

RUSYA-UKRAYNA SAVAŞININ ANTALYA HAVALİMANI UÇUŞLARI VE HAVAYOLU ŞİRKETLERİ ÜZERİNDEKİ ETKİLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

Ayşe BAŞARANⁱ 

Öz

Bu çalışma, Rusya ve Ukrayna arasındaki savaşın Antalya'daki havacılık sektörü üzerindeki etkilerini detaylı bir şekilde ele almaktadır. Savaşın başlamasıyla Ukrayna hava sahasının kapatılması ve Rusya'ya uygulanan yaptırımlar, havayolu taşımacılığında rotaların değişmesine ve maliyetlerin artmasına neden olmuştur. Antalya, Türkiye'nin en önemli turizm merkezlerinden biri olarak, özellikle Rus ve Ukraynalı turistlerin yoğun ilgi gösterdiği bir destinasyondur. Ancak savaş nedeniyle Ukrayna'dan gelen uçuşlar tamamen dururken, Rusya'dan gelen turist sayısında da ciddi bir azalma yaşanmıştır. Bu kaybın önüne geçebilmek amacıyla, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün desteğiyle yeni havayolu şirketleri kurulmuş, bazı Türk tescilli havayolu firmaları ise artan maliyetleri karşılamak için bilet fiyatlarını artırmış ya da belirli rotalara yönelik uçuşlarını iptal etmiştir. Çalışmada, havacılık sektörünün krizlerden hızlı bir şekilde etkilendiği ve bu nedenle proaktif bir yapıya sahip olması gerektiği vurgulanmaktadır. Bu tür bir yaklaşımın, sektörün hem ekonomik hem de çevresel sürdürülebilirlik hedeflerine ulaşmasını kolaylaştıracağı, aynı zamanda Antalya gibi turizm ve havacılık açısından gelişmiş şehirlerin ekonomik büyümesine katkı sağlayacağı sonucuna varılmıştır. Ayrıca, krizlerin doğru yönetilmesi durumunda fırsata çevrilebileceği ve sektörün gelecekteki olası krizlere karşı daha dayanıklı hale getirilebileceği belirtilmiştir.

Anahtar Sözcükler Rusya, Ukrayna, havacılık, Antalya, hava taşımacılığı, turizm

AN ASSESSMENT OF THE IMPACT OF THE RUSSIA-UKRAINE WAR ON FLIGHTS AND AIRLINE COMPANIES AT ANTALYA AIRPORT

Abstract

This study thoroughly examines the impact of the Russia-Ukraine war on aviation in Antalya. The closure of Ukrainian airspace and the sanctions imposed on Russia after the war began have led to changes in flight routes and increased operational costs for airlines. Antalya, one of Turkey's major tourism destinations, is particularly popular among Russian and Ukrainian tourists. However, the war resulted in the complete cessation of flights from Ukraine and a notable decline in the number of Russian tourists. To counteract this loss, new airlines were established with the support of the Directorate General of Civil Aviation, while some Turkish-registered airlines either raised ticket prices or canceled certain routes to manage rising costs. The study highlights the aviation sector's vulnerability to crises and underscores the importance of adopting a proactive structure to ensure resilience against future challenges. Such an approach would facilitate the sector's economic and environmental sustainability goals while contributing to the economic growth of cities like Antalya, where tourism and aviation are integral. Additionally, it is emphasized that effectively managing crises can turn them into opportunities, enabling the aviation sector to emerge stronger and better prepared for potential disruptions in the future.

Keywords Russia, Ukraine, aviation, Antalya, air transportation, tourism

JEL Codes L93, M10, Z38

Araştırma ve Yayın Etiği Beyanı Çalışma, araştırma ve yayın etiğinin gerektirdiği kurallar gözetilerek hazırlanmıştır. Etik kurul onayını gerektiren bir durum içermemektedir.

Finansal Destek ve Çıkar Beyanı Makalenin yazarı, herhangi bir çıkar çatışmasının olmadığını beyan eder. Çalışmada herhangi bir kurum ya da kuruluşun destek alınmamıştır.

GİRİŞ

Rusya ve Ukrayna arasındaki savaş küresel çapta ekonomiyi ve politik dengeleri bozmuş, birçok sektörde değişikliklere yol açmıştır. Özellikle önemli gelir kaynaklarından biri turizm olan Antalya, Rus ve Ukraynalı turistler tarafından yoğun olarak tercih edilmektedir. Bu iki ülke arasında yaşanan çatışmalar, Antalya'ya gelen turistlerin sayısında düşüşe sebep olmuştur. Savaşın başlamasıyla kapanan hava sahaları, Rusya'ya uygulanan yaptırımlar, havayolu şirketlerini etkilemiş, rotaların uzamasıyla maliyetlerin artmasına sebep olmuştur. Ayrıca, 2014

ⁱ Öğretim Görevlisi. Antalya Belek Üniversitesi Meslek Yüksekokulu Sivil Hava Ulaştırma İşletmeciliği Programı Antalya-TÜRKİYE. ORCID: 0000-0002-0352-6687. E-posta: ayse.basaran@belek.edu.tr
Gönderim (Submission): 15.10.2024. Kabul (Acceptance): 19.12.2024.

yılında Malezya Havayollarına ait MH17 sefer sayılı uçağın Ukrayna hava sahasında düşürülmesi gibi geçmişteki benzer olaylar, bölgedeki hava sahasının güvenliği konusunda endişelere yol açmış ve havacılık sektörü üzerinde uzun vadeli etkiler bırakmıştır.

Savaşın beraberinde getirdiği zorunlu rota değişiklikleri, uçuş sürelerinin artmasına ve dolayısıyla yakıt tüketimlerinin fazlaşmasına sebep olmuştur. Artan yakıt maliyetleri, havayolu şirketlerinin operasyonel maliyetlerini artırmış ve dolayısıyla bilet fiyatlarına yansımıştır. Hem bilet fiyatlarındaki artış hem de kapanan hava sahaları ve iptal edilen uçuş rotaları nedeniyle Antalya'ya gelecek olan turist talebi azalmıştır.

Diğer taraftan, bu durum sürdürülebilir havacılık stratejilerini de olumsuz etkilemiştir. Ticari havacılık, yüksek büyüme oranı ve artan büyüme beklentileriyle sürdürülebilirlik açısından dikkat çekici bir alandır. Bu bağlamı yansıtmak amacıyla kavramsallaştırılan sürdürülebilir havacılık, büyüme ve çevresel ikilem göz önüne alındığında, sürdürülebilirlik konusundaki aşırı iyimserliğin gerçekçi olmadığını ortaya koymaktadır. Hem küresel havayolu şirketlerinin hem de büyük uçak üreticilerinin gelecekteki piyasa tahminleri ve ICAO'nun raporları bu durumu açıkça göstermektedir. Havacılığın hızlı büyüme trendi, ekonomik kazanımlar sağlamakla birlikte çevresel etkiler açısından ciddi soru işaretleri barındırmaktadır (Gürçam vd. 2021, s. 354; Konuralp, 2020, s. 144). Bu nedenle, sürdürülebilir havacılık anlayışının, yalnızca teknolojik ve operasyonel iyileştirmelere odaklanmak yerine, büyüme odaklı stratejilerle çevresel kaygılar arasındaki gerilimi ele alan daha bütüncül bir yaklaşımla ele alınması gerekmektedir. Savaşlar, felaketler ve başka nedenlerle maliyetlerin artması ise olası bütüncül stratejiler için engel teşkil etmektedir.

