

Emniyet Yönetim Sistemi Uygulamalarının Kurumsal İmaj Üzerindeki Etkileri: Uçuş Eğitim Organizasyonlarında Bir Araştırma

Ahmet TEKE¹ *, Halil ŞİMŞEK² 

¹İstanbul Aydın Üniversitesi, Uçak Teknolojisi Bölümü, İstanbul, Türkiye

²Tarım ve Orman Bakanlığı, Gökçek Havacılık, Ankara, Türkiye

Özet

Günümüzde sektör çeşitliliğinin artmasıyla birlikte, havacılık işletmelerinin rekabet koşullarına ayak uydurabilmeleri için mevcut düzende yer alan kurallara azami uymaları gerekmektedir. Emniyet unsuruna gereken önemin verilmemesi, telafisi mümkün olmayan zararların doğmasına sebebiyet vermektedir. Havacılık işletmelerinin oluşacak zararı en aza indirebilmeleri için etkili bir Emniyet Yönetim Sistemi (EYS)'ne ihtiyaç vardır. Bu kapsamda, EYS ile ilgili eğitimlerin yapılması, yönetim politikalarının etkin bir biçimde uygulanması ve prosedürel sorumlulukların yerine getirilmesi kurumun hem başarısını hem de imajını arttırarak sektörde söz sahibi olmasını sağlayacaktır. Bu araştırmadaki temel amaç, EYS uygulamalarının kurumsal imaj üzerindeki etkisini tespit etmektir. Bu kapsamda araştırma, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü bünyesinde faaliyet gösteren İstanbul, Ankara, Samsun ve Adana illerindeki uçuş eğitim organizasyonlarında eğitim alan pilotaj öğrencileri üzerinde gerçekleştirilmiştir. Anket tekniği ile toplanan 286 adet veri, istatistik paket programları (SPSS 21.0 ve AMOS 20.0) ile analiz edilmiştir. Tanımlayıcı istatistiklere müteakip her iki ölçek için keşfedici ve doğrulayıcı faktör analizleri uygulanmıştır. Gerek kültürel gerekse de sektörel uyumu sağlamaya yönelik gerçekleştirilen yapısal modifikasyonlarla birlikte ölçeklerin geçerlilik ve güvenilirlikleri sağlanmıştır. Devamında normallik ve betimleyici istatistikler incelenmiştir. Son olarak, araştırmaya ait hipotezleri test etmek için korelasyon ve regresyon analizleri yapılmıştır. Araştırmada sonuç olarak, EYS uygulamalarının kurumsal imaj üzerinde pozitif bir etkiye sahip olduğu tespit edilmiştir. Bu sonuç, EYS ile ilgili uygulamaların kurumun imajının artmasına doğrudan etkisi olduğunu göstermektedir. Emniyetsizlik neticesinde yapılacak en küçük bir hatanın telafisi olmayan sonuçlar doğurması, havacılık işletmelerinin EYS ile ilgili kurallara uymalarını zorunlu kılmıştır. Bu kapsamda, havacılık sektöründe faaliyet gösteren işletmelerin dikkate alması gereken bazı faydalı önerilerde bulunulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Emniyet Yönetim Sistemi, Sivil Havacılık, Uçuş Eğitim Organizasyonu, Kurumsal İmaj

Corresponding Author/Sorumlu Yazar: Öğr. Gör. Ahmet TEKE ahmetteke@aydin.edu.tr

Citation/Alıntı: Teke A., Şimşek H. (2020). Emniyet Yönetim Sistemi Uygulamalarının Kurumsal İmaj Üzerindeki Etkileri: Uçuş Eğitim Organizasyonlarında Bir Araştırma. J. Aviat. 4 (1), 45-60.

ORCID: ¹ <https://orcid.org/0000-0003-0689-4204> ² <https://orcid.org/0000-0002-8775-1688>

DOI: <https://doi.org/10.30518/jav.737910>

Gelis/Received: 15 Mayıs 2020 **Kabul/Accepted:** 19 Haziran **Yayınlanma/Published (Online):** 22 Haziran 2020

Copyright© 2020 Journal of Aviation <https://javsci.com> - <http://dergipark.gov.tr/jav>



This is an open Access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution 4.0 International Licence

Effects of Safety Management System Applications on Corporate Image: A Research in Flight Training Organizations

Abstract

With the increasing sector diversity today, aviation companies are required to comply with the rules in the current system in order to keep up with the competition conditions. Failure to pay due attention to the safety factor results in damages that can not be recovered. An effective Safety Management System (SMS) is needed for aviation companies to minimize the damage that may occur. In this context, trainings related to the the SMS, effective implementation of management policies and fulfilling the procedural responsibilities will increase both the success and image of the institution and will lead to have an influence on the sector. The main purpose of this research is to determine the effect of SMS applications on corporate image. In this context, the research was carried out on pilotage students who were trained in flight training organizations in Istanbul, Ankara, Samsun and Adana provinces operating under the General Directorate of Civil Aviation. 286 data collected by survey technique were analyzed with statistical package programs (SPSS 21.0 ve AMOS 20.0). Following descriptive statistics, exploratory and confirmatory factor analyzes were applied for both scales. With the structural modifications made to ensure both cultural and sectoral compliance, the validity and reliability of the scales were provided. Then, normality and descriptive statistics were examined. Finally, correlation and regression analyzes were performed to test the hypotheses of the research. As a result, it has been determined that the SMS applications have a positive effect on the corporate image. This result shows that the applications related to the SMS have a direct effect on the image of the corporate. The smallest mistake to be made as a result of insecurity has uncompensable results, has made it obligatory for aviation companies to comply with the rules regarding SMS. In this context, some useful suggestions have been made that businesses operating in the aviation sector should consider.

Keywords: Safety Management System, Civil Aviation, Flight Training Organization, Corporate Image

1. Giriş

Havacılık tarihi incelendiğinde, yaşanan her krizde kurumsal imajın ne denli kritik bir unsur olduğu görülmektedir. Bu bağlamda Türk Hava Yolları ve Emirates gibi havacılık sektörünün önde gelen şirketlerinin küresel düzeyde yaşanan krizleri, sahip oldukları imaj sayesinde başarılı bir şekilde atlattıkları gözlenebilir. Konuya ilişkin yapılan araştırmalara bakıldığında kurumsal imajın altında yatan faktörlerin net bir şekilde ortaya konulmadığı görülmektedir. Havacılık faaliyetlerinin en temel unsurlarından biri olan emniyet faktörünün ise kurumsal imajın tesisi için hayati öneme sahip bir bileşen olduğunu söylemek mümkündür. Dolayısıyla yapılacak hiçbir faaliyetin Emniyet Yönetim Sistemi (EYS) çerçevesi dışında gerçekleştirilmesi düşünülemez.

Bugünün piyasalarında rekabet avantajı sağlamak potansiyel müşteri kitlesinin dikkatini çekerek elde edilen kazancı sürdürebilir kılmakla mümkündür. Çok hassas dinamikler üzerine inşa edilen havacılık işletmelerinde ise konunun daha kritik olduğu görülür. Çünkü havacılık sektörü krizlere karşı en kırılgan sektörlerden biridir. Havacılık denildiğinde akla ilk olarak emniyet faktörü gelmektedir. Çok yönlü dikkat ve detaylı planlama gerektiren emniyet uygulamaları tüm

bileşenleriyle sağlanamadığı takdirde işletme potansiyel risklere karşı savunmasız hale gelecektir.

Tüketici zihninde yer edinmenin ve her koşulda tercih edilebilmenin anahtarlarından biri olan imaj, özellikle kriz dönemlerinde ön plana çıkmaktadır. Koşullar her ne kadar kötü olsa da tüketici tercihi daima pozitif imajdan yana olmuş ve bu avantaj işletmelerin en zor dönemlerde dahi krizlerle başa çıkabilmelerini sağlamıştır.

EYS'nin kurumsal imaja sağlayacağı katkılar göz önüne alındığında konuyu önemi daha net ortaya çıkmaktadır. Ancak gerek ulusal, gerekse de uluslararası düzeyde bu konuda yapılmış olan herhangi bir çalışma bulunmamaktadır. EYS'nin kurumsal imaj üzerindeki etkilerinin incelenmesi neticesinde ortaya çıkacak olan sonuçlar, araştırmacılara bu konuda yapacakları çalışmalar için yol gösterecektir. Böylelikle sistemin geliştirilmesi ve iyileştirilerek sürdürebilir hale gelebilmesi sağlanacak, havacılık işletmelerinin kurumsal imaj çalışmalarında temel bir kaynak görevi görecektir.

2. Emniyet Yönetim Sistemi

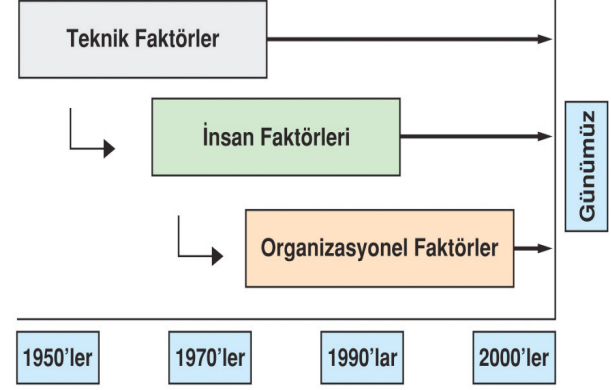
Baş döndürücü bir hızla gelişmekte olan havacılık sektörü, her geçen yıl daha çok insanın diğer ulaştırma vasıtalarına kıyasla hızlı ve kolay seyahat etmesine imkan sağlamaktadır [1]. Bu bağlamda Türkiye'de de 2010'lu yılların başında ortalama 5 milyar olan yolcu sayısının, 2030 yılı itibarıyla 12-13 milyarlara ulaşacağı tahmin edilmektedir [2]. Bu denli hızlı büyüyen havacılık sektörünün gelişimini sağlıklı bir biçimde devam ettirebilmesi, faaliyetlerin havacılık emniyetinden taviz verilmeden, uluslararası kurallara uygun şekilde sürdürülmesinden geçmektedir [3]. Bugüne kadar yaşanan örnekler konunun önemini daha net ortaya koyarken, yapılan çalışmalar da [4-8] emniyet faktörünün havacılık sektöründe ne derece önemli bir yere sahip olduğunu göstermektedir.

