

ARAŞTIRMA MAKALESİ

HAVAYOLU YOLCU TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜNÜN FİNANSAL PERFORMANS GÖSTERGELERİNİN MAKROEKONOMİK ANALİZİ: ORAN ANALİZİ YÖNTEMİ İLE COVID-19 SÜRECİ VE ÖNCESİNE İLİŞKİN BİR KARŞILAŞTIRMA***MACROECONOMIC ANALYSIS OF FINANCIAL PERFORMANCE INDICATORS OF THE AIRLINE PASSENGER TRANSPORT INDUSTRY: A COMPARISON WITH THE RATIO ANALYSIS METHOD AND THE COVID-19 PROCESS AND BEFORE***

Dr. Melahat BATU AĞIRKAYA *
Dr. Öğr. Üyesi Dursun KELEŞ **

ÖZ

Havacılık sektörü, birden fazla alt sektörü içerisinde barındıran önemli bir sektördür. Bu sektörde yer alan havayolu yolcu taşımacılığı sektörü ise, ülke ekonomileri üzerinde oldukça önemli bir rol üstlenmektedir. Bununla birlikte, günümüzde zaman kavramının böylesine önem kazandığı bir ortamda havayolu yolcu taşımacılığı sektörünün insanların ulaşım ihtiyaçlarına en hızlı şekilde çözüm üreten bir sektör olduğunu ifade etmek mümkündür.

Bu çalışmanın amacı, Covid-19 pandemi süreci ve öncesinde havayolu yolcu taşımacılığı sektörünün finansal performansının analiz edilerek makroekonomik değişkenlerden istihdam ve ekonomik büyüme üzerindeki etkilerinin ortaya konulması ve sonuçlarının değerlendirilmesidir. Bu amaç doğrultusunda, Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası tarafından yayımlanan sektör bilançoları arasında yer alan ulaştırma sektörünün alt sektörü olan havayolu yolcu taşımacılığı sektöründe oran analizi yöntemiyle finansal tablolar analizi gerçekleştirilmiştir. Covid-19 pandemi süreci ve öncesine yönelik yapılan analiz sonucunda elde edilen bulgular, ilgili makroekonomik göstergeler ışığında değerlendirilmiştir.

Anahtar Sözcükler: Covid-19 Pandemisi, Havacılık Sektörü, Ekonomik Büyüme, İstihdam, Makroekonomik Etkiler

* Iğdır Üniversitesi Meslek Yüksekokulu Bankacılık ve Sigortacılık Programı, malahatagirkaya@hotmail.com, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8703-5622>

** Iğdır Üniversitesi Uygulamalı Bilimler Yüksekokulu Gümrük İşletme Bölümü, dursun.keles@igdir.edu.tr, ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9075-476X>

ABSTRACT

The aviation industry is an important industry that includes more than one sub-sector. The airline passenger transportation sector, which is in this sector, plays a very important role on the economies of the countries. In addition to this, in an environment where the concept of time has gained such importance today, it is possible to state that the airline passenger transportation sector is the one that produces the fastest solution to the transportation needs of people.

The aim of this study is to analyze the financial performance of the airline passenger transportation sector during and before the Covid-19 pandemic, to reveal the effects of macroeconomic variables on employment and economic growth, and to evaluate the results. For this purpose, financial statements analysis was carried out by using ratio analysis method in the airline passenger transportation sector, which is a sub-sector of the transportation sector, which is among the sector balance sheets published by the Central Bank of the Republic of Turkey. The findings obtained as a result of the analysis made for the Covid-19 pandemic process and before were evaluated in the light of the relevant macroeconomic indicators.

Keywords: Covid-19 Pandemic, Aviation Sector, Economic Growth, Employment, Macroeconomic Effects

1. GİRİŞ

Covid-19 hastalığı, SARS-CoV-2 virüsüne bağlı gelişen ve sınır ötesi yayılımı ile küresel felakete ve sonucunda da çok sayıda insanın yaşamını kaybetmesine neden olmuştur. Ekonomi üzerinde ise, işsizlik ve kamu açığı vb. olumsuz gelişmelere neden olan ciddi salgınlardan biri olmuştur. Salgın, tüm dünyada sağlık, sanat, spor, turizm, eğitim alanında ve ulaşım sektöründe ağır hasarlara yol açmıştır. Havayolu yolcu taşımacılığı sektöründeki olumsuz etkileri nedeniyle getirilen kısıtlamalar şirketlerin zarar görmesine ve dolayısıyla personel azaltılması şeklinde küçülmeye gitmesine neden olmuş, bununla birlikte sınırların kapanmasıyla da ülkeler arasındaki ticareti olumsuz şekilde etkilemiştir. Havayolu yolcu taşımacılığı sektörünün ekonomik büyümeye yaptığı etki daha çok istihdam, gelir ve yarattığı katma değerdir. Havacılık faaliyetlerinin yürütülmesinde hava trafik kontrolü, yer hizmetleri, güvenlik hizmetleri vb. faaliyetler ile hem sektör dışında hem de yerel firmaların ürettiği mal ve hizmetler için iş gücüne duyulan ihtiyaç bu noktada istihdam yaratmaktadır. Söz konusu kapsamda çalışanların aldığı maaş ve

ücretlerle ihtiyaçlarını karşılamak için yaptıkları tüketim harcamaları birçok işletmeyi olumlu etkilediği gibi ekonomi üzerinde de olumlu yansımalar yaratmaktadır. Bununla birlikte, talep yaratarak arzın uyarılmasının sağladığı üretim artışıyla ekonomik büyüme üzerinde ve ekonominin diğer alanlarına yayılmakta, sonrasında ise çarpan etkisi ile yeniden dolaşıma girmektedir. Bir ülkenin makroekonomik performansının önemli göstergelerinden biri olan iktisadi büyümeyi Neo-klasik Teori'nin; sermaye, işgücü artışı ve teknolojik gelişmeye bağlanmış olsa da üretimde beşeri sermayeyi dikkate almaması yeni arayışları gündeme getirmiştir. İçsel büyüme teorisinin beşeri sermayeyi üretim faktörü olarak kabulü, yapılan yatırımların ekonomik büyümeye katkı sağlama görevini üstlenmiştir. Hayatın önemli bir parçası haline gelen ulaşım faaliyetlerinin herhangi bir nedenle kesintiye uğraması çeşitli sorunları beraberinde getirmektedir. Covid-19 pandemisinin yarattığı sıkıntılar tüm dünya ülkelerinde olduğu gibi Türkiye'de de olumsuz etkilere, seyahat kısıtları özelinde ise üretim ve istihdamla ilgili birçok işkolunda olumsuz gelişmelere yol açmıştır. Türkiye özelinde ise, Covid-19'dan önemli ölçüde etkilenen ulaştırma sektörünü durma noktasına getirmiştir.

