

Araştırma Makalesi

Covid-19 Pandemisinin Finansal Etkilerinin Belirlenmesi: Türkiye Havayolu Sektörü Üzerine Bir Uygulama

Determining the Financial Impacts of Covid-19 Pandemic: An Application on Turkish Airlines Industry

Serap Nur ÖZATA CANLI Doktora Öğrencisi Giresun Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme ABD ozataserap52@gmail.com https://orcid.org/0000-0003-4240-5383	Murat ÖZDEMİR Dr. Öğr. Üyesi, Giresun Üniversitesi İİBF, Maliye Bölümü murat.ozdemir@giresun.edu.tr https://orcid.org/0000-0001-6608-6511
---	--

Makale Gönderme Tarihi 05.02.2021	Revizyon Tarihi 19.03.2021	Kabul Tarihi 22.03.2021
---	--------------------------------------	-----------------------------------

Öz

İlk olarak Çin’de ortaya çıkan ve kısa süre içerisinde dünyaya yayılan Covid-19 virüsünü kontrol altına alma girişimlerinin (evde kal ve seyahat kısıtlamaları vb.) ekonomi üzerinde yarattığı olumsuz etkilerin yılsonuna yaklaşımla daha belirgin bir şekilde ortaya çıkacağı öngörülmektedir. Talep odaklı bir sektör olan havacılık sektörünün virüsün hızla yayılmasında önemli rolü vardır. Bunun için sektöre ciddi kısıtlamalar getirilmiştir. Bu kısıtlamalar nedeniyle havacılık sektörü Covid-19 sürecinden en çok etkilenen sektörlerdendir. Bu bağlamda, Türkiye’de hava taşımacılığı faaliyetinde bulunan ve BİST 100 endeksinde yer alan işletmelerin 2019-2020 yıllarına ait ara dönem finansal raporları kullanılarak finansal performansları ve sektöre özgü göstergeleri kıyaslanmıştır. Ayrıca, finansal tablo dipnotları “içerik analizi yöntemi” ile incelenerek işletmelerin Covid-19’a yönelik yaptıkları bilgilendirme düzeyleri belirlenmiştir. Çalışmanın sonuçlarına göre, Covid-19’un Türkiye havayolu taşımacılığı üzerinde olumsuz etkilere yol açtığı, bu etkinin daha çok ikinci ve üçüncü çeyrek dönemlerde hissedildiği, finansal raporlarında ise Covid-19’a yönelik açıklamaların yer aldığı ancak işletmeler arası farklılık gösterdiği tespit edilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Muhasebe, Covid-19, Oran Analizi, İçerik Analizi, Havayolu Sektörü

Abstract

First of all, it is predicted that the negative effects of the attempts to contain the Covid-19 virus(stay at home and travel restrictions, etc.), which emerged in China and spread to the world in a short time, on the economy will emerge more prominently as the end of the year approaches. The airway industry, which is a demand-oriented sector, has an important role in the rapid spread of the virus. Serious restrictions have been imposed on the industry for this. Due to these restrictions; The airway industry is one of the sectors most affected by the Covid-19 process. In this context; by using the interim financial reports of the enterprises for the years 2019-2020, who are in air transportation operations in Turkey and located in BIST 100 index, financial performances and industry-specific indicators have been compared. In addition, by examining the financial statement footnotes with the "content analysis method", the level of informing enterprises provide about Covid-19 was determined. According to the results of the study, it is seen that Covid-19 led to a negative impact on Turkish air transport. It has been determined that this effect is mostly felt in the second and third quarters, and financial reports include explanations for Covid-19, but differ between enterprises.

Keywords: Accounting, Covid-19, Ratio Analysis, Content Analysis, Financial Statements, Airway Industry

Önerilen Atıf/Suggested Citation

Özata Canlı, S. N., Özdemir, M.2021, Covid-19 Pandemisinin Finansal Etkilerinin Belirlenmesi: Türkiye Havayolu Sektörü Üzerine Bir Uygulama, *Üçüncü Sektör Sosyal Ekonomi Dergisi*, İ. B., 56(2), 657-681

1. Giriş

Uzmanların yüzyılda bir rastlanacağını ifade ettiği Covid-19 salgını Dünya Sağlık Örgütü tarafından 11 Mart 2020 tarihinde pandemi olarak ilan edilmiştir. Pandemiyle birlikte salgının etkileri dünya genelinde daha fazla hissedilmeye başlanmıştır. Pandeminin etkilerinin ne kadar süreceği tahmin edilememekle birlikte sadece bu süreçle sınırlı kalmayacağı önümüzdeki dönemlerde de artarak devam edebileceği beklenen senaryolardandır.

Ülke ekonomileri bugüne kadar terör saldırıları, doğal afetler, ekonomik krizler, SARS ve Ebola gibi birbirinden farklı yapıda meydana gelen birçok olaydan etkilenmiştir. Bu olaylar yarattığı etkiler bakımından global sonuçlar doğursa da etkilenme düzeyleri daha çok bölgesel olarak kalmıştır. Ancak an itibariyle yaşanan Covid-19 salgını tam anlamıyla global bir kriz olup etkileri küresel ölçekte hissedilmektedir. Pandemi sürecinde pek çok sektör finansal zorluklar yaşamış ve daha önceden deneyimlemedikleri sorunlar ile karşı karşıya kalmışlardır. Covid 19 salgını insanların yaşam biçimlerinde ve örgütlerin işleyiş yapısında büyük değişiklikler meydana getirmiştir.

Dünyada son yirmi yıldan daha kısa bir süre içerisinde ölümcül ve yıkıcı etkileri olan üç salgın türü ortaya çıkmıştır. Covid-19'u SARS ve MERS'ten ayıran en önemli noktalar ise, çok daha kolay bir şekilde buluşması, ileri yaş grubundaki bireyler için ölümcül etkilerinin sıkça görülmesi ve yayılımının önüne geçilmesinin çok daha zor olmasıdır. 18 Aralık 2020 tarihi itibariyle Covid-19 salgınında dünya genelinde tespit edilen vaka sayısı 703.283.201, virüs nedeniyle hayatını kaybeden kişilerin sayısı ise 1.668.366 olarak açıklanmıştır (www.trthaber.com). Kayıpların ilerleyen günlerde daha da artacağı tahmin edilmektedir.

Covid-19 virüsüne yönelik yapılmış yakın zamanlı çalışmalarda, virüsü taşıyan kişilerin yaptıkları seyahatler virüsün dünya genelinde bu kadar hızlı yayılmasının sebebi olarak görülmektedir (Wilson & Chen, 2020). Bu durum ulusal hükümetlerin seyahat sağlığı konusunda tedbirler almasını gerekli kılmıştır. Seyahat tedbirleri kapsamında virüsün yayılımını yavaşlatmak ve durdurmak için tarihte ilk defa ülke sınırları kapatılmış, havayollarının tüm uçakları yere indirilmiş ve seyahat tamamıyla yasaklanmıştır. Son 50 yıl içerisinde hızlı bir büyüme kaydeden havayolu sektörü üzerinde bugüne kadar çeşitli olaylardan kaynaklanan daralma ve duraklama dönemleri yaşanmıştır. Ancak Covid-19 gibi hava taşımacılığını tabiri yenindeyse durdurma noktasına getirecek benzer bir olay yaşanmamıştır. Dolayısıyla bu durum havayolu sektörünü Covid-19'dan etkilenen sektörler arasından ön sıralara taşımaktadır.

Bu çalışmada öncelikle Covid-19'un ekonomik etkileri, finansal raporlama üzerindeki etkileri ve havacılık sektörü üzerindeki etkileri teorik olarak ele alınmıştır. Daha sonra yer alan uygulama kısmında ise havayolu taşımacılığın da faaliyet gösteren ve BİST 100 endeksinde yer alan işletmelerin 2019-2020 yıllarına ait ara dönem finansal raporları üzerinden finansal performansları ve sektöre özgü göstergeleri kıyaslanmış, finansal tablo dipnotlarında Covid-19'a yönelik bilgilendirme düzeyleri belirlenmeye çalışılmıştır.

2. Covid-19 Salgının Dünya Ekonomisi Üzerindeki Etkileri

Covid-19'un yarattığı ekonomik etkiler esasen son yüzyılda yaşanmış salgınlar, büyük buhran ve 2008 küresel krizinin etkileriyle ortak özellikler göstermektedir. Salgının yaşandığı ülkelerin sağlık sistemin felç olması, istihdamın azalması ve özellikle tedarik zincirindeki oluşan aksaklıklarla para dolaşımının zayıflaması ve bunun sonucunda finansal sektörün zarar görme ihtimalinin oluşması gerçekleşmesi muhtemel etkilerdir. An itibariyle FED ve Avrupa başta olmak üzere diğer ülkelerin Merkez Bankalarının müdahaleleri ile Covid-19'un finansal sektör üzerindeki etkililerinin kriz boyutuna ulaşmaması mevcutta oluşabilecek en iyi durumdur.

Covid-19 sürecinde talebin hızla azalması ve arz noktasında firmaların nakit depolama yönünde pozisyon almalarıyla ekonomik sıkıntılar baş göstermiş, bu durum maliyetlerin artması ile arz şoklarının oluşmasına yol açmıştır. Covid-19'un en önemli ekonomik etkilerinden birisi talepte meydana getirdiği daralmadır. Esasen talep potansiyeli piyasalarda hala mevcuttur ancak arz ve

talebi buluşturan piyasalar sokağa çıkma ve seyahat kısıtlaması gibi sebeplerle işlevini yerine getirememektedir. Sonuçta düzgün çalışmayan piyasalarda aksaklıklar oluşmaktadır. Bu durum ise başta Asya, Avrupa ve Amerika kıtası olmak üzere dünya geneline yayılmaktadır (Eryüzlü, 2020). ABD’de uygulanan karantina önlemleri neticesinde nüfusun %50’sinin üretim ve tüketim açısından çekildiği ve bu durumun da önemli boyutlarda talep daralmasına yol açtığı belirtilmektedir (Demir, 2020). Krizin ekonomik etkilerini azaltmak için hükümetler tarafından ekonomik paketler açıklanmaktadır. Bu bağlamda dünya ölçeğinde Covid-19’un ekonomide yol açabileceği olumsuz etkileri önlemek amacıyla açıklanan destek paketlerinin tutarının sekiz trilyon doları geçtiğini ifade etmek gerekir. Ancak hayat normale döndüğünde bu durum sonucunda oluşan bütçe açıklarının önemli bir tartışma konusu yaratacağı belirtilmektedir (Gür, 2020).

Uluslararası Para Fonu (IMF), 2020 yılı için Dünya Ekonomik Görünümü (World Economic Outlook) isimli raporunu yayımlamıştır. Bu raporda IMF tarafından daha önce (Ekim 2019) yapılan olumlu tahminlerde revizyona gidilmiş, en gelişmiş 20 ülke ekonomisine dair beklentiler olumsuzla dönüştürülmüştür. Ülkelerin nerdeyse tamamının 2020 yılı içinde ekonomik daralma yaşayacakları öngörülmüştür. Covid-19 salgınından en çok etkilenen ülkeler ise İtalya, İspanya, ABD, Fransa, Almanya ve İngiltere olarak sıralanmış, söz konusu ülkelerin 2020 yılı için tahmin edilen makroekonomik göstergeleri oldukça negatif gösterilmiştir. IMF sadece Hindistan ve Çin’in 2020 yılı içerisinde ekonomik daralma yerine ekonomik bir büyüme yaşayacağını tahmin etmektedir. Bununla birlikte IMF’nin en gelişmiş 20 ülkenin işsizlik oranlarına dair yaptığı tahminlerde de Covid-19 salgının yayılmasından kaynaklı genel bir artış yaşanacağı öngörülmektedir. IMF tarafından yapılan tahminler Tablo 1’de sunulmuş olup, 2020 yılına dair öngörüler, yaşanan ve yaşanması muhtemel ekonomik sıkıntıları gözler önüne sermektedir.

