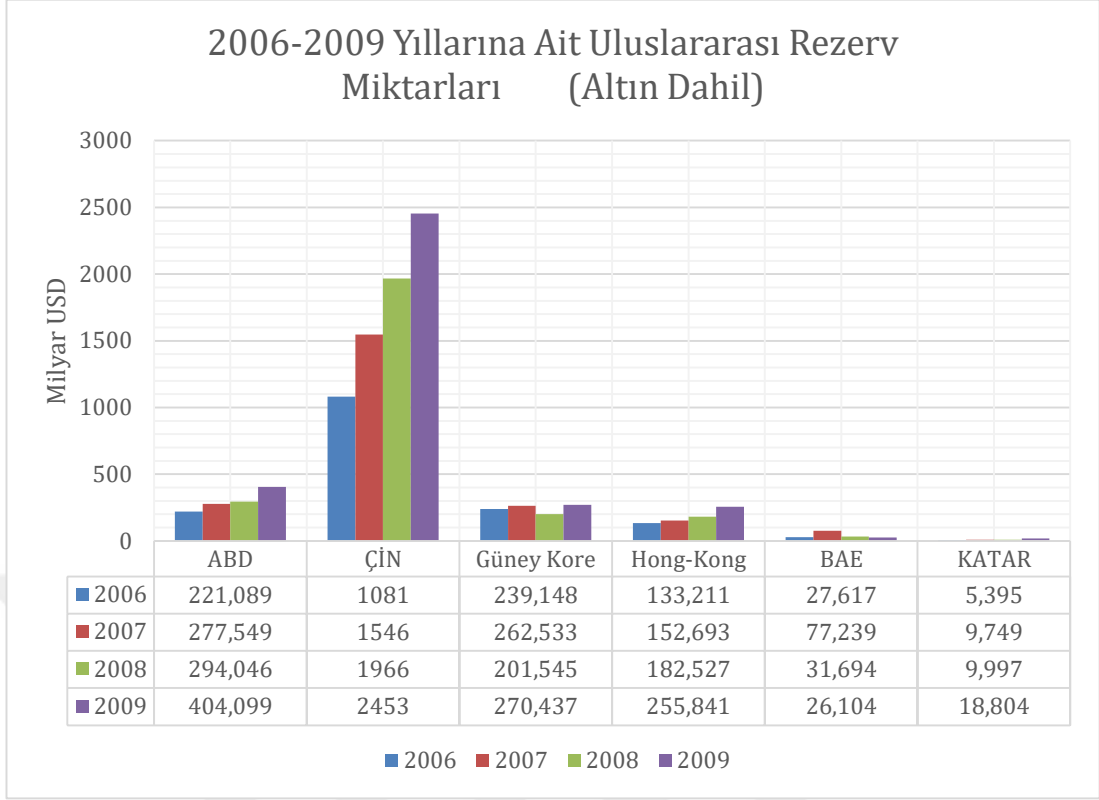
Covid-19 krizinde ise dünya tarihinde yapısal olarak benzerleri görülse de eşine rastlanmamış, insan sağlığına ve yaşamına ciddi tehditleri barındıran bir virüs türünün dünya üzerinde ki tüm insanların yaşam şekillerini ve hayatın doğal akışını değiştirmesi yer almaktadır. Ayrıca yapılan araştırmalar sonucu virüsün çıkış kaynağının Çin’in Wuhan şehrindeki bir canlı hayvan pazarı olduğu ve virüsün insan vücuduna ilk girişinin bu pazarda satılan canlı hayvanlardan gerçekleştiği ile insan vücudunda mutasyona uğrayarak insandan insana hızla bulaşabildiği görülmüştür. 2008 krizinin ekonomik değişkenler, Covid-19 krizinin ise sosyal kültürel değişkenler ve doğal etmenler sınıfında incelenebilmesinin sebebi de budur. Elbette ki her iki krizinde ekonomik açıdan bakıldığında ülke ekonomilerine ciddi faturaları ve maliyetleri olmuştur ancak bunlar krizlerin oluşmasını sağlayan sebepler değil sonuçlarıdır.

Krizler, başlangıç zamanlarından bitiş zamanlarına kadar üç dönemden geçmektedirler. Bunlar;

- Kriz Uyarılarının Algılandığı Hareketsizlik Dönemi
- Kriz Dönemi
- Çözülme ve Yeniden Yapılanma Dönemi (Demirtaş, 2000: 361).

3.3.1. Kriz Uyarılarının Algılandığı Hareketsizlik Dönemi

Krizlerin ortaya çıkma olasılıklarının yüksek olduğu günümüz dünyasında üreticilerden tüketicilere, en küçüğünden en büyüğüne kadar bütün ekonomik aktörler krizlerin ortaya çıkaracağı olumsuz etkilerden minimum hasarla kurtulabilmek için krizleri doğru bir şekilde öngörüp hesaplayarak bu hesaplara göre tedbirler almalıdırlar. Doğru tedbirlerin alınabilmesi için krizlerin habercisi niteliğindeki sinyallerin iyi analiz edilmesi gerekmektedir. Krizlerin önceden tahmin edilebilmesi için yaygın olarak kullanılan yöntemlerden biri ise sinyal yaklaşımıdır. Sinyal yaklaşımında, krizlerin habercisi olduğu kabul edilen göstergelerdeki değişimlere bakılarak olası krizlerin tahmini etkileri analiz edilebilmekte ve bu çerçevede önlemler alınabilmektedir. Söz konusu değişkenler ise uluslararası rezervler, dış ticaret haddi, merkez bankalarının para arzı istatistikleri, reel döviz kurları ve hisse senetleri gibi güven veren ekonomik değişkenlerdir. Bu bölümde krizlerin hareketsizlik döneminde alınması gereken sinyalleri gösterir nitelikte olan, altın dahil olmak üzere uluslararası rezerv miktarları gösterge olarak seçilmiştir. Gelişmiş ve gelişmekte olan ülke seçimleri IMF'nin 2020 yılı istatistikleri (IMF, 2020) dikkate alınarak hazırlanmıştır. Grafik2. içerisinde ABD, G.Kore ve Hong-Kong gelişmiş ülkeleri temsil ederken; Çin, BAE ve Katar ise gelişmekte olan ülkeleri temsilen seçilmiştir.



Grafik 2. 2006-2009 Yıllarına ait uluslararası rezerv miktarları

Kaynak: (World Bank, 2021)

Grafik 2.'de görüldüğü üzere, krizlerin uyarı sinyallerinin göstergelerinden biri olarak kabul edilen altın dahil olmak üzere uluslararası rezerv miktarlarına bakıldığında Çin gözle görülür şekilde tek başına diğer ülkelerin rezerv toplamlarından daha yüksek rezervlere sahiptir. Çin'i takip eden ikinci ülke ise ABD olmuştur. Krizden önceki 2006 yılına bakıldığında Çin'e ait uluslararası rezerv miktarı yaklaşık olarak 1 trilyon dolar iken 2007 yılına ait verilerine bakıldığında Çin'in toplam rezervi 1,5 trilyon dolardan fazladır. Bu duruma göre rezervlerin büyüme oranı yaklaşık olarak %50 olarak kaydedilmiştir. Takip eden 2008 yılına ait kaydedilmiş değer ise yaklaşık 2 trilyon dolar olarak gerçekleşmiş ve rezerv miktarında ki artış %27 olmuştur. Krizin sinyalleri kendisini göstermiş hatta etkileri hızla yayılmış ve bunun sonucunda büyüme hızı neredeyse yarı yarıya düşmüştür. 2009 yılına gelindiğinde ise toplam rezerv miktarı 2,5 trilyon dolara yaklaşmıştır. Bu nokta da Krizin olumsuz etkilerinin, 2008-2009 yılları arasındaki değişimde de kendini gösterdiğini görmekteyiz. Uluslararası rezerv miktarlarında ki büyüme artış oranı bir önceki dönem kaydedilen %27 seviyesinden %25 e gerilemiş ve ivme kaybetmeye devam etmiştir.

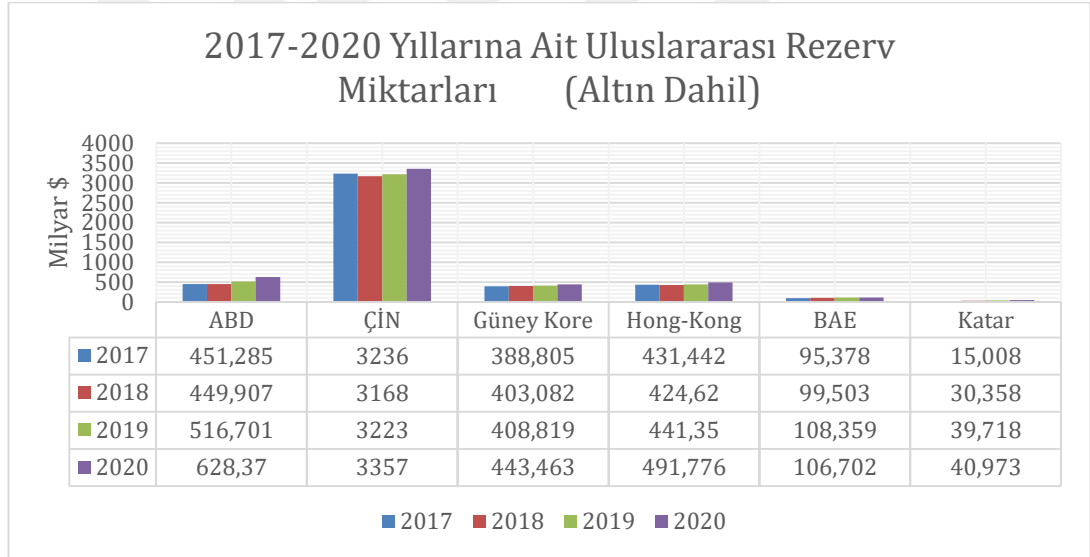
Gelişmiş bir ekonomiye sahip olan ABD, krizin dünyaya yayıldığı kaynak ülke konumunda olmakla birlikte 2006 ve 2007 yıllarına bakıldığında toplam uluslararası rezerv miktarı 221 milyar dolardan 277 milyar dolara yükselmiş ve %25,5'lik bir büyüme kaydedilmiştir. Konut ve türev ürünlerinin yer aldığı piyasalarda ki balon etkisinin kendisini hissettirmesi ile birlikte alınan hatalı faiz kararları 2008 yılına gelindiğinde krize dönüşmüş, 2007-2008 yılları arasındaki büyüme oranı bakıldığında bir önceki döneme ait %25,5'lik büyümenin %6 civarında gerçekleşmiş olması, rezervlerdeki artış hızının, krizin etkilerine bağlı olarak ivme kaybettiğini ortaya koymaktadır. Söz konusu yıllarda gelişmekte olan ve rezerv miktarları daha düşük olan diğer ülkelerde de aynı durumun benzer şekilde seyrettiği görülmektedir. Güney Kore'de 2006-2007 yılları arasında gerçekleşen %9 oranındaki büyüme, 2007-2008 yılına gelindiğinde yerini küçülmeye bırakmış ve %23 daralma göstermiştir. 2009 yılında krizin etkilerinin de atlatılması ile hızlı bir toparlanma sürecine giren Güney Kore'ye ait yıl sonu verilerine göre rezervlerde 2009 yılında bir önceki yıla göre %34'lük bir artış kaydedilmiştir.

Grafik 2. verileri incelendiğinde benzer durumların diğer ülkeler için de benzer şekilde seyrettiği görülebilmekle birlikte, ABD, Çin, Hong-Kong ve Katar'ın rezervlerinde negatif yönlü herhangi bir büyüme gerçekleşmemesi, bu ülkelerin krizin sinyallerini iyi yorumladıklarını ve kriz hazırlıklarını bu doğrultuda yaptıklarını göstermektedir. BAE ve Güney Kore'de ise 2008 yılında kaydedilen rezerv daralması, krizin iyi öngörülemediğini ve netice olarak mali kayıplar verildiğini ortaya koymaktadır.

Covid-19 Pandemisi krizi boyunca, krizin sağlık kaynaklı olması nedeniyle, ilk sinyallerini verdiği dönemden günümüze kadar geçen süreçte halen insanların birbirleri ile temaslarının azaltılabilmesi yönünde tedbirler alınmaya çalışılmaktadır. Salgının ölümcül etkileri ve daha önce tedavi veya aşılmasının bulunmamış olması nedeniyle çok kısa zamanda risk döneminden kriz dönemine geçilmiş ve dünya bu duruma hazırlıksız yakalanmıştır. Salgın ve pandemi dönemi boyunca gelişmiş veya gelişmekte olan ekonomik yapıya sahip birçok ülkenin sağlık sistemlerinde aksamalar meydana gelmiş ve enfekte olan ve virüsün yapısı sebebiyle insan vücudunda ki diğer kronik rahatsızlıkların şiddetini artırıcı etkileri nedeniyle entübe edilmesi gerekliliği bulunan durumu ağır hastalar açıkta kalmış ve hayatlarını trajik

bir şekilde kaybetmişlerdir. Bu noktada krizin faturası yalnızca maddi kayıplar olarak değil aynı zamanda hayatını kaybeden birçok nitelikli insanın yarattığı iş gücü boşluğu sonucunda iş hayatında verimin düşmesi olarakta değerlendirilmelidir. Bu durum insanlara, sağlık kaynaklı krizlerin, ekonomi kaynaklı krizlerden daha ciddi etkileri olduğunu ve krizin yarattığı tüm istenmeyen durumların telafisinin ekonomi kaynaklı krizlere göre daha uzun süreler alacağını göstermektedir.

Elbette ki irili ufaklı her krizin henüz risk aşamasında iken sinyalleri iyi değerlendirilmelidir ancak sağlık kaynaklı olarak meydana gelebilecek krizlere karşı insanların daha dikkatli olmaları ve risk dönemlerini daha iyi okuyarak yorumlayabilmeleri ekonomik kaynaklı krizlerden farklı olarak hayati öneme sahiptir. Covid-19 krizi öncesinde ülkelerin altın dahil olmak üzere toplam uluslararası rezerv miktarlarındaki değişimlere bakıldığında;



Grafik 3. 2017-2020 Yıllarına ait uluslararası rezerv miktarları

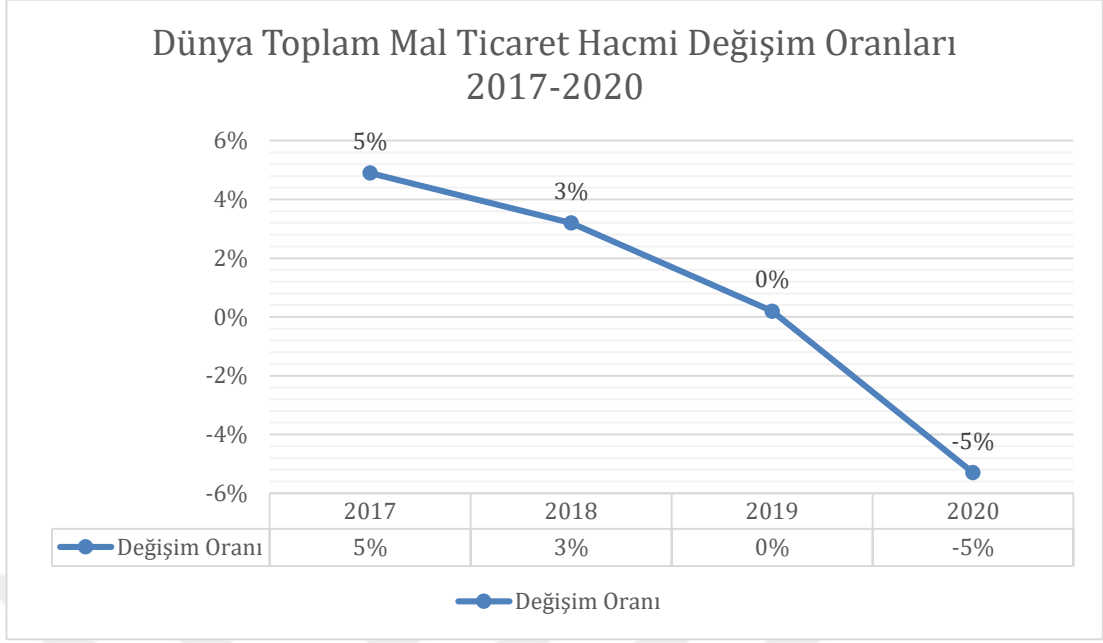
Kaynak: (World Bank, 2021)

Grafik 3. Verilerine bakıldığında 2017-18 dönemlerinde yalnızca G.Kore ve BAE rezerv miktarlarında artış sağlayabilmiş diğer ülkelerde ise rezerv miktarlarında erimeler meydana gelmiştir. Gelişmiş ekonomilere sahip ülkelerin rezerv miktarlarında ki büyümelerin negatif yönlü olmasının sebeplerinden birinin ise ABD ile Çin arasında gerçekleşen ticaret savaşları olduğu düşünülmektedir. Grafik 3. içerisinde ABD ve Çin arasında 2017 yılında giderek etkisini artıran ticaret savaşlarının bir yansıması olarak 2018 yılına gelindiğinde yaşanan değişim miktarı her

ne kadar negatif yönlü büyümeler olarak gözlemlenmiş olsa da 2018 yılında ABD'ye ait toplam uluslararası rezerv miktarı yukarıdaki grafikte de görüldüğü üzere 449 milyar dolar iken, kriz öncesi dönem olan 2019'a gelindiğinde bu rakam 516 milyar dolar seviyesine yükselerek %15'lik bir değişim göstermiştir. Pandeminin ilan edildiği yıl olan 2020 ye gelindiğinde ise rezervler bir önceki yıla göre %21 büyüme göstererek 628 milyar dolar seviyesine ulaşmıştır.