Çalışmanın amacı doğrultusunda, 2019 ve 2020 yılları için Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası (TCMB) sektör bilançoları arasında yer alan havayolu yolcu taşımacılığı sektörünün finansal tabloları üzerinde oran analizi yöntemiyle finansal analiz gerçekleştirilerek pandemi süreci ve öncesine yönelik sonuçlardan elde edilen bulgular, ilgili makroekonomik göstergelerle değerlendirilmiştir. Covid-19 pandemi sürecinde ve öncesinde havayolu yolcu taşımacılığı sektöründe finansal performansın istihdam ve ekonomik büyüme üzerindeki etkilerine ilişkin literatürde herhangi bir çalışmaya rastlanılmamıştır. Bu bağlamda, özgünlüğü ile bu çalışmanın literatürdeki boşluğu dolduracağı düşünülmektedir. Bu çalışmada, öncelikle literatürde daha önce yapılmış çalışmalara, Covid-19 pandemisi ve etkilerine, son olarak ise havayolu yolcu taşımacılığı sektörünün ekonomik etkileri ile Türkiye'deki durumu hakkında bilgiler verilmiştir. Çalışmanın metodolojisinde ise araştırmanın amacı, önemi, yöntem ve veri seti açıklanmıştır. Sonrasında, uygulanan finansal analiz bulgularına yer verilmiştir. Sonuç kısmında, elde edilen bulguların değerlendirilmesi ve öneriler ile araştırma tamamlanmıştır.

2. LİTERATÜR ARAŞTIRMASI

Alan yazınında Covid-19 salgınının çeşitli sektörleri nasıl ve ne şekilde etkilediğine ilişkin çalışmalar arasında havacılık sektörünü etkileyen unsuları dikkatte alan çeşitli çalışmaların olduğu görülmektedir. Ancak, pandemi sürecinde havacılık sektörünün olumsuz etkilendiği makroekonomik değişkenlerden doğrudan istihdam ve ekonomik büyüme bağlamında etkilerini içeren çalışmaların yetersizliği dikkat çekmektedir. Bu nedenle, bu çalışmalar arasında sadece havacılık sektörünün nasıl etkilendiğine ilişkin sınırlı çalışmalara değinilmiştir.

Tekin (2020) çalışmasında; Ocak 2020 ile Nisan 2020 tarihleri arasındaki dönem ele alınarak Covid-19 salgınının ülkeler üzerindeki etkileri kümeleme analizi ile incelenmiştir. Elde edilen sonuçlara göre ülke göstergelerinin salgından olumsuz yönde etkilendiği, bazı ülkelerin bu süreçte tedavi yöntemleri ve sağlık sistemlerinin güçlü yapısı ile başarılı oldukları tespit edilmiştir.

Akça (2020) çalışmasında; havacılık sektöründe Covid-19 salgını ile mücadelede alınan tedbirler ve hastalığın sektör üzerindeki etkisi sektör göstergeleri kullanılarak incelenmiş ve çeşitli değerlendirmeler yapılmıştır.

Macit ve Macit (2020) çalışmalarında; Covid-19 salgını nedeniyle küresel havacı kuruluşlarının yayınlamış oldukları tedbirlerin Türk sivil havacılık sektörü yönünden sürecin ne şekilde işlediği incelenerek, sektördeki süreç yönetimi değerlendirilmiştir. Çalışmanın sonucunda, Covid-19 salgınından sivil havacılığın olumsuz yönde etkileneceği vurgulanmıştır.

Budak ve Korkmaz (2020) çalışmalarında; Covid-19 salgınının Türkiye üzerindeki etkisi incelenmiştir. Covid-19 salgın sürecinin dünya ile beraber Türkiye üzerindeki etkisi karşılaştırılmış ve sağlık yönetiminin ne kadar önemli olduğu vurgulanmıştır.

Khafaie ve Rahim (2020) çalışmalarında; 338 ülke için Covid-19 salgınına ilişkin vaka ölüm oranları ve iyileşme oranlarını kapsayan uluslararası bir analiz yapılmıştır. Sonuçlarına göre, ölüm oranı en fazla İtalya olmasına rağmen İspanya ve Fransa'nın daha fazla vaka ve ölüm olduğu tespit edilmiştir. Ayrıca salgında verimli tıbbi bakımın sağlanabilmesi için vaka ölüm oranları en yüksek riskli alanlara göre belirlenmesinin önemi vurgulanmıştır.

Verelst, Kuylen ve Beutels, (2020) çalışmalarında; Avrupa sağlık sistemleri üzerinde Pandeminin oluşturduğu aşırı baskı, ülkeye özgü yoğunluk yaklaşımı, büyüklük yaklaşımı ve sağlık sistemi kapasitesi ölçümleri ile ilişkilendirilerek

incelenmiştir. En fazla baskının İtalya, İspanya, Hollanda ve Fransa'da olduğu gözlenmiştir. Analizden elde edilen bulgular doğrultusunda çok sayıda Avrupa ülkesinin mevcut sağlık kapasitesinin üstünde baskı ile karşılaşacağı öngörülmüştür.

Zeren ve Hızarcı (2020) çalışmalarında; Covid-19 salgınının borsalar üzerindeki olası etkileri eşbütünlük testi ile incelenmiştir. Kişilerin borsa yatırımlarından kaçınmaları ve altın piyasalarına, sanal para birimlerine ve türev piyasalara yönelmeleri vurgulanmıştır. Ayrıca, Covid-19'un etkisinin daha az hissedildiği ülke borsalarına yönelmeleri vurgulanmıştır.

Şenol ve Zeren (2020) çalışmalarında; Covid-19'un küresel piyasalar üzerindeki etkisi MSCI, gelişmekte olan piyasalar, Avrupa ve G7 endeksleri ile incelenmiştir. Sonuçlara göre, endekslerin tümünün COVID-19 salgını ile uzun vadeli ilişki içerisinde olduğu tespit edilmiştir.

Özdemir ve Akçakanat (2021) çalışmalarında; Türkiye'de Borsa İstanbul'da kayıtlı turizm ve havayolu taşımacılığı faaliyeti yapan 15 işletmenin 2020 yılı ilk üç çeyrek ve 2018-2019 yılları tüm çeyrek dönemleri Covid-19 öncesi ve sonrası dönemlerine ilişkin verileri mali oranlar ve Wilcoxon İşaretli Sıra testi ile analiz edilmiştir. Analiz sonuçlarında, satışlarda değişim, esas faaliyet, öz sermaye kârlılık ve net kâr marjı oranlarında Covid-19 sonrasının istatistiksel olarak anlamlı oldukları tespit edilmiştir. Bulgularda, işletmelerin finansal kırılganlığı ile turizm ve havayolu ulaştırma sektörlerindeki istihdamın ekonomiye katkısı vurgulanmıştır.

