



JOURNAL of SOCIAL and HUMANITIES SCIENCES RESEARCH (JSHSR)

Uluslararası Sosyal ve Beşeri Bilimler Araştırma Dergisi

Received/Makale Geliş 24.06.2021
Published /Yayınlanma 31.07.2021
Article Type/Makale Türü Research Article

Citation/Alıntı: Ulutürk, F. (2021). Covid-19'un havacılık sektörü çalışanları üzerine olan etkilerinin incelenmesi. *Journal of Social and Humanities Sciences Research*, 8(72), 1817-1826.
<http://dx.doi.org/10.26450/jshsr.2625>

Dr. Fatma ULUTÜRK
<https://orcid.org/0000-0002-6104-4483>

COVID-19'UN HAVACILIK SEKTÖRÜ ÇALIŞANLARI ÜZERİNE OLAN ETKİLERİNİN İNCELENMESİ

INVESTIGATION OF THE EFFECTS OF COVID -19 ON AVIATION SECTOR EMPLOYEES

Issue/Sayı: 72

Volume/Cilt: 8

jshsr.org

ISSN: 2459-1149

ÖZET

Dünya Covid-19 ile 1 Aralık 2019 yılında tanışmıştır. Çin'in Wuhan eyaletinde ortaya çıkan Covid-19 kısa sürede tüm dünyayı etkisi altına almıştır. Sürekli mutasyona uğrayarak günümüzde halen etkisini yoğun bir şekilde göstermektedir. Aşılama ile pandemi süreci kontrol altına alınmaya çalışılsa da sürekli mutasyona uğrayan virüs ile mücadelenin bir süre deha devam edeceği öngörülmektedir. Bu makalede Covid-19'un havacılık sektörü çalışanları üzerine olan etkilerinin incelenmesi amaçlanmıştır. Bu bağlamda nitel bir araştırma yürütülmüştür. Araştırmaya 18 havacılık sektörü çalışanı katılmıştır. Pandemi koşulları nedeni ile görüşmeler yüz yüze yerine internet üzerinden yapılmıştır. Katılımcılara araştırmacı tarafından hazırlanan 7 soru yöneltilmiştir. Elde edilen veriler içerik analizine tabi tutulmuştur. Elde edilen verilere göre, havacılık sektörünün tedbirlere uyduğu belirlenmiştir. Bu süreçte bazı çalışanların maaşlarında indirimle gidildiği ve sektör çalışanlarının iş kaybetme korkusu yaşadıkları belirlenmiştir. Her ne kadar havacılık sektörü bu süreci iyi yönetmeye çalışsa da çalışanların örgüte olan bağlılıklarında bir miktar azalma yaşandığı görülmüştür.

Anahtar Kelimeler: Covid-19, pandemi, havacılık sektörü.

ABSTRACT

The world met with Covid-19 on December 1, 2019. Covid-19, which emerged in the Wuhan province of China, has taken the whole world under its influence in a short time. It is constantly mutating and still shows its effect intensely today. Although the pandemic is tried to be brought under control with vaccination, it is predicted that the fight against the constantly mutating virus will continue for a while. This article, it is aimed to examine the effects of Covid-19 on aviation sector employees. In this context, qualitative research was conducted. Eighteen aviation industry employees participated in the research. Due to the pandemic, the interviews were made over the internet instead of face to face. Participants were asked 7 questions prepared by the researcher. The obtained data were subjected to content analysis. According to the data obtained, it has been determined that the aviation sector complies with the measures. In this process, it was determined that some employees' salaries were reduced and that the employees of the sector were afraid of losing their jobs. Although the aviation industry tries to manage this process well, it has been observed that there is a slight decrease in the commitment of the employees to the organization.

Keywords: Covid-19, pandemic, aviation industry.

1. GİRİŞ

Son birkaç yıldır bilhassa Covid-19 salgını nedeniyle çok fazla kullanılan pandemi kelimesinin sözcük anlamı, Yunancada tüm anlamına gelen “pan” ve halk veya insanlar anlamına gelen “demos” kelimelerinin birleşiminden üretilmiştir. Pandemi ifadesi genellikle salgın, veba gibi ifadelerle karıştırılmaktadır. Arapça kökenli olan veba, salgın anlamına gelir. Ancak söz konusu kelime zaman içinde evrimleşmiş ve orta çağda Avrupa'nın yaklaşık üçte birinin ölmesine neden olan “kara ölüm” hastalığının yerine kullanılmaya başlanmıştır. Salgın ifadesi ise Yunancada üzerinde anlamına sahip olan “epi” kelimesi ile halk ve insanlar anlamına gelen “demos” kelimelerinden türemiştir (World

Health Organisation [WHO], 2010). Özet olarak pandemi, belli bir bölgede ortaya çıkan veya bütün dünyaya yayılabilen hastalıklara verilen genel isimdir (Parıldar, 2020, s.19).

1 Aralık 2019 yılında, Çin'in Wuhan eyaletinden Covid-19 ortaya çıkmış ve çok kısa bir sürede bütün dünyaya yayılmıştır. Pandemiden dolayı pek çok ülke kapanmalara ve kısıtlamalara gitmek zorunda kalmıştır. Buna bağlı olarak yaşam adeta durmuştur. Sokağa çıkma yasaklar, ülke ekonomilerini etkilemiş, üretimlerin durmasına neden olmuş, fabrikaların iflas etmesi veya maddi kayıp yaşamasıyla sonuçlanmıştır. Bunların yanında çalışanların işlerine gidememesi ve buna bağlı olarak ödemelerini yapamaması, insanların yaşam kalitesini düşürmüştür. Gıda konusunda yaşanan korkular nedeniyle olumsuzlukların yaşanmaması için ülkeler önlemler almış ve kısıtlamalardan sağlık çalışanları ile birlikte gıda sektöründe hizmet verenler de muaf tutulmuştur (Budak ve Korkmaz, 2020, s.64).

Covid-19 salgını, en fazla ülke ekonomilerini etkilemiştir. Salgının başta Çin ve dünya ekonomisine etkilerini ele alan araştırmacılar, virüsün 2020 yılının ilk çeyreğinde Çin ekonomisini yaklaşık 62 milyar dolar, dünya ekonomisini ise 280 milyar dolar zarara uğratacağının beklenildiğini açıklamışlardır (Acar, 2020, s.10).