Havacılık sektöründe uzun yıllar faaliyet gösteren şirketler, emniyetsizlik neticesinde oluşabilecek bir kaza sonucunda itibarlarını kaybederek ekonomik sıkıntılar yaşayabilmektedirler. Dolayısıyla büyüme potansiyeli ile emniyet tedbirlerine yapılan yatırımların paralellik gösterdiği söylenebilir. Ancak emniyet ile maliyet arasındaki dengeyi optimum düzeyde tutabilmek şirketlerin en temel görevlerindedir [9]. Emniyet unsuruna aşırı önem vermek gereksiz maliyetlerin, gereken önemi vermemekse telafisi mümkün olmayan zararların doğmasıyla neticelenebilir. Bu dengeyi sağlayarak, idame ettirebilmek de etkin bir emniyet yönetimiyle mümkün olacaktır. Emniyetin tesisinde risklerin ortadan kaldırılması tamamen mümkün olmamakla birlikte önemli olan, bunları kabul edilebilir sınırlar dâhilinde kontrol edebilmektir.

Hava taşımacılığındaki en kritik konulardan biri olan emniyetin [10] gerek teknik, gerek insani [11], gerekse de örgütsel açıdan olsun yaşanan havacılık kazalarında daima ön planda olduğu görülmektedir. Emniyeti tehdit eden bu faktörler havacılık literatüründe 1950'li yıllarda tanımlanmış ve yönetimin gelişimine paralel bir seyir izlemiştir. Önceleri yalnızca teknik olarak değerlendirilen risk faktörünün temelinde, 1970'li yıllarla birlikte hem kural koyucu hem de uygulayıcı konumda olan insan unsurunun olduğu [12] gerçeği kabul edilmiştir. Bugünse riske, bütünsel bir yaklaşımla

bakılabilmekte ve örgütsel anlamda kapsayıcı bir kavram olduğu kabul edilmektedir [13].

Tablo 1. Emniyet risk faktörlerinin gelişim seyri [13]



Yaşanan kazalar açısından bakıldığında ise, 1959-2015 yılları arasında dünya genelindeki toplam 1890 havacılık kazasının 404'ünün son on yılda gerçekleşmiş ve bunların da 72'sinin ölümcül boyutta olması [14] emniyet kavramının ne denli önemli olduğunu gözler önüne sermektedir. Ortaya çıkan bu rakamlar son derece hızlı gelişen teknolojiye rağmen taviz verilmemesi gereken en temel meselenin, yalnızca yönetimi değil, her faaliyet ve düzeydeki çalışanı ilgilendiren emniyetin tesisi konusu olduğunu göstermektedir. Havacılık kuruluşları için temel stratejik amaç [13] olarak benimsenen emniyete ilişkin farkındalığın oluşması ise sağlanacak olan kültüre bağlıdır ve bu noktada en kritik görev üst yönetime düşmektedir.

Şirketleri ayakta tutan yegane unsur olan kurum kültüründe "emniyet" prensibi zaman zaman ihmal edilebilmektedir. Ancak kurum içindeki pozisyonu ne olursa olsun her personelin, üzerine düşen görevi ortak değerlerden ödün vermeksizin layıkıyla yerine getirmesi, emniyet kültürünün oluşması ve idamesinde önemli unsurlardır. Bu bağlamda emniyet kültürünün yerleşmiş olduğu havacılık işletmelerinde, kaza ve olayların diğerlerine kıyasla daha az gerçekleştiği gözlenmektedir [11, 15, 16].

Kazaların altında yatan nedenler tek bir noktadan bakılarak değerlendirilecek kadar basit değildir. Detaya inildiğinde her kazada birden fazla, belirli bir zaman periyodunu içeren ve birbirleriyle bağlantılı olaylar zinciri olduğu görülür. Üst yönetim liderliğinde oluşturulacak Emniyet Yönetim Sistemi (EYS) ile her faaliyet ve çalışan sürekli kontrol altında tutularak emniyette

devamlılık sağlanabilecektir. Bu bağlamda her havacılık işletmesinin uygulamakta olduğu EYS, "gerekli organizasyon yapısı, sorumluluklar ile politika ve prosedürleri içeren sistematik bir yaklaşımdır" şeklinde tanımlanabilir [17]. EYS, üst yönetim desteği ve ana sorumluluğunun yanı sıra her birim ve kademede çalışanın katılımıyla başarıya ulaşacaktır. Dolayısıyla bireylerden başlayarak işletmenin tümüne yayılan örgütsel çapta bir faaliyetler zinciri olduğunu söylemek mümkündür. Örgütsel amaçlar, EYS felsefesi ışığında belirlenir. Faaliyetlerin başarısı ise sistemin anlık kontrolü ve sürekli güncel tutulmasına bağlıdır [18]. Özetle, EYS'nin başarısı, etkin bir emniyet kültürünün oluşturulmasına, bu ise üst yönetimin çaba ve desteğine bağlıdır denilebilir [19].

3. Kurumsal İmaj

Günümüzde farklı alanlarda kullanılan imaj kavramının temelinde soyutluluk yatmaktadır. Zihinde canlandırılan bu kavram, yüklendiği her unsura bir anlam ve değer katar. Ancak bu değer her zaman olumlu değildir. Gerek pozitif, gerekse de negatif çağrışımlar imajın çift yönlü bir karaktere sahip olduğunu ve bu bağlamda sahibine yalnızca avantaj kazandırmayacağını gösterir. Küresel anlamda ticaretin hız kazanması ve uluslararası rekabetin ön plana çıkmasıyla birlikte literatürde üzerinde sıklıkla durulan bir değer haline gelen "imaj" ilk olarak Gardner ve Levy tarafından 1955 yılında marka bağlamında değerlendirilmiş, birey ve toplulukların belirli nesnelere olan yaklaşımları şeklinde ifade edilmiştir. Bu kişiler ayrıca sembolik bir kavram olarak düşündükleri imajı, tüketici zihninde şekillenen motivasyon ve duygusal bir tutum aracı olarak da nitelendirmişlerdir [20]. Ticarete gün geçtikçe önem kazanan imajın bilimsel çalışmalara konu olmasıyla birlikte farklı mecralarda kullanılarak çeşitlendiği görülmektedir. Zira kitle üretimi ve ticari sınırların ortadan kalkmış olması da kurumsal bağlamda karmaşık ve dinamik bir yapıya sahip imajın [21] şirketlere olan getirilerinin daha net görülmesine sebep olmuştur.

Kurumsal imaj bir şirket için değer yaratan ve rekabet avantajı sağlayan en temel faktörlerdendir. Çünkü rakipleri geride bırakarak karlılık ve gelişime katkısı ile her dönemde şirketlerin vazgeçilmez bir dayanağı olmuştur [22]. Diğer bir

deyişle kurumsal imaj, karşılıklı etkileşim neticesinde tarafların zihninde gerçekleşen ve şirkete dair düşüncelerin netleştiği değerler bütünüdür. Elde edilen algıların pozitif olması taraflar arasındaki güven duygusunun varlığına bağlı olarak sadakat, bağlılık, memnuniyet gibi olumlu çıktılarla kendini gösterecektir. Negatif algılamalar ise zihinlerde oluşan olumsuz imajın varlığına işaret eder. Bu da kurumlar için istenmeyen sonuçlar doğurmaktadır. Bu nedenle kurumlar stratejik kararlarını pozitif yönde etkileyen olumlu imajın [23] yaratılması ve sürdürülebilir kılınması için büyük finansal yüklerle karşı karşıya kalmaktadırlar. İnsan kaynağından fiziki varlıklara kadar kurumsal kimliğin oluşumunda etkili olan çok sayıda faktörün [24] kurumsal imaja katkı sağlaması finansal değere sahip bu unsurlara yapılacak uzun dönemli yatırımlara bağlıdır. Bir bütün olarak düşünüldüğünde ise kurumsal imaj için diğer tüm faktörler insan unsuruna bağlı olarak gelişim gösterir. Zira yapılan tüm çalışmalar zihinde şekillenecek ve olumlu ya da olumsuz sonuçlar doğuracaktır.

Kurumsal imaj gerek kaynak pozisyonundaki şirket, gerekse de alıcı pozisyonundaki tüketici için büyük öneme sahiptir. Zira bu olgu tüketici ile kurulan iletişimin ilk ayağıdır. Çünkü işletmeler ancak sağlıklı bir şekilde tesis edilen pozitif imaj sayesinde zorlukların üstesinden gelebilirler.