3. COVID-19 PANDEMİSİ VE ETKİLERİ

İlk kez 1 Aralık 2019 tarihinde Çin'in Hubei eyaletine bağlı Wuhan şehrinde ortaya çıkan SARS-CoV-2 virüsünün neden olduğu Covid-19 salgını, çeşitli önemli belirtileri olan ve bulaşıcılığı oldukça yüksek bir salgın türüdür. Bu salgın, kaçınılmaz bir şekilde ülke sınırlarını aşmış ve küresel bir felaket haline gelmiştir (Morawska ve Cao, 2020, s.1). Salgın ile ülkelerde artan vaka oranları neticesinde çok sayıda insan yaşamını kaybetmiştir. Ülkelerin hastalığın yayılma hızını kesmek için yaşadıkları çaresizlikle sınırları kapatma, insanların fiziki temasını ve yaklaşmasını önleme gibi kısıtlayıcı ve sert tedbirler uygulaması ekonomik ve sosyal hayatı durma noktasına getirmiştir. Pandeminin yayılmasını önlemeye yönelik alınan tedbirler, gayri safi yurtiçi hasıla (GSYİH) ve istihdamda ciddi düşüslere, işsizlik ve kamu açığı gibi olumsuz ekonomik gelişmelere sahne olmuştur. Salgın tüm dünyada sağlık,

sanat, spor, eğitim, ulaşım gibi birçok sektörü yıkıcı bir şekilde etkilemiş ve halen bu etkisini devam ettirmektedir (Balcı ve Çetin 2019, s.41). Pandeminin sağladığı fayda ise, küresel CO2 emisyon tahminleri yıllık % 4,2-7,5'lik arasında bir düşüş olması doğa için önemli bir katkı sağlamıştır (Le Quéré vd., 2020, s.649). Covid-19 Pandemisinin yarattığı kriz, her sektörü aynı oranda etkilememiştir. Oyun, tıbbi malzeme gibi sektörlerde ise canlanma yaratırken; turizm vb. birçok sektörde olduğu gibi ulaştırma sektöründe de ağır etkilere yol açmıştır (Balcı ve Çetin, 2020, s.15). Hava ulaştırma sektörü üzerindeki olumsuz etkileri sektörde önemli aksamaların yaşanmasına neden olmuştur (Miani vd., 2021, s.2). Sektördeki duraksamanın temel nedenleri arasında, küresel seyahatte en yaygın ulaşım ağı olması, havalimanlarında mevcut uluslararası yolcu potansiyelinin çok olması, ülke giriş ve çıkışlarında üstlenmiş olduğu rolü sayılabilir. Bu etkiler daha çok seyahat kısıtlamaları ile şirketlerin zarar görmesi ve birçok havayolu şirketinin küçülmesiyle personel azalışına gidilmesi şeklinde gerçekleşmiştir. Havaalanları ve hava limanları bulunduğu kent, bölge ve ülke temelinde havacılık faaliyetleri ile ekonomik kalkınma ve toplum refahı açısından önemli katkılar sağlamaktadır (Kenanoğlu ve Aydın, 2017, s.282). Ancak, seyahat kısıtlamaları ile birlikte sınırların kapanması ülkeler arasındaki ilişkileri ve ticareti olumsuz etkilemiştir (Bulut ve Pınar, 2020, s.218; Macit ve Macit, 2021, s.162-163).

4. HAVAYOLU YOLCU TAŞIMACILIĞININ EKONOMİK ETKİLERİ

Önemli bir büyüme motoru olan ulaştırma, özellikle havacılık sektörü, ekonominin diğer kilit sektörlerinde de büyümenin sağlanmasında önemli bir rol oynamaktadır. Örneğin; turizm, finansal hizmetler ve şehirler/ülkeler arasında oluşturduğu bağlantılar aracılığıyla diğer kilit sektörlerde de önemli etkiler yaratmaktadır. Hava taşımacılığı hizmetleri, talebi artırdığı için ekonominin büyümesinden faydalanmıştır. Dolayısıyla faydaları, sektörün büyümeye yaptığı katkı ve üretimin desteklediği istihdam olarak iki şekilde ortaya çıkmaktadır (Oxford Economics, 2011, s.11).

Ekonomik etkinin hesaplanmasında daha çok istihdam, gelir ve katma değer gibi değişkenler esas alınmaktadır. Ekonomik etki olarak havacılık faaliyetlerinin yürütülmesinde hava trafik kontrolü, yer hizmetleri, güvenlik, göçmenlik, gümrükleme işlemleri, uçak bakım hizmetleri ile iç ve dışı hatlar perakendecilik faaliyetlerini kapsamaktadır. Havacılık sektörü dışındaki

firmalar yerel firmaların ürettiği mal ve hizmetlere ihtiyaç duymaktadır (Oxford Economics, 2011, s.12-13). Bahsi geçen sektörlerin ihtiyacı olan iş gücü istihdam ve çalışanlarının aldığı maaşlarla ihtiyaçlarını giderme noktasında yaptığı harcamalar perakende, restoranlar, eğlence hizmetleri ve diğer birçok yerel işletmeyi olumlu etkilemektedir. Ayrıca ekonomik faaliyet üretici yapılarıyla yarattıkları etki talep yaratarak arzı uyarması da ekonomik büyümede kendini göstermekte, ekonominin birçok alanına yayılmakta, sonrasında ise çarpan etkisi ile yeniden dolaşıma girmektedir (ACI, 2012, s.26). Bir ülkenin makroekonomik performansının önemli göstergelerinden biri iktisadi büyümedir. Büyüme ve istihdam arasındaki döngünün açıklanması bu noktada önem arz etmektedir. Neo-klasik büyüme teorisinde büyüme; sermaye, işgücü artışı ve teknolojik gelişmeye bağlanmıştır. Ancak bu teori ekonomik büyümeyi etkileyen faktörleri belirleme noktasında yeterli olmamıştır. Çünkü, işgücünü üretimde sabit bir faktör olarak kabul etmiş ve beşeri sermayeyi dikkate almamıştır. Bu durum, yeni arayışları gündeme getirmiş ve araştırmacıların mikro temellere yönelmesine neden olmuştur. Zaman içinde beşeri sermayenin üretim üzerindeki etkilerinin önem kazanmasıyla bu faktörler de sermaye kapsamı içerisinde değerlendirilmeye başlanmış ve beşeri sermayenin kabul edilerek güncel bir boyut kazanması sağlanmıştır. Böylece, içsel büyüme teorisi sermaye faktörünü yani ekonomideki bilgi ve beceri yüklü nitelikli işgücü olarak ifade edilen beşeri sermayeyi de içine alacak şekilde genişletilmiştir (Şimşek ve Kadılar, 2015, s.117; Fine, 2000, s.245; Romer, 1994, s.3). Bu gelişmelerin sonrasında içsel büyüme yaklaşımı ile beşeri sermayeyi bir üretim faktörü olarak genel kabul görmüştür (Lukas, 1988, s.6; Rebel, 1991, s.5). Beşeri sermayeye yapılan yatırımlar eğitim vs. gibi yayılma etkisi göstererek ekonomik büyüme üzerinde otomasyon görevi üstlenmektedir. Yayılma etkileriyle ekonomide yol açtığı büyüme, beşeri sermayede tekrar yatırım yapılmasına dolayısıyla da artan getiri oranı yeni yatırımlara yol açarak döngü kendini tekrarlamaktadır. Böylece, beşeri sermaye ekonomik büyüme için itici bir güç olmaktadır (Becker vd., 1990, s.15; King ve Rebelo, 1990, s.127, Rosenzweig, 1990, s.39). Günümüzde üretimde ve ekonomik büyümede, beşeri sermaye fiziki sermaye kadar önemli bir rol oynayarak kalkınma sürecini hızlandırmaktadır (Şimşek ve Kadılar, 2015, s.119).