Dünya Sağlık Örgütü tarafından yayınlanan uyarılar çerçevesinde ülkelerin yaptığı kısıtlamalar ve sonuçları ele alınacak olursa (Acar, 2020, s.14-15);

- Virüsün görüldüğü ülkelere seyahat edenlerin karantinaya alınması ve bu ülkelere yönelik seyahat kısıtlamaları,
- 10 Mart 2020 tarihinden başlayarak salgın sebebiyle İtalya hükümetinin kararı çerçevesinin ülkenin karantinaya alınması,
- İtalya'daki eğitim veren kurumların, daha sonra açıklanacak ileri bir tarihe kadar eğitime ara vermesi ve seyahat kısıtlamalarından dolayı bütün sportif organizasyonların ülke genelinde ertelenmesi,
- Hava yolu işletmelerinin yoğun olarak yaşandığı ülkelere seferlerini dünya genelinde askıya alması,
- Union of European Football Associations [UEFA] tarafından düzenlenen Şampiyonlar Ligi ve UEFA Avrupa Ligi müsabakalarının seyircisiz oynaması veya iptal edilmesi,
- Salgının etkisini yoğun olarak gösterdiği bölgelerden gelen yolcuların kabul edilmemesi ve bilhassa gümrüklerde ve havaalanlarında güvenlik önlemlerinin alınması,
- Salgının etkili olduğu ülkelerde eğitime ara verilmesi.

Covid-19 aşılamanın etkisi ile kontrol altına alınmış olsa da Haziran 2021 itibari ile Avrupa'da giderek yaygınlaşan Delta varyantı nedeni ile günlük vaka sayılarında artış yeniden gözlemlenmektedir. Tüm bu uyarılar ve alınan önlemler neticesinde Covid-19 pandemisi etkisini hala devam ettirmekte ve dünya ekonomisine büyük ölçüde zarar vermeye devam etmektedir. Virüsünün yayılma hızını azaltmak adına belirli bir süre ülkeler arası seyahatler durmuş, sonrasında ise kontrollü seyahatlere izin verilmiştir. Bu bağlamda Covid-19'dan en çok etkilenen sektörlerin başında havacılık sektörünün geldiği söylenebilir.

2. COVID-19'UN HAVACILIK SEKTÖRÜNE ETKİLERİ

Covid-19 salgınına ilişkin ilk eylemlerden birisi, ülkelerin sınırlarını kapatarak uçuşları durdurmasıdır. Bu durum havacılık sektörünün salgından etkilenen ilk alanlardan birisi olmasına neden olmuştur.

Küresel sağlık krizi; sınırlar arası hareketlilik, taşımacılık ve tüketici davranışlarının öneme sahip olduğu alanlarda ciddi kayıplara sebep olmuştur. Dolayısıyla havalimanı sektörü de bu durumdan direkt olarak etkilenmiştir. Bu alanlar hem yolcularla hem de hava yolu işletmeleriyle iş ilişkisine direkt olarak sahiptir. Havalimanlarının ticari hale getirilmesiyle gelirleri de çeşitlenmiştir. Bu bağlamda havalimanı gelirleri; havacılık ve havacılık haricindeki gelirlerden oluşur. Havalimanı ve hava yolu işletmeleri arasında uçuş operasyonlarına dair yapılan faaliyetlerden ortaya çıkan gelirler havacılık gelirlerini (park, iniş, güvenlik, yolcu hizmetleri vb.) meydana getirmektedir. Havacılığın haricindeki gelirler ise havalimanlarının ticari birimlerinden elde edilen gelirler olup, bunlar birincil yolculardır. Havacılık haricindeki gelirler, havalimanı gelirlerinin yaklaşık olarak %40'ını oluşturmaktadır (ACI,2020b).

Pandemi nedeniyle tüm dünyada olumsuz olarak etkilenen sektörler için McKinsey and Company tarafından bir araştırma yapılmış ve bunun sonucunda en fazla düşüş gösteren sektörler belirlenmiştir.

Bunlar; 1) Ticari Havacılık (%40), (2) Havacılık Seyahati (%36), (3) Petrol Gazı (%34), (4) Sigorta Şirketleri (%22), (5) Otomotiv (%21) şeklindedir. McKinsey and Company tarafından açıklanan verilere bakıldığında ilk sırada %40 oranı ile ticari havacılık ve %36 ile havacılık ve seyahat sektörlerinin geldiği görülecektir. Salgına bağlı olarak ülkelerin almış olduğu seyahat kısıtlamaları, 130'dan fazla ülkede uygulanmıştır. Söz konusu durum bilhassa konaklama ve ulaşım rezervasyonlarını etkilemiştir (Craven, Singhal ve Matthew, 2020, s. 73-76).

Salgından dolayı havalimanlarının hava tarafı operasyonlarının önemli ölçüde durma noktasına gelmesi sebebiyle havacılık gelirleri ciddi oranda azalmıştır. Bu durumun havacılık haricindeki gelirlere de engel olması havalimanı ve terminal işletmecileri için büyük problemleri gündeme getirmiştir. 2020 yılının ilk çeyreğinde Asya-Pasifik Bölgesi havalimanları 5,6 milyar dolar zarar etmişlerdir. Avrupa bölgesindeki havalimanlarının zararı 2,8 milyar dolar ve Kuzey Amerika Bölgesi zararı ise 2,8 milyar dolar olarak açıklanmıştır. Bunlara ek olarak 2020 yılının ilk çeyreğinde dünya genelindeki havalimanı gelirlerine ilişkin beklentiler 39 milyar dolar iken, bu dönemde dahi %33 kayıp yaşanmış ve toplam gelir 26 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. Salgından dolayı ilk çeyrekteki 13 milyar dolarlık kayıp, Avrupa ve Asya-Pasifik bölgesinin en büyük on havalimanının bir yıllık gelire yakın bir miktardır (ACI, 2020a; ACI, 2020b).

2020 yılında dünya genelindeki havalimanı sektör beklentisi 172 milyar dolar seviyesindeyken pandeminin negatif etkilerinden dolayı %45'lik bir sapma olacağı ve gelirlerin 76 milyar dolar seviyesinde kalacağı tahmin edilmiştir. Bu bağlamda tahmin edilen toplam zarar; Kuzey ABD'de 16,9 milyar dolar, Asya-Pasifik bölgesinde 23,9 milyar dolar ve Avrupa'da ise 24,6 milyar dolardır. Söz konusu rakamlar salgının var olan durumu dikkate alınarak tahmin edilmiştir. Pandemi sürecinin gidişatına göre tahminlerin farklılaşacağı ifade edilmektedir (Adiga vd., 2020; ACI, 2020b).

Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (International Air Transport Association [IATA]) bu süreçte, salgın sebebiyle küresel hava taşımacılığının 2009 yılındaki krizden bu yana ilk defa düşeceğini ve düşen talebin ise hava yolu şirketlerine etkisinin dünya genelinde 29 milyar dolardan fazla olacağını tahmin ettiğini ifade etmiştir. Fakat virüsün ABD ve Avrupa'da hızlı bir şekilde yayılması, ülkelerin uçuşları durdurmaya başlaması, IATA tarafından yapılan tahminlerden çok daha kötüsünün yaşanacağını ilk işareti olmuştur. Salgının hızının artması, şirketlerin uçuşları durdurmak zorunda kalmasıyla zararın daha büyük olduğu ortaya çıkmıştır. Nisan ayında IATA tarafından yapılan tahminlerde, salgının sektöre olan zararının 252 milyar dolar seviyelerinde olacağını tahmin edildiği belirtilmiştir (IATA, 2020).

Dünyada salgının etkisi devam ederken 2020 haziran ayında normalleşmeye yönelik adımlar kapsamında ülkelerin sınırlarını açmaya başlaması ile hava trafiği artmıştır. Fakat bu süreçte salgından büyük darbe alan havacılık işletmelerinin sürdürülebilirliklerini sağlamak amacıyla farklı stratejiler uyguladıkları görülmüştür. Havacılık endüstrisi, dünya genelinde 65,5 milyon işi desteklerken, 10,2 milyon kişiye ise iş sağlar. Havayolları, havaalanları ve hava seyrüsefer hizmeti verenler, direkt yaklaşık olarak 3,5 milyon kişiye iş olanağı sağlamaktadır. Uçak, motor ve sistem üretimi gibi sivil havacılık alanında 1,2 milyon kişi çalışmaktadır. Havalimanındaki diğer pozisyonlarda 5,6 milyon kişiye istihdam imkanı sunulmaktadır. Havacılık tarafında da 55,3 milyon dolaylı, turizm ve teşvik edilenle ilgili işler desteklenmektedir (ICAO, 2021).

Aviation Benefit (2020) tarafından açıklanan rapora göre salgın öncesinde sektörde direkt ve dolaylı olarak toplamda 87,7 milyon kişiye iş imkanı sağlanırken, söz konusu rakam günümüzde 41,7 milyona düşmüştür. Buna ek olarak havacılığın dünya ekonomisine katkısı 3,5 trilyon dolar iken, pandemi sonrasında bu rakam 1,7 trilyon dolara kadar gerilemiştir.

Dünya Sağlık Örgütü'nün yayınlamış olduğu Havacılıkta COVID-19 Vakalarını veya Salgını Yönetmek için Operasyonel Hususlar" isimli makalede Uluslararası Sağlık Düzenlemeleri kapsamında, havaalanı ve uçak operatörleri, sivil havacılık otoriteleri, havaalanları ve havayolu şirketleri için yapılması gerekenlere değinilmiştir. Havacılık personellerinin farkındalıklarını arttırmak başta olmak üzere uçak operatörleri, havaalanı operatörleri, havaalanları ve havayolları; mürettebat ve yer hizmetleri veren personele Covid-19'un belirti ve semptomlarının tanıtılması noktasında rehberlik etmelerinin altı çizilmiştir. Yer personeli ve mürettebat, el hijyeni, sosyal mesafe, solunum kuralları, çevre temizliği, atık imhası, maskelerin nasıl kullanılacağı gibi konularda Covid-19'un bulaşmasını engelleyecek önlemler konusunda bilgilendirilmiştir (WHO, 2020). Dünya Sağlık Örgütü, seyahatlere ilişkin riskler karşısında destekleyici bir ortamın sürdürülebilirliği için gerekli olan önerileri yayınlamayı sürdürmektedir.

Pandemi sürecinde, hava taşımacılık faaliyetlerine ilişkin toplum sağlığını korumaya dair kurallar meydana getirilmiştir. Bu bağlamda uçuş ekibi ve yolcu güvenliğinin sağlamak için uygulanması gereken prosedürler tespit edilmiş ve buna yönelik talimatlar hazırlanmıştır (Kasarda, 2019). Hava aracının temizliğinde, şüpheli yolculara nasıl müdahale edilmesi gerektiğine varıncaya kadar her aşama ayrıntılı olarak ifade edilmiştir. Hava aracında rahatsızlanan hastaya müdahale etmeye imkan verecek veya onun izole edilmesini sağlayacak medikal cihazların temin edilmesinden, uçuş ekibinin güvenliğini sağlayacak koruyucu giysi ve malzemelerin (Universal Precaution Kit) tedarik ve kullanım planlamasına varana kadar her aşamanın ve detayın ele alındığı görülmüştür. Havalimanı işleticileri tarafından da burada yer alan ekiplerin, yolcuların ve diğer çalışanların sağlıklarının korunması için dezenfekte işlemleri yapılmaktadır (CAAC, 2020).

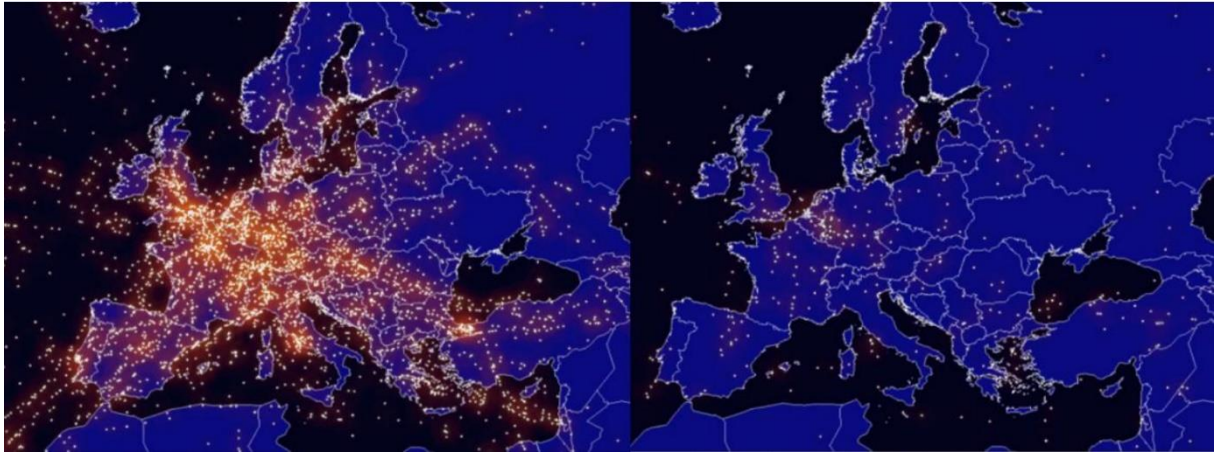
Yolcuların vücut ısılarının termal kameralarla ölçülmesi, personellerin koruyucu maske ve eldiven kullanması, hasta taşıyan veya şüpheli hasta olan hava araçlarının özel alanlara park edilmesi, terminal binalarının düzenli olarak havalandırılması, terminal temizliği, sağlık personelleri ve güvenlik görevlilerine dair faaliyetler detaylı olarak belirlenmiştir (EASA, 2020)