Tablo 1: Covid-19 Sürecinde Makroekonomik Göstergeler İçin Yapılan Tahminler

Makroekonomik Göstergeler	Reel GSYİH Büyümesi		İşsizlik Oranı	
Ülkeler	2019	Nisan 2020 IMF Raporu 2020 Tahmini	2019	Nisan 2020 IMF Raporu 2020 Tahmini
Amerika Birleşik Devletleri	2,3	-5,9	3,7	4,3
Çin	6,1	1,2	3,6	4,3
Almanya	0,6	-7,0	3,2	3,9
İtalya	0,3	-9,1	10	12,7
İspanya	2	-8	14,1	20,8
Birleşik Krallık	1,4	-6,5	3,8	4,8
Türkiye	0,9	-5	13,7	17,2
Hindistan	4.2	1,9	...	...

Kaynak: (IMF, Word Economic Outlook, 2020)

Yukarıda açıklanan bilgilerden hareketle Covid-19’un ekonomi üzerinde yarattığı ve yaratacağı etkiler aşağıdaki başlıklar altında özetlenebilir (Eryüzlü, 2020);

- Sağlık harcamalarının artmasıyla birlikte sağlık sektörüne aşırı yüklenilmesi,
- Potansiyel talebin piyasaya dâhil olamamasından kaynaklanan talep şokları,
- Tedarik zincirinin bozulması sonucunda yaşanan arz şokları,
- İşsizlik oranlarının artması,
- Finansal sektörde yaşanan sıkıntılar.

3. Covid-19 Salgınının Finansal Raporlama Üzerindeki Etkileri

2019 yılının sonuna kadar normal seyrinde işleyen ekonomik düzen ve finansal raporlama süreci, Covid-19'un pandemi olarak açıklanmasıyla birlikte tüm ekonomik unsurlarda olduğu gibi karmaşık ve belirsiz bir yapıya bürünmüştür. Başka bir ifadeyle zamanlama bakımından işletmelerin finansal raporlarının onaylanma ve muhasebe bilgi kullanıcılarıyla paylaşılacağı tarihe rastlayan Covid-19 salgını, işletmelerin finansal raporlama süreçlerinde karmaşıklığa ve aksamalara neden olmuştur. Daha önce görülmemiş böyle bir belirsizlikle karşı karşıya kalan işletmeler finansal tablolarını hazırlarken muhtelif zorluklarla karşılaşmışlardır. Söz konusu belirsizlik ve karmaşıklık ortamı sadece işletmeleri değil aynı zamanda denetçi ve denetim komitelerinin de denetim faaliyetlerini gerçekleştirirken birçok bilinmeyen durumla karşı karşıya kalmalarına yol açmıştır. Diğer taraftan finansal bilgi kullanıcıları ise pandeminin oluşturduğu mevcut ortamda işletmelerden farklı senaryoları dile getiren ve gerçeği yansıtan şeffaf bilgiler talep etmektedirler (Cavlak, 2020). Başka bir ifadeyle pandemi gibi belirsizlik yaratan olaylar karşısında finansal bilgi kullanıcılarının işletmeye yönelik öğrenmek istedikleri başlıca bilgiler; işletmenin likiditesi, likit varlıkları, ödeme gücü ve potansiyel finansman olanaklarına yönelik olmaktadır. Bu durumda finansal bilgi kullanıcıları sadece Covid-19'un işletmelerin geçmiş faaliyetlerinde yarattığı etkilere yönelik değil aynı zamanda gelecekte gerçekleşmesi beklenen etkiler hakkında da bilgiler sunulmasını istemektedirler (www.grantthornton.com). İşletmeler Covid-19'un ekonomik sonuçlarına yön verebilmeleri ve aynı zamanda da finansal bilgi kullanıcılarıyla sağlıklı bir ilişki kurabilmeleri için finansal tablolarına Covid-19 salgınının olumlu ve olumsuz etkilerine dair kapsamlı bilgileri ve tahminleri dâhil etmelidir (Akkaş, 2020).

OECD en az finansal krizler kadar Covid-19 salgınına da küresel ekonomi açısından büyük bir tehlike olarak görmekte ve çoğu işletmenin olumsuz olarak etkileneceğini belirtmektedir. Her işletme kendine özgü durum ve koşulları göz önüne alarak bir değerlendirme yapmalıdır. Söz konusu değerlendirmeye yön verecek sorular şu şekilde açıklanmaktadır (KPMG, 2020):

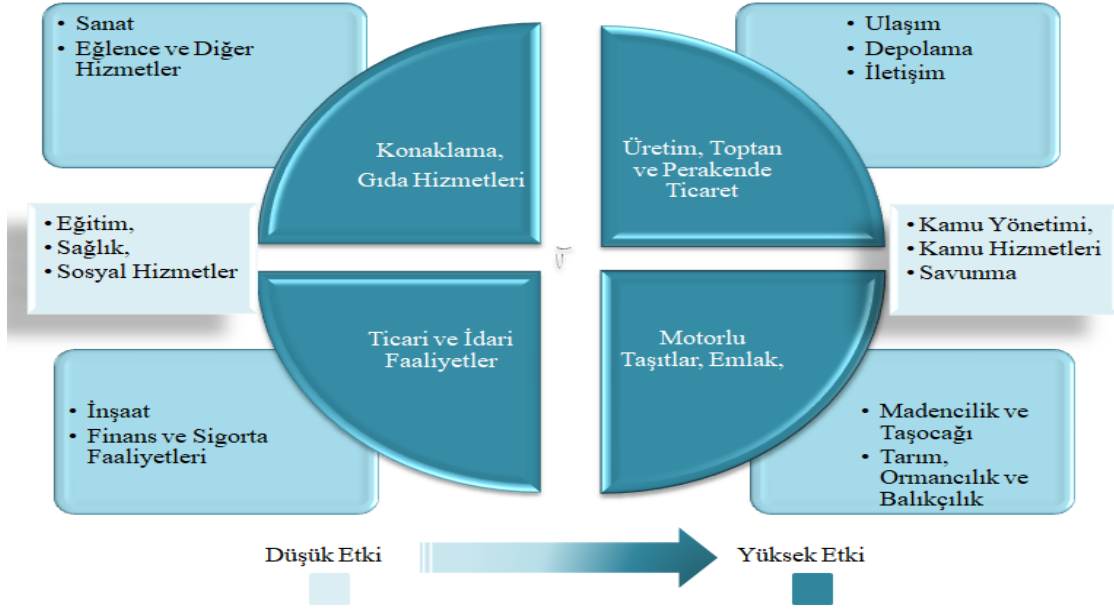
- İşletmenin faaliyetleri doğrudan veya dolaylı olarak virüsün etkilediği bölgede mi gerçekleşmektedir ya da bu bölgelerden sağlanan ürünlere mi bağlıdır?
- Pandemi işletmenin satışlarını etkileyecek midir?
- Kötü senaryo olarak virüsün işletme çalışanlarına bulaşması durumunda iş süreçleri nasıl etkilenecektir?
- İşletmenin piyasada meydana gelebilecek fiyat dalgalanmalarına karşı duyarlılığı ne durumdadır?
- Pandemi süreci işletmenin nakit akışlarında nasıl bir etkiye yol açmıştır?

Bu sorulara cevap aranmaya başlandığında Covid-19 salgınının işletmelerin finansal tabloları üzerindeki etkisinin ne kadar şiddetli olacağına ve finansal tablo kalemlerinden hangilerinin etkileneceğine dair ilk bilgiler ortaya çıkacaktır. Covid-19 döneminde işletmelerin finansal tablolarını etkilemesi beklenen konular ile bunların Uluslararası Finansal Raporlama Standartları (UFRS) / Uluslararası Muhasebe Standartları (UMS) seti içerisinde hangi standartlarla ilişkili olacağı yönünde yapılan çalışmalar mevcuttur (Cavlak, 2020; Özdemir, Karavardar ve Özkan, 2020). Söz konusu çalışmalarda ilişkili her bir standart ayrı ayrı sayılsa da bu standartların keskin sınırlarla birbirinden ayıramayacakları tam aksine tamamının tamamlayıcı ya da destekleyici unsur olarak birbiriyle ilişki içerisinde oldukları göz ardı edilmemelidir. İşletmeler söz konu ilişkiyi ne kadar iyi algılar ve süreci ne kadar doğru yönetebilirlerse finansal raporlamada o kadar başarılı olacaklardır (Cavlak, 2020).

4. Covid-19 Salgınının Havayolu Taşımacılığı Üzerindeki Etkileri

Covid-19 sürecinin yol açtığı ekonomik sarsıntı ulusal ve uluslararası düzeyde birçok sektörü olumsuz yönde etkilemiştir. Özellikle insan hareketliliğinin fazla yaşandığı ve ülke ekonomisi içerisindeki payının yüksek olduğu turizm, üretim, ticaret, hava taşımacılığı gibi sektörler

pandeminin olumsuz etkilerinin en çok hissedildiği sektörlerdir. Ancak sağlık ve hijyen ürünlerinin temel ürün olduğu bazı sektörlerin pandemi sürecinden fayda sağlayacağını ve bu sektörlerde salgının olumlu etki yaratacağını söylemek mümkündür. Nitekim Covid-19 pandemisinin tüm sektörler üzerindeki etkisinin eşit dağılmayacağı ancak birkaç sektör dışında kalan diğer bütün sektörlerde az ya da çok bir şekilde olumsuz etkilerin hissedileceği bilinmektedir. Şekil 1’de pandemi sürecinin sektörel etkileri gösterilmektedir (Cavlak, 2020).



