



Araştırma Makalesi • Research Article

The Future of Airlines in The Developed European Union Economies

Gelişmiş AB Ekonomilerinde Havayolu İşletmelerinin Geleceği

Mutlu Can SOYDAN¹

ARTICLE INFO

Article history:

Received: 31 August 2020

Received in revised: 28 March 2021

Accepted: 21 April 2021

Keywords:

Developed EU Economies

Airline Companies

Future of Airline Companies

ABSTRACT

Air transport in European trade has an important place in terms of reaching the target points economically and quickly, in line with the targets of products and services in the markets. The demand for this type of transportation is increasing day-by-day, the increase in demand escalates the competition. In order for the air transport industry to respond quickly to such a demand and to respond to this demand in an economical way; there is a need to manage all activities effectively in the sector, which raises the need for businesses to make predictions about the future. The idea of having an idea about the future of the airline companies requires a close examination of the economic development, structure and functioning of the EU. The subject of the study is the question of which developed economies and within which framework they shaped is also important. The predictions about the future of airline companies operating within the framework of these economies formed the essence of the research. The main purpose of this study is to examine the current position and future of the airline companies of the developed European Union economies in European trade. In addition to the main purpose, it was determined as a sub-objective to examine the issues that airline companies should pay attention while shaping their future. Research has been done to obtain in-depth data for these purposes and interpreted. The universe of the study is the developed airline companies of the EU economies. The study, in which the sector is in question and the future of this sector is examined for the first time on these aspects; It is aimed to fill an important gap, in the field in terms of contributions to the scientific literature.

MAKALE BİLGİSİ

Makale geçmişi:

Başvuru tarihi: 31 Ağustos 2020

Düzeltilme tarihi: 28 Mart 2021

Kabul tarihi: 21 Nisan 2021

Anahtar Kelimeler:

Gelişmiş AB Ekonomileri

Havayolu İşletmeleri

Havayolu İşletmelerinin Geleceği

ÖZ

Avrupa ticaretinde havayolu taşımacılığı, ürün ve hizmetlerin pazarlara ilişkin hedefleri doğrultusunda; hedefledikleri noktalara ekonomik ve hızlı ulaştırılması bakımından önemli bir yere sahiptir. Bu taşımacılık türüne olan talep her geçen gün artmakta, talepteki artış ise; rekabeti tırmandırmaktadır. Havayolu taşımacılığı sektörünün böylesine bir talebe hızlı bir karşılık verebilmesi ve bu talebe olan karşılığı da ekonomik bir biçimde yapabilmesi için; sektördeki tüm faaliyetlerin etkin bir biçimde yönetilmesine ihtiyaç duyulmakta, bu da işletmelerin geleceğe dair öngörüler yapması gerekliliğini ortaya çıkarmaktadır. Avrupa Birliği'nin gelişmiş ekonomileri içerisinde faaliyetlerini sürdüren havayolu işletmelerinin geleceğine dair bir fikir sahibi olunması fikri, Avrupa Birliği'nin ekonomik gelişimini, yapısını ve işleyişini yakından incelenmesini gerekli kılmaktadır. Bu kapsamda çalışmaya konu olan; gelişmiş ekonomilerin hangilerinin, hangi çerçevede şekillendiği konusu da önem taşımaktadır. Bu ekonomiler çerçevesinde faaliyet gösteren havayolu işletmelerinin geleceğine dair öngörüler araştırmanın özünü oluşturmuştur. Bu çalışmanın temel amacı, gelişmiş Avrupa Birliği ekonomilerinin havayolu işletmelerinin güncel olarak Avrupa ticaretinde buldukları konumun ve geleceklerinin irdelenmesidir. İlaveten, havayolu işletmelerinin geleceklerini şekillendirdikleri esnada dikkat etmeleri gereken konuların detaylı incelenmesi de alt amaçtır. Bu amaçlar çerçevesinde çalışmada, derinlemesine veriler elde edilmiş ve yorumlanmıştır. Çalışmanın evrenini gelişmiş olarak seçilen AB ekonomilerinin havayolu işletmeleri oluşturmaktadır. Söz konusu sektörün ve bu sektörün geleceğinin, bu yönüyle ilk kez incelendiği çalışmanın; bilimsel literatüre katkıları bakımından, alanında önemli bir boşluğu doldurabilmesi amaçlanmaktadır.

¹ Öğr. Gör., Kapadokya Üniversitesi, Sivil Hava Ulaş. İşl., mutlu.soydan@kapadokya.edu.tr, ORCID: 0000-0003-2783-709X

GİRİŞ

Avrupa kıtasında bir birlik olma düşüncesi, özellikle 14. Yüzyıldan itibaren filozofların ve önsüzili tarihçilerin düşüncelerinde var olmuştur. Esasen 1. Dünya Savaşı sonrasında üretilen bu fikirlerin benimsenmesi 2. Dünya sonrasında mümkün olmuştur. Bu sürecin ilk neticesi Strazburg'da 1949 Avrupa Konseyi'nin kurulmasıyla görülmüştür. 1950 yılında Fransız Schuman, birleşik bir Avrupa ülküsünün temellerini atan Schuman Planı'nı yayımlamış, özellikle barışın hakim olması gerektiği Avrupa coğrafyasında Fransa ve Almanya dostluğunun derhal sağlanması gerekliliğini açıkça ortaya koymuştur. Avrupalı devletler için Paris'te başlayan ekonomik entegrasyon sinyalleri, tarihte ilk kez iradelerinin uluslarüstü bir kuruma devretmeleriyle devam etmiştir. (Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu'nun kurulması) Bu süreç, birbirinden farklı amaç ve çabalarla oluşturulmuş; Avrupa Ekonomi Topluluğu, Avrupa Atom Enerjisi Topluluğu, Avrupa Ekonomik Alanı, ve Avrupa Serbest Ticaret Alanı ile sürdürülmüştür. Ardından gümrük birliği sağlanmış, toplulukları kuran tüm antlaşmalar Avrupa Tek Senedi ile kapsamlı şekilde regüle edilmiştir.

Ortak bir dış politika, ortak bir ekonomik amaç, ortak bir parasal birlik ve ortak bir savunma stratejisi perspektiflerine dayanan ve birliğin esas faaliyetleri ile büyüme hedeflerinin uyumlaştırıldığı antlaşma olan Avrupa Birliği Antlaşması (literatürde sıklıkla Maastricht Antlaşması olarak da geçmektedir) da 1992 yılında imzalanmıştır. Bu antlaşma aynı zamanda AB için tek pazar ve serbest ticari dolaşım anlamına da gelecekti.

Birlik bir yandan bu gelişmelerle bir yandan da katılımcı ülkelerin sayısı ile genişlemekteydi. 2004 yılına gelindiğinde, çoğunlukla eski komünist 10 ülke (Çek Cumhuriyeti, Polonya, Estonya, GKRY, Letonya, Macaristan, Litvanya, Malta, Slovakya ve Slovenya), bu döneme kadarki en büyük genişlemesinde AB'ye katılmış, birliğin üye ülke sayısı 25'e genişlemiştir. 2007 ve 2008 yıllarında Bulgaristan, Romanya ve Hırvatistan katılımıyla bu rakam 28'e yükselmiştir. Ancak 2008 yılında ortaya çıkıp dünyayı sarsan küresel krizden önemli derecede etkilenen AB ülkeleri; kamu açığının artışı, rekabet gücünün azalması, işsizliğin had safhada artışı ve düşük ekonomik büyüme gibi ekonomik ve mali sorunları ciddi boyutlarda hissetmişler ve bu sorunlarla karşı karşıya kalmışlardır (T24, 2021).

Euro bölgesinin inşası ile öngörülen parasal birlik yanığı, küresel ekonomik kriz ile görünür hale gelmiştir. Birliğin bazı üyelerinin; borç stoklarının GSYH'larına oranlarını, Euro'ya geçiş öncesinde, 1999 yılı borç stoklarının GSYH'larına oranlarıyla karşılaştırıldığında, bu yanığı açıkça görülmektedir. Esasen Euro'nun benimsenmesiyle birlikte 10 yılı aşan zaman diliminde, İspanya ve İtalya hariç, tüm ülkelerde kamu borçları büyük artış göstermiştir. Özellikle Yunanistan'daki kamu borç artışı dikkat çekicidir (Eğilmez, 2012).

Öte taraftan da birlik halen, bir dünya aktörü olma gayesini gerçekleştirmeye yönelik politikalarını gözden geçirip bu politikaları da ekonomik, sosyal, siyasi ve kültürel alanların tamamı çerçevesinde geliştirmektedir.

1. AVRUPA BİRLİĞİ'NİN YAKIN TARİHİNDEKİ GELİŞMELER

Elbette, kapitalizmin kriz yaratan da bir sistem olduğunu başta Marx olmak üzere çoğu iktisatçı ifade etmiştir; yine Keynes de buna benzer biçimde krizlerin kaçınılmaz olduğunu analiz etmiş, etkilerinin azaltılması anlamında sıkça devlet müdahalelerinin devreye girmesi gerektiğini önermiştir. Roubini'ye göre de söz konusu krizler; siyah kuğudan ziyade bir beyaz kuğudur, yani aslında krizler kapitalizmde şaşırtıcı değildir (Roubini & Mihm, 2011).

Euro Bölgesi krizinin ardından her ne kadar ekonomik olarak bir toparlanma evresine girilmişse de; düzensiz göç krizi ve Brexit gibi sınamalarla birlik bir çok problemle karşı karşıya kalmaya devam etmiştir. 2015 yılında patlak veren düzensiz göç krizi, Schengen Bölgesi'nin işlerliğinin sorgulanmasına ve bu sorgu da üye devletler arasında fikir ayrılıklarına sebep olmuştur. Bu sınamaların en çok ses getireni de Birleşik Krallık'ın AB'den ayrılma kararı olmuş, nihayetinde Birleşik Krallık, 23 Haziran

2016 tarihinde gerçekleştirdiği referandumda % 52 oyla AB'den ayrılmaya (Brexit) karar vermiştir. Söz konusu bu çoklu krizlerle boğuşan AB çözüm arayışları içerisine girmiş, Brexit ve ülkelerin olası değişen politikaları karşısında bir de yeni bir savunma mekanizması oluşturabilmek için girişimler başlatmıştır. Bu çerçevede AB, "Yapılandırılmış Daimi İşbirliği (PESCO)" mekanizmasını oluşturarak kendi savunma gücünü tesis etmeye yönelmiştir. Yanı sıra, 2018 yılında "Batı Balkanlar Stratejisi" ni yayımlayarak özellikle Rusya'nın Batı Balkanlar'da etkinliğinin artırmasına yönelik tedbirler almıştır. İçinde bulunduğumuz dönemde AB, mevcut politikalarını gözden geçirme ve yenilenme süreci içerisinde. Elbette, Avrupa Birliği Zirvesi'nin 29 Kasım 2019 tarihinde aldığı kararla göreve başlayan yeni AB liderlerinin çalışmaları, AB'nin geleceği açısından ciddi derecede önem taşıyacaktır. (Avrupa Birliği'nin Tarihçesi, 2021)

AB'ye yakın zamanda muhtemel üye ülkeler, - Kopenhag Kriterleri adı verilen usuller bütünü (hukuk devleti ve ekonominin liberalleşmesi gibi türlü özgürlük kriterleri olarak tanımlanabilir) karşılımları halinde - Arnavutluk, Bosna Hersek, Karadağ, Türkiye, Kuzey Makedonya, Sırbistan ve Kosova olarak görülmektedir. Özellikle bu ülkelerin de katılımıyla yine yakın zamanda AB'nin, ortak bir Avrupa askeri gücünü inşa etmek gibi bir gayesi de bulunmaktadır.

2020 yılında ekonomiye etkisini bariz biçimde gösteren yeni tip korona virüs salgınının etkisiyle AB'ye yakın Avrupa İstatistik Ofisi de (Eurostat) bu yılda AB ekonomisinin %6.4 küçüldüğünü belirtmiştir. Çalışmaya çerçeve oluşturan ülkelerin de özellikle Gayri Safi Yurtiçi Hasıla'sında (GSYH) önceki yılın son çeyreğine oranla düşme görülmüştür. Buna göre düşüşler İspanya'da %9.1, İtalya'da %6.6, Fransa'da %5, Almanya'da %3.9 oranındadır. Yine aynı istatistik ajansının yaptığı araştırmada, 2021 yılında AB ekonomilerinde en yüksek brüt asgari ücret 2202 Euro ile Lüksemburg'a, en düşük brüt asgari ücret ise 332 Euro ile Bulgaristan'a aittir. AB'de 2021 yılı itibariyle 27 ülke bulunmakta ve bu ülkelerden İtalya, Finlandiya, Danimarka, Kıbrıs, Avusturya ve İsveç'te asgari ücret politikası uygulanmamaktadır.