Bunların dışında mart ayının ortalarından başlayarak bazı ülkelerde, ülkeye giren kişilerin en az 14 gün boyunca karantinaya alınması uygulanmaya başlanmış, solo karantina ve sosyal izolasyon kurallarına uymaları noktasında gerekli uyarılar yapılmıştır. Hasta sayısının fazla olduğu ülkelere gelenlerin ülkeye girişine izin verilmemiştir. Bunların haricinde son olarak sınır kapılarını kendi vatandaşları haricinde diğer yabancı ülke vatandaşlarına kapatmış ve söz konusu durum da hava trafiğinin yaklaşık %90 oranında azalmasına neden olmuştur (IATA, 2020; Li, Wang, Xue, Zhao & Zhu, 2020).

Pandemiye dair belirsizliği sürdüğü süreçte hava kargo taşımacılığı ise faaliyetlerini sürdürmüştür. Salgın döneminde temel mallar başta olmak üzere; tıbbi ekipman, ilaç, tıbbi malzemeler, organlar ya da insan kaynaklı diğer maddelerin hızlı teslimatında hava kargo taşımacılığı hayati bir rol oynamıştır. Bunlara ek olarak havayolu şirketlerinin yolcu uçaklarında gerçekleştirilen kargo taşımacılığının, uçuşların iptal edilmesi ile kargo uçaklarına taşınması, yolcu uçaklarının da bu alanda kullanılmaya başlamasına neden olmuştur (Şen, 2020).

Türkiye’de salgına dair alınan tedbirlerde, ilk günden itibaren Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından yapılan duyurular esas alınmıştır. Sınırların kapatılması, seyahatlerin kısıtlanması ve yayınlanan genelgelerle durma noktasına gelen hava trafiği, birçok işletmeyi olumsuz olarak etkilemiştir. Sivil havacılık alanında faaliyet gösteren, Türk tesciline kayıtlı olan uçakların yaklaşık %80’i yerde kalmaya başlamıştır. Süreçte Onur Air, Pegasus ve THY ile bazı yer hizmeti veren kuruluşlar, hükümet tarafından yayınlanan ekonomik destek kalkanı paketinde bulunan kısa çalışma ödeneğine başvuru yapmıştır (Macit ve Macit, 2020, s. 112).

2019 yılının sonunda Türkiye’nin toplam yolcu sayısı 209 milyon, uçak trafiği ise 2.030.291 olmuştur. Taşınan yük miktarı ise 3.426.423 ton olarak gerçekleşmiştir. 2018 yılı sonundaki sektör cirosu 27,2 milyar dolar olarak gerçekleşirken 2019 yılı cirosuna dair beklentilerin ise 30 milyar dolar üzerinde olacağı ifade edilmiştir. Bunların dışında sektördeki istihdam sayısının 210.000’den fazla olduğu söylenebilir (Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü [SHGM], 2020).



Resim 1. 2019-2020 Avrupa Hava Sahası Trafikleri (Eurocontrol, 2020)

Pandeminin hava trafiğine etkilerine dair değerlendirmeler yapıldığında; Avrupa Hava Sahası ve Türk Hava Sahasındaki trafik sayılarına dair düşüşler Resim 1’de yer almaktadır. Eurocontrol’un (2020)

paylaşmış olduğu bu görselde 31 Mart 2019 ile 29 Mart 2020 trafikleri incelenmiştir. Pandeminin yayılmasının engellenmesi için alınan kararlar sonucunda hava taşımacılığı çok fazla etkilenmiştir. Yukarıda yer alan şeklin sağ tarafındaki 29 Mart 2020 günü Tük Hava Sahası yoğunluğuna bakıldığında, bir önceki yıla göre ortaya çıkan farklılığın, havacılık tarihinde daha önce görülmeyen kadar net olduğu ifade edilebilir. Yukarıdaki görselde, 29 Mart 2020 tarihinde yer alan uçakların çok büyük bir kısmı kargo uçaklarıdır. Bunun yanında hava sahasını kullanan medikal yardım taşıyan uçaklar ve devlet uçaklarına da hava trafik hizmeti bu süreçte verilmeye devam etmiştir (Eurocontrol, 2020).

SHGM (2020) tarafından yayınlanan rapora göre; Covid-19 sebebiyle 27 Mart tarihinde yurtdışı yolcu uçuşları tamamen durdurulmuş ve yurtiçi uçuşlarına ise önemli ölçüde kısıtlamalar getirilmiştir. Normalleşme süreciyle birlikte, sivil havacılık mevzuatı pandemi şartlarına göre güncellenmiştir. Sağlık Bakanlığı ve Bilim Kurulu tarafından verilen öneriler kapsamında gereklilikleri sağlayan bütün ticari uçuş yapan havalimanlarına “Pandemi Sertifikası” verilmiştir. Bu çerçevede, yurtiçi uçuşlar 1 Haziran 2020 tarihinde açılmış ve 2020 yılının sonu itibarıyla yolcu sayısı 81,6 milyon olmuştur.

Tablo 1. Türkiye Havayolu Yolcu Trafikçi

Yolcu Trafikçi	2019	2020	2019-2020 Değişim (%)
İç Hat	99.946.572	49.621.174	% -50,4
Dış Hat	108.427.124	31.986.025	% -70,5
Transit	537.642	49.871	% 90,7
Toplam	208.911.338	81.657.070	% -60,9

Kaynak: SHGM, 2020; Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMI), 2021

Tablo 1’de Türkiye’nin 2019 ve 2020 yıllarına ait yolcu istatistikleri bulunmaktadır. Salgın nedeniyle en fazla değişim %70,5 oranındaki düşüşle dış hatlarda yaşanmıştır. Toplam rakamlar ele alındığında ise %60,9’luk bir azalma söz konusu olduğu fark edilmektedir. SHGM (2021) raporuna göre ise 31 Haziran 2021 tarihine kadar iç hatlar yolcu sayısı 25 milyon, dış hatlar yolcu sayısı 15,2 milyon ve transit geçişleri 36bin seviyesindedir. 2021 yılı ilk 6 ayda toplamda 40,2 milyon yolcu sayısına ulaşılmıştır.