5. HAVAYOLU YOLCU TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ VE TÜRKİYE'DEKİ DURUMU

Ulaşım sektörü, farklı ölçeklerde gittikçe gelişen ve hayatın önemli bir parçası haline gelen sektörlerden biridir. Ulaşımın herhangi bir nedenle kesintiye uğraması çeşitli sorunları beraberinde getirmektedir. Bu kesintiler, beşeri faktörlerin yanı sıra olağandışı sebeplere bağlı olarak da ortaya çıkabilmektedir. Covid-19 pandemisi ulaşımı savunmasız hale getirerek küresel boyutta senkronize etkisiyle kesintiye uğratan nadir durumlardan biridir (Bakırcı, 2020, s.47).

Bu nadir ve olağanüstü durumun yarattığı sorunların etkileri, dünya ülkelerinde olduğu gibi Türkiye üzerinde de benzerlikler göstermektedir. Türkiye'de Covid-19 pandemisine karşı alınan seyahat kısıtlamaları her ne kadar genelde üretim ve istihdam üzerinde olumsuz yönde tesirler gösterse de etkinin derecesi işkollarına göre farklılık göstermiştir. Bu etki sağlık, eğitim, iletişim, kamu yönetimi ve sosyal hizmetler gibi işkollarında düşük seyrederken bankacılık ve sigortacılık işkollarında orta, imalat sanayi, toptan ve perakende ticaret, konaklama ve yiyecek hizmetleri gibi yüksek istihdam seviyelerine sahip bazı işkollarında ise çok daha yüksek olmuştur (Balcı ve Çetin, 2020, s.27). Türkiye'de, pandemiden önemli ölçüde etkilenen ve orta-yüksek düzeyde istihdam riski taşıyan bir başka sektör ulaştırma sektörüdür. Ulaştırma sektöründe hava, kara, demiryolu ve denizyolu ulaşımı neredeyse durma noktasına gelmiştir. Havayolu ulaşımında, ülkeler arası uçuşların iptal edilmesi yönünde uygulamaların yanı sıra tüm iç hat uçuşları da durdurulmuştur. Bundan dolayı, havaalanları çalışanları ile bunlara bağlı ilgili birçok firma çalışanları bu durumdan olumsuz etkilenmiştir (Balcı ve Çetin, 2020, s.30; Bakırcı, 2020, s.48).

6. METODOLOJİ

6.1. Araştırmanın Amacı ve Önemi

Araştırmanın amacı, Covid-19 pandemisinin havayolu yolcu taşımacılığı sektöründe finansal göstergeler bağlamında makroekonomik değişkenlerden istihdam ve ekonomik büyüme üzerindeki etkilerini göstermek ve sonuçlarını değerlendirmektir. Covid-19 pandemisinin yarattığı belirsizlik ortamı, havayolu şirketlerinin sürdürülebilirliklerinin sağlanması noktasında önem arz etmektedir. Bu kapsamda hazırlanan çalışmanın belirsizlik ortamında havayolu işletmelerinin varlıklarının sürdürülebilirliği açısından sektördeki işletmelere uygun stratejiler geliştirme konusunda katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

6.2. Araştırmanın Kapsamı ve Yöntemi

Araştırmanın kapsamını, Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası tarafından yayımlanan “Ulaştırma” başlıklı grupta yer alan havayolu yolcu taşımacılığı sektörünün pandemi öncesi (2019 yılı) ve pandemi sürecine (2020 yılı) ait bilanço ve gelir tabloları oluşturmaktadır. Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası tarafından 2021 yılına ilişkin sektör bilançoları henüz yayımlanmadığı için pandemi sürecinin devam ettiği 2021 yılı araştırmaya dahil edilememiştir.

Araştırmanın amacı ve kapsamı doğrultusunda, havayolu yolcu taşımacılığı sektörüne ilişkin Merkez Bankası resmi internet sitesinden temin edilen bilanço ve gelir tablosu verileri dikkate alınarak finansal tabloların analizinde sıkça yararlanılan oran analizi yöntemiyle finansal performans analizi gerçekleştirilmiştir. Elde edilen bulgular, Covid-19 pandemisi, istihdam ve ekonomik büyüme bağlamında değerlendirilmiştir.

6.3. Araştırmanın Bulguları

Araştırmanın bu bölümünde, havayolu yolcu taşımacılığı sektörünün likidite, mali yapı, faaliyet ve kârlılık oranları hesaplanmıştır. Bu oranlar, finansal tablolar analizine ilişkin yöntemler arasında yer alan oran analizi yöntemi kapsamında hesaplanan ve işletmelerin finansal performanslarının ölçülmesinde sıklıkla kullanılan oranlar olduğu için çalışma kapsamında bu oranların kullanılması tercih edilmiştir. Yapılan analiz sonucunda ise, havayolu yolcu taşımacılığı sektörünün finansal performansına ilişkin aşağıdaki bulgular tespit edilmiş ve bazı değerlendirmelerde bulunulmuştur.

Havayolu yolcu taşımacılığı sektörünün pandemi öncesi (2019 yılı) ve pandemi sürecindeki (2020 yılı) likidite oranlarına ilişkin bulgular Tablo 1’deki gibidir.

Tablo 1. Likidite Oranlarına İlişkin Bulgular

ORANLAR	STANDART ORAN	HASAPLANMA ŞEKLİ	2019 Yılı	2020 Yılı
Cari Oran	1,5 - 2	Dönen Varlıklar / Kısa Vadeli Yabancı Kaynaklar	0,74	0,58
Asit Test Oranı	1	(Dönen Varlıklar – Stoklar) / Kısa Vadeli Yabancı Kaynaklar	0,71	0,55
Nakit Oranı	0,20	(Hazır Değerler + Menkul Kıymetler) / Kısa Vadeli Yabancı Kaynaklar	0,45	0,31

Tablo 1'e göre; havayolu yolcu taşımacılığı sektörünün pandemi öncesi (2019 yılı) cari oranı 0,74 iken pandemi sürecinde (2020 yılı) 0,58 olarak hesaplanmıştır. Bu oranların sektördeki standart oranlara göre oldukça düşük olduğu görülmektedir. Özellikle, pandemi sürecinde havayolu yolcu taşımacılığı sektörünün pandemi öncesi döneme göre dönen varlıkları ile kısa vadeli borç ödeme gücünün oldukça azalmış olduğunu ifade etmek mümkündür. Havayolu yolcu taşımacılığı sektörünün pandemi öncesi (2019 yılı) asit test oranı 0,71 iken pandemi sürecinde (2020 yılı) 0,55 olarak hesaplanmıştır. Bu oranların da sektördeki standart oranlara göre oldukça düşük olduğu görülmektedir. Bu noktada, pandemi sürecinde havayolu yolcu taşımacılığı sektörünün pandemi öncesi döneme göre stoklar haricinde likiditesi yüksek diğer dönen varlıkları ile kısa vadeli borç ödeme gücünün oldukça azalmış olduğunu ifade etmek mümkündür. Havayolu yolcu taşımacılığı sektörünün pandemi öncesi (2019 yılı) nakit oranı 0,45 iken pandemi sürecinde (2020 yılı) 0,31 olarak hesaplanmıştır. Bu oranların sektördeki standart oranların üzerinde olduğu görülmektedir. Bu durum, havayolu yolcu taşımacılığı sektörünün stoklarını elden çıkaramaması ve alacaklarını zamanında tahsil edememesi durumunda dahi nakit ve nakit benzerleri varlıkları ile kısa vadeli borç ödeme gücünün olduğunu göstermektedir. Ancak, pandemi sürecinde havayolu yolcu taşımacılığı sektörünün pandemi öncesi döneme göre nakit ve nakit benzeri varlıkları ile kısa vadeli borç ödeme gücünün azalmış olduğunu ifade etmek mümkündür.

