



Ardahan Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi

<https://dergipark.org.tr/tr/pub/aruuibfdergisi>



Örgütsel ekoloji kuramı bağlamında Türkiye'deki havayolu taşımacılığı sektörünün son 40 yılının analizi

Analysis of the last 40 years of the air transportation industry in Turkey in the context of organizational ecology theory

Yusuf Gündüz^{a*}, Cem Cüneyt Arslantaş^b

^a Doktora Öğrencisi, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İşletme Yönetimi ve Organizasyon, İstanbul, Türkiye, yusuf.gunduz@ogr.iu.edu.tr, ORCID: 0000-0001-6753-3555

^b Prof. Dr., İstanbul Üniversitesi, İşletme Bölümü, İşletme Yönetimi ve Organizasyon Ana Bilim Dalı, İstanbul, Türkiye, cuneyta@istanbul.edu.tr, ORCID: 0000-0001-9113-8731

MAKALE BİLGİSİ

Makale geçmişi:

Başvuru: 12 Nisan 2023

Kabul: 15 Mayıs 2023

Anahtar kelimeler:

Örgütsel Ekoloji,
Popülasyon Ekoloji,
Havayolu Taşımacılığı,
Kurulma ve Kapanma Oranı

Makale türü:

Araştırma makalesi

ARTICLE INFO

Article history:

Received: 12 April 2023

Accepted: 15 May 2023

Keywords:

Organizational Ecology,
Population Ecology,
Airline Transportation,
Installation and Closure Rate

Article type:

Research article

ÖZET

Havayolu taşımacılığı sektörü 1983 yılından sonra serbestleşmeye başlamıştır. 1983 yılına kadar tek bir havayolunun (Türk Hava Yolları A.O.) faaliyet gösterdiği çevreye yeni oyuncular girmiştir. 1983-2023 yılları arasında oldukça fazla havayolu işletmesi kurulmuş ve kapanmıştır. Hava taşımacılığı sektörü büyüyüp gelişirken, çok fazla sayıda havayolunun kurulup kapanması önemli bir sorun teşkil etmektedir. Bu çalışmanın amacı havayolu taşımacılığı sektörünün serbestleşme sonrası 40 yıldaki durumunu örgütsel ekoloji kuramı bağlamında incelemektir. Bu çalışmada nitel araştırma desenlerinden durum çalışması ve doküman incelemesiyle elde edilen veriler kullanılmıştır. Sonuç olarak araştırma soruları örgütsel ekoloji kuramının kavramları ve argümanlarıyla cevaplanmıştır. Gelecek çalışmalar için önerilerde bulunulmuştur.

ABSTRACT

The air transportation industry started to be liberalized after 1983. New players entered the environment where only one airline (Turkish Airlines A.O.) operated until 1983. Between 1983-2023, quite a lot of airline companies were established and closed. As the air transportation industry grows and develops, the establishment and closing of too many airlines poses a major challenge. The aim of this study is to examine the situation of the air transportation industry in the 40 years after liberalization in the context of organizational ecology theory. In this study, data obtained from case study and document analysis, which are qualitative research designs, were used. As a result, the research questions were answered with the concepts and arguments of organizational ecology theory. Suggestions for future work have been made.

* Sorumlu yazar / Corresponding author

E-posta / E-mail: yusufgunduz1983@gmail.com

Atıf / Citation: Gündüz, Y. ve Arslantaş, C. C. (2023). Örgütsel ekoloji kuramı bağlamında Türkiye'deki havayolu taşımacılığı sektörünün son 40 yılının analizi. *Ardahan Üniversitesi İİBF Dergisi*, 5(1), 7-17. <http://doi.org/10.58588/aru-ijfeas.1281603>