AB, halihazırda yürütülmeye çalışılan müzakerelerle boğuşurken üyelerinin de birliğin etkinliğini sorguladığı bir dönemde salgınla karşı karşıya kalmıştır. Birlik kurallarınca sağlık sektörü tümüyle üye olan her ülkenin kendi egemenliğinde yönetilmektedir. Ayrıca üye ülkelerdeki milliyetçilik duygularının son zamanlarda süratle geliştiğini, özellikle egemenlik haklarının devri hususlarında tereddütler de yaşandığını gözlemleyebilmekteyiz. Ancak kuruluşundan bu yana özellikle siyasi ve ekonomik birden çok büyük krizle karşı karşıya kalan Avrupa Birliği, krizlerden her zaman çok daha güçlü çıkarak varlığını genişleterek korumaya devam etmiştir.

2. GELİŞMİŞ AB EKONOMİLERİNDE HAVAYOLU İŞLETMELERİ

2.1. Problem

Çalışmanın problemi, çalışma hakkında detaylı bir literatür taramasından hareketle tespit edilmiştir. Bu araştırma problemi belirlenirken problemin önemi ve çözümlenebilir durumu göz önünde bulundurulmuş; bu da çalışmanın sınırlarının belirlenmesinde bir araç haline gelmiştir. Çalışmada belirlenen problem detaylı olarak; gelişmiş olarak sayılan AB ekonomilerinde faaliyet gösteren havayolu işletmelerinin gelecekleri, geçmişten gelen ekonomik gelişmelerden hareketle nereye doğru gidecektir, şeklindedir. Bu problem, problemin diğer aşamaları için kuramsal bir anlam zemini de oluşturmuştur.

2.2. Amaç

Bu çalışmanın temel amacı, gelişmiş Avrupa Birliği ekonomilerinin havayolu işletmelerinin güncel olarak Avrupa ticaretinde buldukları konumun ve geleceklerinin incelenmesidir. İlaveten havayolu işletmelerinin geleceklerini şekillendirdikleri esnada dikkat etmeleri hususların detaylıca

incelenmesi de çalışmanın alt amacı olarak belirlenmiştir. Çalışmada; yolcu taşımacılığı yapan havayollarının ele alınmasındaki amaç ise, bu havayollarının kamuya açıklanan ekonomik gelişmelerinin yorumlanmaya imkan tanınmasıdır.

2.3. Önem

Çalışma havayolu işletmelerinin, küresel anlamda ekonomik gelişmelerden ve dolaylı olarak finansal krizlerden etkilenme derecelerini gösterebilmesi açısından önem taşımaktadır. Havayolları tam da bu noktada bu tip olası krizlerden nasıl etkilendiklerini bildikleri takdirde, yeni bir kriz karşısında da nelere odaklanacaklarını (stratejik ve operasyonel anlamda), hangi tedbirleri alacaklarını çok daha kolay gözlemleyebilirler. Söz konusu sektörün ve bu sektörün geleceğinin, bu yönüyle ilk kez incelendiği çalışmanın; bilimsel literatüre katkıları bakımından, alanında önemli bir boşluğu doldurabilmesi amaçlanmaktadır.

2.4. Varsayımlar

Çalışma kapsamında araştırma, incelenen tüm havayollarının takribi olarak en az önümüzdeki 50 yıl faaliyetlerini ve varlıklarını sürdürebilirliği varsayımına dayanmaktadır.

2.5. Sınırlılıklar

Havayolu taşımacılığı literatürde en temel anlamda askeri, ticari ve genel havacılık faaliyetleri olmak üzere üç kategoriye ayrılmıştır. Esasında ülkelerin ticari havayolları; karlılığı dünyanın çoğu bölgesinde ekonomik ve ticari faaliyetlerin refahını işaret etmektedir. Bu havayollarından büyük, ulusal, söz sahibi havayolları (literatürde bayrak taşıyıcı havayolu olarak geçmektedir) ve düşük maliyetli (literatürde low-cost havayolu olarak geçmektedir) havayolları da çalışmanın sonuca gitmesinde rol oynamıştır. Daha önce yapılan çalışmalarda sıklıkla kar-zarar ve hisse fiyatları verilerinin yorumlandığı tespit edilmiş, bu veriler bir süreçten çok sonucu ifade ettiği için bu çalışmada kapsam dışı bırakılmıştır. Çalışmanın Bulgular ve Yorum kısmında, 2020 yılı bir milad olarak kabul edilerek işletmelerin geleceğine yönelik tahminler yapılacaktır.

2.6. İlgili Alan Yazını

Havayolu sektörü temelde özellikli bir sektör olup, bu sektörü inceleyen tüm araştırmalarda özellikle sektörü tanımlayan değişkenler, farklılık göstermektedir. İlgili alan yazını, yıllar baz alınarak kronolojik sıra takip edilmiştir.

2003 yılında Vitaly S. Guzhva ve Notis Pagiavlas tarafından, havayolu sektörünün çalkantılı dönemlerinde şirketlerin sermaye yapısı ve sektördeki borçlar / varlıklar oranının esas alınarak yapılan çalışmada, 1960-1995 yılları arasında 5 büyük dalgalanma meydana geldiği, 6. büyük dalgalanmanın 2002 yılında gerçekleştiği belirtilmiştir. 1998 yılında Tae Hoon Oum ve Chunyan Yu tarafından havayollarının verimliliği ve maliyetleri karşılayan bilet ücretlerinin incelendiği araştırmada, uluslararası tarifeli 22 büyük havayolunun 1986-1995 yılları arasında verimlilik düzeyleri ve birim maliyetleri karşılaştırılmış, havayollarının çıktıları beş başlık halinde düzenlenmiştir.

Holger Hatty, Sebastian Hollmeier tarafından 2003 yılında yapılan çalışma kriz sırasında havayolu şirketlerinin stratejilerine yoğunlaşmıştır. Havayolu şirketlerinin ne kadar çabuk ekonomik krizlerden etkilendiği açıklanmaya çalışılmıştır. Kriz sırasında havayolu trafik büyüme oranlarının yüksek oranda dalgalanma gösterdiği bulunmuştur. Ekonomik büyüme ile korelasyon taşıyan dalgalanma, gayrisafi yurtiçi hasıla ile ölçülmektedir. Havayolu sektörü sermaye ve insan yoğun sektördür. Talep düştüğünde, kapasite buna göre derhal indirilmektedir. Doluluk oranları düştüğünde, ücretli yolcu kilometre (km) başına giderler artmaktadır. Havayolları boş koltukları doldurmak için bilet fiyatlarında indirim gitmektedir

Triant Flouris ve Thomas Walker tarafından 2007 yılında Kanadalı havayolu sektörüne ilişkin düşük maliyetli havayolu West Jet ve Air Canada havayollarının hisse senedi fiyatlarının performansına

yönelik 5 yıllık datalar esas alınarak yapılan çalışmada, 11 Eylül 2001, 2002 yılı SARS etkisi, Afganistan ve Irak'ta yaşanan savaş ve petrol fiyatlarındaki yükseliş dikkate alınmıştır.

Yu Shan Wang tarafından 2013 yılında yapılan 1996-2010 yılları arasında uluslararası havayollarının haftalık hisse değerlerinin incelendiği çalışmada, diğer çalışmalardan farklı olarak 1997 Asya finansal krizi, 11 Eylül 2001 terörist saldırıları, 2003 SARS krizi ve 2007 finansal krizinin önemli değişkenlerdeki riski artırması üzerinde durulmuştur.

2013 yılında Carlos Pestana Barro ve Eduardo Couto tarafından 2000-2011 yıllarında Avrupa havayollarında verimlilik değişikliğini test eden 11 Eylül'ün etkileri ve petrol fiyatı şoklarını kapsayan çalışmaya göre, çıktı olarak ücretli yolcu kilometre (km), ücretli kargo ton kilometre (km); girdiler, personel sayısı, operasyonel giderler ve arz edilen koltuk kilometre (km) olarak ele alınmıştır. 2000-2011 yılları arasında düşük maliyetli Virgin Atlantic, easyJet ve Ryanair'i kapsayan 23 Avrupalı havayollarının verimlilik düzeyleri operasyonel ve finansal değişkenlerine bakılarak incelenmiştir. 11 Eylül 2001'in ve petrol fiyatları gibi şokların sektöre etkisi incelenmiştir. Sonuç olarak, Virgin Atlantic, Avusturya havayolları, Finnair, Ryanair ve easyJet dışındaki Avrupa havayollarının çoğunun 2001-2011 yılları arasında verimlilik artışı yaşamadığını göstermektedir. Dış çevresel etkinin yanı sıra teknik verimlilik, yönetsel faktörler havayolu şirketi tarafından benimsenen farklı stratejilere dönüştürülmüştür.

Haritha Saranga ve Rajiv Nagpal tarafından 2016 yılında yapılan devlet ve özel havayollarının 2005-2012 yılları arasında verimlilik, operasyonel verimlilik ve pazar performansları arasındaki bağlantının ortaya çıkarılmaya çalışıldığı çalışmada, kullanılan değişkenler; arz edilen koltuk kilometre (km), ücretli yolcu kilometre (km), (operasyonel giderler, işçilik giderleri) / arz edilen koltuk kilometre (km), arzedilen koltuk kilometre (km) başına operasyonel gelir, uçak başına günlük gelir, her bir uçuşta taşınan yolcu sayısı, birim gelir: toplam operasyonel gelir / ücretli yolcu km'dir.

Leora Klapper ve Inessa Love tarafından 2008 finansal krizi ve yeni şirket açılışları arasındaki bağın incelendiği 2011 tarihli çalışmada GSYİH ülke bazında alınmıştır. 93 ülkeden panel data ile yapılan çalışmada kriz zamanlarında yeni şirket açılışlarında keskin düşüş yaşanmaktadır. Krizden daha fazla etkilenen finansal gelişme seviyesi yüksek olan ülkelerde bu düşüş daha belirgindir.

Joyce M.W. Low ve Byung Kwon Lee tarafından 2014 yılında 114 adet büyük uluslararası havayolunun 1987-2010 yılları arasında performansına yönelik araştırma yapılmıştır. Havayolu sektörü kaynak yoğun bir sektör olarak kabul edilmektedir. Havayollarının kaynakları, insan kaynakları, fiziksel kaynaklar ve maddi olmayan kaynaklar olmak üzere üç bölüme ayrılmıştır. Kaynaklar pahalı olduğu gibi, kaynak kullanımında verimliliğin önemi de büyüktür. Verimliliğinde maksimum çıktı miktarı üretmek havayolunun yeteneğini belirtir. Daha önce havayollarının rekabetine ilişkin yapılan çalışmalarda, verimli havayollarının daha fazla rekabet gücüne sahip oldukları bulunmuştur.

Gerassimos Tsoukolas, Peter Belobaba ve William Swelbar tarafından 2008 yılında ABD'li tam hizmet sunan ve düşük maliyetli havayollarının 1995-2006 yılları arasında birim giderlerinde yaşanan değişikliklerin ele alındığı çalışmada, birim giderler akaryakıt, taşıma ile ilgili giderler ile temsil edilmiştir.

2008 küresel finansal krizinin havayollarına etkisini incelerken havayolları ile direkt bağlantısı bulunan havaalanları ile ilgili yapılan çalışmaya atıfta bulunmak yerinde olacaktır. Paolo Malighetti, Stefano Paleari ve Renato Redondi tarafından 2011 yılında yayınlanan makalede sektöre ilişkin ölçütlerde havayolları için, yolcu sayısı, yolcu sayısındaki büyüme, yolcu doluluk oranı, ortalama parkur uzunluğu, her bir hatta ilişkin ortalama frekans, ortalama uçak kapasitesi, kaç havalimanında hizmet verildiği, rekabet edilebilir hatlar, rakipler ile birlikte hizmet sunulan hatlar, iç hat pazar payı vb. alınmıştır.