Havayolu yolcu taşımacılığı sektörünün pandemi öncesi (2019 yılı) ve pandemi sürecindeki (2020 yılı) mali yapı oranlarına ilişkin bulgular Tablo 2'deki gibidir.

Tablo 2. Mali Yapı Oranlarına İlişkin Bulgular

ORANLAR	STANDART ORAN	HASAPLANMA ŞEKLİ	2019 Yılı	2020 Yılı
Yabancı Kaynak Oranı (Kaldıraç Oranı)	0,50	Toplam Yabancı Kaynaklar / Pasif Toplamı	1,10	1,26
Özkaynaklar Oranı	0,50	Özkaynaklar / Pasif Toplamı	-0,10	-0,26
Kısa Vadeli Yabancı Kaynak Oranı	-	Kısa Vadeli Yabancı Kaynaklar / Pasif Toplamı	0,46	0,49
Uzun Vadeli Yabancı Kaynak Oranı	-	Uzun Vadeli Yabancı Kaynaklar / Pasif Toplamı	0,64	0,77

Tablo 2'ye göre; havayolu yolcu taşımacılığı sektörünün pandemi öncesi (2019 yılı) yabancı kaynak oranı 1,10 iken, pandemi sürecinde (2020 yılı) 1,26 olarak hesaplanmıştır. Gerek pandemi öncesi gerekse pandemi sürecinde bu oranların standart oranlardan oldukça yüksek olduğu görülmektedir. Aynı şekilde, standart oranların çok altında ve hatta negatif düzeyde bir özkaynak yapısının bulunduğu görülmektedir. Kaldıraç oranı olarak da ifade edilen yabancı kaynak oranının standart oranlardan oldukça yüksek olması, havayolu yolcu taşımacılığı sektöründe özkaynak yapısının yetersizliğinden kaynaklı yabancı kaynak ağırlıklı bir finansman stratejisinin izlendiğinin açık göstergesidir. Başka bir ifadeyle, sektördeki özkaynak yapısının yetersiz olmasının yabancı kaynak ağırlıklı bir finansman stratejisinin izlenmesine neden olduğunu ifade etmek mümkündür. Ayrıca, pandemi sürecinde (2020 yılı) yabancı kaynaklarla finansman stratejine olan bağlılığın artış eğiliminde olduğu görülmektedir. Yabancı kaynak kullanımında ise, kısa vadeli yabancı kaynaklardan ziyade uzun vadeli yabancı kaynaklara daha fazla ağırlık verildiği ve bu eğilimin pandemi sürecinde (2020 yılı) daha fazla artış gösterdiği görülmektedir.

Havayolu yolcu taşımacılığı sektörünün pandemi öncesi (2019 yılı) ve pandemi sürecindeki (2020 yılı) faaliyet oranlarına ilişkin bulgular Tablo 3'deki gibidir.

Tablo 3. Faaliyet Oranlarına İlişkin Bulgular

ORANLAR	STANDART ORAN	HESAPLANMA ŞEKLİ	2019	2020
			Yılı	Yılı
Alacak Devir Hızı	-	Net Satışlar / (Kısa Vadeli Ticari Alacaklar + Uzun Vadeli Ticari Alacaklar)	14,45	6,30
Alacak Tahsil Süresi	-	365 / Alacak Devir Hızı	25	58
Stok Devir Hızı	-	Satışların Maliyeti / Stoklar	52,56	26,80
Stok Devir Süresi	-	365 / Stok Devir Hızı	7	14
Aktif Devir Hızı	-	Net Satışlar / Aktif Toplamı	0,96	0,42

Tablo 3'e göre; havayolu yolcu taşımacılığı sektörünün pandemi öncesi (2019 yılı) alacak devir hızı 14,45 iken, pandemi sürecinde (2020 yılı) 6,30 olarak hesaplanmıştır. Alacak tahsil süresi ise, pandemi öncesi (2019 yılı)

25 iken, pandemi sürecinde (2020 yılı) 58 olarak hesaplanmıştır. Bu durum, pandemi öncesi (2019 yılı) alacakların yılda ortalama 14 kez ve 25 günlük aralıklarla tahsil edildiğini göstermekteyken, pandemi sürecinde (2020 yılı) alacakların yılda ortalama 6 kez ve 58 günlük aralıklarla tahsil edildiğini göstermektedir. Havayolu yolcu taşımacılığı sektörünün pandemi öncesi (2019 yılı) stok devir hızı 52,56 iken, pandemi sürecinde (2020 yılı) 26,80 olarak hesaplanmıştır. Stok devir süresi ise, pandemi öncesi (2019 yılı) 7 iken, pandemi sürecinde 14 olarak hesaplanmıştır. Bu durum, pandemi öncesi (2019 yılı) stokların yılda ortalama 52 kez ve 7 günlük aralıklarla satışa dönüştürüldüğünü göstermekteyken, pandemi sürecinde (2020 yılı) stokların yılda ortalama 26 kez ve 14 günlük aralıklarla satışlara dönüştürüldüğünü göstermektedir. İşletmelerin aktifinde yer alan varlıkların kaç katı satış yapıldığını gösteren aktif devir hızı pandemi öncesi (2019 yılı) 0,96 iken, pandemi sürecinde (2020 yılı) 0,42 olarak hesaplanmıştır. Bu durum, aktif devir hızının pandemi sürecinde (2020 yılı) yüksek düzeyde azalmış olduğunu ortaya koymaktadır.

Havayolu yolcu taşımacılığı sektörünün pandemi öncesi (2019 yılı) ve pandemi sürecindeki (2020 yılı) kârlılık oranlarına ilişkin bulgular Tablo 4'deki gibidir.

Tablo 4. Kârlılık Oranlarına İlişkin Bulgular

ORANLAR	STANDART ORAN	HASAPLANMA ŞEKLİ	2019 Yılı	2020 Yılı
Brüt Satış Kârı Oranı	-	Brüt Satış Kârı / Net Satışlar	0,16	0,11
Faaliyet Kârı Oranı	-	Faaliyet Kârı / Net Satışlar	0,05	-0,02
Dönem Net Kârı Oranı	-	Dönem Net Kârı / Net Satışlar	0,02	-0,41
Aktif Kârlılık Oranı	-	Dönem Net Kârı / Aktif Toplamı	0,02	-0,17

Tablo 4'e göre, havayolu yolcu taşımacılığı sektörünün pandemi öncesi (2019 yılı) brüt satış kârı oranı 0,16 iken, pandemi sürecinde (2020 yılı) 0,11 olarak hesaplanmıştır. Pandemi öncesi (2019 yılı) faaliyet kârı oranı 0,05 iken, pandemi sürecinde (2020 yılı) -0,02 olarak hesaplanmıştır. Pandemi öncesi (2019 yılı) dönem net kârı oranı 0,02 iken, pandemi sürecinde (2020 yılı) -0,41 olarak hesaplanmıştır. Bu durum, havayolu yolcu taşımacılığı sektörünün

pandemi sürecinde (2020 yılı) kârlılıklarının pandemi öncesine (2019 yılı) göre azalış gösterdiğini ortaya koymaktadır. Bununla birlikte, pandemi sürecinde (2020 yılı) sektörün faaliyet brüt satış kârı, faaliyet kârı ve dönem net kârında negatif yönlü bir eğilim gözlemlenmiştir. Bu durum, sektörün pandemi sürecinde (2020 yılı) dönemi net zararlar kapattıklarının açık bir göstergesidir. Aktif varlıkların ne ölçüde etkin ve verimli kullanıldığını ortaya koyan aktif kârlılık oranı ise, pandemi sürecinde (2020 yılı) pandemi öncesine (2019 yılı) göre oldukça düşük ve negatif yönlü bir azalış göstermiştir.