1. Giriş

1903 yılında Wright kardeşlerin başarılı uçuş denemeleri sonucunda havadan ağır araçlar göklerle buluşmuştur. Hava araçları dünya savaşlarının etkisiyle hızlı bir gelişme göstermiştir. Önceleri savaşlarda askeri amaçlarla kullanılan hava araçları, daha sonraki yıllarda önce kargo ve yük taşımak için sonraları da yolcu taşımak için kullanılmaya başlanmıştır. Günümüzde yolcu, yük ve kargonun hava araçlarıyla havadan yer değiştirmesi zaman, mekân ve ekonomi açısından önem taşımaktadır. Bu çerçevede hava taşımacılığı faaliyetlerini, havayolu taşımacılığı faaliyetleri ve genel havacılık faaliyetleri olmak üzere iki alt sınıfa ayırmak mümkündür. Bu çalışmanın konusunu oluşturan havayolu taşımacılığı, ticari bir amaç güdülerken (ücret veya kira karşılığında) canlı veya cansız varlıkların zaman ve yer faydası sağlayacak şekilde bir hava aracı ile yer değiştirmesi işlemi olarak ifade edilmektedir (Küçükylmaz, 2016).

Türkiye’de ticari havayolu taşımacılığı 1933 yılında Türk Hava Yolları’nın kurulmasıyla başlatılmaktadır. Havayolu taşımacılığı sektörü 1933’ten 1983’e kadar devlet sahipliğinde tek bir havayolunun hâkim olduğu ayrıcalıklı bir faaliyet alanı olarak kalmıştır. 1983 yılı sonrasındaki serbestleşme hareketleriyle birlikte birçok havayolu işletmesi kurulup kapanmıştır. Türkiye havayolu taşımacılığının gelişimini, farklı açılardan ve farklı zaman aralıklarında inceleyen birçok çalışma yapılmıştır. Gere (2010) çalışmasında Türkiye havayolu taşımacılığı sektörünün 1983 yılından sonraki gelişimini liberalleşme bakış açısıyla incelemiş ve değerlendirmiştir. Bu çalışmada 1983’ten sonra ortaya çıkan değişim ve gelişmeler, 1983 serbestleşmesinin havayolu taşımacılığına ve havayolu yönetimi üzerindeki etkileri ve ayrıca 1983 liberalleşmesinin başarısız olduğu taraflar ortaya konmaya çalışılmıştır. Battal ve Kiracı (2015) çalışmalarında Türkiye havayolu sektöründeki iflaslar ve iflasların nedenleri incelemiştir. Bu çalışmada havayolu işletmelerinin iflas nedenleri arasında mali durumlarının bozulması ve kötü yönetim ön plana çıkmaktadır. Sakız ve Ünkeya (2018) çalışmalarında havacılık sektörüne özgü geliştirilmiş Aircore iflas tahmin modeliyle ve yapay sinir ağları teknikleri ile Türk Hava Yolları A.O.’nin iflas riskini incelemiştir. Bahar (2018) çalışmasında 2003-2016 yılları arasında Türkiye’deki havayolu işletmeciliğinin gelişimini havalimanlarında meydana gelen iç hat ve dış hat yolcu ve uçak trafiği bilgileri doğrultusunda incelemiştir. İnan (2018) çalışmasında 2003-2013 yılları arasında Türk Hava Yolları’nın temel dönüşümünün en kritik iki yönü olan ağ geliştirme ve rekabet avantajını incelemiştir. Aksoy ve Dursun (2018) çalışmalarında güncel veriler ışığında Türkiye’nin sivil havacılıkla ilgili birikimlerini özetlemiştir. Yalçınkaya (2019) çalışmasında Türkiye’deki havayolu taşımacılığı sektörünün 1933-2006 yılları arasındaki tarihsel gelişiminde devlet müdahalelerinin rolünü incelemiştir. Sağbaşı ve Çelik (2019) çalışmalarında sektöre yönelik gerçekleştirilen regülasyonların Türkiye sivil havayolu taşımacılığı sektörüne etkilerini incelemiştir. Karakaş-Özür (2019) çalışmasında yolcu ve yük miktarlarına bakarak ulusal ve uluslararası hava ulaşımının gelişimini incelemiştir.