Şekil 1: Covid-19 Salgının Sektörlere Etkisi

Kaynak: (Cavlak, 2020: 147; Global Times, 2020)

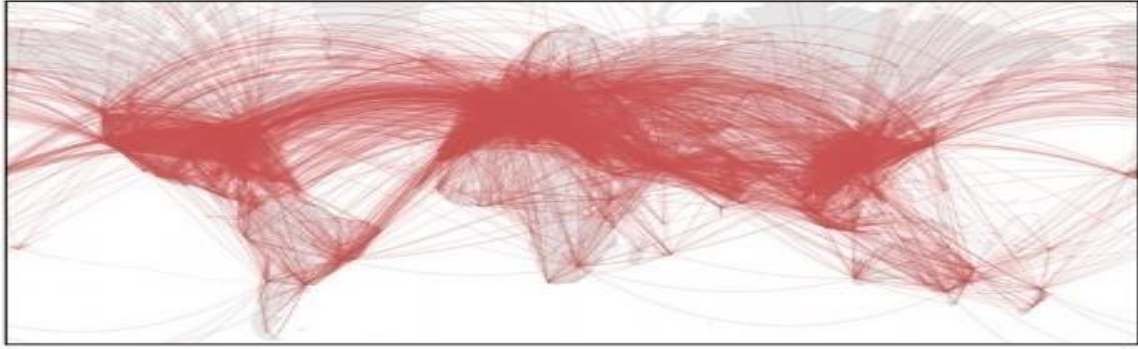
Ülkeler, salgın gibi olağanüstü dönemlerde ulusal havacılık planlarını ve ulusal hava ulaştırma kolaylaştırma programlarını oluşturarak faaliyetlerini yönetmektedirler. Bununla birlikte hükümetler, Dünya Sağlık Örgütü'nün önereceği tavsiye ve bilgilendirmeler üzerinden halk sağlığını korumak amacıyla uçuşlarına kısıtlama getirmek ya da durdurmak yetkisine sahiptirler. Havayolu ulaşımının diğer ulaşım türlerinden daha hızlı bir ulaşım türü olması ve kıtalar arası aktarım sağlaması gibi nedenler virüsün daha geniş bir coğrafi alana yayılma olasılığını yükseltmektedir. Havalimanlarının yolcu aktarım merkezi olmasının ötesinde yaşam, alışveriş ve ticaret merkezi misyonu da yüklenmesi bölgedeki insan hareketliliğini arttırmaktadır. Başka bir ifadeyle havayolu taşımacılığında ülkeye giren yerli ve yabancı turistler ile merkezlerdeki insan hareketliliği virüsün bulaşma oranını arttırmakta, bu durum ise pandemi ile savaşta havayolu taşımacılığının önemini ön plana çıkarmaktadır (Akca, 2020).

Amerika Birleşik Devletleri'nin (ABD), Çin ve Uzakdoğu bölgesi ile olan uçuşlarını durdurması, bu bölgelerde yer alan ülkelerin vatandaşlarının ABD'ye girişini yasaklaması, havayolu taşımacılığını, turizm ve diğer ekonomik faaliyetlerini durdurması sonucunda bu güçlü ticaret merkezleri arasında finansal dengeler bozulmuştur (Maliszewska vd., 2020; Hasanat vd., 2020). Söz konusu kısıtlamanın ardından dünya genelinde birçok ülke virüsün yayılımını önlemek amacıyla havayolu trafiklerini geçici süre ile kısıtlamışlardır. Nitekim Türkiye'de de ilk vakanın görülmesinin ardından vaka sayısı yoğun olan ülkelere uçuş kısıtlamaları getirilmiş, karantina önlemleri uygulanmaya başlanmıştır. 27 Mart 2020 tarihine gelindiğinde ise başta medikal, tıbbi destek ve yardım malzemeleri taşıyan uçaklar olmak üzere devlet uçakları, kargo uçakları, teknik arıza sebebiyle acil iniş talebinde bulunacak uçaklar kapsam dışında tutulmak kaydıyla dış hatlara ait bütün uçuşlar geçici süre ile durdurulmuştur. 28 Mart 2020 tarihinde Türk Hava Yolları yetkili

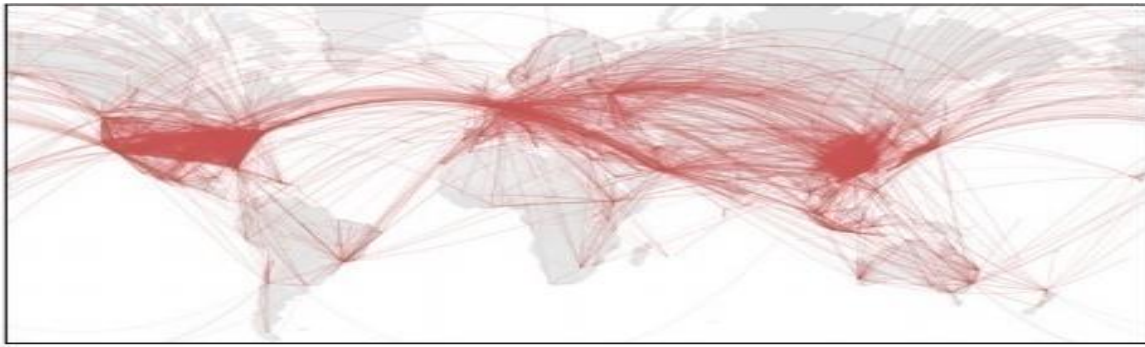
taşıyıcı olarak açıklanmış ve 30 Nisan’a kadar diğer havayolu işletmelerinin faaliyetleri askıya alınmıştır. Daha sonra belirli gün ve saatlerde belirli meydanlara uçuş gerçekleştiren Türk Hava Yollarının faaliyetleri 3 Nisan’da geçici süreliğine durdurulmuştur. Böylelikle ülkede tüm iç ve dış hatlara yönelik geçici kısıtlama kararları alınmıştır (Akca, 2020).

Uluslararası havacılık otoriteleri olarak bilinen IATA ve Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO), uçuşlarla ilgili tüm ülkelerce alınan aksiyon ve planları takip etmekte, dünya havacılık sisteminin güvenliği için iletişim, koordinasyon ve bilgilendirme sağlamaktadır. Yine bu örgütler, hava taşımacılığında Covid-19 ile ilgili tüm ülkeler tarafından uygulanan kural ve kısıtlamalara ilişkin veriler yayınlamakta, ilgililerin bunları güncel olarak takip edilebilmesine olanak sağlamaktadır.

Havacılık sektörü için yapılacak değerlendirmelerde cari dönem ile bir önceki yılın aynı döneminin karşılaştırılması önemlidir. Ancak bu şekilde ekonomik, operasyonel sürdürülebilirlik ve sektörel performanslar hakkında doğru çıkarımlar yapılabilir. Covid-19 sürecinde IATA tarafından düzenli olarak yayımlanan raporlardaki istatistikî bilgiler, Covid-19’un sektör üzerindeki etkilerinin anlaşılmasına yardımcı olacaktır. Söz konusu rapordan alıntılanan Şekil 2, Nisan 2019, Şekil 3 ise Nisan 2020 tarihlerindeki uçuş trafiğini göstermektedir.



Şekil 2: Şehir Eşleştirme Bağlantıları Nisan 2019 (www.iata.org).



Şekil 3: Şehir Eşleştirme Bağlantıları Nisan 2020 (www.iata.org).

Şekil 2 ve Şekil 3 incelendiğinde, iki yıl arasındaki farklılık net bir şekilde görülmektedir. Bu fark havacılık sektörünün geride bıraktığı yıllar içerisinde deneyimlediği en kötü dönemi tasvir etmektedir (ACI,2020). IATA’nın güncellenmiş son raporunda yer alan 1 Kasım 2020 tarihi itibarıyla tahmini rakamlar başlığı altındaki rakamlara göz atıldığında; 2019 yılında 38,9 milyon uçuş gerçekleştirilmişken 2020 yılı sonu itibarıyla ise 16,4 milyon uçuş gerçekleştirilmesi tahmin edilmektedir. Yılsonunda havayolu sektörü için tahmin edilen net zarar 118,5 milyar dolardır. Ücretli yolcu kilometrenin yılsonunda (Revenue Passenger Kilometers/RPK) bir önceki yıllara kıyaslandığında %66,3 azalacağı, Arz Edilen Koltuk Kilometrenin (Available Seat

Kilometers/ASK) bir önceki yılla kıyaslandığına %57,6 azalacağı ve yolcu doluluk oranının (Passenger Load Factor/ PLF) ise %65,5 olarak gerçekleşeceği diğer sıralanan öngörüler arasındadır. Bununla birlikte Covid-19 sürecinin yaşandığı 2020 yılı için hükümetler tarafından açıklanan toplam yardım tedbirleri 173 milyar \$ 'a ulaşmış durumdadır.

Uluslararası Sivil Havacılık Örgütünün 2018 yılı verilerine göre, Türkiye havacılık sektörüne ait göstergelerin kıyaslandığı dünya sıralamasında RPK (Ücretli Yolcu Kilometre), RTK (Ücretli Ton-Kilometre) ve FTK (Yük Ton-Kilometre) göstergelerinde ilk 12 ülke içinde yer almaktadır. Diğer taraftan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün 2019 yılı kapanış verilerine göre Türkiye'nin mevcut durumda 136 ülke ve 328 nokta ile bağlantısı bulunduğu açıklanmıştır. Bununla birlikte Devlet Hava Meydanları İşletmesi tarafından yayınlanan verilere göz atıldığında toplam uçak trafiği 2019 yılı sonu itibarıyla 1.556,417 iken 2020 yılı sonu itibarıyla 818,768 olarak tahmin edilmektedir. Aynı şekilde toplam yolcu sayısı 2019'un sonu itibarıyla 208.911,338 olarak açıklanmışken 2020 sonu itibarıyla 77.353,059 olarak tahmin edilmektedir. Rakamlarda meydana gelen bu düşüşler, Covid-19 sürecinin Türkiye havacılık sektörü üzerinde yarattığı negatif etkilerin daha kolay anlaşılmasına yardımcı olmaktadır.

5. Literatür Taraması

Literatür incelendiğinde, araştırma konusuna yönelik çalışmaların oldukça kısıtlı olduğu görülmüştür. Bu doğrultuda taranan benzer nitelikteki yerli ve yabancı çalışmalar aşağıda sunulmuştur.

Tayar, vd. (2020), Covid-19 salgınının Türkiye üzerinde oluşturduğu sektörel etkileri araştırmışlardır. Çalışmada, Covid-19 vakalarındaki günlük değişimler bağımsız, BİST sektör endekslerindeki günlük değişimlerse bağımlı değişken olarak belirlenmiştir. Basit lineer regresyon modeli uygulanan çalışmanın sonucunda, bazı sektör endeksleriyle birlikte ulaştırma sektör endekslerinin Covid-19 salgınından daha yüksek düzeyde olumsuz etkilendiği belirlenmiştir.

Liu, vd. (2020) tarafından yapılan çalışmada, Covid-19 salgınından yüksek düzeyde etkilenen ABD, İngiltere, İtalya, Almanya, Kore, Japonya ve Singapur gibi ülkelerin borsa endeksleri incelenerek kısa vadeli etkiler belirlenmeye çalışılmıştır. Çalışma sonucunda salgının önemli derecede etkilediği söz konusu ülkelerin borsalarında önemli düşüşler yaşadığı tespit edilmiştir.

Mhalla (2020) çalışmasında, Covid-19 salgının havacılık ve petrol sektörleri üzerine etkilerini incelemiştir. Çalışma sonucunda, Covid-19 salgının aynı hızda seyretmesi halinde dünyadaki tüm ülkelerin hatta küresel ekonominin olumsuz yönde etkileneceği sonucuna ulaşmıştır. Bununla birlikte yazar mevcutta ve yakın zamanda havacılık sektörü üzerindeki olumsuz etkilerin devam edeceğini ve Covid-19 sürecinin uzun vadede devam etmesi halinde ise dünya petrol üretiminin büyük ölçüde etkileneceğini belirtmiştir.

