

**UKRAYNA-RUSYA SAVAŞI'NIN ULUSLARARASI HAVA TAŞIMACILIĞI
SEKTÖRÜNE ETKİSİ: AEROFLOT HAVAYOLLARI ÜZERİNE STRATEJİK BİR
DEĞERLENDİRME**

THE EFFECT OF THE UKRAINE-RUSSIA WAR ON THE INTERNATIONAL AIR
TRANSPORT INDUSTRY: A STRATEGIC EVALUATION ON AEROFLOT AIRLINES

Doç. Dr. Mustafa Kemal YILMAZ

T.C. Samsun Üniversitesi Sivil Havacılık Yüksekokulu, Havacılık Yönetimi Bölümü
ORCID: 0000-0002-1533-8990

Araş. Gör. Tuba BAYAR

T.C. Samsun Üniversitesi Sivil Havacılık Yüksekokulu, Havacılık Yönetimi Bölümü
ORCID:0000-0001-5556-790X

Özet

Geçmişten bugüne tarihi, kültürel, sosyal ve ticari olarak ortak bir geçmişe sahip olan Rusya ile Ukrayna arasında son 20 yılda ortaya çıkan fikir ayrılıkları beraberinde derin bir politik ayrışmayı ve nihayetinde iki ülke arasında işgale varan bir savaşı meydana getirmiştir. Savaşın etkileri kısa sürede küresel bir krize evrilmiş, tüm ülkelerin ekonomileri ve ticari faaliyet yürüten sektörler bu durumdan olumsuz etkilenmiştir.

Bu kapsamda çalışmanın amacı, Rusya'nın Ukrayna'ya savaş ilan etmesiyle başlayan karmaşık ve politik durumun uluslararası havacılık sektörüne, Türkiye'nin ulusal havayolu pazarına ve Rusya'nın bayrak taşıyıcı havayolu Aeroflot Havayolları'nın ticari faaliyetlerine olumsuz etkilerini ortaya koymaktır. Bu minvalde, havacılık alanında önemli uluslararası ve ulusal otoriteler olan IATA (Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği), EUROCONTROL (Avrupa Hava Seyrüsefer Güvenliği Örgütü), DHMİ (Devlet Hava Meydanları İşletmesi) ve çeşitli havacılık kurumlarının yayınlamış olduğu istatistiki veriler kullanılarak nitel araştırma yöntemlerinden içerik analizi ve durum değerlendirmesi yapılmıştır. Çalışmanın; küresel ölçekli sonuçlar doğurabilecek uluslararası olaylarda, havacılık sektöründeki tüm paydaşlara katkı sağlaması beklenmektedir.

Anahtar Kelimeler: Rusya, Ukrayna, Savaş, Havayolu, Hava Taşımacılığı

Abstract

The differences of opinion between Russia and Ukraine, which have a common historical, cultural, social and commercial history from past to present, have emerged in the last 20 years, resulting in a deep political separation and ultimately a war between the two countries that led to occupation. The effects of the war turned into a global crisis in a short time, and the economies of all countries and the sectors carrying out commercial activities were adversely affected by this situation.

In this scope, the aim of the study is to reveal the negative effects of the complex and political situation that started with Russia's declaration of war on Ukraine on the international aviation industry, Turkey's national airline market and the commercial activities of Russia's flag carrier Aeroflot Airlines. In this respect, content analysis and case study from qualitative research methods are used by using statistical data published by IATA (International Air Transport Association),

EUROCONTROL (European Air Navigation Safety Organization), DHMI (State Airports Authority) and various aviation institutions, which are important international and national authorities in the field of aviation. This study; It is expected to contribute to all stakeholders in the aviation industry in international events that may have global-scale consequences.

Keywords: Russia, Ukraine, War, Airline, Air Transport

1. GİRİŞ

Uluslararası havayolu taşımacılığı küreselleşmenin ve buna bağlı olarak artan rekabetin etkisiyle çevresel, politik, sosyal, ekonomik ve teknolojik gelişmelerden daha fazla etkilenir hale gelmiştir. Geçmişte yaşanan Petrol krizi, Körfez Savaşı, 11 Eylül terör saldırısı ve SARS salgını havacılık sektörünü olumsuz etkileyen önemli örnekler arasında yer almaktadır. 2019 yılında ortaya çıkan Covid-19 salgını ise kısa sürede dünyayı etkisi altına almış ve havayolu seyahatlerini durma noktasına getirmiştir. Salgının yavaş yavaş kontrol altına alınmasının ardından kısıtlamaların hafifletilmesi hava taşımacılığının yeniden hareketlenmesini sağlamıştır. Henüz salgının olumsuz etkilerinden tam anlamıyla kurtulamamışken, 2022 yılının şubat ayı itibariyle Rusya'nın Ukrayna'yı işgali ile havacılık sektörü yeni bir çıkmazla karşı karşıya kalmıştır. İki devlet arasındaki siyasi gerilim savaşa dönüştükten kısa bir süre sonra İngiltere, ABD, Japonya, Kanada ve birçok AB üyesi ülke Rusya'ya karşı yaptırımlar uygulamaya başlamış ve olaylar uluslararası boyut kazanmıştır.

İşgal sonrasında birçok ülkenin hava sahalarını karşılıklı olarak kapatmaları, diğer taraftan Rusya'ya uygulanan yaptırımlar başta Rus merkezli havayolları olmak üzere özellikle Batı-Doğu aksında yürütülen havacılık faaliyetlerini olumsuz yönde etkilemiştir. Ukrayna, Rusya ve Belarus'un hava sahalarını kullanamayan havayolu şirketleri rotalarını daha güneydeki ya da kuzeydeki hava sahalarından geçecek şekilde planlamak zorunda kalmışlardır. Havayolu şirketleri kapalı olan hava sahaları nedeniyle daha uzun rotalar üzerinden uçmaya başlamış, bu durum yakıt tüketimini artırmıştır. Diğer yandan, savaş nedeniyle petrol tedarik zincirinde yaşanan belirsizlik ortamı fiyatların yükselmesine neden olmuştur. Yakıt tüketiminin ve petrol fiyatlarının artması havayolu taşımacılık maliyetlerini de artırmıştır. Ukrayna ve Rusya arasındaki savaşın hali hazırda devam ediyor olması, yaşanan durumun olumsuz etkilerinin tüm sektörlerde olduğu gibi havacılık sektöründe de bir değişimi beraberinde getirmesi beklenmektedir.

2. UKRAYNA-RUSYA SAVAŞINA GENEL BAKIŞ

Sovyet Ruslarının 1920 yılında Ukrayna'yı ele geçirmesinin ardından, 1922 yılında Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği (SSCB) kurulmuş, Rusya ve Ukrayna devletleri 70 yılı aşkın sürede aynı devletin çatısı altında yaşamlarını devam ettirmiştir. 1991 yılında SSCB'nin dağılmasıyla, Ukrayna ve Rusya iki bağımsız devlet haline gelmiştir. Doğu Avrupa ile tampon bölge olan Ukrayna jeopolitik konumunun da etkisiyle Rusya için her zaman önemli bir ülke olmuştur (Erdil, 2021:47-56). Farklı iki devlet haline gelmelerine rağmen Ukrayna ve Rusya arasındaki sınırlar kesin olarak çizilememiş, aralarında kültürel, sosyal ve ticari ilişkiler sürekli olarak devam etmiştir (Kappeler, 2014: 107-115).

Rusya'nın kendisini SSCB'nin mirasçısı olarak görmesi ve ortak kökten kaynaklı pek çok neden Ukrayna ve Rusya Hükümetlerini sık sık politik sorunlarla karşı karşıya getirmiştir (Kışı, 2022: 239-270) Bugünkü savaş sürecine gelinmesinde, 2000'li yıllar itibariyle başlayan bazı olaylar önemli nitelik taşımaktadır. Bunlar arasında 2004 yılında yaşanan Turuncu Devrim, Yanukoviç Hükümeti Dönemi, Kırım'ın ilhak edilmesi ve Ukrayna'nın NATO'ya girme talepleri örnek olarak verilmektedir (Tsygankov, 2014: 2-5). Ukrayna topraklarında çok fazla Rus nüfusunun yaşaması bağımsız olduktan sonra dış politika da izlenecek tutumda karasızlıkların oluşmasına neden olmuştur.

Ukrayna'nın doğu ve güneydoğu bölgesinde yoğunluklu olarak yaşayan Rus vatandaşları Rusya yanlısı bir politika izlenmesini isterken Batı'da yaşayan vatandaşlar Batı yanlısı bir politikanın benimsenmesini istemiştir (Ahmadli & Taşkiran, 2020: 125-138). Ukrayna'da 2004 yılında yapılan cumhurbaşkanlığı seçimlerinde usulsüzlük yapıldığına dair iddiaların ortaya atılmasıyla halkın protesto hareketlerinin yaşanması süreci "Turuncu Devrim" olarak adlandırılmıştır (Tüzsüzoğlu, 2011: 62-79). Turuncu Devrim süreci ile başa geçen Victor Yuşçenko döneminde Batı yanlısı bir politika izlenilmesine rağmen AB'nin ikili ilişkilere yönelik iyileştirici tutumu ve üyelik sürecini arka planda bırakması, beklenen reformların devamlı şekilde yapılamamasına neden olmuştur. Beklenen durumların gerçekleştirilememesi, 2010 yılında yapılan seçimlerde Bölgeler Partisi'nden Rus yanlısı politika izleyen Viktor Yanukoviç'in cumhurbaşkanlığı seçimini kazanmasına ortam hazırlamıştır. Turuncu Devrim sürecinde Rusya ile gerilen ilişkiler bu süreçte onarılmaya çalışılmıştır (Kuzio, 2012: 395-413). İlişkilerin iyileştirilmesi ve Rus yanlısı bir politika izlenmesi için Yanukoviç hükümetine enerji fiyatlarında indirimler yapılacağı ve 15 milyar dolar yardım edileceği konusunda Putin hükümeti tarafından sözler verilmiştir. Bu tutumlar karşısında Yanukoviç'in 2013 yılında AB ile yapılacak Ortaklık ve Serbest Ticaret Antlaşması'nın askıya alınacağı açıklaması, Batı yanlısı halkın tepkisini çekmiş ve bu durum kısa sürede büyük çaplı protestoların başlamasına neden olmuştur (Tsygankov, 2014: 2-5). Ukrayna'nın başkenti Kiev'in meydanında binlerce insanın AB'ye üyelik süreci, insan hakları ve demokratik yönetim istekleri ile başlayan protestolar "Euromaidan" olayları olarak tarihe geçmiştir (Shveda-Park, 2015: 85-91). Bir devrim niteliğine dönüşen olayları kontrol edemeyen Yanukoviç, ülkeyi terk etmiştir. Bu süreçte yönetim için geçici bir hükümet kurulmuş ve Kırım'da içinde bulunduğu Rus nüfusunun yoğun olduğu bölgelerde Rusça'nın bölgesel dil olarak kabul edilmesinin kaldırılması gibi uygulamalara gidilmiştir (Giulan, 2016). Kırım'da yaşayan Rus vatandaşları baskı altında olduklarını ve dillerinin yasaklanması konusunda yaptırıma uğradıklarını ileri sürerek protestolara başlamıştır (Paul, 2015). Bu durum Ukrayna ve Rusya arasındaki ilişkilerin daha da kötüye gideceği günlerin habercisi olmuştur. Şubat 2014'te bu karışıklıkları fırsata çevirmek isteyen Rusya Kırım'a askeri hareket düzenleyerek Kırım Parlamentosu'nun kontrolünü ele geçirmiştir. Rus yanlısı özerk bir hükümetin kurulduğu Kırım'da 16 Mart 2014 tarihinde Rusya'ya katılmak istediklerine dair yapılan referandum %97 oranında vatandaşlar tarafından kabul edilmiştir. Uluslararası olarak meşru kabul edilmeyen bir referandum olsa da 18 Mart 2014'de Rus Hükümeti'nin Kırım'ın Rusya'ya katılması için hazırladığı düzenleme ile Kırım'ın ilhaki gerçekleşmiştir (Çelik, 2022: 521-533). Bunun üzerine Ukrayna'nın doğusunda kalan Donetsk ve Luhansk (Donbas Bölgesi) şehirlerinde de halk ayaklanmıştır. Kırım gibi referandumla Rusya'ya bağlanmak istemelerine Rus Hükümeti'nin sıcak bakmaması ile Donetsk Halk Cumhuriyeti ve Luhansk Halk Cumhuriyeti olarak iki bağımsız ülke oluşmuştur (Pigliucci, 2017: 84-104). Bu süreçlerde Batı yanlısı tutumunu devam ettiren Ukrayna AB ile ortaklık anlaşması imzalamış ve Donbas Bölgesi'nde karışıklıklar ortaya çıkmıştır. Bu karışıklıkların çözülmesi için Rusya, Ukrayna, Fransa ve Almanya'nın bir araya gelmesi ile Minsk Anlaşması imzalanmasına rağmen her iki devlette antlaşma şartlarına uymakta istikrarlı davranmamıştır (İKV, 2022). Ukrayna ve NATO arasında yaşanan sıcak gelişmeler ve Ukrayna'nın üyelik başvurusunda bulunması bugün ki geline noktanın kilit nedenlerinden biridir. Rusya'nın batı ile bağlantısında önemli bir jeopolitik konumda olan Ukrayna'nın NATO'nun üyesi olma ihtimali Putin hükümetini rahatsız etmiştir (Pifer, 2020: 43-53). Bunun nedeni ise üyelikten sonra NATO sınırlarının Rusya'nın savunmasını tehlikeye atacak şekilde doğuya doğru genişlemesidir (Erdil, 2021: 47-56). Her ne kadar bağımsız iki ülke gibi görünse de Rusya Cumhurbaşkanı Putin sık sık konuşmalarında Ukrayna'nın kendilerinin bir parçası olduğunu belirtmiş ve iki ulusun 'tek halk' olduğunu vurgulamıştır (Kuzio, 2018: 462-473).