SHGM (2020) tarafından hazırlanan rapora göre 2020 yılının sonu itibarıyla toplam uçak trafikçi 1 milyon olarak gerçekleşirken iç hat uçak trafikçi önce yıla göre %31,5, dış hat uçak trafikçi %60,8, transit uçak trafikçi ise %57,9 oranında azalmıştır. Uçak trafikçiğine dair veriler Tablo 2’de yer almaktadır.

Tablo 2. Türkiye Uçak Trafikçi

Uçak Trafikçi	2019	2020	2019-2020 Değişim (%)
İç Hat	839.894	575.262	% -31,5
Dış Hat	716.523	280.571	% -60,8
Transit	478.013	201.414	% -57,9
Toplam	2.034.430	1.057.247	% -48,0

Kaynak: SHGM, 2020; DHMI, 2021

Pandemi süreci havacılık sektörünü etkilediği gibi havacılık çalışanlarını da benzer şekilde etkilemiştir. Havayolu şirketlerinden bazıları tarafından iflas koruma başvurusu yapılmış (Avianca Havayolları, KLM [Hollanda Kraliyet Havayolları]), bazı havayolu şirketleri ise çalışanlarının sözleşmelerini iptal ederek işten çıkarma yapmak zorunda kalmıştır (Katar Havayolları, Delta Havayolları). Türk Hava Yolları gibi bazı şirketler ise çalışanlarını ücretsiz izne göndermiş veya maaşlarında indirim gitmiştir (Airport Haber). Salgın sebebiyle uzaktan çalışma sistemine geçiş yapılması, havacılık sektöründe de geçerli olmuştur. Türkiye’de de havacılık çalışanları maaş azaltması veya ücretsiz izine çıkarılma gibi durumlarla karşı karşıya gelmiştir. Bu bağlamda bu çalışmada havacılık sektörü çalışanlarının pandemi sürecinde karşılaştıkları sorunlar incelenecektir.

3. MATERYAL ve METOD

3.1. Araştırmanın Modeli

Bu çalışma, pandemi döneminde havacılık sektörü çalışanlarından derinlemesine bilgi elde edilebilmesi amacıyla nitel araştırma yöntemiyle gerçekleştirilmiştir. Ayrıca nitel araştırma yöntemlerinden olgubilim deseni kullanılmıştır. Olgubilim, katılımcıların belirli bir olgu hakkındaki algılarına ilişkin olarak derin bilgi toplamak amacıyla kullanılan nitel araştırma desendir.

3.2. Evren ve Örneklem

Bu araştırmanın evrenini havacılık sektörü çalışanları oluşturmaktadır. Örneklemine ise havacılık sektöründe çalışan 18 kişi oluşturmaktadır.

3.3. Verilerin Toplanması

Bu çalışmada araştırmacı tarafından hazırlanan görüşme formu kullanılarak veriler toplanmıştır. Veriler pandemi koşulları nedeni ile internet aracılığı ile toplanmıştır. Verilerin analizi içerik analizi tekniklerine göre yapılmıştır. Görüşme formunu cevaplayan katılımcıların görüşleri tablolaştırılarak ortak görüşler belirlenmiştir.

4. BULGULAR

4.1. Pandemi Sürecinde Kurumun Aldığı Tedbirlere İlişkin Bulgular

Katılımcılara "Pandemi sürecinde kurumunuzun aldığı tedbirler nelerdir?" temel sorusu yöneltilmiştir. Verilen cevaplara ilişkin önemli görülen cevaplar, çalışma gurubunda yer alan kişilerin kendi ifadeleri ile aşağıda özetlenmektedir.

Tablo 3. Pandemi Sürecinde Kurumun Aldığı Tedbirlere İlişkin Görüşler

Görüşler	n	Katılımcı
Sosyal mesafeye dikkat edildi	9	K1, K4, K5, K7, K8, K9, K10, K11, K12
Maske kullanıldı	9	K1, K2, K4, K5, K8, K9, K10, K11, K12
Tüm uçuşlar belirli bir süre durduruldu	9	K1, K4, K5, K7, K8, K9, K10, K11, K12
Çalışma ortamları ve ortak alanlar dezenfekte edildi	6	K3, K13, K14, K16, K17
Uzaktan çalışma sistemine geçildi	4	K2, K3, K6, K17, K18
Pandemi konusunda eğitim verildi	3	K13, K14, K16
Uyarıcı levhalar asıldı	3	K13, K14, K16
Dönüşümlü çalışmaya geçildi	3	K2, K6, K18
Giriş çıkışlarda ateş ölçülmesi	2	K2, K6
Çay ocakları kapatıldı	1	K3
Tüm önlemler alındı	1	K15

Tablo 3'te pandemi sürecinde havacılık sektörünün aldığı tedbirlere ilişkin katılımcıların görüşleri analiz edilmiştir. Elde edilen veriler göre sosyal mesafeye dikkat edildiği (9 katılımcı) ve maske kullanıldığı (9 katılımcı) görülmektedir. Ayrıca 9 katılımcı uçuşların belirli bir süre durdurulduğunu belirtmiştir.

Bu konuda K2'nin görüşleri şu şekildedir: "Bir kamu kuruluşu olan kurumum pandemi sürecinde Devletin aldığı tedbirler kapsamında hareket ederek, işlerin işyerinde minimum personel ile yapılabilecek sayıya indirme çalışması yaptı, giriş çıkışlarda ateş ölçülmesi, dezenfektan ve maske tedariki sağladı. 24 saat esasına göre çalışan önemli sayıda personel için vardiya sıklığı, işin emniyetli yürütülebilecek en uzun aralıklara çekildi. Normal mesai de çalışan personel için de uzaktan çalışılabilecek network tekniği kullanılarak sağlanarak mesaide minimum düzeyde personel bulunması dolayısıyla insanların birbirlerine bulaştırma riski azaltılması tedbiri alındı".

K13'ün ise konuya ilişkin aktardıkları şöyledir: "Personele Bakanlığın önerdiği doğrultuda kişisel korunma ve bilinçlendirme eğitimleri verildi. Terminal binalarında Covid-19 ile ilgili uyarıcı levhalar asıldı. Yolcuların ve personelin yoğun olarak kullandıkları tuvaletler, kapı kolları, musluklar, yürüyen merdiven elcikleri, bagaj arabaları, asansörler, yolcu bekleme alanlarındaki oturma stantları vb. alanların sıklıkla alkol bazlı dezenfektan ürünlerle temizlenmesi sağlandı".