2018 yılında ortaya konulan çalışmada (Kaya ve Kendirli), havayolu işletmelerinin gider kalemlerinin en büyüklerinden olan yakıt fiyatlarında meydana gelebilecek belirsiz durumu büyük oranda sona erdirmek ve yakıtta fiyat farklılıklarından ortaya çıkan zararları en aza indirebilmeyi amaçlayan finansal araçlar incelenmiş, bu incelemelerden hareketle havayolu işletmelerinin geleceğine ilişkin tahminler yapılmıştır.

2019 yılında Uzun tarafından yayınlanan araştırma da, deregülasyon ve etkisi devam eden bu süreçlerin sonuçlarından hareketle iktisadi regülasyonların ve düzen getirebilmek için öne sürülen ve / veya uygulanan kuralların etkinsizliğine dikkat çekmiştir.

Eren vd. (2020) araştırmacıları tarafından yapılan çalışma da, liberal ekonomik politikaların ve bu politikalar doğrultusunda ortaya çıkan ekonomik büyümeden; havayolu yolcu talebine doğru bir nedensellik ilişkisi olduğunu ortaya koymaktadır.

Şimşek (2020) tarafından yayınlanan araştırmada, artık küreselleşenin bir neticesi haline gelen uluslararası krizlerin, durgunluk gibi kaçınılmaz etkilerinin global olarak gerçekleştiği ve kriz olgusuna tarihsel olarak dersler de alınabilecek biçimde yaklaşılması gerektiği ortaya konulmuştur. Çalışmada, bu tip krizlerin üstesinden gelinebilecek proaktif önerilerin yer alması da dikkat çekicidir.

2.7. Yöntem

Çalışmada, AB’de yaşanan tarihsel süreç ışığında, havayolu sektörü esas alınarak dünyadaki ekonomik gelişmelerin havayollarına etkilerinden hareketle geleceğe dair birtakım tahminler yapılmıştır. Çalışmada küresel ekonominin büyüme oranları çoğu araştırmacının ortak olarak yararlandığı IMF ekonomik raporlarına göre, gelişmiş ekonomilerin havayolu işletmelerinin geleceği de ICAO, IATA, Eurocontrol, Boeing ve Airbus’ın (çalışmanın Bulgular ve Yorum kısmında bu kuruluşların ve işletmelerin açıkları ya da faaliyet alanları açıklanacaktır) konuya ilişkin güncel verilerine göre sistematik bir biçimde yorumlanmıştır.

2.8. Evren ve Örneklem

Gelişmiş ülke kavramı, yüksek düzeyde gelişme göstermiş ülkeler için kullanılmakta olup bu noktada hangi ülkelerin gelişmiş olarak değerlendirilmesi gerektiği önem taşımaktadır. Bu değerlendirmelerde eğitim ve sağlık düzeylerini ele alan kriterlerden çok, ekonomik kriterler daha baskın olmaktadır. Ekonomik kriterler kapsamında da başı çeken kriter kişi başına düşen milli gelirdir. (Bu noktada yüksek milli gelire sahip ülkeler de gelişmiş ülke olarak tanımlanacaktır) Bir başka ekonomik kriter ise sanayileşme düzeyidir; yani aslında bu kritere göre sanayi sektörünün egemen olduğu ekonomiler daima gelişmiş sayılmaktadır. Çalışmada, gelişmiş olarak seçilen (IMF raporları bazlı olarak, bu kriterlerce yapılan sıralamaların ortak ekonomileri derlenerek seçilen) Avrupa Birliği üyesi ekonomiler Almanya, Fransa, İtalya, Birleşik Krallık ve İspanya’dır.

Tablo 1: Gelişmiş Ekonomiler (Yüzdelerik Değişim)

	Yıllar				
	2018	2019	2020	2021	2022
Dünya Geneli	3.6	2.8	-3.5	5.5	4.2
Gelişmiş Ekonomiler	2.2	1.6	-4.9	4.3	3.1
A.B.D.	2.9	2.2	-3.4	5.1	2.5
Avrupa	1.9	1.3	-7.2	4.2	4.6
Almanya	1.5	0.6	-5.4	3.5	3.1
Fransa	1.8	1.5	-9.0	5.5	4.1
İtalya	0.8	0.3	-9.2	3.0	3.6
İspanya	2.4	2.0	-11.1	5.9	4.7
Japonya	0.3	0.3	-5.1	3.1	2.4
Birleşik Krallık	1.3	1.4	-10.0	4.5	5.0
Kanada	2.0	1.9	-5.5	3.6	4.1
Diğer Geliş. Ekonomiler	2.7	1.8	-2.5	3.6	3.1

Kaynak: IMF World Economic Outlook Reports, 2021

Çalışmanın evrenini oluşturan, esasen gelişmiş ekonomi grubu olarak nitelenen bu ekonomilerin, 2022 yılı için söz konusu IMF tahminlerindeki büyümeleri; % 3.1 ve % 4.7 aralığında olması tahmin edilmektedir. Birleşik Krallık için % 5.0, Almanya için % 3.1, Fransa için % 4.1, son olarak İtalya için % 3.6 ve İspanya için % 4.7 olarak belirtilmiştir. Tablo, özellikle 2020 yılında, COVID-19 pandemisinin olumsuz etkilerini açıkça gözler önüne sermektedir.

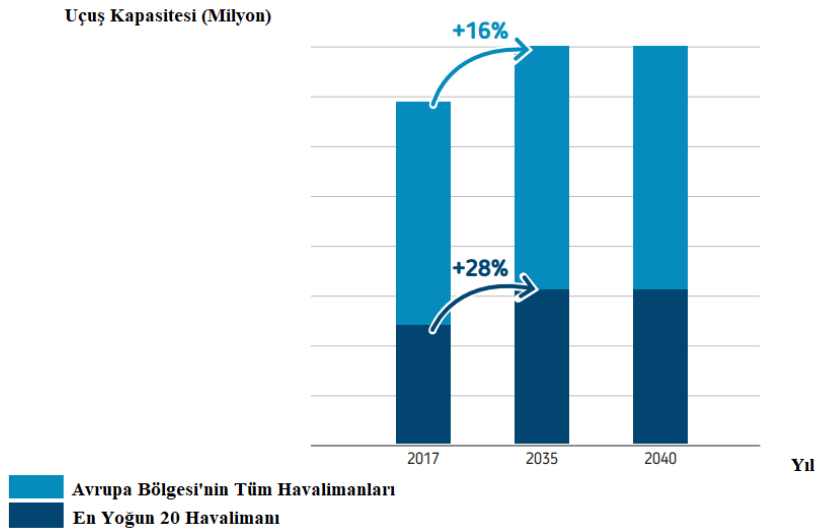
2.9. Verilerin Toplanması ve Analizi

Çalışmada, araştırma boyunca incelenen olguların ve gelişmelerin birbirlerine ilintili bilgilerden oluşmasından ve bir bütünlük oluşturmasından ötürü veriler; istatistiksel veri tabanları dokümanlarının ve belgelerinin incelenmesi şekliyle toplanmış, bu verilerin yorumu ise sistematik bir yaklaşım ile ortaya konmuştur.

2.10. Bulgular ve Yorum

Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'nün (ICAO) istatistiklerine göre havacılık endüstrisi, 1998 yılında yaklaşık 1.5 Milyar 'dan geçtiğimiz yılda yaklaşık 4.5 Milyar 'a yükselen yolcu sayısı ile son yıllarda oldukça büyük bir büyüme kaydetmiştir. (ICAO Havayolu Taşımacılığı Ekonomik Gelişmeler Görünümü, 2020) Bu anlamda ilk olarak bu bölümde, Avrupa Bölgesi'nde yer alan havalimanlarının uçuş kapasiteleri ve bu havalimanlarının gelecekteki uçuş kapasiteleri tartışılacaktır. Ardından sırasıyla toplam trafik senaryoları, ortalama kar faktörleri, çalışmanın 'Bulgular ve Yorum' kısmının başlangıcı olan 2020 yılı öncesi ve sonrası dönemlere ait Avrupa'nın önde gelen ülkelerinde beklenen yolcu trafiği sayısı tahminleri, kapasitelerine dayanarak uçak teslimatları ve son olarak seçili ülkelerde faaliyet gösteren havayolu işletmelerinin geleceğine yönelik tahminler tartışılacaktır. Ardından tüm bu tartışmalar, çalışmanın 'Sonuç ve Öneriler' kısmı ile bağdaştırılacaktır.

İlk olarak Avrupa Bölgesi havalimanlarının özellikle kapasite genişletme planlarından hareketle geliştirilen rapor incelenecektir. Eurocontrol'ün (Avrupa'nın hava seyrüsefer, hava trafiği ve hava güvenliğini düzenleyen ve geliştiren uluslararası örgüt) 'European Aviation in 2040' raporu, bize tüm Avrupa havalimanlarında %16'lık bir kapasite artışı gerçekleşeceğini göstermektedir. Bu artışın büyük bir kısmı da %28'lik bir büyüme ön görülen en büyük 20 havalimanına aittir. Söz konusu havalimanlarında toplamda 2.4 Milyon yeni uçuş (biri iniş-kalkış hareketi bir yeni uçuş olarak ifade edilebilir) hedeflenmektedir.