Kurumsal imajın etkisi yalnızca tüketici nezdinde düşünülemez. Çalışanlardan tedarikçilere, rakiplerden ortaklara kadar tüm paydaşları ilgilendiren bir unsurdur. Tek bir boyuta odaklanarak oluşturulmaya çalışılan imaj yalnızca kısa dönemli fayda sağlayacaktır. Uzun dönemli kalıcı etkilerden bahsedebilmek için imaj çalışmalarının toplumun her kesimine yönelik kapsayıcı bir şekilde gerçekleştiriliyor olması gerekmektedir [25].

Bir değerlendirme faaliyetinin sonucu olarak düşünüldüğünde imajın geleceğe dair bir yatırım aracı olduğu görülür. İyi bir imaj kazançlı müşteri ilişkilerini, devamında ise karlılık ve büyümeyi getirir [26]. Tüm bu pozitif etkenlerin yanı sıra güçlü bir kurumsal imaja sahip işletmeler kriz dönemlerini en az hasarla atlatarak daha hızlı toparlanma sağlamışlardır. Dolayısıyla imajın yalnızca müşteri ilişkileri açısından değil, aynı

zamanda kurumsal bağlamda da pozitif etkilerinin olacağını söylemek mümkündür.

4. Metodoloji

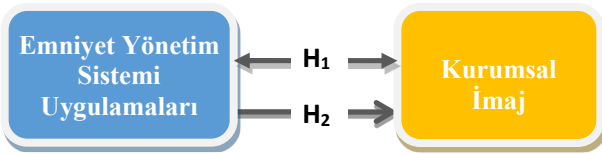
Bu bölümde; araştırmanın amacı ve önemi, model ve hipotezler, evren ve örneklem, veri toplama araçları, verilerin toplanması ve analizi ile ilgili bilgilere yer verilmektedir.

4.1. Amaç ve Önem

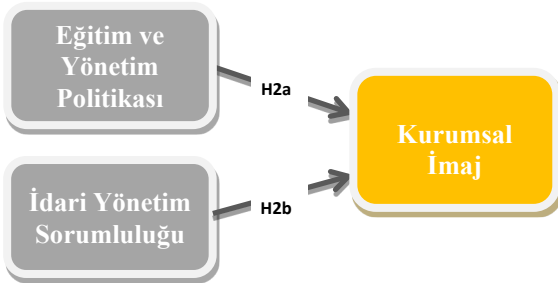
Havacılık sektöründe faaliyet gösteren işletmelerin emniyetsizlik nedeniyle yaşanabilecek bir kaza durumunda imajlarının zedelenmesi önemli bir sorun olarak karşımıza çıkmaktadır. İşletmelerin imaj kaybına uğraması, güvensizlik ve ekonomik dengesizlik gibi bir takım sorunları da beraberinde getirmektedir. İşletmelerin bu tür sorunlardan ne şekilde etkilendiğini tespit etmek adına araştırmanın önemi daha da net anlaşılmaktadır. Bu kapsamda araştırmanın amacı, Emniyet Yönetim Sistemi (EYS) uygulamalarının kurumsal imaj üzerindeki etkisini tespit etmektir.

4.2. Model ve Hipotezler

Araştırma hipotezlerinin test edilmesine yönelik oluşturulan model, temel değişkenler ve alt boyutlar bazında olmak üzere Şekil 1 ve Şekil 2’de yer almaktadır.



Şekil 1. Araştırma modeli (temel değişkenler bazında)



Şekil 2. Araştırma modeli (alt boyutlar bazında)

Araştırma kapsamında oluşturulan hipotezler aşağıda yer almaktadır.

H₁:Emniyet yönetim sistemi uygulamaları ile kurumsal imaj arasında pozitif yönlü bir ilişki vardır.

H₂:Emniyet yönetim sistemi uygulamalarının kurumsal imaj üzerinde pozitif bir etkisi vardır.

H_{2a}:Emniyet yönetim sisteminin eğitim ve yönetim politikası boyutunun kurumsal imaj üzerinde pozitif bir etkisi vardır.

H_{2b}:Emniyet yönetim sisteminin idari yönetim sorumluluğu boyutunun kurumsal imaj üzerinde pozitif bir etkisi vardır.

4.3. Evren ve Örneklem

Araştırma evrenini, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü’ne bağlı uçuş eğitim organizasyonları oluşturmaktadır. Örneklemimizi ise İstanbul, Ankara, Samsun ve Adana illerinde faaliyet gösteren uçuş eğitim organizasyonlarında eğitim alan pilotaj öğrencileri oluşturmaktadır. Evrenin tamamına ulaşmanın mümkün olmaması ve bunun yanında zaman ve maliyet tasarrufu nedeniyle araştırma verilerinin toplanmasında kolayda örnekleme tekniği kullanılmıştır.

Genel bir kural olarak, analizlerin sağlıklı sonuçlar verebilmesi için değişken sayısının en az 5 katı, daha kabul edilebilir bir oran için değişken sayısının 10 katı örneklem büyüklüğünün yeterli olduğu savunulmaktadır [27]. Gerekli izinler alınarak gerçekleştirilen bu çalışmada, yaklaşık 400 pilotaj öğrencisiyle irtibata geçilmiş ve dağıtılan anketlerden yalnızca %72’si (288) doldurulmuştur. Yine bu anketten 2’si eksik kodlama nedeniyle çalışmaya dahil edilmemiştir. Sonuç olarak, 286 adet veri, araştırmanın veri hacmini oluşturmaktadır. Bu kapsamda araştırma için elde edilen 286 adet veri, örneklem hacminin yeterli düzeyde olduğunu göstermektedir.

4.4. Veri Toplama Araçları

Araştırma verilerinin toplanmasında anket tekniği kullanılmıştır. Anketler, internet üzerinden dijital olarak toplanmıştır. Anketler dağıtılmadan önce katılımcılara konu ile ilgili gerekli bilgilendirmeler yapılmış ve elde edilen geri dönüşler doğrultusunda kafa karışıklığı veya anlaşılmayan herhangi bir ifadenin olmadığı belirtilmiştir. Anket formu, iki ölçek ve bir de demografik bilgi formu olmak üzere üç bölümden oluşmaktadır. Bu bağlamda:

Katılımcıların Emniyet Yönetim Sistemi uygulamalarına yönelik algılarını ölçmek için Chen ve Chen (2012) tarafından geliştirilen

dokümantasyon ve emirler, emniyet tanıtımı ve eğitimi, idari yönetim sorumluluğu, acil duruma hazırlık ve müdahale planı ile emniyet yönetim politikası olmak üzere toplam 5 boyut ve 20 soruluk “Emniyet Yönetim Sistemini Değerlendirme Ölçeği” kullanılmıştır [28]. Ölçeğin orijinali 25 sorudan oluşmaktadır. Orijinal ölçekteki 5 adet sorunun örnekleme uyarlaması mümkün olmadığından ölçekten çıkarılmıştır. Ölçek son haliyle 20 sorudan oluşmaktadır. Bu kapsamda ölçeğin yapısının bozulması ve aynı zamanda Türk kültürüne uyarlamasının gerekli oluşundan dolayı geçerlilik ve güvenilirlik analizleri ayrıca yapılacaktır.

Katılımcıların kurumsal imaj algılarını ölçmek için Souiden vd. (2006) tarafından geliştirilen tek boyut ve 5 soruluk “Kurumsal İmaj Ölçeği” kullanılmıştır [29]. Orijinal ölçekteki 4. soru hariç diğer tüm sorular birden fazla yargı ölçtüğünden dolayı bu sorular, katılımcılar tarafından kafa karışıklığına sebebiyet vermemesi açısından ikiye ayrılmıştır. Ölçek son haliyle 9 sorudan oluşmaktadır.

Son olarak, katılımcılara ait demografik özellikleri ölçmek için ise yaş, cinsiyet, medeni durum, eğitim durumu ve aylık gelir ile ilgili değişkenlerin yer aldığı 5 soruluk “Demografik Bilgi Formu” kullanılmıştır.

Anket formu toplamda 34 adet sorudan oluşmaktadır. Ölçekler, 5’li tip Likert derecelendirmesi (1=Kesinlikle Katılmıyorum... 5= Kesinlikle Katılıyorum) ile ölçülmüştür.

4.5. Verilerin Toplanması ve Analiz Edilmesi

Araştırma verileri, Aralık 2019 ile Nisan 2020 tarihleri arasında toplanmış ve araştırma için gerekli olan analizler Microsoft Excel, Statistical Package for the Social Sciences-SPSS 21.0 ve Analysis of Moment Structures-AMOS 20.0 istatistik paket programları ile yapılmıştır.

Anket formu yardımıyla toplanan veriler analize dahil edilmeden önce, anket formları eksik veya hatalı kodlama yönünden kontrol edilmiştir. Devamında literatürde yeni olan ve kültürel bağlamdaki faktör yapılarının tespiti ile veri model uyumunu test etmek için geçerlilik ve güvenilirlik analizleri yapılmıştır. Geçerlilik ve güvenilirlik analizleri sonrası oluşan yeni yapıların normalliği

test edilmiştir. Daha sonra betimleyici istatistikler, korelasyon ve regresyon analizleri yapılmıştır.

5. Bulgular ve Tartışmalar

Araştırmanın bu bölümünde geçerlilik ve güvenilirlik analizleri, normallik istatistikleri, tanımlayıcı ve betimleyici istatistikler ile hipotezleri test etmek için korelasyon ve regresyon analizleri ile ilgili bulgulara yer verilmiştir.