4.2. Pandemi Sürecinde Evden Çalışma Sistemine İlişkin Bulgular

Katılımcılara "Pandemi sürecinde evden çalışma sistemine geçtiniz mi? Evden çalışma sisteminin ne gibi avantajları oldu?" temel sorusu yöneltilmiştir. Verilen cevaplara ilişkin önemli görülen cevaplar, çalışma gurubunda yer alan kişilerin kendi ifadeleri ile aşağıda özetlenmektedir.

Tablo 4. Pandemi Sürecinde Evden Çalışma Sistemine İlişkin Görüşler

Görüşler	n	Katılımcı
Evden çalışma sistemi meslek gereği mümkün değil	11	K1, K4, K5, K7, K8, K9, K10, K11, K12, K15, K17
Evden çalışma sistemine geçtik	5	K2, K6, K13, K14, K18
Kabin ekibi hariç ofis çalışanları geçti	2	K3, K16

Tablo 4'te pandemi sürecinde evden çalışma sistemine ilişkin katılımcıların görüşleri analiz edilmiştir. Elde edilen veriler göre evden çalışma sistemi meslek gereği mümkün olmadığı sonucuna ulaşılmıştır. Genel olarak incelendiğinde kabin ekibi dışındaki ofis çalışanlarının evden çalışma sistemine geçtikleri görülmüştür.

Bu konuda K6 görüşlerini şu şekilde bildirmiştir: *"Evet geçtik, en azından böyle bir çalışma şekli ile tanışmış olduk ve gerektiğinde bu şekilde de çalışabileceğimizi gördük ve öğrendik. En büyük kazancımız herhalde işte ve geliş gidişlerde pandemi bulaş riskini en aza indirmiş olmamızdır"*. K5 ise *"Evden çalışma ya da uzaktan çalışma tabiri bizim meslekte mümkün olmuyor maalesef"* şeklinde görüş belirtmiştir.

4.3. Pandemi Sürecinde Maaş İndirimine İlişkin Bulgular

Katılımcılara *"Pandemi sürecinde maaş indirimi yaşadınız mı? Yaşadıysanız bu sizin hayatınızda ne gibi zorluklara sebep oldu?"* temel sorusu yöneltilmiştir. Verilen cevaplara ilişkin önemli görülen cevaplar, çalışma gurubunda yer alan kişilerin kendi ifadeleri ile aşağıda özetlenmektedir.

Tablo 5. Pandemi Sürecinde Maaş İndirimine İlişkin Görüşler

Görüşler	n	Katılımcı
Maaş indirimi yaşadım	11	K1, K3, K4, K5, K7, K8, K9, K10, K11, K12, K15
Maaş indirimi yaşamadım	5	K2, K6, K13, K14, K16
Maaşlarda % 50 indirim yapıldı	3	K15, K17, K18

Tablo 5'te pandemi sürecinde maaş indirimine ilişkin katılımcıların görüşleri analiz edilmiştir. Elde edilen veriler göre 11 katılımcı maaş indirimi yaşadığını aktarırken, 5 katılımcı maaş indirimi yaşamadığını dile getirmiştir.

Maaş indirimine ilişkin K3'ün görüşleri şu şekildedir: *"Maaş indirimine gidildi. Bu dönemde kısa çalışma ödeneğine gidilen personel zorluklar yaşadı tabii ki."* K15 ise konuya ilişkin yaşadığı sıkıntıları şu sözleri ile dile getirmiştir: *"Maaşlar yarı yarıya azaldı. Bu yarım maaşı da o ay ne kadar çalıştıysak o oranda aldık. Biz genelde 15 gün çalıştık, dolayısıyla yarım olan maaşın da yarısını aldık. Tabii bu durum düzenli ödemeleri veya kredi ödemeleri olanlar için ekonomik açıdan sorunlar yarattı."*

4.4. Pandemi Sürecinde Karşılaşılan Zorluklara İlişkin Bulgular

Katılımcılara *"Bu süreçte işten çıkarma, ücretsiz izin vb. zorluklarla karşılaştınız mı?"* temel sorusu yöneltilmiştir. Verilen cevaplara ilişkin önemli görülen cevaplar, çalışma gurubunda yer alan kişilerin kendi ifadeleri ile aşağıda özetlenmektedir.

Tablo 6. Pandemi Sürecinde Karşılaşılan Zorluklara İlişkin Görüşler

Görüşler	n	Katılımcı
KÇÖ (Kısa çalışma ödeneği)'ye dahil olduğum için ücretsiz izne ayrılmadım	10	K1, K4, K5, K7, K8, K9, K10, K11, K12, K15
Herhangi bir zorluk yaşamadım	8	K2, K3, K6, K13, K14, K16, K17, K18

Tablo 6'da pandemi sürecinde karşılaşılan zorluklara ilişkin katılımcıların görüşleri analiz edilmiştir. Elde edilen veriler göre işten çıkarma veya ücretsiz izin gibi bir zorluk ile karşılaşan olmamıştır. Bunun nedeni olarak kısa çalışma ödeneği gösterilmiştir. Bu konuda K11 durumu şu şekilde açıklamıştır: *"Ben KÇÖ'ye (Kısa çalışma ödeneği) dahil olduğumdan ücretsiz izine hiç ayrılmadım"*.

4.5. Havacılık Sektörünün Diğer Sektörlere Göre Pandemi Sürecini Yönetmesine İlişkin Bulgular

Katılımcılara *"Pandemi ortamında havacılık sektörünün bu süreci diğer sektörlerle göre daha iyi atlattığını düşünüyor musunuz?"* temel sorusu yöneltilmiştir. Verilen cevaplara ilişkin önemli görülen cevaplar, çalışma gurubunda yer alan kişilerin kendi ifadeleri ile aşağıda özetlenmektedir.

Tablo 7. Havacılık Sektörünün Diğer Sektörlere Göre Pandemi Sürecini Yönetmesine İlişkin Görüşler

Görüşler	n	Katılımcı
Havacılık sektörü en çok etkilenen ve zarar gören sektördür	11	K1, K4, K5, K7, K8, K9, K10, K11, K12, K15, K17
Çok büyük maddi zarar görmüştür	4	K2, K3, K6, K15
Havacılık sektörü zorluklar yaşamıştır	4	K13, K14, K16, K18

Tablo 7’de havacılık sektörünün diğer sektörlere göre pandemi sürecini yönetmesine ilişkin katılımcıların görüşleri analiz edilmiştir. Elde edilen veriler göre havacılık sektörünün en çok etkilenen ve zarar gören sektör olduğu görüşü hâkim olmuştur.

