



JOEEP

Journal Homepage: <http://dergipark.org.tr/joep>



Araştırma Makalesi • Research Article

Koronavirüs Pandemisi Hakkındaki Spekülasyonlara Havayolu Hisse Senetlerinin Tepkisi: G7 Ülkelerinde ve Türkiye’de Faaliyet Gösteren Havayolu İşletmelerinden Kanıtlar

Airline Stocks Response to Speculation About the Coronavirus Pandemic: Evidence from Airlines Operating in G7 Countries and Turkey

Armağan Macit ^{a,*} & Mehmet Basar ^b

^a Öğr.Gör., Ege Üniversitesi, Havacılık Meslek Yüksekokulu, Ahmet Eroğlu Eğitim Tesisi, 35410, İzmir/Türkiye.

ORCID: 0000-0002-5694-8285

^b Prof.Dr., Anadolu Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi İşletme Bölümü, 26210, Eskişehir /Türkiye.

ORCID: 0000-0003-4989-0502

MAKALE BİLGİSİ

Makale Geçmişi:

Başvuru tarihi: 3 Kasım 2021

Düzeltilme tarihi: 6 Mart 2022

Kabul tarihi: 13 Mart 2022

Anahtar Kelimeler:

Covid-19

Havayolu İşletmeleri

Hisse Senetleri

G7 Ülkeleri

ARTICLE INFO

Article history:

Received: Nov 3, 2021

Received in revised form: March 6, 2022

Accepted: March 13, 2022

Keywords:

Covid-19

Airlines

Stocks

G7 Countries

ÖZ

Koronavirüs pandemisiyle mücadele kapsamında alınan tedbirlerin başında gelen seyahat kısıtlamaları ve ülkeler arası seyahatlerin durdurulması, kısa sürede havacılık sektörünün pandemiden en yoğun etkilenen sektörlerden biri olmasına sebep olmuştur. Hava trafiğindeki azalma, birçok havayolu işletmesinin filosundaki uçakların ve havaalanlarının atıl durumda kalmasına yol açmıştır. Havayolu işletmelerinin hisse senetlerinin değerleri de bu süreçte etkilenerek, yatırımcılara kayıplar yaşatmış ve piyasa değerlerinin azalmasına sebep olmuştur. Havayolu hisse senetleri, ülkelerde ilk vakaların görülmesi, pandeminin ilan edilmesi, seyahat kısıtlamalarının kalkması, Avrupa’da yeşil koridor oluşturulması, pandemi ile mücadele kapsamında aşı çalışmaları, aşının bulunması, virüsün mutasyonlarının çıkması gibi çeşitli spekülatif durumları fiyatlamaya başlamıştır. Bu çalışmada G7 ülkeleri ile Türkiye’den seçilmiş havayolu işletmelerinin spekülatif haberlerin ortaya çıktığı tarihlerdeki hisse senedi fiyatlarındaki artış ve azalışları incelenerek, pandemi sürecindeki spekülasyonlara havayolu hisse senetlerinin tepkisini gözlemlemek amaçlanmaktadır. Havayolu işletmelerinin hisse senedi fiyatları incelendiğinde, olumsuz spekülasyonların çok yıkıcı şekilde etki göstererek hisse fiyatlarını düşürdüğü, ancak olumlu gelişmelerin tam olarak karşılık bulmadığı sonucuna ulaşılmıştır. Havayolu işletmelerinin daha az etkilenmesi için hükümetlerin havacılık faaliyetlerini kesintiye uğratmayacak politikalar izlemesi önem arz etmektedir.

ABSTRACT

Travel restrictions, which are at the forefront of the measures taken in the fight against the coronavirus pandemic, and the cessation of international travel, have caused the aviation industry to become one of the sectors most heavily affected by the pandemic in a short time. The decrease in air traffic has caused many airlines' fleets and airports to be idle. The values of the stocks of the airline companies were also affected by the pandemic, causing losses to the investors and causing the market value of the airline companies to decrease. Airline stocks have begun to price various speculative situations such as the first cases in the countries, the declaration of the pandemic, the lifting of travel restrictions, the creation of a green corridor in Europe, the vaccine studies within the scope of the fight against the pandemic, the discovery of the vaccine, the emergence of the virus's mutations. In this study, it is aimed to observe the reaction of airline stocks to speculations during the pandemic process by examining the increases and decreases in the stock prices of selected airline companies from G7 countries and Turkey. When the stock prices of the airline companies are analyzed, it is concluded that the negative speculations had a devastating effect and lowered the share prices, but the positive developments were not satisfactory enough. It is important for governments to follow policies that will not interrupt aviation activities so that airline companies are less affected.

1. Giriş

Havacılık sektörü son yıllarda turizm ve kargo talebindeki

artış ile bağlantılı olarak istikrarlı bir büyüme yaşamıştır. Sektördeki büyüme, ekonomik kalkınmayı destekledikçe

* Sorumlu yazar/Corresponding author.

e-posta: armağan.macit@gmail.com

Atf/Cite as: Macit, A., & Basar, M. (2022). Koronavirüs Pandemisi Hakkındaki Spekülasyonlara Havayolu Hisse Senetlerinin Tepkisi: G7 Ülkelerinde ve Türkiye’de Faaliyet Gösteren Havayolu İşletmelerinden Kanıtlar. *Journal of Emerging Economies and Policy*, 7(1), 86-94.

e-ISSN: 2651-5318. © 2022 TÜBİTAK ULAKBİM DergiPark ev sahipliğinde. Her hakkı saklıdır. [Hosting by TUBITAK ULAKBİM JournalPark. All rights reserved.]

havacılık sektörü stratejik açıdan daha önemli bir konuma gelerek önemli gelişmeler yaşamıştır (Dube ve Nhamo, 2020). Ancak, havacılık sektörü yolcu ve kargo ulaşımını etkileyen tüm olumsuzluklardan etkilenerek gerilemeler ve duraklamalar ile karşı karşıya kalmıştır (Sadi ve Henderson, 2000). Bureau (2020), havacılık sektörünü derinden etkileyen olayları, 1973 petrol krizi, Irak-İran Savaşı, Körfez Krizi, 1997'deki Asya Mali Krizi, 11 Eylül terör saldırıları, 2003 SARS salgını, 2006 Kuş gribi, 2009 Domuz gribi olarak sıralamış ve sektörün bu tarz olaylara savunmasız olduğunu belirtmiştir. Havacılık sektörünü olumsuz yönde etkileyen krizlere, 2019 yılının son aylarında ortaya çıkarak, tüm dünyayı etkisine alan koronavirüs salgını (Covid-19) eklenmiştir. Covid-19 pandemisi, havacılık sektörünü kesintiye uğratarak, uluslararası hava trafiğini durma noktasına getirmiştir.