Bu makalede Rusya ve Ukrayna arasındaki krizin Antalya'daki Türk tescilli havayollarına olan etkileri incelenecektir. Bu bağlamda havacılık sektöründe yaşanan zorluklar ve bu zorlukların üstesinden gelebilmek için hangi stratejilerin geliştirilebileceği tartışılmaktadır.

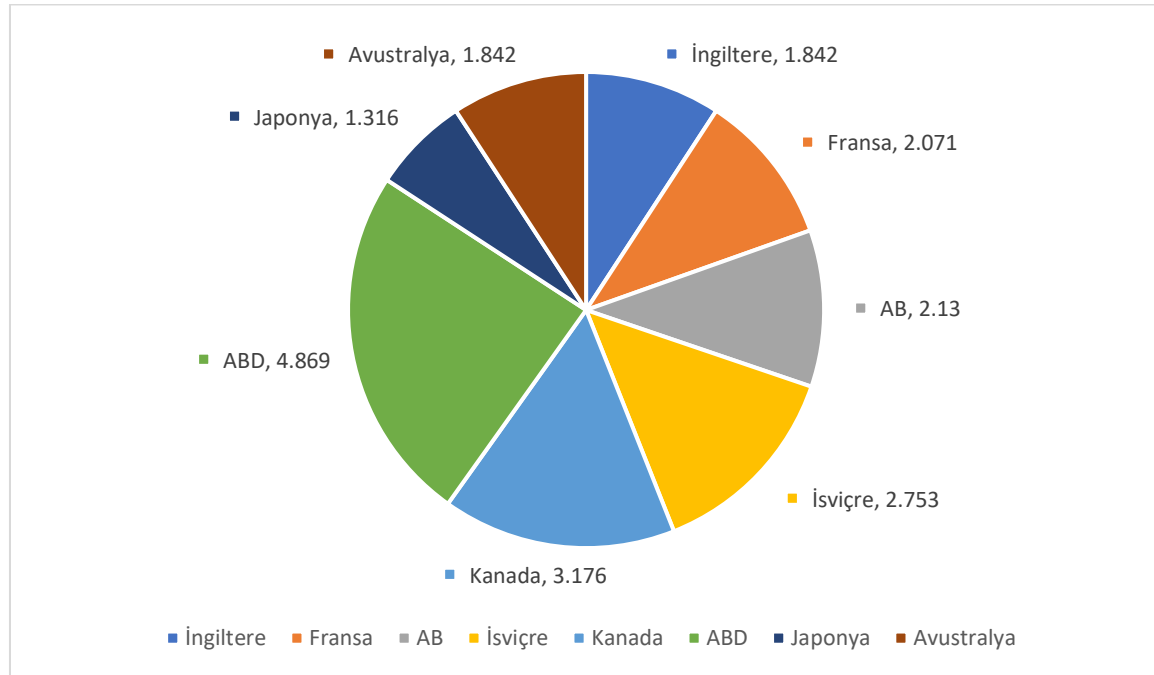
RUSYA- UKRAYNA SAVAŞINA GENEL BİR BAKIŞ

Rusya Devlet Başkanı Vladimir Putin 21 Şubat 2022 tarihinde Ukrayna'nın doğusunda yer alan Luhansk ve Donetsk bölgelerini bağımsız devlet olarak tanıdıklarını ve Rus askeri birliklerinin de barışı korumak adına görev aldığını bildirmiştir. Ayrıca Rus Parlamentosu Putin'e ülke sınırları dışında askeri güç kullanma yetkisi vermiştir. 2014 yılından itibaren devam eden çatışmalar zamanla şiddetlenmiştir. 2008 yılında Bükreş Zirvesi'nden itibaren NATO'ya üyeliği konuşulan Ukrayna'da sokak gösterileri sonucu 2014 yılında Rusya yanlısı iktidar Viktor Yanukoviç'in görevden uzaklaştırılması ile Rusya alarm durumuna geçmiş ve alışlagelmiş askeri taktiklere ek yöntemler uygulayarak hem Kırım'ı işgal ve ilhak etmiş hem Ukrayna'nın doğusunda yeni bir dondurulmuş çatışma bölgesi oluşturmuştur (Yılmaz ve Bayar, 2022).

Putin'e verilen yetkiden sonra Ukrayna genelinde olağanüstü hâl ilan edilmiş ve 24 Şubat 2022 tarihinde Rusya, Ukrayna'yı fiilen işgal etmeye başlamıştır (BBC News, 2022). Rusya'nın Ukrayna'yı işgali 2. Dünya Savaşı'ndan bu yana Avrupa'da karada yaşanan en büyük savaş olarak görülmektedir. Öncelikle düşünülen Ukrayna'nın toprak bütünlüğü ve egemenliği iken, uzun vadede uluslararası sistemin ve güç rekabetinin geleceği bulunmaktadır (Duran, 2022). Rusya-Ukrayna Savaşı'nın başlangıcından bu yana Rusya dünyada en fazla yaptırıma uğrayan ülkesi konumuna gelmiştir. Castellum.ai sitesine göre 2024 yılı ağustos ayı son verilerine göre işgalden önce Rusya'ya uygulanan yaptırım sayısı 2 bin 695 iken işgalden sonra bu sayının güncel durumu 19 bin 535 olmuştur (Castellum.ai). Şekil 1'de de gösterildiği üzere Amerika Birleşik Devletleri 4 bin 869 yaptırım ile Rusya'ya karşı en fazla yaptırım uygulayan ülke konumundadır. ABD'yi 3 bin 176 yaptırımla Kanada ve 2 bin 753 yaptırımla İsviçre takip etmektedir.

Rusya'nın Ukrayna'ya olan saldırısı ve ülkelerin Rusya'ya uyguladıkları sert mali yaptırımlar nedeniyle Rusya'nın maruz kaldığı yoğun ekonomik etki yalnızca Rusya'ya ekonomik zorluk getirmekle kalmıyor. Bu durumun etkileri küresel ekonomiyi tehdit edip, finans piyasalarını sarsmıştır (Wiseman, 2022).

Savaş neticesinde iki ülke de altyapısında sorunlar yaşamış ve aksamalar meydana gelmiştir. Avrupa Birliği hava sahasını Rus uçaklara kapatmış, limanlarına da Rus gemilerinin girmesine izin vermemiştir. Böylece küresel bazda ulaşım sektörü etkilenmiş ve ekonomik sonuçları tüm dünyaya yayılmıştır (GEP, 2022).



Şekil 1. Rusya'ya Karşı Ülkelerin Yaptırım Sayıları

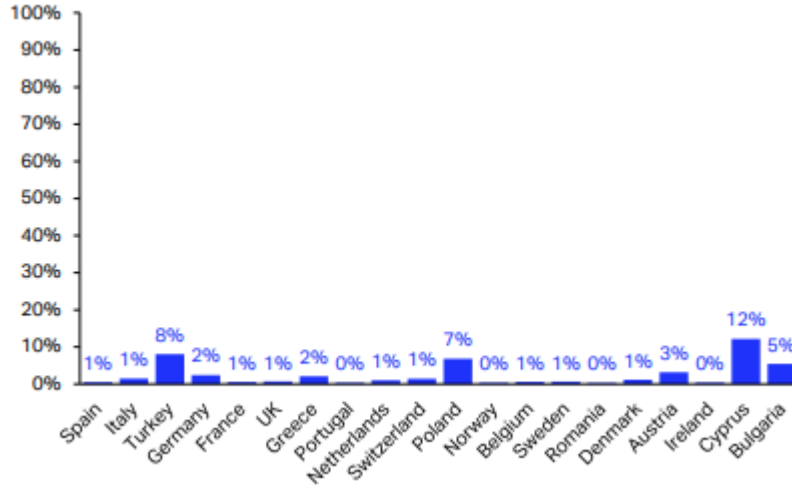
Rusya ve Ukrayna arasındaki silahlı çatışma neticesinde çatışmayı başlatan ülke olarak Rusya'ya çok fazla yaptırım uygulanmıştır. Vladimir Putin yönetimindeki Rus Hükümeti de bu yaptırımlara karşı enerji arzı blokajları yoluyla tepki vermiştir. Bunlardan biri de Rus tedarikine bağlı olan uçak yakıtı olmuştur (Mardones, 2022).