Çin için de benzer durumlar söz konusudur. 2017 yılında mevcut toplam altın dahil uluslararası rezerv miktarı 3,2 trilyon dolar iken 2018 yılına gelindiğinde 3,1 trilyon dolar seviyesine %2'lik bir negatif büyüme ile gerilemiştir. 2019 yılı sonunda toplam rezerv, %1,7 ile yaklaşık 55 milyar dolar artış göstererek yeniden 3,2 trilyon dolar olmuştur. 2020 yılında ise kaydedilen toplam rezerv yaklaşık olarak %4 büyüme ile 3,3 trilyon dolar olmuştur.

ABD, Hong-Kong gibi gelişmiş ekonomiye sahip ülkelerin rezervlerinde pozitif yönlü büyümenin özellikle Covid-19 dönemi 2019-2020 döneminde yaklaşık %14 seviyelerinde seyrettiğini ancak gelişmekte olan ülkeler için ise aynı dönem içerisindeki rezerv artışının yaklaşık %1,5 seviyesinde olduğu görülmektedir. Covid-19 pandemisi krizinin gelişim sürecine bakıldığında gelişmiş ekonomilere sahip olan ülkelerin, kriz sürecini gelişmekte olan ülkelere göre daha iyi yorumladıklarını ve sinyalleri daha erken olarak tedbirlerini uygulamaya koyduklarını görmekteyiz. Grafik 3. içerisindeki ülkelere bakıldığında yalnızca BAE'nin kriz sinyallerini iyi değerlendiremediği ve bunun sonucunda rezerv miktarlarında azalma yaşandığı görülebilmektedir. Rezerv miktarlarında beklenen düşüşün yaşanmamış olmasının sebeplerinden bir diğeri de krize bağlı olarak dünya ticaret hacimlerinin grafik 4. de görüldüğü üzere daralmasından dolayı rezerv miktarlarına duyulan ihtiyacın azalmasıdır.



Grafik 4. 2017-2020 Yılları arasında dünya toplam mal ve ticaret hacmi değişim oranları

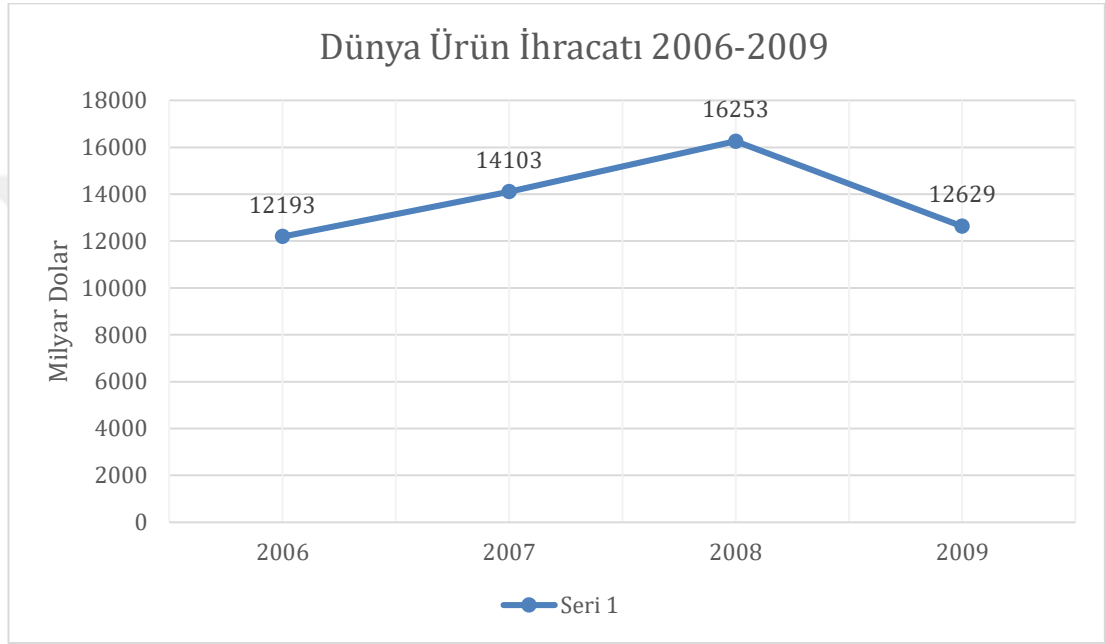
Kaynak: (WTO, 2021)

2017 yılına gelindiğinde bir önceki yıla göre dünya üzerinde gerçekleşen toplam mal ticaret hacmi %5 oranında büyürken, 2018 yılına gelindiğinde bu oran ivme kaybederek %3 seviyesine gerilemiştir. 2019 yılında Covid-19 pandemisinin ilk sinyallerinin de alınmasıyla beraber ticari faaliyetlerde ciddi bir azalma olmuş ve bir önceki yıl kaydedilen miktarı aynı şekilde koruyarak herhangi bir büyüme kaydedememiştir. 2020 yılına gelindiğinde pandemi ilan edilmesi ve krizin küresel bir boyuta sahip olduğunun kabul edilmesi ile beraber ticaret hacmi sert bir düşüş yaşayarak %5 oranında negatif büyüme gerçekleşmiştir. Dünya üzerindeki mal ticaretinin bu şekilde sert bir düşüş yaşamış olması rezervlere duyulan ihtiyacın azalmasına yol açmış ve bu sayede rezerv artışları gözlemlenebilmiştir.

3.3.2. Kriz Dönemi ve Yapılanma Dönemi

Krizlerin sinyallerinin alınması gereken dönemler tamamlanıp artık krizin etkilerinin iyice yayıldığı ve kriz kaynaklı kaos ortamının kendisini gösterdiği krizlerin erişkinlik dönemlerine bakıldığında 2008 yılı itibariyle finans krizi etkilerini iyice hissettirmiş ve tüm dünyaya hızlı bir şekilde yayılmıştı. Petrol ve türevi ürünlerin dünya üzerinde yalnızca ABD doları ile alınıp satılıyor olması, ABD’de çıkan krizlerin

kısa zamanda küresel bir boyut kazanmasına imkân tanımaktadır. Bu nedenle 2008 yılında yaşanan küresel finans krizi bu duruma örnek gösterilebilir. 2008 krizinin etkilerinin iyice hissedildiği dönemde irili ufaklı birçok firma ticari üretim ve tüketim faaliyetlerini piyasaların ve ekonomilerin öngörülemez ve güvensizlik addetmesinden dolayı kısıtlamış veya durdurmak zorunda kalmıştır. Dünya üzerinde 2006-2009 yılları arasında gerçekleşen ürün ihracatı verilerini yansıtan grafik 5. bu ifadeyi destekler niteliktedir.

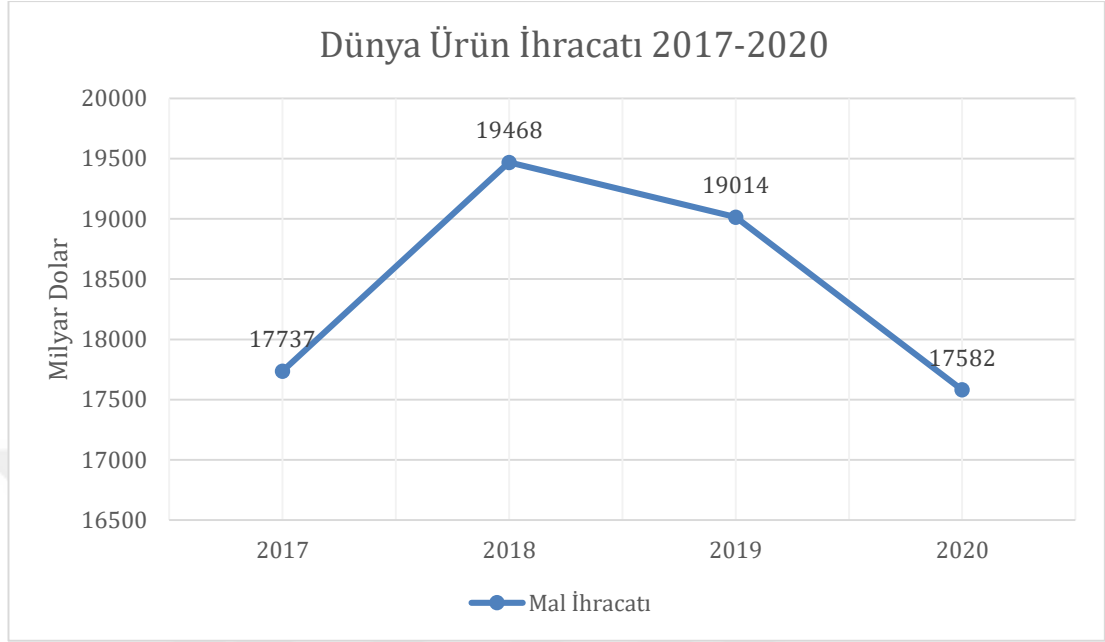


Grafik 5. 2006-2009 Yıllarına ait dünya ürün ihracatı değerleri

Kaynak: (World Bank, 2021)

Henüz krizin kendisini göstermediği 2006 yılında gerçekleşen toplam ihracat miktarı 12.193 milyar dolar iken krizin kendini göstermeye başladığı 2007 yılında büyüme devam etmiş ve 14103 milyar dolar seviyesine yükselmiştir. Krizin yaşandığı yıl itibariyle aynı büyüme sürdürülmüş ve toplam ihracat 16.253 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. Grafik 5.'e bakıldığında krizin asıl etkilerinin hissedildiği toparlanma süreci öncesi verileri olan 2009 yılına bakıldığında ise finans kaynaklı krizlerin ticari faaliyetleri büyüme noktasından alıp bir anda sert bir düşüş yaratarak iki üç yıl geriye götürebildiğini görmekteyiz. 2009 yılında kaydedilen 12.629 milyar dolar değerindeki toplam ihracatın 2006 yılı ile hemen hemen aynı seviyede olması ise krizin görünen

etkilerinden sadece biridir. Covid-19 dönemi için ise grafik 6.ya bakıldığında bir önceki kriz dönemine ait grafik 5. ile benzer şekilde seyrettiği görülebilmektedir.

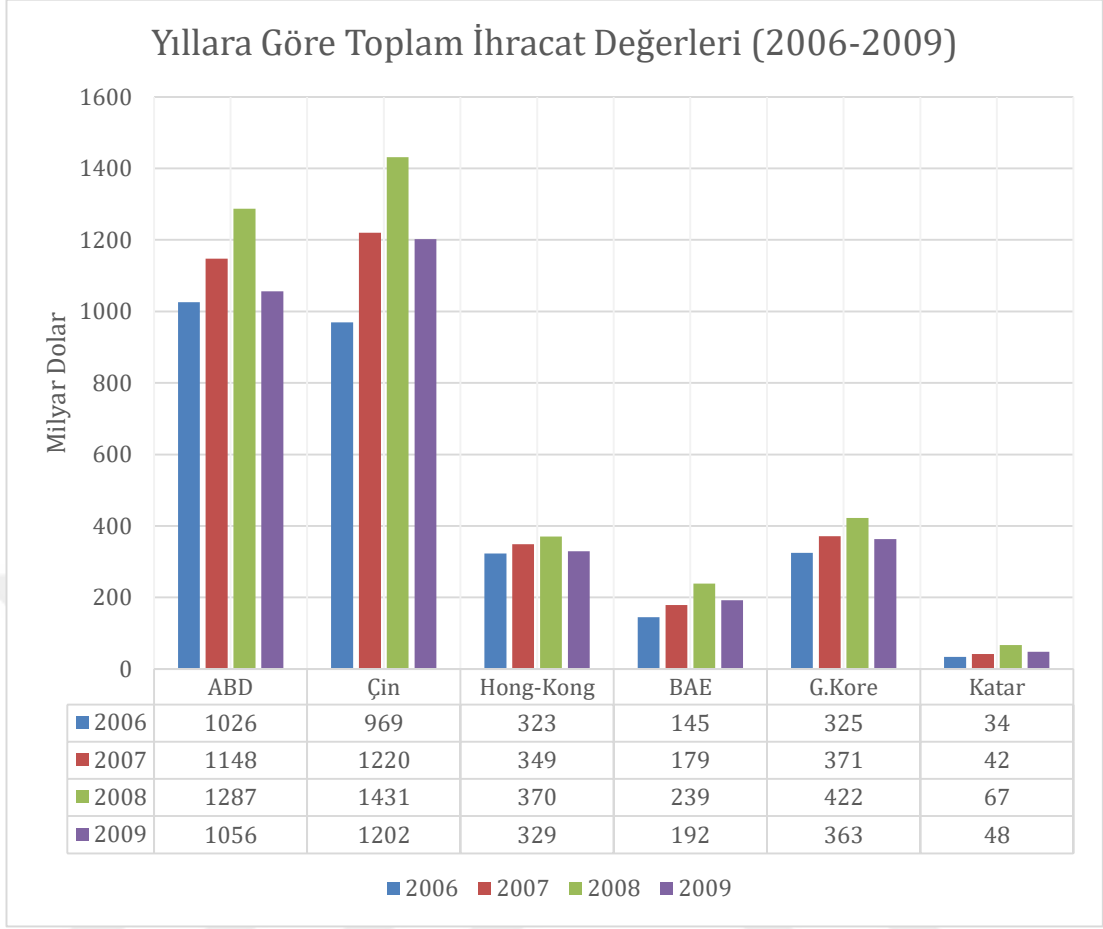


Grafik 6. 2017-2020 Yıllarına ait dünya ürün ihracatı değerleri

Kaynak: (Statista, 2021)

Kriz öncesi 2017 yılında dünya üzerinde ihraç edilen malların toplam değeri 17,7 trilyon dolar seviyesinden 2018 yılına gelindiğinde yaklaşık %9,6 büyüme göstererek 19,5 trilyon dolara ulaşmıştır. 2018 yılına gelindiğinde ise Covid-19 krizinin ilk sinyallerinin alınmasıyla birlikte yaklaşık 2 trilyon dolarlık büyüme, yerini 500 milyar dolar civarında daralmaya bırakmıştır. Krizin hücum döneminde ise daralma neredeyse 3 kat hızlanmış ve 2020 yılında dünya üzerinde gerçekleşen mal ihracatı 2008 krizine benzer bir şekilde üç yıl öncesi ile yaklaşık olarak aynı seviyeye gerileyerek 1,7 trilyon dolar olarak kaydedilmiştir.