Rusya yaptığı açıklamalarda somut kanıtlar ortaya koyamasa da Donbas Bölgesi'nde Ukrayna'nın soykırım yaptığını, oradaki halk ile dil ve kültür birliklerinin olduğunu ve koruyuculuğunu yapması gerektiği için askeri çıkartmalar yapmıştır. NATO'nun da karşılık olarak Ukrayna sınırına asker sevkiyatında bulunması ilişkilerin iyice gerilmesine neden olmuştur (Çelik, 2022: 521-533). Donbas Bölgesi sadece ortak köken açısından değil aynı zamanda kömür ve demir madenleri bakımından da Rusya için kritik bir bölgedir. Bunun üzerine NATO'dan sınırlarını doğuya doğru genişletmeyeceğine dair güvence isteyen Rusya somut bir cevap alamayınca Donetsk Halk Cumhuriyeti ve Luhansk Halk Cumhuriyeti'nin bağımsızlıklarını tanıdığını açıklamıştır. 24 Şubat 2022 tarihine gelindiğinde ise Putin yaptığı basın açıklaması ile Donbas Bölgesine yönelik işgalci olmayan özel askeri operasyonu başlattıklarını bildirmiştir (Kirby, 2022). AB üye ülkeleri ve ABD bu durumu kınadıkları açıklamış ve Rusya'yı çeşitli yaptırımlarla durdurmaya çalışmıştır. Küresel yaptırım veri tabanı olan Castellum.ai'nin açıklamış olduğu verilere göre savaş öncesinde 2278 yatırımı olan Rusya'nın 22 Şubat 2022 tarihi itibarıyla ek 9112 yatırıma daha maruz kalarak, Dünya'nın en çok yaptırım uygulanan ülkeleri arasında birinci sırada yerini almıştır (Castellum.AI, 2022). Rusya'nın Avrupa Konseyi'ndeki temsil hakkının askıya alınması, Eurovision şarkı yarışmasına katılımının engellenmesi, Rus diplomatların sınır dışı edilmesi gibi biri çok yaptırım uygulanmaya başlanmıştır. Bu yaptırımlar arasında en dikkat çekici yaptırımlardan biri havacılık alanında uygulanan yaptırımlar olmuştur. Rusya ve Baltık ülkelerinin karşılıklı hava sahalarını birbirlerine kapatması, AB ve ABD hava sahalarında Rus uçaklarına izin verilmemesi, FedEx ve UPS gibi kargo taşımacılığı yapan şirketlerin Rusya teslimatlarını askıya alması yolcu ve kargo taşımacılığındaki dengeleri değiştirmiştir (İKV, 2022)

3. YÖNTEM

Bu çalışmada, nitel araştırma yöntemlerinden içerik analizi yöntemi kullanılmış ve durum değerlendirmesi yapılmıştır. Çalışma kapsamında 24 Şubat 2022 tarihinde Rusya'nın Ukrayna'yı işgaliyle başlayan sürecin havacılık sektörü üzerindeki etkileri, Türkiye havayolu pazarındaki faaliyetlere yansımaları ve Rusya'nın en büyük havayolu olan Aeroflot Havayolu'nun sektördeki durumu incelenmiştir. Ukrayna ve Rusya'nın geçmişten günümüze aralarındaki ilişkinin, iki ülkeyi savaşa sürükleyen nedenlerin, bu savaşın havacılık sektöründeki tüm paydaşlara etkilerinin ve Aeroflot Havayolları'nın bu sürecin başlamasıyla karşılaştığı olumsuz değişimlerin değerlendirildiği çalışmada, literatürde bulunan bilimsel makaleler, havacılık alanında önemli otoritelerin yayınlamış olduğu raporlar, çeşitli istatistik kurumların verileri, dergi ve internet sitelerindeki kaynaklar aracılığıyla konu ele alınmıştır. Araştırmanın örneklemini Rusya'nın bayrak taşıyıcı havayolu olan Aeroflot'un oluşturmasının başlıca sebebi, savaşla birlikte uygulanan yaptırımlardan en çok etkilenecek havayolu şirketlerinden biri olmasıdır. İç hat seferlerinin yanı sıra Doğu-Batı arasında yolcu ve kargo taşımacılığına önemli katkıları olması nedeniyle; bu çalışma, halihazırda devam eden savaşın Aeroflot havayolu şirketi için oluşturacağı risk ve tehditlerin değerlendirilmesinin yapılmasını gerekli kılmıştır. Çalışmanın; Ukrayna-Rusya savaşı gibi bölgesel nitelikte olan bir savaşın küresel yansımaları ve uluslararası sonuçlarına ilişkin literatüre katkıda bulunması beklenmektedir.

4. UKRAYNA-RUSYA SAVAŞININ HAVACILIK SEKTÖRÜNE ETKİSİ

Rusya'nın 24 Şubat 2022 tarihi itibarıyla Ukrayna'ya yönelik başlatmış olduğu saldırılar dünya kamuoyunda önemli bir yankı uyandırmıştır. Çatışmalar sonucunda büyüyen savaş sadece iki ülke arasındaki ilişkileri etkilemekle kalmamış, diğer ülkelerinde çeşitli yaptırımlar uygulamasıyla etkileri dünya genelinde hissedilen bir durum haline gelmiştir.

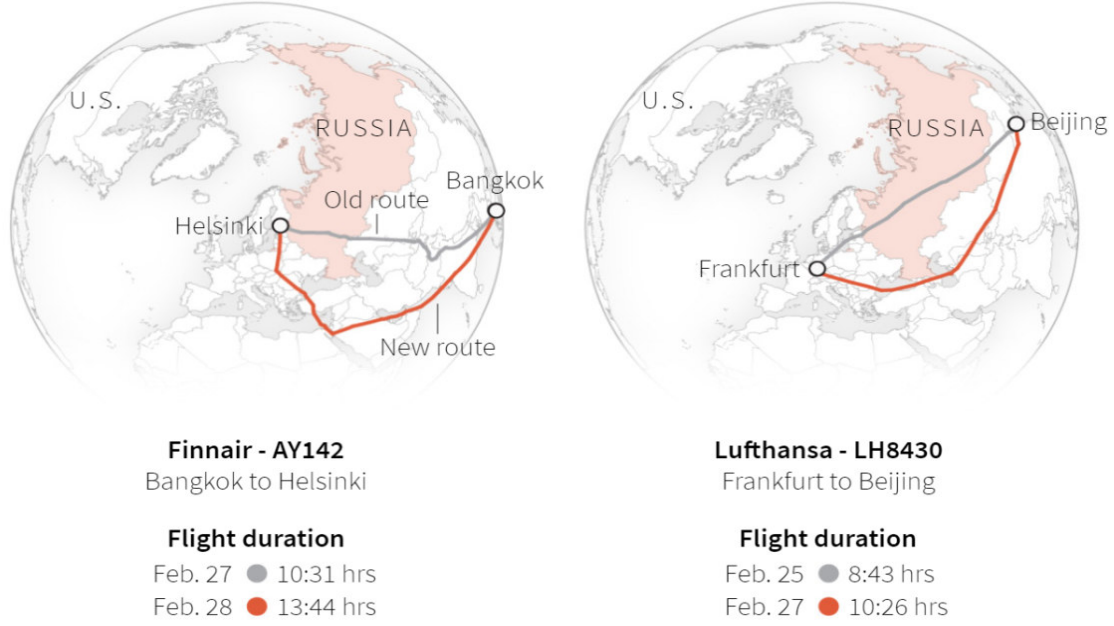
Dolayısıyla; bu durum ekonomik krizlere, savaşlara, teknolojik gelişmelere ve salgın hastalıklara karşı hassas olan havacılık sektörünün olumsuz yönde etkilenmesine neden olmuştur. Henüz Covid-19 salgının etkilerinden tam anlamıyla kurtulamamışken, Ukrayna-Rusya savaşının başlaması ile sektörde çeşitli değişimler yaşanmaya başlamıştır. Rusya'ya karşı ticari, ekonomik ve sosyal alanlarda birçok yaptırım uygulanmıştır. İkili hava ulaştırma anlaşmalarının askıya alınarak hava sahaslarının Rusya'ya kapatılması şüphesiz en önemli yaptırımlar arasında gösterilmektedir. Rusya'ya hava sahasının kapatılması için yaptırım uygulayan ilk ülke Birleşik Krallık olmuştur. Ardından hemen hemen tüm Avrupa Birliği ülkeleri, Amerika Birleşik Devletleri ve Kanada gibi ülkeler de hava sahaslarını Rusya'ya kapatmıştır (İKV, 2022). Rusya'da bu ülkelere kendi hava sahasındaki uçuşları kapatarak karşılık vermiştir. Lufthansa, Eurowings, Finnair, British Airlines, FedEx, UPS ve DHL gibi yolcu ve kargo taşımacılığı yapan uluslararası havayolu taşıyıcıları Rus hava sahasındaki faaliyetlerini durdurmak zorunda kalmıştır (Bağış, 2022). IATA'nın yayınlamış olduğu rapora göre; 2021 yılında Ukrayna, Avrupa'daki trafiğin %3.3'ünü, dünya çapındaki toplam trafiğinde %0.8'ini oluşturmaktadır. Yine aynı rapora göre; Rusya'ya gelen veya Rusya'dan giden uluslararası yolcu trafiği Avrupa trafiğinin %5.7'sini oluşturmaktadır (Tablo.1). Bu süreçte Moldova hava sahasının tamamının, Belarus da hava sahasının bir bölümünün kapalı olması kararını almıştır.

Tablo 1: 2021 Yolcu Trafiğinde Ülkelerin Payı

2021'de Yolcu Sayısının Payı	Toplam Avrupa Trafiği Rusya İç Hatları Hariç	Küresel Trafik
Ukrayna	%3.3	%0.8
Belarus	%0.3	%0.1
Moldova	%0.4	%0.1
Rusya (Uluslar arası)	%5.7	%1.3

Kaynak: (IATA, 2022a)

Hava sahaslarının kapatılmasıyla ülkeler arasında imzalanan ikili hava ulaştırma anlaşmalarının vermiş olduğu karşılıklı trafik haklarının kullanılamaması taşıyıcıların mevcut rotalarında değişikliklere ya da sefer sayılarında iptallere ve azalmalara neden olmuştur. Yapılan değişikliklerde özellikle Avrupa'dan Asya'ya olan mevcut rotaların uçuş sürelerinde önemli ölçüde artışlar meydana gelmiştir. Şekil 1 ve 2'de bazı uçuşların yaptırımlar sonrasında yeniden rotalanmasından kaynaklı süre artışları görölmektedir. Daha öncesinde direkt olarak gerçekteştirilen bu uçuşlar hava sahasları kapalı olmayan Türkiye, Birleşik Arap Emirlikleri ve Sırbistan gibi ülkelerin hava sahaslarından aktarmalı olarak gerçekteştirilmeye başlanmıştır (Merwe, 2022).



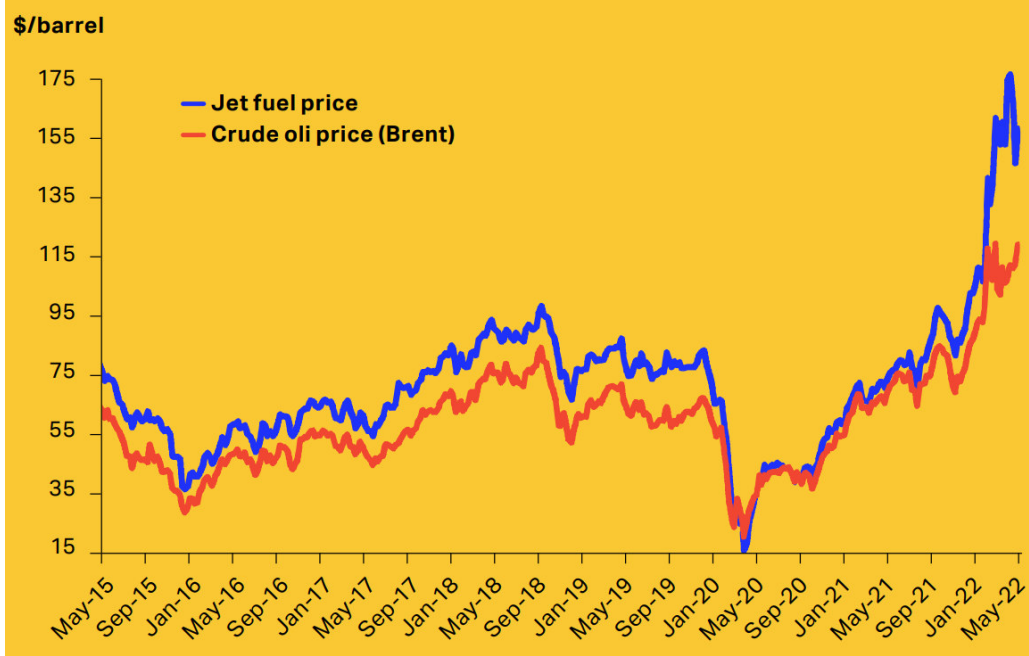
Şekil 1. Avrupa ile Asya Arasında Gerçekleşen Uçuşların Yeni Rota ve Süreleri
Kaynak: (Reuters, 2022)