Gümüş ve Hacıevliyagil (2020) çalışmalarında, Covid-19 sürecindeki vaka ve ölüm sayıları ile ulaştırma ve turizm sektörlerinin borsa endeksleri arasındaki ilişkiyi incelemişlerdir. Araştırmacılar, Mart 2020 ile Temmuz 2020 tarihleri arasındaki dönemde günlük ölüm ve vaka sayılarını bağımlı değişkenler, BİST Turizm ve ulaştırma endekslerini ise bağımsız değişkenler olarak belirlemişlerdir. Değişkenler arasındaki uzun dönem ilişkisinin test edilebilmesi için birinci nesil ve ikinci nesil birim kök testleri uygulanmış sonrasında ise ARDL Sınır Testi yaklaşımı kullanılmıştır. Araştırmada sonunda, Covid-19 vaka sayıları ile endeks serileri arasında anlamlı bir ilişki bulunamazken, ölüm sayıları ile %5'lik bir ilişki bulunmuştur.

Macit ve Macit (2020), Covid-19 salgınına ilişkin Türk Sivil Havacılık Sektöründeki tedbirleri incelemişler ve pandemi sürecinin yönetilmesine dair değerlendirmelerde bulunmuşlardır. Çalışma sonucunda, Covid-19 salgınının küresel havacılık sektöründe bugüne kadar yaşanan en büyük kriz olduğu vurgulanmış ve Türk sivil havacılık sektörünün bu krizden oldukça etkileneceğini belirtilmiştir. Ayrıca havacılık sektöründe faaliyet gösteren işletmelerin, uçuşların

devam etmesi durumunda alınabilecek tedbirlere ve uçuşlarla ilgili planlamalara, uçuşların durması durumunda ise salgının finansal boyutuna odaklandıkları tespit edilmiştir.

Pehlivanlı (2020) çalışmasında, Covid-19'un Türkiye havacılık sektörüne olası etkilerini belirlemek amacıyla havalimanlarının Covid-19 öncesi ve Covid-19 sürecindeki performanslarını karşılaştırmıştır. Çalışmaya Türkiye'de Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMI) tarafından işletilen en fazla yolcu taşıyan 20 havalimanı dahil edilmiştir. Çalışmada, havalimanlarının karşılaştırmalı etkinlik analizi çıktı odaklı Veri Zarflama Analizi (VZA) yöntemiyle, Covid-19 öncesi ve Covid-19 süreci dönemlerinin karşılaştırması Malmquist Toplam Faktör Verimliliği (MTFV) yöntemi ile incelenmiştir. Çalışma sonucunda, 20 havalimanından ölçeğe göre sabit getiri (CCR) etkinliğinin Covid-19 öncesi dönemde 4 havalimanında (Esenboğa, Antalya, Adana ve Kayseri), Covid-19 sürecinde ise 3 havalimanında (Antalya, Adnan Menderes ve Adana) sağlandığı tespit edilmiştir.

Koyuncu ve Meçik (2020) çalışmalarında, Covid-19 pandemisinin Türkiye'deki sektörlere etkilerini araştırmışlardır. Bu amaçla, 2015 M:1- 2020 M:5 dönemi aylık verileri kullanılmıştır. İmalat sanayi kapasite kullanım oranı, istihdam oranı, perakende ticaret ve hizmet sektörü, sanayi üretim endeksi, inşaat sektörü maliyet endeksi, ihracat ve ithalat sektörü endeksi değişkenlerini VAR analizi yöntemi ile incelemişlerdir. Çalışma sonunda inşaat sektörünün incelenen diğer sektörler içinde olumsuz şoklara en geç reaksiyon gösteren sektör olduğu, imalat sektörü, perakende ticaret ve hizmet sektörü ile sanayi sektörünün ise olası olumsuz şoklara en çabuk tepki veren sektörler içinde yer aldığı sonucuna ulaşılmıştır.

Kartal ve Şentürk (2020) çalışmalarında, Covid-19 sürecinde tüketici harcamalarındaki değişikliklerden yola çıkarak mal ve hizmet piyasasının ne şekilde etkilendiğini ve geleceğe yönelik olası işletme stratejilerinin mevcut durumdan nasıl yararlanabileceğini ortaya koymayı amaçlamışlardır. Çalışma sonucunda kısıtlamalarla birlikte teknoloji kullanımının önem kazandığı, akıllı üretim çözümlerini aktif kullanabilen işletmelerin daha az hasarla süreci yaşadığı/yaşamaya devam ettiği, fiziksel pazarların gücünü kaybederken sanal pazarların güçlendiği ve pandemi sürecinde özellikle hizmet sağlayıcılarından oluşan havacılık, kruvazör endüstrisi, konaklama ve turizm gibi sektörlerin büyük kayıplar yaşadığı belirtilmiştir.

Akça (2020) çalışmasında, Covid-19'un havacılık sektörü üzerindeki etkisini küresel çapta ve Türkiye açısından ayrı ayrı ele almış, bu salgının havacılık sektörünü nasıl etkilediğini ve sektörün salgına karşı ne gibi önlemler aldığını araştırmıştır. Çalışmada koronavirüsün tüm dünyayı etkisi altına almasıyla birlikte dünya genelinde yaşanan insan hareketliliğinin azalmasının yarattığı ve yaratacağı ön görülen sonuçlardan bahsedilmiştir. Çalışma sonucunda havacılık sektöründe yaşanan etkilerin sadece bu sektörle sınırlı kalmayacağı ve bu sektöre bağlı olan turizm sektörü gibi kritik önem taşıyan sektörleri de yüksek düzeyde etkileyeceğine vurgu yapılmıştır. Ayrıca çalışmada pandemi bittikten sonra hava taşımacılığında 2019 yılının büyüme rakamlarına ulaşılmasının 1-1,5 yıl kadar süreceği öngörülmekte ve kriz yönetiminin önemine vurgu yapılmaktadır.

Özdemir, Karavardar ve Özkan (2020) tarafından yapılan çalışmada, Covid-19 pandemisinin finansal raporlama süreci üzerindeki etkileri incelenmiştir. Bu amaçla Giresun Serbest Muhasebeci Mali Müşavirler Odasına kayıtlı meslek mensuplarına anket uygulanmış, elde edilen veriler istatistiksel olarak değerlendirilmiştir. Çalışmanın sonucunda, katılımcıların cinsiyet, mesleki deneyim süresi ve bağımlı-bağımsız çalışma durumlarının söz konusu dönemde finansal raporlama sürecindeki algılarında farklılıklara neden olduğu, özellikle cinsiyet değişkeninin diğer değişkenlere oranla daha fazla farklılık oluşturduğu tespit edilmiştir.

6. Araştırma

Araştırmanın amacı, kapsamı, yöntemi, bulguları ve bulguların yorumları bu başlık altında verilmiştir.

6.1. Araştırmanın Amacı

Çin devletinde 2019'un son ayında ortaya çıkan ve hızlı bir şekilde tüm dünyaya yayılan yeni tip Covid-19 virüsünün hızlı bir bulaşma oranının olması ve ölüm oranının diğer virüslere göre daha fazla olması dünya genelinde büyük bir panik yaratmıştır. İnsan hareketliliği aracılığıyla virüsün dünya üzerinde yayılmasına en çok imkân sağlayan taşıma türü havayolu taşımacılığıdır. Covid-19'un havacılık sektörü üzerine etkilerinin daha önceden meydana gelen savaş, kriz, terör ve salgın gibi afet durumlarında meydana gelen etkilerden çok daha farklı olması beklenmektedir. Covid-19 salgınının yarattığı belirsizlik ve bilinmezlik ortamı sektöre yönelik beklentilerin ve oranların değişmesinde önemli bir rol oynayacaktır. Bu bilgiler ışığında çalışmada, Türkiye'de hava taşımacılığı faaliyetinde bulunan ve BİST 100 endeksinde yer alan işletmelerin 2019- 2020 yıllarına ait ara dönem finansal raporlarında sunulan verilerden hareketle finansal performansları ve sektöre özgü göstergeleri kıyaslaması yapılarak pandemi döneminin etkilerinin belirlenmesi amaçlanmıştır.

6.2. Araştırmanın Kapsamı ve Yöntemi

Covid-19'un Türkiye havacılık sektörü üzerine etkilerinin incelenmesi amacıyla BİST 100'de hava taşımacılığı sektöründe faaliyet gösteren işletmeler örneklem olarak seçilmiş ve işletmelerin Covid-19 salgınına yönelik açıklamalar yapmaya başladığı 01.01.2020-30.09.2020 tarihlerindeki ara hesap dönemi finansal raporlar araştırma kapsamına dâhil edilmiştir. Sektöre yönelik kıyaslama yapılırken bir önceki yıla ait aynı değerler ile cari yıla ait aynı değerlerin karşılaştırılması yapılmıştır.

İşletmelerin finansal performanslarını belirlemek amacıyla genellikle finansal raporlarda yer alan göstergelerden faydalanılmaktadır. Söz konusu finansal göstergelerin birbirine oranlanması veya göstergelerdeki artış oranları göz önünde bulundurularak işletmelerin finansal durumlarının yorumlanması şeklinde yapılabilmektedir. Bu bağlamda çalışmada, Covid-19 pandemisinin hava taşımacılığı üzerindeki etkilerinin belirlenmesi için hava taşımacılığı sektöründe faaliyette bulunan işletmelerin finansal raporlarında yer alan finansal göstergeler, finansal oran analizi ile incelenmiştir. Bununla birlikte havacılık sektörünün ürün ve maliyet yapısı göz önüne alındığında daha önceki çalışmalarda sektöre özgü bir takım performans göstergelerinin geliştirildiği görülmektedir. Dolayısıyla havayolu işletmelerinin performanslarının ölçülmesinde ve kıyaslanmasında sektöre özgü göstergelerin göreceli olarak daha fazla fayda sağlayacağı belirtilmektedir. Çalışmada incelenen bir başka konu ise Covid-19 salgınının söz konusu işletmelerin finansal raporlarını nasıl etkilediğinin ve işletmelerin paydaşlarına Covid-19 ile ilgili olarak hangi konularda ve hangi başlıklar altında bilgilendirme yapıldığının belirlenmesidir. Çalışmadaki yöntemler aşağıda detaylandırılmıştır:

Oran analizi, işletmelerin finansal bilgilerinin özetlenmesinde ve performanslarının kıyaslanmasında sıklıkla kullanılan en bilinen finansal analiz tekniklerindendir. Likitide, finansal yapı, faaliyet, kârlılık ve piyasa performans oranları finansal oran analizinde kullanılan oranlardır. Tablo 2'de çalışma kapsamında kullanılan finansal oranları, hesaplama formüllerini ve hesaplama amaçları görülmektedir.