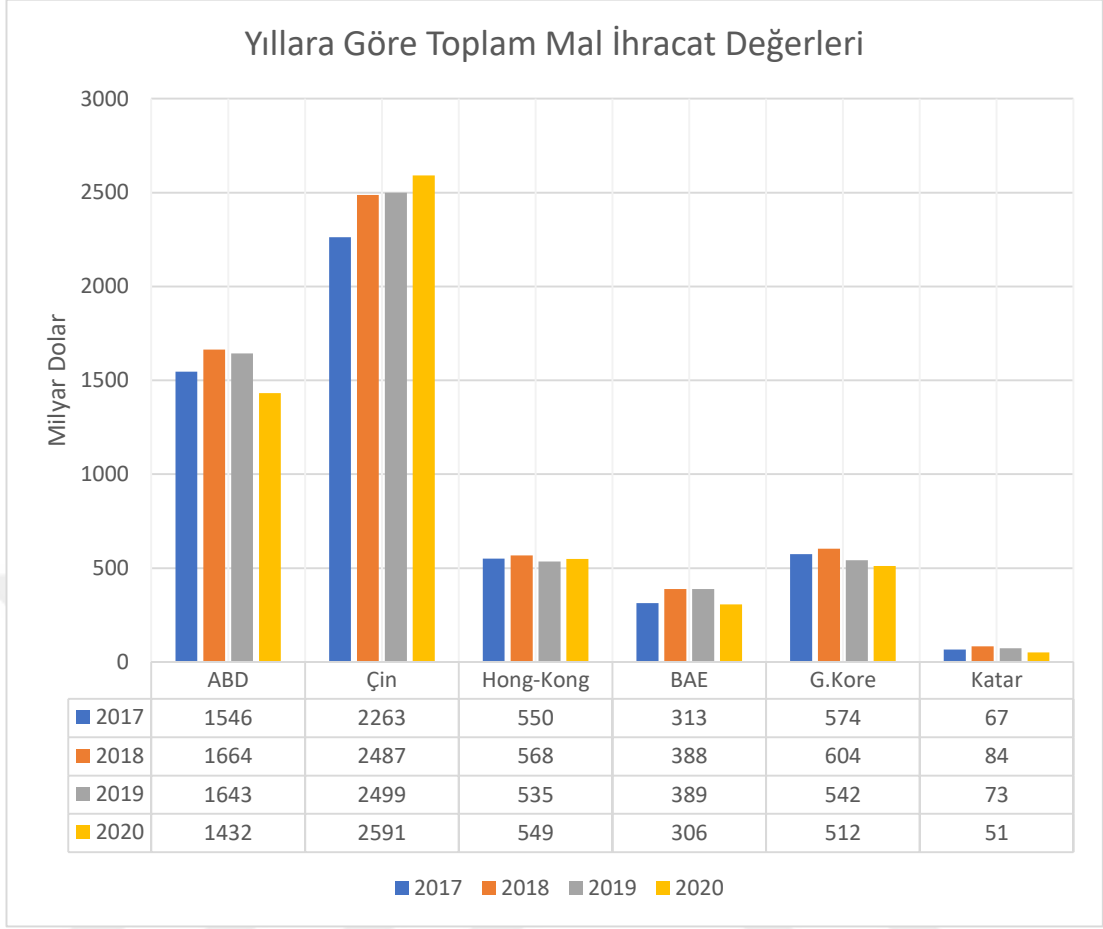
Gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler için seçili ülkelere bakıldığında ise ihracat değerleri grafik 7. Üzerinde derlenmiştir.



Grafik 7. 2006-2009 yıllarına ait toplam ihracat değeri

Kaynak: (World Bank, 2021)

Söz konusu ülkelerin 2008 krizi dönemi verileri incelendiğinde grafik 7.'de görüldüğü üzere 2006 yılında gelişmiş ekonomiye sahip olan ABD'nin ihracat değeri 1 trilyon dolar seviyesinde iken 2007 yılına gelindiğinde yaklaşık %1,5 büyüme göstererek 1,15 trilyon dolar olmuştur. Kriz öncesi gerçekleşen bu artış seviyesi krizin etkilerinin görülmeye başladığı 2008 yılına gelindiğinde 1,3 trilyon dolara yükselmiş ve kriz döneminin asıl etkilerinin gözler önüne serildiği 2009 yılında 1 trilyon seviyesine gerilemiştir. Benzer durumlar diğer ülkeler içinde değişiklik göstermemiş ve gelişmiş ülkelere ait toplam ihracat değeri ortalaması 2008-2009 döneminde %14,3 azalırken, gelişmekte olan ülkeler için bu oran %21,4 olarak gerçekleşmiştir. Covid-19 dönemi içinse;



Grafik 8. 2017-2020 Yıllarına ait toplam mal ihracat değerleri

Kaynak: (World Bank, 2021)

ABD için bakıldığında 2017 yılında 1,5 trilyon dolar seviyesindeki mal ihracat değeri 2008 krizi döneminde olduğu gibi ortalama %1’lik seviye artış hızını korumuş ve 2018 yılına gelindiğinde 1,66 trilyon dolara ulaşmıştır. Pandeminin ilk sinyallerinin alınması ile birlikte büyüme hızı yerini durgunluğa bırakmış ve ihracat değerleri 2019 yılına gelindiğinde 1,64 trilyon dolar seviyesine gerilemiş, herhangi bir büyüme kaydedilmemekle birlikte 21 milyar dolarlık bir azalma meydana gelmiştir. 2020 dönemine bakıldığında krizin etkilerinin dünya üzerinde gelişmiş ve buna bağlı gelişmekte olan ekonomileri olumsuz olarak etkilediğini, başta dünya ekonomisinin lokomotiflerinden biri olan ABD’nin ihracat değerlerinin 231 milyar dolar azalarak 1,43 trilyon seviyesine gerilemesi ile görmekteyiz. Benzer durumlar diğer ülkeler için yakın şekilde seyretmiş olsalar da Çin’de ihracat daralması yaşanmamış buna karşın sadece ihracata dair büyüme oranlarında bir ivme kaybı yaşanmıştır. Kriz öncesi 2017-

2018 dönemine bakıldığında büyüme oranı, %10 olurken, özellikle krizin etkilerinin hissedildiği 2019-2020 döneminde büyüme oranı %3,6 ya gerilemiştir. Kriz döneminde ihracat daralması yaşayan ülkeler ABD, BAE, Güney Kore ve Katar olmuştur. Buna karşın aynı dönem içerisinde Çin ve Hong-Kong krizin olumsuz etkilerini yalnızca büyüme oranlarında yaşanan hız kaybıyla atlatabilmişlerdir.

Her iki kriz de dünyayı etkisi altına almış ve finansal açıdan ciddi kayıplar meydana getirmiştir. 2008 krizinin etkileri takip eden iki yıl içerisinde aşılabılmışken, Covid-19 pandemisinin etkileri günümüzde hala devam etmektedir. Bu nedenle Covid-19 krizinin neden olduğu can ve mal kayıpları aşılarda bulunması ve hastalığın tamamen bitme noktasına gelmesinden sonra ortaya çıkacaktır. Ancak hastalığın günümüze kadar gerçekleşen seyri ve yaşanan mali kayıplar göstermektedir ki sağlık kaynaklı krizler, finans kaynaklı krizlere göre daha uzun zamanda aşılabilmektedirler. Söz konusu krizler yapısal olarak farklı tedbirler gerektirmektedirler. Herhangi bir nedenden dolayı yaşanan mali kayıplar ticaret faaliyetlerinin yenilenmesi ve güncellenmesi ile kısa zamanda tolere edilebilirken, can kaybı yaşanması sonucu azalan iş gücü veriminin telafisi daha uzun süreçler gerektirmektedir.

Finans kaynaklı krizlerde yatırım tedbirleri ve doğru mali politikalar krizlerin etkilerinin aşılabilmesi için yeterlidir ancak sağlık kaynaklı krizlere bakıldığında alınması gereken tedbirlerin insanların günlük hayatlarında birbirleri ile temaslarını azaltıcı yönde olması gerekmektedir. Ülkeler mali krizlere karşı kullanmak üzere merkez bankalarında yüklü miktarlarda döviz ve altın cinsinden tedarik bulundurarak salgın kaynaklı krizlerin tedbirlerine kıyasla maliyeti daha düşük tedbirler alabilirken, Covid-19 gibi salgın kaynaklı krizlere karşı alınması gereken tedbirler, aşı ve diğer tıbbi ürünler gibi kaynakların stoklanmasındaki yüksek maliyet ve zaman belirsizliği nedeniyle sağlık kaynaklı krizlere karşı tedbir alınabilmesini güçleştirmekte ve bunun sonucunda salgın kaynaklı krizler ortaya çıktıklarında daha büyük olumsuzluklara neden olmaktadır.

Yaşanan her kriz etki alanı ne kadar geniş olursa olsun ve etkileri ne kadar olumsuz olursa olsun kendi içerisinde birtakım dersleri barındırmaktadır. 2008 yılından sonra yaşanan toparlanma sürecinde, kriz döneminde alınan faiz kararlarının tekrarlanmaması, ABD içerisindeki emlak konut piyasalarına kamuoyu gözünde

güven sağlamaya yönelik atılan adımlar, kredi müşterileri için yapılan risk primi değerlendirmelerinin daha kapsamlı ve detaylı olarak yeterli seviyede yapılmaya başlanması çıkarılan sonuçlardan yalnızca birkaçıdır. Bununla beraber Covid-19 döneminde insan ve toplum sağlığının korunabilmesinin hem maddi hem de manevi önemi anlaşılmış, ülke yönetimlerinin Covid-19 gibi olağanüstü durumlarda ekonomik ve ticari hareketlerin ne derece olumsuz etkilendiğinin ortaya çıkması, politika yapıcıların bu tip salgın kaynaklı krizlere karşı almaları gereken mali tedbirlerin önemini ve boyutlarını gözler önüne sermiştir.

Taşımacılık sektörü dünyayı birbirine bağlayan ağları oluşturmaktadır, dünyanın başka bir ucunda üretilen bir aşırı diğer ülkelerin tedarik edebilmesi taşımacılık faaliyetleri sayesinde mümkün olabilmektedir. Bu nedenle taşımacılık sektörü hayati bir öneme sahiptir. Benzer bir krizin yaşanmaması ve mevcut pandemi krizinin bitirebilmesi için sağlık ve taşımacılık sektörlerine yapılan yatırımların artırılması krizden çıkarılan derslerden birkaçıdır. Covid-19 döneminde iş ve eğitim faaliyetlerine ev ortamlarından devam edilmesi uygulamalarının işletme maliyetlerine olumlu yansımaları olmuştur. Bu nedenle irili ufaklı birçok işletme Covid-19 krizi sonlandıktan sonra dahi bu yeni sistemi sürdürebilmek için çeşitli çalışmalar yürütmektedirler.

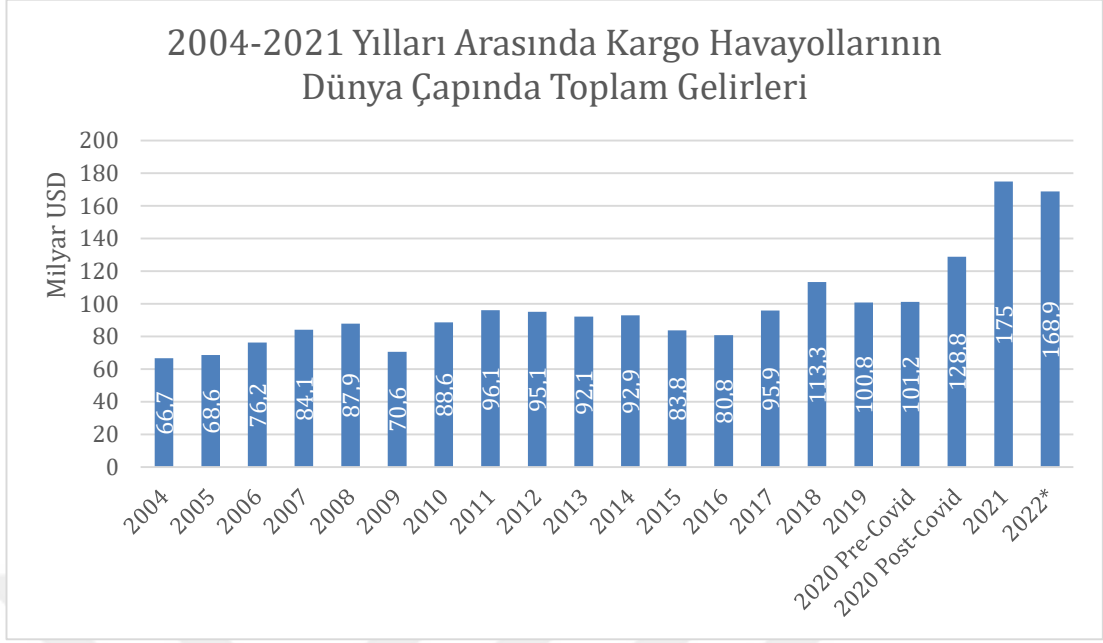
3.4. Küresel Çapta Meydana Gelen Krizlerin Hava Kargo Taşımacılığına Etkileri

Hava kargo taşımacılığı, özellikle uluslararası uzun mesafelerde gerçekleştirilecek olan kıymetli yüklerin taşınmasında hız ve emniyet açısından güvenilir olduğu için taşıma birim maliyeti yüksek olmasına rağmen müşteriler tarafından tercih edilmektedir. Uluslararası bağlamda gerçekleştirilen her taşımacılık türünde olduğu gibi hava kargo taşımacılığı da küresel çaplı krizden yüksek oranda etkilenebilmektedir. Unutulmamalıdır ki kaynağı ne olursa olsun küresel çapta meydana gelmiş her kriz, her türden ekonomiye sahip ülke için parasal anlamda büyük güçlüklerle gebedir. Bu bölümde çıkış kaynağı birbirinden farklı olan 2008 Küresel Finans Krizi ile Covid-19 Pandemisi Krizi'nin hava kargo taşımacılığına olan etkileri finansal açıdan ayrı ayrı incelenecektir.

3.4.1. Küresel Krizlerin Hava Kargo Taşımacılığına Finansal Etkileri

Ortaya çıktıkları ilk günden itibaren ticaret ve ekonomi kavramları birbiri ile iç içe olmuştur. Günümüz dünyasında ticaret, insan hayatının en ince ayrıntılarında dahi yer almaktadır. İçtiğimiz sudan bindiğimiz taşıtlara, giydiğimiz kıyafetten kullandığımız elektronik aletlere kadar tüketim ve üretim faaliyetlerinin olduğu her alanda ticaret vardır. Ticaret kavramı teknolojik gelişmelerin ve uzun yıllar boyunca gerçekleşen sanayileşme faaliyetlerinin de etkisiyle küresel bir boyuta ulaşmış ve bunun sonucunda da birtakım gereklilikleri doğurmuştur. Ticaret hareketlerinin küresel boyutta bir faaliyet alanına ulaşmış olması bilgi ve teknolojiye erişimin kolaylaşmasının da etkisiyle tedarik zinciri, rekabet, etkinlik, verimlilik, hız, emniyet ve güvenlik kavramlarını ön plana çıkarmış bundan dolayı günümüz ticaret anlayışı düşük maliyetli üretime dayalı yüksek rekabet gücü olarak da nitelendirilebilir.

Günümüz firmalarına ait tedarik zincirlerinin küresel boyutlara ulaşmış olmaları, hız ve güvenlik kavramlarının öneminin artması, hava yolu taşımacılığını diğer taşımacılık türleriyle kıyaslandığında ön plana çıkaran etkenler olmuşlardır. Birim başına taşıma maliyetlerinin yüksek olması, havayolu ile taşınacak ürünlerin genellikle yükte hafif pahada ağır ürünler olmasına yol açmaktadır. Küresel çapta tüm taşımacılık türleri ile taşınan malların toplamı içerisinde havayolu ile taşınan mallar, taşınan toplam mal hacminin yaklaşık %1,5'i olmasına karşın havayolu ile taşınan bu mallar, toplam malların içerisindeki parasal değerini yaklaşık olarak %35'ini oluşturmaktadır (Aydın, Öztürk, & Akgül, 2021). Ayrıca sektörün ileri teknoloji ürünü hava araçları üzerine kurulu olması sektör bünyesinde özel yetişmiş nitelikli personel bulundurma zorunluluğunu doğurmakta ve bu durumun bir sonucu olarak sektör çerçevesinde hava taşımacılığını tercih eden müşterilerin aldıkları hizmetinde kalitesi diğer taşımacılık türlerine göre daha yüksek olmaktadır. Özel taşıma şartları gerektiren ürünlerin taşınmasında da hava taşımacılığı yine aynı sebeplere dayalı olarak tercih edilmektedir.



Grafik 9. 2004-2021 Yılları arasında kargo havayollarının dünya çapında toplam gelirleri

Kaynak: (Statista, 2021)

Hava kargo taşımacılığının dünya çapındaki gelirlerine bakacak olursak 2008 yılında hava kargo firmalarına ait toplam gelir 87,9 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. 2004 yılında 66,7 milyar dolar seviyesinden başlayıp 2008 yılına kadar gerçekleşen yükseliş trendinin 2009 yılına geldiğinde 87,9 milyar Amerikan dolarından 70,6 milyar dolar seviyesine gelmesi hava taşımacılığı sektörünün 2008 yılında yaşanan küresel finansal krizinden olumsuz etkilendiğini göstermektedir. Takip eden yıllarda hava taşımacılığı sektörü toplam pazar değerine bakıldığında yıllık ortalama %2 civarında büyüme göstermiş ve 2019 yılı sonuna gelindiğinde toplam sektörün toplam değeri 100,8 milyar dolara ulaşmıştır. 2020 yılında Covid-19 salgını başlangıç dönemine bakıldığında 101,2 milyar dolar ile değerini koruyan sektör, Covid-19 salgınının dünya çapına yayıldığı dönemde ise önce 128,8 milyar dolar seviyesine ulaşmış ardından 2021 yılına gelindiğinde bu rakam 175 milyar dolara yükselmiştir. Covid-19 salgını, Dünya Sağlık Örgütü (WHO)'nün Covid-19 virüsünün dünya genelindeki yayılma hızından ve ölümcül risklerinden dolayı pandemi ilan etmesi ile küresel bir boyut kazanmış ve krize dönüşmüştür. Virüsün dünya geneline yayılma hızını artıran başlıca sebeplerden biri ise dünya genelinde uzun mesafeli seyahatlerini havayolu ile gerçekleştiren yolcuların virüsü diğer ülkelerde hızla

yayması olmuştur. Bu durumun önüne geçilebilmesi adına WHO'nun da tavsiyesi üzerine birçok devlet virüsün yayılma hızını azaltmak amacıyla hava kapılarını diğer ülkelerin uçaklarına kapatmış, kendi vatandaşlarına seyahat yasakları getirmiş ve zorunlu haller için diğer ülkelere giriş çıkışlarda özel şartlar getirmişlerdir.