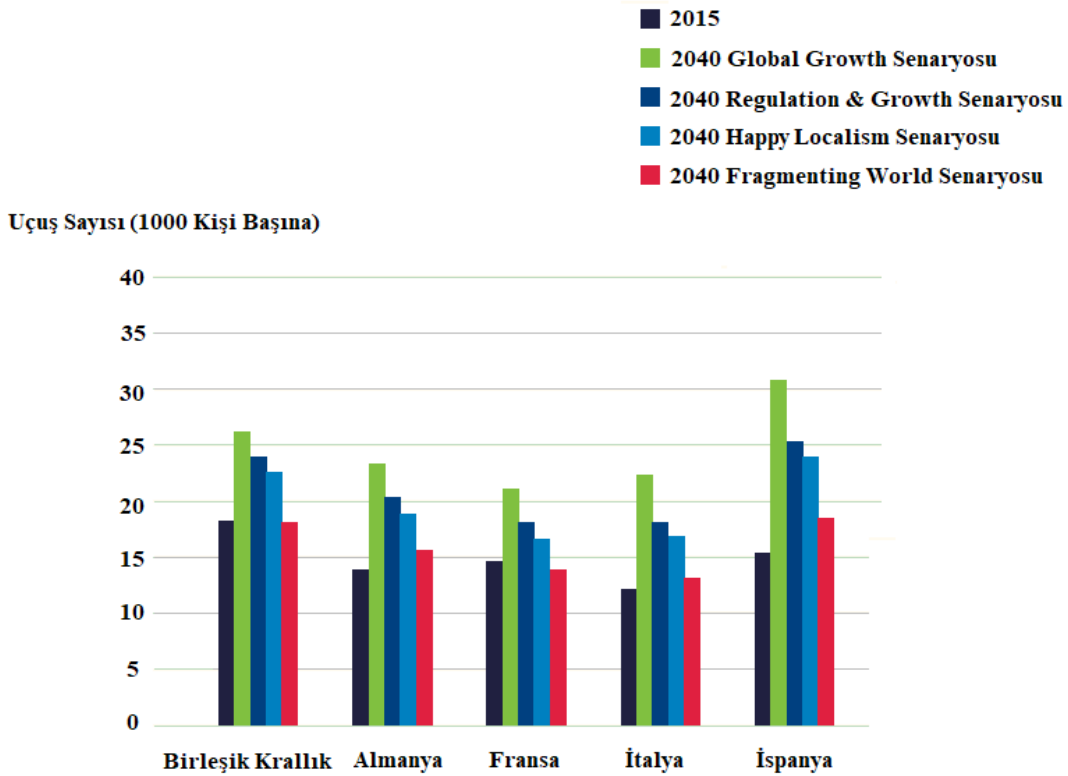


Grafik 1: Avrupa Havalimanlarının Genişleme Planları

Kaynak: Eurocontrol European Aviation in 2040, 2018

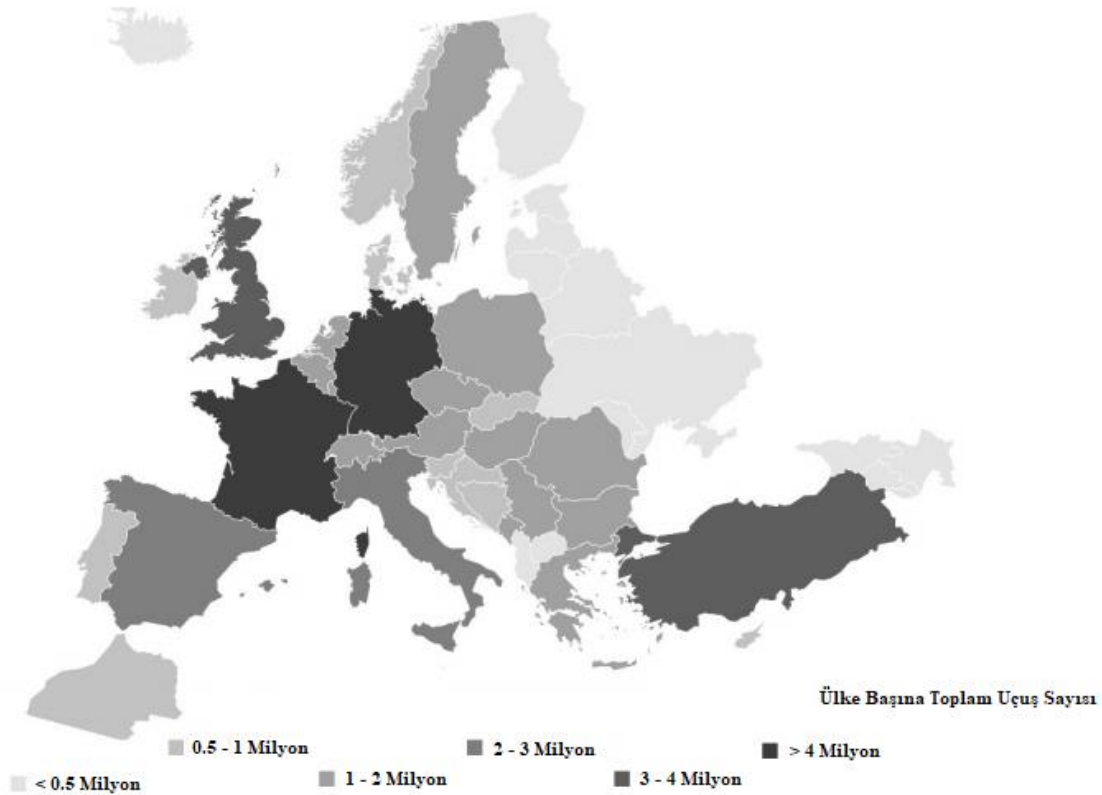
Aynı çalışma çerçevesinde Eurocontrol, havalimanı genişleme planlarından hareketle Avrupa havayolu trafiğine ilişkin de dört farklı senaryo üretmiştir. İlki olan Teknolojik Büyüme (Global Growth) senaryosu, gittikçe küreselleşen bir ekonomik büyümeyi işaret ederek tüm Dünya'nın teknolojiyi başarıyla kullandığını ifade etmektedir. Düzenleme ve Büyüme (Regulation and Growth) adlı senaryo da bu senaryolardan ikincisidir. Bu senaryo, orta düzeyde ekonomik çevreyi uzlaştıran düzenleme ile büyümenin gerçekleşeceğini, sosyal ve ekonomik taleplerin büyüyeceğini; fakat küresel sürdürülebilirlik konusunda endişeleri içinde barındırmaktadır. Parçalanmayı ön gören Fragmenting World senaryosu ise; artış gösteren bölgeler arası gerginlikleri, güvenlik tehditlerini, çok daha yüksek yakıt fiyatlarını, azalma gösteren ticari ve taşıma entegrasyonlarını ve tüm bunlardan hareketle zayıf ekonomilerin etkileneceği bir senaryoyu ön görmektedir. Sektörün geleceği için alternatif bir yol ortaya koyan; Happy Localism senaryosu da, daha sıkı çevresel kısıtlamalara, daha az küreselleşmeye, AB içerisinde gerçekleşen point-to-point seyahatlere dayanmaktadır.

Özellikle çalışmanın miladı olarak kabul edilen pandemi sürecince sıkça öne çıkarılan bir başka nokta da; Avrupa Birliği'nin yaşlı nüfusedir. Eurostat'ın konuya ilişkin raporlarında, çalışmaya çerçeve oluşturan ülkelerden Almanya ve İtalya'nın varlığı göze çarpmaktadır. Kurumun 2020 yılı raporuna göre; nüfus ortalamalarında 65 yaş ve üzeri kesimin payının yükseldiği, İtalya nüfusunun yaklaşık %30'ları, Almanya nüfusunun da yaklaşık %22'leri bulan yaşlılık oranına sahip olduğu açıklanmıştır. Yine kurumun tahminlerine göre 2025 yılına gelindiğinde Avrupa, 2015 yılındaki çalışabilir yaş grubundaki kişilerin yaklaşık 13 milyonunu kaybedecektir. Konuya ilişkin Eurocontrol de dört farklı senaryo üzerinden uçucu kişilerin gelecek yıllardaki değişimini Grafik 2'de tahmin etmiştir. Tahminleme yapılırken Eurocontrol, demografi yöntemi adını verdiği bir yöntem kullanmış ve 2040'lı yıllarda yine aynı senaryolar çerçevesinde uçuş sayısının çalışmaya konu olan ülkeler bağlamında artacağını ön görmüştür. Burada endişe verici olan husus, nüfusun yapısına bağlı olarak uçuş eğilimi gösteren kişilerin gerçekleştirecekleri uçuşu hangi amaçla yapacağıdır. Gelecekte, özellikle İtalya ve Almanya'da iş seyahatlerinden çok eğlence amaçlı seyahatler tercih edilebilir.



Grafik 2: Farklı Senaryolar Çerçevesinde 2015'teki ve Gelecekteki (2040) Uçuş Sayılarının Değişimi**Kaynak:** Eurocontrol European Aviation in 2040, 2018

Araştırmada, pandemiye bağlı durgunluktan en etkili geri dönüş, söz konusu senaryolardan ikincisi olan 'Regulation and Growth' ile mümkün görülmektedir. Düşük maliyetli ve uzun mesafeli uçuşlar sağlayan yeni yolcu uçağı türlerinin de gelecekte görülebileceğini ön gören bu senaryoda, orta düzeyde bir büyüme muhtemel görülmektedir. Bu olasılıkta 2040 yılına geldiğimizde, Şekil 1'deki ülke başına toplam uçuş sayısı ortaya çıkacağı tahmin edilmektedir. Şekilde, çalışmaya çerçeve oluşturan Almanya, Fransa, İtalya, Birleşik Krallık ve İspanya'da 3 Milyon'un üzerinde toplam uçuş sayısı beklenmektedir.

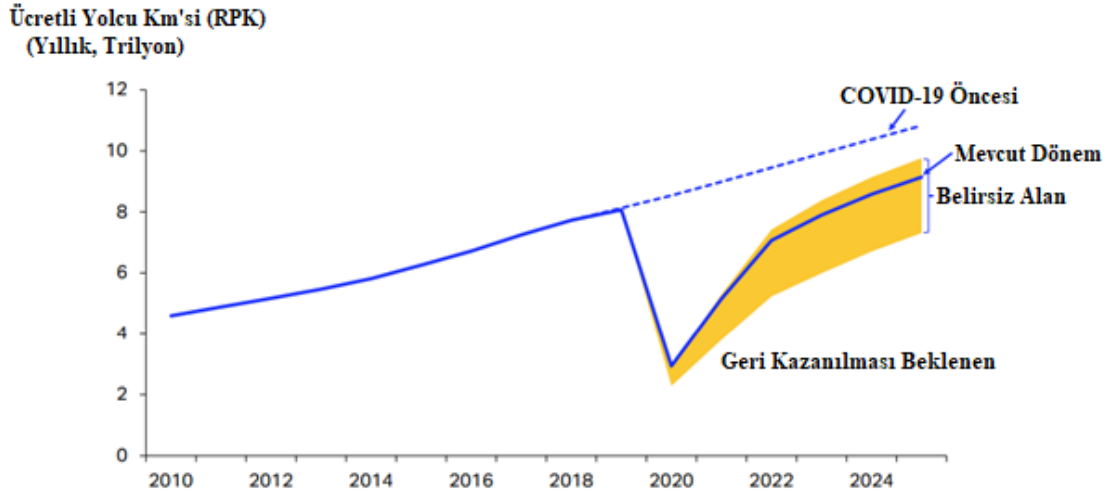
**Şekil 1:** 2040 Yılında Toplam Trafik (Regulation and Growth Senaryosu)**Kaynak:** Eurocontrol European Aviation in 2040, 2018

IATA'nın (Uluslararası Hava Taşımacıları Birliği) yayınladığı Mayıs 2020 raporu da, konuya sektöre ortalama kar kriteriyle yaklaşmaktadır. Avrupa havayolu sektörünün ortalama kar eşiği faktörü 2019 yılında %76.6 olarak belirlenmiştir. Sosyal mesafe önlemleriyle bu faktör maksimum %62'ye düşeceği ön görülmektedir. Bu da birim maliyetlerdeki keskin bir artışa sebep olacaktır. Havayolu şirketlerinin pandemiden önceki durumlarına, yani sadece kar eşiklerini yakalaması için dahi 2019 yılına göre uçak bilet fiyatlarını (bölgeden bölgeye değişmekle birlikte) %43 ila %54 artırmaları gerekmektedir. (IATA Havayolu Pazar Analizi, 2020)

Öte taraftan IATA, (maliyetlerdeki düşüşlerin, talepten daha hızlı düşüşler göstermediğini vurgulayarak) geçen yıla kıyasla giderler kısmında %34.9'luk düşüş olsa bile talepteki %50'lik düşüşün çok daha altında kalacağı öngörüsünü kamuoyuna duyurmuştur. Bu süreçte bölgesel bazda Avrupa bölgesinin toplam zararının 21.5 Milyar dolar olması beklenmektedir. Bu süreçte maliyetlerle ilgili

rahatlatıcı faktörlerden birisi de, yakıt fiyatlarındaki düşüş olacaktır. Yine IATA verilerine göre; 2019 yılında jet yakıtı ortalama 77 ABD Doları / varil olurken, 2020 yılı için ise bu rakamın ortalama 36.8 ABD Doları düzeyinde kalması beklenmektedir. (IATA Havayolu Finansal Görünümü, 2020)

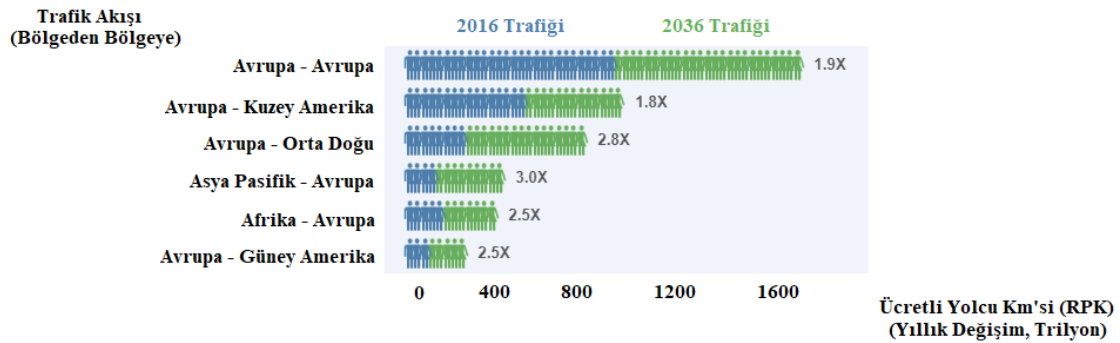
Bu süreçte iç pazarların uluslararası pazarlardan daha hareketli olması ve yolcuların mevcut ortamda kısa mesafeli seyahatleri tercih ettiği görüldüğünden, RPK'lar (gerçek yolcu trafiğini ölçer; ücretli yolcu sayısı ve uçulan kilometre baz alınarak hesaplanır) daha yavaş iyileşecektir ve yolcu trafiği tahminen 2024 yılında, 2019 seviyelerine dönmesi beklenmektedir.