Tablo 2: Araştırma Kapsamında Kullanılan Oranlar

Finansal Oran	Hesaplanma Formülü	Hesaplanma Amacı
Cari Oran	$\frac{\text{Dönen Varlıklar}}{\text{Kısa Vadeli Yabancı Kaynaklar}}$	İşletmenin kısa vadeli borçlarını ödeme gücünü ve likidite durumunu
Asit-Test Oranı	$\frac{\text{Dönen Varlıklar} - \text{Stoklar}}{\text{Kısa Vadeli Yabancı Kaynaklar}}$	İşletmenin satışlarının durması durumunda kısa
Nakit Oranı	$\frac{\text{Nakit ve Nakit Benzerleri} + \text{Finansal Yatırımlar}}{\text{Kısa Vadeli Yabancı Kaynaklar}}$	İşletmenin satışlarının durması ve alacaklarını tahsil edememesi durumunda kısa
Kaldıraç Oranı	$\frac{\text{Yabancı Kaynaklar}}{\text{Aktif Toplamı}}$	İşletmenin varlıklarının ne kadarını yabancı kaynaklarla finanse ettiğini ve bu bağlamda finansal riskini ölçmek
Kısa Vadeli Kaldıraç Oranı	$\frac{\text{Kısa Vadeli Yabancı Kaynaklar}}{\text{Toplam Kaynaklar}}$	İşletmenin kaynak toplamı içerisinde kısa vadeli borçlarının
KVYK' ın Toplam Yabancı Kaynaklara Oranı	$\frac{\text{Kısa Vadeli Yabancı Kaynaklar}}{\text{Toplam Yabancı Kaynaklar}}$	İşletmenin yabancı kaynak toplamı içerisinde kısa vadeli borçlarının ağırlığını ölçmek
Alacak Devir Hızı	$\frac{\text{Net Satışlar}}{\text{Ticari Alacaklar}}$	İşletmenin alacaklarını yılda kaç defa tahsil
Stok Devir Hızı	$\frac{\text{Satışların Maliyeti}}{\text{Stok Miktarı}}$	İşletmenin stoklarını yılda kaç defa satışa dönüştürdüğünü
Aktif Devir Hızı	$\frac{\text{Net Satışlar}}{\text{Aktif Toplamı}}$	İşletmenin varlık kullanımının etkinliğini ölçmek
Aktif Kârlılık Oranı	$\frac{\text{Net Kâr}}{\text{Aktif Toplamı}}$	İşletmenin aktiflerini ne ölçüde kârlı

Özsermaye Kârlılık Oranı	$\frac{Net\ Kâr}{Öz\ Sermaye\ Toplamı}$	Ortakların işletmeye koydukları sermayenin bir
Net Kâr Marjı	$\frac{Net\ Kâr}{Net\ Satışlar}$	İşletmenin satış maliyetleri, finansman ve faaliyet giderleri ile ödemekle yükümlü olduğu vergi oranını göz önünde bulundurarak satışları üzerinde

Havayolu işletmelerinin performanslarını belirlemek için kullanılan diğer grup ise havacılık sektörüne özgü göstergelerdir. Söz konusu göstergelerin tercih edilmesinin nedeni havayolu işletmelerinin performanslarını belirlemede temsil güçlerinin yüksek olması ve havacılık literatüründe performansın ölçülmesinde sıklıkla kullanılmalarıdır. Tablo 3'te araştırma kapsamında kullanılacak performans göstergeleri, hesaplanma formülleri ve hesaplanma amaçları görülmektedir.

Tablo 3: Araştırma Kapsamında Kullanılan Havacılık Sektörü Göstergeleri

Sektör Göstergeleri	Hesaplanma Formülleri	Hesaplanma Amaçları
Arz Edilen Koltuk Km (ASK) <i>Available Seat Kilometers</i>	<i>Yolculara arz edilen koltuk sayısı_t x km cinsinden kat edilen toplam mesafe_t</i>	Elde edilen rakam satışa sunulan koltuk sayısının km cinsinden kat ettiği mesafeyi vermektedir. Bu şekilde farklı noktalara uçuş gerçekleştiren birbirinden farklı hava yolu işletmelerinin uçulan mesafe cinsinden kapasiteleri tespit edilmektedir. Bir bakıma havayolu işletmelerinin üretim
Arz Edilen Koltuk Km Başına Gelir (RASK) <i>Revenue per ASK</i>	$\frac{Toplam\ Gelir}{ASK}$	Satışa sunulmuş koltuk km başına elde edilen geliri göstermektedir.
Arz Edilen Koltuk Km Başına Maliyet (CASK) <i>Cost per ASK</i>	$\frac{Toplam\ Maliyet}{CASK}$	Satışa sunulmuş koltuk km başına katılan maliyeti göstermektedir.
Yolcu Doluluk Oranı PLF <i>Passenger Load Factor</i>	$\frac{Biletlenmiş\ Yolcular}{Toplam\ Koltuk\ Sayısı}$	Elde edilen rakam kullanılan koltuk kapasitesini ifade etmektedir.

İşletmelerin Covid-19'a yönelik yapacakları açıklamalar finansal raporlar aracılığıyla gerçekleşecektir. Bu bağlamda Covid-19 sürecinin işletmeler üzerindeki etkisini göstermek amacıyla 10.10.2020 ve 30.09.2020 dönemini kapsayan ara hesap dönemlerindeki finansal raporlar, Cavlak (2020) çalışmasından referans alınan içerik analizi yöntemiyle incelenmiştir. İçerik analizinin temeli birbirlerine benzer verilerin belirlenen kavramlar dâhilinde bir araya getirilerek anlaşılır bir şekilde yorumlanmasıdır. Bu doğrultuda araştırma kapsamına dâhil edilen ara hesap dönemi finansal raporlar içerisinde Covid-19'la ilgili açıklamalar; “*koronavirüs*”, “*coronavirüs*”, “*virüs*”, “*kovid-19*” “*covid-19*”, “*pandemi*” ve “*salgın*” gibi anahtar kelimeler üzerinden taranmakta ve işletmeler tarafından yapılan açıklamalar sınıflandırılarak aşağıdaki sorulara cevap aranmaktadır;

- İşletmeler tarafından Covid-19 salgınının etkilerine ilişkin herhangi bir açıklama yapılmış mıdır?
- Covid-19'a ilişkin açıklamada bulunan işletmeler, bunu ara hesap dönemi finansal raporlarında hangi başlıklar altında vermişlerdir?
- Covid-19'un işletmenin sürekliliği üzerindeki etkisine ilişkin açıklama yapılmış mıdır?
- Muhasebe tahmin ve varsayımlarıyla muhasebe politikalarında Covid-19'a ilişkin açıklamalara yer verilmiş midir?
- Raporlama döneminden sonraki olaylar ve konulara ilişkin açıklamalarda Covid-19'la ilgili değerlendirme yapılmış mıdır?
- Covid-19'a ilişkin sunulan açıklamalarda sektörle ilgili özel durumlar mevcut mu?

Araştırmada kullanılan bütün veriler söz konusu işletmelerin kamuya açıkladıkları finansal raporlardan elde edilmiş olmakla birlikte bahsi geçen bütün finansal raporlar işletmelerin kendi web sitelerinde yatırımcı başlığı altında bulunmaktadır.

6.3. Araştırma Bulguları

BİST 100'de yer alan ve araştırma örneklemini oluşturan iki havayolu işletmesinin Covid-19 öncesi ve sonrasına ilişkin finansal oran analizi sonuçları Tablo 4'te görülmektedir.

Tablo 4: Örneklemdeki İşletmeler için Finansal Analiz Sonuçları

FİNANSAL ORANLAR		I. Çeyrek		II. Çeyrek		III. Çeyrek	
		2019	2020	2019	2020	2019	2020
LİKİTİDE ORANLARI	<i>Cari Oran</i>	0.89	0.86	0.97	0.80	1.06	0.79
	<i>Asit-Test Oranı</i>	0.86	0.83	0.94	0.77	1.02	0.76
	<i>Nakit Oran</i>	0.44	0.42	0.45	0.44	0.57	0.41
FAALİYET ORANLARI	<i>Alacak Devir Hızı</i>	3.31	11.24	6.97	11.11	13.41	14.73
	<i>Stok Devir Hızı</i>	19.51	15.68	35.40	21.00	50.21	30.17
	<i>Aktif Devir Hızı</i>	0.11	0.09	0.24	0.10	0.42	0.15
FİNANSAL YAPI ORANLARI	<i>Kaldıraç oranı</i>	0.77	0.76	0.77	0.79	0.74	0.78
	<i>Kısa Vadeli Kaldıraç Oranı</i>	0.26	0.26	0.27	0.26	0.24	0.24
	<i>K.V.B/ Toplam Yabancı Kaynak</i>	0.34	0.34	0.35	0.34	0.33	0.31
KARLILIK ORANLARI	<i>Aktif Karlılığı</i>	0.00	0.00	0.00	0.00	0.04	0.00
	<i>Öz Sermaye Karlılığı</i>	0.00	0.00	0.01	0.00	0.17	0.00
	<i>Net Kar Marjı</i>	0.00	0.00	0.01	0.00	0.10	0.00

Tablo 4’te sunulan ortalamalar¹ incelendiğinde, Covid-19’un havayolu işletmelerinin finansal performansları üzerinde yarattığı etkilere yönelik yapılacak yorumlar aşağıda açıklanmaktadır;

Likitleme oranları, genellikle işletmenin kısa vadeli borçlarını ödeme gücünü ortaya çıkarmaktadır. Nitekim kriz dönemleri işletmelerin yeni borçlanmaları için önemli bir kısıt oluşturduğundan bu dönemlerde yeterli likit varlıklara sahip olmak işletmelerin varlıklarını sürdürebilmeleri açısından oldukça önemlidir. 2019 ve 2020 yıllarına ait üçer aylık dönemlerin likitleme oranları birbirleriyle kıyaslandığında; bu oranlarda düşüşler yaşandığı ve özellikle II. ve III. çeyrekte daha belirgin olduğu hissedilmektedir.

Faaliyet oranları, işletmelerin faaliyetlerinde kullanılan varlık ve kaynakların etkinliğini belirlemeye yöneliktir. Firma değerinin ve kârlılığının artırılmasında varlıkların etkin kullanımının son derece önemli olduğu unutulmamalıdır. 2019 ve 2020 yıllarına ait üçer aylık dönemlerin faaliyet oranları birbirleriyle kıyaslandığında; alacak devir hızı ortalamalarının arttığı ve stok devir hızı ile aktif devir hızı ortalamalarının ise azaldığı görülmektedir. Yaşanan bu değişimlerin etkilerinin tıpkı likitleme oranlarında olduğu gibi II. ve III. çeyrekte daha belirgin hissedildiği görülmektedir.

Finansal yapı oranları, genellikle işletmenin varlıklarının ne kadarının yabancı kaynaklarla ne kadarının öz kaynaklarla finanse edildiğini göstermektedir. 2019 ve 2020 yıllarına ait üçer aylık dönemlerin finansal yapı oranları birbirleriyle kıyaslandığında; kaldıraç oranı, kısa vadeli kaldıraç oranı ve kısa vadeli yabancı kaynakların toplam yabancı kaynaklara oranının ortalamalar

¹ Bknz; Örneklemde yer alan işletmelere özgü oran analizi sonuçları, ek1a, ek1b ve ek1c

üzerinden birbirlerine yakın değerler aldığı görülmektedir. Başka bir ifadeyle finansal yapı oranları ortalamalarının Covid-19 sürecinden etkilenmediği söylenebilir.

Karlılık oranları, işletme tarafından sahip olunan öz sermaye, yabancı kaynak ve varlıkların ne ölçüde verimli kullanılabildiğini ve gerçekleştirilen faaliyetlerin karlı olup olmadığının tespit edilmesinde kullanılmaktadır. 2019 ve 2020 yıllarına ait üçer aylık dönemlerin karlılık oranları birbirleriyle kıyaslandığında; işletmelerin geride kalan iki yılın I. ve II. çeyreklik dönemlerinde kayda değer bir kazanç/kâr sağlayamadığı ve III. çeyrekte ise Covid-19'un etkisiyle karlılık oranlarında kayıplar yaşandığı görülmektedir.