Şekil 2. Amerika ile Asya Arasında Gerçekleşen Uçuşların Yeni Rota ve Süreleri
Kaynak: (Reuters, 2022)

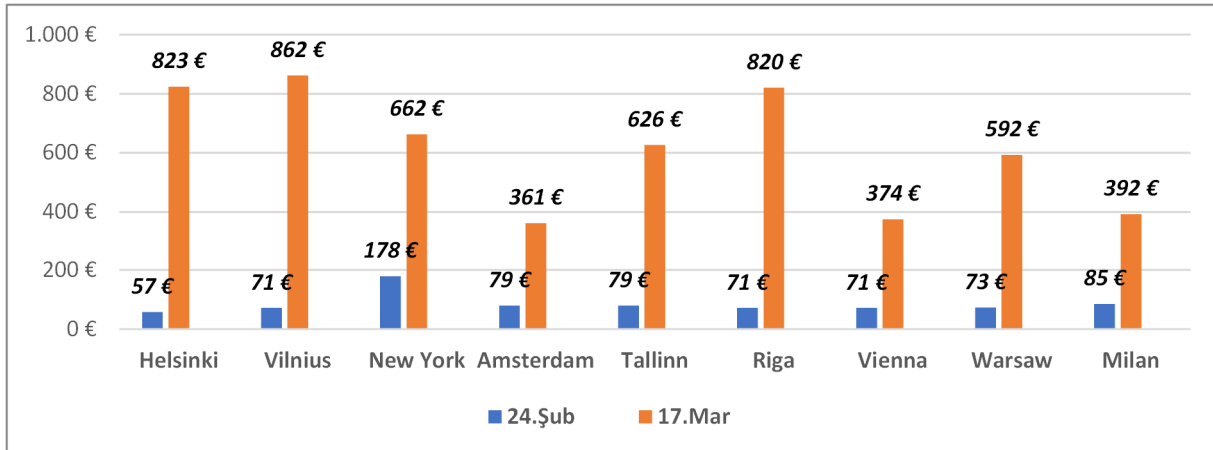
Ukrayna-Rusya savaşının başlamasıyla yakıt fiyatlarında da önemli oranlarda artışlar meydana gelmiştir. ABD ve Suudi Arabistan'ın ardından Rusya, dünyanın en büyük üçüncü petrol ihracatçısı ülke konumundadır. Almanya, Hollanda ve Polonya başta olmak üzere AB ülkeleri Rusya'nın günlük ham petrol ihracatının %47'lik diliminde bulunmaktadır (Kaya, 2022). İşgaller sonucunda başlatılan yaptırımlarla başta toplam petrol ithalatının %8'ini Rusya'dan karşılayan ABD ve ardından İngiltere, Avusturya ve Kanada da petrol ithalatını yasaklamıştır (IEA, 2022). BP, Shell ve Equinor gibi büyük enerji şirketlerinin de Rusya'daki yatırımlarından çekileceğini açıklaması petrol arzında sıkıntıların yaşanacağı endişesini artırmıştır (Euronews, 2022). Petrol ve jet yakıtlarının fiyatı ani yükselişe geçmiş, Brent petrolün fiyatı mart ortalarına doğru 115 dolar seviyelerine kadar yükselmiştir.

Çatışmaların başlamasıyla belirsizlik ortamında artan talep, jet yakıtlarının fiyatlarında hızla artışa neden olmuştur. Böylece, Brent petrol ve jet yakıtları arasındaki fark giderek açılmaya başlamıştır (Grafik 1). Havayolu şirketlerinin en önemli maliyet kalemi olan yakıttaki ani yükselişler işletmeleri olumsuz yönde etkilemektedir.

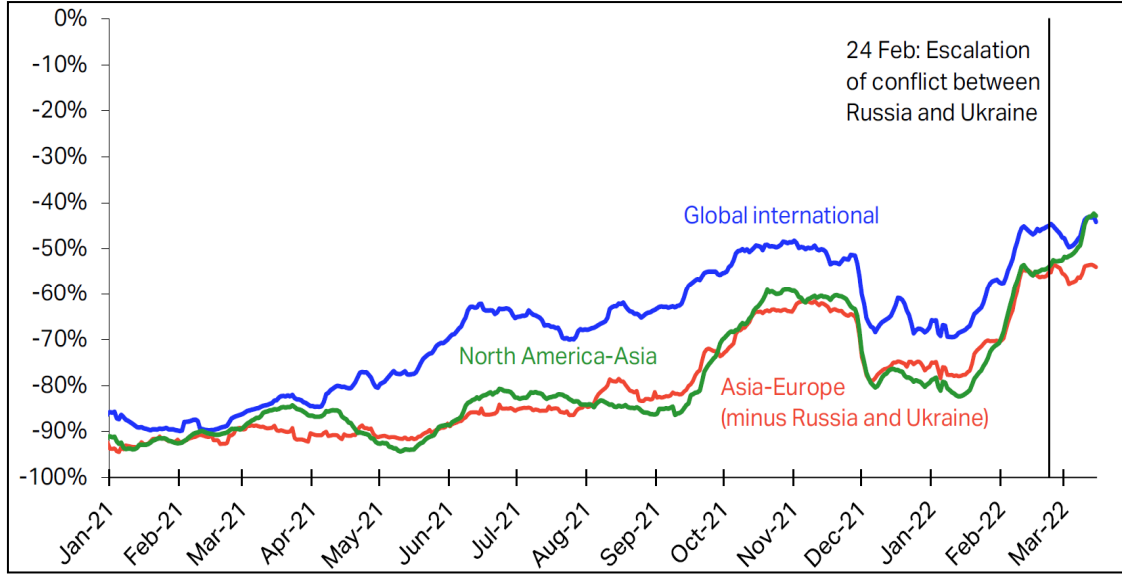


Grafik 1. Jet Yakıtı ve Brent Petrol Fiyatlarındaki Değişim
Kaynak: (IATA, 2022b)

Uçuş rotalarında meydana gelen süre artışları yakıt tüketiminin, kokpit ve kabin ekibinin havada kalma süresinin ve toplam seyrüsefer ücretlerinin artmasına neden olmuş, bu durum havayolu şirketlerine artan maliyetler olarak yansımıştır (Kiss, Jacobs, & Soone, 2022). Google Flight'dan elde edilen verilerde bazı artışların %1000 seviyelerinin üzerinde olduğu görülmektedir (Grafik 2). Havayolu şirketlerinin çeşitli maliyet kalemlerindeki artış çarpan etkisi yaratarak bilet fiyatlarında önemli ölçüde artışa neden olmuştur. Kriz sonrasında mart ayı itibariyle bilet fiyatlarının artışa geçmesi havayolu yolcu talebinin düşmesine neden olmuştur (Grafik 3).



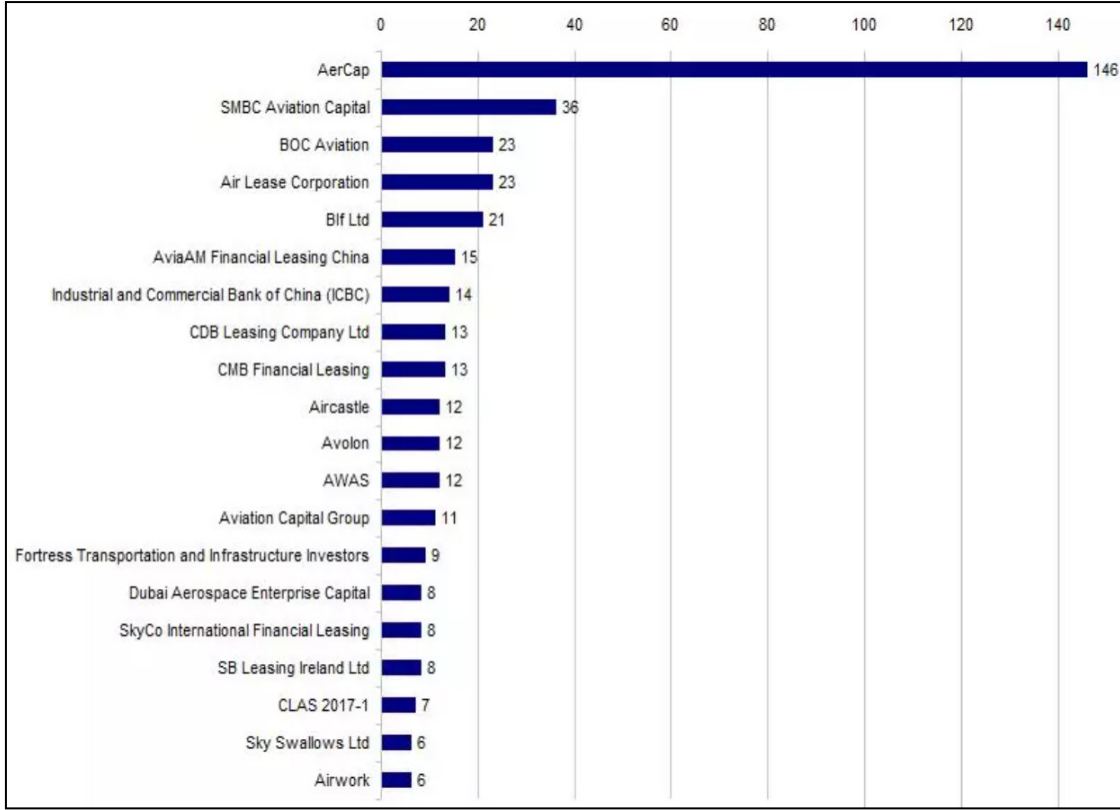
Grafik 2. St. Petersburg Havalimanından Bir Uçuş İçin Maliyet (€)
Kaynak: Investmentmonitor.ai (2022)



Grafik 3. Yolcu Bileti Satışlarının, 2019'a Göre 7 Günlük Hareketli Ortalamasının Yüzdesele Değişimi

Kaynak: IATA, (2022a)

Ukrayna-Rusya savaşının havacılık için bir diğer önemli etkisi de Boeing ve Airbus gibi iki büyük uçak üreticisinin Rusya'ya yedek parça tedarikini ve bakım hizmetlerini durdurması yönündeki kararı olmuştur. Rusya'daki önemli 8 havayolunun filosunu (Aeroflot, S7 Airlines, Rossia, Pobeda, Ural Airlines, Utair Airlines, Azur Air ve Nordwind) %43.40'ını Airbus, %31.70'ini de Boeing oluşturmaktadır (Abraham, 2022). Bu durum karşısında uçuş emniyetinin devamlılığını sağlamak için Rusya, sahipliğindeki diğer uçaklardan parça tedarikinin sağlanması için kiralık uçakların parçalanarak yedek parça temin edilmesine izin vermiştir. Yaptırımların devamında Rus Havayolu şirketlerine uçaklarını kiralaayan firmalar uçakların geri iadesini istemiş ve sigorta şirketleri de uçakların sigortalarını yenilemeyi reddetmiştir. Rus Havayolu şirketleri bünyesinde hizmet veren toplam 925 kiralık uçağın yaklaşık % 44'ü yabancı firmalardan kiralanmıştır. Uçak kiralaayan firmalar arasında İrlanda merkezli AerCap, 146 uçakla en büyük paya sahipken; ardından 36 uçakla SMBC Aviation Capital gelmektedir (Grafik 4). Uçakların geri iadesi konusunda herhangi bir somut adım atmayan Rus otoriteleri, öncelikle uçakların yurtdışında el konulma olasılığına karşın yayınladıkları kararname ile kiralaayan uçakların Rusya namına tescil edilebilmesini ve yurt içindeki seyahatlerde kullanılmasını sağlamışlardır (Leggett, 2022).



Grafik 4. Rusya'ya Uçak Kiralayan Şirketlerin Oranı

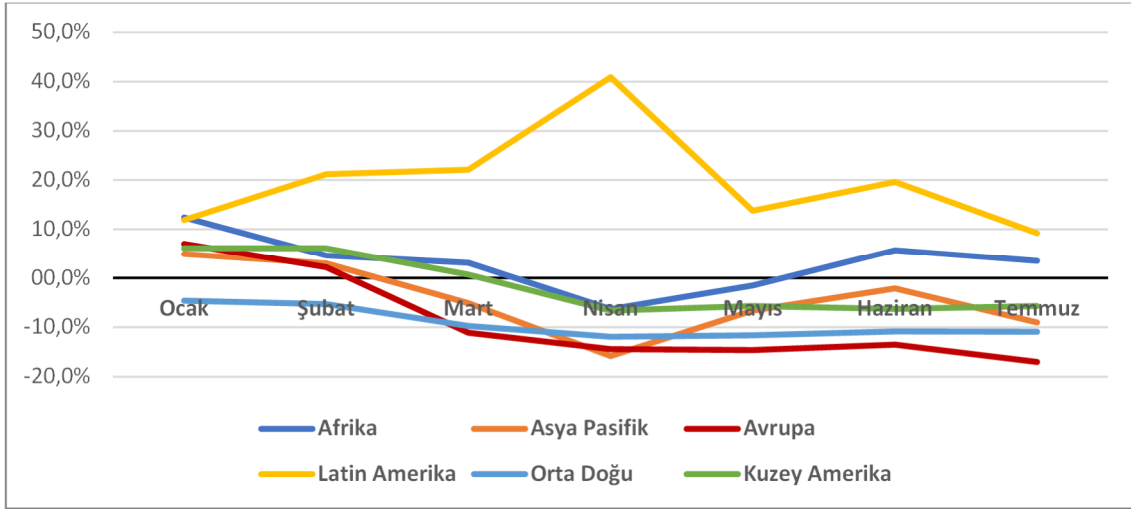
Kaynak: (CAPA, 2022)

Diğer taraftan, Rusya'nın VSMPO-AVISMA şirketi Airbus ve Boeing firmalarının uçak imalatında kullandığı titanyumun en önemli tedarikçisidir. Titanyum kullanarak üretilen uçak parçaları uçak ağırlığının azalması ve yakıt tasarrufu dolayısıyla üretici firmalar için önem arz etmektedir. Alix Partners'in yayınladığı verilere göre VSMPO-AVISMA şirketi Boeing'in kullandığı titanyumun %35'inin, Airbus'ın ise %65'inin tedarikçiliğini yapmaktadır (AlixPartners, 2022). Boeing çıkan çatışmaların ardından VSMPO-AVISMA firmasıyla aralarındaki sözleşmeyi durdurma kararı aldığını ve titanyum tedarikini durduracağını açıklarken; Airbus, Rusya'dan titanyum tedarikini durdurmanın kendilerine yönelik bir yaptırım olacağını belirterek titanyum tedarikine devam edeceğini belirtmiştir (Ticaret Bakanlığı, 2022). Rusya'dan titanyum tedarik eden şirketler arasında uçak üreticisi Embraer, motor üreticisi Rolls Royce ve Safran gibi şirketlerde bulunmaktadır. Rusya'nın titanyum arzında yaptırıma gitmesinin Avrupalı şirketleri olumsuz yönde etkilemesi beklenmektedir.