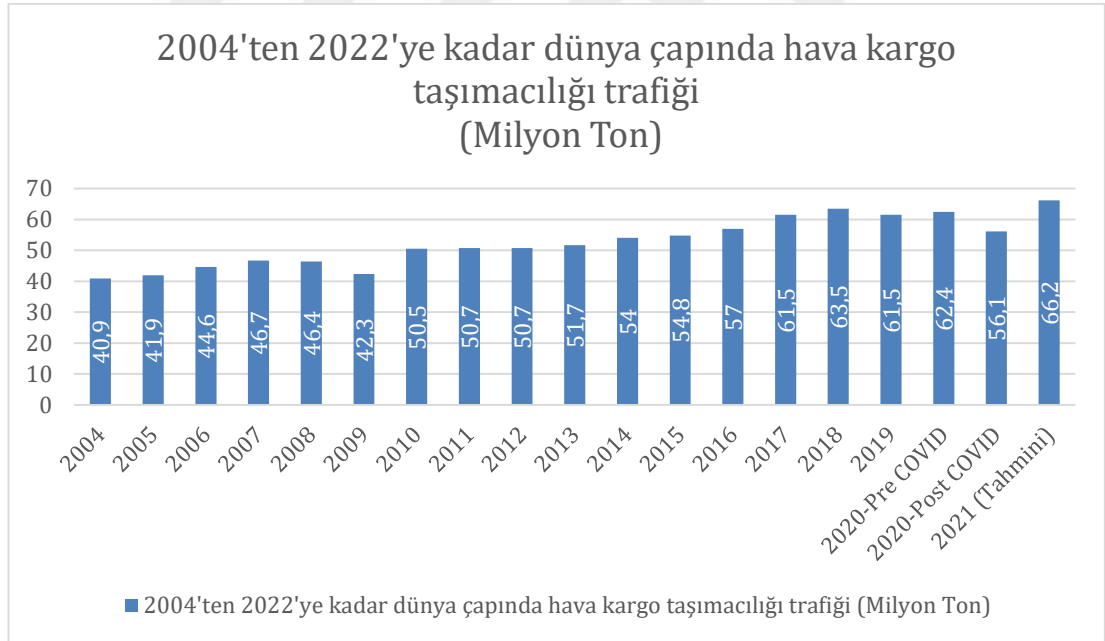
Covid-19 krizinin hava taşımacılığı yapan firmalar üzerinde birçok olumsuz etkileri olmuştur. Bunlar durma noktasına gelen yolcu taşımacılığı nedeniyle yaşanan ekonomik kaynaklı sorunlar, hava yolu taşımacılığına duyulan güvenin dünya çapında azalması, iflas veya birleşme kararları, havayollarının işletme stratejileri çerçevesinde filo faaliyetlerindeki aksamalar, arz ve talep arasındaki dengenin öngörülenin dışında gerçekleşmesinin yarattığı olumsuzluklar ve salgının son bulacağı tarihin belirsizliği nedeniyle geleceğe yönelik yapılan planlarda aksamalar ve tüm bunlardan doğan ekstra maliyetler olarak sıralanabilir. Covid-19 krizinin yarattığı olumsuz etkilerin azaltılabilmesi adına havayolları kendi bünyelerinde ivedi bir şekilde birçok tedbirler almış ve havayolu ulaşımına olan güvenin artırılabilmesi için bu tedbirleri uygulamaya koymuşlardır. 2008 yılında kargo havayollarının dünya çapındaki gelirleri 113,3 milyar dolar civarında olmuştur. 2019 yılına gelindiğinde bu rakam Covid-19 salgınının ilk olumsuz etkilerinin görülmesiyle birlikte havayolu taşımacılığına duyulan güvenin azalması sonucu 100,8 milyar dolara gerilemiştir. Her ne kadar 2018-2019 yılları arasında kargo havayollarının dünya çapındaki gelirleri yaklaşık %11 daralmış olsa da Covid-19 başlangıç dönemi ile salgının etkilerinin en çok hissedildiği dönem arasında 27,6 milyar dolarlık bir artışla 128,8 milyar dolar seviyesine gelmesi, Covid-19 krizinin hava kargo taşımacılığını tamamen olumsuz etkilemediğinin bir göstergesidir.

Sokağa çıkma yasakları, evden çalışma ve uzaktan eğitim sistemlerinin geliştirilmesi, seyahat yasakları ve kısıtlamaları insanlara yeni bir hayat tarzı getirmiş olması ve insanların internet üzerinden yaptıkları alışveriş hareketliliklerindeki artış ile salgından dolayı ihtiyaç sahibi ülkelere aşı, solunum cihazı, maske gibi sıcaklığa ve zamana duyarlı, yüksek değerli tıbbi ürünlerin tedarik arzında ciddi yükseliş yaşanması kargo taşımacılığı sektörünü olumlu etkileyen faktörler arasındadır.

3.4.2. Küresel Çapta Meydana Gelen Krizlerin Hava Kargo Taşımacılığına Finansal Olmayan Etkileri

Dünya genelinde küreselleşmenin de etkisi ile birçok ticaret yolu ağı kurulmuştur. Bu ağ içerisinde ki uzun mesafeli ticaret yolları üzerinde özellikle günümüz dünyasında ihtiyaç duyulan çabuk bozulabilecek, kısa zamanda taşınması gereken ve taşıma süresince özel taşıma şartları gerektiren hassas nitelikli değeri yüksek ürünlerin taşınabilmesi hava taşımacılığı ile mümkün olmaktadır. Covid-19 salgını süresince hava kargo taşımacılığı beklenmeyen talep artışları ile karşılaşmış ve birçok taşıyıcı operatör bu duruma hazırlıksız yakalanmıştır. Ancak beklenmeyen bu ani talep artışları dahi Covid-19 krizinin olumsuz etkilerini tamamen kapatamamıştır.

2019 yılında salgının ortaya çıkması ile beraber dünya üzerinde gerçekleştirilen hava kargo taşımacılığı hacim verileri ile takip eden 2020 yılı verileri grafik 10. içerisinde belirtilmiştir.



Grafik 10. 2004-2020 Yılları arasında dünya hava kargo taşımacılığı trafiği

Kaynak: (Statista, 2021)

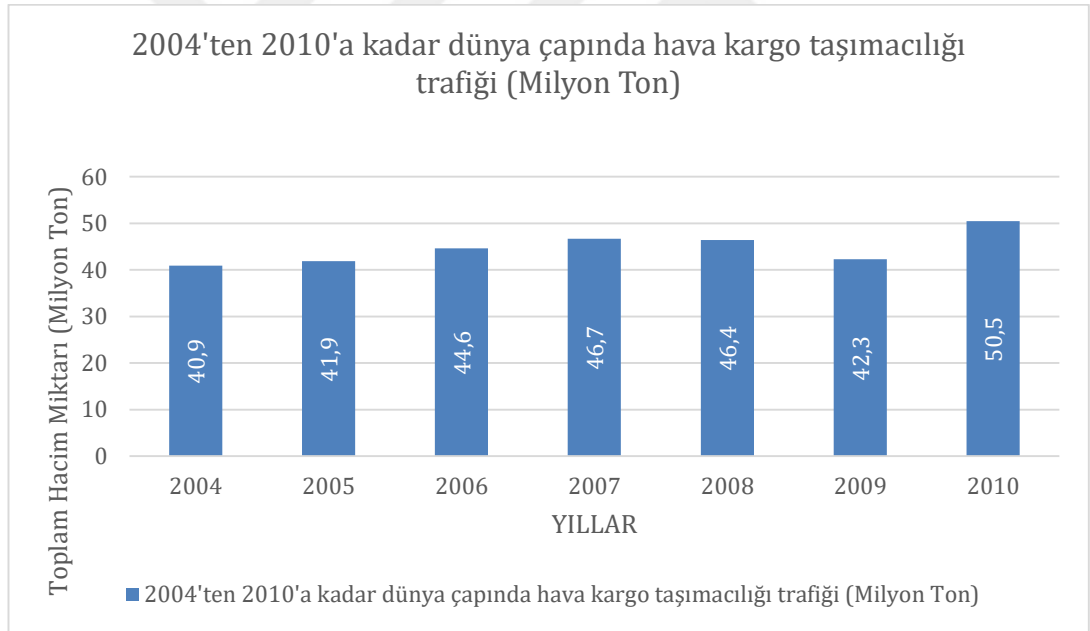
Yukarıda belirtilmiş olan grafik 10. dünya üzerinde hava kargo taşımacılığı ile taşınan ürünlerin toplam hacim değerlerini milyon ton cinsinden göstermektedir. 2018 yılında 63,5 milyon ton ürün taşımacılığı gerçekleştirilirken bu rakam hava kargo

endüstrisinin yıllık ortalama %3,25'lik negatif bir büyüme göstermesi ile 2019 yılına gelindiğinde 61,5 milyon ton olarak hesaplanmış ve taşınan mal miktarında yaklaşık 2 milyon ton azalma gerçekleşmiştir. 2019 yılı içerisinde pandeminin ilan edildiği aralık ayına kadar geçen süreçte salgının dünya kamuoyunda bilinirliğinin artması, etki ve tehlikelerinin gün geçtikçe yayılması nedeniyle hem ekonomik piyasalarda hem de dünya kamuoyunda tedirginlik meydana gelmiş ve bu durumun yansıması olarak hava kargo dahil birçok taşımacılık sektörü bu tedirginlikten tabloda da görüldüğü üzere olumsuz olarak etkilenmiştir. 2020 yılı Covid-19 öncesi döneme gelindiğinde, salgın artık pandemik etkilerini iyice artırmış ancak dünya kamuoyunun salgının getirdiği risklere ve yaşam tarzına alışmaya başlamasıyla dünya üzerinde taşınan toplam mal hacminde küçüğe olsa bir artış kaydedilmiştir. DSÖ'nün pandemi ilan etmesiyle beraber 2020 yılının ilerleyen dönemlerinde salgının yarattığı güvensizlik ortamı tüm etkileriyle kendisini göstermiş ve dünyanın önde gelen birçok ülkesi kapanmalara gitmiştir.

Salgının yarattığı krizin etkilerinin en çok hissedildiği sektörlerden biri olan hava taşımacılığı sektörü, ülkelerin Covid-19 tedbirleri kapsamında hava kapılarını yabancı devletlere kapatmaları ile hem ekonomik hem de operasyonel olarak büyük bir zorluk dönemine girmiş ve bu durumun yansıması olarak grafik 10.'da yer alan 2020 Post-Covid dönemine bakıldığında dünya üzerinde hava kargo ile taşınan malların hacminde ciddi düşüşler kaydedilmiştir. İnsanların salgının da etkisiyle yaşam tarzlarının değişmesi, bazı ülke yönetimlerinin insanlara evde kalmaları yönünde çağrılarda bulunmaları, bazı ülkelerde sokağa çıkma yasaklarının uygulanması sonucu iş ve eğitim faaliyetlerinin evden yürütülmesi, alışveriş merkezlerine giriş çıkışların yasaklanması sonucu mağazaların evlere hizmet opsiyonları geliştirmeleri insanların alışveriş alışkanlıklarında değişikliklere neden olmuştur. Bütün bu faktörler otomotivden tekstile, gıdadan teknolojiye dünya üzerinde küresel boyutta üretim ve dağıtım faaliyetlerini yürüten büyük firmaların üretim dengelerini bozmuş ve tahminlerini boşa çıkarmıştır. Havacılık sektörünün temel maliyet kalemi olan petrol türevi akaryakıtta olan talebin bir anda düşmesi sonucu ani bir arz artışı meydana gelmiş ve Brent türü ham petrol fiyatı 2019 yılında 64,16 dolar iken 2020 yılı Nisan ayına gelindiğinde 17,51 dolara kadar gerilemiştir. ABD'nde Batı Teksas türü (WTI) ham petrole ait mayıs ayı vadeli kontrat işlemlerinin sürelerinin

dolması, kontrat sahiplerinin fiziki ham petrolü almak istememeleri WTI ham petrol fiyatlarını aynı yılın Nisan ayı içerisinde tarihinde ilk kez negatif seviyeye düşürmüştür (Yüksel & Morrow, 2021). Tüm bu petrol fiyatlarındaki dalgalanmalar ve arz-talep dengelerindeki bozulmalar, hava taşımacılığı yapan şirketleri birçok ekonomik kayba uğratmış, havayolu ile gerçekleştirilen yolcu taşımacılığı hem yurt içi hem de yurt dışı taşımacılıkta durma noktasına gelmiştir. Buna bağlı olarak çok sayıda uçağın çalıştırılmadıkları için park pozisyonunda bekletilmeleri, şirketlerin satın almış veya kiralamış olduğu uçakların ödemelerini yaparken zorluk yaşamalarıyla sonuçlanmış ve sigorta şirketlerinin bu yükü kaldıramamaları, havayolu taşımacılığı yapan birçok şirketin ciddi mali kayıplar yaşamalarına hatta bazılarının birleşme ve iflas kararları açıklamalarına sebep olmuştur.

2008 Krizi için aynı bakış açısıyla değerlendirme yapıldığında grafik 11.'de görüldüğü üzere;



Grafik 11. 2004-2010 Yılları arasında dünya hava kargo taşımacılığı trafiği

Kaynak: (Statista, 2021)

2004 yılından, krizin ilk sinyallerini verdiği 2007 yılına kadar geçen süreçte hava kargo taşımacılığındaki hacim miktarları yıllık ortalama %4 civarında bir büyüme ile seyretmiş ve 2007 yılında kaydedilen toplam hacim miktarı 46,7 milyon ton olarak kaydedilmiştir. Küresel havayolu taşıyıcılarının 2008 yılında dünya ekonomisinin

içerisinden geçtiği bu zor dönemde faaliyetlerinin bir kısmını geçici olarak askıya almaları ve ekonomik risklerinin minimuma indirmek için aldıkları tedbirler sonucu bir önceki yılda %4 civarında olan büyüme oranı, yerini duraklamaya hatta %1 oranında küçülmeye bırakmıştır. 2008 yılında yaşanan finansal durgunluk ve ekonomik piyasalara olan güvensizliğin etkileri takip eden 2009 yılında iyice kendini göstermiş, küresel bağlamda kargo havayollarının taşıdığı toplam mal miktarı hacmi 42,3 milyon tona gerilemiştir. 2008-2009 yılları arasında yaşanan bu %9'luk daralma, hava kargo taşımacılığının küresel boyutlu krizlerden kolaylıkla etkilenebildiğini ve bu etkilenmenin şiddetli bir biçimde yaşandığının göstergesidir.

2008 küresel finans krizi sonrası dünya ekonomisi yavaş bir toparlanma sürecinde iken hava kargo taşımacılığı sektörü hızlı bir toparlanma süreci geçirerek 2009-2010 yılları arasında %19 oranında bir büyüme sergilemiştir. Bu durumun nedenleri arasında hava taşımacılığının diğer taşımacılık türleri ile kıyaslandığında en verimli ve en etkin yönetilen taşımacılık türü olmasının sağladığı avantajın da yer aldığı düşünülmektedir.