Bu konuda K15’in aktardıkları şu şekildedir: *“En çok etkilenenlerin başında havacılık sektörü vardır. Yolcu sayıları ve gelirler çok azaldı. Şirketlerin (uçak leasing ödemeleri, kira ödemeleri, maaş ödemeleri gibi) sabit ödemeleri olduğundan şirketler maddi açıdan çok zorluklar çekti. Havacılık sektöründe cirolar çok yüksektir. Kabaca bakarsak bizim şirketin günlük taşıdığı yolcu sayısı yaklaşık 25 bin kişidir. Ortalama 50 Euro dan hesaplırsak günlük ciro 1 milyon 250 bin Euro aylık 37,5 milyon yıllık yaklaşık 450 milyon Euro. Bu en düşük biletleme ile hesaplanan bir değer. İyi bir sezonda bunun iki katı olabilir. Bu gelirler birdenbire neredeyse 0 değere geriledi ve çok yüksek zararlar oluştu. Milyonlarca Euro'luk krediler çekilerek durum idare edildi. O nedenle bu kredilerin daha geri ödemeleri var. Daha pandemi atlatılmış değil. Süreç biraz uzun süreceğe benziyor”*.

K3’ün ise görüşleri şöyledir: *“Pandemi sürecinde uçuşlar azaldığı için daha zor bir süreç yaşandı olan uçuşlara international bir uçuşa yasaklar getirildi gidilen bölgeye uçuş yapılamadı iptaller gerçekleşti ve uçuşun olmaması maddi olarak zorluklara neden oldu”*.

4.6. Pandemi Sürecinde İş Kaybetme Korkusuna İlişkin Bulgular

Katılımcılara *“Pandemi sürecinde işinizi kaybetme korkusu yaşadınız mı?”* temel sorusu yöneltilmiştir. Verilen cevaplara ilişkin önemli görülen cevaplar, çalışma gurubunda yer alan kişilerin kendi ifadeleri ile aşağıda özetlenmektedir.

Tablo 8. Pandemi Sürecinde İş Kaybetme Korkusuna İlişkin Görüşler

Görüşler	n	Katılımcı
Yaşadım	14	K1, K3, K4, K5, K7, K8, K9, K10, K11, K12, K13, K14, K16, K17
Yaşamadım	2	K2, K6
Pandemi süreci uzarsa işsiz kalabiliriz	2	K15, K18

Tablo 8’de pandemi sürecinde iş kaybetme korkusuna ilişkin katılımcıların görüşleri analiz edilmiştir. Elde edilen veriler göre havacılık sektörü çalışanlarının çoğunun (14 katılımcı) işsiz kalma korkusu yaşadıkları sonucuna ulaşılmıştır. 2 katılımcı ise süreç uzarsa işsiz kalacaklarını düşünmektedirler.

K3 konuya ilişkin görüşlerini şu şekilde dile getirmiştir: *“Herkes gibi bizlerde iş kaybetme korkusu yaşadık tabii ki. Fakat ulaşım her daim olması gereken ve sürdürülebilirliği olan bir sektör pandemi bir süreçti ve çok olumsuz düşünmeden hala bitmesini bekliyoruz.”*

K18’in görüşü ise şu şekildedir: *“Pandemi süreci henüz bitmiş değil, bu kışa doğru yeniden kapanmanın yaşanacağını öngörmekteyim. Gerekli destekler sağlanmasa havacılık sektörü çok daha büyük zorluklar yaşayacaktır. Bu zorluklar neticesinde küçülmeye gidileceğini öngörmekteyim ve dolaylı olarak da işten çıkarmalar ya da ücretsiz izinler söz konusu olabilir.”*

4.7. Pandemi Sürecinde Kuruma Olan Örgütsel Bağa İlişkin Bulgular

Katılımcılara *“Pandemi sürecinde işinizi kaybetme korkusu yaşadınız mı?”* temel sorusu yöneltilmiştir. Verilen cevaplara ilişkin önemli görülen cevaplar, çalışma gurubunda yer alan kişilerin kendi ifadeleri ile aşağıda özetlenmektedir.

Tablo 9. Pandemi Sürecinde Kuruma Olan Örgütsel Bağa İlişkin Görüşler

Görüşler	n	Katılımcı
Kaygılarım olduğu için eskisi kadar bağlı değilim	10	K1, K4, K5, K7, K8, K9, K10, K11, K12, K18
Pandemi süreci iyi yönetildiği için kurumuma olan bağlılığım artmıştır	5	K13, K14, K15, K16, K17
Diğer sektörlere göre çok daha güvenli ve avantajlı olduğu için kurumuma bağlıyım	3	K2, K3, K6

Tablo 9’da pandemi sürecinde kuruma olan örgütsel bağa ilişkin katılımcıların görüşleri analiz edilmiştir. Elde edilen veriler göre 10 katılımcı çeşitli kaygıları olduğu için kurumlarına pandemi önceki bağlılıklarını hissedemediklerini dile getirmiştir. 5 katılımcı ise pandemi süreci iyi yönetildiği için kurumlarına olan bağlılıklarının arttığını belirtmiştir.

Konuya ilişkin K7 fikirlerini şöyle aktarmıştır: *“İşimi ve şirketimi seviyorum fakat maddi konudaki düşüş ve gelecekte neler olacak sorusunun verdiği kaygılarda yok değil umuyorum havacılık eski güzel*

günlerine en kısa zamanda kavuşur". K15'in ise görüşleri şöyledir: "Daha önce de belirttiğim gibi bizim şirket bu dönemi iyi yönetti. Çalışanlarının arkasında durduğunu bütün herkese hissettirdi. O nedenle çalışanların şirketle ilgili örgütsel bağın daha öncesi gibi hatta daha da güçlü olduğunu söyleyebilirim."

5. SONUÇ

Bu araştırmada pandemi sürecinin en çok etkilenen sektörlerinden biri olan havacılık sektörünün çalışanları ele alınmıştır. Havacılık sektörü çalışanlarının pandemi sürecinde yaşadıkları ve bu süreçte sektöre olan bağlılıkları incelenmiştir.

Elde edilen verilere göre, pandemi sürecinde sektörün sosyal mesafe ve maske gibi tedbirlere dikkat ettiği görülmüştür. Çalışma alanları ve yolcuların da bulunduğu ortak alanların sürekli dezenfekte edildiği belirlenmiştir. Tedbirlere ilişkin olumsuz bir görüşe rastlanmamıştır. Bu süreç içerisinde evden çalışma imkânı olan havacılık sektörü çalışanlarının evden çalışma sistemine geçtiği de görülmüştür.