Aldemir ve arkadaşları (2021) çalışmasında havayollarının üst düzey yöneticileriyle yapılan görüşmeler yoluyla toplanan verilerle Türkiye yolcu taşıyıcılarının iş stratejileri ve stratejik tipolojilerinin yanı sıra işletmelerin stratejik planlama sürecine katılım derecelerini inceleyerek, Türkiye yolcu hava taşımacılığı sektörünün rekabetçi yapısının mevcut görünümünü ortaya çıkarmaya çalışmışlardır. Yapılan analizler sonucunda beş tarifeli havayolunun ve üç charter havayolunun, birincil strateji olarak maliyet liderliğiyle beraber entegre maliyet ve farklılaştırma stratejilerini uyguladıkları görülmüştür. Bu da işletmelerin aynı anda birden fazla jenerik strateji uygulamaya çalıştığını göstermektedir. Ayrıca rekabetçi strateji

tipolojisi açısından analizi-savunmacı özellikler sergilemektedirler (Aldemir vd., 2021). Köse (2021) yapmış olduğu iki aşamalı çalışmasında, ilk önce Türkiye Sivil Havayolu sektöründe faaliyet gösteren Türk Hava Yolları A.Ş. ve Pegasus A.Ş.’nin 2014-2019 yılları arasında faaliyet rapor ve faaliyet tablo verilerini kullanarak 6 yıllık veriler toplamıştır. Daha sonra ikinci aşamada ise elde edilen veriler TOP-SİS (Technique for Order Preference by Similarity to Ideal Solution) yöntemi kullanılarak, bu havayollarının finansal performansı analiz edilmiş ve yorumlanmıştır. Şahin ve Tektaş (2021) SWOT analizi yöntemini kullanarak, Türkiye’de sivil havacılığın durum değerlendirmesini yapmışlardır. Kurnaz ve Rodrigues (2022) çalışmasında COVID-19 sürecinde Türkiye sivil havacılık sektörünün durumu incelemiştir. COVID-19 salgını bütün Dünya’da olduğu gibi Türkiye’de de etkisini çok sert bir şekilde göstermiştir. Yolcu ve yük taşımacılığında büyük kayıplar yaşanmıştır (Kurnaz ve Rodrigues, 2022). Sarıgül ve Çoşkun (2022) çalışmasında inovasyon stratejilerinin Türkiye sivil havacılık sektörüne olan etkilerini incelemiştir. Bu çalışmada sivil havacılık sektöründe yürütülen inovasyon çalışmalarının havacılık çalışanlarının motivasyonlarına, işletme performansına ve müşteri memnuniyetine olumlu yönde etkilerinin olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Bu da uzun vadede işletmelerin karlarını artırmalarına ve hayatta kalmalarına avantaj sağlamaktadır (Sarıgül ve Çoşkun, 2022).

Yapılan çalışmaların birçoğu belli bir zaman dilimindeki verileri kullanarak mevcut durumu ortaya koymaktadır. Bazı çalışmalarda ise havayolu taşımacılığının tarihsel gelişimi ele alınmıştır. Kuramsal bir bakış açısının eksikliği incelenen literatürde göze çarpmaktadır. Bu çalışmada 1983-2023 yılları arasında havayolu taşımacılığı sektörü örgütsel ekoloji kuramı bağlamında ele alınıp incelenmiştir ve aşağıdaki sorularının cevapları bulunmaya çalışılmıştır:

- 1983-2023 yılları arasında Türkiye Havayolu Taşımacılığı sektöründeki havayolu işletmelerinin sayısı neden ve nasıl değişmektedir?
- 1983 yılı ve sonrasında Türkiye Hava Taşımacılığı sektörü görece büyürken, son 40 yılda ne kadar ve niçin çok fazla sayıda havayolu işletmesi kurulmuş (doğmuş) ve kapanmıştır (ölmüştür)?
- Havayolu taşımacılığı sektöründe THY ile diğer havayolları arasındaki güç eşitsizliği neden kaynaklanmaktadır?
- Havayolu taşımacılığı sektöründeki güç asimetrisinin etkileri nelerdir?