7. FİNANSAL PERFORMANS GÖSTERGELERİNİN MAKROEKONOMİK ANALİZİ: BÜYÜME VE İSTİHDAM ÖZELİNDE BİR DEĞERLENDİRME

Bu bölümde, havayolu yolcu taşımacılığı sektörünün finansal analiz bulguları değerlendirilmiş ve makroekonomik göstergelerden istihdam ve ekonomik büyüme özelinde değerlendirilerek, sektörün durumu ve muhtemel etkileri ortaya konulmaya çalışılmıştır.

Havayolu yolcu taşımacılığı sektörüne ait likidite oranları incelendiğinde; analize tabi yıllarda sektöre ait cari oranın 0,74'den 0,58'e düştüğü ve standart oranların oldukça altında olduğu; asit test oranının 0,71'den 0,55'e düştüğü ve standart oranların oldukça altında olduğu; nakit oranının ise 0,45'den 0,31'e düştüğü ve ancak standart oranların üzerinde olduğu tespit edilmiştir. Bu durum, havayolu yolcu taşımacılığı sektörünün genel olarak kısa vadeli borç ödeme gücünün yetersiz olduğunu göstermektedir.

Havayolu yolcu taşımacılığı sektörüne ait mali yapı oranları incelendiğinde; analize tabi yıllarda sektöre ait yabancı kaynak oranının 1,10'dan 1,26'a yükseldiği ve standart oranların oldukça üzerinde olduğu; özkaynak oranının -0,10'dan -0,26'ya yükseldiği ve standart oranların oldukça altında olduğu tespit edilmiştir. Ayrıca yabancı kaynaklarda ise uzun vadeli yabancı kaynak ağırlıklı bir finansman stratejisinin benimsenmiş olduğu ve bu kaynaklara ilişkin oranın 0,64'den 0,77'ye yükselmiş olduğu tespit edilmiştir. Bu durum, havayolu yolcu taşımacılığı sektöründe varlıkların finansmanında standart oranların oldukça üzerinde bir yabancı kaynak kullanımının gerçekleştiğini ve dengeli bir finansman stratejisinin izlenmediğini göstermektedir.

Havayolu yolcu taşımacılığı sektörüne ait faaliyet oranları incelendiğinde; analize tabi yıllarda sektöre ait alacak devir hızının 14,45'den 6,30'a düştüğü ve buna bağlı olarak alacak tahsil süresinin 25'den 58'e yükseldiği; stok devir

hızının 52,56'dan 26,80'a düştüğü ve buna bağlı olarak stok devir süresinin 7'den 14'e yükseldiği; aktif devir hızının ise 0,96'dan 0,42'e düştüğü tespit edilmiştir. Bu durum, havayolu yolcu taşımacılığı sektörünün alacak ve stok devir hızlarının özellikle pandemi sürecinde oldukça düştüğünü ve buna bağlı olarak alacakların tahsil sürelerinin ve stokların satışa dönüşme sürelerinin arttığını göstermektedir.

Havayolu yolcu taşımacılığı sektörüne ait kârlılık oranları incelendiğinde; analize tabi yıllarda sektöre ait brüt satış kârlılığının 0,16'dan 0,11'e düştüğü; faaliyet kârlılığının 0,05'den -0,02'ye düştüğü; dönem net kârlılığının 0,02'den, -0,41'e düştüğü, aktif kârlılığının ise 0,02'den -0,17'ye düştüğü tespit edilmiştir. Bu durum, havayolu yolcu taşımacılığı sektörünün pandemi sürecinde kâr marjlarının negatif yönde azaldığını, dönemi zararlar kapattıklarını ve başarısız bir performans sergilediklerini göstermektedir.

Genelde işletmeler, finansman aracı olarak yabancı kaynaklar ile kendilerine ait özkaynakları kullanmayı tercih etmektedirler (Aydın vd., 2014, s.244). İşletmelerin kaynak yapılanmasında borçlanmaya ağırlık vermesi her ne kadar kurtarıcı etkilere sahip olsa da sektör/işletme açısından kendi içerisinde bazı riskleri de barındırmaktadır (Çabuk ve Lazol, 2013, s.208). Yabancı kaynaklar kısa vadeli borçlar açısından değerlendirildiğinde, ekonomik büyüme üzerindeki etkisinin daha belirgin olduğu görülmektedir. Bu borçların dış açıkları finanse etmesi kamu tasarruflarını azaltmakta, nominal ve reel faiz oranlarının artması ile birlikte tüketim ve yatırımlarda azalışa, dolayısıyla da büyüme üzerinde daraltıcı bir etkiye neden olmaktadır (Dreger ve Reimers, 2012, s.2-6). Uzun vadeli borçlanmanın getirdiği faiz oranı artışı devletin borç miktarının artışına ve geleceğe yönelik beklentilerde belirsizliğe, gelir dağılımında eşitsizliğe ve artan çeşitli kaygılarla beraber düşük büyüme hızını da beraberinde getirmektedir (Panizza ve Presbitero, 2013, s.2-4; Dreger ve Reimers, 2012, s.2-6).

Havayolu yolcu taşımacılığı sektörünün finansal performansı makroekonomik değişkenlerden ekonomik büyüme bağlamında değerlendirildiğinde; işletme alacaklarının zamanında tahsil edilememesi halinde kârlılıkta azalma, dolayısıyla da personel sayısında daralmaya gidilerek sektördeki istihdam oranının düşmesine neden olabilmektedir. Bu durumun, sektördeki gelir ve kârlılığı etkileyeceğinden dışarıdan yabancı kaynak kullanımına gidilerek borçlanma miktarının artmasına, sonuçta havayolu yolcu taşımacılığı sektörünün borçlanma maliyetlerinin getirdiği

yükün altında ezilmesine yol açabileceği muhtemeldir. Aynı zamanda bu süreç, havayolu yolcu taşımacılığı sektörü gibi hizmet işletmelerinde malzeme stoklarında artışa ve bu artışın getireceği depolama, stokta bekletme, fire vb. ek maliyetlere neden olabilecektir.