Havayolu şirketlerinin en önemli maliyet kalemlerinden biri uçak yakıtıdır. Havayolu şirketleri yolcularını varmak istedikleri noktaya uçururken uçuş noktaları arasındaki maliyetleri azaltan en uygun ve emniyetli rotayı bulmaya çalışırlar. Maliyet ve zaman kriterleri göz önüne alınarak aynı zamanda meteorolojik hadiseleri inceleyerek rota planlaması yapılır. Havacılık sektöründe yaşanan krizler hava sahaslarını etkiliyorsa bu rotalarda değişikliğe gidilmektedir. Çatışmanın başlamasıyla özellikle Batılı ülkeler tarafından uygulanan yaptırımlar, Avrupa hava sahasının Rus uçaklarına kapatılmasıyla sonuçlandı (Euronews, 2022). Havayolu şirketleri maliyetlerini azaltmak amacıyla en kısa rotayı tercih edip, yakıttan tasarruf yapmak isterken kısıtlı sahalardan uzak durmak zorunda kaldılar.

Rusya ve Ukrayna arasındaki silahlı çatışmanın özellikle uluslararası havacılık sektörü üzerinde etkisinin büyüklüğünün yanı sıra özellikle bu etkinin Antalya Havalimanı ve burada bulunan uçuşlara etkisi bu çalışmada açıklanması gereken özel bir konudur. 25 Mart 2022 tarihinden sonra aralarında Avrupa Birliği ülkeleri de olmak üzere Amerika Birleşik Devletleri de dahil olmak üzere toplam 36 ülke hava sahasını Rus Havayollarına yasaklamıştır. Rusya'da buna karşılık olarak bu ülkelerin çoğunun Rusya'ya inişini ve Rus Hava Sahasını kullanımını yasaklamıştır (IATA Factsheet, 2022). IATA'nın 2022 yılında

yayınlanmış olduğu “Ukrayna’daki Savaşın Havacılık Endüstrisine Etkisi” adlı rapora göre hem Rusya’ya uygulanan yaptırımlar hem de Ukrayna hava sahasının kapalı olması nedeniyle 2021 yılına göre havacılık sektörü %3,3 oranında negatif etkilenmiştir.

Şekil 2’de 2021 yılında ülkelerin toplam yolcu sayılarının Rusya ve Ukrayna’ya gidiş ve geliş yolcu sayılarına oranları verilmiştir. Avrupa ekonomisinin büyük çoğunluğu bu savaşın etkilerine önemli düzeyde maruz kalmadığı görülmektedir. Türkiye, Polonya, Kıbrıs ve Bulgaristan 2021 yılında bu iki ülkedeki gelen ve giden en yüksek paya sahip olmuşlardır (IATA Factsheet, 2022).



Şekil 2. Rusya ve Ukrayna’ya Gidiş ve Geliş Yolcu Sayılarının Ülkenin Yolcu Trafikine Yüzdesi

Antalya’nın Turizm Sektöründe Rusya ve Ukrayna’nın Önemi

Hızla gelişmekte olan ve büyümeye devam eden turizm sektörü, ülkeye döviz getirmesi, ekonomiye katkı sağlaması özelliğiyle turizmin GSYH ve istihdam üzerinde önemli bir etkisi bulunmaktadır. 1980 sonrasında Türkiye’de gelişmeye başlayan turizm, kriz zamanlarında cari açıkların kapatılmasında, işsizliğin kontrol altına alınmasında, ülkeye döviz girişi sağlamada ve ödemelerin dengelenmesinde kritik bir role sahiptir (Bozgeyik ve Yoloğlu, 2015).

Tablo 1, Türkiye Seyahat Acentaları Birliği’nin (TÜRSAB) yayınladığı 2022 ve 2024 yıllarına ait turizm istatistikleri raporlarından yararlanılarak hazırlanmıştır. Dünya genelinde yaşanan pandeminin olduğu 2020 yılı ve etkisinin devam ettiği 2021 yıllarında ülkeler arasında pandeminin yayılmasını engellemek amacıyla sınırlar kapatıldığı için sayılarda önemli bir düşüş görülmektedir. 2022 yılında gelen ziyaretçi sayısında artışla beraber hemen hemen 2019 yılına ait verilere yaklaşmıştır. 2023 ve 2024 yıllarında ise ziyaretçi sayıları artmıştır. 2024 yılının ilk 6 aylık verilerine dayanarak ülkemize gelen yabancı ziyaretçi sayıları 2023 yılına göre %10,33 oranında artış göstermiştir.

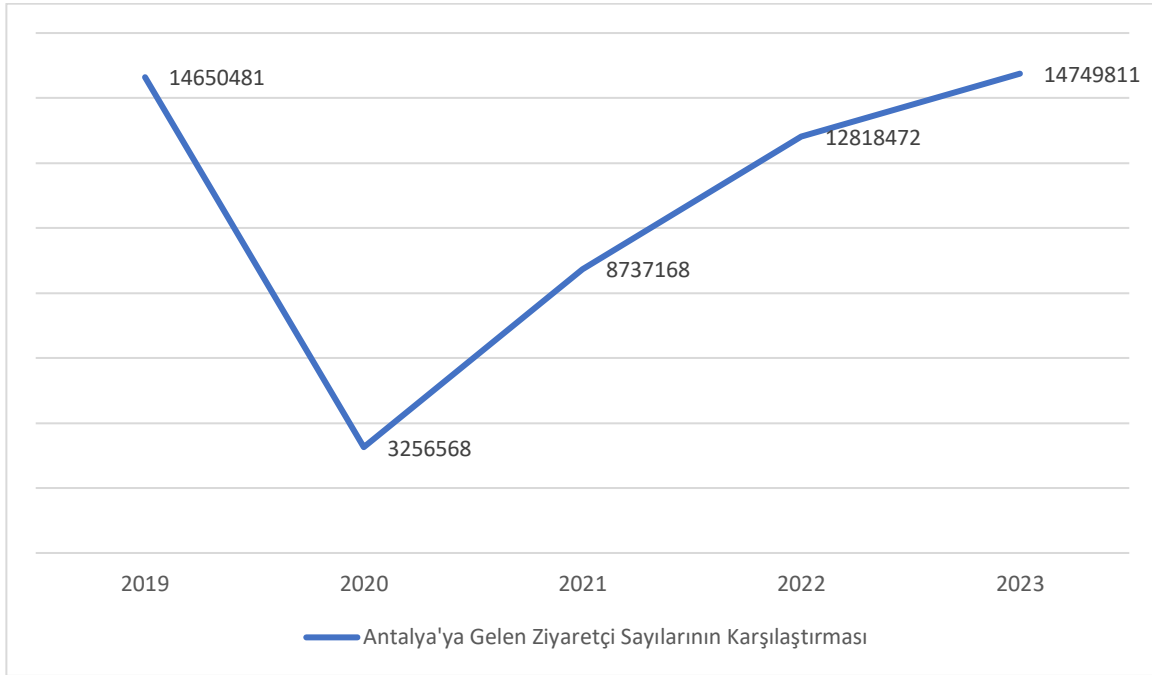
Tablo 1. Türkiye’ye Gelen Yabancı Ziyaretçilerin Yıllara ve Aylara Göre Dağılımı