LİTERATÜR TARAMASI

Araştırmaya konu olan söz konusu olan 2008 küresel finans krizi ve Covid-19 pandemisi krizlerinin, hava kargo taşımacılığına etkileri yerli ve yabancı literatür kaynaklarında taranmış, yapılan araştırmalar sonucu söz konusu krizlerin hava taşımacılığı sektörünün tamamına yönelik etkilerinin incelendiği çalışmalar bulunmasına rağmen hava kargo taşımacılığı bacağında her iki krizin birden hava etkilerinin aynı çalışma içerisinde henüz incelenmediği ancak krizlerin ayrı ayrı olacak şekilde hava kargo taşımacılığına olan etkilerine çeşitli çalışmalarda yer verildiği görülmüştür. Bu bağlamda seçilen çalışmalara ait literatür özeti şu şekildedir;

Wilder-Smith vd. (2003) araştırmanın yapıldığı tarihte sağlık yetkililerinin ve havacılık endüstrisi yöneticilerinin rollerinin, seyahat ve ticaretin gereksiz bir biçimde kesintiye uğratılmadan halk sağlığını koruyacak şekilde düzenlenmesi gerektiğini ortaya koymuş ve yaptıkları araştırma da SARS virüsünün bulaşmasının seyahat eden halk arasında düşük bir risk taşıdığını gözlemlemişlerdir. SARS hastalığının havacılık vasıtası ile yayılımını Singapur üzerindeki uçuşlarda inceleyen araştırmacılar uçak içerisinde hastalığın bulaş riskinin her üç uçuştan birinde gerçekleştiğini ve 156 yolcu içerisinden yalnızca 1 yolcudaki gözlemlendiği tahmini yürütülmüştür. Sars virüsünün uçak içerisinde ki bulaş riskinin ifade edilenden çok daha düşük olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Dobruszkes vd. (2011) regresyon analizi kullanarak ülkeler ölçeğinde koltuk arzındaki değişimlerin büyük oranda ekonomik büyümeye bağlı olduğunu ve hava sektörünün döngüsel yapısını doğruladığını tespit etmişlerdir. Ulusal nitelikler ve havayollarına ait stratejiler krizin yoğunluğunu etkilemekle birlikte Ortadoğu üzerinde hub noktaları oluşturmanın krizin etkilerini azaltabileceğini veya yerel ekonomik dinamiklere daha az bağımlı hale getirilebilmenin mümkün olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Bjelcic (2012) yaptığı çalışma da 2008 mali piyasalar finans krizinin havacılık finansmanı üzerindeki etkilerini araştırmışlardır. Bu amaçla nakit akışı, havacılığın birincil ve ikincil piyasası, eşitlik, borçlanma, krediler, sermaye varlıkları gibi finansal alt başlıklara yer verilen araştırmadan elde edilen sonuçların dönemin IATA raporu ile

örtüştüğü ve havacılık sektörünün kriz sonrası toparlanma sürecinde sektörün kendi sabit giderlerini karşılayabileceği, birçok havayolunun filo yenileme faaliyetlerine kısıtlı olsa devam edebileceği ancak elde edilecek olan gelirlerin alınan risklerle kıyaslandığında risk alınmasına değmeyeceği yönünde olmuştur. Bu nedenle havacılık sektörünün kriz sonrası gelişimi için sermaye erişiminin önemine vurgu yapılmıştır.

Arkun (2018) 2008 krizinin tüm sektörler ve havayolu sektörüne olan finansal etkilerini araştırma amacıyla dünya üzerinde halka açık havayolları verilerinden örnekler alarak değerlendirmelerde bulunmuştur. Veriler klasik regresyon analizi yöntemi ile incelenmiş ve sektörün krizin ilk başlangıç döneminde etkilenmemekle birlikte ilerleyen dönemlerde farklı şekillerde etkilendiği sonucuna ulaşılmış ayrıca bankacılık, finans gibi reel sektörler kıyasla havacılık sektörünün daha derinden etkilenmediği ancak geçmişteki krizlerle kıyaslandığında krizin yaşandığı döneme kadar gelen süreçte en fazla 2008 krizinden etkilendiği görülmüştür.

Akca (2020) Covid-19 sürecinde salgın ile mücadele kapsamında aşı çalışmalarının hızlandırılması, salgına yönelik herhangi bir aşı veya ilacın bulunamamış olması ve salgınla mücadele amacıyla belirlenmiş olan kurallara toplumların yeterince uymamaları nedeniyle salgının yayılmaya devam ettiğini ve bu nedenle havacılık sektörü üzerindeki ekonomik daralmanın 2020 yılının ikinci ve üçüncü çeyreğinde daha fazla ortaya çıkacağı öngörüsünde bulunmuştur.

Macit & Macit (2020) Covid-19 pandemisi süresince Türk sivil havacılığına yönelik alınması gereken tedbirleri ve küresel havacılık sektöründeki işletmelerin salgın sürecinden nasıl etkilendikleri ile ilgili çıkarım yapabilmek amacıyla Covid-19 pandemisinin küresel havacılıktaki yönetimi, uluslararası sağlık ve havacılık kuruluşlarının önerdikleri tedbir uygulamaları incelenmiş ve çalışma sonucunda elde edilen verilere göre Covid-19 pandemisinin küresel bağlamda havacılık sektörünü en büyük oranda etkileyen kriz olabileceği ve Türk sivil havacılık sektörünün ise bu olumsuzluklara paralel olarak yaşanan salgından olumsuz etkilendiği yönündedir.

Chinazzi vd. (2020) Covid-19 pandemisinin yayılım aşamalarını incelemekte ve ulaşım faaliyetlerinin, virüsün yayılımına etkilerini araştırmışlardır. GLEAM modelini kullanan araştırmacılar, Çin'in Wuhan kentinde uygulanan seyahat kısıtlamalarının salgını 3 ila 5 gün aralığında yavaşlattığını ancak uluslararası seyahat kısıtlamalarının

salgını daha uzun vadeli olarak yavaşlatabileceği sonucuna varmışlardır. Ayrıca erken teşhis, el yıkama, kişilerin kendilerini karantinaya almaları ve tecrit etmeleri uygulamalarının pandemiye hafifletmede seyahat kısıtlamalarından daha etkili olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Suau-Sanchez vd. (2020) üst düzey endüstri yöneticileri ile yaptıkları görüşmeler sonucunda aldıkları sonuçları tartışmalı bir şekilde ele almışlardır. Yapılan çalışma mevcut pandemi krizinin epidemolojik/ulaşım yönüyle ele alınmamış, yolcu ve kargo taşımacılığı açısından havacılık sektörünün orta ve uzun vade de ne şekilde etkileneceğinin tahminlerine yönelik olarak gerçekleştirilmiştir. Görüşmeler sonucunda elde edilen verilere göre ilk olarak, krizlerin önemli ölçüde sektörü küçültebilecekleri ve konsolidasyonlara sebep olabilecekleri, ikinci olarak ise sektöre yapılan devlet yardımlarının farklılıklar göstermesinin Covid-19 sürecinin sonuna gelindiğinde eşit pazar şartlarına zarar verebileceğidir. Bir diğer elde edilen sonuç ise FSNC (Full Service Network Carrier) havayollarının, pazarın toparlanma süreci uzun sürebileceğinden ve kriz sonrası fırsat alanı bulunan pazara girişlerin kolaylaşmasıyla beraber kendi faaliyet hatları üzerinde yeni rekabetçi firmaların pazara girişiyle beraber, FSNC firmaların krizlerden en çok etkilenen havayolları olacakları düşünülmektedir.

Li (2020) Çin'e ait hava kargo sektörünü Covid-19 süresince incelemiş ve sektöre dair yapılan swot analizinde Çin yönetiminin hava taşımacılığı üzerindeki kısıtlayıcı rolünün uzun bir süre daha devam edebileceğini, Çin'de gerçekleşen hava kargo taşımacılığının yolcu taşımacılığı ile kıyaslandığında olumsuz olarak daha az etkilendiğini, Covid-19 salgın sürecinin Çin'de faaliyet gösteren hava kargo firmalarının kapasitelerinin yeterli olmadığını yani hizmet arzında sorunlar yaşandığını ve aynı zamanda e-ticaret faaliyetlerinin salgın sürecinde hava kargo taşımacılığına olan talebi artırıcı bir etkisi olduğu sonucuna varmıştır.

Kurt (2020) tarafından yapılan çalışmada Covid-19 krizine karşı hava yolu taşımacılığında hem çalışan personel hem de yolcular nezdinde ne tür önlemler alındığını ortaya koyma amacıyla ikincil veri kaynaklarından elde edilen belge incelemelerinden faydalanılmıştır. Dolayısıyla nitel bir araştırmadır. Elde edilen bilgiler tümevarımsal olarak analiz edilmekle birlikte araştırmada bahsedilen söz

konusu tedbirlerin havayollarının kriz süreçlerini atlatabilmeleri açısından hayati öneme sahip olduğu düşünülmektedir.

Forsyth vd. (2020) yaptıkları çalışmada Covid-19 sürecinin havalimanları üzerindeki etkilerini havalimanlarını kullanan yolcu sayıları üzerinden incelemiş ve söz konusu krizin talepte çöküş yarattığını ortaya koymuşlardır. Elde edilen sonuçlara göre rekabetçi havalimanları krizin neden olduğu fiyat artışları konusunda ekonomik çıkmazlara girebilme riskine sahipken monopol yapıdaki havalimanlarında rahatça ücret artışı yapılabildiği görülmüştür. Fiyat artışlarının havayolu ve turizm açısından canlılığın ve sürdürülebilirliğin desteklenmesi için geniş ekonomik faydalar sağlamayacağı ve hükümetlerin fiyat düzenleyicilere müdahalede bulunması gerektiği araştırma içerisinde öne çıkan hususlar arasındadır.

Özata Canlı vd. (2021), Covid-19 pandemisinin finansal etkilerinin belirlenebilmesi amacıyla Türkiye havayolu sektörü üzerine yaptıkları çalışmada, Türkiye’de faaliyet gösteren ve BİST100 endeksinde yer almakta olan işletmelerin 2019-2020 yıllarına ait finansal raporları kullanılarak bu firmaların sektöre ait gösterge ve finans performansları içerik analizi yöntemi ile kıyaslamışlardır. Çalışma sonucunda Covid-19 pandemisinin Türkiye havayolu taşımacılığı üzerinde olumsuz etkilere yol açtığı, bu etkilerin daha çok 2020 yılının ikinci ve üçüncü çeyreğinde hissedildiği, firmaların finansal raporlarında ise Covid-19’a yönelik açıklamaların bulunmasına karşın işletmeler arası farklılıkların bulunduğunu tespit etmişlerdir.

Kaygın vd. (2021) yaptıkları çalışmada 1994, 200-2001, 2008 ve 2020 yıllarında yaşanan krizlerin havayolu taşımacılığını ne şekilde etkilediğini Türkiye perspektifinden değerlendirmişlerdir. Elde edilen sonuçlara göre Türkiye, küresel düzeyin altında bir etki görmüştür. Ayrıca küresel bağlamda istihdam ve ekonomik büyümeler açısından önemli bir pozisyonda bulunan sivil havacılık faaliyetlerinin küresel pandemi nedeniyle uğramış olduğu zarar düzeyi, geçmişte yaşanmış olan tüm krizlerin etkilerine bakıldığında hiç olmadığı kadar yüksek boyutta olduğunu öngörmüşlerdir.

Dube vd. (2021) hazırladıkları çalışmada küresel havacılık endüstrisinin pandeminin de etkisiyle ciddi bir darbe aldığını ve seyahat kısıtlaması uygulamalarının yürürlüğe girmelerinden bu yana yüksek gelir kaybı yaşandığını ortaya koymuştur.

Uluslararası hava taşımacılığının toparlanabilmesi için varış yerlerinde uygulanan uzun süreli karantinalar yerine hızlı test kiti uygulamalarını benimseyen firmaların pazarlarda olumlu yanıtlar aldığını ve süreci nispeten daha kolay atlattıkları sonucuna ulaşmışlardır. Yapılan çalışma havacılık sektörünün afetlerle başa çıkabilmek için hazırlıksız olduğunu tespit etmiş ve bu bağlamda gelecekte yaşanması muhtemel olan pandemiler ve doğal afetlere karşı sektörün afet riskinin azaltılabilmesi için yönetimin geliştirilmesine ihtiyaç olduğu görülmüştür.

Anyu vd. (2021) Avrupa bölgesi üzerindeki uçuşlara yönelik seyahat kısıtlamalarının Covid-19 un yayılım hızını ne şekilde etkilediğini araç değişkenli Durbin modeli ve süresiz regresyon tasarımı kullanarak yarı deneysel yaklaşımlarla ele almışlar ve elde edilen sonuçlarda uçuş frekanslarındaki %1'lik düşüşün teyit edilen vaka sayısını %0,908 oranında azalttığı sonucuna ulaşmışlardır. Buna göre uçuş frekansları ile virüsün yayılım hızında doğrusal bir ilişki vardır.

Şen vd. (2021) Covid-19 sürecinde krizden en büyük oranda etkilenen sektörün hava taşımacılığı sektörü olduğunu vurgulamış ve havacılık sektörünün krizden çıkış noktası olarak gig ekonomik modele geçmesi gerekliliğini önermişlerdir. İşletmelerin gig ekonomik modeli uygulamaları sayesinde hem maliyetleri azaltabilecekleri hem de çalışanların gig çalışanları olarak mesleklerini garanti altına alabilecekleri görülebilmektedir. Bu bağlamda hem havacılık sektöründe faaliyet gösteren işletmeler hem de havacılık çalışanları ile Covid-19 salgınından etkilenmiş olan sektörün geleceği açısından bir alternatif olarak değerlendirilebileceği ortaya koyulmuştur.

Tisdall vd. (2021) çalışmalarını Covid-19 sürecini dönem dönem inceleyerek Avusturalya'da ki genel havacılık faaliyetleri alanında yapmışlar ve endüstride ki üst düzey yetkililerle yapmış oldukları toplamda 12 adet görüşmelerden elde edilen sonuçlara göre geçmiş zamanlardaki politika yapıcı makamların uygulamalı öğrenme eksikliği yaşadıklarını, politika yapıcıların Covid-19 döneminde sektöre vermiş oldukları desteklerin orta ve uzun vade de etkisiz kalacağını ayrıca havacılığı desteklediği iddia edilen söz konusu politikaların yalnızca havayolu sektörünü değil aynı zamanda buna bağlı diğer alt sektörleri de kapsamaması gerektiğini savunmuşlardır.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

VERİ VE METODOLOJİ

4.1. Veri

Çalışma kapsamına, 2020 yılı itibarıyla dünya kargo gelirleri toplamı olan 230 Milyar USD'nin, %80,3'ünü oluşturan 184.8 Milyar USD tutarında gelir yaratmış, 21 adet hava kargo taşımacılığı yapan firma dahil edilmiştir. Söz konusu firmaların yıllık faaliyet raporlarından; 'Kargo Gelirleri', 'Toplam Aktifler', 'Toplam Yükümlülükler', 'Özkaynak Toplamı' ve 'Cari Oran' verileri derlenmiştir.

4.2. Metodoloji

Belirlenmiş olan 21 adet kargo taşımacılığı yapan firmanın 'Kargo Gelirleri', 'Toplam Aktifler', 'Toplam Yükümlülükler', 'Özkaynak Toplamı' ve 'Cari Oran' verileri, ilgili firmaların yıllık faaliyet raporlarından derlendikten sonra, ilk adım olarak verilerin 2008-2009 yılları arasındaki değişim, Mortgage Krizi etkilerini, 2019-2020 yılları arasındaki değişim ise Covid-19 krizi etkilerini ölçümlemek üzere hesaplanmıştır. İkinci aşamada değişkenlerin, her iki krizin ayrı ayrı yol açtığı değişim oranları arasında anlamlı bir fark olup olmadığını analiz edebilmek adına uygulanacak en etkin testi belirleyebilmek için verilerin normal dağılıma sahip olup olmadığı konusunda basıklık ve çarpıklık ölçümlenmeleri yapılmıştır. Çarpıklık ve basıklık katsayıları $\pm 1,5$ (Tabachnik) değerleri arasında olduğunda dağılımları normal kabul edilebilir. Ölçümleme sonuçlarına göre toplam aktifler ve toplam yükümlülüklerin normal dağılıma sahip olduğu diğer değişkenlerin ise normal dağılıma sahip olmadıkları belirlenmiştir. Normal dağılıma sahip olan değişken için parametrik bir test olan T testi, normal dağılıma sahip olmayan diğer değişkenler için ise parametrik olmayan bir test olan Wilcoxon testi uygulanmıştır. Söz konusu testler uygulanarak Mortgage Krizi ve Covid-19 krizinin kargo hava taşımacılığı şirketleri finansalları üzerindeki etkisinin ayrıştırılması hedeflenmiştir. Basıklık ve çarpıklık ölçümleri için excel, diğer tüm analiz ve testler için SPSS 18 programı kullanılmıştır.

4.3. Normal Dağılım Sınamaları

Yapılan normal dağılım sınamaları sonucu elde edilen tablo aşağıdaki gibidir;

Değişken Adı	Basıklık	Çarpıklık	Sonuç
Kargo Gelirleri Değişim (%)	3,041	0,985	Normal Dağılım Yok
Toplam Aktifler Değişim (%)	-1,108	-0,332	Normal Dağılım Var
Toplam Yükümlülükler Değişim (%)	-1,214	0,213	Normal Dağılım Var
Özkaynak Toplamı Değişim (%)	8,025	-2,933	Normal Dağılım Yok
Cari Oran Değişim (%)	1,857	-0,182	Normal Dağılım Yok

Tablo 9. Normal dağılım sınamaları tablosu

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur.