Ukrayna-Rusya savaşı sadece yolcu taşımacılığını değil aynı zamanda kargo taşımacılığını da derinden etkilemiştir. Hava kargo taşımacılığı, diğer taşımacılık modlarına nazaran daha hızlı ve güvenli bir taşıma avantajı sağladığından günden güne önemi artmaktadır (Öçal, 2022). Rusya'nın Ukrayna'yı işgal girişimi hava kargo taşımacılığı yapan FedEx, UPS ve DHL gibi hava kargo şirketlerini güvenli bölge olarak görmedikleri Ukrayna'daki bürolarını kapatmalarına ve diğer taraftan Rusya'daki faaliyetlerini askıya almalarına neden olmuştur. Rusya ve Ukrayna hava sahasını kullanamayan kargo uçakları daha kuzeyden veya güneyden alternatif yeni rotalar çizmeye başlamıştır. Mevcut rotaların uzaması yolcu uçaklarına nazaran kargo uçaklarını daha fazla etkilemektedir. Çünkü, kargo uçakları genel olarak yolcu uçakları gibi uzun menzilli uçaklar değildir. Rotaların uzamasından kaynaklı olarak bu tip uçakların ara noktalarda yakıt ikmali yapması gerekmektedir. Dolayısıyla daha uzun mesafeler gidecek uçakların tüketeceği yakıt miktarı da artmaktadır.

Rotaların uzaması, yakıt tüketiminin artması, kapasitenin azalması ve hızla yükselen jet yakıt fiyatları navlun fiyatlarının da giderek yükselmesinde etkili olmuştur.

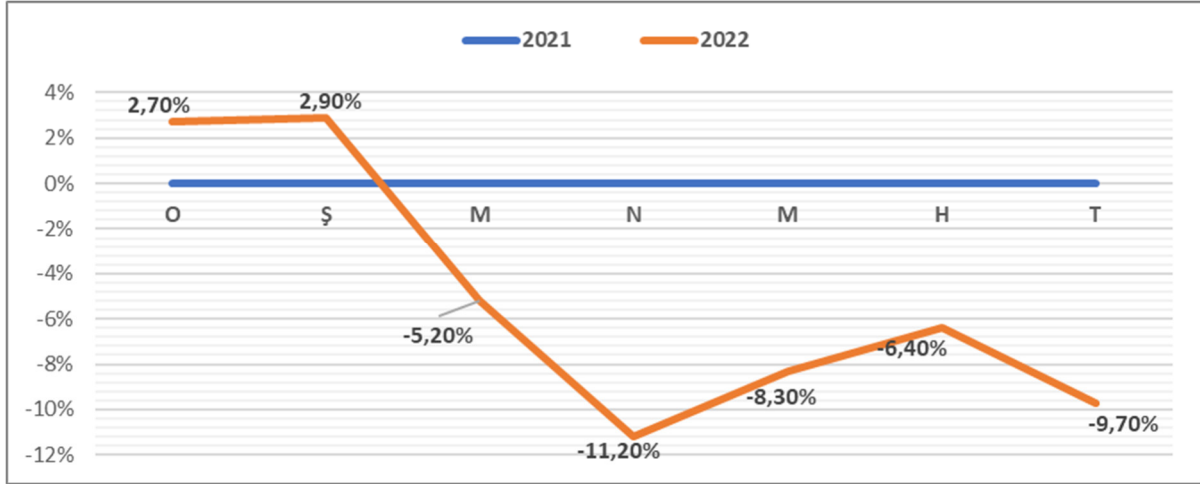
IATA raporuna göre dünya ticaretinin %35’lik bölümünü kapsayan 6 trilyon dolarlık malın taşınması hava kargo yoluyla gerçekleştirilmektedir (IATA, 2022c). Yaptırımlar ve güvenlik önemleri sonrasında kargo kapasitesinde önemli düşüşler yaşanmıştır. Bunun nedeni Ukrayna merkezli Antanov Havayolları ve Rusya merkezli Volga-Dnepr gibi birçok taşımacının hava kargo taşımacılığında kilit rol üstlenmesidir. Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği’nin temmuz ayına kadar yayınlamış olduğu verilere bakıldığında çatışmalardan en çok etkilenen Avrupa, Kuzey Amerika ve Asya Pasifik bölgeleridir. Krizin ortaya çıkışından hemen sonra mart ayında küresel hava kargo talebinde (CTK) 2021’in aynı ayına göre azalmalar meydana gelmiştir (Grafik 5).



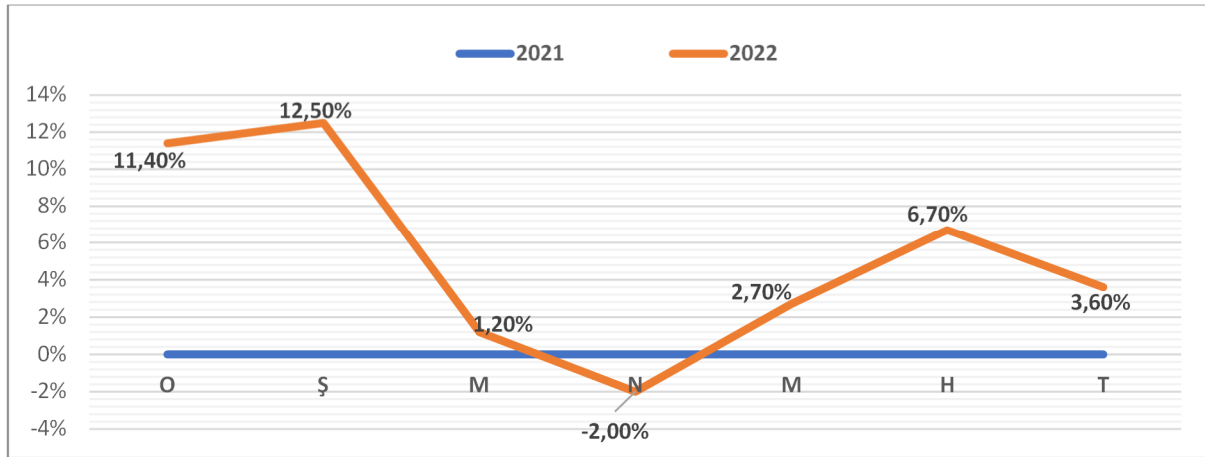
Grafik 5. 2021’e Göre 2022 Yılı CTK Değişim

Kaynak: (IATA 2022d) (Ocak-Temmuz kargo verilerinden derlenmiştir.)

Hava kargo taşımacılığının tüm pazar kapasitesi değerlendirildiğinde; (CTK) 2021’in ocak ve şubat aylarına kıyasla %3’lük bir büyüme gözlemlenirken, mart ayı itibariyle sert düşüşler yaşanmıştır. Aynı durum, hava kargo kapasitesi (ATCK) içinde geçerlidir. Kuşkusuz bu durumda, Rusya ve Ukrayna pazarlarındaki önemli oyuncuların kargo arzında baskı altında olması ve Çin’de devam eden Omicron varyantı ile “Sıfır Covid” politikasının etkisi oldukça fazladır. Haziran aylarındaki toparlanmalar Çin’deki kısıtlamaların biraz daha hafifletilmesi, kapasite artışı ve iş gücünün aktif üretime geçmesinden kaynaklanmaktadır. Kiralama şirketlerinin uçakları geri istemesi, uçak üreticilerinin yedek parça ve bakım hizmetleri vermemesi tedarik zincirinde önemli sıkıntıların oluşmasına neden olmuştur. Taşımacılık faaliyetlerinde kapasite ve talep dengelerinde bozulmalar meydana gelmiştir (Grafik 6 ve 7).



Grafik 6. Tüm Kargo Pazarın 2021 Yılına Göre CTK Değişimi
Kaynak: (IATA,2022d) (Ocak-Temmuz kargo verilerinden derlenmiştir.)



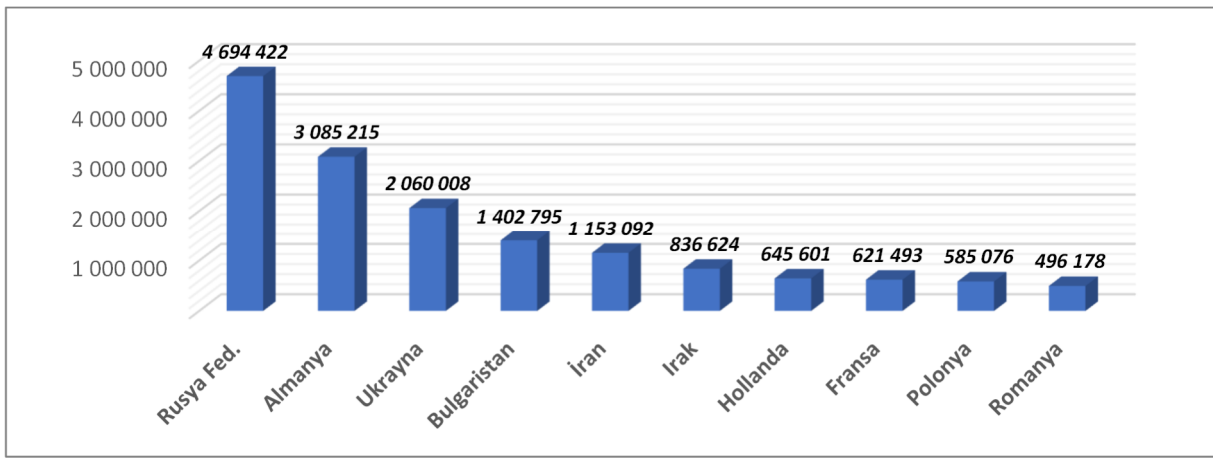
Grafik 7. Tüm Kargo Pazarın 2021 Yılına Göre ACTK Değişimi
Kaynak: (IATA, 2022d) (Ocak-Temmuz kargo verilerinden derlenmiştir.)

Savaş sırasında yaşanan başka önemli bir olayda dünyanın en büyük kargo uçağı olan ve birçok rekorun sahibi Antonov An-225 Mriya'nın Rus Hava Kuvvetleri tarafından vurulması olmuştur. Ukrayna'daki Hostomel Havalimanı'nın Rusya tarafından bombalanmasının ardından uçakta çok büyük hasarlar meydana gelmiştir. Uçağın tekrar uçuş için hazır hale getirilip getirilmeyeceğini zaman gösterecektir.

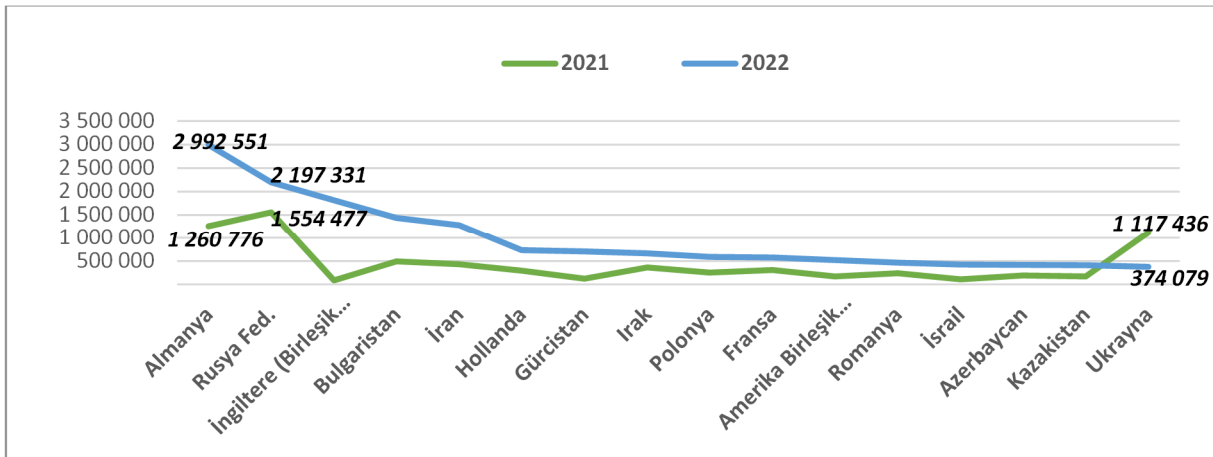
5. UKRAYNA-RUSYA SAVAŞININ TÜRKİYE'DEKİ HAVACILIK FAALİYETLERİ AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ

Ukrayna ve Rusya konumları gereği yıllardan beri Türkiye ile önemli ilişkiler yürüten iki ülke konumunda olmuştur. Ekonomik, siyasi, askeri, kültürel ve çevresel birçok konuda iş birliği içerisinde olmalarının yanı sıra turizm kapsamında da bu ülkelerle karşılıklı önemli bir ilişki söz konusudur. Türkiye'de yazların uzun sürmesi, turizm çeşitliliğinin fazla olması, vizesiz giriş gibi kolaylıklar Ukrayna ve Rusya için ülkemizin cazibe merkezi olmasını sağlamıştır (Karabuğa, Göktepe, & Kokonaloğlu, 2022). Türkiye'nin 2021 yılı turizm hareketliliğine bakıldığında (Grafik 8); Rusya, 4.694.422 turist ile ilk sırada yer almaktadır. Rusya'yı 3.085.215 turist ile Almanya, ardından 2.060.008 turist ile Ukrayna takip etmektedir. Ukrayna ve Rusya'nın Türkiye turizmi açısından önemli bir paya sahip olduğu görülmektedir.