Covid-19 pandemisinin yayılmasını önlemek amacı ile alınan tedbirler kapsamında başlayan seyahat kısıtlamaları ve ülkelerin hava sahalarını yabancı havayolu işletmelerine kapatması havacılık sektörünün pandemiden en çok etkilenen sektörlerden biri olmasına sebep olmuştur. Öte yandan yapılan araştırmaların sonuçlarına göre, Covid-19'un yayılmasında hava taşımacılığının da merkezi bir rol oynadığı söylenmektedir (Sun vd., 2020). Bu durum göz önüne alındığında, getirilen kısıtlamaların dışında yolcuların havalimanlarında ve kabin içerisinde Covid-19 hastalığına yakalanma korkusu ile seyahat etmeyi tercih etmedikleri veya azalttıkları gözlemlenmiştir. Hava taşımacılığının tercih edilmesinde ve talebin şekillenmesinde yeni bir faktör olarak Covid-19 pandemisi dikkate alınmaya başlamıştır. Bu sebeple pandeminin seyri hakkındaki her türlü bilgi, haber ve açıklamalar yolcuların hava taşımacılığı ile seyahat etme konusunda fikir oluşturmaya sebep olmaktadır. Bu durum, havayolu işletmelerinin yolcu sayıları ve doluluk oranlarında direkt olarak etki göstermeye başlamaktadır.

Küresel risk olarak ortaya çıkan Covid-19 salgınının havacılık sektörü üzerindeki etkileri, kısıtlamalar ile ilişkili olarak hava trafik hacminde meydana gelen daralma ile başlamıştır. Hava trafik hacminin daralması, havayolu işletmelerinin en büyük gelir kaynağı olan yolcu sayılarını yıkıcı şekilde azaltarak havayolu işletmelerinin gelirlerinde dramatik düşüşler ortaya çıkarmıştır. Bu durum havayolu işletmelerinin finansal sorunlar yaşamasına sebep olmuştur (Vinod, 2020). Covid-19 döneminde uçuşların azalması ile değişken maliyetlerde azalma yaşanmasına rağmen sabit maliyet yükümlülüklerinin devam etmesi, işletmelerin azalan gelir karşısında nakit akışlarında bozulmalar yaşamasına sebep olmuştur (Budd vd., 2020). Hali hazırda düşük kâr marjlarıyla faaliyet gösteren havayolu işletmelerinde bu bozulmalar beraberinde finansal krizleri de ortaya çıkarmıştır.

Dünya Sağlık Örgütü (DSÖ)'nün 11 Mart tarihinde Covid-19'u küresel bir pandemi ilan etmesi ile tüm dünya borsalarında büyük düşüşler yaşanmıştır. Birkaç gün içinde neredeyse tüm hisse senetleri, yatırımcılara büyük kayıplar vermiştir. Sektörel olarak değerlendirildiğinde, havayolu

işletmelerinin hisse senetleri aşırı değer kaybeden finansal araçların başında gelmektedir (Yiğit ve Canöz, 2020).

Farklı ülkelerde çeşitli zamanlarda salgının belirtilerinin görülmeye başlaması, salgının yayılım hızı, vaka ve ölüm sayıları endişe yaratmıştır. Bu durum salgının ilan edilmesi ile olumsuz etkilenen havayolu hisse senetlerinde de toparlanmayı engellemiştir (Maneenop ve Kotcharin, 2020). Ancak aşı çalışmalarının başlaması ve nihayetinde Pfizer/Biontech aşısının DSÖ tarafından acil kullanım izni alması sonucu, hastalığın etkisini yitireceğine dair umutlar oluşmuştur. Fakat aşıya erişimin her ülke için aynı kolaylıkta olmaması ve pandeminin farklı sürelerde yayılım hızını arttırması özellikle yatırımcıları kararsız bırakmıştır. Bu durum pandemi süresince Covid-19 ile ilgili her spekülasyonun dünya borsalarında karşılık bulduğu anlamına gelmektedir.

Bu çalışmada, Covid-19 salgınının kronolojik süreci içinde önemli etki yaratan spekülasyonlara, G7 ülkeleri olarak adlandırılan ABD, Kanada, Almanya, Birleşik Krallık, İtalya, Fransa, Japonya ile Türkiye'de borsada faaliyet gösteren havayolu işletmelerinin hisse senetlerinin nasıl tepkiler verdiği araştırılmıştır. Çalışmada Covid-19'un, aşılama çalışmalarının ve süreç içerisindeki önemli gelişmelerin havayolu işletmelerinin hisse senetlerinde yarattığı değişiklikler ortaya çıkarılmıştır. Böylelikle devam eden süreçte yaşanabilecek spekülasyonlara havayolu hisse senetlerinin nasıl tepkiler vereceğine yönelik çıkarımlar yapılabilecektir.

2. Literatür Araştırması

Pandeminin ilan edilmesinin ardından, havacılık sektörüne yönelik kısıtlamaların başlaması ile akademik literatür, Covid-19'un havacılık sektörüne olan etkisini birçok açıdan incelemiştir (Sun vd., 2020; Maneenop ve Kotcharin, 2020, Abate vd., 2020). Havayolu işletmelerinin hisse senetlerine yönelik etkileri araştıran çalışmalara çeşitli veri tabanlarından havayolu, hisse senedi ve covid-19 anahtar kelimeleri ile ulaşılmıştır.

Maneenop ve Kotcharin (2020) yaptıkları çalışmada, Covid-19 salgınının dünya genelinde borsaya kote edilen 52 havayolu şirketi üzerindeki kısa vadeli etkisini vaka çalışması metodolojisini kullanarak araştırmışlardır. Covid-19 ile ilgili duyuruların yapıldığı 3 önemli tarihte hisse senedi fiyatlarındaki değişimleri incelemiş, havayolu işletmelerinin hisse senetlerindeki en büyük tepkinin Dünya Sağlık Örgütü ve ABD Başkanı Trump'ın açıklamaları esnasında olduğunu vurgulamışlardır. Ayrıca batı ülkelerindeki yatırımcıların diğer bölgelere göre daha duyarlı olduğunu belirtmişlerdir. Covid-19 pandemisinin dünya çapında havayolu sektöründeki etkisini hafifletmek için acil politikalar tasarlanması gerekliliğine değinmişlerdir. Yiğit ve Canöz (2020) tarafından gerçekleştirilen ve ampirik bulgular elde edilen bir başka çalışmada ise Avrupa ülkelerinin borsalarında işlem gören 38 havayolu hissesi incelenmektedir. Bu ülkelerin borsalarında işlem gören havayolu hisselerinin pandemiye

tepkisini karşılaştırmayı amaçlamışlardır. 11 Mart'ta pandemiyin ilan edilmesi ile bazı ülkelerdeki havayollarının hisselerinin çok sert tepki verdiği, bazı havayollarının hisselerinin ise etkilenmediği sonucuna ulaşmışlardır (Yiğit ve Canöz, 2020). Amuthan (2020) ise Hindistan'da borsaya kote olan 5 hava taşımacılığı işletmesinin hisse senedi performanslarını incelemiştir. Pandemi öncesi havacılık sektörüne yönelik getirilen ek vergilerle darbe gören işletmelerin, pandemiyin etkisini hisse senetlerinde yıkıcı olarak gördüğü sonucuna ulaşmıştır.