Grafik 3: Havayolu Yolcu Talebi Tahmini

Kaynak: IATA Air Passenger Forecasts, IATA Economics' Chart of the Week, 2020

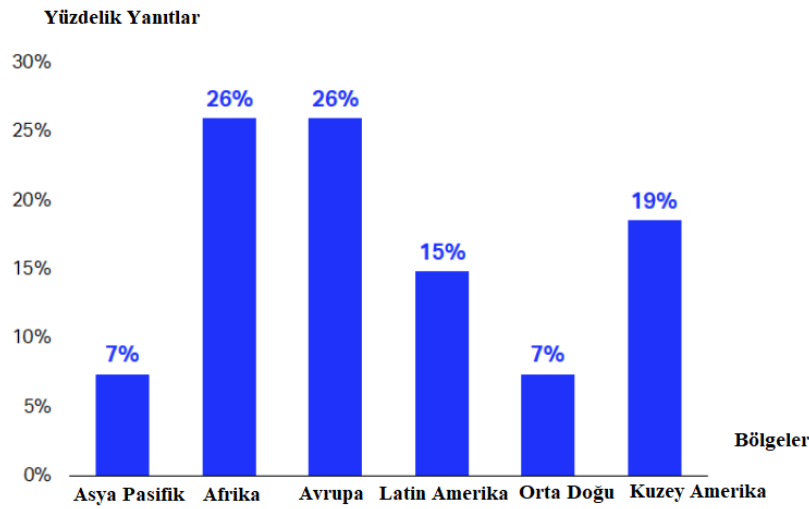
Ayrıca, One Air Grup'un 2038 yılına ait gelecek tahminleme çalışmasında da açıkça görülüyor ki toplam RPK'lar; Dünya'da %4.3'le, Avrupa Bölgesi'nde de %3.4 ile büyüme gösterecektir. Boeing işletmesinin gerçekleştirdiği araştırma sonucu ortaya çıkan Grafik 3'te de görüldüğü üzere 2036 yılına gelindiğinde, havayolu yolcu trafiği akışında Avrupa bölgesi için yaklaşık en az 2 katlık bir trafik artışı tahmin edilmektedir.



Grafik 4: Havayolu Yolcu Trafiği Akışı

Kaynak: Boeing Passenger Traffic Growth by Regional Flow, 2016

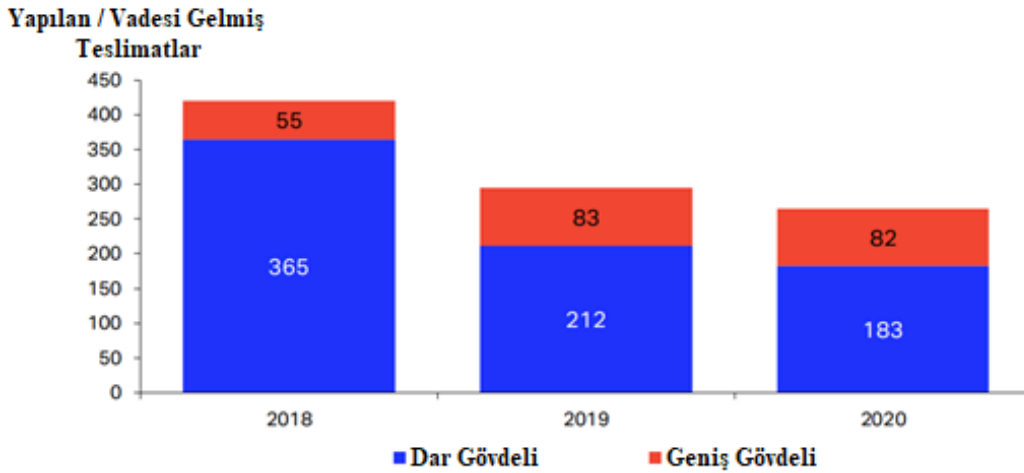
Konuya ilişkin IATA'nın 2021 yılının ilk ayında anket yöntemiyle gerçekleştirdiği bir araştırmada; katılımcılar havayolu şirketlerinin CFO'larından ve şeflerinden oluşmaktadır. Araştırmaya göre; katılımcıların %48 'i talebin kriz öncesi seviyelere çıkmasının iki yıldan daha uzun süreceğini beklemektedir. 2021 yılı içerisinde tamamen bir iyileşme bekleyenlerin oranı, benzer şekilde sadece %7 'dir. Katılımcıların çoğu (%72'si), bu iyileşme sürecinin 2021 yılının ikinci yarısı sonrasında başlayacağını ön görmektedir. Katılımcılar bölgesel olarak; Avrupa Bölgesi'ndeki iyileşmenin ABD (özellikle Kuzey Amerika bölgesi) ve Çin'den (Asya Pasifik bölgesi) daha geç olacağını tahmin etmektedir. Katılımcıların %6'sı Avrupa'nın, Afrika'dan da geç, yani en son toparlanacak bölge olarak ön görmektedir. Katılımcıların %59'u, havayolu işletmelerinin tamamında uçuş frekanslarının azalacağını (2020 yılının ikinci çeyreğine kadar) ön görmektedir. %26'sı ise; havayolu şirketlerinin mevcut filolarında değişikliklere gideceğini, daha minimal hava araçlarına geçilebileceğini ön görmüşlerdir. Çalışmada dikkat çekici en önemli nokta da katılımcıların, söz konusu sektörde faaliyet gösteren işletmelerin, tamamının iş modellerini önemli ölçüde değiştireceğini ön görmesidir.



Grafik 5: En Son Pandemi Öncesi Dönecek Bölge (Yüzdeler Yanıtlar)

Kaynak: IATA Airline Business Confidence Index, 2021

Avrupa'daki havayollarını endişelendiren en önemli gelişmelerden biri ise, Brexit'in etkisidir. IATA, Birleşik Krallık ve Avrupa Birliği'nin, havayolu faaliyetlerinin kesintisiz olarak devam edeceğine dair güvence, emniyet ve güvenlik dahil olmak üzere hava taşımacılığını engelleyecek tüm konularda acil bir uzlaşmaya varması gerektiğini duyurmuştur. Konuya ilişkin IATA da; İngiltere'nin en azından bir üçüncü ülke üyesi olarak kalmasını ve ayrıntılı bir şekilde uzlaşmaların yapılmasına izin verilmesini istemiştir. Bu anlamda mesleki lisansların karşılıklı olarak tanınması, uçağın tüm parçaları dahil olmak üzere getirilen standartlar, güvenlik ve sertifikasyon konuları dahil sorunlar ele alınmalıdır.



Grafik 6: Avrupa'ya Uçak Teslimatları (2020 yılı sonu)

Kaynak: IATA State of the Region: Europe, 2020

Yukarıdaki grafik ise, Avrupa merkezli taşıyıcılar için dar ve geniş gövdeli uçak teslimatlarını göstermektedir. Veriler, bir önceki yıla göre teslimatı sağlanacak uçaklarda %10 oranında bir düşüş olacağını göstermektedir. Özellikle önümüzdeki sonbaharda Avrupa'daki havayolu işletmelerine dar gövdeli uçakların teslimatı sağlanacaktır. Buna karşılık daha ötesine gidecek olursak, One Air Grup'un 2038 yılına ait gelecek tahminleme çalışmasında da 2038 yılına gelinceye kadar, Dünya'da 4000'den fazla uçak siparişi verilmesi (ki büyük bir kısmı dar gövdeli olarak tahmin edilmektedir) beklenmektedir. Uçak üretim işletmesi Boeing, bu yıla gelinceye kadar 8000'den fazla, Airbus ise (bir başka uçak üreticisi) 7500'den fazla siparişini Avrupa'ya teslim etmek üzere hazırlayacaktır.

Çalışmaya konu olan ekonomilerden ilki olan Almanya, IMF verilerine göre; 2020 yılı itibariyle dünyanın 6. büyük ekonomisi olarak sayılmaktadır. 2020 yılında sabit fiyatlar baz alınarak %7'lik bir azalma beklenen GSYİH'nin 2021 yılında ise %5.2 oranında bir artış göstereceği ön görülmektedir. Havacılık sektörü çerçevesinde Almanya'nın 2018 yılı cirosu yaklaşık olarak 40 Milyar Euro'dur. Sektör, tüm ülkede yaklaşık 120 bin kişiye istihdam kaynağı yaratmıştır. Sektör çerçevesinde gerçekleştirilen toplam satışın dağılımı; %73'ü sivil havacılık alanından, %19'u askeri havacılık alanından ve %8'i ise uzay ve uzay çalışmalarındandır. Yine bu kapsamda çalışmayı doğrudan ilgilendiren sivil havacılığın alt sektörünün, sektörün cirosunun tamamının 29,2 Milyar Euro'luk bir kısmını gerçekleştirdiği ve yine yalnız sivil havacılık sektörü ülkede 76 binden fazla kişiye istihdam alanı sağlamıştır. Ülkenin havacılık sektöründe, yaklaşık 2.300 kadar havacılık işletmesi faaliyet göstermektedir ve söz konusu işletmeler konum olarak ülke geneline bir yayılma göstermektedirler. Bu noktada, Alman havayolu işletmeleri ilk olarak AB sınırları içerisindeki tedarikçilere yönelmekte olup, hatta özellikle Fransa ve Güney Avrupa ülkeleri ülkenin önemli tedarikçileri olarak ön plandadır. Avrupa topraklarının dışına bakılacak olursa, Alman işletmelerin tercihleri ABD ve Çin Halk Cumhuriyeti olmaktadır. (T.C. Ticaret Bakanlığı Almanya Ekonomisi Pazar Bilgileri Raporu, 2020)

Öte yandan, Toulouse, Tianjin ve Mobile'ın yanı sıra Hamburg'da bir üretim tesisi bulunan ve söz konusu sektörde dünyanın en büyük iki uçak üreticisinden biri (Boeing'le birlikte) olan; "Airbus SE" işletmesi bulunmaktadır. Bu işletme, yalnız 2019 yılında 863 adet uçak teslim etmiştir. Bu teslimatlardan hareketle, en fazla ihracat yapılan ülke 13,4 Milyar Dolar ile Fransa olurken, Amerika Birleşik Devletleri ve Çin Halk Cumhuriyeti ikinci ve üçüncü sıralardadır. Almanya'nın havacılık sektörü kapsamında gerçekleştirdiği ithalata detaylı olarak bakıldığında da, ilk sırada 12,2 Milyar Dolar ile Amerika Birleşik Devletleri'nin yer almakta ve ABD'yi; Fransa ve İngiltere'nin takip etmektedir. (T.C. Ticaret Bakanlığı Almanya Ekonomisi Pazar Bilgileri Raporu, 2020)

Tablo 2’de de görüldüğü üzere; Almanya’da havayolu taşımacılığı pazarının önümüzdeki 20 yıl içerisinde %49 büyümesi beklenmektedir. Yine 2037 yılına dek 57,3 Milyon yolcu trafiği beklenmektedir. Bu büyüme de 128 Milyar Dolarlık GSYİH ve neredeyse 1.4 Milyon kişinin istihdamı anlamına gelmektedir.

Tablo 2: Alman Ekonomisinde Havayolu Tahmin Senaryoları

		YOLCU	GSYİH (\$)	İSTİHDAM
	2017	116.7 Milyon	\$ 86 Milyar	1.1 Milyon
2037	Mevcut Eğilim	174 Milyon	\$ 128.3 Milyar	1.4 Milyon
	Üst Eğilim	189.8 Milyon	\$ 139.9 Milyar	1.5 Milyon
	Alt Eğilim	150.9 Milyon	\$ 111.2 Milyar	1.2 Milyon

Kaynak: IATA - The Importance of Air Transport to Germany, 2019

Fransa ekonomisine bakıldığında dikkat çekici önemli konulardan biri; uçaklar, uzay araçları (uydular dahil olmak üzere), helikopterler, uzay araçlarını fırlatıcı araçlar ve yörünge altı araçların ülkenin ihracatındaki başlıca ürünler arasında yer almasıdır. (T.C. Ticaret Bakanlığı Fransa Ekonomisi Raporu, 2020)

Tablo 3’de de görüldüğü üzere; Fransa’da havayolu taşımacılığı pazarının önümüzdeki 20 yıl içerisinde %47 büyümesi beklenmektedir. Yine 2037 yılına dek 41,8 Milyon yolcu trafiği beklenmektedir. Bu büyüme de 155 Milyar Dolarlık GSYİH ve neredeyse 1.4 Milyon kişinin istihdamı anlamına gelmektedir.