Ukrayna ve Rusya arasında çıkan savaş sonrasında Rusya ve AB ülkelerinin karşılıklı olarak birbirlerine hava sahalarını kapatmaları, uluslararası ödeme sistemleri için çeşitli yaptırımlarla karşı karşıya kalmaları Batılı ülkelere gitmekte zorlanan Rus vatandaşlarının Türkiye'ye yönelmesine neden olmuştur (Grafik 9). Turizm ve Kültür Bakanlığı'nın yayınlamış olduğu verilere göre Ocak- Temmuz ayında ülkemizi en çok seyahat eden ülkeler sırasıyla Almanya, Rusya ve İngiltere olmuştur. 2021 yılının aynı dönemine göre Rusya'dan gelen turist sayısında artış olsa da ilk sıradaki yerini önemli bir farkla Almanya almıştır. Aynı grafikte 2021 yılında üçüncü sırada önemli bir paya sahip olan Ukrayna turistleri aynı dönemin ziyaretçi sayılarının altına düşmüş ve 16. sıralara kadar gerilemiştir (Grafik 8 ve 9). 2022 yılının Ocak-Temmuz döneminde gelen ziyaretçi sayısı geçen yıla oranla %128 artış göstermesine rağmen Ukrayna'nın bu pastadaki payı küçülmüştür. Ülkemizi ziyaret eden 23.030.229 turistin %76'sı taşımacılık türü olarak havayollarını tercih etmiştir.



Grafik 8. 2021 Yılında Türkiye'ye En Çok Ziyaretçi Gönderen Ülkeler
Kaynak: (Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2021)

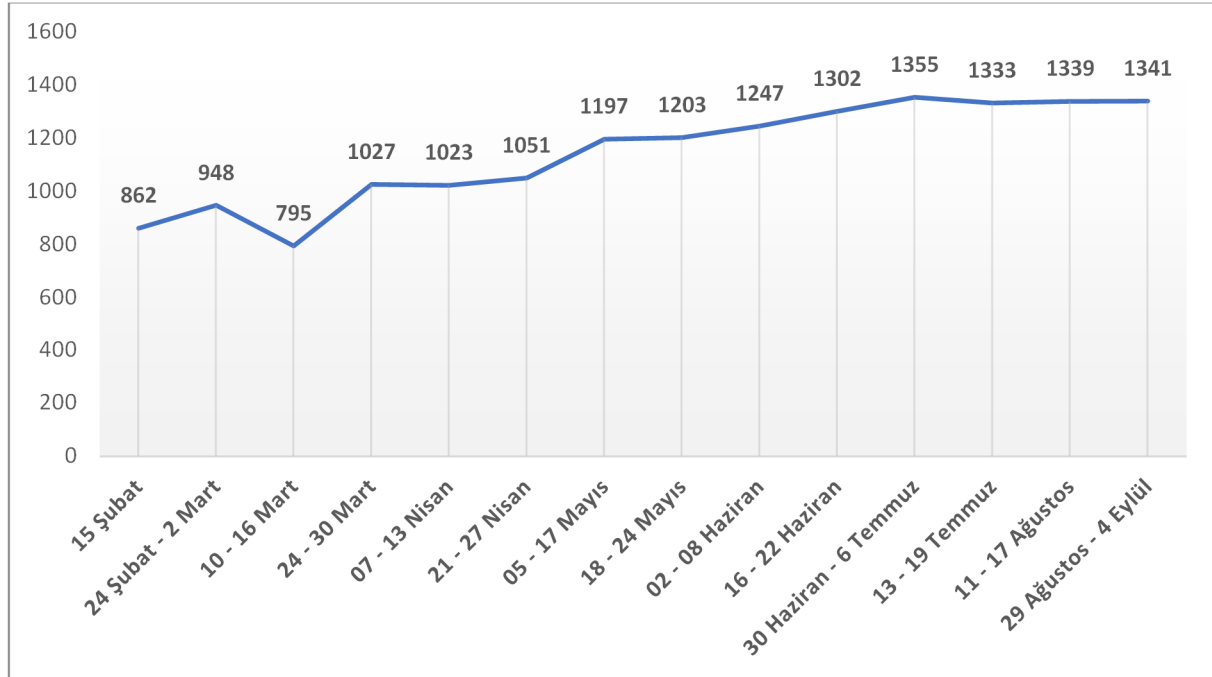


Grafik 9. 2022 Ocak-Temmuz Ayı Türkiye'yi Ziyaret Eden Ülkeler
Kaynak: (Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2022)

Rusya ve Ukrayna hava sahalarının kapalı olması, Türkiye hava sahasının kullanımını yoğunlaştırmıştır. Kapalı hava sahalarından geçemeyen havayolu şirketleri uçuş rotalarını oluştururken maliyeti daha az ve güvenli yollar tercih etmektedir. Ayrıca, yaptırımlar başladıktan sonra Rusya dışındaki Rus vatandaşlarının ülkelere geri dönüş yapmaları bu süreçte karşılaşılan önemli sorunlardan biri olmuştur.

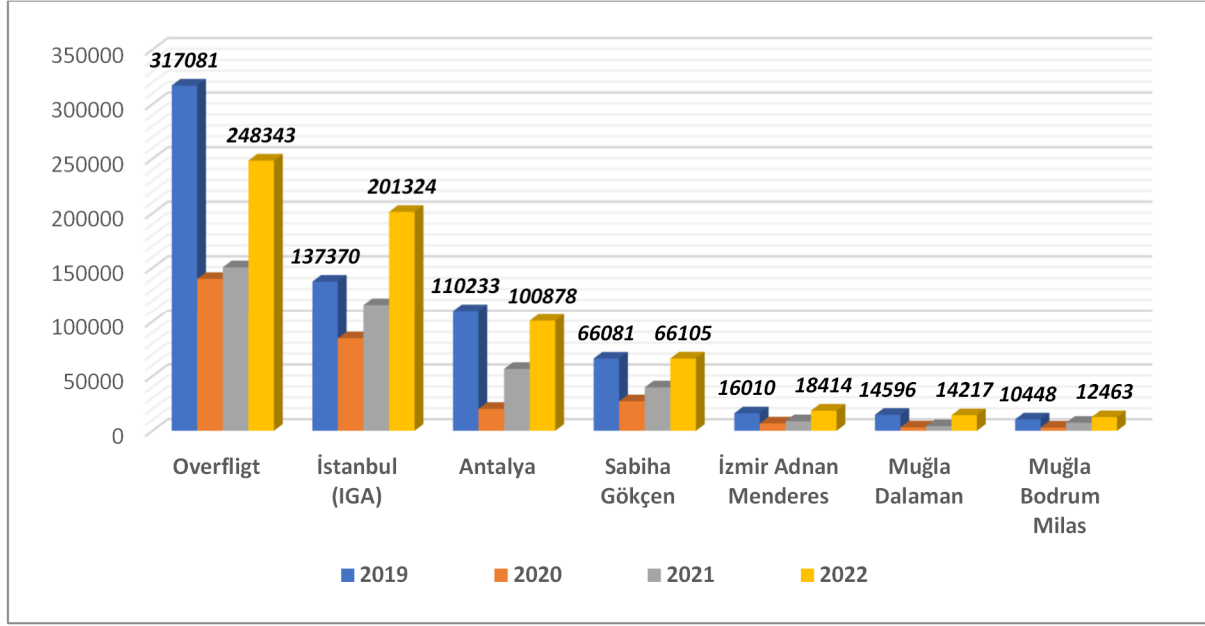
İstanbul başta olmak üzere ülkemizin büyük havalimanları aktarma noktaları olarak kullanılmaya başlanmıştır. Türkiye ile birlikte Birleşik Arap Emirlikleri, Mısır, Sırbistan ve Ermenistan da Rusya'ya karşı yapılan yaptırımlara katılmayan ülkelerdir. Rusya, bu hava sahalarını aktarma merkezi olarak kullanacak şekilde uçuşlarını gerçekleştirmektedir. Burada %85'lik oranla en büyük payı Türkiye oluşturmaktadır. Avrupa Hava Seyrüsefer Güvenliği Örgütü (Eurocontrol) tarafından yayınlanan rapora göre; Rusya ve Ukrayna'nın iç hat uçuşları hariç gün içerisinde en fazla uçuş gerçekleştirdikleri ülke Türkiye'dir (Brennan, 2022).

Türkiye'nin en büyük ve en yoğun havalimanı olan İstanbul havalimanı da Rusya - Ukrayna arasındaki krizden sonra ortaya çıkan rota değişikliklerini stratejik bir avantaja çevirmiştir. Savaş başlamadan önceki hafta İstanbul Havalimanı'nın günlük uçuş sayısı 862 iken savaş başladıktan sonraki hafta %10 oranında artışla bu sayı 948 uçuşa yükselmiştir. Daha sonraki süreçte hava sahalarının kapatılması ve yaptırımlarla birlikte havacılık sektöründe olumsuz bir ortam ortaya çıkmış, İstanbul Havalimanı uçuşları da bu durumdan olumsuz etkilenmiştir. Savaşın devam ettiği son altı aylık süreçte Türkiye, Asya ve Avrupa arasında köprü konumunda olan jeopolitik avantajını değerlendirip uçuş sayılarını tekrar yükseltmeye başlamıştır (Grafik 10). Eurocontrol tarafından açıklanan son 5 raporda İstanbul Havalimanı en yoğun havalimanı olma unvanını korumaktadır.



Grafik 10. İstanbul Havalimanı'nın Şubat-Eylül Arası Kalkış/Varış Günlük Uçuş Sayısı
Kaynak: (Eurocontrol, 2022) (Şubat-Eylül arası dönemin havalimanı sıralamaları verilerinden derlenmiştir)

İstanbul Havalimanı'nın yanı sıra Antalya havalimanı da Eurocontrol'ün en yoğun 10 havalimanı arasına girmeyi başarmıştır. Antalya havalimanının yoğunluğunun artmasında ülkemizde yaz turizminin başlaması ve Rus vatandaşlarına yapılan yaptırımlardan dolayı Batı ülkelerine gidişlerin zorlaşması Türkiye'nin tatil için tercih edilmesinde önemli rol oynamıştır. Hava sahamızdaki overflight uçuşlarda da Covid-19 öncesi yılın ilk 8 aylık aynı dönemdeki rakamları %80 oranında yakalamıştır (DHMI, 2022a). Türkiye'deki en yoğun 6 havalimanı ve dışhat overflight uçuşların 2019-2022 arasındaki değişimi gösterilmiştir (Grafik 11).



Grafik 11. Son 4 Yılın Havalimanlarındaki Ağustos Sonu Tüm Uçak Trafığı'nin Değişimi
Kaynak: (DHMI, 2022a), (DHMI, 2021)

Krizden sonra Rus havayolu işletmelerine filolarındaki AB ülkelerinden kiraladıkları uçakları geri iade etmeleri konusunda yapılan yaptırımlar ve sigorta şirketlerinin de anlaşmalarını askıya almaları Rus merkezli havayollarının uçuşlarında önemli olumsuzluklar meydana getirmiştir. Uçakların iade edilmeyeceği kararı veren Rus hükümeti uçakların el konulma riskine karşı yurt içindeki uçuşlarda görev almalarını tavsiye etmiştir. Bunun üzerine Türkiye'ye tatil amaçlı gelmek isteyen ya da 3. ülkelere gitmek için Türkiye'yi transfer noktası olarak seçen turistlerin havayolu ile taşınmasında Türk havayolu işletmeleri önemli katkılarda bulunmuştur. Saldırıları başlamadan önceki hafta (4-10 Şubat 2022) Rusya'dan Türkiye'ye yapılan uçuş sayısı 65 iken (Brennan, 2022) ağustos ayı itibariyle Türk Hava Yolları ilk sırada olmak üzere Rus taşıyıcılar ile birlikte yaklaşık 120 uçuş gerçekleştirilmiştir (Cnntürk, 2022). Türkiye'nin bayrak taşıyıcı havayolu şirketi olan Türk Hava Yolları, krizin başlangıcı olan şubat ayı verileriyle karşılaştırıldığında, ağustos ayı itibariyle konma sefer sayılarında %81'lik bir artış gerçekleştirerek, pandemi öncesi aynı ayın verilerini geçmiş durumdadır. Aynı zamanda dış hattan dış hata yolcu transferinde aynı dönemler (Şubat-Ağustos) karşılaştırıldığında %96'lık bir artış olduğu görülmektedir. Havayolu taşıyıcısının Ücretli Yolcu-Km (RPK)'sı ülkemizde döviz kurunun yükselmesi, yolcuların ve uçulan mesafenin artmasıyla beraber %122'lik önemli bir artışla 2019'un aynı ayına göre %18'lik bir artış kaydetmiştir (Tablo 2).