Havayolu yolcu taşımacılığı sektörünün finansal performansı makroekonomik değişkenlerden istihdam bağlamında değerlendirildiğinde ise; havayolu yolcu taşımacılığı sektöründe Covid-19 pandemisine bağlı hastalığın etkileri, personel azaltılması yönünde alınabilecek kararlar, çalışanların işlerini kaybetmesi nedeniyle gelirlerinde ortaya çıkan azalış şeklinde ortaya çıkabilecektir. Ayrıca, bu azalışın tüketici boyutunda ise, satın alınacak mal ve hizmetlerin talep edilememesine, dolayısıyla da mal ve hizmet arzında birikimlere ve ekonomide daralmaya neden olabilecektir. Buna ilaveten, üretim işletmelerinde üretim kapasitesinde daralmaya bağlı olarak talepteki azalış, stok maliyetlerinin artmasına yol açabilecektir. Sonuçta, işletmelerin bu yöndeki uygulamaları büyüme noktasında ekonomide dar boğazların yaşanmasına neden olabilecektir. Başka bir ifadeyle, ekonomide istikrarsızlığın getirdiği önemli konjonktürel dalgalanmalar gerçekleşebilecektir.

8. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Günümüz dünyasında, işlerin çeşitlenmesi ve zamanın çok değerli bir unsur haline gelmesi vb. nedenlerin etkisiyle insanların bir bölgeden farklı bir bölgeye ya da bir şehirden farklı bir şehre kısa süre içerisinde ulaşımının sağlanması büyük önem taşımaktadır. Ulaştırma sektörü; kara, deniz, hava ve demir yolu taşımacılığı sektörlerini kapsayan oldukça geniş çaplı bir sektördür. Ulaştırma sektörünün alt sektörleri arasında yer alan hava taşımacılığı sektöründe yolcu ve yük taşımacılığı işlemleri diğer sektörlerle nazaran çok daha hızlı bir şekilde gerçekleşmektedir. Bu yönüyle havacılık sektörünün, gerek yolcular gerekse de ülke ekonomileri için önemli bir rolü bulunmaktadır.

Halen etkilerini sürdüren Covid-19 pandemisi, ulaştırma sektörünün alt sektörleri dahil olmak üzere havacılık sektörünü de olumsuz şekilde etkilemeye devam etmektedir. Bu çalışmada, Covid-19 pandemi sürecinde (2020 yılı) ve öncesinde (2019 yılı) havayolu yolcu taşımacılığı sektörünün finansal performansının, istihdam ve ekonomik büyüme üzerine etkileri tespit edilmiş ve birtakım değerlendirmelerde bulunulmuştur. Çalışmanın amacı doğrultusunda, Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası tarafından yayımlanan

sektör bilançoları arasında yer alan ulaştırma sektörünün alt sektörü olan havayolu yolcu taşımacılığı sektöründe oran analizi yöntemiyle finansal analiz gerçekleştirilmiştir. Finansal tablolar analizinde sıklıkla yararlanılan oran analizi sonuçlarına ilişkin bulgular, Covid-19 pandemi süreci ve öncesi bağlamında değerlendirilmiştir.

Sektöre ait likidite oranlarına göre; analize tabi yıllarda cari oran ve likidite oranının standart oranların oldukça altında olduğu, nakit oranının ise yüksek düzeyde azalış eğiliminde olduğu, buna bağlı olarak havayolu yolcu taşımacılığı sektörünün kısa vadeli borç ödeme gücünün yetersiz olduğu tespit edilmiştir.

Sektöre ait mali yapı oranlarına göre; analize tabi yıllarda yabancı kaynak oranının standart oranların oldukça üzerinde olduğu, özkaynak oranının ise standart oranların oldukça altında olduğu, buna bağlı olarak havayolu yolcu taşımacılığı sektöründe varlıkların finansmanında standart oranların oldukça üzerinde bir yabancı kaynak kullanımının gerçekleştiği ve dengeli bir finansman stratejisinin izlenmediği tespit edilmiştir.

Sektöre ait faaliyet oranlarına göre; analize tabi yıllarda alacak devir hızının oldukça azaldığı ve bununla birlikte alacak tahsil süresinin arttığı, stok devir hızının benzer şekilde oldukça azaldığı ve bununla birlikte olarak stok devir süresinin arttığı, buna bağlı olarak alacakların tahsil sürelerinin ve stokların stokta kalma sürelerinin arttığı tespit edilmiştir.

Sektöre ait kârlılık oranlarına göre; analize tabi yıllarda brüt satış kârlılığı, faaliyet kârlılığı ve dönem net kârlılığının azaldığı, buna bağlı olarak havayolu yolcu taşımacılığı sektörünün pandemi sürecinde kâr marjlarının negatif yönde azalış göstererek dönemi zararlı kapattıkları ve başarısız bir performans ortaya koydukları tespit edilmiştir.

Covid-19 pandemisinin havayolu yolcu taşımacılığı sektörü üzerindeki etkileri, makroekonomik değişkenlerden ekonomik büyüme bağlamında dikkate alındığında; personel sayısında azalmaya gidilerek sektördeki istihdam oranının düşmesine neden olabileceği, bu durumun sektördeki gelir ve kârlılığı etkileyeceğinden dışarıdan yabancı kaynak kullanımına gidilerek borçlanma miktarının artmasına yol açabileceği, malzeme stoklarında artışa ve bu artışın getireceği depolama, stokta bekletme, bozulma ve fire vb. ek maliyetlere neden olabileceği değerlendirilmektedir.

Covid-19 pandemisinin havayolu yolcu taşımacılığı sektörü üzerindeki etkileri, makroekonomik değişkenlerden ekonomik büyüme bağlamında

dikkate alındığında; havayolu yolcu taşımacılığı sektöründe Covid-19 pandemisine bağlı hastalığın etkileri, personel azaltılması yönünde alınabilecek kararlar, çalışanların işlerini kaybetmesi nedeniyle gelirlerinde ortaya çıkan azalma şeklinde ortaya çıkabileceği, bu azalmanın tüketici boyutunda ise, satın alınacak mal ve hizmetlerin talep edilememesine, dolayısıyla da mal ve hizmet arzında birikimlere ve ekonomide daralmaya neden olabileceği, üretim işletmelerinde üretim kapasitesinde daralmaya bağlı olarak talepteki azalışın stok maliyetlerinin artmasına yol açabileceği, sonuç olarak işletmelerin bu yöndeki uygulamalarının ekonomide istikrarsızlığın getirdiği önemli konjonktürel dalgalanmalar gerçekleştirebileceği değerlendirilmektedir.

Her ne kadar Covid-19 pandemisi bütün sektörlerde olduğu gibi havayolu yolcu taşımacılığı sektörünü de etkilemiş olsa da, özellikle bu olumsuz etkilerin azaltılması yönünde birtakım girişimlerde bulunulması gerekmektedir. Bu noktada, özellikle dönen varlık yapısının güçlendirilmesi, alacakların tahsil sürelerinin kısaltılması, varlıkların finansmanında yabancı kaynaklar ile özkaynaklar dengesinin sağlıklı bir şekilde kurulması, borçlanmaya bağlı olarak ortaya çıkan maliyetlerinin etkilerinin değerlendirilmesi, etkin bir alacak-satış-tahsilat politikasının izlenmesi, gelir-gider dengesinin sağlıklı bir şekilde kurulması, esas faaliyetler dışındaki diğer faaliyetlerden olağan gider ve zarar tutarlarının azaltılmasına yönelik girişimlerde bulunulmasının son derece önemli olduğunu ifade etmek mümkündür.