Bu çalışma havayolu taşımacılığı sektörünü örgütsel ekoloji kuramı bağlamında ele alarak havayolu işletmelerinin kurulma ve kapanma sorununa kuramsal bir bakış açısı getirmektedir. Ayrıca örgütsel ekoloji kuramlarını uygulamasını yaparak literatüre katkıda bulunmaktadır. Bu çalışma sorduğu sorulara ve verdiği cevaplarla uygulamaya da önemli katkılarda bulunmaktadır. Havayolu taşımacılığı sektöründe hali hazırda faaliyet gösteren havayolu işletmelerinin hayatta kalma olasılıklarını artırma konusunda farkındalık yaratarak katkı sunmaktadır. Havayolu taşımacılığı konusunda karar vericilerin ve politika belirleyicilerin, bu faaliyetlerinin etkilerinin nelere mal olduğunu görmeleri açısından fikir vermektedir. Ayrıca sivil havacılık otoritelerinin vermiş olduğu kararların ve koymuş olduğu kuralların havayolu taşımacılığı sektörünün şekillenmesindeki etkileri de ortaya koyularak, gelecek içi yapılacak planlamalara ve programlara katkı sunmaktadır.

Bu durum çalışmasının amacı 1983-2023 tarihleri arasında Türkiye’de havayolu işletmelerinin kurulma (doğum) ve kapanmalarını (ölüm) örgütsel ekoloji kuramı bağlamında doküman inceleme yöntemiyle toplanan verilerle incelemektir.

2. Kavramsal Çerçeve

Bu çalışmanın kavramsal çerçevesini örgütsel ekoloji kuramı ve havayolu taşımacılığı kavramı oluşturmaktadır. Aşağıda bu kavramlar açıklanmıştır.

2.1. Örgütsel Ekoloji Kuramı

Örgütsel ekoloji kuramını geliştiren Hannan ve Freeman'a (1977) göre örgütler veya alt birimlerinin çevrelerinde meydana gelen büyük çaplı ve küçük çaplı değişikliklere kısa sürede uyum sağlayamamalarının bir sonucu olarak örgütlerde çeşitlilik ve değişim ortaya çıkmaktadır. Diğer bir ifadeyle örgütlerdeki çeşitlilik, örgüt-çevre ilişkisinde yaşanan ayıklanma sonucu meydana gelmektedir (Önder ve Üsdiken, 2007). Ayıklama yaklaşımı, örgütlerin çevrelerinde meydana gelen büyük çaplı değişimlere tepki verirken, yapılarını hızlı ve bu koşullara uygun şekilde değiştiremediklerini vurgulamaktadır. Bundan dolayı büyük çaplı değişimlerin ortaya çıktığı çevrelerde mevcut örgütlerin büyük bir kısmının yaşama şansı ortadan kalkmaktadır. Oluşan yeni çevre koşullarına uyum sağlayacak yapısal özellikleri olan örgütler ortaya çıkmaktadır. Örgütler dünyasındaki evrimin çevresel ayıklama yoluyla meydana gelmesi örgütsel ekoloji kuramının temel tezini oluşturmaktadır. Örgütsel dünyadaki bu evrim, çevrede oluşan yeni koşullarla uyumlu özelliklere sahip örgütlerin doğmasını veya çoğalmasını sağlarken, değişen çevre koşullarına uyumlu örgütlerin yok olmasını veya azalmasını sağlamaktadır (Önder ve Üsdiken, 2007; Önder, 2013). Örgütsel ekoloji kuramının araştırma programında, örgüt toplulukları içindeki ve topluluklar arasındaki süreçlerin, bazı örgütsel demografik özelliklerin (yaş ve büyüklük gibi) ve toplum düzeyinde meydana gelen değişimlerin (dışsal nitelikteki sosyal, siyasal ve ekonomik etkenler) bir örgüt topluluğunda yeni örgütlerin kurulma (doğma) ve mevcut örgütlerin kapanma (ölüm) oranlarının etkisinin incelenmesi bulunmaktadır (Önder ve Üsdiken, 2007).