Tablo 2: Türk Havayolları Dış Hat Uçuşları (2022)

2022	Ocak	Şubat	Mart	Nisan	Mayıs	Haziran	Temmuz	Ağustos	Şubat- Ağustos Artış
Konma Sayısı (Yolcu Seferleri)	17.620	16.150	17.826	20.970	24.405	26.800	30.099	29.243	81%
Uçulan Km ('000)	54.900	50.567	57.338	64.436	73.109	78.844	85.907	85.190	68%
Dıştan Dışa Transfer Yolcu Sayısı	1.297.381	1.205.799	1.515.641	1.821.054	1.907.194	2.075.390	2.409.551	2.358.419	96%
Ücretli Yolcu Km ('000)	7.509.952	7.111.301	9.182.339	10.303.715	12.502.562	14.094.615	15.864.001	15.805.643	122%

2019	Ocak	Şubat	Mart	Nisan	Mayıs	Haziran	Temmuz	Ağustos	Şubat- Ağustos Artış
Konma Sayısı (Yolcu Seferleri)	21.838	19.873	22.310	21.535	24.397	24.983	27.804	28.881	45%
Uçulan Km ('000)	61.702	55.637	63.399	60.489	66.772	67.210	74.347	76.849	38%
Dıştan Dışa Transfer Yolcu Sayısı	1.820.747	1.708.038	1.922.172	1.850.196	1.938.462	1.988.913	2.362.323	2.403.669	41%
Ücretli Yolcu Km ('000)	9.968.993	9.138.382	10.408.879	10.390.392	10.609.322	11.076.194	12.584.505	13.389.361	47%

Kaynak: (Türk Hava Yolları Faaliyet Raporu, 2022)

Rus havayolu şirketlerine uçak kiralayan AerCap ve SMBC Aviation Capital gibi birçok işletmenin uçaklarını geri istemesi Rusya'daki Türk kökenli tur operatörlerinin (Pegas, Anex ve Coral) sahip olduğu Rusya merkezli havayollarının da uçuşlarda sıkıntılar yaşamasına neden olmuştur. Türkiye'ye tur seyahatlerini devam ettirmek isteyen operatörler Türk Hava Yolları'nın ve Pegasus'un uçaklarını kullanmaya başlamıştır. Türk Hava Yolları'nın 1,5 milyon blok koltuk tahsis etmesi bile oluşan talebin karşılanmasında yeterli olmamıştır. Ayrıca turistlerin sadece Türk operatörler aracılığıyla taşınması ve artan bilet fiyatları Rus otoritelerini rahatsız etmiştir (Şimşek, 2022). Bu durumun çözülebilmesi için Türk sivil havacılık otoritesinin (SHGM) Resmi Gazetede yayımlanmış olduğu yönerge ile ticari havayolu kurmak için gerekli olan şartlarda değişiklikler yapılmıştır. Ticari Hava Taşımacılığı Yönetmeliği'nde var olan havayolunun tescilinde bulunması gereken 5 uçak sayısı 3'e, asgari ödenmiş 15 milyon dolar sermaye sahipliği 6 milyon dolara indirilerek havayolu kurma şartlarında kolaylık sağlanmıştır (SHGM, 2022).

Bunun üzerine ikisi de Antalya merkezli olmak üzere Pegas; Southwind Havayolları'nı, Anex ise; Mavi Gök Havacılık'ı kurarak yaz dönemi itibariyle uçuşlarını gerçekleştirmeye başlamıştır.

Diğer taraftan, hava kargo taşımacılığında savaş nedeniyle Rusya ve Ukrayna pazarında, Covid kısıtlamaları nedeniyle Uzak Doğu, Asya ve Çin pazarında önemli kapasite kayıpları yaşanmıştır. Ortaya çıkan bu kapasite darboğazında Doğu ile Batı arasındaki jeopolitik avantajından dolayı Türkiye'ye olan talep artmıştır. Bu bağlamda Türkiye'nin hava kargo taşımacılığında %60'lık paya sahip Turkish Cargo önemli rol oynamaktadır. Uluslararası hava kargo taşımacılığı verilerini sağlayan WorldACD'ye göre; haziran ayı itibariyle uluslararası hava kargo taşımacılığının (2021 verilerine göre) %7 oranında azaldığı (WorldACD, 2022), buna rağmen Turkish Cargo'nun geçen yılın aynı dönemine göre pazar payını %4,8 oranında artırdığı görülmektedir. Avrupa, Asya ve Orta Doğu pazarlarında ilk sıralarda yer alan Turkish Cargo, küresel çapta taşınan hava kargonun beşte birinin taşınmasını sağlamıştır (Turkish Cargo, 2022). Savaş sebebiyle yolcu talebine benzer şekilde Türkiye'ye kayan hava kargo talebi, taşınan kargo miktarında ilk çeyrekte 265.307 tona, 2. Çeyrekte 389.610 tona ulaşarak, yaklaşık %47 oranında artmıştır (DHMİ, 2022b).

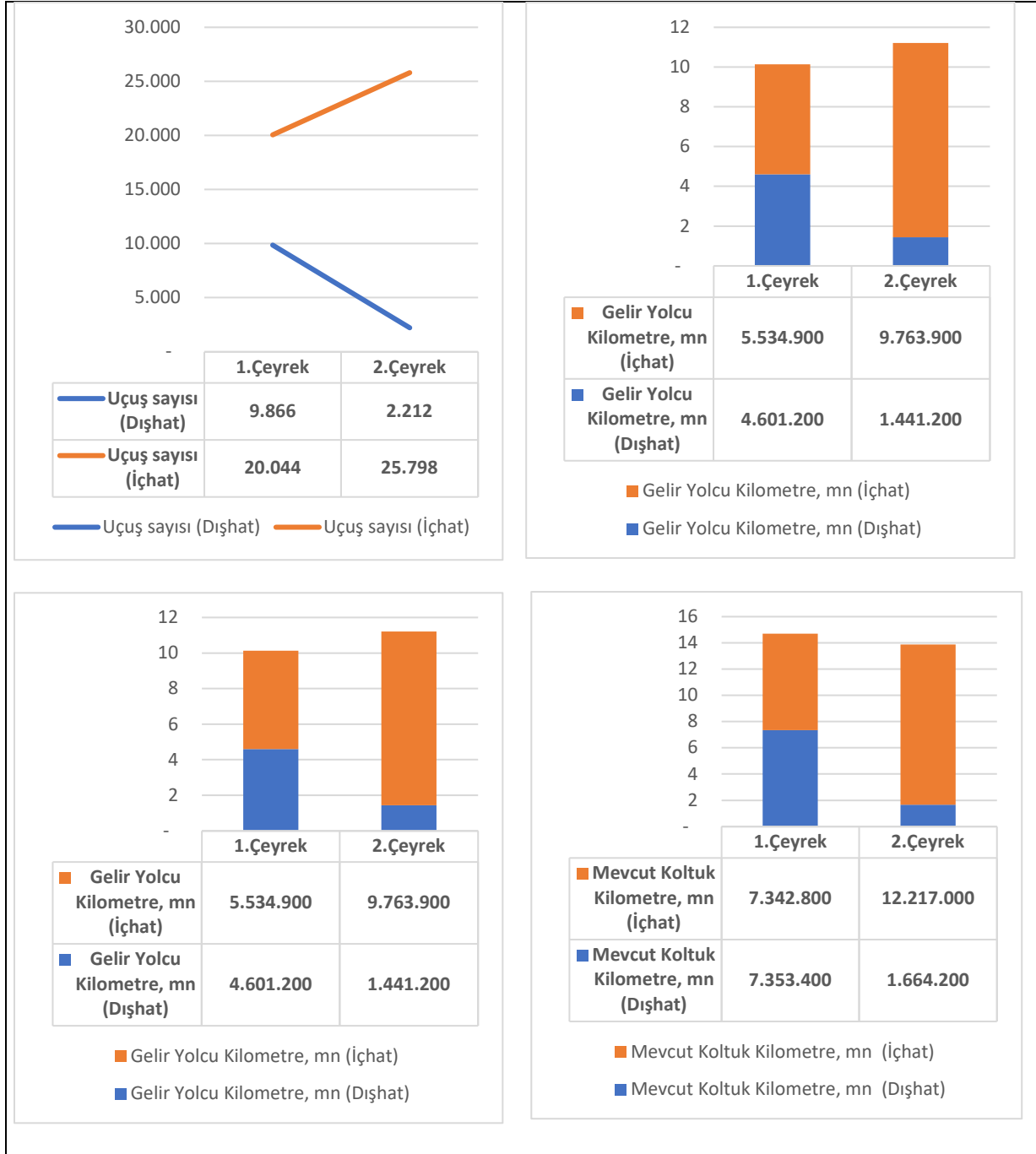
6. UKRAYNA-RUSYA SAVAŞININ AEROFLOT HAVAYOLLARI ÜZERİNDEKİ ETKİSİ

Rusya'nın bayrak taşıyıcı ve en büyük havayolu şirketi olan Aeroflot, 1923 yılında kurulmasından bugüne dünyanın en eski havayollarından biridir. Moskova'da bulunan Şeremetyevo Uluslararası Havalimanı'nı merkez olarak kullanan havayolları yurt içi ve yurt dışı seyahatler düzenlemektedir. Havayolu Aeroflot Grup Şirketleri'nin bir parçası olup, tam hizmet sunan havayolu iş modelini benimsemiştir. Ağustos ayı itibariyle filosunda 4 tane SSJ-100, 7 tane A350, 12 tane A330, 36 tane A321/A321NX, 64 tane A320/A320N, 22 tane B777 ve 37 tane B737 olmak üzere toplam 182 uçakla hizmet vermektedir. Havayolu bünyesinde 20 taşıyıcının bulunduğu dünyanın en büyük ikinci havayolu ortaklığı olan SkyTeam'in 2006 yılında tam üyesi olmuştur (Aeroflot, 2022a).

Aeroflot Havayolları kuşkusuz Rusya'ya karşı havacılık alanında uygulanan tarihi yaptırımlardan en çok etkilenen işletmeler arasındadır. Başta AB ülkeleri olmak üzere birçok batı ülkesinin Rusya'da faaliyet gösteren havayolu şirketlerine hava sahasını kapatması sonucunda Aeroflot'da batıya yönelik olan birçok uçuşunu gerçekleştiremez duruma gelmiştir. Bu süreçte iptal edilen biletlerin havayolu şirketleri tarafından müşterilere geri ödenmesinde devlet destekte bulunmuştur. Ayrıca, Rus Hükümeti bayrak taşıyıcı havayolu olan Aeroflot'a 800 milyon dolarlık yatırım yaparak şirket hisselerinin %77'sini kamulaştırmış ve havayoluna destek vermeye çalışmıştır (Airport Haber, 2022).

Savaş süresince Aeroflot'un uluslararası uçuş sayıları incelendiğinde, birinci ve ikinci çeyrek karşılaştırmasında %77 oranında bir azalış meydana gelmesine rağmen, yurt içi uçuşlarda yaklaşık %30'luk bir artış olduğu görülmektedir. Aynı dönemin taşınan yolcu sayıları uluslararası uçuşlarda yaklaşık %75 oranında azalırken, yurt içi uçuşlarda %50'lik bir artış gerçekleşmiştir. Havayolları'nın ücretli yolcu sayısı ve uçulan kilometrelerinin çarpılması ile bulunan Revenue Passenger Kilometres (RPK) değerlerine bakıldığında, Aeroflot'un uluslararası RPK değerleri 2022 yılı ilk çeyreğine göre ikinci çeyrekte %65'den fazla azalırken, yurtiçinde %75 oranında artmıştır. Buradan hareketle; Aeroflot, uluslararası uçuşlarında yaptırımlardan olumsuz etkilenirken, yurt içi uçuşlarında büyümeye devam etmiştir. Ücretli Yolcu / Km'nin Mevcut Yolcu / Km'ye bölünmesi ile hesaplanan doluluk oranı ise; ikinci çeyrek için uluslararası uçuşlarda %86.6 civarında iken, yurtiçi uçuşlarda %79.9 olarak gerçekleşmiştir.

2021 yılının aynı 6 aylık dönemi ile karşılaştırıldığında, yolcu sayısı aynı dönemin %5 altında gerçekleşirken, RPK değeri %7.8, doluluk oranı ise yaklaşık %2 oranında artmıştır (Grafik 22).



Grafik 12. Aeroflot Havayolları'na İlişkin Uçuş Verileri

Kaynak: (Aeroflot,2022a,2022b) (Havayolları'nın 1. ve 2. Çeyrek verilerinden derlenmiştir.)

Airbus ve Boeing'in Ukrayna'nın işgaline yönelik Rus havayolu şirketlerine yedek parça teminini askıya alması ve bakım hizmeti sunmaması, filosunun yaklaşık %90'ını bu uçaklardan oluşan Aeroflot'u olumsuz yönde etkilemiştir. Aeroflot Havayolları için bu parçaların teminindeki sıkıntılar ve bakım hizmetlerinin alınamaması uçuşa elverişlilik ve emniyet açısından büyük sorun teşkil etmektedir.