Tablo 3: Fransız Ekonomisinde Havayolu Tahmin Senaryoları

		YOLCU	GSYİH (\$)	İSTİHDAM
	2017	89.4 Milyon	\$ 105.3 Milyar	1.1 Milyon
2037	Mevcut Eğilim	131.2 Milyon	\$ 154.6 Milyar	1.4 Milyon
	Üst Eğilim	141.9 Milyon	\$ 167.1 Milyar	1.6 Milyon
	Alt Eğilim	112.8 Milyon	\$ 132.8 Milyar	1.2 Milyon

Kaynak: IATA - The Importance of Air Transport to France, 2019

İtalya için, 2020 yılı çerçevesinde sabit fiyatlara göre %9.1 azalması ön görülen GSYİH’in 2021 yılında %4.8 artış göstereceği ön görülmektedir. Bu GSYİH’nin içinde en büyük pay %66 ile hizmet sektörü olması bu çalışma için oldukça dikkat çekicidir. (T.C. Ticaret Bakanlığı İtalya Ekonomisi Raporu, 2020)

Tablo 4’de de görüldüğü üzere; İtalya’da havayolu taşımacılığı pazarının önümüzdeki 20 yıl içerisinde %32 büyümesi beklenmektedir. Yine 2037 yılına dek 27,7 Milyon yolcu trafiği beklenmektedir. Bu büyüme de 67 Milyar Dolarlık GSYİH ve neredeyse 850 Bin kişinin istihdamı anlamına gelmektedir.

Tablo 4: İtalyan Ekonomisinde Havayolu Tahmin Senaryoları

		YOLCU	GSYİH (\$)	İSTİHDAM
	2017	87.3 Milyon	\$ 50.8 Milyar	714.035
2037	Mevcut Eğilim	115 Milyon	\$ 66.9 Milyar	846.281
	Üst Eğilim	124.2 Milyon	\$ 72.3 Milyar	914.406
	Alt Eğilim	99.7 Milyon	\$ 58 Milyar	733.338

Kaynak: IATA - The Importance of Air Transport to Italy, 2019

İngiltere'ye bakıldığında; Tablo 5'ten hareketle turbojetler, turbopropeller ve diğer gaz türbinlerinin ülkenin ihracatının önemli bir kısmını oluşturduğu görülmektedir.

Tablo 5: Birleşik Krallık Ekonomisinde İhracat

İhracat Ürünleri	2017 Yılı	2018 Yılı	2019 Yılı	%'lik Payı 2019 Yılı	%'lik Değişimi 2018-2019 Yılı
Toplam İhracatı	441 847 324	490 840 364	467 512 252	100,0	-4,8
Otomobil	41 997 267	42 042 944	38 556 395	8,2	-8,3
Turbojetler, turbopropeller ve diğer gaz türbinleri)	22 729 697	24 915 267	26 338 948	5,6	5,7
Ham petrol	19 138 448	27 633 053	23 705 066	5,1	-14,2
Altın	17 024 761	31 789 400	23 308 473	5	-26,7

Kaynak: T.C. Ticaret Bakanlığı Birleşik Krallık Ekonomisi Raporu, 2020

Tablo 6'da görüldüğü üzere; Birleşik Krallık'ta havayolu taşımacılığı pazarının önümüzdeki 20 yıl içerisinde %33 büyümesi beklenmektedir. Yine 2037 yılına dek 47,5 Milyon yolcu trafiği beklenmektedir. Bu büyüme de 160 Milyar Dolarlık GSYİH ve yaklaşık olarak 1.64 Milyon kişinin istihdamı anlamına gelmektedir.

Tablo 6: Birleşik Krallık Ekonomisinde Havayolu Tahmin Senaryoları

		YOLCU	GSYİH (\$)	İSTİHDAM
	2017	142.8 Milyon	\$ 119.8 Milyar	1.6 Milyon
2037	Mevcut Eğilim	190.3 Milyon	\$ 159.6 Milyar	1.6 Milyon
	Üst Eğilim	204 Milyon	\$ 171 Milyar	1.8 Milyon
	Alt Eğilim	167.1 Milyon	\$ 140.1 Milyar	1.4 Milyon

Kaynak: IATA - The Importance of Air Transport to United Kingdom, 2019

33 uluslararası havalimanıyla dünyaya; ulaşım ağı bakımından efektif bir transfer noktası sağlayan İspanya’da, 251 havayolu şirketi faaliyet göstermektedir. Ülkede, 49 ticari havalimanı bulunmaktadır. Esasen İspanya’nın konumu; Amerika, Afrika ve Avrupa’yı birbirine bağlayan önemli de bir merkez olarak görülmektedir. Bu sebeple, hükümetlerin yatırımları da önemli iki uluslararası havalimanı olan Barcelona ve Madrid üzerinde yoğunlaşmıştır. İspanya’nın ‘‘The Plan Canarias (Kanarya Planı)’’ kapsamındaki ‘‘Kanarya Adaları Havalimanı’’na ülke ekonomisinden yaklaşık 3 Milyar Euro tutarında bir yatırım da yapılmaktadır. Tablo 7’den hareketle; İspanya’da havayolu taşımacılığı pazarının önümüzdeki 20 yıl içerisinde %49 büyümesi beklenmektedir. Yine 2037 yılına dek 59,4 Milyon yolcu trafiği beklenmektedir. Bu büyüme de 168 Milyar Dolarlık GSYİH ve yaklaşık olarak 2.2 Milyon kişinin istihdamı anlamına gelmektedir. . (T.C. Ticaret Bakanlığı İspanya Ekonomisi Raporu, 2020)

Tablo 7: İspanyol Ekonomisinde Havayolu Tahmin Senaryoları

		YOLCU	GSYİH (\$)	İSTİHDAM
	2017	121.6 Milyon	\$ 113.2 Milyar	1.7 Milyon
2037	Mevcut Eğilim	181 Milyon	\$ 168.6 Milyar	2.2 Milyon
	Üst Eğilim	192.2 Milyon	\$ 179.1 Milyar	2.3 Milyon
	Alt Eğilim	157.8 Milyon	\$ 147.1 Milyar	1.9 Milyon

Kaynak: IATA - The Importance of Air Transport to Spain, 2019

Çalışmanın bu kısmına ilaveten güçlü bir ampirik tutumla, araştırmayı yaklaşım olarak çeşitlendirmekte fayda vardır. Bu tutum, yol gösterici ve pratik esasta olacaktır. Çalışmanın sonuca gidebilmesi için, söz konusu ekonomilerde faaliyet gösteren işletmelerin bu yılı nasıl geçirdiğini tartışarak başlanması çok daha isabetli olacaktır. Nitekim dünya sivil havacılık sektörü, 2020 yılına çok daha umutlu girerken 2019 yılı birçok havayolu için adeta yıkım niteliği taşımış ve çok sayıda havayolu şirketi faaliyetlerini durdurmuştur.

Almanya’nın en büyük havayolu işletmesi, korona virüs salgınının etkilediği sektörün en büyük oyuncularından olan Lufthansa, 2020 yılının Ocak, Şubat ve Mart aylarında 2.1 Milyar Euro zarar ettiğini açıklamıştır; şirket geçen bir önceki döneminde ise 342 Milyon Euro zarar ettiğini açıklamıştır. Bu veriler bize; salgının getirdiği şartlar sebebiyle yeniden yapılanmanın kaçınılmaz olduğunu işaret etmektedir. Bu noktada şirket, yaklaşık 760 uçaklı filosundan 100 uçağını çıkarmayı planlamaktadır. Söz konusu krizi atlatabilmek için Alman hükümetinden 9 Milyar Euro destek alan havayolu, bunun karşılığında Frankfurt ve Münih havalimanlarında rakip işletmelere göre daha çok kalkış yapma olanağı sağlama sözü vermiştir. (Lizkur, 2021)

Yine Alman havayolu işletmelerinden bir diğeri Air Berlin, iflas başvurusunda bulunmuş, hükümetin 150 Milyon Euro kredi sağlamasının ardından şirketin uçuşları bir süre daha devam etmiş, Air Berlin daha sonra geçtiğimiz yıl iflas etmiştir.

Almanya merkezli havayolu şirketi Germania'nın iflası da 2019 yılının en çok ses getiren olaylarından biri olmuş, şirket şubat ayında da iflasını açıklamıştır. Şirketin ayrıca, filo yenileme kapsamında 25 adetlik A320neo siparişi de bulunmaktadır.

Frankfurt merkezli Condor Havayolları ise kendi başına kar yaptığı, fakat Thomas Cook'la olan bağlantısından ötürü nakit ihtiyacının artacağı şirket tarafından dile getirilmektedir. Şirket, sendikalarla vardığı kısa mesai anlaşmalarının ışığında personel giderlerini daha düşük tutup bu krizden daha az hasarla çıkmayı planlamıştır. 4.200 kişinin çalıştığı holding, ticari rakamlarını (verilerini) paylaşmamaktadır. Geçtiğimiz yıl (2018) Alman havacılık devi Lufthansa, Condor'u satın almak için teklifte bulunmuş, fakat teklif sonrası Lufthansa'nın hisselerinin büyük oranda değer kaybetmesi üzerine, Lufthansa Condor'u satın almaktan vazgeçmiştir. (Airport Haber, 2021)

İngiltere'nin bölgesel havayolu işletmelerinden biri olan Flybe Havayolları ise; korona virüs darbesinden sonra iflasını açıklayan bir başka işletmedir. Korona virüs salgını sebebiyle ilk iflas eden şirket olan Flybe, tüm uçuşlarını durdurduğunu açıklamış; esasında bu durdurmadan önce İngiliz hükümetinden 100 Milyon Sterlin'lik bir kredi talebinde bulunan şirket yönetimine red cevabı gelmiştir. Keza adı ülke ile özdeşleyen Thomas Cook'un da iflas etmemesi için gerekli olan 300 Milyon Pound'luk krediye geçtiğimiz yıl kefil olup güvence vermeyen İngiltere, Easy Jet ve Virgin Atlantic'e kredi sağlanması talimatı vermiştir.

Birleşik Krallık'ın bir başka önemli bölgesel havayolu şirketlerinden olan flyBMI, İngiltere'nin Avrupa Birliği'nden ayrılış sürecini müteakip oldukça zor günler yaşamış, ağırlıklı olarak Embraer ERJ-135 ve ERJ-145'ten oluşan filo yapısıyla operasyonlarını yürüten flyBMI, filosunu yenileme sürecine girse de süreç başarısızlıkla sonuçlanmıştır.

Avrupa'da sivil hava taşımacılığı sektörünün lideri olarak sayılan İrlanda'lı şirket Ryanair, Nisan ve Haziran aylarında geçtiğimiz yılın aynı zaman dilimine göre %95 oranında bir ciro kaybı yaşamış; her ne kadar pandemi krizi, şirketi kuruluşundan beri ilk kez böylesi net bir kayıpla karşı karşıya bıraksa da; temelde şirketin 1.85 Milyar Euro'luk zararı sektörün diğer şirketlerinin kayıplarına göre oldukça düşük bir seviyededir. Yine low-cost taşıyıcılardan biri olan İngiliz Easyjet, Nisan-Haziran ayları arası yaklaşık 3.6 Milyar Euro zarar etmiş ve bu dönemde 315 uçaklı filosundan sadece 10 uçağını faaliyette tutmuştur. Şirket, 4.500 personelinin işten çıkarılacağını duyurmuştur. İngiliz-İspanyol şirketi IAG da, 1.37 Milyar Euro'luk bir faaliyet kaybı olduğunu ilan etmiş, söz konusu çok uluslu şirket hurdaya çıkarılacak jetlerinin toplam 2.2 Milyar Euro zarara sebebiyet vereceğini beklemektedir. Air France şirketinde de, KLM'in cirosunun geçtiğimiz seneye oranla %83 zarar açıklayarak 1.18 Milyar Euro olması sebebiyle ekonomik bir kayıp, 1.55 Milyar Euro da bir faaliyet kaybı yaşamıştır. Bu etkiyle, Air France'in toplamda 7.580 kişinin işine son vermesi beklenmektedir. Hollandalı KLM'in de, 2022 yılına kadar toplamda 33.000 çalışanından 5.000'ine çıkış vermesi beklenmektedir. Fransa'da bir süredir ekonomik sıkıntılar yaşayan XL Airways de, tüm faaliyetlerini durdurduğunu ve iflas ettiğini duyuran bir başka işletmedir. Öte taraftan İtalya kanadında, Milano merkezli İtalyan bir şirket olacak Ego Airways, charter uçuşlar gerçekleştirmek üzere ilk uçuşlarını 2021 yılında yapması beklenmektedir. İtalya'da hükümet, eski ulusal hava yolu şirketi olan Alitalia'nın kontrolünü geri almak için bir karar taslağı hazırlamış, zaten finansal olarak zor durumda olan şirket, salgın nedeniyle iflas riski taşımaktadır. Bu ekonomik adım için İtalyan hükümeti 600 Milyon Euro ayırmıştır. (Airport Haber, 2021)