Örgütsel ekoloji kuramı "Neden bu kadar çeşit örgüt var?" sorusuna yanıt aramak için ortaya çıkmıştır. Bu soru paralelinde, örgütler dünyası birbirleriyle etkileşim halinde olan örgüt topluluklarının oluşturduğu bir bütün olarak ele alınmaktadır. Şekil 1'de gösterildiği gibi, çevredeki örgüt topluluklarının sayısı ve bu örgüt topluluklarında bulunan örgütlerin sayısı (yoğunluk) birbirlerinden bağımsız olarak örgütsel çeşitliliğin nedenini belirlemektedir. Çevrede yeni örgütlerin kurulması (doğması) ve mevcut örgütlerin kapanması (ölmesi) ikisi birlikte örgüt topluluklarının sayısını ve yoğunluğunu etkilemektedir. Örgüt topluluklarının içinde ve örgüt topluluklarının arasında etkili olan ekolojik süreçlerin yanı sıra, çevredeki sosyal, siyasal ve ekonomik etkenler, yeni örgütlerin doğmasını veya var olanların ortadan kalkmasını birlikte belirlemektedirler (Önder ve Üsdiken, 2007).



Şekil 1. Örgütsel ekoloji kuramı modeli

Örgüt topluluklarını, benzer faaliyetler ve benzer kaynak kullanım biçimlerine sahip örgütlerin oluşturduğu örgüt kümeleri şeklinde

tanımlamak mümkündür (Keskin, 2016). Örgüt toplulukları tanımlarken, topluluk üyelerinin birbirlerine olan benzerliklerini ve diğer tüm örgütlerden farklılıklarını ifade eden örgütsel biçiminin yanı sıra, örgüt topluluğunun içinde bulunduğu ve yaşamını sürdürdüğü sosyal sistem sınırları da doğru bir şekilde belirlenmelidir. Örgütsel biçim, örgütlerin ortak içsel özelliklerinden, örgütleri etkileyen sosyal süreçlerden veya dış dünyaları tarafından kabul görmüş örgütsel kimliklerinden kaynaklanmaktadır. İlk olarak ortak içsel özellikler, örgüt topluluklarının hem birbirlerinden ayrılmasını hem de aynı topluluktaki örgütlerin benzeşmesini temsil etmektedirler. Örgütlerin içsel özellikleri, esas ve ikincil özelliklerden oluşmaktadır. Örgütsel biçimin oluşmasını, resmi amaçlar, örgüt içindeki yetki ilişkileri, sahip olunan ana teknoloji ve pazarda uygulanan stratejileri gibi esas özellikler etkilemektedir. Esas özellikler süreklilik göstermektedir ve örgütsel biçimin ana tanımlayıcısı görevi görmektedir. Esas özellikler uzun tarihsel dönemler boyunca farklılaşmazken, ikincil özelliklerde zaman zaman farklılaşma gözlemlenebilmektedir. Ayrıca örgütsel biçimlerin sınırlarını çizen ve bu sınırların ne kadar belirgin ve güçlü olduğunu belirleyen sosyal süreçler bulunmaktadır. Bu sosyal süreçler, yasal düzenlemeler gibi kurumsal nitelikteki süreçlerden, örgütler arası bağlantıların şekillendirdiği ilişki ağlarından, toplu hareketlerden veya bir takım teknolojik farklılaşmalardan oluşmaktadır. Son olarak bir örgütün ne yaptığı, nasıl yaptığı ve ondan nelerin beklendiğine ilişkin anlayışların ifadesi olan örgütsel kimlik de, örgütsel biçimin kaynağını oluşturmaktadır. Yani örgütlerin dışarıdan nasıl görüldüğü ve örgüt dışındaki aktörlerin ondan beklentileri, örgütsel biçimi şekillendirmektedir. Örgüt topluluğunu tanımlayabilmek için örgütsel biçimin yanı sıra topluluğun yer aldığı sosyal sistemin sınırlarının belirlenmesi gerekmektedir. Örgüt topluluğu üyeleri ortak dışsal etkiler altında bulunurken, birbirleriyle etkileşimlerinin önünde dışsal engeller bulunmamaktadır. Sosyal sistem sınırları içinde bulunan örgüt topluluğu üyeleri birbirlerinin potansiyel rakipleridirler ve ortak kurumsal etkiler altında kalmaktadırlar (Önder ve Üsdiken, 2007).