4.4. Wilcoxon ve T Test Sonuçları

Basıklık ve çarpıklık sınaması sonrası değişkenlerin normal dağılıp dağılmadığına göre yapılan analizlerden elde edilen veriler Tablo10.'da aşağıdaki şekilde derlenmiştir.

Değişken Adı	2008-2009 Değişim		2019-2020 Değişim		Z İst. Ve P Değerleri/ T Testi
	Ortalama	Standart Sapma	Ortalama	Standart Sapma	
Kargo Gelirleri Değişim (%)	-20,8	16,5	29,6	41,1	-3.667 (0.0002)
¹ Toplam Aktifler Değişim (%)	0,85	11	2,26	11	-0.440 (0,664)
² Toplam Yükümlülükler Değişim (%)	3,24	14	13,3	17	-2.281 (0,034)
Özkaynak Toplamı Değişim (%)	-6,56	104	-545,6	1465	-1.477 (0.140)
Cari Oran Değişim (%)	7,54	25	33,47	60	-1.721 (0,085)

Tablo 10. Wilcoxon ve T Testi Sonuçları

Kaynak: Yazar Tarafından Oluşturulmuştur.

¹ Toplam aktifler normal dağılım gösterdiği için T testi sonuçları belirtilmiştir.

² Toplam yükümlülükler normal dağılım gösterdiği için T testi sonuçları belirtilmiştir.

4.5. Kargo Gelirleri Analizi:

Çalışma kapsamındaki 21 adet firmanın toplam kargo gelirleri, Mortgage Krizi sonrasında; 2009 yılında bir önceki yıla göre %12,6 oranında daralarak 96,5 Milyar USD’ a gerilemiştir (Tablo 11.). Bununla birlikte Kore Havayolları dışında, geri kalan yirmi firmanın tamamında da kargo gelirlerinde gerileme söz konusu olmuştur. Bu anlamda Mortgage krizinin hava kargo gelirleri üzerinde mikro ve makro bazda olumsuz etkisi olduğu ortaya koyulmuştur. Bununla birlikte, araştırmaya konu firmaların, covid-19 öncesi 2019 yılında 168,5 Milyar USD olan hava kargo gelir toplamı, pandemi yaşanan 2020 yılında %9,7 oranında artışla, 184,8 Milyar USD’ a ulaştığı görülmüştür (Tablo 11.). Pandemi yolu olan 2020 yılında bir önceki yıla göre kargo gelirlerini sadece American Airlines, Delta Nortwest ve Eva Air artıramamış, bunlar dışında 18 firmanın tamamında gelir artışı realize edilmiştir. İki kriz dönemi arasındaki farkın istatistiki olarak anlamlı olduğu ise, veri setinin normal dağılıma sahip olmaması sebebiyle gerçekleştirilen parametrik olmayan Wilcoxon testi sonucunda (z:-3,667 /P:0.0002) anlaşılmıştır (Tablo 11.). Özetle mortgage krizi kargo gelirleri üzerinde daraltıcı bir etkiye sahipken, Covid 19’un yol açtığı kriz, tam tersine genişletici bir etki yaratmıştır.

Firma Adı	2008 Kargo Net Gelirleri	2009 Kargo Net Gelirleri	Değişim (%)	2019 Net Kargo Gelirleri	2020 Net Kargo Gelirleri	Değişim (%)
Aeroflot	334	272	-18,5%	298	391	31,0%
Air Canada	483	314	-35,0%	540	686	27,0%
Air China	1034	790	-23,6%	830	1.240	49,4%
Air France	1971	1749	-11,2%	1.924	2.249	16,9%
All Nippon Airlines	987	935	-5,3%	1.171	1.698	45,0%
American Airlines	144	100	-30,6%	863	769	-10,9%
Asiana Airlines	1034	791	-23,6%	1.095	1.820	66,3%
Atlas Air Worldwide	1607	1062	-34,0%	2.739	3.211	17,2%
Biritish Airways	1234	1051	-14,8%	907	1.142	25,8%
Cathay Pacific	2880	1979	-31,3%	2.700	3.168	17,3%
China Southern	504	426	-15,5%	1.392	2.391	71,8%

Delta Northwest	686	788	14,9%	753	608	-19,3%
Eva air	1022	733	-28,3%	1.619	863	-46,7%
FedEx	37.953	35.497	-6,5%	69.693	69.217	-0,7%
Japan Airlines	1931	686	-64,5%	841	1.207	43,5%
Korean Air	691	738	6,9%	2.195	3.606	64,3%
Lufthansa	2136	1559	-27,0%	2.478	2.637	6,4%
Qantas	959	764	-20,3%	971	1.045	7,6%
Thai Airways	810	503	-30,4%	222	569	156,0%
United Airlines	497	366	-26,4%	1.179	1.648	39,8%
UPS	51.486	45.297	-12,0%	74.094	84.628	14,2%
Toplam	110.382	96.459	-12,6%	168.505	184.792	9,7%

Tablo 11. Firmalara Ait Net Kargo Gelirleri

Kaynak: Yazar Tarafından Oluşturulmuştur.

4.6. Toplam Aktifler Analizi:

Aktifler, şirketlerin sahip oldukları gayrimenkul, mevduat, filo varlığı ve ticari alacaklar gibi kavramların tamamını ifade eden finansal büyüklük göstergeleridir. Çalışma kapsamında değerlendirilen 21 firmaya ait 2008, 2009, 2019 ve 2020 yıllarında yayınlanmış olan yıllık faaliyet raporlarından derlenen veriler aşağıdaki tabloda listelenmiştir. Kargo gelir tablosundan farklı olarak aktifler tablosunda derlenmiş veriler yolcu ve gövde (belly) kargo gelirlerinin toplamlarından oluşan rakamları içermektedir. 2008 ve 2009 yıllarına ait veriler incelendiğinde, firmalara ait toplam aktifler 364,6 milyar dolar iken 357,7 milyar USD seviyesine gerilediği görülmektedir. Bir önceki yıla göre yaşanan değişim oranı %1,87 olarak hesaplanmış bununla beraber Covid-19 dönemi için bakıldığında 2019 yılında 669,1 milyar dolar olan toplam aktifler 2020 yılına gelindiğinde %4,62'lik bir artışla 700,1 milyar dolar seviyesine yükselmiştir. Toplam aktifler için kriz süreçlerindeki değişim oranları üzerinde yapılan basıklık ve çarpıklık hesaplamaları normal bir dağılım olduğunu işaret etmektedir. Bu nedenle veriler üzerinde parametrik bir test olan T testi uygulanmış ve elde edilen sonuca göre her iki değişken arasında istatistiki açıdan anlamlı bir ilişki ($z:-0.440$ / $P:0,664$) tespit edilememiştir. Bu da mortgage krizi ve

Covid-19 krizinin incelemeye konu havacılık şirketinin aktif toplamaları üzerinde istatistiki olarak farklı bir etki yaratmadığı sonucunu ortaya koymaktadır.

Firma Adı	2008 Toplam Aktifler	2009 Toplam Aktifler	Değişim (%)	2019 Toplam Aktifler	2020 Toplam Aktifler	Değişim (%)
Aeroflot	3.350	4.020	20,00%	14.447	14.835	2,69%
Air Canada	10.650	9.123	-14,34%	20.925	21.563	3,05%
Air China	13.719	15.003	9,36%	42.592	41.174	-3,33%
Air France	20.859	20.630	-1,10%	27.463	26.460	-3,65%
All Nippon Airlines	17.255	18.816	9,05%	23.483	30.050	27,96%
American Airlines	7.454	7.214	-3,22%	59.990	62.010	3,37%
Asiana Airlines	5.686	4.632	-18,54%	11.591	11.750	1,37%
Atlas Air World Wide	1.600	1.740	8,75%	5.390	6.030	11,87%
British Airways	21.880	17.528	-19,89%	24.638	21.236	-13,81%
Cathay Pacific	14.775	14.619	-1,06%	27.380	26.376	-3,67%
China Southern	11.948	13.870	16,09%	44.498	47.552	6,86%
Delta-Northwest	45.084	43.539	-3,43%	64.530	72.000	11,58%
Eva Air	4147	4547	9,65%	11.535	11.194	-2,96%
Fedex	25.633	24.244	-5,42%	73.540	82.780	12,56%
Japan Airlines	20.539	18.705	-8,93%	18.182	19.740	8,57%
Korean Air	56.461	51.875	-8,12%	23.189	21.369	-7,85%
Lufthansa	11.654	13.735	17,86%	38.792	35.096	-9,53%
Qantas	19.489	21.369	9,65%	14.278	13.792	-3,40%
Thai Airways	7.854	7.912	0,74%	8.209	6.675	-18,69%
United Airlines	12.686	12.781	0,75%	56.670	66.030	16,52%
UPS	31.879	31.883	0,01%	57.860	62.410	7,86%
Toplam	364.602	357.785	-1,87%	669.182	700.122	4,62%

Tablo 12. Firmalara Ait Toplam Aktifler Tablosu

Kaynak: Yazar Tarafından Oluşturulmuştur.

4.7. Toplam Özkaynak Analizi:

Özkaynaklar firmaların sermayeleri ile geçmiş yıllarda ettikleri kârların toplam değerleri olarak ifade edilmektedir. Araştırmanın kapsamını oluşturan 21 firmanın söz konusu iki kriz dönemlerinde ki özkaynak değişimleri hesaplanarak iki kriz dönemi arasındaki değişim farkları arasında anlamlı bir ilişki olup olmadığı sınınmıştır. Söz konusu dönemlere ait verilere göre mortgage krizinin yaşandığı 2008 yılında 73,8 milyar dolar olan özkaynaklar kriz sonrası 2009 yılına gelindiğinde 63,05 milyar USD seviyesine gerilemiş ve bir önceki yıla göre -%14,66'lık bir değişim meydana gelmiştir. Covid-19 krizi için bakıldığında ise özkaynakların toplam değeri 2019

yılında 132,2 milyar dolardan, 2020 yılına gelindiğinde 82,2 milyar dolar seviyesine gerilemiş ve bir önceki yıla göre -%37,8'lik bir değişim meydana gelmiştir. Kriz dönemlerindeki değişimler arasındaki bu farklılığın nedenleri arasında Covid-19 döneminde havayolu firmalarının, yolcu seyahatleri üzerinde gerçekleşen kısıtlamalar nedeniyle yaşamış oldukları gelir kayıplarının yer aldığı düşünülmektedir. Özetle firmalar Covid-19 döneminde yaşadıkları yüksek gelir kayıpları nedeniyle borçlarını ödeyebilmek için özkaynaklarını eritmişlerdir.

Her iki kriz dönemine ait değişim verileri üzerinde uygulanmış çarpıklık ve basıklık testleri sınamaları sonucu normal bir dağılım olmadığı tespit edilmiş olup bu nedenle Wilcoxon testi uygulanmıştır. Yapılan test sonucunda elde edilen verilere göre mortgage ve covid-19 krizlerine ait dönemlerde gerçekleşen toplam özkaynak değişim oranları arasında ki farklılıkta istatistiki açıdan anlamlı bir ilişki olduğu ($z:-1.477$ / $P:0,140$) tespit edilememiştir. Her iki kriz de özkaynakların erimesine sebebiyet vermiş olsa da Covid-19 krizi özkaynak toplamları açısından Mortgage krizine göre çok daha olumsuz bir etki yaratmıştır.

Tablo 13. incelendiğinde söz konusu 21 firma içerisinde yer alan Air France, All Nippon Airlines, American Airlines, British Airways, Delta-Northwest, Japan Airlines, Lufthansa firmalarının özkaynak toplamları her iki kriz dönemi için erimiş; Atlas Air, Cathay Pacific, China Southern, Eva Air, Qantas firmaları ise her iki kriz döneminde öz kaynaklarını korumayı başarmış ve artış sağlayabilmişlerdir. Mortgage krizi döneminde öz kaynakları artarken Covid-19 döneminde özkaynakları eriyen firmalar ise; Aeroflot, Air Canada, Air China, Thai Ariways, United Airlines, UPS iken, mortgage krizi döneminde öz kaynakları azalırken Covid-19 döneminde artan firmalar Asiana Airlines, FedEx, Korean Air olmuştur. Bununla beraber mortgage döneminde en yüksek kaynak artış oranı %379 ile United Airlines iken özkaynakları aynı dönem içerisinde en yüksek oranda eriyen firma -%181,8 ile Lufthansa olmuştur. Covid-19 dönemine bakıldığında ise en yüksek özkaynak artış oranı %53 ile Korean Air firmasına ait iken Aeroflot firması -%5680 ile özkaynakları en çok eriyen firma olma özelliğine sahiptir.

Firma Adı	2008 Özkaynak Toplamı	2009 Özkaynak Toplamı	Değişim (%)	2019 Özkaynak Toplamı	2020 Özkaynak Toplamı	Değişim (%)
Aeroflot	938	1.005	7,14%	43	-1.675	-3995,3%
Air Canada	-2.555	-1.188	53,50%	3.317	1.276	-61,5%
Air China	2.895	3.570	23,32%	14.733	12.203	-17,2%
Air France	6.780	4.070	-39,97%	1.697	-4.747	-379,7%
All Nippon Airlines	4.411	3.481	-21,08%	9.805	9.483	-3,3%
American Airlines	-254	-595	-134,25%	-120	-6.870	-5625,0%
Asiana Airlines	731	590	-19,29%	779	924	18,6%
Atlas Air World Wide	749	822	9,75%	1.800	2.260	25,6%
British Airways	4.874	1.913	-60,75%	7.935	2.273	-71,4%
Cathay Pacific	5.060	5.468	8,06%	8.013	9.446	17,9%
China Southern	1.364	1.941	42,30%	11.186	12.335	10,3%
Delta-Northwest	874	245	-71,97%	15.360	1.540	-90,0%
Eva Air	745	969	30,07%	2.531	2.604	2,9%
Fedex	16.032	15.556	-2,97%	18.300	24.170	32,1%
Japan Airlines	4.558	2.102	-53,88%	9.628	9.195	-4,5%
Korean Air	12.371	8.526	-31,08%	1.460	2.234	53,0%
Lufthansa	906	-741	-181,79%	9.167	1.208	-86,8%
Qantas	5.117	5.487	7,23%	1.418	1.838	29,6%
Thai Airways	1.388	1.551	11,74%	379	-4.114	-1185,5%
United Airlines	123	590	379,67%	11.530	5.960	-48,3%
UPS	6.780	7.696	13,51%	3.290	670	-79,6%
Toplam	73.887	63.058	-14,66%	132.251	82.213	-37,8%

Tablo 13. Firmalara Ait Toplam Özkaynaklar Tablosu

Kaynak: Yazar Tarafından Oluşturulmuştur.

4.8. Cari Oran Analizi:

Cari oran kavramı; firmalara ait dönen varlıkların kısa vadeli borçlarını karşılama oranı olarak ifade edilmektedir. Genel itibariyle firmaların kredibilitelerinin belirlenmesinde önemli bir gösterge sayılmaktadır. Cari oran verileri incelendiğinde kriz dönemleri için kaydedilen değişimler; krizlerin, firmaların kısa vadeli borçlarını ödeyebilme güçlerini ne şekilde etkilediğini göstermektedirler. Bu amaçla araştırmanın kapsamını oluşturan 21 adet firmanın yıllık raporlarından, dönen varlıklar ve kısa vadeli borçlar verileri derlenerek, cari oranlar hesaplanmıştır. Elde edilen veriler doğrultusunda mortgage ve covid-19 krizlerinin firmaların cari oranlarına ne şekilde etki ettiğinin anlaşılabilmesi amacıyla değişim oranlarında anlamlı bir farklılık olup olmadığının tespit edilebilmesi için öncelikle her iki döneme ait değişim oranları

arasında normal bir dağılım olup olmadığına bakılmıştır. Normal bir dağılımın olmadığı tespit edilmiş ve bu nedenle parametrik olmayan Wilcoxon testi uygulamasına gidilmiştir. Wilcoxon testi sonucunda elde edilen sonuçlar %90 güven aralığında (z:-1.721 /D:0,085) her iki kriz dönemi için gerçekleşen değişim oranlarının istatistiki açıdan anlamlı farklılık ifade ettiğini ortaya koymuştur. Tablo 14. üzerindeki veriler incelendiğinde mortgage krizi dönemi için 2008 yılında %89 olan ortalama 2009 yılı sonunda %96 olarak kaydedilmiş ve %8,5'lik bir artış gözlemlenmiştir. Covid-19 dönemi içinse 2019 yılında %67 olan cari oran ortalaması %85'e yükselmiş ve %27,15'lik bir artış gerçekleştirmiştir. Covid-19 döneminde yaşanan artışın mortgage krizi döneminde yaşanan artıştan fazla olması; covid-19 krizi döneminde cari oran özelinde yaşanan iyileşmenin, mortgage kriz dönemine göre daha yüksek düzeyde olduğunu ortaya koymaktadır. Buna mukabil, mortgage krizi dönemi sonrasında %96'ya yükselen oranın, her ne kadar artış yüzdesi daha yüksek olsa da Covid-19 krizi sonrasında %85 olarak mortgage krizi dönemi sonrasına göre daha düşük düzeylerde realize olduğu görülmektedir.