Havayolu işletmelerinin performanslarını belirlemek için kullanılan sektöre özgü göstergelerden arz edilen koltuk km başına maliyet (CASK) kriterinin maliyet özellikli olmasından dolayı minimum düzeyde, geri kalan kriterlerin ise fayda özellikli olmasından dolayı maksimum düzeyde olması arzu edilmektedir. Çalışmanın ikinci bölümünde havayolu işletmelerinin performans göstergelerinin incelenmesi sonucunda Tablo 5'te görülen sonuçlara ulaşılmıştır.

Tablo 5: Örneklemdeki İşletmeler İçin Sektöre Özgü Performans Göstergeleri Sonuçları

Havayolu Taşımacılığı Performans Göstergeleri	I. Çeyrek		II. Çeyrek		III. Çeyrek	
	2019	2020	2019	2020	2019	2020
ASK	4.755 Milyon	4.434 Milyon	10.190 Milyon	4.691 Milyon	16.584 Milyon	8.015 Milyon
RASK	29,27	29,46	32,89	32,70	42,15	36,80
CASK	34,54	36,82	35,79	50,38	40,45	55,24
PLF	83,5%	81,05%	83,6%	80,55%	85,0%	77,45%

Tablo 5'te sunulan ortalamalar incelendiğinde, Covid-19'un havayolu işletmelerinin sektöre özgü performans göstergeleri² üzerinde yarattığı etkilere yönelik yapılacak yorumlar aşağıda açıklanmaktadır;

Arz edilen koltuk km (ASK), uçulan mesafe cinsinden kapasiteyi göstermektedir. Bu bağlamda 2019 ve 2020 yıllarına ait üçer aylık dönemlerin ortalamaları birbirleriyle kıyaslandığında; ortalama arz edilen koltuk kilometre değerinde düşüşler yaşandığı ve bu etkinin II. ve III. çeyrekte en fazla hissedildiği görülmektedir.

Arz Edilen Koltuk Kilometre Başına Gelir (RASK), satışa sunulmuş koltuk km başına elde edilen geliri göstermektedir. 2019 ve 2020 yıllarına ait üçer aylık dönemlerin ortalamaları birbirleriyle kıyaslandığında; ortalama RASK değerlerinin I. ve II. çeyreklerde benzer tutarlarda olduğu III. çeyrekte ise gelirlerde göz ardı edilemeyecek derecede bir azalma olduğu görülmektedir.

Arz Edilen Koltuk Kilometre Başına Maliyet (CASK), satışa sunulmuş koltuk km başına katlanılan maliyeti göstermektedir. Buna göre 2019 ve 2020 yıllarına ait üçer aylık dönemlerin ortalamaları birbirleriyle kıyaslandığında; ortalama CASK değerlerinde artış yaşandığı ve özellikle maliyetlerin II. ve III. çeyrekte önemli derecede arttığı görülmektedir.

Yolcu doluluk oranı (PLF), kullanılan koltuk kapasitesini göstermektedir. Buna göre 2019 ve 2020 yıllarına ait üçer aylık dönemlerin ortalamaları birbirleriyle kıyaslandığında; ortalama PLF değerlerinde azalma olduğu ve en fazla etkinin ise III. çeyrekte yaşandığı görülmektedir.

² Bknz; Örneklemde yer alan işletmelere özgü performans göstergeleri, ek2a, ek2b

Çalışmanın üçüncü ve son bölümünde BİST 100 Endeksi'nde faaliyet gösteren havayolu işletmelerinin ara hesap dönemi finansal raporlarının içerik analizi ile incelenmesi sonucunda elde edilen bulgular aşağıdaki gibidir;

İçerik analizi ile cevap aranan ilk soru; işletmelerin ara hesap dönemi finansal raporlarında Covid-19'a yönelik bir açıklamanın yer alıp almadığına ilişkindir. Bu soruya ait bulgular Tablo 6'da gösterilmektedir.

Tablo 6: İçerik Analizi I. Soru

Ara dönem finansal raporlarda Covid-19'a dair herhangi bir açıklama yer almakta mıdır?						
	2020 1.Cevrek		2020 2.Cevrek		2020 3.Cevrek	
Pegasus Hava Yolları	VAR ☒	YOK ☐	VAR ☒	YOK ☐	VAR ☒	YOK ☐
Türk Hava Yolları	VAR ☒	YOK ☐	VAR ☒	YOK ☐	VAR ☒	YOK ☐

Tablo 6'dan anlaşılacağı üzere, Pegasus ve Türk Hava Yollarının tüm ara hesap dönemi finansal raporlarında Covid-19'a yönelik açıklamalara yer verilmiştir.

İçerik analizi ile cevap aranan ikinci soru; Covid-19 süreciyle ortaya çıkan belirsizlik ortamında finansal tabloların hazırlanmasında temel alınan varsayımlardan birisi olan işletmenin sürekliliğine dair yapılan açıklamalarla ilgilidir. Örnekleme yer alan işletmelerin, işletmenin sürekliliği varsayımına yönelik yaptıkları açıklamalar Tablo 7'de gösterilmektedir.

Tablo 7: İçerik Analizi II. Soru

İşletmenin Sürekliliği Açıklamalarında Covid-19 Etkisi		2020 1.Çeyrek	2020 2.Çeyrek	2020 3.Çeyrek
Pegasus Hava Yolları	Raporlarda hiçbir açıklama yok	☒	☒	☒
	Açıklama mevcut ama Covid-19 salgınına ilişkin bir değerlendirme yok	☐	☐	☐
	Açıklamalarda Covid-19 salgınına ilişkin bir değerlendirme var	☐	☐	☐
Türk Hava Yolları	Raporlarda hiçbir açıklama yok	☒	☒	☒
	Açıklama mevcut ama Covid-19 salgınına ilişkin bir değerlendirme yok	☐	☐	☐
	Açıklamalarda Covid-19 salgınına ilişkin bir değerlendirme var	☐	☐	☐

Tablo 7 incelendiğinde, örnekleme yer alan işletmelerin ara hesap dönem finansal raporlarında işletmenin sürekliliği varsayımıyla ilgili hiçbir açıklama yapmadıkları görülmektedir.

İçerik analizi ile cevap aranan üçüncü soru; işletmelerin ara hesap dönemi finansal raporlarında muhasebe tahmin ve varsayımları başlığı altında Covid-19 ile ilgili değerlendirmelerde bulunup bulunmadıklarıdır. Örnekleme yer alan işletmelerin kullandıkları tahmin ve varsayımlara yönelik yaptıkları açıklamalar Tablo 8'de gösterilmektedir.

Tablo 8: İçerik Analizi III. Soru

Muhasebe Tahmin ve Varsayımları Açıklamalarında Covid-19 Etkisi		2020 1.Çeyrek	2020 2.Çeyrek	2020 3.Çeyrek
Pegasus Hava Yolları	Raporlarda hiçbir açıklama yok	☐	☐	☐
	Açıklama mevcut ama Covid-19 salgınına ilişkin bir değerlendirme yok	☒	☐	☐
	Açıklamalarda Covid-19 salgınına ilişkin bir değerlendirme var	☐	☒	☒
Türk Hava Yolları	Raporlarda hiçbir açıklama yok	☐	☐	☐
	Açıklama mevcut ama Covid-19 salgınına ilişkin bir değerlendirme yok	☒	☐	☐
	Açıklamalarda Covid-19 salgınına ilişkin bir değerlendirme var	☐	☒	☒

Tablo 8’den anlaşılacağı üzere, örneklemdaki işletmelerin ara hesap dönemi finansal raporlarında kullandıkları muhasebe tahmin ve varsayımlarına yönelik açıklamalarda bulundukları görülmektedir. Bununla birlikte işletmeler II. ve III. çeyrek dönemlerine ait finansal raporlarında Covid-19’un muhasebe tahmin ve varsayımlarına yönelik etkilerine dair bilgiler de paylaşmışlardır.

İçerik analizi ile cevap aranan dördüncü soru; işletmelerin ara hesap dönemi finansal raporlarında muhasebe politikaları başlığı altında Covid-19 ile ilgili değerlendirmelerde bulunup bulunmadıklarına yöneliktir. Örneklemden yer alan işletmelerin kullandıkları muhasebe politikalarına yönelik yaptıkları açıklamalar Tablo 9’de gösterilmektedir.

Tablo 9: İçerik Analizi IV. Soru

Muhasebe Politikaları Açıklamalarında Covid-19 Etkisi		2020 1.Çeyrek	2020 2.Çeyrek	2020 3.Çeyrek
Pegasus Hava Yolları	Raporlarda hiçbir açıklama yok	☐	☐	☐
	Açıklama mevcut ama Covid-19 salgınına ilişkin bir değerlendirme yok	☒	☐	☐
	Açıklamalarda Covid-19 salgınına ilişkin bir değerlendirme var	☐	☒	☒
Türk Hava Yolları	Raporlarda hiçbir açıklama yok	☐	☐	☐
	Açıklama mevcut ama Covid-19 salgınına ilişkin bir değerlendirme yok	☒	☐	☐
	Açıklamalarda Covid-19 salgınına ilişkin bir değerlendirme var	☐	☒	☒

Tablo 9’den anlaşılacağı üzere, örneklemden işletmeler ara hesap dönemi finansal raporlarında kullandıkları muhasebe politikalarına yönelik açıklamalarda bulunmuşlardır. Bununla birlikte işletmelerin II. ve III. çeyrek dönemlerine ait finansal raporlarında Covid-19’un muhasebe politikalarına yönelik etkilerine dair de bilgiler paylaşmışlardır.

İçerik analizi ile cevap aranan beşinci soru ise; işletmelerin ara hesap dönemi finansal raporlarında Covid-19 ile ilgili değerlendirmelerine raporlama döneminden sonraki olaylar başlığı altında yer verilip verilmediğidir. Bu soruya ait bilgiler Tablo 10’da gösterilmektedir.

Tablo 10: İçerik Analizi V. Soru

Raporlama Döneminden Sonraki Olaylar Açıklamalarında Covid-19 Etkisi		2020 1.Çeyrek	2020 2.Çeyrek	2020 3.Çeyrek
Pegasus Hava Yolları	Raporlarda hiçbir açıklama yok	☐	☒	☒
	Açıklama mevcut ama Covid-19 salgınına ilişkin bir değerlendirme yok	☐	☐	☐
	Açıklamalarda Covid-19 salgınına ilişkin bir değerlendirme var	☒	☐	☐
Türk Hava Yolları	Raporlarda hiçbir açıklama yok	☐	☐	☐
	Açıklama mevcut ama Covid-19 salgınına ilişkin bir değerlendirme yok	☐	☒	☒
	Açıklamalarda Covid-19 salgınına ilişkin bir değerlendirme var	☒	☐	☐

Tablo 10 incelendiğinde, Pegasus Hava Yolları ve Türk Hava Yolları’nın I. çeyreğe ait finansal raporlarında, raporlama tarihinden sonraki olaylar başlığı altında Covid-19’a yönelik açıklamalarda bulunmuşlarken II. ve III. çeyreğe ait finansal raporlarında raporlama tarihinden sonraki olaylar başlığı altında hiçbir açıklamaya yer vermemişlerdir.

İçerik analizi ile cevap aranan altıncı soru; örneklemdeki işletmelerin finansal raporlarında Covid-19’un sektöre yönelik etkilerine dair yaptıkları açıklamalardır. Bu konuya ilişkin bilgiler Tablo 11’de gösterilmektedir.