AYLAR	YILLAR					
	2019	2020	2021	2022	2023	2024
OCAK	1.539.496	1.787.435	509.787	1.281.666	2.005.967	2.047.027
ŞUBAT	1.670.238	1.733.112	537.976	1.541.393	1.870.414	2.294.579
MART	2.232.358	718.097	905.323	2.079.565	2.335.728	2.701.244
NİSAN	3.293.176	24.238	790.687	2.574.423	3.321.824	3.611.244
MAYIS	4.022.254	29.829	936.282	3.873.212	4.500.242	5.130.119
HAZİRAN	5.318.984	214.768	2.047.596	5.014.821	5.584.021	5.860.446
TEMMUZ	6.617.380	932.927	4.360.952	6.664.970	7.148.044	

Kaynak: TÜRSAB 2022 ve 2024 Raporları

Antalya, Türkiye'nin güneybatısında yer alan bir Akdeniz kıyı şehri olup hem ulusal hem de uluslararası önemli turizm destinasyonlarından biridir. Akdeniz kıyısında yer alan bu şehir; iklimi, doğası, tarihi ve yemek kültürü gibi sahip olduğu turistik özellikleri sebebiyle her yıl milyonlarca turist ağırlamaktadır. Turizm sektörü, Antalya ekonomisinde önemli bir paya sahiptir. 2019 yılında Antalya'ya 14 milyon 650 bin turist gelmiş ve bu rakamlarda Türkiye'ye gelen turist sayısının %35'ini temsil etmektedir (Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2019).

Antalya'ya gelen turistlerin büyük kısmını oluşturan Rusya ve Ukrayna arasındaki savaş, Antalya turizmini de negatif yönde etkilemiştir. 2019 yılında Antalya'ya gelen ziyaretçi sayısı 14 milyon 650 bin iken Covid-19 pandemisinin yaşandığı 2020 yılında 3 milyon civarına düşmüştür. 2021 yılında tekrar yükselişe geçen sayılar, 2022 yılında yaşanan Rusya ve Ukrayna arasındaki savaş sırasında 12 milyon 818 bin olmuştur. 2023 yılında ise pandemi ve savaş öncesi dönemki aralıklara tekrar dönmüştür (TÜRSAB, 2019, 2022, 2024).



Şekil 3. 2019-2023 Yılları Arasında Antalya'ya Gelen Ziyaretçi Sayıları

LİTERATÜR İNCELEMESİ

Kemik ve Gedik Göçer (2023) çalışmalarında Rusya ve Ukrayna savaşının ulaşım sektörü ve özellikle havacılık sektörüne etkisini incelemiştir. Savaşın havacılık sektörüne etkisini incelemek amacıyla Rusya merkezli tam hizmet sağlayan, düşük maliyetli taşıyıcı, charter ve kargo havayolu şirketlerini ve Ukrayna merkezli tam hizmet sağlayan, düşük maliyetli taşıyıcı, charter ve kargo havayolu şirketlerinden birer tane temsil eden toplam 8 havayolu şirketi odaklı vaka çalışması yapmışlardır.

Demirkıran vd. (2022) yapmış oldukları çalışmada Rusya ve Ukrayna arasındaki savaşın Türkiye'de turizm sektöründe yaratabileceği tehditleri incelemiş ve Türkiye'nin kriz yönetimi stratejilerini ortaya koymaya amaçlamışlardır. Nitel araştırma yöntemlerinden doküman analizini kullanmışlardır. Sonuç olarak savaşın ardından Rusya'dan Ukrayna'dan gelen ziyaretçi sayısında düşüş gözlenmiştir. Türkiye'nin sergilediği proaktif strateji sayesinde Rusya ve Ukrayna'dan gelen ziyaretçi sayısında azalış olsa da toplam ziyaretçi sayısında artış görülmüştür.

Yılmaz ve Bayar (2022) çalışmalarında Rusya'nın Ukrayna'ya savaş ilan etmesinden sonra başlayan karışık sürecin havacılık sektörüne, Türkiye'nin havayolu pazarına ve Rusya'nın bayrak taşıyıcı havayolu şirketi olan Aeroflot Havayollarının ticari faaliyetlerine olan etkisi incelenmiştir.

Akbarlı vd. (2022) çalışmalarında Ukrayna ve Rusya arasındaki savaşın havacılık sektöründeki etkilerini ortaya koymak amacıyla nitel araştırma yöntemlerinden vaka çalışması yapılmıştır. Dört aylık bir süreç incelenmiş, bu dönemde gazete haberleri, internet haberleri, yetkili kurumların internet siteleri taranmıştır. Sonuç olarak bu süreç tüm dünyayı olumsuz olarak etkilemiştir. İki ülkenin askeri havacılık alanında kayıplar yaşamasının yanı sıra, yakıt maliyetlerinin artması ve hava sahalarının kapanması havayolu şirketlerini zor durumda bırakmıştır. Uçuş rotalarının değişmesi, bilet satışların %25'lik bir düşüşe sebep olmuştur.

Kovalchuk (2022) çalışmasında Rusya ve Ukrayna savaşının küresel havacılık endüstrisine etkisi incelenmiştir. Sonuç olarak bu savaş sonunda küresel havacılık ağı etkilenmiş. Rus Havaalanlarının önemini azaltmış, Türkiye gibi ülkelerin havaalanlarının merkezietini artırmıştır. Özellikle Sabiha Gökçen Havalimanında uçuş sayıları artmış, Rusya ve Avrupa arasında önemli bir bağlantı noktası haline gelmiştir.

Martins ve Cro (2023) yapmış oldukları çalışmalarında Rusya ve Ukrayna arasındaki çatışmanın başlangıcından itibaren bir dizi havayolu şirketinin hissesi üzerinde kısa vadeli piyasa etkisi araştırılmıştır. Sonuç olarak, listelenen havayolu şirketlerinde negatif ve istatistiksel olarak anlamlı bir hisse senedi fiyatı gözlemlenmiştir.

Prakasa vd. (2022) çalışmalarında yaşanan savaşın sivil havacılık sektörüne etkilerini ve uluslararası hukukun çatışma durumlarında nasıl düzenlemelere gittiğini incelemişlerdir. Sonuç olarak Rusya'nın Ukrayna'yı işgalinin, havacılık sektöründe büyük zorluklar yarattığını, hava sahalarının kapatıldığını, yakıt fiyatlarındaki artış ve uluslararası yaptırımlar gibi durumlar yaşanmış, havacılık sektörü zor durumda kalmıştır. Çatışmanın negatif etkilerini azaltmak için barış anlaşmalarının hızlandırılması, uluslararası havacılık güvenliği standartlarına uyum sağlanması, savaş dönemlerinde sivil havacılık sektöründeki etkilerin iyileştirilmesi ve kriz dönemlerinde sektörün güçlendirilmesi gerekliliği vurgulanmıştır.

Chu vd. (2024) çalışmalarında Rusya ve Ukrayna Savaşının küresel hava taşımacılığı üzerindeki etkileri nicel olarak analiz etmiştir. Uçuş rotalarındaki değişiklikler ve maliyet artışları gözlemlenmiştir. Sonuç olarak uluslararası uçuşların %6,23'ünün uçuş maliyetlerinin %13,32 oranında arttığı gözlemlenmiştir.