5.1. Güvenilirlik Analizleri ve Tanımlayıcı İstatistikler

Güvenilirlik, bir değişkenin çoklu ölçümleri arasındaki tutarlılık derecesinin bir değerlendirmesidir. Güvenilirliğin belirlenmesinde kullanılan bazı ölçütler vardır. Yaygın olarak kullanılan ölçütlerin başında iç tutarlılık gelmektedir. İç tutarlılık, ölçekte yer alan tüm değişkenlerin aynı yapıyı ölçmesi ve bu nedenle birbiriyle yüksek derecede korelasyonlu olması gerektirir [27]. İç tutarlılığı test etmek amacıyla Likert tipi ölçekler için sıklıkla kullanılan yöntemlerin başında Cronbach Alfa tekniği gelmektedir. Cronbach Alfa 0 ile 1 arasında bir değer almaktadır. Güvenilirliğin kabul edilebilmesi için alfa değerinin minimum 0,60 olması gerekmektedir [27, 30].

Emniyet yönetim sistemi ve kurumsal imaj ölçeklerinin faktör analizleri öncesi iç tutarlılıklarını test etmek için yapılan güvenilirlik analizi uygulanmıştır. Elde edilen Cronbach Alfa değerleri Tablo 2’de yer almaktadır.

Tablo 2. Ölçek ve alt boyutlarına ilişkin cronbach alfa değerleri

Değişkenler	α
Emniyet Yönetim Sistemi	0,965
Dokümantasyon ve Emirler	0,912
Emniyet Tanıtımı ve Eğitimi	0,957
İdari Yönetim Sorumluluğu	0,783
Acil Duruma Hazırlık ve Müdahale Planı	0,965
Emniyet Yönetim Politikası	0,939
Kurumsal İmaj	0,983

Tablo 2 incelendiğinde; emniyet yönetim sistemi ölçeğinin bütünsel olarak çok yüksek, alt boyutlar bazında ise idari yönetim sorumluluğu boyutu yüksek, diğer tüm boyutlar ise yine çok yüksek düzeyde güvenilirdir. Bununla beraber, kurumsal imaj ölçeğinin de yine çok yüksek düzeyde güvenilir olduğu görülmektedir. Güvenilirliğin yanı sıra faktör analizler öncesi ölçekler için hesaplanan tanımlayıcı istatistiklerde Tablo 3 ve Tablo 4’te yer almaktadır.

Tablo 3. Emniyet yönetim sistemi ölçeğine ait tanımlayıcı istatistikler

Emniyet Yönetim Sistemi	\bar{X}	S.S.	Çarpıklık	Basıklık
1 DE1	4,49	,806	-1,814	2,918
2 DE2	4,33	,849	-1,248	,946
3 DE3	4,24	,701	-,804	,911
4 DE4	3,98	,803	-,956	1,166
5 DE5	4,24	,747	-1,099	1,851
6 DE6	4,10	,866	-1,110	1,228
7 ETE7	4,12	,835	-1,180	1,688
8 ETE8	4,11	,874	-1,533	2,957
9 ETE9	4,06	,818	-1,123	1,309
10 ETE10	3,98	,915	-1,249	1,675
11 İYS11	3,22	1,051	-,432	-,599
12 İYS12	3,47	,916	-,681	,223
13 İYS13	3,45	,868	-,529	,271
14 İYS14	4,06	,792	-1,093	1,430
15 ADHMP15	4,10	,843	-1,154	1,544
16 ADHMP16	4,09	,857	-1,285	2,114
17 ADHMP18	4,07	,844	-1,230	1,750
18 EYP18	4,07	,780	-,933	1,285
19 EYP19	4,08	,872	-1,225	1,658
20 EYP20	4,01	,872	-1,056	,769

Tablo 4. Kurumsal imaj ölçeğine ait tanımlayıcı istatistikler

Kurumsal İmaj	\bar{X}	S.S.	Çarpıklık	Basıklık
1 Kİ1	4,09	,848	-1,159	1,187
2 Kİ2	3,98	,962	-1,304	1,803
3 Kİ3	4,03	,871	-1,035	,871
4 Kİ4	4,09	,838	-1,330	2,445
5 Kİ5	4,05	,841	-1,286	2,264
6 Kİ6	4,06	,800	-,995	1,289
7 Kİ7	4,11	,764	-1,237	2,637
8 Kİ8	4,05	,872	-1,193	1,415
9 Kİ9	4,07	,817	-1,114	1,486

Farklı yaklaşımlar olmakla birlikte, çarpıklık ve basıklık değerlerinin $\pm 1,96$ değerleri arasında olması, dağılımın normal olarak kabul edilebilirliğine işaretler [27]. Tablo 3 ve Tablo 4’te yer alan tanımlayıcı istatistikler incelendiğinde, emniyet yönetim sistemi ve kurumsal imaj ölçeğine ait çarpıklık ve basıklık değerlerinin normallik varsayımını büyük oranda karşıladığı görülmektedir. Faktör analizleri sonrasında yeni yapıya ilişkin normallik durumu detaylı bir şekilde tekrar ele alınacaktır. Bununla beraber soru bazında ortalama ve standart sapma katsayıları da yine tablolarda görülmektedir.

5.2. Keşfedici Faktör Analizleri

İlk olarak, Chen ve Chen (2012) tarafından geliştirilen ve araştırmacı tarafından Türkçeye uyarlanan emniyet yönetim sistemi ölçeğinin ulusal bağlamda faktör yapısını tespit etmek amacıyla keşfedici faktör analizi yapılmıştır.

Keşfedici faktör analizinin sağlıklı sonuçlar verebilmesi için bazı ön koşulların sağlanmış olması gerekmektedir. Bu kapsamda ilk olarak, emniyet yönetim sistemi ölçeğine ait tanımlayıcı istatistikler incelenmiş ve çarpıklık ile basıklık değerlerinin normallik varsayımını büyük oranda karşıladığı görülmüştür. Araştırma için toplanan 286 adet veri, örneklem hacminin yeterli düzeyde olduğunu göstermiştir. Devamında, korelasyon ve anti-image matrisleri incelenmiş ve matriste yer alan katsayıların yeterli düzeyde olduğu tespit edilmiştir. Son olarak, verilerin faktör analizi yapmak için yeterli düzeyde olup olmadığının ölçütü olan KMO değerinin (0,95) 0,60’dan büyük ve anlamlı korelasyonların varlığını gösteren Barlett’s Küresellik testine ait p değerinin (0,000) 0,05’ten küçük olduğu tespit edilmiştir.

Emniyet yönetim sistemi ölçeğinin faktör yapısını belirlemek amacıyla Maksimum Olabilirlik (Maximum Likelihood) Yöntemi uygulanmıştır. Analiz neticesinde, orijinalde dokümantasyon ve emirler, emniyet tanıtımı ve eğitimi, idari yönetim sorumluluğu, acil duruma hazırlık ve müdahale planı ve emniyet yönetim politikası olmak üzere 5 boyut ve 20 sorudan oluşan emniyet yönetim sistemi ölçeğinin havacılık sektöründeki örneklem üzerinde toplam varyansın %74,46’sını açıklayan 2 boyut ve 20 sorudan oluştuğu görülmüştür. Faktörlerin birbirleriyle ilişkili olması nedeniyle

eğik faktör döndürme yöntemlerinden “Direct Oblimin” tekniği uygulanmıştır. Emniyet yönetim sistemi ölçeğine ait keşfedici faktör analizi sonuçları Tablo 5’te yer almaktadır.

Tablo 5. Emniyet yönetim sistemi ölçeğine ilişkin keşfedici faktör analizi sonuçları

İfadeler	Eğitim ve Yönetim Politikaları	İdari Yönetim Sorumluluğu
EYS19	,942	
EYS7	,933	
EYS16	,932	
EYS20	,927	
EYS9	,924	
EYS15	,923	
EYS17	,918	
EYS8	,910	
EYS6	,901	
EYS10	,878	
EYS18	,855	
EYS4	,821	
EYS14	,802	
EYS5	,793	
EYS2	,771	
EYS3	,758	
EYS1	,634	
EYS12		,862
EYS11		,859
EYS13		,733
Özdeğer	12,978	1,914
Açıklanan Varyans (%)	64,89	9,57
Toplam Açıklanan Varyans (%)	74,46	
Cronbach Alfa	0,980	0,858
χ^2 : 7437,26	df : 190	
KMO : 0,95	Bartlett’s p : 0,000	

Faktör döndürme tekniği sonrası orjinalde 5 boyutlu olan emniyet yönetim sistemi ölçeği 2 boyuta ayrılmıştır. Bu kapsamda 11, 12 ve 13’üncü ifadeler orjinalde de yine idari yönetim sorumluluğu faktörü altında toplandığından bu boyuta yeni isimlendirme yapılmasına gerek duyulmamıştır.

Geriye kalan diğer tüm ifadeler ise eğitim ve yönetim politikalarını çağrıştırdığından bu boyut, eğitim ve yönetim politikaları şeklinde isimlendirilmiştir.

Buna göre toplam varyansın %64,89’unu açıklayarak 17 maddeden oluşan eğitim ve yönetim politikaları şeklinde isimlendirilen birinci boyut 0,980 alfa değeriyle çok yüksek düzeyde güvenilirdir. Toplam varyansın %9,57’sini açıklayarak 3 maddeden oluşan idari yönetim sorumluluğu şeklinde isimlendirilen ikinci boyut 0,858 alfa değeriyle yüksek düzeyde güvenilirdir.

İkinci olarak, Soiden vd. (2006) tarafından geliştirilen ve araştırmacı tarafından Türkçeye uyarlanan kurumsal imaj ölçeğinin ulusal bağlamda faktör yapısını tespit etmek amacıyla keşfedici faktör analizi yapılmıştır.