Bağcı vd. (2020), dünya genelindeki Covid-19 vaka sayılarının küresel havayolu işletmelerinin hisse senetleri üzerindeki etkisini regresyon yöntemi ile araştırmışlardır. Hisse senedi fiyatlarının vaka sayılarından daha güçlü negatif etkilendiği sonucuna ulaşmışlardır. Asya bölgesindeki havayolu işletmelerinin hisse senedi fiyatlarının Covid-19'dan daha az etkilendiğini vurgulamışlardır. Yan vd. (2020) ise Covid-19'un borsa üzerindeki olası etkilerini analiz ederek salgından etkilenen bir piyasadan kâr elde etme durumunu araştırmışlardır. Kısa vadede piyasaların bu tür olaylara olumsuz tepki vereceği, ancak uzun vadede piyasaların eninde sonunda düzeleceği ve yükseleceği sonucuna ulaşmışlardır. Böyle bir pazardan kâr elde etmek için, kısa vadede virüsten hemen etkilenen sektörleri açığa çıkarmayı ve daha sonra fiyatları önemli ölçüde düşükten sonra bu sektörlerden hisse geri satın almayı önermişlerdir. Özellikle seyahat endüstrisi bu sektörlerin başında gelmektedir.

Atems ve Yimga (2021), COVID-19 pandemisinin ABD havayolu hisse senedi fiyatları üzerindeki etkisini ölçmeyi hedefledikleri çalışmalarında, %1'lik bir COVID-19 şokuna, havayolu hisse senedi fiyatlarının hemen 0,1 puan düşüş ile tepki gösterdiği sonucuna ulaşmışlardır. Ayrıca, havayolu hisse senedi fiyatlarının bir COVID-19 şokuna olumsuz tepkisinin Covid-19'daki artıştan ziyade havayolu seyahatindeki düşüş ile ilişkili olduğunu açıklamışlardır.

Carter vd. (2021) yaptıkları çalışmada, ABD'de seyahat ile ilgili işletmelerin 2020 yılı şubat ayının ikinci yarısından 2020 yılı Mart ayının ikinci yarısına kadar olan borsa performansını araştırmışlardır. Çalışma sonucunda, daha fazla nakit rezervi ve daha yüksek piyasa-defter oranlarına sahip büyük işletmelerin daha az negatif getiri yaşadığını, daha fazla kaldıraça sahip firmaların ise daha olumsuz etki ile karşılaştığı sonucuna ulaşmışlardır.

Deb (2021) yaptığı çalışmada, üç büyük havayolu şirketinin hisse senedi fiyat hareketlerini, farklı konularda internet endişesini ölçen yeni bir yaklaşım kullanarak analiz etmiştir. Analizde, devam eden pandemiyin benzeri görülmemiş şiddetli bir etkisi olduğunu göstermiştir. Önerdikleri model ile hisse senedi fiyat endeksinin hareketi üzerindeki farklı konular için internet endişesinin etkilerinin başarılı bir şekilde kullanılabileceği sonucuna ulaşmışlardır.

Benourrad ve Kim (2021), Covid-19 krizinin ortaya çıkmasından sonra hisse senedi getirilerindeki değişimleri ve havayolu hisse senedi risklerini inceleyerek, pandemiyin

havayolu hisse senedi performansı üzerindeki etkisini araştırmışlardır. Kuzey Amerika, Avrupa ve Asya Pasifik olmak üzere üç coğrafi bölgede halka açık 30 yolcu havayolu şirketine yönelik tek yönlü bir eşleştirilmiş t testi yaparak Covid-19'un ortaya çıkmasından sonra havayolu stoklarının ortalama haftalık getirilerinin, toplam riskinin ve sistematik riskinin önemli ölçüde arttığı sonucuna ulaşmışlardır.

İlgili literatür incelendiğinde araştırmaların, Covid-19 pandemisinin havayolu işletmelerinin hisse senetlerine olan etkisini ortaya çıkardığı görülmektedir. Ancak covid-19 pandemisi sürecinde olumlu veya olumsuz gelişmelerin haber olarak paylaşılması ile yaratılan spekülasyonların yatırımcıları, dolayısı ile havayolu işletmelerinin hisse senetlerini nasıl etkilediği yönündeki çalışmalar çok sınırlıdır (Maneenop ve Kotcharin, 2020). Aynı şekilde aşının bulunması, yaygınlaşması, aşılama oranları gibi pandemiyin tersi yönde beklenti yaratan durumların havayolu hisse senetlerini nasıl etkilediğine yönelik çalışmalar da yaygın değildir.

3. Covid-19 Pandemi Süreci ve Önemli Tarihler

Covid-19 virüsünün ortaya çıkışı ve küresel pandemi olarak gelişmesi ile ilgili olarak birçok spekülasyon devam etmektedir. Ancak, DSÖ tarafından resmi olarak ilk vakanın 31 Aralık 2019 'da Çin'de olduğu duyurulmuştur (Maneenop ve Kotcharin, 2020). Çin, 07 Ocak 2021'de hastalığa koronavirüs ailesinden yeni bir virüsün yol açtığını duyurmuş ve virüse 2019-nCoV adı verilmiştir. Çin'de hastalık kaynaklı ilk ölüm 11 Ocak 2020 tarihinde gerçekleşmiştir. Çin dışındaki ilk vaka ise Tayland'da 13 Ocak 2020 tarihinde ortaya çıkmıştır. 15 Ocak'ta da Japonya'da ilk Covid-19 vakası görülmüştür. 21 Ocak 2021 tarihinde ABD'de, 22 Ocak'ta ise Kanada'da ilk vakalar kayıt altına alınmıştır. Avrupa'da ise ilk vaka 25 Ocak tarihinde Fransa'da görülmüştür. 27 Ocak'ta Almanya, 31 Ocak'ta ise Birleşik Krallık ve İtalya'da ilk vaka duyurulmuştur. Çin'in dışındaki bir ülkede hastalığın salgın olarak kabul edilmesi ilk olarak 21 Şubat 2020 tarihinde İtalya'da gerçekleşmiştir. 5 Mart'ta İngiltere Başbakanı Boris Johnson, hastalığa karşı tedbir almayacaklarını söyleyerek sürü bağışıklığı kazanılmasını sağlayacaklarını duyurmuştur (Atlas, 2020). Vaka sayılarının küresel olarak artması ve hastalığın birçok ülkede görülmesi ile DSÖ yayınladığı deklarasyon ile 11 Mart 2020 tarihinde küresel pandemi ilan etmiştir. Türkiye'de de ilk vaka 11 Mart 2020 tarihinde açıklanmıştır. 15 Mart 2020 tarihinde ABD, 26 Avrupa ülkesinden seyahat edenlere yönelik yasak kararını duyurmuştur (Maneenop ve Kotcharin, 2020). 16 Mart'ta ise AB, Schengen serbest seyahat bölgesi dışından gelenlere yönelik seyahatleri durdurma kararını duyurmuştur (Dunford vd., 2020).