Hannan ve Freeman (1977, 1989) ve Aldrich (1979, 1999), örgüt topluluklarının varlıklarını sürdürme şanslarını incelemişlerdir. Yapılan çalışmalarda uzun süreler boyunca hayatta kalabilmeyi başarabilen çok az sayıda örgütün bulunduğu görülmektedir. Bunu anlamak için ayıklama yaklaşımını kullanmışlardır. Örgüt ekoloji kuramının ayıklama tezine yapısal durağanlık kuramı dayanak oluşturmaktadır. Yapısal durağanlık kuramı, örgütlerin uyum sağlama kapasiteleri ve imkanlarının sınırlı olması nedeniyle çevrelerinde meydana gelen değişimler karşısında özelliklerini hızla bir şekilde değiştiremediklerini varsaymaktadır. Yapısal durağanlık kuramı, örgüt topluluklarının ve çevrelerinin değişken olduğu, örgütlerin belirsiz ve değişken çevrenin ihtiyaçlarına hızlı bir biçimde yanıt vermekte zorlandıkları ve örgüt topluluklarında içsel çeşitlilik olduğu varsayımlarından yol çıkmaktadır (Önder ve Üsdiken, 2007; Keskin vd., 2016).

Örgütsel ekoloji yaklaşımında örgütler arası rekabeti ve meşruiyeti kazanmaya ilişkin fikirlerden hareketle geliştirilen üç grup kuram daha bulunmaktadır. Bunlardan ilki yoğunluk bağımlılığı kuramıdır. Bir örgüt topluluğunda belirli bir zaman noktasındaki örgütlerin sayısına yoğunluk denilmektedir. Yoğunluk bağımlılığı kuramı, örgüt topluluklarındaki örgütlerin kapanmaları arasındaki ilişkiyi analiz etmektedir. Bu ilişkilerin aldıkları biçimler ve bunların örgüt topluluklarının gelişme çizgilerine etkileri, rekabet ve meşrulaşma süreçleriyle açıklamaktadır (Önder ve Üsdiken, 2007; Önder, 2015; Keskin vd., 2016).

İkinci grupta ise çevresel kesim kuramları yer almaktadır. Bu kuramlara göre, bir örgüt topluluğunda bulunan örgütlerin farklı kaynak