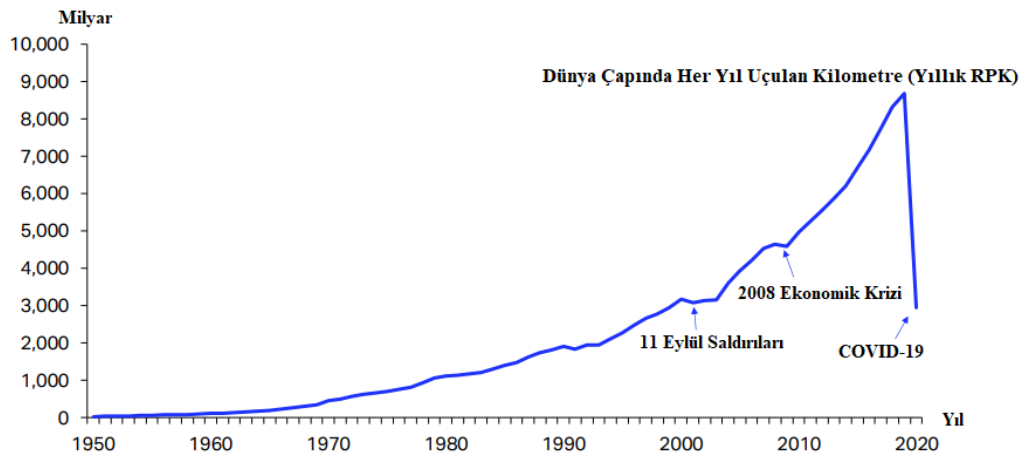
3. SONUÇ VE ÖNERİLER

3.1. Sonuç

Çalışma; gelişmiş olarak sayılan AB ekonomilerinde faaliyet gösteren havayolu işletmelerinin gelecekle ilgili, geçmişten gelen ekonomik gelişmelerden hareketle nereye doğru yöneleceğinden ve bununla ilişkili tartışmalardan yola çıkılarak bütüncül bir sonuca bağlanacaktır. Bu bölümde sentezlenen tüm noktalar da, probleme yönelik çözüm ya da çözüm yollarına kavuşacak ve probleme yeni bir anlam kazandırılmaya çalışılacaktır.

Çalışmanın tartışma bölümündeki veriler, bize sektörün ekonomik olarak büyümesinin kaçınılmaz olduğunu göstermektedir. Ancak, bu büyüme tahminleri tek bir şartla kabul edilebilir; bu da gelecek yıllardan farklı olarak içinde bulunduğumuz yılda tüm dünyayı etkisi altına alan pandemi etkisinin en az ekonomik hasarla atlatılabilmesi şartıdır. Nitekim COVID-19 krizi, 2. Dünya Savaşı'ndan beridir havacılığı etkileyen en büyük şok olarak takvimlerdeki yerini almıştır. Küresel olarak da ücretli yolcu kilometresi değerinde (gerçek yolcu trafiğini ölçer; ücretli yolcu sayısı ve uçulan kilometre baz alınarak hesaplanır) %66 küçülme beklenmesi de pandemi etkisini güçlü bir biçimde gözler önüne sermektedir. Avrupa'da bu düşüş, sene biterken %83 seviyesinde beklenmektedir. Sektör genelinde aksine, kargo doluluk faktörü de iyileşmeye devam etmiş, Avrupalı havayolları %65.1'lik bir sonuç elde etmiştir. (IATA Aylık Havayolu Finansal Görünümü, Ekim 2020)

Bu gelişmeler ışığında, Uluslararası Hava Taşımacılığı Derneği (IATA) küresel hava trafiğinin korona virüs öncesi seviyelere geri dönmesinin 2024'leri bulabileceğini duyurmuştur. Geride bıraktığımız süreçte Avrupalı havayolu işletmelerine talepler de bir yıllık bir zaman diliminde %96.7 azalmıştır. Havayolu işletmelerinin, 2020 yılı içinde yaklaşık 118 Milyar Dolar zarar edeceği beklenirken, 2021 yılında ise; söz konusu zararın yaklaşık 38 Milyar Dolar'a gerilemesi beklenmektedir.



Grafik 7: Dünya Çapında Her Yıl Uçulan Kilometre (RPK)

Kaynak: IATA COVID-19 Outlook for Air Transport and The Airline Industry, 2020

Ayrıca çalışmanın bulgular kısmında incelenen IATA - Airline Business Confidence Index raporu da, bize 2019 'daki yolcu talep ve trafiğine, 2021 yılının 2. çeyrek diliminden önce varılamayacağını ortaya koymaktadır. Söz konusu toparlanma süreci sürerken gelişmeler, havayolu şirketlerinde yepyeni iş modelleri ortaya çıkacağı sonucunu ortaya çıkarmaktadır.

Avrupa'daki havayolu işletmeleri için, rekabet avantajı sağlamalarının ve işletmelerini sürdürülebilir kılmalarının yolu; yalnızca analiz yapmak ve geleceği tahminlemek değildir. Bu

işletmeler stratejiler oluşturup, bunları da tam anlamıyla yönetmek zorundadır. Araştırma probleminin çözümüne yönelik öneriler sunabilmek amacıyla gelişmiş Avrupa Birliği ekonomilerinde faaliyet gösteren havayolu işletmeleri için, Euro Alanı sınırlılığında sektörün bir SWOT analizinin (İncelenen işletmenin, sürecin, sektörün veya durumun güçlü-zayıf yönlerini tespit etmekte ve fırsatları-tehditleri saptamakta yaygın olarak kullanılan tekniktir; SWOT, İngilizce dilinde kelimelerin baş harflerinden oluşturulmuş bir kısaltmadır) yapılması uygun olacaktır. İşletmeler söz konusu stratejik analizle birlikte, elde ettiklerinin ışığında bütünsel bir değerlendirme yapabilecek, uzun dönemli planlarını hazırlayabilecek ve harekete geçebileceklerdir.

Havacılık sektöründe dinamik bir stratejik yönetim sürecinin ilk basamakları, stratejik analizden meydana gelmektedir. Stratejik analiz; işletmenin hedefine yönelik oluşturulan amaçlarının tanımlanmasını, bu amaçlara da en uygun stratejilerin seçilmesini ve bir taraftan işletmenin iç çevresini, öte taraftan da dış çevresinin detaylıca incelenmesine ilişkin analizleri kapsamaktadır. Bu noktada dış çevre analizi de, bir işletmenin faaliyetlerini gerçekleştirirken dış çevresinde meydana gelen fırsat ve tehditleri; iç çevre analizi de söz konusu işletmelerin bünyesinde var olan güçlü ve zayıf yönlerini gösterebilmeyi amaçlamaktadır. (Dinçer, 2004)

Bu noktada, SWOT analizinin elemanlarından ilki olan güçlü yönler; sektörde faaliyet gösteren AB havayolları için nispi avantaj sağlayan özellikler olacaktır. Zayıf yönler ise; bölgenin ve bölgedeki havayolu işletmelerinin rakiplerine göre daha az verimli olduğu yönleri ve faaliyetleri vurgulamaktadır. Fırsatlar; dış çevrenin işletmelere sunduğu ve amaçlarını tam anlamıyla gerçekleştirebilmesi için gerekli herhangi bir durumu; tehditler de, söz konusu havayolu işletmelerinin amaçlarını gerçekleştirmesini zorlaştıran ve / veya gerçekleştirmesini engelleyen durumları anlatmaktadır.

<p style="text-align: center;">S</p> <p style="text-align: center;">GÜÇLÜ YÖNLER</p>	<p style="text-align: center;">W</p> <p style="text-align: center;">ZAYIF YÖNLER</p>	<p style="text-align: center;">O</p> <p style="text-align: center;">FIRSATLAR</p>	<p style="text-align: center;">T</p> <p style="text-align: center;">TEHDİTLER</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Sektördeki Vasıflı İnsan Gücü - Teknolojiye Hızlı Adapte Olma ve Uygulama Yeteneği - Kurumsallaşan Havayolu İşletmelerinin Sayısının Çokluğu - Yıllık Taşınan Yolcu Sayısının Yüksek Olması - Sektöre Yönelik Fransa'nın Yüksek Altyapı Hizmeti Yatırımları - Almanya'daki Havalimanlarına Ulaşım-Transfer Kolaylığı - Birleşik Krallık'taki Yatırım Gücü 	<ul style="list-style-type: none"> - Yüksek Ücret Politikaları - Dinamizm Eksikliği - Uçucu Ekiplerin Zaman Zaman Yaptıkları Grevler 	<ul style="list-style-type: none"> - Havacılık Teknolojilerinin Gelişim Sürecinde Kaynak Kullanımında Öncelik - Bilgiye Erişimde Kolaylıklar - Uluslararası Organizasyonlarda Ev Sahiplikleri - Potansiyel Turizm Fırsatları - Hava Trafikinin Olası Artışı - Küreselleşmenin Etkilerinin Her Geçen Gün Artışı - İnovasyon - Enerji Verimliliği Yatırımları 	<ul style="list-style-type: none"> - Zorunlu Emeklilik Politikalarıyla Vasıflı İşgücünün Kaybedilmesi Riski - Kamu Borç Krizlerinin Derinleşmesi - Sektörün Ekonomik Dalgalanmalara Karşı Duyarlılığı - Emisyon Vergileri - Kamu Harcamalarının Düzensiz Artışı - Gelişmekte Olan AB Üyesi Ülkelerin Tutumları - Almanya ve Birleşik Krallık'taki Yaş Ortalaması

Şekil 2: Gelişmiş AB Ekonomilerinde Havayolu İşletmelerinin Geleceğine İlişkin SWOT Analizi

3.2. Öneriler

Çalışmada ortaya çıkan sonuçlara çözüm önerilerinin ilki, Avrupa'daki havayollarının likidite yönetimi ile şirketin ayakta kalmasını sağlayabilmektir. Uçaklar, bu dönem sonrası elbette kademeli olarak yeniden gökyüzü ile buluşacaktır (bu süreçte maliyetler, bilet fiyatlarına yansıtacaktır).

İlk etapta önerilecekler, elbette müşterinin talebini geri çevirmeyerek sürecin en az kayıpla atlatılması yönündedir. Bu da şunu işaret etmektedir ki; veriler ışığında çalışmanın miladı olarak kabul edilen 2020 yılı için doğru müşteriye, en dakik ve en doğru yaklaşımı göstererek müşteriyle güçlü ilişkiler kurabilen (özellikle hijyen ve daha az temas anlamında), diğer bir anlamda ölçek ekonomilerini değil kapsam ekonomilerini odak noktası haline getiren havayolu işletmeleri söz konusu pandemiden ekonomik olarak da daha az etkilenecektir.

Bu sürecin ardından da, low-cost (düşük maliyetli havayolları) ve full servis havayollarının maliyetleri birbirlerine çok daha fazla yakınlaşacaktır. Bu durum da şüphesiz, bilet fiyatları arasındaki farkı kapatacaktır. Kriz sonrası varlığını sürdürebilen, yani bir başka deyişle ayakta kalabilen havayollarının doluluk oranlarının pandemi öncesi değerlere ulaşması en erken 2021 tarihinde olacaktır.

Bu noktada; Avrupalı havayolu işletmelerinin likidite akışlarını ne şekilde yaptıkları önem taşımaktadır. Avrupalı havayolları, başta finansman yapılarını, ardından ortaklık yapılarını gözden geçirilmelidir. Bu konuda kamusallaşma gerekiyorsa da, acilen adımlar atılmalıdır. Filo yapısı bakımından; yüksek maliyetli uçakların yerine ucuz ve verimli uçaklar kullanılacaktır. Sonrası süreçte de, artık yeni destinasyonlar belirlenmelidir (hali hazırda bulunan network planlamalarını gözden geçirip, tamamen yeni taleplere göre bir planlama yapmak dahil).