Firma Adı	2008 Cari Oran	2009 Cari Oran	Değişim (%)	2019 Cari Oran	2020 Cari Oran	Değişim (%)
Aeroflot	105	103	-1,81%	62	66	6,37%
Air Canada	65	88	35,22%	97	121	25,61%
Air China	15	14	-6,12%	32	25	-23,21%
Air France	100	71	-29,44%	68	84	24,50%
All Nippon Airlines	87	89	2,54%	108	224	107,83%
American Airlines	79	84	5,16%	45	67	49,41%
Asiana Airlines	34	40	18,48%	34	45	32,84%
Atlas Air World Wide	373	453	21,60%	57	106	85,23%
British Airways	46	25	-46,17%	69	33	-51,95%
Cathay Pacific	57	67	18,05%	48	59	23,01%
China Southern	22	25	13,96%	18	41	132,34%
Delta-Northwest	81	79	-2,35%	41	109	167,43%
Eva Air	51,9	67,8	30,64%	94	123	31,47%
Fedex	135	157	16,53%	158	151	-4,90%
Japan Airlines	123	75	-38,86%	101	119	17,47%
Korean Air	53	51	-3,04%	41	50	23,04%
Lufthansa	92	99	7,38%	71	68	-3,00%
Qantas	86	104	20,56%	46	60	28,37%
Thai Airways	53	86	61,96%	56	7	-88,29%
United Airlines	97	100	2,57%	55	116	112,28%

UPS	113	149	31,39%	111	119	7,07%
Ortalama	89	96	8,49%	67	85	27,15%

Tablo 14. Firmalara Ait Cari Oran Tablosu

Kaynak: Yazar Tarafından Oluşturulmuştur.

4.9. Toplam Yükümlülükler Analizi:

Toplam yükümlülükler bir firmanın kısa ve uzun vadeli borçlarını kapsayacak şekilde ödünç aldığı ve/veya karşılığında faiz vermeyi taahhüt ettiği kredi ya da ticari borçlarının toplamıdır (Yücel, 2021, s61). Toplam yükümlülükler firmaların borçlanma düzeylerini gösteren bir gösterge niteliği taşımaktadır. Araştırmanın zaman kapsamı olan mortgage krizi süreci ve Covid-19 krizi süreçleri için hava taşımacılığı yapan firmaların borçlanma konusunda bu krizlerden ne şekilde etkilendiğinin ve krizlerin etkileri arasındaki farkların ortaya koyulabilmesi için araştırma dahilinde incelenmekte olan 21 firmanın kriz dönemlerine ait toplam yükümlülükleri yine aynı dönemlere ait yıllık faaliyet raporlarından derlenerek aşağıdaki tablo oluşturulmuştur. Tablo 15. verileri incelendiğinde firmalara ait toplam yükümlülüklerin 2008 yılında 290,7 milyar dolar seviyesinden 4 milyar dolarlık bir artışla 2009 yılı sonuna gelindiğinde 294,7 milyar dolara yükseldiği görülmektedir. Buradan hareketle mortgage krizi boyunca tüm firmaların borçlanma ortalamasına baktığımızda yalnızca %1,38 gibi çok küçük bir artış gözlemlenmiş ve firmalar kriz sürecindeki borçlanma düzeylerini artırmadan koruyabilmişlerdir. Covid-19 krizi dönemi için bakıldığında ise kriz öncesi 2019 yılında 536,9 milyar dolar olan toplam yükümlülük seviyesi 2020 yılına gelindiğinde 81 milyar dolar değerinde %15,08'lik bir artış göstererek 617,9 milyar dolara yükselmiş ve firmaların Covid-19 krizinde mortgage krizine göre borçlarının daha fazla arttığı gözlemlenmiştir. Tablo 15. İçerisinde verileri en dikkat çeken firma Delta-Northwest firmasıdır. Covid-19 döneminde gerçekleşen 21,2 milyar dolar değerindeki toplam yükümlülük artışı; 21 firmanın toplamı olan 81 milyar değerindeki artış içerisinde %26'lık bir payı tek başına oluşturmaktadır. 21 firmaya ait toplam yükümlülüklerin her iki kriz döneminde ne şekilde etkilendiğinin sınanması amacıyla, firmaların her iki kriz dönemlerinde kaydedilen toplam yükümlülükleri arasında istatistiki olarak anlamlı bir farklılığın olup olmadığına bakılmış ve elde edilen çarpıklık ve basıklık testine tabi tutulmuştur. Test sonucuna göre iki kriz döneminde gözlenen farklar arasında normal bir dağılım tespit edildiğinden dolayı

parametrik bir test olan T testi uygulanmıştır. T testinden elde edilen sonuçlara (z:-2.281, P:0,034) göre, %95 güven aralığında, krizler arasında istatistiki açıdan anlamlı bir farklılık tespit edilmiştir. Özetle firmalar yaşanan krizlerden olumsuz etkilenmiş ve krizler firmaların borçlanma düzeylerini artırmıştır. Ayrıca salgın ve sağlık kaynaklı krizlerin hava taşımacılığını durma noktasına getirmesinin de etkisiyle havacılık firmaların gelir yaratmakta zorlandıklarını ve buna bağlı olarak borçlanma düzeylerinde ciddi artışlar meydana geldiğini ayrıca finans kaynaklı kriz süreçlerinde de görüldüğü üzere borçlanmaların salgın kaynaklı krizlere göre firmalar tarafından daha iyi idare edilebildiği söylenebilir.

Firmalar	2008 Toplam Yüküm.	2009 Toplam Yüküm.	Değişim (%)	2019 Toplam Yüküm.	2020 Toplam Yüküm.	Değişim (%)
Aeroflot	2.412	3.015	25,00%	14.404	16.510	14,62%
Air Canada	13.205	10.311	-21,92%	17.608	20.287	15,21%
Air China	10.824	11.433	5,63%	27.859	28.971	3,99%
Air France	14.079	16.560	17,62%	25.766	31.207	21,12%
All Nippon Airlines	12.844	15.335	19,39%	13.678	20.567	50,37%
American Airlines	7.708	7.809	1,31%	60.110	68.880	14,59%
Asiana Airlines	4.955	4.042	-18,43%	10.812	10.826	0,13%
Atlas Air World Wide	851	918	7,87%	3.590	3.770	5,01%
British Airways	17.006	15.615	-8,18%	16.703	18.963	13,53%
Cathay Pacific	9.715	9.151	-5,81%	19.367	16.930	-12,58%
China Southern	10.584	11.929	12,71%	33.312	35.217	5,72%
Delta-Northwest	44.210	43.294	-2,07%	49.170	70.460	43,30%
Eva Air	3402	3578	5,17%	9.004	8.590	-4,60%
Fedex	9.601	8.688	-9,51%	55.240	58.610	6,10%
Japan Airlines	15.981	16.603	3,89%	8.554	10.545	23,28%
Korean Air	44.090	43.349	-1,68%	21.729	19.135	-11,94%
Lufthansa	10.748	14.476	34,69%	29.625	33.888	14,39%
Qantas	14.372	15.882	10,51%	12.860	11.954	-7,05%
Thai Airways	6.466	6.361	-1,62%	7.830	10.789	37,79%
United Airlines	12.563	12.191	-2,96%	45.140	60.070	33,07%
UPS	25.099	24.187	-3,63%	54.570	61.740	13,14%
Toplam	290.715	294.727	1,38%	536.931	617.909	15,08%

Tablo 15. Firmalara Ait Toplam Yükümlülükler Tablosu

Kaynak: Yazar Tarafından oluşturulmuştur.

SONUÇLAR VE ÖNERİLER

Küresel Taşımacılık haciminin parasal değer olarak %35'lik kısmını oluşturan hava kargo taşımacılığı faaliyetleri taşınan malların hacimsel olarak %1,5'lük kısmına tekabül etmektedir. Özellikle içerisinde bulunduğumuz pandemi döneminde hava kargo ile taşınan mal türleri incelendiğinde sağlık sektöründe kullanılan ürünlerin taşımacılığında tercih edilmiş olması Covid-19 krizi sürecinde hava kargo taşımacılığında hem gelir artışı sağlamış hem de sektörel olarak öneminin bir kez daha vurgulanmasını sağlamıştır. Çalışmanın temel motivasyonu küresel boyutta meydana gelen krizlerin hava taşımacılığı sektörünü doğrudan etkileyebilmesi oluşturmuş ve bu minvalde sektörün krizlerin istenmeyen etkilerinden kaçınılabilmesi adına önerilerde bulunulmuştur. Araştırmaya konu literatür kaynakları incelendiğinde araştırmanın konusu olan krizlerin farklı çalışmalarda incelendiği ancak hava kargo açısından etki karşılaştırılmalarının kapsamlı bir şekilde tek çalışma içerisinde incelenmediği gözlemlenmiştir. Bu nedenle literatür içerisinde kapsamlı düzeyde yapılan ilk çalışma olarak katkıda bulunulmaya çalışılmıştır.

2020 yılı mart ayında pandemi ilan edilmesine yol açan covid-19 virüsü, tüm dünyayı, sadece sağlık açısından etkilememiş, eğitim, psikoloji, sosyal ilişkiler, sosyoloji ve ekonomi boyutlarıyla da insanlığı çok farklı noktalarda oldukça zorlamıştır. Öte yandan havacılık, gerek pandemi öncesi 2019 yılında 818,3 Milyar USD'lık ve pek çok ülkenin gayri safi yurt içi hasılasından daha büyük olan sektör büyüklüğü ile gerekse taşımacılık alanındaki hız ve güvenilirlik açısından üstünlükleri ile stratejik öneme sahip yapısıyla, kriz etkilerinin ölçülmesi noktasında dikkate değer bir sektör olarak değerlendirilmektedir. Özellikle pandemi döneminde, bir noktadan başka bir noktaya hızla ve güvenilir bir şekilde aktarımı zorunlu olan sağlık ürünleri sebebiyle önemi bir kez daha ortaya çıkan sektörün faaliyetlerinin sürdürülebilirliği, dünya ticareti açısından kritik önem taşımaktadır. Krizlerin özellikle dünya ticaretine etkisi açısından, hava kargo taşımacılığı faaliyetlerinin sürdürülebilirliği, çalışmanın motivasyonunu oluşturmuş, bu minvalde dünya kargo gelirlerinin %80,3'ünü oluşturan 21 adet firma belirlenmiş ve söz konusu firmaların Kargo Gelirleri', 'Toplam Aktifler', 'Toplam Yükümlülükler', 'Özkaynak Toplamı' ve 'Cari Oran' verileri, Mortgage krizi öncesi ve sonrası, Covid-19 krizi öncesi ve

sonrası birer yıl olmak üzere değişim karşılaştırmaları yapılmış; her iki krizin etki analizleri gerçekleştirilmiştir.

Çalışmanın en önemli çıktısı, mortgage krizi etkisiyle, kriz sonrası dönemde, kargo gelirleri rakamı %12,6 oranında dūřen dūřen hava kargo taşımacılığının, covid-19 sūrecinde gelirlerini %9,7 artırarak 184,8 Milyar USD dūzeyinde bir gelir elde ettiğidir. İki kriz arasındaki etki farkının araştırmaya konu firmalar arasında yaygınlık farkı Wilcoxon testi ile analiz edildiğinde ise ($z:-3,667$ / $P:0.0002$) istatistiki olarak anlamlı bir farklılık olduğu saptanmıştır. Bu doğrultuda mortgage krizinde 21 firmadan 19'unun gelir kaybı yaşadığı ve covid-19 krizinde 21 firmadan 18'inin gelir artışı elde ettiği gōr÷lmekte; dolayısıyla kriz etki farklarının firmalara yaygın olduğu anlaşılmaktadır.

Krizlerin özkaynaklar üzerinde yarattığı etki incelendiğinde ise; her iki krizin de araştırmaya konu 21 firmanın özkaynak toplamında erimeye sebebiyet verdiği gōr÷lmüştür. Yapılan Wilcoxon test sonucuna gōre krizlerin yarattığı değişimler arasında istatistiki olarak anlamlı bir fark bulunamamıştır ($z:-1.477$, $P:0.140$). Mortgage krizinde %14,7 oranında bir azalışa tekab÷l eden 10,9 Milyar USD, Covid-19 krizinde ise %38,8'lik bir daralma ile 50 Milyar USD'lık bir özkaynak azalması söz konusu olmuştur. Bu bilgiler ışığında Covid-19 krizinin özkaynaklar üzerindeki olumsuz etkisinin, Mortgage krizine gōre daha kuvvetli olduğu ifade edilebilir.

Krizlerin, firmaların kısa vadeli borçlarını kısa vadeli varlıklarıyla karşılama g÷cünü ifade eden cari oran üzerindeki etkilerini analiz etmek için gerçekleştirilen Wilcoxon testi sonucunda elde edilen sonuçlar ($z:-1.721$ / $D:0,085$) her iki kriz dönemi için gerçekleşen değişim oranlarının %90 g÷ven aralığında istatistiki açıdan anlamlı farklılık ifade ettiğini ortaya koymuştur. 2008 yılında %89 olan ortalama 2009 yılı sonunda %96 olarak kaydedilmiş ve %8,5'lik bir artış gözlemlenmiştir. Covid-19 dönemi içinse 2019 yılında %67 olan cari oran ortalaması %85'e yükselmiş ve %27,15'lik bir artış gerçekleştirmiştir. Her ne kadar her iki kriz döneminde de araştırmaya konu firmalar toplamında cari oranda iyileşme söz konusu ise de, Covid-19 krizi döneminde, Mortgage krizine oranla daha yüksek seviyede bir gelişim elde edilmiştir.

Mortgage ve Covid-19 krizlerinin toplam yükümlülükler üzerinde artış yönlü baskısı ise çalışmanın bir diğer önemli çıktısıdır. Mortgage krizini takip eden 2009 yılında bir önceki yıla göre, araştırmaya konu firmaların toplam yükümlülükleri %1,38 oranında ve 4 Milyar USD tutarında, Covid-19 krizi dönemi olan 2020 yılında ise bir önceki yıla göre %37,8 oranında ve 50 Milyar USD tutarında artış göstermiştir. Gerçekleştirilen t testi sonucu ise (z:-2.281, P:0,034) her iki kriz döneminin toplam yükümlülükler üzerinde yarattığı değişikliğin istatistiki olarak fark gösterdiği yönündedir. Söz konusu çıktıya göre Covid-19 krizinin toplam yükümlülükler üzerinde yarattığı baskı, Mortgage krizinin yarattığı baskının çok üzerindedir.

Söz konusu firmaların faaliyet raporlarından derlenen veriler üzerinde gerçekleştirilen analizlerden elde edilen sonuçlara göre özellikle Covid-19 döneminde toplam yükümlülükler üzerinde artış yönlü bir baskıya ek olarak öz kaynaklarda erimeler meydana gelirken cari oran düzeylerinde gözlemlenen iyileşmenin sebepleri olarak firmaların kısa vadeli borçlarını uzun vadeli olacak şekilde yapılandırmış olabilecekleri ayrıca firmalara sağlanan büyük miktarlarda devlet desteklerinin etkisi olduğu düşünülmektedir.

Özetle her ne kadar Covid-19 krizi sonrasında, havacılık sektörü kargo gelirlerinde artış yaşanmış olsa da sektör genelinde özkaynaklarda meydana gelen erime ve borçlanma düzeylerinde yaşanan artış sektörün finansal yapısını bozmuş durumdadır. Şu ana kadar direkt nakit desteği, kredi veya tahvile borçlanma, havayolu işletmelerinin maliyetlerini azaltmak amacı ile uluslararası kuruluş ve ulusal kuruluşlara ödenen ücretlerde çeşitli indirimler, personel giderlerini karşılamaya yönelik destekler, iç hat taşımacılığında katma değer vergisi indirimleri, Yolcu hakları tazminatlarının ödenmesinde erteleme hakkı gibi uygulamalardan oluşan devlet destekleri sektörün faaliyetlerinin sürekliliği açısından yetersiz olarak değerlendirilmektedir.