ARAŞTIRMA YÖNTEMİ

Araştırılmak istenen soruya katkı sağlayabileceği düşünülen çok sayıda yazılı ve görsel materyalin bulunması sebebiyle araştırma yapılırken nitel araştırma yöntemlerinden olan belge incelemesi yöntemi kullanılmış ve ikincil verilerden yararlanılmıştır.

Özellikle sivil havacılık otoritelerinin yayınlamış olduğu istatistikler, medya kuruluşlarının yayınlamış olduğu haberler, havacılık sektöründe yer alan veya bu alanda çalışmalar, araştırmacıların yazdıkları makaleler, kitaplar, raporlar, belgeler gibi çeşitli dokümanlar incelenerek, güvenilir olduğu düşünülen belgeler analiz edilerek açıklanmaya, yorumlanmaya ve daha sonrasında da raporlanmıştır.

ARAŞTIRMANIN BULGULARI

Rusya ve Ukrayna Savaşı birçok sektörü etkilediği gibi ulaşım sektörünü de oldukça etkilemiştir. Bu durumun etkileri yalnızca iki ülkeyle sınırlı kalmamış; ürün akışının

engellenmesi, küresel pazarda maliyet artışlarına, ürünlerde kıtlıkların yaşanmasına, küresel pazarda gıda tedariklerinin sağlanamamasına sebep olmuştur (Behnassi ve El Haiba, 2022).

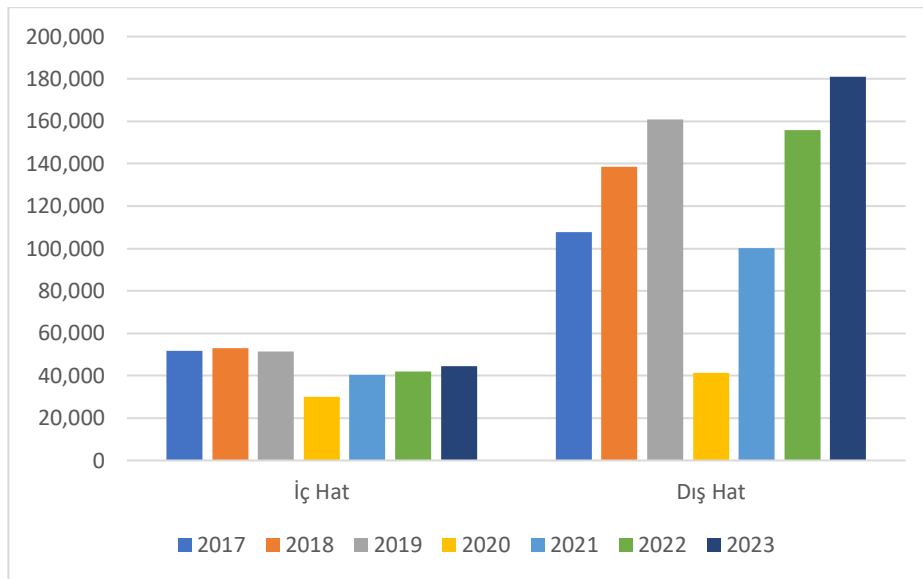
Tablo 2 ve Şekil 2’de Devlet Hava Meydanlarının (DHMI) 2021 ve 2023 yıllarında yayınlanan Faaliyet Raporunda yer alan uçak trafiğinden Antalya’ya ait bilgiler alınmıştır. İç hat uçak trafiği genel olarak yakın oranlarda seyrederken, dış hat uçak trafiğinde hep artış meydana gelmiştir. Yalnızca dünya çapında ortaya çıkan Covid-19 pandemisi döneminde uçuş kısıtlaması sebebiyle 2020 yılında uçuşlar hem dış hat hem de iç hatta azalmıştır. 2021 yılında, dünyada Covid-19 aşılama oranlarında artış oldukça kurallar esnemeye ve hatta bazıları kaldırılmaya başlamıştır. 2021 yılında salgının bir nebze kontrol edilmesiyle, ülkelerin uçuş yasaklarını esnetmeye başlamasıyla uçak trafiğinde yaklaşık %100’lük bir artış yaşanmıştır. 2022 yılına gelindiğinde Antalya Havalimanı’nda uçak trafiği pandemiden önceki dönem olan 2019 yılına ait verilere yaklaşmış, 2023 yılında ise uçak trafiği sayısında artış devam etmiştir.

Tablo 2. 2019-2023 Arasındaki Yıllarda Antalya Havalimanı Uçak Trafiği

	2019		2020		2021		2022		2023	
	İç Hat	Dış Hat	İç Hat	Dış Hat	İç Hat	Dış Hat	İç Hat	Dış Hat	İç Hat	Dış Hat
	51.515	161.003	29.919	41.261	40.495	100.081	42.103	155.966	44.403	181.165
Top	212.518		71.180		140.576		198.069		225.568	

Kaynak: DHMI 2021 ve 2023 Faaliyet Raporu

2022 yılına gelindiğinde, dünyada aşılama oranları oldukça yüksek seviyeye gelmiş ve kısıtlamalar büyük oranda kalkmıştır. Yaşanan pandemi nedeniyle en çok etkilenen sektörlerden biri olan havacılık sektörü toparlanmaya, uçuşlar artmaya başlamıştır. 2022 yılının şubat ayında yaşanan yeni bir krizle havacılık sektörü için yeni bir tehdit doğmuştur. Rusya’nın Ukrayna’yı işgali sonucunda birçok Avrupa ülkesi Rus Havayollarına yasak uygulamış, Avrupa ve Doğu Asya arasındaki uçuşlarda sapmalar meydana gelmiştir (UNWTO, 2022). Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü’nün (ICAO) yayınladığı rapora göre Rusya ve Ukrayna arasındaki savaştan sonra hava sahasındaki kısıtlamalar, karşılıklı uygulanan yaptırımlarla bölgedeki uçuş sayısında %60’tan fazla düşüş yaşanmıştır (ICAO, 2022). Yaşanan bu düşüş Antalya’ya yapılan direk uçuşlarında azalmasına ve Rus ve Ukraynalı turistlerin Antalya’ya ulaşımını da zorlaştırmıştır.



Şekil 2. 2017-2023 Yılları Arası İç ve Dış Hat Uçak Trafiği

Antalya, Rusya ve Ukrayna'dan gelen turistlerin yoğun olarak tercih ettiği önemli destinasyonlardan biridir. Bu iki ülkeden kaynaklanan talebi karşılamak amacıyla Aeroflot, Türk Hava Yolları ve Pegasus gibi havayolu şirketleri savaş öncesi sık sık seferler gerçekleştiriyordu. Tablo 3'de 2024 verilerine göre Türkiye'den Rusya'ya uçuş gerçekleştiren Türk tescilli havayolu şirketleri gösterilmektedir.