Aeroflot Group bu yaptırımlara yönelik olarak 7 Eylül 2022 itibariyle filosunda büyük değişikliklere neden olacak Rus yapımı uçakların alımı için United Aircraft Corporation (UAC) ile bir anlaşma imzalamıştır. Anlaşma 210 MC-21, 89 SSJ-NEW ve 40 Tu-214 olmak üzere toplam 339 uçağın kiralama yolu ile Aeroflot Group'a teslimatını içermektedir (Aeroflot, 2022). Rus yapımı MC-21 163 ile 211 arasında değişen koltuk kapasitesine sahip orta menzilli bir uçaktır. İlk uçuşlarını Pratt & Whitney üretimi motorlarla gerçekleştiren uçaklar, yaptırımlardan kısa bir süre önce Rus yapımı PD-14 motoru ile uçuş gerçekleştirerek tamamen yerli bir üretim haline dönüşmüştür. Yaptırımlar öncesinde gelen bu hamle olumsuzluklara karşı güçlü bir duruş sergilenmesi açısından önemli olmuştur. MC-21 uçakları Boeing 737 ve Airbus 320 uçakları ile aynı segmentte rekabet edebilmek için üretilmiştir.

SSJ-100 uçakları Rus-Fransız ortak girişimi olan PowerJet şirketinin ürettiği SAM146 motorunun kullanılmaktadır. Rusya'nın Ukrayna'yı işgal etmesinden sonra Fransız ortaklar motor üretimi, parça temini ve bakım hizmetlerinde yaptırım uygulayacaklarını açıklamıştır (İnterfax, 2022). Rusya'nın Savunma Sanayi şirketi tarafından geliştirilen PD-8 motorlarının 2024 yılında SSJ-100 uçaklarına entegrasyonu ve sertifikalandırılması beklenmektedir (Haberrus, 2022). Rusya uygulanan yaptırımlara karşı yerel önlemler almaya çalışsa da bu uçakların seri üretime geçebilmeleri için zamana ihtiyaç olduğu bir yadsınamaz gerçektir.

İşgallerden sonra, küresel seyahat ve bilet rezervasyon alanında yer alan İspanya merkezli Amadeus, İngiltere merkezli Travelport ve ABD merkezli Sabre şirketleri de Aeroflot üzerinde yaptırımlar uygulamaya başlamıştır. Havayolu şirketlerinin bilet rezervasyonları için teknolojik altyapı olanağı sağlayan bu firmaların hizmetlerini durdurma kararı almaları seyahat acentalarının ve üçüncü taraf kurumsal şirketlerin Aeroflot uçuşları için rezervasyon yapmalarını olumsuz yönde etkilemiştir. Bu yaptırımlar üzerine Aeroflot, yerel bir rezervasyon sisteminin havayoluna entegre edilmesi için çalışmalara başlamıştır. Rusya'nın havayolu sektöründe öncü dağıtım sistemi ve teknoloji sağlayıcısı Sirena-Travel ile rezervasyonların düzenlenmesi için anlaşma imzalanmıştır (İnterfax, 2022).

Rusya, bayrak taşıyıcı havayolu iş birlikleri açısından da çeşitli yaptırımlarla karşılaşmıştır. Bir havayolu ortaklığı olan Skyteam, Aeroflot'un 2006 yılında başlayan üyeliğini askıya almıştır. Skyteam'in dördüncü kurucu üyesi olan Amerika merkezli Delta Havayolları'da Aeroflot'la aralarında imzaladıkları kod paylaşımı anlaşmasını iptal etmiştir. Rus hava sahasının kapatılmasıyla Air France, Finaair, KLM, Bulgaria Air, Air Europe gibi birçok havayolu Aeroflot ile ortak uçuşlarını gerçekleştirememiş ve kod paylaşımını geçici olarak askıya almıştır.

SONUÇ VE TARTIŞMA

Sovyet dönemi ve sonrasında Ukrayna ve Rusya'nın uzun yıllara dayanan ticari, ekonomik, sosyal ve kültürel ilişkileri, 24 Şubat 2022 tarihinde başlayan savaş ve işgal girişimiyle onarılması yıllar alacak zorlu bir siyasi sürece girmiştir. Son yıllarda Ukrayna'nın Batı'ya yönelerek Avrupa Birliği'ne üye olma isteği ve NATO savunma ittifakına dahil olma girişimleri, buna bağlı olarak Rusya'nın Batı sınırlarında doğrudan Avrupa Birliği ile komşu haline gelecek olması, NATO'yu yükselen bir güvenlik tehdidi olarak algılaması, Ukrayna'nın doğusundaki Rus azınlıklar ile Rusya'nın Avrupa ve NATO'yla arasında bir tampon bölge arayışı iki ülke arasındaki savaşı tetikleyen temel unsurlar olmuştur.

İki devlet arasındaki siyasi ve askeri gerilim, her ne kadar bölgesel bir savaş izlenimi uyandırsa da, olası etkileri ve sonuçları bakımından kısa sürede uluslararası bir krize dönüşmüştür. Savaşın başlamasından kısa bir süre sonra; İngiltere, ABD, Japonya, Kanada ve birçok Avrupa Birliği üyesi ülke Rusya'ya karşı askeri, ekonomik, ticari ve siyasi yaptırımlar uygulamaya başlamıştır.

İşgal hareketi ile birlikte havacılık alanında da Rusya'ya yaptırımlar uygulanmaya başlanmış, ikili hava ulaştırma anlaşmaları askıya alınarak hava sahaları karşılıklı olarak uçuşlara kapatılmış, Rus havayolu şirketlerinin uçak bakım ve yedek parça tedarik süreçleri dondurulmuş, havayolu şirketlerine kiralanmış uçakların kira kontratları iptal edilerek uçakların iadesi talep edilmiş, uçak ve yedek parça üretiminde yaygın olarak kullanılan Titanyum ithalatı geçici olarak durdurulmuştur. Rusya ise, kiralık uçaklara ve ilgili şirketlerin varlıklarına el koymuştur. Rusya'ya uygulanan yaptırımlar başta Rus merkezli havayolu şirketleri olmak üzere özellikle Avrupa, Asya ve Uzak Doğu arasında yürütülen havacılık faaliyetlerini olumsuz yönde etkilemiştir. Havayolu şirketleri kapalı olan hava sahaları nedeniyle daha uzun rotalar üzerinden uçuşlar gerçekleştirmeye başlamış, bu durum yakıt tüketimini artırmıştır. Diğer yandan, dünyanın en önemli doğalgaz ve petrol ihracatçısı ülkelerinden biri olan Rusya'nın savaş nedeniyle enerji arzını kısması ve petrol tedarik zincirinde yaşanan belirsizlikler fiyatların yükselmesine neden olmuştur. Yeni uçuş rotalarına bağlı olarak yakıt tüketiminin ve petrol fiyatlarının artması havayolu taşımacılık maliyetlerinin de yüksek oranlarda artmasına neden olmuştur.

Yaptırımlar sebebiyle; Avrupa ve Rusya hava sahalarının kapanması, Doğu ile Batı arasındaki hava ulaşımının güneyden, Türkiye ve Körfez Bölgesi üzerinden yapılmasına neden olmuş, mevcut uçuş trafiğine ilaveten Türkiye ve Körfez ülkelerindeki ülkelerin hava sahasının kullanımı artmıştır. Savaşa ve yaptırımlara taraf ülkelerin karşılıklı uçuş gerçekleştirememeleri, başta Türk havayolu taşıyıcıları olmak üzere, bölgedeki tarafsız ülkelerin havayolu şirketlerinin yolcu ve kargo trafiğini artırmıştır. Jeopolitik ve stratejik açıdan önemli bir konumda olan Türkiye, bu süreçte dış hattan dış hata uluslararası yolcu ve kargo trafiğini önemli ölçüde artırmıştır.

Rusya pazarında ise; kuşkusuz havacılık alanında uygulanan tarihi yaptırımlardan en çok etkilenen işletmelerden biri Aeroflot Havayolları olmuştur. Başta AB ülkeleri olmak üzere birçok batı ülkesinin Rusya'da faaliyet gösteren havayolu şirketlerine yönelik yaptırımlar uygulaması, başta Aeroflot olmak üzere tüm Rus havayolu taşıyıcılarının uçuş trafiğini alt üst etmiştir. Bu süreçte Rus havayolu taşıyıcıları Rus hükümeti tarafından yapılan mali desteklerle ayakta kalmaya çalışmaktadırlar. Bu kapsamda, Rus Hükümeti bayrak taşıyıcı havayolu olan Aeroflot'a 800 milyon dolarlık yatırım yaparak şirket hisselerinin büyük bir çoğunluğunu kamulaştırmıştır.

Airbus ve Boeing'in Ukrayna'nın işgaline yönelik Rus havayolu şirketlerine yedek parça teminini askıya alması ve bakım hizmeti sunmaması, filosunun yaklaşık %90'ını bu uçaklardan oluşturan Aeroflot'u olumsuz yönde etkilemiştir. Aeroflot Havayolları için bu parçaların teminindeki sıkıntılar ve bakım hizmetlerinin alınamaması uçuşa elverişlilik ve emniyet açısından büyük sorun teşkil etmektedir. Aeroflot Group bu yaptırımlara yönelik olarak Rus yapımı uçakların alımı için United Aircraft Corporation (UAC) ile bir anlaşma imzalamıştır. Rus yapımı MC-21 uçakları, Boeing 737 ve Airbus 320 uçakları ile aynı segmentte rekabet edebilmek için üretilmiştir. Her ne kadar ilk üretilen uçakların motorları Pratt & Whitney üretimi olsa da Rus yapımı PD-14 motoru ile yakın bir zamanda MC-21 uçaklarının tamamen yerli bir üretim haline dönüşmesi beklenmektedir. Ancak yeni uçakların mevcut uçakların yerini alabilmesi için hali hazırda kayda değer bir zamana ihtiyaç duyulacağı aşikardır.

Savaşla birlikte, küresel seyahat ve bilet rezervasyon açısından çıkarılan Rusya alternatif rezervasyon sistemi arayışlarına girişmiştir. İspanya merkezli Amadeus, İngiltere merkezli Travelport ve ABD merkezli Sabre şirketlerinin rezervasyon hizmetlerini durdurma kararı, seyahat acentalarının ve üçüncü taraf kurumsal şirketlerin Aeroflot uçuşları için rezervasyon yapmalarını olumsuz yönde etkilemiştir. Bu yaptırımlar üzerine Aeroflot, yerel bir rezervasyon sistemi olan Sirena-Travel'i havayoluna entegre ederek rezervasyonlarının devamlılığını sağlamaya çalışmıştır.

Havacılık alanında uygulanan tarihi yaptırımlara Rusya; dünya enerji ve yakıt arzını kısıarak, uçak üretiminde önemli bir hammadde olan Titanyum'un ihracını engelleyerek, Airbus ve Boeing yerine yerli hava aracı ve yedek parça alternatiflerine yönelerek, küresel rezervasyon sağlayıcıları yerine yerli rezervasyon sistemleri geliştirerek karşılık vermeye çalışmaktadır.

Bu kapsamda, Ukrayna ve Rusya arasındaki savaşın hali hazırda devam ediyor olması, yaşanan durumun olumsuz etkilerinin bir sürede daha devam edeceğini ve havacılık sektöründe küresel ölçekte birtakım değişimleri beraberinde getireceğini göstermektedir. Savaş sona erse bile, yaptırımların bir süre daha devam edeceği, başta Aeroflot olmak üzere Rus sivil havacılığının küresel havacılık sektöründen belli bir süre daha soyutlanacağı, bunun ekonomik ve finansal etkilerinin uzunca bir süre daha hissedileceği düşünülmektedir.

Çalışmanın; küresel ölçekte önemli sonuçlar doğurabilecek bölgesel veya uluslararası olaylarda, havacılık sektörüne etkileri bakımında tüm kurum, kuruluş ve paydaşlara katkı sağlaması beklenmektedir.

KAYNAKÇA

Abraham, A. V. (2022,). *Impact of the Russo-Ukrainian War on Aviation*. Frost and Sullivan : <https://www.frost.com/frost-perspectives/impact-of-the-russia-ukraine-crisis-on-aviation>, (01.04.2022)

Aeroflot. (2022a). *Aeroflot and UAC Sign Agreement For Purchase of Russian-Made Aircraft*. <https://www.aeroflot.ru/xx-en/news/62465>

Aeroflot. (2022b). *Группа «Аэрофлот» объявляет операционные результаты за 2 квартал и 6 месяцев 2022 года*. <https://www.aeroflot.ru/ru-ru/news/62434>

Aeroflot. (2022c). *Группа «Аэрофлот» объявляет операционные результаты за март 2022 года*. <https://www.aeroflot.ru/ru-ru/news/62338>

Aeroflot. (2022d). https://www.aeroflot.ru/ru-ru/about/aeroflot_today/company_profile

Ahmadli, K., & Taşkıran, C. (2020). Ukrayna Krizi Bağlamında Avrupa Birliği Tarafından Rusya'ya Uygulanan . *Ekonomi ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, s. 125-138.

AirportHaber. (2022). *Aeroflot'a 800 milyon dolarlık destek*. <https://www.airporthaber.com/havacilik-haberleri/aeroflota-800-milyon-dolarlik-destek.html>, (19.07.2022)

AlixPartners. (2022). *Turbulence ahead: Ukraine crisis presents long-term issues for commercial aerospace*. https://blog.alixpartners.com/post/102hq7r/turbulence-ahead-ukraine-crisis-presents-long-term-issues-for-commercial-aerospa?_ga=2.36800165.426115591.1662463145-2082694014.1662463145, (08.06.2022)

Bağış, B. (2022). *Rusya- Ukrayna Savaşının Küresel Ekonomiye ve Türkiye'ye Etkileri*. İstanbul: Siyaset, Ekonomi ve Toplum Araştırmaları Vakfı.