Keşfedici faktör analizinin sağlıklı sonuçlar verebilmesi için bazı ön koşulların sağlanmış olması gerekmektedir. Bu kapsamda ilk olarak, kurumsal imaj ölçeğine ait tanımlayıcı istatistikler incelenmiş ve çarpıklık ile basıklık değerlerinin normallik varsayımını büyük oranda karşıladığı görülmüştür. Araştırma için toplanan 286 adet veri, örneklem hacminin yeterli düzeyde olduğunu göstermiştir. Devamında, korelasyon ve anti-image matrisleri incelenmiş ve matriste yer alan katsayıların yeterli düzeyde olduğu tespit edilmiştir. Son olarak, verilerin faktör analizi yapmak için yeterli düzeyde olup olmadığının ölçütü olan KMO değerinin (0,94) 0,60’dan büyük ve anlamlı korelasyonların varlığını gösteren Barlett’s Küresellik testine ait p değerinin (0,000) 0,05’ten küçük olduğu tespit edilmiştir.

Kurumsal imaj ölçeğinin faktör yapısını belirlemek amacıyla Maksimum Olabilirlik (Maximum Likelihood) Yöntemi uygulanmıştır. Analiz neticesinde, orjinalde tek boyut ve 9 sorudan oluşan kurumsal imaj ölçeğinin havacılık sektöründeki örneklem üzerinde toplam varyansın %86,62’sini açıklayan yine tek boyut ve 9 sorudan oluştuğu görülmüştür. Oluşan yeni faktör yapısı tek boyutlu olduğundan faktör döndürme işlemi uygulanmamıştır. Kurumsal imaj ölçeğine ait keşfedici faktör analizi sonuçları Tablo 6’da yer almaktadır.

Tablo 6. Kurumsal imaj ölçeğine ilişkin keşfedici faktör analizi sonuçları

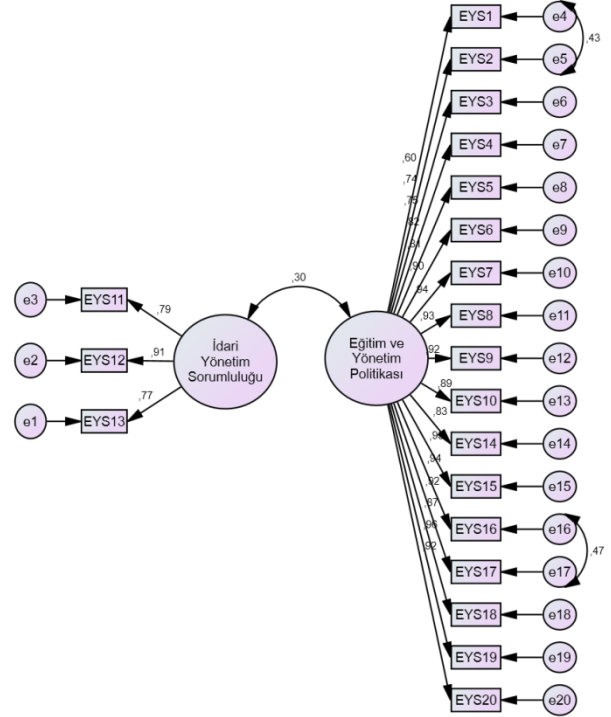
İfadeler	Kurumsal İmaj
Kİ9	,964
Kİ3	,953
Kİ1	,953
Kİ8	,939
Kİ7	,936
Kİ2	,927
Kİ5	,913
Kİ4	,895
Kİ6	,893
Özdeğer	7,796
Açıklanan Varyans (%)	86,62
Toplam Açıklanan Varyans (%)	86,62
Cronbach Alfa	0,983
χ^2: 4478,30	df: 36
KMO: 0,94	Bartlett's p: 0,000

Keşfedici faktör analizi neticesinde orijinalde tek boyutlu olan kurumsal imaj ölçeği yine tek boyuta ayrılmıştır. Buna göre 9 maddeden oluşan ve tek boyuta ayrılan bu yapı 0,983 alfa değeriyle çok yüksek düzeyde güvenilirdir.

5.3. Doğrulayıcı Faktör Analizleri

Açımlayıcı faktör analizi neticesinde 2 boyuta ayrılan emniyet yönetim sistemi ölçeğinin geçerliliğini test etmek amacıyla doğrulayıcı faktör analizi uygulanmıştır. Analiz neticesinde uyum iyiliği değerleri göz önüne alınarak gerekli işlemler yapılmıştır. Bu kapsamda emniyet yönetim sistemi ölçeğine ait uyum iyiliği değerleri incelenmiş ve 2 boyuttan oluşan modelimizin veri ile daha iyi uyum sağlayabilmesini gerçekleştirmek amacıyla bir takım modifikasyonlar yapılmıştır. Bu kapsamda ilk olarak korelasyon katsayısı bakımından birbiriyle yakın anlamlı, diğer bir ifade ile hataları benzer olan emniyet yönetim sistemi ölçeğindeki 4 ve 5'nci ifadeler ilişkilendirilmiştir. Yapılan bu ilişkilendirme yeterli olmamış, ikinci olarak 16 ve 17'nci ifadeler de ilişkilendirilmiştir. Son ilişkilendirmeye birlikte eşik sınırlar içerisinde yer alan yeni uyum iyiliği değerleri, bu modelin veri ile

uyumunu doğrulamış ve ölçeğin geçerliliği kabul edilmiştir. Emniyet yönetim sistemi ölçeğine ait doğrulayıcı faktör analizi diyagramı ile model uyum iyiliği değerleri Şekil 3 ve Tablo 7'de yer almaktadır.



Şekil 3. Emniyet yönetim sistemi ölçeğine ilişkin doğrulayıcı faktör analizi diyagramı

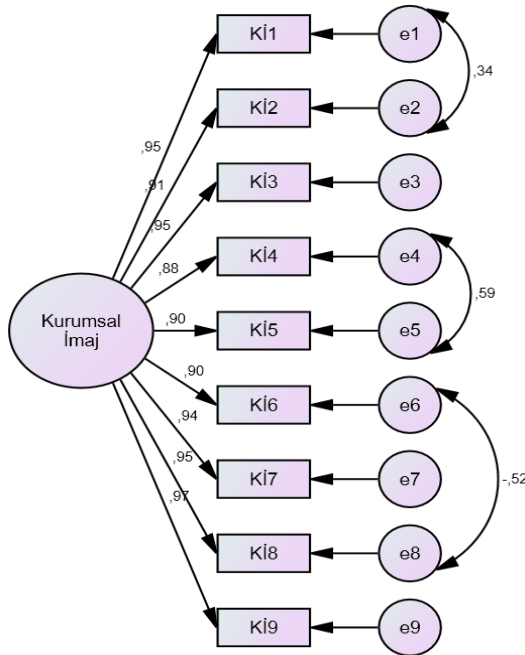
Tablo 7. Emniyet yönetim sistemi ölçeğine ilişkin uyum iyiliği değerleri

İndeksler	Değerler
Ki-Kare (χ^2)	486,638
df	167
χ^2/df	2,914
P	0,000
CFI	0,912
GFI	0,971
AGFI	0,912
RMSEA	0,057
Cronbach Alfa	0,965

Verilerin model ile uyumunu test etmek için literatürde kabul görmüş bazı istatistikler mevcuttur. Bunlar; χ^2/df , CFI, GFI, AGFI ile RMSEA değerleridir. Bu kapsamda; χ^2/df değerinin 3'ten küçük, CFI, GFI ve AGFI değerlerinin 0,90'dan büyük ve son olarak RMSEA değerinin 0,08'den küçük olması kabul edilebilir uyum iyiliği değerlerinin göstergesidir [27]. χ^2/df (2,914<3), CFI (0,912>0,90), GFI (0,971>0,90), AGFI

(0,912>0,90), RMSEA (0,057<0,08) değerleri emniyet yönetim sistemi ölçeğinin geçerlilik ve güvenilirliğinin sağlandığını göstermektedir. Elde edilen bu sonuçlara göre 2 boyut ve 20 sorudan oluşan emniyet yönetim sistemi ölçeğinin hipotez testlerinde kullanılmasına karar verilmiştir.

Açımlayıcı faktör analizi neticesinde tek boyuta ayrılan kurumsal imaj ölçeğinin geçerliliğini test etmek amacıyla doğrulayıcı faktör analizi uygulanmıştır. Analiz neticesinde uyum iyiliği değerleri göz önüne alınarak gerekli işlemler yapılmıştır. Bu kapsamda kurumsal imaj ölçeğine ait uyum iyiliği değerleri incelenmiş ve tek boyuttan oluşan modelimizin veri ile daha iyi uyum sağlayabilmesini gerçekleştirmek amacıyla bir takım modifikasyonlar yapılmıştır. Bu kapsamda ilk olarak korelasyon katsayısı bakımından birbirleriyle yakın anlamlı, diğer bir ifade ile hataları benzer olan kurumsal imaj ölçeğindeki 1-2, 4-5 ve 6-8'nci ifadeler ilişkilendirilmiştir. Yapılan ilişkilendirmeye birlikte eşik sınırlar içerisinde yer alan yeni uyum iyiliği değerleri, bu modelin veri ile uyumunu doğrulamış ve ölçeğin geçerliliği kabul edilmiştir. Kurumsal imaj ölçeğine ait doğrulayıcı faktör analizi diyagramı ile model uyum iyiliği değerleri Şekil 4 ve Tablo 8'de yer almaktadır.