Pandeminin maddi anlamda olumsuz etkilerinin olduğu yadsınamaz bir gerçektir. Havacılık sektöründe de belirli bir süre uçuşların yapılmaması ve sonrasında sınırlı sayıda kişi ile uçuşlara başlanması sektörü mali anlamda zorlamaktadır. Bu süreç içerisinde işten çıkarmak yerine çalışanların maaşlarında %50 indirimle gidildiği görülmüştür. Bu maaş indirimi neticesinde çalışanların zor durumda kaldıkları ortaya çıkmıştır. Özellikle borç ve kredisi olan çalışanların, ödemelerde zorluk yaşadıkları bilinmektedir. Pandemi sürecinde havacılık sektörünün kısa çalışma ödeneğinden yararlandığı da görülmüştür, bu sayede işten çıkarma durumu yaşanmamıştır.

Havacılık sektörünün pandemi sürecini yönetmesi konusunda genel kanı olumlu olarak gözükse de sürecin henüz bitmediği ve yeniden kapanmaların görülebileceği öngörüsü nedeni ile sektörün yaşadığı zorluğun henüz bitmeyeceği kanısı ağır basmaktadır. Bu bağlamda sektörün ileriye yönelik farklı senaryolara göre tedbir planlarını yapmaları son derecede önemlidir.

Bu sürecin tüm sektörlerde olduğu gibi havacılık sektöründe de iş kaybetme korkusu yaşattığı görülmüştür. Bu bağlamda olası kapanma ya da kısıtlama durumlarında sektör çalışanlarının işten çıkarılma durumları olmaması için kısa çalışma ödeneklerinin devam etmesi gerekmektedir.

Her ne kadar havacılık sektörü bu süreci iyi yönetmeye çalışsa da çalışanların örgüte olan bağlılıklarında bir miktar azalma yaşandığı görülmektedir. Bunun önemli sebeplerinden birinin %50 maaş indirimi olduğu düşünülmektedir. Sektörün en önemli unsurlarından biri olan çalışanların çalışma şartlarını, maddi ve manevi güvenlerini sağlamak sektör adına önemlidir. Yüksek örgütsel bağlılığı olan çalışanları daha verimli çalışacaklardır. Önümüzdeki kış dönemine ilişkin olası kapanmalar, uçuşlarda yaşanacak olan azalmalar vb. durumlar için sektörün acil eylem plan ya da planlarının olması gerekmektedir. Bu yönde çalışmalar yapılmalı ya da var olan çalışmalara birkaç farklı senaryoya göre farklı planlamalar eklenmesi önerilmektedir.

KAYNAKÇA

- ACAR, Y. (2020). Yeni Koronavirüs (COVID-19) Salgını ve Turizm Faaliyetlerine Etkisi. *Güncel Turizm Araştırmaları Dergisi*, 4(1), 10-15.
- ACI (Airports Council International) (2020a). *The Impact of COVID-19 on the Airport Business: Preliminary Assessment*. ACI Report, 1-25.
- ACI (Airports Council International) (2020b). *The impact of COVID-19 on the Airport Business, Advisory Bulletin*, 1-7.
- ADIGA, A., VENKATRAMANAN, S., SCHLITT, J., PEDDIREDDY, A., DICKERMAN, A., BURA, A. & MACHI, D. (2020). Evaluating the Impact of International Airline Suspensions on the Early Global Spread of COVID-19, *medRxiv*, 1-9.
- AIRPORT HABER. (2020). <https://www.airporthaber.com/havacilik-haberleri/son-dakika-thyanlasmanin-detaylarini-acikladi.html> (Erişim Tarihi: 03.06.2021)
- AVIATION BENEFIT. (2020). https://aviationbenefits.org/media/167186/abbb2020_full.pdf (Erişim Tarihi: 02.06.2021)
- BUDAK, F. ve KORKMAZ, Ş. (2020). Covid-19 Pandemi Sürecine Yönelik Genel Bir Değerlendirme: Türkiye örneği. *Sosyal Araştırmalar ve Yönetim Dergisi*, 62- 64.

- CAAC (2020). Preventing Spread of Coronavirus Disease 2019 (COVID-19) Guideline for Airports (the 2nd Version), <https://www.iata.org/airportpreventing-spread-of-coronavirus-disease-2019.pdf>. (Erişim Tarihi: 02.07.2021)
- CRAVEN, M., SINGHAL S. & MATTHEW W. (2020). *COVID-19: Briefing Note*. McKinsey and Company.
- DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ [DHMİ] (2021). Havacılık İstatistikleri, <https://www.dhmi.gov.tr/Sayfalar/Istatistikler.aspx> (Erişim Tarihi: 13.06.2021)
- EASA (2020). Safety Information Bulltein., *EASA Publication*, 1-4.
- EUROCONTROL (2020). *EACCC Pandemics Factsheet*. Brussels: Eurocontrol Press.
- IATA (International Air Transport Association). (2020). <https://www.iata.org/en/programs/safety/health/diseases/government-measuresrelated-to-coronavirus/> (Erişim Tarihi: 03.06.2021).
- INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION [ICAO]. (2021). <http://www.icao.int/> (Erişim Tarihi: 03.06.2021).
- KASARDA, J. D. (2019). The Wiley Blackwell Encyclopedia of Urban and Regional Studies. *Aerotropolis*, 1-7.
- LI, S., WANG, Y., XUE, J., ZHAO, N. & ZHU, T. (2020). The impact of COVID-19 Epidemic Declaration on Psychological Consequences: A Study on Active Weibo Users. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 17(6), 2032.
- MACİT, A. & MACİT D. (2020). Türk Sivil Havacılık Sektöründe COVID-19 Pandemisinin Yönetimi. *Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi (ASEAD)*, 7(4), 100- 116.
- PARILDAR, H. (2020). Tarihte Bulaşıcı Hastalık Salgınları. *Tepecik Eğit. ve Araşt. Hast. Dergisi*. 30(Ek Sayı), 19-26.
- SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ [SHGM] (2020). *Faaliyet Raporu 2019*. Ankara.
- SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ [SHGM] (2021). *Faaliyet Raporu 2020*. Ankara.
- ŞEN, G. (2020). Havacılık Sektöründe Hava Kargo Taşımacılığının Hızlı Yükselişi. *Ekovitrin Dergisi*, Sayı:247, 72.
- WORLD HEALTH ORGANIZATION [WHO] (2010). https://www.who.int/csr/disease/swineflu/frequently_asked_questions/pandemic/en/ (Erişim Tarihi: 02.06.2021).