Tablo 3. Rusya'ya Uçuş Gerçekleştiren Türk Hava Yolu Şirketleri

Havayolu İşletesi Adı	Uluslararası Adı	Kuruluş Tarihi	İş Modelleri
Türk Hava Yolları (THY)	Turkish Airlines	1933	Bayrak Taşıyıcı- Tam Hizmet Sağlayan Taşıyıcı
Pegasus	Pegasus Airlines	1990	Düşük Maliyetli Taşıyıcı
Turistik Hava Taşımacılık A.Ş.	Corendon	2004	Charter
Cortex Havacılık ve Turizm Ticaret A.Ş.	Southwind	2022	Charter

Kaynak: SHGM ve Havayolu Şirketlerinin Web Sayfaları

Türk Hava Yolları

Türkiye'nin bayrak taşıyıcı havayolu şirketi olan Türk Hava Yolları 2186 sayılı kanunla 20 Mayıs 1933 tarihinde, Devlet Hava Yolları İşletmesi adıyla kurulmuştur. Türkiye'nin ilk havacılarından olan Feza Evrensev'in genel müdürlüğü ile kurulan ve kurulduğunda 5 uçağı olan Türk Hava Yolları, ilk yurtdışı uçuşunu 1947 yılında İstanbul'dan Atina'ya gerçekleştirmiştir. Günümüzde gelişen ve büyüyen bir filoya sahip olan THY'nin filosunda mevcut 462 uçağı bulunmakta ve dünyanın en çok ülkesine uçan havayolu şirketi konumundadır (THY, 2024).

Türk Hava Yolları tam hizmet sağlayan bir hava yolu şirkettir. Tam hizmet sağlayan ya da ağ taşıyıcı gibi isimlerle anılan bu iş modelinde geniş bir coğrafyada genellikle merkez-uydu ağ yapılanması ile ulusal, uluslararası ve küresel pazarlarda hizmet vermektedir. Bu modeli benimseyen havayolu şirketleri farklı sınıflarda hizmet sunmakta ve oldukça karmaşık hizmet tasarımlarına sahiptirler (Şengür ve Şengür, 2017).

Türk Hava Yollarının İstanbul, Ankara, İzmir, Adana gibi birkaç şehirden Rusya'nın farklı şehirlerine karşılıklı uçuşları bulunmaktadır. Araştırmamızın konusu olan Antalya'dan ise Moskova ve St. Petersburg şehirlerine direk uçuşları vardır.

Pegasus Havayolları

Pegasus Havayolları 1990 yılında Aer Lingus, Silkar Yatırım ve Net Holding'in ortaklığıyla, filosundaki iki uçakla İstanbul'da kurulmuştur. İlk uçuşunu aynı yıl Almanya'nın Berlin şehrine gerçekleştirmiştir. 2005 yılında Esas Holding tarafından satın alınmış olup düşük maliyetli havayolu şirketi olarak 14 uçakla iç hat seferlerine başlamıştır. Düşük maliyetli havayolu şirketleri, ikramsız havayolları ya da bütçe havayolları olarak bilinmektedir. Bu modeli benimseyen havayolları müşterilerine sundukları hizmetleri sınırlandırarak ya da kaldırarak maliyetlerini düşürüp, düşük fiyatla hizmet vermeyi amaçlamaktadır. Tam hizmet sağlayan havayollarının aksine tek hizmet sınıfı, çoğunlukla ikramsız ya da minimum düzeyde ikram vererek ya da ücretli ikram konsepti sunmaktadır (Şengür ve Şengür, 2017). Günümüzde Pegasus Havayolları 110 adet uçakla düşük maliyetli iş modelini benimseyen havayolu şirketi olarak Türkiye içinde 35 noktaya, yurt dışında 104 noktaya, toplamda 53 ülkeye uçuş gerçekleştirmektedir (Pegasus, 2024). Pegasus Havayolları Antalya Havalimanı'ndan Rusya'nın Moskova, Kazan ve St. Petersburg şehirlerine uçuş gerçekleştirmektedir.

Corendon

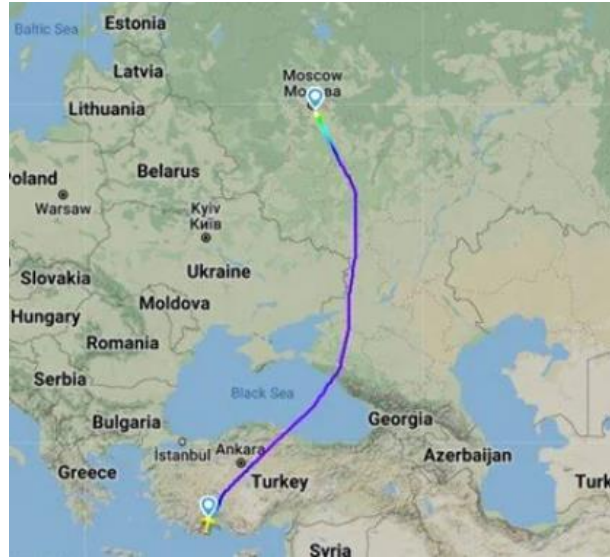
Corendon Turizm Grubu bünyesinde kurulan Corendon Havayolları, 2004 yılında kurulmuş ve ilk uçuşunu Eindhoven'dan Sabiha Gökçen Havalimanı'na 12 Nisan 2005 tarihinde gerçekleştirmiş, Sabiha Gökçen'e yolcu uçağı indiren ilk şirket olmuştur. Antalya merkezli havayolu şirketi olarak özellikle Avrupa pazarına yönelik operasyonlarını sürdürmektedir (Corendon, 2024).

Corendon Havayolları tarifeli uçuşlarının yanında genellikle paket tatil tur acentelerine koltuklarının tamamını ya da bir kısmını satarak tarifersiz (charter) uçuş gerçekleştirmektedir. Rusya'da da farklı şehirlere tarifersiz uçuşlar gerçekleştirmektedir.

Southwind

Southwind Airlines, 2022 yılında kurulmuş Antalya merkezli bir Türk havayolu şirketidir. Tur operatörü olan Pegas Touristik'e bağlı olan Southwind, Rusya ve Ukrayna savaşından sonra Türkiye'ye gelen Rus turistlerin kaybını önlemek amaçlanarak kurulmuştur. 2022 yılının haziran ayında Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nden ön izin alınmış ve ilk uçuşunu 12 Ağustos 2022'de Perm Uluslararası Havalimanı'na gerçekleştirmiştir. Şirketin filosunda 1 adet Boeing 777-300 ER, 3 adet Boeing 777-300, 2 adet Airbus 330-200, 1 adet Airbus 321neo, 2 adet Airbus A321-200 ve 3 adet Boeing 737 MAX 8 bulunmaktadır (Southwind, 2024). Southwind Havayolları hem tarifeli hem charter Rusya'nın farklı şehirlerine uçuşları bulunmaktadır.

2024 yılı için Avrupa'da birçok şehre uçuş gerçekleştiren ve yeni meydanlar için hazırlık yapan Southwind Havayolları, Finlandiya'nın 28 Mart 2024 tarihinde Avrupa Birliği'ne yaptığı şikâyet doğrultusunda Türk tescilinde olan havayoluna Rusya ile bağlantısı olduğu gerekçe gösterilerek Avrupa hava sahasına uçuş yasağı getirilmiştir (Cumhuriyet, 2024).