Diğer yandan çeşitli ülkelerin katılımları ile gerçekleştirilecek olan, özellikle Japonya'ya olacak seyahatleri arttıracak ve kitlesel hareketliliğe sebep olacak Tokyo Olimpiyat Oyunları'nın 24 Mart 2020 tarihinde

ertelendiği duyurulmuştur. Ancak alınan seyahat kısıtlaması kararlarına rağmen 26 Nisan 2020 itibarı ile ABD, İtalya, Fransa ve Birleşik Krallık'ta günlük vaka sayıları 20.000 sınırını aşmıştır (Atlas, 2020).

Covid-19 pandemisinin çok yüksek vaka ve ölüm oranlarına ulaştığı birinci dalgası sonrasında ve alınan tedbirler ile vaka sayıları kontrol altına alınmaya başlayınca tedarik zincirlerindeki bozulmaları ve ekonomik kayıpları önlemek amacı ile seyahat yasakları kaldırılmaya başlanmıştır. 8 Haziran 2020 tarihinden itibaren İngiltere, 15 Haziran 2020'den itibaren de AB üyesi ülkeler, öncelikle Schengen sınırlarına sonrasında da 1 Temmuz'dan itibaren Japonya ve Kanada'nın dahil olduğu birçok ülkeye sınırlarını açmışlardır (Congar, 2020). Böylelikle Avrupa hava sahası yeşil koridor olarak uluslararası hava trafiğinin hareketlenmesini sağlamıştır.

Aralık 2019'da yeni bir virüs ile karşılaşılmasının ardından başlayan çalışmalar ile Covid-19'un genetik dizisi 11 Ocak 2020'de açıklanmıştır. Bu durum salgına hazırlanmak ve aşı çalışmalarını başlatmak için teşvik oluşturmuştur. Artan küresel tehdit ile birçok ülkede eş zamanlı olarak farklı organizasyonlar tarafından desteklenerek gündeme alınan aşı çalışmaları ortaya çıkmıştır. Aralık 2020 itibarı ile 52'si klinik fazda; bunların da 13'ünün Faz 3 aşamasında olduğu 214 aşı geliştirme çalışması olduğu bilinmektedir. Bu aşı çalışmalarından ilk olarak Pfizer/Biontech aşısı Birleşik Devletler Gıda ve İlaç Dairesi (Food and Drug Administration- FDA) tarafından 11 Aralık 2020 tarihinde onay almıştır (Yavuz, 2020). Daha sonra diğer aşı çalışmaları da onay almış ve ülkeler farklı tarihlerde aşılama çalışmalarına başlamışlardır.

Tablo 1: G7 ülkeleri ve Türkiye Aşılama Başlangıç Tarihleri ve Kullanılan Aşılar

Ülke	Aşılama Başlangıç Tarihi	Aşılar
<i>ABD</i>	14 Aralık 2020	Oxford/AstraZeneca, Pfizer/BioNTech, Sinopharm/Beijing
<i>Almanya</i>	27 Aralık 2020	Johnson&Johnson, Moderna, Oxford/AstraZeneca, Pfizer/BioNTech
<i>Birleşik Krallık</i>	10 Ocak 2021	Moderna, Oxford/AstraZeneca, Pfizer/BioNTech
<i>Fransa</i>	27 Aralık 2020	Johnson&Johnson, Moderna, Oxford/AstraZeneca, Pfizer/BioNTech
<i>İtalya</i>	27 Aralık 2020	Johnson&Johnson, Moderna, Oxford/AstraZeneca, Pfizer/BioNTech
<i>Japonya</i>	17 Şubat 2021	Pfizer/BioNTech
<i>Kanada</i>	07 Ocak 2021	Moderna, Oxford/AstraZeneca, Pfizer/BioNTech
<i>Türkiye</i>	13 Ocak 2021	Pfizer/BioNTech, Sinovac, Sputnik V

Kaynak: Yazar tarafından ilgili ülkelerin kuruluş web

sayfalarından derlenmiştir.

Kamuoyuna aşı çalışmaları ile ilgili olumlu haberler yansırken, 14 Aralık'ta İngiltere, hızla çoğalan ve bulaşıcılığı daha yüksek olduğu tespit edilen bir Covid-19 mutasyonu tespit ettiğini duyurmuştur. 18 Aralık'ta Güney Afrika varyantı, 15-23 Aralık arasında da Brezilya varyantı ile Covid-19 mutasyonlarındaki artış, endişe yaratarak tedbirlerin arttırılmasına sebep olmuştur (Chadwick ve Daventry, 2021). Covid-19 vakalarının ülkelerde tespit edilmesi, pandeminin ilan edilmesi, uluslararası büyük çaplı seyahat kısıtlamaları, aşıların onay olarak uygulanması ve mutasyon haberleri küresel ölçekte spekülasyon etkiler yaratmıştır. Bu durumlar, hastalığa yönelik beklentilerde olumlu veya olumsuz etkiler yaratarak yatırım tercihlerinde etkili olmuştur.

4. Araştırma

4.1. G7 Ülke Grubu ve Seçilen Havayolu İşletmeleri

Covid-19 pandemisinin etkisi ile küresel ekonomik göstergelerde büyük bozulmalar yaşanmıştır. Dünya Bankası'nın (2021) küresel ekonomik görünümüne ilişkin raporuna göre, Covid-19 pandemisinin etkisinin 2008-2009 küresel mali krizden daha büyük olacağı belirtilmiştir. Küresel Gayri Safi Yurtiçi Hasılanın %40'ına sahip olan G7 ülkeleri de pandemiden oldukça fazla etkilenmişlerdir. Ekonomik büyüme 2020 yılında 2019 yılına göre Birleşik Krallık'ta (İngiltere) %11,2, Fransa ve İtalya'da %9,1, Almanya'da %5,5, Kanada'da %5,4, Japonya'da %5,3, Amerika'da %3,7 düşmüştür (Rehman vd., 2021).

G7 ülkeleri ekonomi ve sanayi bakımından gelişmiş ülkeler olmasına bağlı olarak havacılık sektörünün hem üretim hem hizmet kısmında etkin ülkelerdir. Bu kapsamda G7 ülke grubunun pandemi tedbirleri kapsamında uyguladıkları seyahat kısıtlamaları hava trafiği üzerinde önemli etkiler ortaya çıkarmıştır. Bu sebeple Covid-19 ile ilgili spekülasyonların G7 ülkelerinde faaliyet gösteren bayrak taşıyıcı havayolu işletmelerinin hisse senetlerindeki etkisinin daha gözlemlenebilir olduğu düşünüldükçe, G7 ülke grubu üzerinden araştırmanın evreni oluşturulmuştur. Özel havayolu işletmelerinin borsa faaliyetlerinden ve finansal durumlarından ülkesel karşılaştırmaların yapılması yanıtıcı olabilmektedir. Bu bağlamda G7 grubunda yer alan ülkelerdeki havayolu işletmelerinden borsaya kote olan birer bayrak taşıyıcı havayolu işletmesi çalışma örnekleme dâhil edilmiştir. G7 ülke grubundaki tepkilerin ülkemiz ile karşılaştırmasını yapabilmek amacı ile de ülkemizde borsaya kote olan bayrak taşıyıcı havayolu işletmesi çalışmanın örnekleme dâhil edilmiştir. Tablo 2'de G7 ülkelerinden ve Türkiye'den araştırmanın örnekleme olarak seçilen havayolu işletmeleri yer almaktadır.