Covid-19 pandemisi döneminde, sektörün kargo taşımacılığı bacağına faaliyetlerinin sürdürülebilirliğinin, özellikle sağlık sektörüne yönelik malların hızlı nakli noktasında, bir kez daha açığa çıkan stratejik önemine binaen verilmesi faydalı bulunan devlet destekleri küçük işletmelerin de korunmasına yönelik tedbirler alınması, sağlanan kredi kolaylıklarının uzun vadeli ve düşük faizli olacak şekilde

ayarılanması, gerekli durumlarda havayolu firmaları üzerinde kamulaştırma faaliyetlerinin artırılması, slot ve permi ücretlerinin devlet tarafından geçici süreliğine, karşılanması olarak tavsiye edilmektedir.



KAYNAKÇA

- (2020). 08 01, 2021 tarihinde Tiaca: <https://tiaca.org/abouttiaca/> adresinden alındı
- 2920 Sayılı Türk Sivil havacılık Kanunu. (1983). T.C. Resmi Gazete. 10 14, 2021 tarihinde <https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.2920.pdf> adresinden alındı
- Akca, M. (2020). Covid-19'un Havacılık Sektörüne Etkisi. *Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi*, 45-64.
- Altunöz, U. (2013). *Finansal Krizler Erken Uyarı Sistemleri ve 2008 Krizi İçin TR–ABD Örneği*. İstanbul: Beta Yayıncılık.
- Anyu, L., Kim, Y., & O'Connell, J. (2021). COVID-19 and the aviation industry: The interrelationship between the spread of the COVID-19 pandemic and the frequency of flights on the EU market. *Annals of Tourism Research*, 103298.
- Arkun, S. (2018). 2008 Finansal Krizi Havayolu Sektörüne Yansımaları ve Bir Uygulama. *Mali Çözüm Dergisi*, 221-231.
- Aydemir, H. (2016). Türkiye'de Boru Hattı Ulaştırması: Genel Durumu, uluslararası Karşılaştırmalar ve Hedef ile Politikalara Yönelik Öneriler. *Fen ve Mühendislik Dergisi*, 399-408.
- Aydın, A., Öztürk, E., & Akgül, G. (2021). Hava Kargo Yük Trafikinin Sera Gazı Emisyonları Üzerindeki Etkisi: Türkiye. *Pearson Journal of Social Sciences & Humanities*, 10-32.
- Bjelicic, B. (2012). Financing airlines in the wake of the financial markets crisis. *Journal of Air Transport Management*, 10-16.
- Chinazzi, M., Davis, J., Ajelli, M., Gioannini, C., Litvinova, M., Merler, S., . . . Vespignani, A. (2020). The Effect of Travel Restrictions on The Spread of The 2019 Novel Coronavirus (COVID-19) Outbreak. *Science*, 395-400.
- Cumhurbaşkanlığı Dijital Dönüşüm Ofisi. (2021, Kasım 08). *Koronavirüs Covid-19 Dünya Haritası*. 11 08, 2021 tarihinde Corona Cbdo Web Sitesi: <https://corona.cbdo.gov.tr/> adresinden alındı

- Çancı, M., & Erdal, M. (2003). Taşımacılık ve Lojistik yönetimi. *Uluslararası Tasımacılık ve Lojistik Üretenler Derneği*, 302.
- Çiftçi, G. (2019). Uluslararası Yük Taşımacılığı Yapan İşletmelerde Taşıma Maliyetlerinin Faaliyet Tabanlı Maliyetleme Yöntemine Göre hesaplanması ve Bir Lojistik İşletmesinde Uygulama Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi. Manisa: Manisa Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Çınar, E. (2003, Mart). Hava akış yönetimi ve İstanbul Atatürk Havalimanındaki taksi sürelerinin kalkış slotu tahsisine etkisi. *Yayınlanmış yüksek lisans tezi*. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Çınar, E. (2019). Sivil Havacılık Faaliyetlerinin Düzenlenmesi. M. Cavcar, S. Dalkılıç, A. Cavcar, S. S. Ateş, & E. Çınar içinde, *Havacılığa Giriş* (s. 164-184). Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayınları.
- Demirtaş, H. (2000). Kriz Yönetimi. *Kuram ve Uygulamada Eğitim Yönetimi*, 353-373.
- Deniz Haber Ajansı. (2019, Şubat 22). *TAMER KIRAN: TAŞIMANIN YÜZDE 85'İ DENİZ YOLUYLA YAPILIYOR*. 10 05, 2021 tarihinde Uticad Web sitesi: <https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/25004/tamer-kiran-tasimanin-yuzde-85-i-deniz-yoluyla-yapiliyor> adresinden alındı
- Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü. (2021). *Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü*. 10 15, 2021 tarihinde Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü İşletme Dairesi Başkanlığı: <https://www.dhmi.gov.tr/Sayfalar/Isletme/Hakk%C4%B1m%C4%B1zda.aspx> adresinden alındı
- DHMİ. (2021). *Elektronik Dairesi Başkanlığı*. 06 11, 2021 tarihinde <https://www.dhmi.gov.tr/Sayfalar/ElektronikHizmetleri/Hakkında.aspx> adresinden alındı
- DHMİ. (2021). *Hava Seyrüsefer Dairesi Başkanlığı*. 06 10, 2021 tarihinde <https://www.dhmi.gov.tr/Sayfalar/Ssd/AnaSayfa.aspx> adresinden alındı

- DHMİ. (2021). *Havacılık Eğitim Daire Başkanlığı*. 06 04, 2021 tarihinde <https://www.dhmi.gov.tr/Sayfalar/HavacilikEgitim/AnaSayfa.aspx> adresinden alındı
- DHMİ. (2021). *İşletme Dairesi Başkanlığı*. 06 03, 2021 tarihinde Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü Web Sitesi: <https://www.dhmi.gov.tr/Sayfalar/Isletme/Anasayfa.aspx> adresinden alındı
- DHMİ. (2021). *Slot Koordinasyon Merkezi Başmüdürlüğü*. 06 05, 2021 tarihinde <https://www.dhmi.gov.tr/Sayfalar/slot/AnaSayfa.aspx> adresinden alındı
- Dobruszkes, F., & Van Hamme, G. (2011). The impact of the current economic crisis on the geography of air traffic volumes: An empirical analysis. *Journal of Transport Geography*, 1387-1398.
- 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.
- Duran, M., & Acar, M. (2020). Bir virüsün dünyaya ettikleri: Covid-19 Pandemisinin makro ekonomik etkileri. *International Journal of Social and Economic Sciences*, 54-67.
- Durmuş, A. (2018, Şubat 11). 1973 Petrol Krizi. <https://www.slideshare.net/AlperDurmu/1973-petrol-krizi> adresinden alındı
- Dündar, N. (2020). Küresel salgınların makro ekonomik etkileri üzerine bir araştırma. *Journal of Social and Humanities Sciences Research*, 837-852.
- Eğilmez, M. (2008). *Küresel Finans Krizi*. İstanbul: Remzi Kitabevi.
- Eğilmez, M. (2013, Nisan 01). *Küresel Krizin Neresindeyiz ?* 10 02, 2021 tarihinde Kendime Yazılar: <https://www.mahfiegilmez.com/2013/04/kuresel-krizin-neresindeyiz.html> adresinden alındı
- Engin, C., & Göllüce, E. (2016). 2008 Küresel Finans Krizi ve Türkiye Üzerine Yansımaları. *Kahramanmaraş Sütçi İmam Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 27-40.

- Erim, T. (2012). *Ekonomik Krizler ve Hava Taşımacılığına Etkileri: Türk Hava Taşımacılığı Örneği* Yayınlanmış Doktora Tezi. İstanbul: Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Erkayman, B. (2007). *Loistikte Taşıma Şekillerinin Belirlenmesi* Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Forsyth, P., Guimard, C., & Niemeier, H.-M. (2020). Covid – 19, the collapse in passenger demand and airport charges. *Journal of Air Transport Management*, 101932.
- Gerede, E. (2002, Eylül). Havayolu taşımacılığında küreselleşme ve havayolu işbirlikleri- THY AO'da bir uygulama. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Güler, A. (2020). *Loistik Sektör Raporu*. İstanbul: UTİKAD.
- Güler, S. (2018). *Türkiye'de Havalimanı İşletmeciliği'nin Kısa Tarihçesi ve Havalimanları Üzerinde Bir İnceleme* Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: T.C. Maltepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- IATA. (2021). *World Air Transport Statistics+*. Montreal: IATA. <https://www.iata.org/publishing/> adresinden alındı
- IMF. (2020, Nisan). *WEO Groups and Aggregates Information*. 02 13, 2021 tarihinde International Monetary Fund Found: <https://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2020/01/weodata/groups.htm#ae> adresinden alındı
- IMF. (2021, Nisan). *World Ekonomik Outlook Database*. 12 21, 2021 tarihinde International Monetary Fund Web Sitesi: https://www.imf.org/en/Publications/WEO/weo-database/2021/April/weo-report?a=1&c=001,110,200,&s=NGDP_RPCH,PCPIPCH,TM_RPCH,TX_RPCH,&sy=2017&ey=2020&ssm=0&scsm=1&sc=0&ssd=1&ssc=0&sic=0&sort=country&ds=.&br=1 adresinden alındı

- Karadağ Albayrak, Ö. (2021, Nisan). Türkiye'nin Demiryolu Yük Taşımacılığı Talebinin Zaman Serisi Analizi ile Tahmini. *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 137-154.
- Kaygın, E., & Kavak, O. (2021). Ekonomik Krizlerin Sivil Havacılık Sektörü Üzerine Etkilerine Kronolojik Bir Bakış. *Sakarya Üniversitesi İşletme Enstitü Dergisi*, 181-186.
- Khan, M. (2006). *Pandemic Influenza Preparedness. Guidelines for Municipal Governments*.
<https://www.kelseytrailhealth.ca/Publications/Plans/Documents/Guidelines%20for%20MunicipalitiesJuly31-06.pdf> adresinden alındı
- Köksal, T. (2011). *Uluslararası Sivil Havacılık Hukuku*. Ankara: Adaleet Yayınları.
- Köy, E. (2020, Mayıs 8). *Aviation Crew*. 05 09, 2021 tarihinde Aviation Crew Web Sitesi: <https://www.aviationcrew.org/post/havac%C4%B1%C4%B1kta-annex-nedir-ne-i%C5%9Fe-yarar> adresinden alındı
- Kurt, Y. (2020). Hava Taşımacılığında Covid-19 Krizi: Yolcuları ve İnsan Kaynaklarını Koruma Önlemleri. *Gaziantep University Journal of Social Sciences*, 191-211.
- Li, T. (2020). A SWOT analysis of China's air cargo sector in the context of COVID-19 pandemic. *Journal of Air Transport Management*, 101875.
- Macit, A., & Macit, D. (2020). Türk Sivil Havacılık Sektöründe Covid-19 Pandemisinin Yönetimi. *Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi*, 100-116.
- MacKellar, L. (2007). Pandemic Influenza: A Review. *Population and Development Review*, 429-451.
- Özata Canlı, S., & Özdemir, M. (2021). Covid-19 Pandemisinin Finansal Etkilerinin Belirlenmesi: Türkiye Havayolu Sektörü Üzerine Bir Çalışma. *Üçlü Sektör Sosyal Ekonomi Dergisi*, 657-681.
- Sau-Sanchez, P., Voltes-Dorta, A., & Cugueró-Escofet, N. (2020). An Early Assessment of The Impact of COVID-19 on Air Transport: Just Another Crisis

or The End of Aviation as We Know It? *Journal of Transport Geography*, 102749.

Savaş, V. F. (2012). *Küresel Finans ve Makro İktisat*. Ankara: Efil Yayınevi.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü. (2010). *Hava Seyrüsefer Yıllık Emniyet Raporu*. Ankara: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü. (2021). 7 18, 2021 tarihinde Wikipedia Web Sitesi: https://tr.wikipedia.org/wiki/Sivil_Havac%C4%B1%C4%B1k_Genel_M%C3%BCd%C3%BCrl%C3%BC%C4%9F%C3%BC adresinden alındı

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Organizasyon Şeması. (2021). 7 13, 2021 tarihinde SHGM Web Sitesi: <http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/docs/organizasyon/OrgTr251021.png> adresinden alındı

Statista. (2021). *Trends in Global Export Value of Trade in Goods From 1950 to 2020*. 12 19, 2021 tarihinde Statista Web Sitesi: <https://www.statista.com/statistics/264682/worldwide-export-volume-in-the-trade-since-1950/> adresinden alındı

Statista. (2021). *Worldwide air freight traffic from 2004 to 2022*. 06 23, 2021 tarihinde Statista Web Sitesi: <https://www.statista.com/statistics/564668/worldwide-air-cargo-traffic/> adresinden alındı

Statista. (2021). *Worldwide revenue of cargo airlines from 2004 to 2021*. 06 23, 2021 tarihinde Statista Web sitesi: <https://www.statista.com/statistics/564658/worldwide-revenue-of-air-cargo-traffic/> adresinden alındı

Şen, G., & Bütün, E. (2021). Covid-19 Salgınının Havacılık Sektörüne Etkisi: Gig Ekonomisi Alternatifi. *Havacılık Araştırmaları Dergisi*, 106-127.

Şen, H., & Sağbaş, İ. (2004). *Bütçe Açıkları Teori ve Türkiye Uygulaması*. Ankara: Seçkin Yayıncılık.

Şerbetçi, E. (1998). Ulaştırma Sektörleri Arasındaki Öncelik Sorunu ve Etkileri, Yüksek Lisans Tezi. 22-44. Ankara: Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

Tarı, R., & İnce, M. (2019). Denizyolu Taşımacılığı Piyasası Kapsamında Küresel Ticaret Hacminin Analizi: Markov Rejim Değişim Modeli. *Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 1-20.

Tisdall, L., Zhang, Y., & Zhang, A. (2021). COVID-19 impacts on general aviation – Comparative experiences, governmental responses and policy imperatives. *Transport Policy*, 273-280.

Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2021). 08 11, 2021 tarihinde Wikipedia Web Sitesi: https://tr.wikipedia.org/wiki/T%C3%BCrkiye_Cumhuriyeti_Ula%C5%9F%C4%B1rma_ve_Altyap%C4%B1_Bakanl%C4%B1%C4%9F%C4%B1 adresinden alındı

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2020). *Ulaşan ve Erişen Türkiye*. Ankara: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2021). 07 29, 2021 tarihinde Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Resmi Web Sitesi: <https://www.uab.gov.tr/tarihce> adresinden alındı

Wilder-Smith, A., Paton, N., & Goh, K. (2003). Low risk of transmission of severe acute respiratory syndrome on airplanes: the Singapore experience. *Tropical Medicine & International Health*, 1035-1037.

World Bank. (2021). *Total Reserves*. World Bank Data Web Sitesi: <https://data.worldbank.org/indicator/FI.RES.TOTL.CD?end=2020&locations=US-CN-AE-QA-HK-KR&start=2017&view=chart> adresinden alındı

World Bank. (2021). *Total Reserves*. 12 29, 2021 tarihinde World Bank Data Web Sitesi: <https://data.worldbank.org/indicator/FI.RES.TOTL.CD?end=2009&locations=US-CN-AE-QA-HK-KR&start=2007&view=chart> adresinden alındı

World Bank. (2021). *Trade*. World Bank Web Sitesi: <https://data.worldbank.org/topic/trade?end=2020&locations=HK-AE-US-CN-KR-QA&start=2017> adresinden alındı

World Bank. (2021). *Trade*. 12 29, 2021 tarihinde World Bank Data Web Sitesi: <https://data.worldbank.org/topic/21?end=2009&start=2006> adresinden alındı

- World Trade Organisation. (2021, Mart 31). *World Trade Primed For Strong But Uneven Recovery After COVID-19 Pandemic Shock*. 04 05, 2021 tarihinde World Trade Organisation Web Sitesi: https://www.wto.org/english/news_e/pres21_e/pr876_e.htm adresinden alındı
- Yakut, F. (2012, Nisan). Hava Kargo Taşımacılığının Türkiye'deki Mevcut Durumu ve Geliştirilmesi İçin Yapılması Gerekenler. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Yaman, K. (2019). Uluslararası ve Ulusal Boyutta Sivil Havacılık Faaliyetlerinin Yasal Çerçevesi. A. Küçük Yılmaz, H. Kafalı, Y. Işık, K. Yaman, M. Özen, & F. Küçük içinde, *Hava Taşımacılığı* (s. 95-114). Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayınları.
- Yaman, K., & Özen, M. (2019). Uluslararası Hava Taşımacıları Birliği. *Hava Taşımacılığı* (s. 105). içinde Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayınları.
- Yüksel, F., & Morrow, S. (2021, Mart 26). *Petrol devlerinin geliri 2020'de Kovid-19'un etkisiyle 716,5 milyar dolar azaldı*. 05 27, 2021 tarihinde Anadolu Aansı Web Sitesi: <https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/petrol-devlerinin-geliri-2020de-kovid-19un-etkisiyle-716-5-milyar-dolar-azaldi/2188839> adresinden alındı