Bu çalışmada, havayolu yolcu taşımacılığı sektörünün Covid-19 pandemi süreci ve öncesine ilişkin finansal performansı oran analizi yöntemiyle analiz edilmiştir. Analiz bulguları ışığında, elde edilen sonuçların makroekonomik göstergelerden istihdam ve ekonomik büyüme üzerindeki muhtemel etkileri değerlendirilmiştir. Gelecekte yapılacak çalışmalarda, Covid-19 pandemisinin havayolu yolcu taşımacılığı sektörü üzerindeki etkilerinin diğer makroekonomik göstergeler bağlamında analiz edilmesi ya da farklı sektörlerin çalışma kapsamına alınarak finansal performanslarının ölçülmesi önerilmektedir.

KAYNAKÇA

Bulut, R. ve Pınar, Ç. (2020). Covid-19 Pandemisi Döneminde Türkiye’de İstihdam ve İşsizlik. *Burdur Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi Oğuzhan Sosyal Bilimler Dergisi*, 2(2), 217-225.

Akça, M. (2020). COVID-19’un Havacılık Sektörüne Etkisi. *Avrasya*

Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi, 7(5), 45-64.

Aydın, N., Mehmet, B. ve Coşkun, M. (2014). *Finansal Yönetim*. Ankara: Detay Yayıncılık.

Bakırcı, M. (2020). COVID-19 Pandemisinin Türkiye Havayolu Ulaşımına Etkisi. *Türk Coğrafya Dergisi* (76), 45-58.

Balcı, Y. ve Çetin, G. (2020). *Covid-19 Pandemisinin Türkiye Ekonomisinde İstihdam ve Çalışma Hayatı Üzerindeki Etkileri: Sorunlar ve Çözüm Önerileri*. İTYU. [Http://hdl.handle.net/11467/3448](http://hdl.handle.net/11467/3448) adresinden alındı.

Balcı, Y. ve Çetin, G. (2019). Covid-19 Pandemi Sürecinin Türkiye’de İstihdama Etkileri ve Kamu Açısından Alınması Gereken Tedbirler. *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Covid-19 Sosyal Bilimler Özel Sayısı (37), 40-58.

Becker, G., Murphy, K. ve Tamura, R. (1990). Human Capital, Fertility and Economic Growth. *Journal of Political Economy*, 98(5), 38-70.

Budak, F. ve Korkmaz, Ş. (2020). COVID-19 Pandemi Sürecine Yönelik Genel Bir Değerlendirme: Türkiye Örneği. *Sosyal Araştırmalar ve Yönetim Dergisi*, (1), 62-79.

Çabuk, A. ve Lazol, İ. (2013). *Mali Tablolar Analizi*. Bursa: Ekin Yayınevi.

Dreger, C. ve Reimers, H. (2012). Does Euro Area Membership Affect The Relation Between GDP Growth and Public Debt. Discussion Paper No: 327.

Fine, B. (2000). Endogenous Growth Theory: A Critical Assessment. *Cambridge Journal of Economics*, 24(2), 245-265.

Kenanoğlu, M. ve Aydın, M. (2017). Havaalanlarının Sosyal ve Ekonomik Etkileri: Türkiye Değerlendirmesi. Institutions, National Identity, Power and Governance in the 21st Century Proceeding Book. (s.281-305). Belgrad: Ijopec Publication.

Khafaie, M. ve Rahim, F. (2020). Cross-Country Comparison of Case Fatality Rates of COVID-19/SARSCOV-2. *Osong Public Health and Research Perspectives*, 11(2), 74-80.

King, R. ve Rebelo, S. (1990). Public Policy and Economic Growth: Developing Neoclassical Implications. *Journal of Political Economy*, 98(5), 126-150.

Lucas, R. (1988). On The Mechanics of Economic Development. *Journal of Monetary Economic*, (22), 3-42.

Macit, A. ve Macit, D. (2021). Covid-19 Pandemisi Döneminde Devlet Desteklerinin Önemi: Havayolu İşletmelerine Yönelik Kurtarma Operasyonları

ve Kamulaştırma Kanıtlar. *Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi*, 8(2), 160-173.

Macit, A. ve Macit, D. (2020). Türk Sivil Havacılık Sektöründe Covid-19 Pandemisinin Yönetimi. *Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi*, 7(4), 100-116.

Miani, P., Kille, T., Lee, S. L., Zhang, Y. ve Bates, P. R. (2021). The Impact of the Covid-19 Pandemic on Current Tertiary Aviation Education and Future Careers: Students' Perspective. *Journal of Air Transport Management*, (94), 2-8.

Morawska, L. ve Cao, J. (2020). Airborne Transmission Of SARS-Cov-2: The World Should Face The Reality. *Environmental International*, 39, 1-3.

Oxford Economics. (2011). *Explaining Dubai's Aviation Mode*. Oxford.

Özdemir, O. ve Akçakanat, Ö. (2021). Covid-19 Pandemisinin Turizm ve Havayolu Sektörlerine Mali Etkileri Üzerine Bir Araştırma. *Mali Çözüm Dergisi*, (165), 89-120.

Panizza, U. ve Presbitero, A. (2013). Public Debt and Economic Growth in Advanced Economies: A Survey. Working Paper No: 78.

Quéré, C., Jackson, R., Jo, M., Smith, A., Abernethy, S., Andre, R. ve Peters, G. (2020). Temporary Reduction in Daily Global CO2 Emissions During the COVID-19 Forced Confinement. *Nature Climate Change*, (10), 647-653.

Rebelo, S. (1991). *Long-Run Growth*. Cambridge: NBER.

Romer, P. (1994). The Origins of Endogenous Growth. *The Journal of Economic Perspectives*, 8(1), 3-2.

Smith, C. (2012). The Economic Impact of Commercial Airports in 2010. Cincinnati /Ohio: Airports Council International (ACI).

Şenol, Z. ve Zeren, F. (2020). Coronavirus (Covid-19) And Stock Markets: The Effects of The Pandemic on the Global Economy. *Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi*, 7(4), 1-16.

Şimşek, M. ve Kadılar, C. (2010). Türkiye'de Beşeri Sermaye, İhracat ve Ekonomik Büyüme Arasındaki İlişkinin Nedensellik Analizi. *C.Ü. İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 11(1), 115-140.

Tekin, B. (2020). Covid-19 Pandemisi Döneminde Ülkelerin Covid-19, Sağlık ve Finansal Göstergeler Bağlamında Sınıflandırılması: Hiyerarşik Kümeleme Analizi Yöntemi. *Finans Ekonomi ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 5(2), 336-349.

Verelst, F., Kuylen, E. ve Beutels , P. (2020). Indications for Healthcare Surge Capacity in European Countries Facing an Exponential Increase in Coronavirus Disease (COVID-19) Cases. *Eurosurveillance*, 25(13), 1-4.

Zeren, F. ve Hızarcı, A. (2020). The Impact of COVID-19 Coronavirus on Stock Markets: Evidence From Selected Countries. *Muhasebe ve Finans İncelemeleri Dergisi*, 3(1), 78-84.