tabanlarına sahip olmalar, topluluk içinde çeşitlilik oluşturmaktadır ve bu da örgütlerin yaşam şansları üzerinde etkiler yaratmaktadır. Örgüt topluluklarının varlıklarını sürdürmeleri ve büyüebilmeleri, ihtiyaç duydukları kaynakları elde etmelerine bağlıdır. Bu kaynakları da çevrenin belirli bir kesimindeki sınırlı kaynak kümesinden, yani çevresel kesimden, elde etmektedirler. Bu kaynak kümesi de ekonomik, teknolojik, siyasi ve sosyal boyutlara ve alt boyutlara ayrılmaktadır. Kaynak kümesi (ya da çevresel kesim) boyutları çeşitlilikler ve benzerlikler sergilemektedir. Kesim genişliği kuramı, çevresel kesim kuramlarındandır. Kesim genişliği kuramı, örgüt topluluklarının bir kısmının uzmanlaşmış, geri kalanının ise genelci örgütlerden oluştuğunu söylemektedir. Uzmanlaşmış örgütler, dar ve çeşitlenmemiş bir kaynak tabanından beslenmektedir ve bu işlerde uzmanlaşmışlardır. Genelci örgütler ise, geniş ve farklı kaynakları temin etmektedirler ve herhangi bir kaynağa dayalı olarak uzmanlaşmamışlardır (Önder, 2016). Bu örgütler çevresel değişimlerin özelliğine göre tepkilerini farklılaştırmaktadır.

Çevresel kesim kuramlarından bir diğeri kaynak bölünmesi kuramıdır. Kaynak bölünmesi kuramı, olgunlaşmış örgüt topluluklarındaki eğilimlerle ilgilenebilir. Örgüt toplulukları oluşuktan epeyce bir zaman geçtikten sonra, yoğunlaşma başlamaktadır. Yani örgüt topluluklarına büyüklükleri zaman içinde artarken sayıları giderek azalan büyük genelci örgütler hâkim olmaktadır. Bu eğilim küçük ve uzmanlaşmış örgüt sayılarını artırmaktadır. Yoğunlaşma sonucunda sayıca az ancak daha büyük genelci örgütler ayakta kalmaktadır. Örgüt topluluğunda yoğunlaşma nedeniyle çok büyük örgütlerin ölçek ekonomisinden yararlanmalarına avantaj sağlamayan ve ilgi duymadıkları bir kaynak kümesi oluştuğu ileri sürülmektedir. Uzmanlaşmış örgütler, çok büyük örgütlerin rekabetçi baskısını hissetmeden bu bolluğa kaynakları kullanmaktadırlar (Önder, 2016). Ancak, genelci örgütlerin kontrol ettikleri kaynak toplamı azalmaktadır. Kaynak bölünmesi kuramına göre yoğunlaşmayla birlikte uzmanlaşmış örgüt sayı artmaktadır. Burada herhangi bir boyutta kaynak kümesi içindeki farklılaşma çok yüksek miktarda değildir. Kaynak kümesi, bazı kısımlarında görece bolluk, diğer kısımlarında görece kıtlık sergilemektedir. Kaynak dağılımı tek nokta etrafında toplanmaktadır. Genelci örgütler kaynak kümesinin merkezini ele geçirmeye çalışmaktadırlar. Bunun için genelci örgütler ölçek temelinde rekabet etmektedirler. Genelci bir örgütün diğer örgütlerle arasındaki toplam büyüklük farkı ne kadar yüksekse, ölme olasılığı o kadar yüksek olmaktadır. Ayrıca genelci örgütler kaynak kümesinin merkezini hedeflemektedirler. Aynı zamanda topluluk içinde yoğunlaşma arttıkça uzmanlaşmış örgütlerin kullanabileceği kaynaklar bollamaktadır. Bu da uzmanlaşmış örgütlerin kurulma oranlarını artırırken, kapanma oranlarının azalacağını göstermektedir (Önder ve Üsdiken, 2007; Keskin vd., 2016).