Tablo 11: İçerik Analizi VI. Soru

Covid 19'un Sektöre özel Etkileri		2020 1.Çeyrek	2020 2.Çeyrek	2020 3.Çeyrek
Pegasus Hava Yolları	Raporlarda hiçbir açıklama yok	☒	☒	☒
	Açıklama mevcut ama Covid-19 salgınına ilişkin bir değerlendirme yok	☐	☐	☐
	Açıklamalarda Covid-19 salgınına ilişkin bir değerlendirme var	☐	☐	☐
Türk Hava Yolları	Raporlarda hiçbir açıklama yok	☐	☐	☐
	Açıklama mevcut ama Covid-19 salgınına ilişkin bir değerlendirme yok	☐	☐	☐
	Açıklamalarda Covid-19 salgınına ilişkin bir değerlendirme var	☒	☒	☒

Tablo 11’e incelendiğinde, Pegasus Hava Yolları ve Türk Hava Yolları için sonuçların farklılık gösterdiği görülmektedir. Pegasus Hava Yolları’nın tüm çeyrek dönem finansal raporlarında Covid-19’un sektör üzerindeki etkilerine dair hiçbir açıklamada bulunmazken, Türk Hava Yolları’nın tüm çeyrek dönem finansal raporlarında Covid-19’un sektör üzerindeki etkilerine dair açıklamalar bulunmaktadır.

7. Sonuç

Tarihi açıdan değerlendirildiğinde geçmişten bugüne kadar birbirinden farklı yapılardaki birçok olay ve durum ülkelerin ekonomik sıkıntılarla karşılaşmasına ve küresel ekonomi düzeninin bozulmasına sebebiyet vermiştir. Ancak Covid-19'un neden olduğu ekonomik daralmanın daha önceleri yaşanan ekonomik krizlerden ayrılmasını sağlayan esaslı noktaları bulunmaktadır. Bunlar; Covid-19 salgınının çok daha geniş bir coğrafi alana yayılması, piyasada hem talep hem de arz yönlü şoklar yaratması, malların ve insanların hareketliliğini küresel anlamda kısıtlaması olarak sıralanabilir.

Hava taşımacılığının hız, zaman, güvenilirlik ve emniyet gibi konularda avantajları bulunmakta, bu nedenle hem iç ve hem de dış hatlarda kullanıcılar tarafından oldukça tercih edilmektedir. Ancak alınan tüm tedbirlere rağmen havaalanlarının kalabalık alanlar olması, uçaklarda solunum yoluyla bulaşıcı hastalıkların hızlı ve daha kolay bir şekilde yayılması gibi olumsuzluklar, havacılık sektörüne yönelik endişelerin ve çekincelerin artmasına neden olmaktadır. Salgının yayılmasında fazlaca etkili olduğu düşünülen havayolu taşımacılığı, yayılımın önlenmesi amacıyla çeşitli kısıtlamalara tabi tutulmuştur. Ayrıca Covid-19 pandemisinin yarattığı endişe ortamı ve bireylerin sağlığını koruma arzusu an itibariyle havayolu taşımacılığını toplum tarafından tercih edilmeyen bir ulaşım türüne dönüştürmektedir. Özetle dünya genelinde havayolu sektörü gerek kısıtlama ve yasaklar gerekse müşteri talebinde meydana gelen azalmalar nedeniyle büyük bir daralma ile karşı karşıyadır.

Covid-19'un ekonomik etkilerinin neredeyse sektörlerin tamamında olduğu gibi havacılık sektörü üzerinde de negatif etkiler yaratması beklenmektedir. Bu çalışmada, Covid-19'un havayolu sektörü üzerindeki etkileri Türkiye bağlamında incelenmiştir. Elde edilen sonuçlar; Türkiye'de havayolu taşımacılığı faaliyetleri yapan işletmelerin 2020 yılının ilk üç çeyreğinde finansal performans ve sektöre özgü performans göstergeleri açısından negatif etkiler yaşadığına yöneliktir. Bununla birlikte Türkiye'de ilk vakanın mart ayında ortaya çıkması ve kısıtlamaların uygulanması I. çeyrekte negatif etkilerin daha az hissedilmesine yol açmıştır. Başka bir ifadeyle Türkiye havayolu sektörü Covid-19 salgınından II. ve III. çeyrekte daha fazla etkilenmiştir.

BİST 100 Endeksinde faaliyet gösteren hava yolu işletmelerinin pandemi sürecinde yayımladıkları ara dönem finansal raporların içerik analizi ile incelenmesi neticesinde ise aşağıdaki sonuçlara ulaşılmıştır;

- Covid-19'a yönelik açıklamaların yer aldığı,
- Covid-19'un işletmenin sürekliliği varsayımı üzerindeki etkilerine dair bilgilerin yer almadığı,
- Covid-19'un muhasebe tahmin ve varsayımları ile muhasebe politikalarına yönelik etkileri hakkında bilgilerin yer aldığı,
- Raporlama tarihinden sonraki olaylar başlığı altında Covid-19'un etkilerinin açıklanma durumunun işletmeler arasında farklılıklar gösterdiği,
- Covid-19'un sektöre yönelik etkilerine dair yapılan açıklamalarında işletmeler arasında farklılıklar gösterdiği tespit edilmiştir.

Sonuç olarak Covid-19 salgını, 20. yüzyıldan bu yana küresel ekonomiyi en hızlı ve en derinden etkileyen olay olarak karşımıza çıkmaktadır. Halen net olarak çözüm bulunamayan ve etkisini günden güne arttırarak sürdüren Covid 19'un ekonomi ve sektörler üzerine yeni sonuçlar meydana getireceği ve bunların incelenmesi gerekliliği ortadadır. Covid-19 salgınıyla birlikte sorgulanmaya başlayan ekonomide, pandemi sürecinin sonlamasıyla birlikte sektör faaliyetleri ve iş süreçleri açısından değişimlerin yaşanması da beklenen diğer bir durumdur.

Kaynakça

ACI (2020). The impact of COVID-19 on the airport business, *Advisory Bulletin*, 1-7.

- Akca, M. (2020). "Covid-19'un Havacılık Sektörüne Etkisi", *Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi*, 7(5), 5-64.
- Akkaş, J. (2020). "CFO'lar İçin 10 Soru: Covid-19'un İşletmeniz Üzerindeki Etkisinin Raporlanması". Grant Thornton Makaleler. Erişim tarihi: 7 Mayıs 2020, <https://www.grantthornton.com.tr/en-guncel/makaleler/cfoler-icin-10-sorular>
- Cavlak, H. (2020). "Covid-19 Pandemisinin Finansal Raporlama Üzerindeki Olası Etkileri: BİST 100 Endeksi'ndeki İşletmelerin Ara Dönem Finansal Raporlarının İncelenmesi", *Gaziantep University Journal of Social Sciences, Special Issue*, 143-168.
- Demir, Z. (2020). "Covid-19'un TFRS Kapsamındaki Finansal Raporlamaya Olan Etkileri ve TMS Kapsamında Denetçinin Dikkate Alması Gereken Hususların Değerlendirilmesi", *Muhasebe ve Denetime Bakış*, 20(61), 255-278.
- Eryüzlü, H. (2020). "Covid-19 Ekonomik Etkileri ve Tedbirler: Türkiye'de "Helikopter Para" Uygulaması", *Ekonomi Maliye İşletme Dergisi*, 3(1), 10-19.
- Global Times, (2020). "Covid-19: How Does It Affect The World Of Work? Infographics", Erişim Tarihi: 15 Nisan 2020, <https://www.globaltimes.cn/content/1-185119.shtml>
- Grant Thornton, (2020). "Reporting The Impact Of Covid-19 On Your Business", *Insights*.
- Gümüş, A. & Hacıevliyagil, N. (2020). "Covid-19 Salgın Hastalığının Borsaya Etkisi: Turizm ve Ulaştırma Endeksleri Üzerine bir Uygulama", *Akademik Yaklaşımlar Dergisi*, 11(1), 76-97.
- Gür, N. (2020). "Kovid-19 Sonrası Küresel Ekonomik Sistemde Neler Değişebilir?" Erişim Tarihi: 09.07.2020, <https://www.setav.org/kovid-19-sonrasi-kuresel-ekonomik-sistemde-neler-degisebilir/>
- Hasanat, M. W., Hoque, A., Shikha, F. A., Anwar, M., Hamid, A. B. A. & Tat, H. H., (2020). "The Impact of Coronavirus (Covid-19) on E-Businessin Malaysia", *Asian Journal of Multidisciplinary Studies*, 3(1), 85-90.
- IATA, (2020). "Potential Impact of US-Schengen Travel Ban", *IATA Economics*, Erişim Tarihi: 11.04.2020, www.iata.org/economics
- ICAO, (2020). "Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis", *ICAO Reports*, 1-45.
- IMF, (2020). "World Ekonomik Outlook The Great Lockdown", April, <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2020/04/14/weo-april-2020>, Erişim Tarihi: 10.10.2020
- Kartal, C. & Şentürk, E. E. (2020). "COVID-19 Dönemi Tüketici Harcamalarındaki Değişiklikler, Sanayi ve Ticari Faaliyetler Üzerindeki Etkileri", *5th International Scientific Research Congress, E-Kongre*, İstanbul.
- Koyuncu, T. & Meçik, O. (2020). "Covid-19 Pandemisinin Türkiye'de Ekonomik Büyümeye Sektör-Spesifik Etkileri: Var Analizi", *Yönetim ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi*, 18(4), 112-131.
- KPMG. (2020). Covid-19'un Muhasebesel Etkileri. KPMG Görüşler.
- Liu, H., Manzoor, A., Wang, C., Zhang, L. & Manzoor, Z. (2020). "The COVID-19 Outbreak and Affected Countries Stock Markets Response", *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 17(8), 1-21.
- Macit, A. & Macit, D. (2020). "Türk Sivil Havacılık Sektöründe Covid-19 Pandemisinin Yönetimi", *Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi*, 7(4), 100-116.