Brennan, E. (2022, Mart 25). *How airspace closures triggered by the Russian war against Ukraine are impacting European aviation*. Eurocontrol: <https://www.eurocontrol.int/event/how-airspace-closures-triggered-russian-war-against-ukraine-are-impacting-european-aviation>

CAPA. (2022). *Ukraine invasion: foreign aircraft lessors to Russia's airlines confront sanctions dilemma*. <https://centreforaviation.com/analysis/reports/ukraine-invasion-foreign-aircraft-lessors-to-russias-airlines-confront-sanctions-dilemma-599884>,(08.03.2022)

Castellum.ai. (2022). <https://www.castellum.ai/russia-sanctions-dash-board>, (05.08.2022)

Cnntürk. (2022). *Rusların çıkış kapısı: 5 dakikada 1 Türkiye*. <https://www.cnnturk.com/turkiye/ruslarin-cikis-kapisi-5-dakikada-1-turkiye>, (11.08.2022)

Çelik, S. (2022). 2022 Rusya'nın Ukrayna'yı İşgali: AB Entegrasyonu İçin Yeni Dönem. *Uluslararası Anadolu Sosyal Bilimler Dergisi*, 521-533.

DHMİ. (2021). *Tüm Uçak Grafiği*. <https://www.dhmi.gov.tr/Lists/Istatislikler/Attachments/198/T%C3%9CM%20U%C3%87AK.pdf>

DHMİ. (2022a). *Tüm Uçak Grafiği*. <https://www.dhmi.gov.tr/Lists/Istatislikler/Attachments/252/T%C3%9CM%20U%C3%87AK.pdf>

DHMİ. (2022b). *Kargo Trafiği İstatistikleri*. <https://www.dhmi.gov.tr/Lists/Istatislikler/Attachments/253/KARGO.pdf>

Erdil, B. (2021). Rusya Federasyonu'nun Kırım'ı İşgaline Etki Eden Süreç ve Ukrayna Jeopolitiği. *Karadeniz Araştırmaları*, s. 47-56.

Eurocontrol. (2022). *EUROCONTROL Comprehensive Aviation Assessment*. <https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-comprehensive-aviation-assessment>

Euronews. (2022). *Rusya'nın Ukrayna işgali sonrası doğal gaz ve petrol fiyatları ne kadar oldu?* [https://tr.euronews.com/2022/03/02/rusya-n-n-ukrayna-ısgali-sonras-dogal-gaz-ve-petrol-fiyatlar-ne-kadar-oldu,\(02.03.2022\)](https://tr.euronews.com/2022/03/02/rusya-n-n-ukrayna-ısgali-sonras-dogal-gaz-ve-petrol-fiyatlar-ne-kadar-oldu,(02.03.2022))

Giulan, R. (2016). *European Union-Russia Relations After the Annexation of Crimea, Confirmation of Neorealism?* Danimarka: Aalborg Üniversitesi.

Haberrus. (2022). *Rusya, Yerli Yolcu Uçakları MC-21 ve SSJ100'ün Üretimini Artıracak*. [https://haberrus.ru/politics/2022/03/10/rusya-yerli-yolcu-ucaklari-mc-21-ve-ssj100un-uretimini-artiracak.html,\(10.03.2022\)](https://haberrus.ru/politics/2022/03/10/rusya-yerli-yolcu-ucaklari-mc-21-ve-ssj100un-uretimini-artiracak.html,(10.03.2022))

Havahaber. (2022). *Antalya merkezli havayolu Southwind, Rusya uçuşlarına başladı*. Havahaber: [https://havahaber.com/antalya-merkezli-havayolu-southwind-rusya-ucuslarina-basladi/,\(16.08.2022\)](https://havahaber.com/antalya-merkezli-havayolu-southwind-rusya-ucuslarina-basladi/,(16.08.2022))

IATA. (2022a). *The impact of the war in Ukraine on the aviation industry*. <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/the-impact-of-the-conflict-between-russia-and-ukraine-on-aviation/> adresinden alındı

IATA. (2022b). *Annual Review*.

IATA. (2022c). *What Types of Cargo are Transported by Air?* <https://www.iata.org/en/publications/newsletters/iata-knowledge-hub/what-types-of-cargo-are-transported-by-air/>

IATA. (2022d). *Air Cargo Continued To Grow In January, Though At A Softer Pace*. <file:///C:/Users/BAYAR/Desktop/Rusya%20Ukrayna/IATA%20Kargo%20Raporlar%C4%B1/January%202022.pdf>

IATA. (2022d). *Air Cargo Growth Continues Despite A Challenging Backdrop*. <file:///C:/Users/BAYAR/Desktop/Rusya%20Ukrayna/IATA%20Kargo%20Raporlar%C4%B1/February%202022.pdf>

IATA. (2022d). *Air Cargo Volumes Fall Further As Capacity Declines In Asia*. <file:///C:/Users/BAYAR/Desktop/Rusya%20Ukrayna/IATA%20Kargo%20Raporlar%C4%B1/April%202022.pdf>

IATA. (2022d). *Air Cargo Volumes Fall To Late-2020 Levels*. <file:///C:/Users/BAYAR/Desktop/Rusya%20Ukrayna/IATA%20Kargo%20Raporlar%C4%B1/March%202022.pdf>

IATA. (2022d). *Air Cargo Volumes Falter Slightly In July*. <file:///C:/Users/BAYAR/Desktop/Rusya%20Ukrayna/IATA%20Kargo%20Raporlar%C4%B1/July%202022.pdf>

IATA. (2022d). *May Welcomes A Pause In Air Cargo Decline*. <file:///C:/Users/BAYAR/Desktop/Rusya%20Ukrayna/IATA%20Kargo%20Raporlar%C4%B1/May%202022.pdf>

IATA. (2022d). *Volumes Lift Slightly In June, But Sideways Trend Remains*. file:///C:/Users/BAYAR/Desktop/Rusya%20Ukrayna/IATA%20Kargo%20Raporlar%C4%B1/June%202022.pdf

IEA. (2022). *Who are the main customers for Russian oil?* <https://www.iea.org/articles/frequently-asked-questions-on-energy-security>, (16.07.2022)

İKV. (2022). *Kronoloji:Ukrayna-Rusya Gerilimi*.

İnterfax. (2022). *Aeroflot board approves deal with Russian booking system developers*. <https://interfax.com/newsroom/top-stories/82262/>(16.08.2022)

İnterfax. (2022). *Источник сообщил о прекращении обслуживания компанией PowerJet двигателей для SSJ100*. <https://www.interfax.ru/business/832211> adresinden alındı

Investmentmonitor.ai. (2022). *What impact will the Russia-Ukraine conflict have on the aviation sector?* [https://www.investmentmonitor.ai/special-focus/ukraine-crisis/russia-ukraine-conflict-aviation-sector-impact?_gl=1*joppqd*_ga*MTEzU5ODgyNy4xNjYyMjk4NzA3*_ga_7HLYXE4HYE*MTY2NDM0NzcyNS43LjEuMTY2NDM0Nzg4My4zNS4wLjA.\(22.03.2022](https://www.investmentmonitor.ai/special-focus/ukraine-crisis/russia-ukraine-conflict-aviation-sector-impact?_gl=1*joppqd*_ga*MTEzU5ODgyNy4xNjYyMjk4NzA3*_ga_7HLYXE4HYE*MTY2NDM0NzcyNS43LjEuMTY2NDM0Nzg4My4zNS4wLjA.(22.03.2022)

Ismaylova, S. (2022). Rusya İle İlişkiler Bağlamında Türkiye'nin Ukrayna Krizine Yönelik Politikaları. *Yüksek Lisans Tezi*. Bursa Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Kappeler, A. (2014). Ukraine And Russia: Legacies Of The Imperial Past And Competing Memories. *Journal of Eurasian Studies*, s. 107-115.

Karabuğa, T. G., Göktepe, S., & Kokonaliçoğlu, H. T. (2022). Rusya-Ukrayna Savaşı'nın Türkiye Turizmine Olası Etkileri. *Batman Üniversitesi Yaşam Bilimleri Dergisi*, s. 92-104.

Kaya, N. E. (2022, Nisan 21). *Rusya'nın Petrol İhracatında Avrupa'nın Boşluğunu Hindistan Dolduruyor*. Anadolu Ajansı: <https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/rusyanin-petrol-ihracatinda-avrupanin-boslugunu-hindistan-dolduruyor/2569129#:~:text=B%C3%B6ylece%2C%20Rusya'n%C4%B1n%20g%C3%BCnl%C3%BCk%20ham,abonelere%20sunulan%20haberler%2C%20%C3%B6zetlenerek%20yay%C4%B1mlanmaktad%C4%B>

Kirby, P. (2022). *Rusya neden Ukrayna'yı işgal ediyor, Putin ne istiyor?* BBC News Türkçe: <https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-60508022> (24.02.2022)

Kiss, M., Jacobs, K., & Soone, J. (2022). *Russia's War On Ukraine:Implications For Transport*. Brüksel: European Parliamentary Research Service.

Kişi, E. (2022). SSCB'den Rusya Fedarasyonu'na Türk-Rus İlişkileri: İmkânlar ve Açmazlar. *Birey ve Toplum Sosyal Bilimler Dergisi*, s. 239-270.

Kuzio, T. (2012). Ukraine's relations with the West since the Orange Revolution. *European Security*, s. 395-413.

Kuzio, T. (2018). Russia-Ukraine Crisis: The Blame Game, Geopolitics and National Identity. *Europe-Asia Studies*, s. 462-473.

KültürveTurizmBakanlığı. (2021). *Sınır İstatistikleri Yıllık Bülteni*.

KültürveTurizmBakanlığı. (2022). *Sınır İstatistikleri Aylık Bülteni*.

Leggett, T. (2022). *Putin changes law on leased jets to keep them flying*. BBC: <https://www.bbc.com/news/business-60741161>(14.03.2022)

Merwe, B. v. (2022). *What impact will the Russia-Ukraine conflict have on the aviation sector?* Investment Monitor: <https://www.investmentmonitor.ai/special-focus/ukraine-crisis/russia-ukraine-conflict-aviation-sector-impact> (22.03.2022)

Öçal, B. (2022). COVID-19 Sürecinde İhracat ve Hava Kargo Taşımacılığı: Antalya Havalimanı Üzerine Bir Araştırma. *Yönetim ve Ekonomi Dergisi*, s. 260-280.

Paul, A. (2015). Crimea One Year After Russian Annexation. *Policy Brief*.

Pifer, S. (2020). Ukraine, NATO And Russia. *Turkish Policy Quarterly*, s. 43-53.

Pigliucci, M. (2017). Russia and Its Neighbors: A Geopolitical Analysis of the Ukrainian Conflict. *Journal of Global Initiatives*, s. 84-104.

Reuters. (2022). *How Russia's invasion of Ukraine is redrawing air routes*. [https://graphics.reuters.com/UKRAINE-CRISIS/AIRLINES/klpykbnmropg/\(04.03.2022\)](https://graphics.reuters.com/UKRAINE-CRISIS/AIRLINES/klpykbnmropg/(04.03.2022))

SHGM. (2022). Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği (SHY-6A)'nde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik. Resmi Gazete.

Shveda, Y., & Park, J. H. (2015). Ukraine's revolution of dignity: The dynamics of Euromaidan. *Journal of Eurasian Studies*, s. 85-91.

Şimşek, G. (2022). *Rusya'daki tur operatörleri Türkiye'de havayolu kuracak*. Haberaero: [https://haber.aero/surmanset/sartlar-esnetildi-rusyadaki-tur-operatorleri-turkiyede-havayolu-kuracak/\(16.04.2022\)](https://haber.aero/surmanset/sartlar-esnetildi-rusyadaki-tur-operatorleri-turkiyede-havayolu-kuracak/(16.04.2022))

Ticaret Bakanlığı. (2022). *Avrupalı Uçak Üreticisi, Batı'ya Rus Titanyumuna Yaptırım Uygulamasından Kaçınması Çağrısında Bulundu*. <https://ticaret.gov.tr/blog/sector-haberleri/avrupalı-ucak-ureticisi-batiya-rus-titanyumuna-yaptirim-uygulamasindan-kacini-masi-cagrisinda-bulundu>

Tsygankov, A. (2014, Aralık 18). The Sources of Russia's Ukraine Policy. *Russian Analytical Digest*, s. 2-5.

TurkishCargo. (2022, Ağustos 1). *Turkish Cargo, Küresel Hava Kargo Taşıyıcıları Arasında 4'üncü Sıraya Yükseldi*. <https://www.turkishcargo.com.tr/tr/hakkimizda/kurumsal/haberler/turkish-cargo-kuresel-hava-kargo-tasiyicilari-arasinda-4uncu-siraya-yukseldi>

Tüzsüzoğlu, G. (2011). Ukrayna'da Turuncu Devrimin Sonu. *Gümüşhane Üniversitesi Sosyal Bilimler Elektronik Dergisi*, s. 62-79.

WorldACD. (2022). *Air Cargo Market Data - June 2022*. <https://worldacd.com/uploads/files/220719%20-%20WorldACD%20Air%20Cargo%20Market%20Data.pdf>

Türk Hava Yolları. (2022). *Türk Hava Yolları Aylık Trafik Verileri*. <https://investor.turkishairlines.com/tr/mali-ve-operasyonel-veriler/trafik>