Tablo 2: Araştırmanın Örneklemini Olarak Seçilen Havayolu İşletmeleri ve Bilgileri

Ülkeler	Borsada İşlem Gören Havayolu İşletmeleri	İşlem Gördüğü Borsa	Borsa Kodu
ABD	American Airlines	NASDAQ	AAL
Almanya	Lufthansa	BER	LHA
Birleşik Krallık	British Airways	LSEG	BAY
Fransa	Air France-KLM	SWB	FQZ
İtalya	Alitalia	ITA	AZA
Japonya	Japan Airlines	TSE	9201
Kanada	Air Canada	TSX	AC
Türkiye	Türk Hava Yolları	BIST	THYAO

Kaynak: Yazar tarafından derlenmiştir.

Tablo 3: Veri Seti

Havayolu İşletmeleri	Tarihler										
	31-Dec	21-Feb	5-Mar	11-Mar	16-Mar	24-Mar	15-Jun	1-Jul	11-Dec	14-Dec	18-Dec
AAL	1.34%	-2.42%	-13.44%	-4.35%	11.25%	35.80%	-0.24%	-1.99%	-5.23%	-2.05%	-1.73%
LHA	---	-1.33%	-3.73%	-2.25%	-7.91%	13.97%	-2.96%	-1.25%	-1.42%	1.56%	-0.60%
FQZ	-0.08%	-3.30%	-11.25%	-3.94%	-10.00%	13.74%	-3.00%	0.92%	-3.02%	-0.77%	-2.45%
9201	---	0.05%	-0.34%	-0.06%	3.40%	3.87%	-6.10%	-1.62%	1.83%	0.65%	1.10%
AC	-0.70%	-5.11%	-8.30%	-12.24%	-28.14%	18.98%	-4.43%	---	-1.02%	-0.23%	-2.45%
THYAO	1.05%	1.04%	-0.34%	-3.61%	-9.96%	7.52%	-1.57%	-1.76%	1.64%	1.13%	-0.38%

Kaynak: investing.com'dan yazar tarafından derlenmiştir.

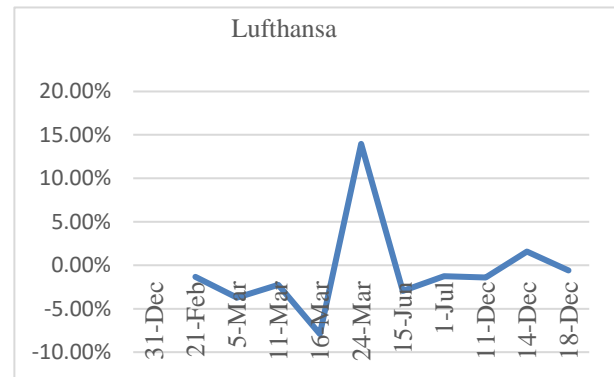
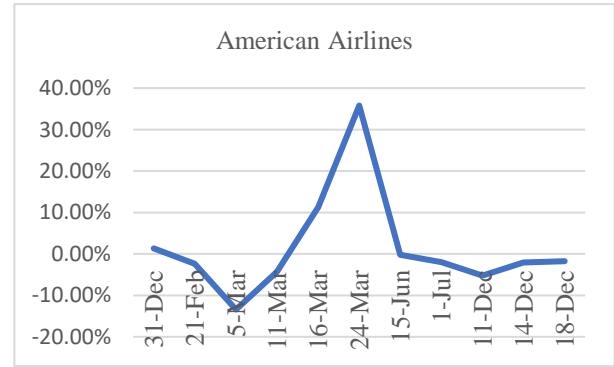
Günlük olay, durum ve spekülasyonlara hisse senetlerinin nasıl tepki verdiğini gözlemleyebilmek amacı ile trend analizi yapılmıştır. 1925 yılında Stephan Gilman tarafından finansal tablolardaki hesap kalemlerinin yüzdesel değişimi ve eğilimini gözlemlemek amacı ile kullanılan trend analizi, işletmelerinin finansal durumlarını ortaya çıkaran bir analiz yöntemidir. Eğilim yüzdeleri olarak da bilinen analizde baz bir zamana göre değişim yüzdesel olarak hesaplanmaktadır (Kiracı ve Karaaslan, 2015). Araştırmada, ele alınan trend durumu, Covid-19 salgınının kronolojik süreci içinde spekülasyon kabul edilen olayların yaşandığı tarihlerdeki hisse senedi fiyatlarının bir önceki güne fiyata oranla ne kadar düşüş veya yükseliş yaşadığıdır. Analizde baz zaman olarak spekülasyon tarihlerinin bir önceki günü belirlenmiştir. Havayolu hisse senedi fiyatlarının baz zamana göre yüzde eğilimi belirlenmiştir. Bu eğilim durumlarının benzerlikleri veya farklılıklarının değerlendirilmesi amacı ile trend grafikleri oluşturulmuş ve bulgular elde edilmiştir.

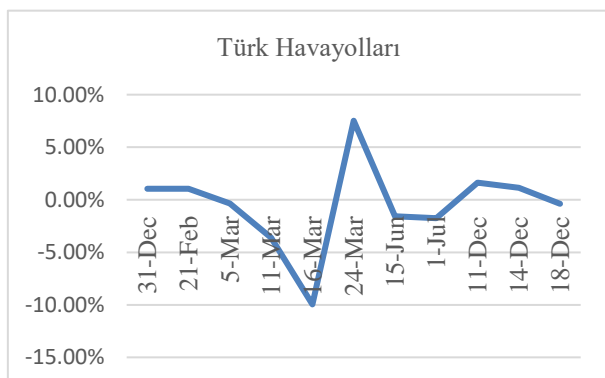
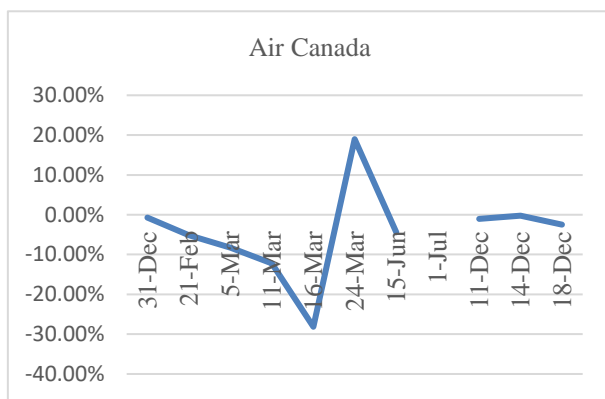
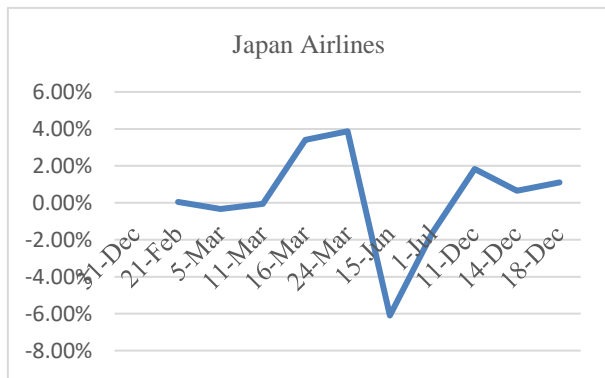
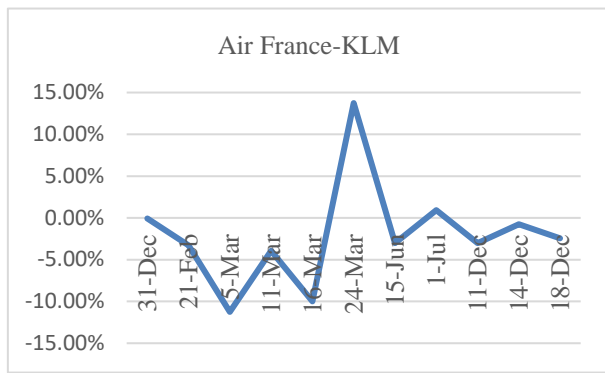
4.3. Bulgular