- Maliszewska, M., Mattoo, A. & Van Der Mensbrugghe, D. (2020). “The Potential Impact of COVID-19 on GDP and Trade: A Preliminary Assessment”, Policy Research Working Paper-Worldbank, 9211, 1-24.
- Mhalla, M. (2020). “The Impact of Novel Coronavirus (COVID-19) on the Global Oil and Aviation Markets”, Journal of Asian Scientific Research, 10(2), 96-104.
- OECD, (2020). “Coronavirus: The World Economy At Risk”, OECD Interim Economic Assessment.
- Özdemir, M., Karavardar, A., Özkan, M. (2020). Covid 19 Pandemisinin Finansal Raporlama Süreci Üzerindeki Etkileri: Serbest Muhasebeci Mali Müşavirler Üzerine Bir Araştırma, Journal of International Management Educational and Economics Perspectives, 8(2), 166-187.
- Pehlivanlı, E. A. (2020). “Covid-19’un Havalimanları Performansları Üzerine Etkisinin Değerlendirilmesi: Türkiye Havalimanları Örneği”, Turkish Studies, 15(4), 905-922.
- PWC, (2020). “Korona Virüsünün Muhasebe Uygulamalarına Etkisi”, Erişim Tarihi:06.07.2020, <https://www.pwc.com.tr/tr/Hizmetlerimiz/denetim/ufrs-tfrs-raporlamasi/finansal-raporlama-standarti-tfrs-mart-2020.pdf>
- Tayar, T., Gümüştekin, E., Dayan, K. & Mandi, E. (2020). “Covid-19 Krizinin Türkiye’deki Sektörler Üzerinde Etkileri: Borsa İstanbul Sektör Endeksleri Araştırması”, Yüzüncü Yıl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Salgın Hastalıklar Özel Sayısı, 293-320.
- Wilson, M. E. & Chen, L. H. (2020). “Travellers Give Wings To Novel Coronavirus (2019-nCoV)”, Journal of Travel Medicine, 27(2), 1-3.
- <https://www.iata.org/contentassets/c81222d96c9a4e0bb4ff6ced0126f0bb/iata-annual-review-2020.pdf>
- <https://www.trthaber.com/haber/dunya/covid-19-tespit-edilen-kisi-sayisi-75-milyon-283-bini-gecti-539280.html>

Ekler:

Ek 1a: Oran Analizi Sonuçları (I. Çeyrek)

I. Çeyrek	PEGASUS		THY	
	2020	2019	2020	2019
Cari Oran	1.11	0.97	0.61	0.80
Asit-test Oranı	1.09	0.96	0.56	0.76
Nakit Oran	0.55	0.54	0.28	0.35
Alacak Devir Hızı	10.70	2.72	11.79	3.90
Stok Devir Hızı	23.98	27.92	7.38	11.10
Aktif Devir Hızı	0.08	0.10	0.09	0.12
Kaldıraç Oranı	0.78	0.79	0.75	0.74
Kısa Vadeli Kaldıraç	0.26	0.26	0.25	0.26
K.V.B / Toplam Yab.	0.34	0.32	0.33	0.35
Aktif Karlılığı	0.00	0.00	0.00	0.00
Özsermaye Kârlılığı	0.00	0.00	0.00	0.00
Net Kâr Marjı	0.00	0.00	0.00	0.00

Ek 1b: Oran Analizi Sonuçları (II. Çeyrek)

II. Çeyrek	PEGASUS		THY	
	2020	2019	2020	2019
Cari Oran	0.95	1.17	0.64	0.77
Asit-test Oranı	0.94	1.15	0.59	0.73
Nakit Oran	0.60	0.60	0.27	0.30
Alacak Devir Hızı	10.88	5.35	11.34	8.59
Stok Devir Hızı	32.31	50.52	9.69	20.28
Aktif Devir Hızı	0.08	0.23	0.13	0.25
Kaldıraç Oranı	0.82	0.79	0.76	0.75
Kısa Vadeli Kaldıraç Oranı	0.27	0.27	0.26	0.27
K.V.B / Toplam Yab. Kaynak	0.33	0.34	0.34	0.37
Aktif Karlılığı	0.00	0.01	0.00	0.00
Özsermaye Kârlılığı	0.00	0.03	0.00	0.00
Net Kâr Marjı	0.00	0.03	0.00	0.00

Ek 1c: Oran Analizi Sonuçları (III. Çeyrek)

III. Çeyrek	PEGASUS		THY	
	2020	2019	2020	2019
Cari Oran	0.97	1.37	0.61	0.74
Asit-test Oranı	0.95	1.35	0.56	0.69
Nakit Oran	0.61	0.82	0.21	0.32
Alacak Devir Hızı	19.56	11.53	9.90	15.29
Stok Devir Hızı	47.29	71.39	13.05	29.02
Aktif Devir Hızı	0.12	0.43	0.17	0.41
Kaldıraç Oranı	0.80	0.76	0.77	0.72
Kısa Vadeli Kaldıraç Oranı	0.23	0.24	0.25	0.25
K.V.B / Toplam Yab. Kaynak	0.29	0.32	0.33	0.34
Aktif Karlılığı	0.00	0.07	0.00	0.02
Özsermaye Kârlılığı	0.00	0.28	0.00	0.07
Net Kâr Marjı	0.00	0.15	0.00	0.05

Ek 2a: Sektöre Özgü Performans Göstergeleri Sonuçları (Pegasus)

Pegasus	2019			2020		
	I. Çeyrek	II. Çeyrek	III. Çeyrek	I. Çeyrek	II. Çeyrek	III. Çeyrek
ASK	9.468.000.0	20.292.000.0	33.029.000.0	8.830.000.0	9.343.000.0	15.975.000.0
RASK	€ 3.07	€ 3.44	€ 4.07	€ 3.25	€ 3.30	€ 3.07
CASK	€ 3.24	€ 3.16	€ 3.14	€ 3.50	€ 4.38	€ 3.76
PLF	86.9%	87.1%	88.6%	86.6%	85.6%	81.6%
2020 Dönemi Merkez Bankası Kuru				1 €=7,21	1 €=7,67	1 €=9,08 TL

Ek 2b: Sektöre Özgü Performans Göstergeleri Sonuçları (THY)

THY	2019			2020		
	I. Çeyrek	II. Çeyrek	III. Çeyrek	I. Çeyrek	II. Çeyrek	III. Çeyrek
ASK	42.652.768	88.761.468	140.620.201	38.380.714	40.395.557	56.398.409
RASK	\$5.55	\$5.76	\$6.11	\$5.41	\$5.86	\$5.90
CASK	\$6.97	\$6.92	\$6.76	\$7.38	\$9.82	\$9.85
PLF	80.1%	80.1%	81.4%	75.5%	75.5%	73.3%
2020 Dönemi Merkez Bankası Kuru				1 \$=6,56 TL	1 \$=6,84	1 \$=7,75

Research Article

Covid-19 Pandemisinin Finansal Etkilerinin Belirlenmesi: Türkiye Havayolu Sektörü Üzerine Bir Uygulama

Determining the Financial Impacts of Covid-19 Pandemic: An Application on Turkish Airlines Industry

Serap Nur ÖZATA CANLI Doktora Öğrencisi Giresun Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme ABD ozataserap52@gmail.com https://orcid.org/0000-0003-4240-5383	Murat ÖZDEMİR Dr. Öğr. Üyesi, Giresun Üniversitesi İİBF, Maliye Bölümü murat.ozdemir@giresun.edu.tr https://orcid.org/0000-0001-6608-6511
---	--

Extensive Summary

The economies of the country have been affected by many events that have occurred in different structures such as terrorist attacks, natural disasters, economic crises, SARS and Ebola. Although these events had worldwide consequences in terms of their impacts, the levels of exposure remained mostly regional. However, the Covid 19 outbreak is a worldwide crisis and its effects are felt on a global scale. The Covid-19 outbreak was declared as a pandemic by the World Health Organization on March 11, 2020. During the pandemic process, many sectors experienced financial difficulties and faced problems they had not experienced before.

In recent studies on the Covid-19 virus, the travels of people carrying the virus are seen as the reason for the rapid spread of the virus worldwide (Wilson and Chen, 2020: 2). This situation made it necessary for national governments to take measures regarding travel health. Within the scope of travel measures, country borders were closed for the first time in history in order to slow down and stop the spread of the virus, all aircraft of the airlines were lowered and travel was completely prohibited. The airline industry, which has grown rapidly in the last 50 years, has experienced a period of contraction and stagnation due to various events. However, there has been no similar event such as Covid-19 that would bring an almost halt to air transportation. Therefore, this situation brings the airline industry to the front ranks among the sectors affected by Covid 19.

According to the report published by the Airline Carriers Association (IATA) in March 2020, it is predicted that there will be a loss of 252 billion dollars for the aviation sector in 2020 compared to the previous year, and if the epidemic prolongs, the loss will increase up to 314 billion dollars (IATA, 2020). Considering the figures under the heading estimated figures as of 1 November 2020 in the last updated report of IATA; While 38.9 million flights were realized in 2019, it is estimated that 16.4 million flights will be realized by the end of 2020. The estimated net loss for the airline industry at the end of the year is \$ 118.5 billion. Revenue Passenger Kilometers (RPK) will decrease by 66.3% compared to the previous year at the end of the year, Available Seat Kilometers (ASK) will decrease by 57.6% compared to the previous year, and passenger occupancy (Passenger Load Factor/ PLF) will be 65.5%. According to this information, the aim

of this study is to reveal the developments in the Turkish aviation sector during the covid19 pandemic and the negative effects that are expected to occur through figures.

Studies are limited because the Covid-19 process is ongoing and its effects will only be seen clearly after the pandemic is over. Similar domestic and foreign studies in the literature are briefly mentioned. In his study, Mhalla (2020) examined the effects of the Covid-19 outbreak on the aviation and petroleum industries. As a result of the study, it was concluded that if the Covid-19 epidemic proceeds at the same pace, all countries in the world, even the global economy, will be negatively affected. In the Pehlivanli (2020) study, he compared the performance of airports before Covid-19 and during the Covid-19 process to determine the possible effects of Covid-19 on the Turkish aviation sector. As a result of the study, it was determined that fixed return (CCR) activity according to the scale from the 20 airports studied was achieved in 4 airports in the pre-Covid-19 period and in 3 airports in the Covid-19 process. In the Akça (2020) study, he evaluated the impact of Covid-19 on the aviation sector in two different dimensions, global and Turkey, and investigated how this outbreak affected the aviation sector and what measures the sector took against the outbreak. As a result of the study, it was emphasized that the effects experienced in the aviation sector will not only be limited to this sector, but will also affect critical sectors such as the tourism sector that depend on this sector at a high level. In this context, our work is important in terms of revealing the current situation in the Turkish aviation sector during the covid-19 pandemic.

In the study, airline companies operating in BIST100 were selected as the sample. The interim financial reports dated 01.01.2020-30.09.2020, in which the enterprises started to make a statement regarding the Covid-19 pandemic, were included in the study. In order to determine the effects of Covid-19 on air transportation, the financial indicators in the financial reports were evaluated with financial ratio analysis and industry-specific performance indicators. In addition, content analysis was carried out to determine how the Covid-19 epidemic affected the financial reports of the companies in question and on what subjects and under which topics the enterprises provided information to their stakeholders regarding Covid-19.

As a result of the study, it was found that enterprises engaged in air transport activities in Turkey experienced negative effects in terms of financial performance and sector-specific performance indicators in the first three quarters of 2020. However, the first case in Turkey was found in March and restrictions were applied after this period. Therefore, this led to less negative effects being felt in the first quarter of the year. In other words, from the covid-19 outbreak, the Turkish airline sector II. and III. it was more affected in the quarter.

As a result of the content analysis of the interim financial reports published by the airline companies operating in the BIST 100 Index during the pandemic process, the following results have been reached;

- Including explanations about Covid-19,
- There is no information about the effects of Covid-19 on the business continuity assumption,
- Includes information about the accounting estimates and assumptions of Covid-19 and its effects on accounting policies,
- The state of disclosure of the effects of Covid-19 under the title of events after the reporting date varies between businesses,
- It has been determined that there are differences between businesses in the statements made on the effects of Covid-19 on the sector.

As a result, the Covid-19 epidemic has emerged as the fastest and most profound event that has affected the global economy since the 20th century. It is obvious that Covid 19, which has not found a clear solution and continues to increase its effect day by day, will create new results on the economy and sectors and the need to examine them. In the economy, which started to be

questioned with the Covid 19 outbreak, it is another expected situation to experience changes in terms of sector activities and business processes with the end of the pandemic process.