Şekil 4. Kurumsal imaj ölçeğine ilişkin doğrulayıcı faktör analizi diyagramı

Tablo 8. Kurumsal imaj ölçeğine ilişkin uyum iyiliği değerleri

İndeksler	Değerler
Ki-Kare (χ^2)	71,136
df	24
χ^2/df	2,964
P	0,000
CFI	0,952
GFI	0,934
AGFI	0,923
RMSEA	0,067
Cronbach Alfa	0,983

χ^2/df (2,964<3), CFI (0,952>0,90), GFI (0,934>0,90), AGFI (0,923>0,90), RMSEA (0,067<0,08) değerleri kurumsal imaj ölçeğinin geçerlilik ve güvenilirliğinin sağlandığını göstermektedir. Elde edilen bu sonuçlara göre tek boyut ve 9 sorudan oluşan kurumsal imaj ölçeğinin hipotez testlerinde kullanılmasına karar verilmiştir.

5.4. Faktör Analizleri Sonrası Oluşan Yeni Faktör Yapılarına İlişkin Normallik Analizleri

Parametrik veya non-parametrik analizlerden hangilerinin yapılacağına ilişkin bir değerlendirme yapabilmek için faktör analizleri sonrası oluşan yeni yapılara ilişkin bütünsel bazda normallik varsayımları incelenmiştir. Bu kapsamda normalliği test etmek için çarpıklık ve basıklık değerleri incelenmiştir. Ölçeklere ilişkin çarpıklık ve basıklık değerleri Tablo 9'da yer almaktadır.

Tablo 9. Ölçeklere ilişkin çarpıklık ve basıklık katsayıları

Değişkenler	Çarpıklık	Basıklık
Emniyet Yönetim Sistemi	-1,165	1,664
Eğitim ve Yönetim Politikası	-1,146	1,433
İdari Yönetim Sorumluluğu	-,509	,427
Kurumsal İmaj	-,984	1,245

Tablo 9'daki istatistikler incelendiğinde, emniyet yönetim sistemi ve alt boyutları ile kurumsal imaj ölçeğine ait çarpıklık ve basıklık değerlerinin normallik varsayımını karşıladığı görülmektedir. Buna göre araştırma hipotezlerinin test edilmesinde "Parametrik Analiz Teknikleri" kullanılacaktır.

5.5. Demografik Bulgular

Araştırmada seçilen örneklem grubumuza ait demografik dağılımlar Tablo 10'da yer almaktadır.

Tablo 10. Örnekleme ilişkin demografik bulgular

YAŞ		
Grup	N	%
18-25	102	35,7
26-35	143	50,0
36-45	38	13,3
46 Üzeri	3	1,0
Toplam	286	100

CİNSİYET		
Grup	N	%
Kadın	38	13,3
Erkek	248	86,7
Toplam	286	100

MEDENİ DURUM		
Grup	N	%
Evli	80	28,0
Bekar	206	72,0
Toplam	286	100

EĞİTİM DURUMU		
Grup	N	%
Lise	4	1,4
MYO	29	10,1
Lisans	218	76,2
Lis.Üstü	35	12,2
Toplam	286	100

AYLIK GELİR		
Grup	N	%
2500 TL ve Altı	119	41,6
2501-5000 TL	110	38,5
5001-8000 TL	54	18,9
8001 TL ve Üzeri	3	1,0
Toplam	286	100

Tablo 10 incelendiğinde;

Katılımcıların %35,7'si (102 kişi) 18-25, %50'si (143 kişi) 26-35, %13,3'ü (38 kişi) 36-45 ve %1,0'ı (3 kişi) 46 ve üzeri yaş aralığındadır.

Katılımcıların %13,3'ü (38 kişi) kadın ve %86,7'si (248 kişi) ise erkektir.

Katılımcıların %28,0'ı (80 kişi) evli ve %72,0'ı (206 kişi) ise bektardır.

Katılımcıların %1,4'ü (4 kişi) lise, %10,1'i (29 kişi) meslek yüksekokulu, %76,2'si (218 kişi) lisans ve %12,2'si (35 kişi) ise lisansüstü eğitim düzeyine sahiptir.

Katılımcıların %41,6'sı (119 kişi) 2500 TL ve altı, %38,5'i (110 kişi) 2501-5000 TL, %18,9'u (54 kişi) 5001-8000 TL ve %1,0'ı (3 kişi) ise 8001 TL ve üzeri gelire sahiptir.

5.6. Korelasyon Analizi

Emniyet yönetim sistemi ve alt boyutları ile kurumsal imaj arasındaki ilişkileri test etmek için yapılan Pearson Korelasyon analizi sonuçları Tablo 11'de yer almaktadır.

Tablo 11. Pearson korelasyon analizi sonuçları

Değişken	\bar{X}	S.S	EYS	EYP	İYS
Emniyet Yönetim Sistemi	4,0	,65			
Eğitim ve Yönetim Politikası	4,1	,72	,983		
İdari Yönetim Sorumluluğu	3,3	,83	,417	,241	
Kurumsal İmaj	4,0	,79	,927	,936	,261

**p<0,001

Tablo 11 incelendiğinde;

Emniyet yönetim sistemi ile kurumsal imaj arasında pozitif ve yüksek düzeyde bir ilişki vardır. (r=0,927**, p<0,01). Buna göre araştırmanın "H₁: Emniyet yönetim sistemi uygulamaları ile kurumsal imaj arasında pozitif yönlü bir ilişki vardır" isimli hipotezi kabul edilmiştir.

Eğitim ve yönetim politikası boyutu ile kurumsal imaj arasında pozitif ve yüksek düzeyde bir ilişki vardır. (r=0,936**, p<0,01).

İdari yönetim sorumluluğu boyutu ile kurumsal imaj arasında pozitif ve düşük düzeyde bir ilişki vardır. (r=0,261**, p<0,01).

5.7. Regresyon Analizleri

Emniyet yönetim sistemi ve alt boyutlarının kurumsal imaj üzerindeki etkisini tespit etmek amacıyla basit doğrusal regresyon analizi uygulanmıştır. Analiz sonuçları Tablo 12’de yer almaktadır.

Tablo 12. Regresyon analiz sonuçları

B.sız Değ.	B.lı Değ.	F	Sig.	R ²	B	t	p
EYS		1725,16	,000	,859	1,12	41,53	,000
EYP	Kİ	2011,26	,000	,876	1,02	44,84	,000
İYS		20,82	,000	,068	0,24	4,56	,000

Tablo 12 incelendiğinde;

Emniyet yönetim sisteminin kurumsal imajı ne şekilde etkilediğini tespit etmek amacıyla yapılan basit doğrusal regresyon analizi neticesinde; anova testi ile anlamlı olan bu modelde (F=1725,161, sig.=0,000<0,05), emniyet yönetim sisteminin kurumsal imajın anlamlı bir yordayıcısı olduğu görülmüştür (t=41,535, p=0,000<0,05). Emniyet yönetim sistemi, kurumsal imaj üzerindeki değişimin %85,9’unu açıklamaktadır. Buna göre araştırmanın “**H₂**: Emniyet yönetim sistemi uygulamalarının kurumsal imaj üzerinde pozitif bir etkisi vardır” isimli hipotezi **kabul** edilmiştir.

Emniyet yönetim sisteminin eğitim ve yönetim politikası boyutunun kurumsal imajı ne şekilde etkilediğini tespit etmek amacıyla yapılan basit doğrusal regresyon analizi neticesinde; anova testi ile anlamlı olan bu modelde (F=2011,265, sig.=0,000<0,05), emniyet yönetim sisteminin eğitim ve yönetim politikası boyutunun kurumsal imajın anlamlı bir yordayıcısı olduğu görülmüştür (t=44,847, p=0,000<0,05). Emniyet yönetim sisteminin eğitim ve yönetim politikası boyutu, kurumsal imaj üzerindeki değişimin %87,6’sını açıklamaktadır. Buna göre araştırmanın “**H_{2a}**: Emniyet yönetim sisteminin eğitim ve yönetim politikası boyutunun kurumsal imaj üzerinde pozitif bir etkisi vardır” isimli hipotezi **kabul** edilmiştir.

Emniyet yönetim sisteminin idari yönetim sorumluluğu boyutunun kurumsal imajı ne şekilde etkilediğini tespit etmek amacıyla yapılan basit doğrusal regresyon analizi neticesinde; anova testi ile anlamlı olan bu modelde (F=20,828,

sig.=0,000<0,05), emniyet yönetim sisteminin idari yönetim sorumluluğu boyutunun kurumsal imajın anlamlı bir yordayıcısı olduğu görülmüştür (t=4,564, p=0,000<0,05). Emniyet yönetim sisteminin idari yönetim sorumluluğu boyutu, kurumsal imaj üzerindeki değişimin %6,8’ini açıklamaktadır. Buna göre araştırmanın “**H_{2b}**: Emniyet yönetim sisteminin idari yönetim sorumluluğu boyutunun kurumsal imaj üzerinde pozitif bir etkisi vardır” isimli hipotezi **kabul** edilmiştir.

6. Sonuç ve Tartışma

Bu araştırma İstanbul, Ankara, Samsun ve Adana illerindeki uçuş eğitim organizasyonlarında eğitim alan pilotaj öğrencileri ile ilgili görüşlerin yer aldığı 286 kişilik örneklem grubunda gerçekleştirilmiştir. Çalışmada, emniyet yönetim sistemi uygulamalarının kurumsal imajı nasıl etkilediği ve aralarında ne tür bir ilişki olduğu sorularına yanıt aranmıştır.