Covid-19 pandemisi sürecindeki önemli olayların tarihleri dikkate alındığında, havayolu işletmelerinin belirtilen günlerde hisse senedi fiyatlarındaki düşüş ve artışların daha net görülebilmesi amacı ile grafikler kullanılmıştır. Grafiklerde özellikle kırılma noktaları dikkate alındıklarında bazı havayolu işletmelerinin tepkilerinin benzer olduğu gözlemlenebilmektedir.

4.2. Araştırmanın Verileri ve Yöntemi

Araştırmada havayolu işletmelerinin hisse senetlerinin Covid-19 pandemisi süresince önemli olaylara nasıl tepki verdiğini belirlemek üzere, kronolojik sıraya uygun olarak ilgili tarihlerde havayolu hisse senedi fiyatlarındaki azalış veya artışlar dikkate alınmıştır. Bu kapsamda seçilen havayolu işletmelerinin verileri investing.com sitesinden derlenmiştir. Ancak, İtalyan bayrak taşıyıcı havayolu işletmesi Alitalia havayollarının faaliyetlerini durdurması, İngiltere bayrak taşıyıcısı British Airways'ın de 2018'den sonra farklı borsalarda işlem görmesi çalışmaya dahil edilmemesine sebep olmuştur.

Grafik 1: Havayolu İşletmelerinin Spekülatif Tarihlerdeki Trend Hareketleri



31 Aralık 2019 tarihinde Çin'deki ilk vakanın DSÖ tarafından duyurulması havayolları tarafından tepki görmemiştir. Hisse senedi değerlerinde önemli bir artış ya da azalış kaydedilmemiştir. 21 Şubat'ta hastalığın Çin

dışındaki bir ülkede salgın haline gelmesi ile özellikle Avrupa kıtasında salgın alarmı verilmesi havayolu işletmelerinin negatif tepki vermesine yol açmıştır. En sert tepki Air France-KLM grupta görülmüştür. Hastalığın Avrupa'ya yayılması sonrası İngiltere Başbakanı Boris Johnson tarafından yapılan açıklamaların yarattığı spekülasyon, havayolu hisselerinin negatif tepkisine yol açmıştır. American Airlines, Air Canada ve Air France-KLM grup en sert düşüşü yaşamışlardır.

Vaka sayılarının küresel olarak artması ve hatalığın birçok ülkede görülmesi ile DSÖ yayınladığı deklarasyon ile 11 Mart 2020 tarihinde küresel pandemi ilan etmiştir. Türkiye'de de ilk vaka 11 Mart 2020 tarihinde açıklanmıştır. Bu sebeple küresel pandeminin seyahat endüstrisine olumsuz yansıtacağı yönündeki beklentiler tüm havayolu işletmelerinin hisselerinde düşüşe neden olmuştur. En sert düşüş Air Canada işletmesinde yaşanırken, en az tepki Japan Airlines'tan olmuştur.

16 Mart'ta AB tarafından Schengen bölgesinin yabancı havayolu işletmelerine kapatılması, Avrupalı havayolu işletmelerinin havayolu trafiğinin çok şiddetli bir şekilde azalmasına sebep olmuştur. Bu sebeple Avrupalı havayolu işletmelerinin hisselerinde önemli kayıplar yaşanmıştır. Japan Airlines ve American Airlines hisse senetleri ise bu dönemde değer kazanmıştır. 24 Mart'ta Tokyo olimpiyat oyunlarının ertelenmesi kitlesel bir turizm hareketini engellediği için havacılık işletmeleri açısından olumsuz bir durum oluşturmuştur. Ancak havayolu işletmelerinin hisse senetlerinin bu duruma tepki vermediği görülmüştür. Bu durumun yatırımcıların olimpiyat oyunlarının iptalini zaten beklediklerinden ve piyasanın hisse senetlerini buna göre önceden fiyatladığından kaynakladığı düşünülmektedir. Diğer yandan bayrak taşıyıcı havayolu işletmeleri bu dönemde tahliye operasyonlarını gerçekleştirdiklerinden, sosyal sorumluluk görevi üstlenmeleri de etkili olabilir.

15 Haziran'da Avrupa Schengen bölgesinin yabancı havayolu işletmelerine açılması, havayolu işletmeleri açısından olumlu bir haber olmasına rağmen, uzun süreli seyahat kısıtlamaları ve yasaklar havayolu işletmelerinin finansal sorun yaşamalarına sebep olarak hisse senetlerinde uzun süreli negatif etki oluşturmuştur. Bu sebeple 15 Haziran AB, 1 Temmuz ABD ve Kanada açılmaları havayolu işletmeleri için olumlu tepki görmemiştir.

Aşı çalışmalarından ilk olarak Pfizer/Biontech aşısının FDA tarafından 11 Aralık 2020 tarihinde onay alması toplum tarafından hastalığın kısa sürede biteceğine dair umutların oluşmasına sebep olurken, havayolu işletmelerinin hisse senetleri tarafından aynı tepkileri görmemiştir. Bu tarihte THY ve Japan Airlines hisseleri düşük bir yükseliş yaşamıştır.

14 Aralık'ta, İngiltere ve 18 Aralık'ta Güney Afrika mutasyonunun ortaya çıkması, hastalığın uzun süre daha devam edeceği yönünde olumsuz bir görüşün oluşmasına sebep olmuştur. Mutasyon haberleri havayolu işletmelerinin hisse senetlerinde düşük bir düşüş yaşanmasına sebep

olurken, finansal olarak kötü durumda olan havayolu işletmelerinin hisse senetlerinin ani tepki vermeyecek seviyelerde olduğunu da göstermektedir.

Grafiklerin şekilleri ve kırılma noktaları dikkate alındığında; American Airlines, Lufthansa, Air France-KLM, Air Canada ve THY hisselerinin aynı tarihlerde aynı tepkileri verdiği gözlemlenmiştir. Ancak tepkilerin yüzdesel olarak farklılıkları bulunmaktadır. Japan Airlines ise dikkate alınan tarihlerdeki spekülasyonlara diğer havayolu işletmelerinden farklı tepkiler vermiştir. Bu durumda coğrafik olarak virüs ile ilk tanışan ülkelerden biri olmasının etkisi olabilir.