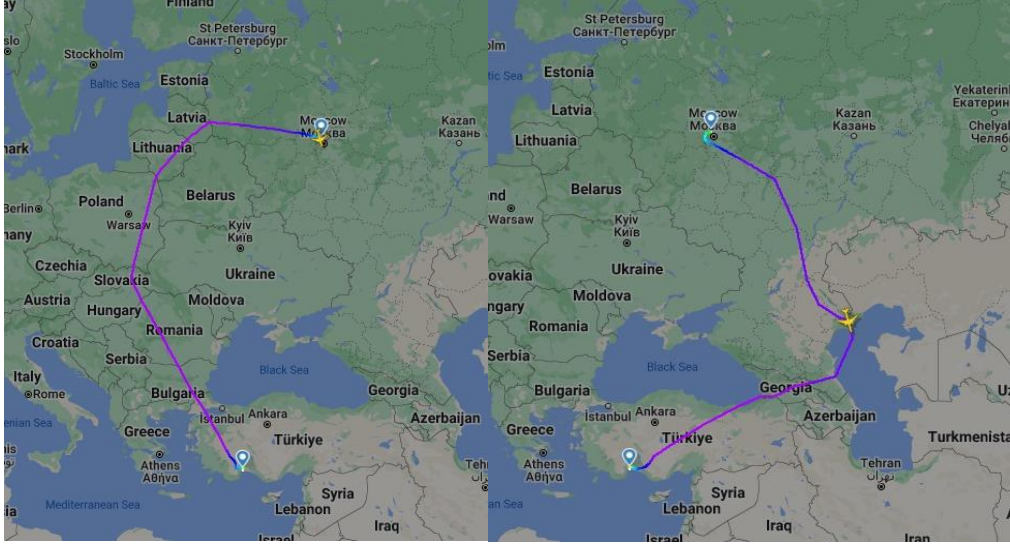


Şekil 3. Savaş Öncesi Moskova-Antalya Uçuş Rotası

Savaşın etkisiyle doğrudan uçuşlar etkilendiği gibi aynı zamanda havayolu şirketlerinin operasyonel süreçleri de sıkıntıya girmiştir. Ukrayna hava sahasının uçuşların güvenliği için kapalı olması, rotaların uzamasına ve uçuş maliyetlerinin artmasına neden olmuştur.

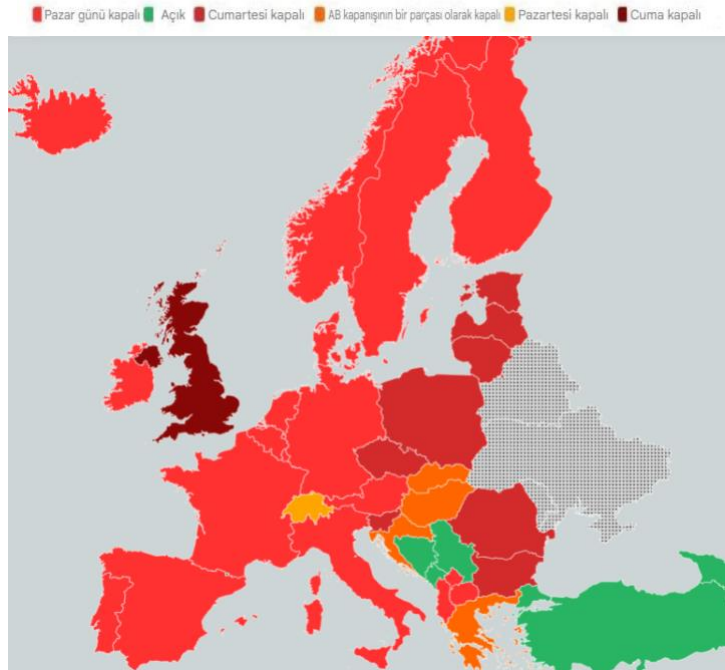
23 Şubat öncesinde Moskova ve Antalya arasındaki uçuşlar yaklaşık 2 saat 54 dakika sürmektedir (Şekil 3). Rota havayollarının en önemli maliyetlerinden biri olan yakıtı en az kullanılabilir şekilde hazırlanmıştır. Şekil 4'te ise Moskova'dan Antalya'ya olan iki ayrı havayolu şirketinin savaş sonrası uçuş rotası incelenmektedir. Soldaki haritada Corendon

Havayollarının Moskova-Antalya arasındaki uçuşunun rotası yer almaktadır. Ukrayna hava sahasının kapalı olması nedeniyle rota uzamakta, yaklaşık uçuş saati 4 saat 15 dakika sürmektedir. Sağdaki haritada Southwind Havayolları yer almaktadır. Southwind Havayolları'nın Avrupa hava sahası kısıtlamasından sonra uçuş rotası diğer şirketlere oranla daha da artmıştır. Yaklaşık uçuş süresi 4 saat 40 dakika sürmektedir. Aynı noktalara uçuş yapan iki havayolu şirketinin de yakıt maliyetleri bu savaştan sonra artmış fakat Southwind Havayollarının kısıtlı hali nedeniyle ekstra uzun uçuş süresi nedeniyle maliyeti daha da artış göstermektedir.



Şekil 4. Corendon ve Southwind Havayollarına Ait Moskova-Antalya Uçuş Rotası

Şekil 5'te Avrupa hava sahasının Rusya'ya ait kapalılık haritası verilmiştir. Bu haritaya göre Ukrayna, Moldova ve Belarus hava sahası ticari hava ulaşımına kapalı görülmektedir. Türkiye, Montenegro, Sırbistan ve Bosna Hersek hava sahası Rusya uçuşlarına açık, diğer ülkeler ise ya tamamen kapalı ya da bazı günlerde kapalı olmaktadır.



Şekil 5. Avrupa Hava Sahasının Rusya'ya Kapalılık Durumu

SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Covid-19 salgınıyla mücadele eden dünya, aşılamanın artması ve salgının seyrinin azalmasıyla normalleşmeye başlamıştır. 2022 yılına gelindiğinde ise dünyayı yeni bir kriz dalgası sarmıştır. Rusya- Ukrayna savaşı, küresel çapta birçok sektörü negatif yönde etkilemiştir. Özellikle havacılık sektöründe operasyonel ve ekonomik açıdan derin ve kalıcı etkiler bırakmıştır. Savaşın başlamasından sonra Ukrayna hava sahasının kapanması ve Rusya'ya uygulanan yaptırımlar, havayolu şirketlerini uçuş rotalarını değiştirmek zorunda bırakmış ve bu şirketlerin maliyetlerinde artış yaşanmıştır. Savaş nedeniyle mecburi yaşanan rota değişiklikleri havayolu şirketlerinin en önemli maliyet kalemi olan yakıt giderlerinin artmasına yol açmış, doğal olarak da bu durum bilet fiyatlarına yansımıştır.

Yaptırımlar nedeniyle kapanan hava sahaları nedeniyle, doğu ve batı arasındaki hava ulaşımında Türkiye ve Körfez ülkelerinin hava sahasının kullanımını artırmıştır. Savaş nedeniyle savaşa taraf ülkelerin karşılıklı uçuş gerçekleştirememeleri Türk havayolu şirketleri gibi tarafsız ülkelerin havayolu şirketlerinin uçuşlarının artmasına sebep olmuştur.

En önemli gelir kaynaklarından biri turizm olan ve gelen yolcuların çoğunluğunun Rusya ve Ukrayna'dan olması yaşanan bu kriz döneminin Antalya için tehdit oluşturmasına sebep olmuştur. Burada iyi bir kriz yönetimi uygulanması konusu dikkat çekmektedir. Etkili bir kriz yönetimiyle kriz dönemleri fırsata çevrilebilmektedir (Karaköse, 2007). Savaşın başlamasından sonra Rusya'dan gelecek yolcuların azalmaması, trafiğin sekteye uğramaması maksadıyla yeni havayolu şirketleri kuruldu. Kurulan Southwind Havayolları Rusya'dan özellikle Antalya'ya gelecek yolcular için gerekli ihtiyacı karşılamıştır. Southwind Havayollarının Avrupa hava sahasına giriş kısıtlaması halen devam etmektedir.