İki temel ve iki alt hipotezin test edildiği bu çalışmada ilk olarak, ölçeklerle ilgili faktör analizleri yapılmıştır. Bu kapsamda öncelikle, emniyet yönetim sistemi ölçeğinin faktör yapısını belirlemek amacıyla keşfedici faktör analizi yapılmıştır. Analiz neticesinde, 5 boyut ve 20 sorudan oluşan emniyet yönetim sistemi ölçeğinin havacılık sektöründeki örneklem üzerinde toplam varyansın %74,46’sını açıklayan 2 boyut ve 20 sorudan oluştuğu görülmüştür. Oluşan yeni faktörler; eğitim ve yönetim politikası ile idari yönetim sorumluluğu şeklinde isimlendirilmiştir.

Daha sonra, kurumsal imaj ölçeğinin faktör yapısını belirlemek için keşfedici faktör analizi yapılmıştır. Analiz neticesinde, orjinalde tek boyut ve 9 sorudan oluşan kurumsal imaj ölçeğinin havacılık sektöründeki örneklem üzerinde toplam varyansın %86,62’sini açıklayan yine tek boyut ve 9 sorudan oluştuğu görülmüştür. Bu sonuç, havacılık sektöründeki uçuş okullarında eğitim alan pilotaj öğrencilerinin kurumsal imajı bir bütün olarak değerlendirdiklerini göstermektedir.

Keşfedici faktör analizi sonrasında emniyet yönetim sistemi ve kurumsal imaj ölçekleri için doğrulayıcı faktör ve güvenilirlik analizleri yapılmıştır. Veri model uyumunu sağlamak için yapılan modifikasyonlar neticesinde teorik olarak oluşturulan modelin veri ile uyumu sağlanarak

ölçeklerin geçerlilikleri ve güvenilirlikleri kanıtlanmıştır.

Faktör analizlerinden sonra ilk olarak, verilerin dağılımları incelenmiş ve tüm değişkenlere ait çarpıklık ve basıklık değerlerinin normallik varsayımını karşıladığı görülmüştür. Buna göre, araştırma hipotezlerinin test edilmesi için parametrik analiz tekniklerinin kullanılmasına karar verilmiştir.

Araştırma kapsamında seçilen örneklem grubuna ait demografik dağılımların tespiti için frekans analizleri yapılmıştır. Buna göre, katılımcıların %86,7'sinin erkek ve genç yaş grubunda olduğu tespit edilmiştir. Bu sonuç, pilotluk mesleğine erkeklerin daha çok ilgi duyduklarını göstermektedir. Ayrıca uzun ve yorucu bir kariyer olması, pilotluk mesleğine olan ilginin genç yaş grubu bakımından daha fazla ön plana çıktığını göstermektedir.

Katılımcıların emniyet yönetim sistemi ve kurumsal imaj algı düzeylerini tespit etmek amacıyla tanımlayıcı analizler yapılmıştır. Analiz neticesinde emniyet yönetim sistemi ölçeğinin bütünsel bazda ortalama değerinin 4,01 ve standart sapma değerinin 0,657, kurumsal imaj ölçeğinin bütünsel bazda ortalama değerinin 4,06 ve standart sapma değerinin ise 0,795 olduğu tespit edilmiştir. Bu sonuç, havacılık sektöründeki uçuş okullarında eğitim alan pilotaj öğrencilerinin emniyet yönetim sistemi ve kurumsal imaj algılarının olumlu yönde olduğunu göstermektedir.

Emniyet yönetim sistemi ve kurumsal imaj arasındaki ilişkileri test etmek için Pearson korelasyon analizi yapılmıştır. Analiz neticesinde; emniyet yönetim sistemi ile kurumsal imaj arasında istatistiksel olarak pozitif ve yüksek düzeyde bir ilişki olduğu tespit edilmiştir. Emniyet yönetim sistemi ölçeğinin alt boyutlarından eğitim ve yönetim politikası boyutu ile kurumsal imaj arasında pozitif ve yüksek, idari yönetim sorumluluğu boyutu ile kurumsal imaj arasında ise pozitif ve düşük düzeyde bir ilişki bulunmuştur. Buna göre H_1 hipotezi doğrulanmıştır.

Araştırmaya ait H_2 , H_{2a} ve H_{2b} hipotezlerini test etmek için basit doğrusal regresyon analizi yapılmıştır. Bu kapsamda, emniyet yönetim sisteminin kurumsal imaj üzerindeki etkisini tespit etmek amacıyla yapılan basit doğrusal regresyon analizi neticesinde; emniyet yönetim sisteminin kurumsal imajın anlamlı bir

yordayıcısı olduğu görülmüştür. Emniyet yönetim sistemi ölçeğine ait alt boyutların kurumsal imaj üzerindeki etkisini tespit etmek amacıyla yapılan basit doğrusal regresyon analizi neticesinde, eğitim ve yönetim politikası ile idari yönetim sorumluluğu boyutlarının da kurumsal imajın anlamlı bir yordayıcısı oldukları görülmüştür. Bu sonuç, Emniyet Yönetim Sistemi (EYS) ile ilgili kurallara uyan ve bunların uygulanması noktasında çaba gösteren işletmelerin sektör içerisinde olumlu bir imaja sahip olduğunu göstermektedir. Zira havacılık sektöründe emniyet faktörü, hayati öneme sahip konuların başında gelmektedir. Dolayısıyla yapılacak en ufak bir hatanın telafisi olmayan sonuçlar doğurması, havacılık işletmelerinin bu kurallara uyma zorunluluğunu gerekli kılmıştır.

Havacılık sektöründe faaliyet gösteren işletmelerin kamuoyu nezdinde pozitif bir imaja sahip olmaları, rekabet avantajı sağlamalarını kolaylaştırmaktadır. İşletmeler müşteri potansiyelini çekmek için daima bir yarış içerisinde dirler. Yapılacak en küçük bir hata, geri dönülmez sonuçlara yol açacağından müşteriler, pilot olmak için tercih ettikleri kurumların güvenilir olmasına dikkat etmek zorundadırlar. Bununla birlikte uçuş okullarının sundukları hizmetlerin kalitesi, fikirlere açık ve yenilikçi olmaları da kurumsal imajı olumlu yönde etkiler.

Araştırma neticesinde EYS ile ilgili yapılan bilimsel çalışmaların son derece sınırlı olduğu ve pilotaj kariyeri düşüncesindeki kişilerin bu sistemi tam olarak tanımadıkları görülmektedir. Bu bağlamda havacılık alanındaki en kritik unsurlardan biri olan EYS'nin tanıtımına yönelik tedbirlerin uçuş eğitim organizasyonu yöneticileri tarafından alınması önem arz etmektedir.

EYS ile kurum imajı ilişkisine yönelik kurulan modelin geliştirilmesi ve daha kapsamlı sonuçlar elde edilebilmesi konuya ilişkin yapılacak olan farklı bilimsel çalışmalara ihtiyaç duyulduğu görülmektedir.

7. Öneriler

Araştırma kapsamında dikkate alınması gereken öneriler aşağıda sıralanmıştır:

- Kurumların emniyet yönetim sisteminin gerekliliklerini eksiksiz yerine getirmeleri kurumun imajı açısından son derece önemlidir.

- Emniyetin sağlanması, pilotaj eğitimi veren tüm havacılık işletmeleri için temel öncelik olmalıdır. Aksi takdirde işletmenin sektördeki faaliyetlerinin son bulması kaçınılmaz olacaktır.
- Havacılık kurallarının tam ve güvenli bir biçimde işletilmesi amacını benimseyen uçuş eğitim organizasyonlarının, emniyet yönetim sistemini eksiksiz ve sivil havacılık otoriteleri tarafından yayınlanmış olan standartlara bağlı kalarak tesis etmeleri gerekmektedir.
- Sistemin kurulmasının yanı sıra havacılık alanında gerçekleşen baş döndürücü değişimlere uyum sağlayabilmek için gerek zamanlı, gerekse de zamansız periyotlar dahilinde denetlenmesi ve sürekli olarak yapılacak revizyonlarla güncel tutulması gerekmektedir.
- Yapılacak olan güncellemelerde ulusal ve uluslararası havacılık yönergeleri ile öznel ihtiyaçlar arasındaki eşgüdüm dikkate alınmalıdır.
- Uçuş ve yer emniyetiyle ilgili tutulacak istatistikler, sistemin sağlıklı bir şekilde yürütülmesi ve gerekli değişikliklerin zamanında uygulanması için fayda sağlayacaktır.
- Emniyet faktörünün çok yönlü özellikleri göz önüne alındığında öngörülen ve öngörülemeyen tüm risklerin başlamadan ortadan kaldırılması, organizasyonların tüm birimlerinin katılımıyla yürütülen bir emniyet yönetim sistemiyle mümkün olacaktır.
- Kurumsal imajı tesis edebilmenin en kritik ayağı proaktif bir yaklaşımla önleyici çözümlere odaklanmaktır. Bu yaklaşım ise havacılık sektöründe net bir şekilde kendini göstermektedir.
- Havacılık sektöründe kazanç sağlamak uzun dönemli ve kalıcı politikalarla mümkün iken en ufak bir aksaklık tüm çabaların bir anda yerle bir olmasına neden olabilecektir.
- Bu kapsamda emniyet yönetim sistemiyle kurumsal imaj arasındaki ilişkinin göz ardı edilemeyecek düzeyde olduğu görülmekte ve bu alanda yapılacak bilimsel çalışmaların sektöre pozitif yönde katkılar sağlayacağı değerlendirilmektedir.
- Unutulmamalıdır ki sürdürülebilir rekabet avantajı sağlayabilmek kurum imajını güçlü

kılmakla mümkündür. Söz konusu havacılık olduğunda ise farklı değişkenleri optimum düzeyde dengede tutabilmenin anahtarı, değişime uyumlu birlikte sağlanacak olan emniyet faktörüdür.