5. Sonuç

Havacılık sektörünün yaşamış olduğu en büyük krizlerden biri olma özelliğine sahip Covid-19 pandemisi, otoriteler tarafından konulan seyahat kısıtlamaları sebebi ile havacılık işletmelerinde yıkıcı bir karşılık bulmuştur. Farklı ülkelerde çeşitli zamanlarda hastalığın görülmeye başlaması, salgının yayılım hızı, vaka ve ölüm sayıları endişe yaratmıştır. Ancak aşı çalışmalarının başlaması ve nihayetinde Pfizer/Biontech aşısının Dünya Sağlık Örgütü (WHO) tarafından acil kullanım iznini alması sonucu hastalığın etkisini yitireceğine dair umutlar oluşmuştur. Fakat aşıya erişimin her ülke için aynı kolaylıkta olmaması ve pandeminin farklı zaman dilimlerinde yayılım hızını arttırması özellikle yatırımcıları kararsız bırakmıştır. Bu etkiler ışığında havayolu işletmelerinin hisse senetleri de Covid-19 spekülasyonlarına tepkiler göstermiştir.

Havayolu işletmelerinin hisse senedi fiyatları incelendiğinde, olumsuz spekülasyonların çok yıkıcı şekilde etki göstererek hisse fiyatlarını düşürdüğü, ancak olumlu gelişmelerin tam olarak karşılık bulmadığı sonucuna ulaşılmıştır. Bu duruma, havayolu işletmelerinin seyahat kısıtlamaları sonucu azalan hava trafiği ile yaşadığı finansal krizlerin sonucu olarak, işletmelerin yatırımcılar tarafından güvenli bulunmaması, havacılık sektörü üzerindeki belirsizlikler, nakit akışlarındaki bozulmalar sebep olmuştur.

Elde ettiğimiz sonuçlar Maneenop ve Kotcharin'in (2020) yapmış olduğu çalışmanın sonuçları ile kısmi olarak uyumaktadır. Maneenop ve Kotcharin (2020) 11 Mart'ta dünya genelinde havayolu işletmelerinin hisse fiyatlarında büyük düşüşler yaşandığı sonucuna ulaşmışlardır. G7 ülkeleri ve Türkiye'de de küresel pandeminin ilan edildiği tarih olan 11 Mart'ta hisse senedi fiyatlarında düşüş yaşanmıştır. Amuthan (2020), borsada işlem gören havayolu işletmelerinin hisse senedi fiyatlarının, özellikle karantina dönemlerinde büyük kayıplar yaşadıklarını ifade etmektedir. Bu durum, olumsuz spekülasyonların havayolu işletmelerinin hisse senetlerinin fiyatlarını düşürdüğünü de doğrulamaktadır. Bağcı vd. (2020) yaptıkları çalışmada, özellikle Asya ülkelerindeki havayolu işletmelerinin negatif etkilenmelerinin az olduğu sonucuna ulaşarak, bunun sebebinin bu ülkelerdeki pandemi etkisinin DSÖ'nün pandemi ilanından önce başlaması olduğunu söylemişlerdir. Bu çalışmada da Japan Airlines'ın verdiği tepkiler aynı

sonucun çıkarılmasını sağlamıştır. Ek olarak, Atems ve Yimga (2021)'nin çalışmalarında ulaştıkları, Covid-19 şokunun, tüm havayolu hisse senedi fiyatları için geçerli olmasa da küçük bir Covid-19 şokundan daha büyük ve daha kalıcı bir yanıt ortaya çıkarma eğiliminde olduğu sonucu da araştırma sonuçlarını desteklemektedir.

Sonuçlar ışığında, devam eden pandemi süreci içinde yaşanabilecek yeni spekülasyonların havayolu işletmelerinin hisse senetlerinden nasıl bir tepki uyandıracığına yönelik çıkarımlar yapılabilir. Yeni varyantların ortaya çıkması, bu varyantların da hava trafiğini etkileme olasılıkları hisse senedi fiyatlarının düşmesine sebep olacaktır. Devam eden ilaç çalışmaları konusunda yaşanacak gelişmeler ise havayolu hisse senetleri üzerinde olumlu karşılıklar bulabilir. Aşılma oranlarının yükselmesi ve toplum bağışıklığının kazanılması da Covid-19 hastalığından etkilenme oranlarını düşürebilir. Bu durum seyahat etmeye yönelik tutumlar üzerinde olumlu etkiler yaratarak, havayolu hisse senetlerinin Covid-19 pandemisi ile ilgili spekülasyonlara tepkisiz kalması durumunu da ortaya çıkartabilir.

Pandeminin ortaya çıkardığı etkilerin azaltılabilmesi için hükümetlerin sağlamış olduğu destekler, havayolu işletmelerinin iflâsını önlemiş olsada, uzun vadede havacılık faaliyetlerini kesintiye uğratmayacak politikalar izlenmesi sektör için önem arz etmektedir. Yatırımcıların havayolu işletmelerinin hisselerine yönelik azalan güven ve yatırım isteğinin yeniden arttırılması için uzun süreli istikrarlı bir sektör durumu oluşturulmalıdır. Aksi takdirde havayolu işletmelerinin finansal toparlanması uzun vadede sancılı bir süreç olarak gerçekleşecektir. Bu süreç birçok havayolu işletmesinin piyasadan çekilmesine ve tedarik zincirinde bozulmalara sebep olabilir.

Kaynakça

- Abate, M., Christidis, P., & Purwanto, A. J. (2020). Government support to airlines in the aftermath of the COVID-19 pandemic. *Journal of air transport management*, 89, 101931.
- Amuthan, R. (2020). COVID-19 impacts on stock return outlooks of stock exchange listed aviation transport companies in India. *Journal of Critical Reviews*.
- Atems, B. ve Yimga, J. (2021). Quantifying the impact of the COVID-19 pandemic on US airline stock prices. *Journal of Air Transport Management*, 97, 102141.
- Atlas. (2020). *Covid-19 Kronolojisi*. (Erişim: 01 Eylül 2021), <https://www.atlasdergisi.com/gundem/covid-19-salginikronolojisi.html>
- BAĞCI, B., ÇITAK, F., & ŞİŞMAN, M. Y. (2020). KORONAVİRÜS PANDEMİSİNİN HAVAYOLU ŞİRKETLERİNİN HİSSE SENETLERİ ÜZERİNE ETKİSİ: KANTİL-KANTİL REGRESYON MODELİ