Söz konusu pandemi döneminden hareketle, (çalışmanın tartışma bölümündeki gelişmeler hariç olmak üzere) gelişmiş AB ekonomilerinde havayolu işletmelerinin geleceğine yönelik bahsetmek gereken ilk genel gelişme; Fransız Airbus, Alman Siemens ve İngiliz Rolls Royce işletmelerinin, ‘E-Fan X’ adlı ortak projeleri çerçevesince British Aviation işletmesince üretilen BAe-146 yolcu uçağına 3 jet motorunun yanında bir de elektrik motorunun ilave edilecek olmasıdır. İşletmeler, bu projeye Avrupa Birliği'nin (AB) havacılıktan kaynaklanan karbon emisyonlarını azaltmayı planlamaktadır. İşletmeler, hava aracını 2025 yılında ticari olarak kullanıma sunmayı amaçlamakta ve şayet bu sistem başarılı olursa uçağına ikinci bir elektrikli motor eklenmesi planlanmaktadır. Yine AB, tüm havayolu işletmelerinin 2020'den itibaren karbon emisyonlarını aşamalı biçimde azaltmasını talep etmektedir. Bu noktada AB'nin hedefi, karbon emisyonlarını 2035 yılında 2020'li seviyelerin yüzde 80 altına çekmek olarak ilan edilmiştir.

Öncelikler çerçevesinde, gelecekte charter uçuş (özetle uçağın kiralanarak sefer yapması) yapan havayollarının giderek popülerliğinin azalacağını ve ardından da sektöre düşük maliyetli havayollarının damgasını vuracağını vurgulamak gereklidir. Yani bu anlamda; sektöre yine iki iş modeli hakim olacaktır. İlki, komplike uçuş ağlarıyla müşterilerini dünyadaki her noktaya uçuran, marka bilincinden taviz vermeyen ve piyasaya epey hakim olan havayolları, bir diğeri de düşük maliyetli havayolları iş modelini merkez modeli haline getiren havayolları olacaktır. Bu da esasında, sadece charter sefer yapan işletmelerin varlığını artık sürdüremeyecek olması anlamı taşımaktadır.

Avrupa piyasasında bilinir bir havayolu işletmesi olabilmek için yenilikçi çözüm önerilerini sıralayacak olursak; işletmeler (özellikle acentelerine vereceği komisyonu), yapacakları yatırımlarla web sitelerine yöneltmeye çalışmalıdır. Müşteri takibi için (potansiyel anlamda) yeterince bütçe ayrılmalıdır. Mobil hizmetlerdeki tüm sınırlar kaldırılmalıdır. (satış, check-in, rezervasyon gibi uygulamalar) Sosyal medya ağları (pazarlamaya da katkısı yadsınamaz) çok daha efektif kullanılmalıdır. Kayıp bagaj problemi için çok daha teknolojik çözümler üretilmelidir. Gelecekte teknolojinin rayına oturmasını müteakip yolcular, artık web sitesi aracılığıyla bilet almakla birlikte (çok daha yaygın biçimde) biniş kartları ile direkt olarak bu seyahat için belirtilen salona geçecek ve gelecekte akıllı bagaj sistemleri ile yolcuların bagaj sorunları da tamamıyla tarihe karışacaktır. Keza teknoloji sayesinde satış desklerinde ve kontuarlarda gelecekte hiçbir yer hizmetleri kuruluşu ve / veya havayolu personeli de olmayacaktır, işletmeler bu duruma da hazırlıklı olmalıdır. Yani gelecek, havayolu işletmelerinden neler istiyorsa ve nelerin üzerini çizmesini istiyorsa derhal yapılmalıdır ve bu değişime ayak uydurulmalıdır, bir başka deyişle bahsedilen iki temel iş modelinden ayrı olarak havacılık sektöründe geleceğe damgasını vuracak üçüncü iş modeli de teknoloji olacaktır.

Avrupa havayolu ekonomisinde, güneş enerjisiyle çalışan birçok elektrikli uçağın (bir yandan sektörde kerosin ihtiyacının en aza indirilmesi de amaçlı) Avrupa havacılığının geleceğini yansıtacağını kanıtlar nitelikte birkaç girişim de bulunmaktadır. SolarImpulse girişimi de işte buna ve benzerlerine bir örnek olabilir. Bu girişimin geliştirilmesiyle (yakıtın yeterli olup olmamasından duyulan endişeyle ortaya çıkan yöntemle) Solar Stratos projesi ortaya çıkmıştır. Proje, güneş enerjili ve elektrikli bir uçağı; atmosferin stratosfer tabakasına kadar uçurarak bu potansiyeli ortaya koyup çalışmaları bir adım daha ileriye götürmüştür.

2036 yılına gidildikçe dünyadaki havayolu yolcu sayısının 2020'li yılların iki katına çıkması beklenirken; bu yıllarda faaliyet gösteren uçaklardan çok daha büyük hava araçlarına olan ihtiyacın olasılığı da, üç katlı bir kabin tasarımına olanak sağlayabilmesi anlamına gelmektedir. Airbus'ın da bu olasılıklar ve artma eğilimindeki yolcu sayısı karşısında yeni bir A390 modelini piyasaya sürmesi de olası görünmektedir. Yanı sıra, uçak içi kabin uygulamalarında da oldukça yenilikçi tasarımlar ve

yaklaşımlar görülmektedir. Yine tasarım açısından öncelik, uzun menzilleri çok daha fazla yolcu ve çok daha düşük yakıt tüketimiyle kat edebilen uçaklar olacaktır; Airbus'ın şu an "Blade" adlı yenilikçi bir kanat tasarımı üzerinde çalıştığı bilinmektedir. Bu kanat tasarımıyla (literatürde Laminer olarak geçmektedir), ortaya çıkan hava akışı sayesinde, karbon emisyonlarını azaltma yoluna gidilecektir.

KAYNAKLAR

AB Tarihi (2019). Web: t24.com adresinden 12 Ocak 2021 tarihinde edinilmiştir.

Almanya'nın En Büyük Havayolları (2010). Web: lizkur.com adresinden 5 Ağustos 2020 tarihinde edinilmiştir.

Avrupa Birliğinin Tarihçesi (2020). Web: ab.gov.tr adresinden 20 Şubat 2021 tarihinde edinilmiştir.

Boeing Passenger Traffic Growth by Regional Flow (2016). Web: grupooneair.com/analysis-global-growth-commercial-aviation adresinden 21 Şubat 2021 tarihinde edinilmiştir.

Dinçer, Ö. (2004). *Stratejik Yönetim ve İşletme Politikası*. İstanbul: Alfa Yayınları.

Euro Krizinin Nedeni: Kendime Yazılar (2019). Web: mahfiyegilmez.com adresinden 11 Ocak 2021 tarihinde edinilmiştir.

Eurocontrol European Aviation in 2040 (2018). Web: eurocontrol.int/sites/default/files/2019-07/challenges-of-growth-2018-annex1_0.pdf adresinden 13 Ağustos 2020 tarihinde edinilmiştir.

Geleceğin Teknolojileri ve Havacılığın Geleceği (2021). Web: airporthaber.com adresinden 21 Şubat 2021 tarihinde edinilmiştir.

IATA Air Passenger Market Analysis (2020). Web: iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-passenger-monthly-analysis---may-2020 adresinden 13 Ağustos 2020 tarihinde edinilmiştir.

IATA Airline Business Confidence Index (2021). Web: iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/business-confidence-survey---january-2021 adresinden 20 Şubat 2021 tarihinde edinilmiştir.

IATA Airlines Financial Monitor (2020). Web: iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/airlines-financial-monitor---june-2020 adresinden 5 Ağustos 2020 tarihinde edinilmiştir.

IATA COVID-19 Outlook For Air Transport And The Airline Industry (2020). Web: iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/airline-industry-economic-performance-november-2020--presentation adresinden 18 Aralık 2020 tarihinde edinilmiştir.

ICAO Economic Development (2019). Dec 2019: Air Transport Monthly Monitor. Web: icao.int/sustainability/Documents/MonthlyMonitor-2019/MonthlyMonitorDecember2019.pdf adresinden 13 Ağustos 2020 tarihinde edinilmiştir.

IATA Economics' Chart of the Week (2020). Web: iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/Five-years-to-return-to-the-pre-pandemic-level-of-passenger-demand adresinden 13 Ağustos 2020 tarihinde edinilmiştir.

IATA State of the Region: Europe (2020). Web: iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/regional-briefing---europe---june-2020 adresinden 13 Ağustos 2020 tarihinde edinilmiştir.

IATA Value of Aviation Report (2019). The Importance of Air Transport to France. Web: iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/france--value-of-aviation adresinden 1 Ağustos 2020 tarihinde edinilmiştir.

IATA Value of Aviation Report (2019). The Importance of Air Transport to Germany. Web: iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/germany--value-of-aviation adresinden 1 Ağustos 2020 tarihinde edinilmiştir.

IATA Value of Aviation Report (2019). The Importance of Air Transport to Italy. Web: iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/italy--value-of-aviation adresinden 3 Ağustos 2020 tarihinde edinilmiştir.

IATA Value of Aviation Report (2019). The Importance of Air Transport to Spain. Web: iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/spain--value-of-aviation adresinden 1 Ağustos 2020 tarihinde edinilmiştir.

IATA Value of Aviation Report (2019). The Importance of Air Transport to United Kingdom. Web: iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/united-kingdom--value-of-aviation adresinden 3 Ağustos 2020 tarihinde edinilmiştir.

Roubini, N. and Mihm, S. (2012). *Kriz Ekonomisi: Dünya Ekonomisinin Çöküşü ve Geleceği*. İstanbul: Pegasus Yayınları.

T.C. Ticaret Bakanlığı Almanya Ekonomisi Pazar Bilgileri Raporu (2020). Web: ticaret.gov.tr/yurtdisiteskilati/avrupa/almanya/pazar-bilgileri adresinden 10 Ağustos 2020 tarihinde edinilmiştir.

T.C. Ticaret Bakanlığı Birleşik Krallık Ekonomisi Ülke Bilgileri Raporu (2020). Web: ticaret.gov.tr/yurtdisiteskilati/avrupa/ingiltere/ulke-profil adresinden 10 Ağustos 2020 tarihinde edinilmiştir.

T.C. Ticaret Bakanlığı İspanya Ekonomisi Pazar Bilgileri Raporu (2020). Web: ticaret.gov.tr/yurtdisiteskilati/avrupa/ispanya/pazar-bilgileri adresinden 10 Ağustos 2020 tarihinde edinilmiştir.

World Economic Outlook Report (2020). Web: imf.org/en/publications/weo adresinden 13 Ağustos 2020 tarihinde edinilmiştir.

-
- Etik Beyanı** : Bu çalışmanın özgün bir çalışma olduğunu; çalışmanın hazırlık, istatistiksel veri tabanlarının incelenmesi ve bilgilerin sunumu dahil olmak üzere tüm aşamalarında bilimsel etik ilke ve kurallarına uygun davrandığımı; bu çalışma kapsamında tarafımda elde edilmeyen tüm veri ve bilgiler için kaynak gösterdiğimi ve bu kaynaklara kaynakçada yer verdiğimi, kullanılan verilerde herhangi bir değişiklik yapmadığımı, çalışma kapsamında NÖHÜSOSBİL Dergisi'nin tüm şartlarını ve koşullarını kabul ederek etik görev ve sorumluluklara riayet ettiğimi beyan ederim. Aksi durumun tespiti halinde NÖHÜSOSBİL Dergisi'nin hiçbir sorumluluğu olmayıp, tüm sorumluluk çalışmanın yazarı olarak tarafıma aittir.
- Teşekkür** : Bu çalışmanın yürütülmesinde ilgi ve desteğini esirgemeyen, bilimsel temeller çerçevesinde vizyonuyla çalışmaya katkı sağlayan, saygıdeğer hocam Doç. Dr. Sayın Kerem GÖKTEN 'e sonsuz teşekkür ederim.
- Ethics Statement** : This study is an original study; I act under scientific ethical principles and rules at all stages of the study, including preparation, examination of statistical databases and presentation of information; I declare that I have cited all data and information not got by me within this study and that I have included these sources in the bibliography, that I have made no changes in the data used, that I have accepted all the terms and conditions of the NÖHÜSOSBİL Journal within the study and comply with ethical duties and responsibilities. In case of detection of the opposite situation, NÖHÜSOSBİL Journal has no responsibility, and all responsibility belongs to me as the author of the study.
- Acknowledgement.** : Who did not spare their interest and support in the execution of this study, contributing to work with its vision within the framework of scientific foundations, my esteemed professor, I would like to thank Assoc. Dr. Mr. Kerem GÖKTEN endlessly.
-