Havacılık sektörü, yaşanan krizlerden çabuk etkilenebilen bir yapıya sahiptir. Sektörün gelecekte de yaşanabilecek krizlerle baş edip, krizleri fırsata çevirebilmesi için proaktif bir yapıya sahip olmaları, krizlere hazırlıklı olmaları gerekir. Bu hazırlıklar, havacılık sektörünün hem ekonomik hem de çevresel sürdürülebilirlik hedeflerine ulaşmasını sağlayacak, Antalya gibi turizm ve havacılığın gelişmiş olduğu şehirlerinde ekonomik büyümesine katkı sağlayacaktır.

KAYNAKÇA

- Akbarlı, A., Öndeş, E. B., Gezer, D. ve Açıklık, B. (2022). The impact of the Ukraine-Russia conflict on the aviation sector: February-May 2022. *Journal of Aviation*, 6(3), 346-354.
- BBC News. (2022). Rusya-Ukrayna krizi nasıl savaşa dönüştü, bugüne nasıl gelindi? *BBC News*. <https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-60477870>
- Behnassi, M. ve El Haiba, M. (2022). Implications of the Russia-Ukraine war for global food security. *Nature Human Behaviour*, 6(6), 754-755.
- Bozgeyik, Y. ve Yoloğlu, Y. (2015). Türkiye'de turizm gelirleri ile GSYH arasındaki ilişki: 2002-2014 dönemi. *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 8(40), 627-640.
- Castellum.AI. (2022). Russia sanctions dashboard. *Castellum.AI*. <https://www.castellum.ai/russia-sanctions-dashboard>
- Chu, C., Zhang, H., Zhang, J., Cong, L. ve Lu, F. (2024). Assessing impacts of the Russia-Ukraine conflict on global air transportation: From the view of mass flight trajectories. *Journal of Air Transport Management*, 115, 102522.
- Corendon. (2024). Corendon Turizm Grubu: 2004'te başlayan başarı hikayesi. *Corendon Havayolları web sitesi*. <https://blog.corendonairlines.com/tr/corendon-hikayeleri/corendon-turizm-grubu-2004ten-bu-yana-basari-hikayesi>
- Cumhuriyet. (2024). AB'den Antalya merkezli havayolu şirketine uçuş yasağı! *Cumhuriyet*. <https://www.cumhuriyet.com.tr/dunya/abden-antalya-merkezli-havayolu-sirketine-ucus-yasagi-2191428>

- Demirkıran, M., Hekim, M., Kılıç, N. Ç. ve Eser, G. (2022). Rusya-Ukrayna savaşının Türkiye'deki turizm sektörüne etkileri: Kriz yönetimi stratejileri açısından Antalya ili örneği incelemesi. *İktisat İşletme ve Uluslararası İlişkiler Dergisi*, 1(1), 68-87.
- DHMİ. (2021). *DHMİ 2021 Faaliyet Raporu*. <https://www.dhmi.gov.tr/Sayfalar/FaaliyetRaporlari.aspx>
- DHMİ. (2023). *DHMİ 2023 Faaliyet Raporu*. <https://www.dhmi.gov.tr/Sayfalar/FaaliyetRaporlari.aspx>
- Duran, B. (2022). Ukrayna krizinde zorlu denklem. *Kriter Dergisi*, 6(66). <https://kriterdergi.com/ukraynakrizinde-zorlu-denkleml>
- Euronews. (2022). Ukraine closes its airspace to commercial flights as the country is declared a 'conflict zone'. *Euronews*. <https://www.euronews.com/travel/2022/02/24/ukraine-closes-its-airspace-to-civilian-flights-as-the-country-is-declared-a-conflict-zone>
- GEP. (2022). Russia-Ukraine war: Global impact on logistics. *GEP*. <https://www.gep.com/blog/mind/russia-ukraine-war-logistics-impact>
- Gürçam, S., Konuralp, E., & Ekici, S. (2021). Determining the effect of air transportation on air pollution in the most polluted city in Turkey. *Aircraft Engineering and Aerospace Technology*, 93(2), 354-362.
- International Civil Aviation Organization. (2022). The world of air transport in 2022. *ICAO*. <https://www.icao.int/sustainability/WorldofAirTransport/Pages/the-world-of-air-transport-in-2022.aspx>
- International Air Transport Association. (2022). The impact of the conflict between Russia and Ukraine on aviation. *IATA*. <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/the-impact-of-the-conflict-between-russia-and-ukraine-on-aviation/>
- Karaköse, T. (2007). Örgütler ve kriz yönetimi. *Akademik Bakış*, 13(2), 1-15.
- Kemik, S. ve Gedik Göçer, S. (2023). Rusya-Ukrayna savaşının havacılık sektörüne etkisinin incelenmesi. *Multidisipliner Akademik Yaklaşım Araştırmaları*, 3(1), 80-100.
- Konuralp, E. (2020). Between neoliberal appetite and environmentalist reservations: the political economy of sustainable aviation. *International Journal of Sustainable Aviation*, 6(2), 134-147.
- Kovalchuk, O. (2022). The impact of the Russian-Ukrainian war on the global aviation industry (Master's thesis). Kyiv School of Economics.
- Kültür ve Turizm Bakanlığı. (2019). *Turizm İstatistikleri Raporu 2019*. Kültür ve Turizm Bakanlığı
- Mardones, C. (2022). Economic effects of isolating Russia from international trade due to its 'special military operation' in Ukraine. *European Planning Studies*, 31(4), 1-16.
- Martins, A. M. ve Cró, S. (2024). Mayday! Mayday! The airlines stock returns are failing. Analysis of the impact of Russia-Ukraine war. *Journal of Economic Studies*, 51(6), 1182-1198.
- Pegasus. (2024). Genel bakış. *Pegasus Havayolları web sitesi*. <https://www.flypgs.com/pegasus-hakkinda/genel-bakis>
- Prakasa, S. U. W., Wijayanti, A., Hariri, A. ve Yustitiantingtyas, L. (2022). The effect of Russia-Ukraine war on international aviation sectors. *KnE Social Sciences*, 572-581.
- Southwind. (2024). Filomuz. *Southwind Havayolları web sitesi*. <https://southwindairlines.com/tr/fleet>
- Şengür, F. K. ve Şengür, Y. (2017). Havayolu iş modelleri: Kavramsal bir analiz. *Ulusal Yönetim ve Organizasyon Kongresi*, İzmir, Turkey.
- THY. (2024). Hikayemiz. *Türk Hava Yolları Web Sitesi*. <https://www.turkishairlines.com/tr-int/basin-odasi/hakimizda/hikayemiz/>
- TÜRSAB. (2019). İstatistikler. *TÜRSAB*. <https://www.tursab.org.tr/istatistikler>
- TÜRSAB. (2022). Ziyaretçi sayıları 2022. *TÜRSAB*. <https://www.tursab.org.tr/ziyaretci-sayilari/ziyaretci-sayilari-2022>
- TÜRSAB. (2024). Ziyaretçi sayıları 2024. *TÜRSAB*. <https://www.tursab.org.tr/ziyaretci-sayilari/ziyaretci-sayilari-2024>
- UNWTO. (2022). Impact of the Russian offensive in Ukraine on international tourism. <https://www.unwto.org/>
- Wiseman, P. (2022). Economic dangers from Russia's invasion ripple across globe. *AP News*. <https://apnews.com/article/russia-ukraine-vladimir-putin-coronavirus-pandemicbusiness-health-9478a9825c9abfde5f6505bd34b2998c>
- Yılmaz, M. K. ve Bayar, T. (2022). Ukrayna-Rusya savaşının uluslararası hava taşımacılığı sektörüne etkisi: Aeroflot Havayolları üzerine stratejik bir değerlendirme. *Pearson Journal*, 7(22), 45-67.