- UYGULAMASI. *Gaziantep University Journal of Social Sciences*, 19(COVID-19 Special Issue), 429-446.
- Benourrad, H., & Kim, H. (2021). The Impact of COVID-19 on Stock Performance in the Global Airline Industry. *관광레저연구*, 33(3), 395-415.
- Budd, L., Ison, S., & Adrienne, N. (2020). European airline response to the COVID-19 pandemic—Contraction, consolidation and future considerations for airline business and management. *Research in Transportation Business & Management*, 37, 100578.
- Bureau, A. T. (2020). Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis. *International Civil Aviation Organization (ICAO)*, Montréal, Canada.
- Carter, D., Mazumder, S., Simkins, B., & Sisneros, E. (2021). The stock price reaction of the COVID-19 pandemic on the airline, hotel, and tourism industries. *Finance Research Letters*, 102047.
- Chadwick, L., & Daventry, M. (2021). *Covid-19 mutasyonları: Hangilerini biliyoruz ve ne kadar bulaşıcılar?*. (Erşim: 02 Eylül 2021), <https://tr.euronews.com/2021/01/26/covid-19-mutasyonlar-hangilerini-biliyoruz-ve-ne-kadar-bulas-c-lar>
- Congar, K. (2020). *Avrupa Birliği Seyahat Yasaklarını Kaldırdı, Hangi Ülke Vatandaşları AB'ye Girebiliyor?*. (Erşim: 02 Eylül 2021), <https://tr.euronews.com/2020/07/02/avrupa-da-covid-19-tedbirlerini-hafifleten-ulkeler-yabanc-turistlere-s-n-rlar-n-ne-zaman-a>. (Erşim T. 02 Eylül 2021).
- Deb, S. (2021). Analyzing airlines stock price volatility during COVID-19 pandemic through internet search data. *International Journal of Finance & Ekonomice*.
- Dube, K., & Nhamo, G. (2020). Major global aircraft manufacturers and emerging responses to the SDGs agenda. In *Scaling up SDGs Implementation* (pp. 99-113). Springer, Cham.
- Dunford, D., Dale, B., Stylianou, N., Lowther, E., Ahmed, M., & Arenas, I.d.I.T., (2020). *Coronavirus: The world in lockdown in maps and charts*. (Erşim: 03 Eylül 2021), https://www.bbc.com/new_s/world-52103747
- Kiracı, K., & Karaaslan, İ. (2015). Seçilmiş Havayolu İşletmelerine Yönelik Trend Analizi Uygulaması. In *Ist International Congress on Economics and Business (ICEB'15)* (pp. 545-555).
- Maneenop, S., & Kotcharin, S. (2020). The impacts of COVID-19 on the global airline industry: An event study approach. *Journal of air transport management*, 89, 101920.
- Rehman, M. U., Kang, S. H., Ahmad, N., & Vo, X. V. (2021). The impact of COVID-19 on the G7 stock markets: A time-frequency analysis. *The North American Journal of Economics and Finance*, 58, 101526.
- Sadi, M. A., & Henderson, J. C. (2000). The Asian economic crisis and the aviation industry: Impacts and response strategies. *Transport Reviews*, 20(3), 347-367.
- Sun, X., Wandelt, S., & Zhang, A. (2020). How did COVID-19 impact air transportation? A first peek through the lens of complex networks. *Journal of Air Transport Management*, 89, 101928.
- Vinod, B. (2020). The COVID-19 pandemic and airline cash flow. *Journal of Revenue and Pricing Management*, 19(4), 228-229.
- Yan, B., Stuart, L., Tu, A., & Zhang, T. (2020). Analysis of the Effect of COVID-19 on the stock market and investing strategies. Available at SSRN 3563380.
- Yavuz, E. (2020). COVID-19 aşılıarı. *Türkiye Aile Hekimliği Dergisi*, 24(4), 223-234.
- Yiğit, F. ve Canöz, İ. (2020). The Reaction Of Airline Stocks In Europe To The Covid-19 Pandemic: An Event Study Methodology. *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 19 (39), 1309-1326

Extended Summary

Purpose

The coronavirus epidemic, which emerged in the last months of 2019 and affected the whole world, was added to the crises that negatively affected the aviation industry. Travel restrictions that started within the scope of the measures taken to prevent the spread of the Covid-19 pandemic and the closing of the borders of the countries, caused the aviation sector to be one of the sectors most affected by the pandemic. Despite the decrease in variable costs with the decrease in flights during the Covid-19 period, the continuation of fixed cost obligations caused businesses to experience deterioration in cash flows in the face of decreasing income. Airline stocks have begun to price various speculative situations such as the first cases in the countries, the declaration of the pandemic, the lifting of travel restrictions, the creation of a green corridor in Europe, the vaccine studies within the scope of the fight against the pandemic, the discovery of the vaccine, the emergence of the virus's mutations. In this study, it was investigated how the speculations, which had a significant impact on the chronological process of the Covid-19 pandemic, caused a change in the stocks of airline companies operating in the stock market in the USA, Canada, Germany, United Kingdom, Italy, France, Japan and Turkey, which are called G7 countries.

Literature Review

In this study, Maneenop and Kotcharin (2020) examined the changes in stock prices on 3 important dates when the announcements regarding Covid-19 were made and emphasized that the biggest reaction in the stocks of airline companies was during the statements of the World Health Organization and US President Trump. In another study, they concluded that while the airlines in some countries reacted very harshly to the declaration of the pandemic on March 11, some airlines were not affected (Yiğit and Canöz, 2020). Bağcı et al. (2020) concluded that stock prices were negatively affected more strongly than the number of cases. They emphasized that the stock prices of airline companies in the Asian region were less negatively affected. Yan et al. (2020), on the other hand, concluded that the markets will react negatively to such events in the short run, but that the markets will eventually recover and rise in the long run. Carter et al. (2021), in their study, concluded that large enterprises with more cash reserves and higher market-to-book ratios experience fewer negative returns, while firms with more leverage face more negative effects. When the relevant literature is examined, it is seen that the research reveals the effect of the Covid-19 pandemic on the stocks of airline companies. However, studies on how the speculations created by sharing positive or negative developments as news during the covid-19 pandemic process affect the investors, and therefore the stocks of airline companies are very limited. Likewise, studies on how the availability of the vaccine, its prevalence, and

vaccination rates, which create expectations against the pandemic, affect airline stocks are not common.

Design/methodology/approach

Travel restrictions imposed by the G7 country group within the scope of pandemic measures significantly impacted air traffic. Because the G7 countries are developed countries in terms of economy and industry, they are active countries in both the production and service aspects of the aviation sector. For this reason, the universe of the research was created over the G7 country group, considering that the speculations about Covid-19 on the stocks of the flag carrier airlines operating in the G7 countries are more observable. One airline company listed on the stock exchange in the countries in the G7 group has been selected. To compare the effect in the G7 country group with our country, the flag carrier airline in our country, which is listed on the stock exchange, was also included in the sample of the study. In the research, decreases or increases in airline stock prices on the relevant dates in chronological order were considered to determine how the stocks of airline companies reacted to important events during the Covid-19 pandemic. Findings were created by examining the trend conditions of the graphs obtained with the data set we created from the selected airline companies.

Findings

When the stock prices of the airline companies are analyzed, it is concluded that the negative speculations had a devastating effect and lowered the share prices, but the positive developments were not satisfactory. This situation was caused by the fact that the airline companies were not safe by the investors because of the financial crises experienced by the decreasing air traffic as a result of travel restrictions, the uncertainties over the aviation sector, and the deterioration in cash flows. Share prices decreased in G7 countries and Turkey on March 11, the date when the global pandemic was declared.