8. Simgeler

α : Cronbach alfa katsayısı

df: Serbestlik derecesi

N: Frekans

s.s: Standart sapma

\bar{X} : Ortalama

χ^2 : Ki Kare

%: Yüzde

Etik Kurul Onayı

Gerekli değil

Kaynaklar

- [1] Ulaşan ve Erişen Türkiye, T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Yayınları, 2014.
- [2] Y. Saldıraner, "Dünyada ve Türkiye'de Sivil Havacılığın Gelişimi." <https://docplayer.biz.tr/5859389-Dunya-da-ve-turkiye-de-sivil-havacilik-faaliyetleri.html>. [Erişim Tarihi: 01-Mayıs-2020].
- [3] Devlet Denetleme Kurulu, "Araştırma ve İnceleme Raporu," 2011.
- [4] B. Evans, A. I. Glendon, and P. A. Creed, "Development and initial validation of an aviation safety climate scale," *Journal of Safety Research*, 38(6), 675-682, 2007.
- [5] A. M. Gibbons, T. L. von Thaden, and D. A. Wiegmann, "Development and initial validation of a survey for assessing safety culture within commercial flight operations," *The International Journal of Aviation Psychology*, 16(2), 215-238, 2009.
- [6] L. H. Kao, M. Stewart, and K. H. Lee, "Using structural equation modeling to predict cabin safety outcomes among Taiwanese airlines," *Transportation Research Part E*, 45(2009), 357-365, 2009.
- [7] R. I. Díaz and D. D. Cabrera, "Safety climate and attitude as evaluation measures of organizational safety," *Accid. Anal. and Prev.*, 29(5), 643-650, 1997.
- [8] Å. Ek and R. Akselsson, "Aviation on the ground: safety culture in a ground handling

- company," *The International Journal of Aviation Psychology*, 17(1), 59-76, 2007.
- [9] SHGM, *Emniyet Yönetim Sistemi Temel Esaslar*. Ankara, Türkiye: Pegem Akademi Yayıncılık, 2012.
- [10] C. F. Chen and S. C. Chen, "Measuring the effects of Safety Management System practices, morality leadership and self-efficacy on pilots' safety behaviors: Safety motivation as a mediator," *Safety Science*, 62, 376-385, 2014.
- [11] N. McDonald, S. Corrigan, C. Daly, and S. Cromie, "Safety Management Systems and safety culture in aircraft maintenance organisations," *Safety Science*, 34, 151-176, 2000.
- [12] J. Reason, "Approaches to controlling maintenance error," *Proc. 11th FAA/AAM Meet. Hum. Factors Aviat. Maint. Insp.*, 9-17, 1997.
- [13] ICAO, *Safety Management Manual (SMM)*. Quebec, Canada: Published by International Civil Aviation Organization, 2009.
- [14] Boeing, *Statistical Summary of Commercial Jet Airplane Accidents*. Washington, USA: Published by Airplane Safety Boeing Commercial Airplanes, 2001.
- [15] T. Kelly and M. S. Patankar, "Comparison of organizational safety cultures at two aviation organizations," *Safety Across High-Consequence Industries Conference*, St. Louis, Missouri. March 9 & 10, 2004.
- [16] V. M. Desai, K. H. Roberts, and A. P. Ciavarelli, "The relationship between safety climate and recent accidents: Behavioral learning and cognitive attributions," *Human Factors*, 48(4), 639-650, 2006.
- [17] SHGM, "Havaalanı Emniyet Standartları Talimatı (SHT-HES)," 2014.
- [18] ICAO, "Accident Prevention Programme," 2005.
- [19] SHGM, "Havaalanlarında Emniyet Yönetim Sisteminin Uygulanmasına İlişkin Talimat," SHT-SMS/HAD, 2012.
- [20] G. E. Harris, "Sidney Levy: Challenging the philosophical assumptions of marketing," *Journal of Macromarketing*, 27(1), 7-14, 2007.
- [21] F. R. da Costa and A. S. Pelissari, "Corporate image: influencing factors from the viewpoint of students of distance learning courses," *Vitoria*, 14(1), 108-130, 2017.
- [22] A. A. Adeniji, O. A. Osibanjo, J. Abiodun, and E. E. Oni-Ojo, "Corporate image: A strategy for enhancing customer loyalty and profitability," *Journal of South African Business Research*, 1(1), 2015, 1-12, 2015.
- [23] N. Y. A. Osei and A. N. A. Katsner, "Corporate image of the Ghanaian banking industry: do the perceptions of employees differ from customers?," *African Journal of Hospitality, Tourism and Leisure*, 3(2), 1-23, 2014.
- [24] V. Kuranovic, "Research analysis of China's corporate identity, image and reputation," *Business Studies Journal*, 9(1), 1-8, 2018.
- [25] T. C. Okoisama, E. C. Best, and S. A. Anyanwu, "Corporate image management and firm's competitive advantage: A study of the telecommunication industry in Port Harcourt," *International Journal of Advanced Academic Research Social & Management Sciences*, 3(6), 16-31, 2017.
- [26] I. Khvtisiashvili, "How does corporate image affect the competitive advantage of Georgian banking segment," *Journal of Business*, 1(1), 35-44, 2012.
- [27] J. F. Hair, W. C. Black, B. J. Babin, and R. E. Anderson, *Multivariate Data Analysis*. England: Pearson Education Limited, 2014.
- [28] C. F. Chen and S. C. Chen, "Scale development of Safety Management System evaluation for the airline industry," *Accident Analysis and Prevention*, 47, 177-181, 2012.
- [29] N. Souiden, N. M. Kassim, and H. J. Hong, "The effect of corporate branding dimensions on consumers' product evaluation: A cross-cultural analysis," *European Journal of Marketing*, 40(7/8), 825-845, 2006.
- [30] A. Can, *SPSS ile Bilimsel Araştırma Sürecinde Nicel Veri Analizi*. Ankara, Türkiye: Pegem Akademi, 2014.

Ek-Anket Formu

Emniyet Yönetim Sistemi (EYS)		Kurumsal İmaj (Kİ)		
Dokümantasyon ve Emirler (DE)	1	Kurum yöneticileri, EYS'nin etkin olarak uygulanması için emir verirler.	1	Bu kurum, yenilikçidir.
	2	EYS uygulamalarının içeriği ile ilgili bilgi sahibiyim.	2	Bu kurum, sunduğu hizmetlerle rakiplerine öncülük eder.
	3	EYS, kurumsal hafızanın güncel kalmasını sağlar.	3	Bu kurum, hizmet sunma noktasında son derece başarılıdır.
	4	Bu kurumda, EYS uygulamaları ile ilgili bilgileri paylaşmak için dahili ağ sistemi vardır.	4	Bu kurum, kendine güvenir.
	5	Sade ve bütüncül EYS uygulamaları, uçuş emniyeti için vazgeçilmezdir.	5	Bu kurum, müşterilerini kolayca ikna eder.
Emniyet Tanıtımı ve Eğitimi (ETE)	6	Bu kurum, EYS uygulamaları ile ilgili dokümanları sürekli olarak günceller.	6	Bu kurum, hizmet sunma noktasında akıllıca hareket eder.
	7	Bu kurumda, EYS uygulamaları ile ilgili düzenli olarak eğitim verilir.	7	Bu kurum, etik bir şekilde hizmet verir.
	8	Bu kurumda, havacılık emniyet kültürünün oluşması için eğitim faaliyetlerine önem verilir.	8	Bu kurum, müşterilerine karşı açıktır.
	9	Bu kurum düzenli olarak EYS tanıtım faaliyetlerinde bulunmaktadır.	9	Bu kurum, müşterilerine karşı duyarlıdır.
	10	Bu kurum, havacılık emniyet kültürünün oluşması için farklı eğitim programları sunar.		
İdari Yönetim Sorumluluğu (İYS)	11	Kurum yönetimi, EYS ile ilgili faaliyetlere katılmaktadır.		
	12	Kurum yönetimi, havacılık emniyet kültürünün sağlanması noktasında inisiyatif alır.		
	13	Kurum yönetimi, EYS'nin uygulanması noktasında şirket finansmanından bağımsız hareket eder.		
	14	Kurum yönetimi, prosedürel sorumlulukları çalışanlara bildirir.		
Acil Duruma Hazırlık ve Müdahale Planı (ADHMP)	15	Bu kurumda, acil durum ve müdahale planı ile ilgili her birey bilgi sahibidir.		
	16	Bu kurumda, acil durum ve müdahale planlarına yönelik periyodik olarak uygulama eğitimleri verilir.		
	17	Bu kurumda, acil durum ve müdahale ile ilgili periyodik olarak tatbikatlar yapılır.		
Emniyet Yönetim Politikası (EYP)	18	Bu kurum, EYS performansını belirli standartlara göre değerlendirir.		
	19	Bu kurum, EYS performansının geliştirilmesine yönelik tedbirler alır.		
	20	Bu kurumun son derece erişilebilir bir dahili raporlama kanalı mevcuttur.		