Üçüncü grup yer alan kuramlar ise demografik özelliklerle ilgili kuramlardır. Bu kuramlar örgütlerin demografik özelliklerinin yaşam şansları üzerindeki etkilerini açıklamaya çalışmaktadır. Bu kuramlardan yaş bağımlılığı kuramı, örgüt yaşı ile kapanma (ölüm) oranı arasındaki ilişkiyi ele almaktadır. Bu kurama göre yeni kurulan örgütler yenilik yükümlülüğünden mustariptirler. Yani yeni kurulan örgütler, çevrenin zorlukları ve tehlikeleri ile karşılaşmaktadırlar ve bu da onların hayatta kalma şanslarını etkilemektedir. Yeni kurulan örgütler, belli bir süre sonra kuruluş aşamasındaki kaynakları tüketmektedirler ve kaynak bulma sıkıntısı çektikleri ergenlik yükümlülüğüne maruz kalmaktadırlar. Örgütler yaşlandıkça yapısal durağanlıkları artmaktadır ve bu onları yaşlılık yükümlülüğüne sokmaktadır. Büyüklük bağımlılığı kuramı ise, örgüt büyüklüğü ile kapanma (ölüm) oranı arasındaki ilişkiyi ele almaktadır. Büyüklük bağımlılığı belirli bir biçimdeki örgütlerde belirgin avantajlar sağlamaktadır. Yani büyük örgütler, küçüklerle kıyasla daha avantajlı

konumdadırlar. Görece daha yaşlı ve daha büyük örgütlerin kapanma olasılıkları daha düşük olmaktadır. Çünkü genç örgütler yenilik sıkıntısı, küçük örgütler küçüklük sıkıntısı çekmektedirler (Önder ve Üsdiken, 2007; Önder, 2015; Keskin vd., 2016).

Bu çalışmada örgütsel ekoloji kuramı bağlamında bir örgüt topluluğu oluşturan havayolu işletmelerinin kurulma ve kapanmaları, yapısal durağanlık, toplumsal dinamikler, çevresel kesim dinamikleri ve demografik süreçler açısından ele alınmaktadır.

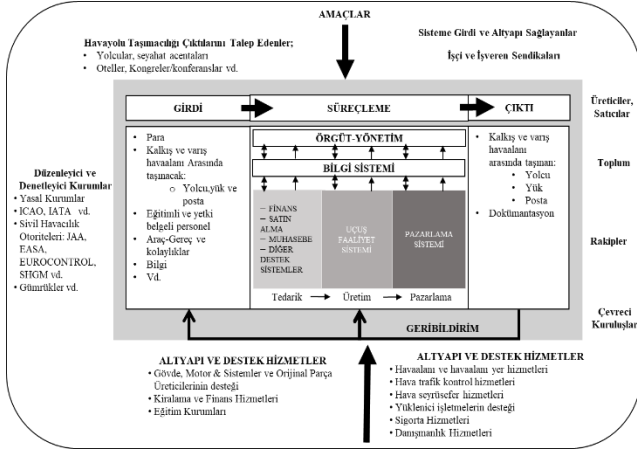
2.2. Hava Taşımacılığı Sistemi ve Havayolu Taşımacılığı

Yolcu, yük ve postanın hava araçlarıyla havadan yer değiştirmesi hava taşımacılığı olarak ifade edilmektedir (Gerede, 2006). Hava taşımacılığı çevresiyle etkileşim içinde olan açık bir sistem şeklinde işlemektedir. Bu sistem, belirli amaçları gerçekleştirmek ve ihtiyaçları gidermek için, içinde bulunulan çevreden insan, hammadde, para, bilgi ve araç-gereç gibi girdilerin alınmasını ve bunların rezervasyon yapma, biletleme, emniyet, güvenlik, yolcu bindirme ve indirme, bagajı veya kargoyu yükleme ve boşaltma ve uçuş gibi çeşitli işlemlerden geçirilerek kalkış ile varış havaalanları arasında yolcu, yük ve posta taşınmasıyla meydana gelen hava taşımacılığı hizmetine dönüştürülmesini ifade eden bir bütün oluşturmaktadır. Hava taşımacılığı faaliyetlerini, havayolu taşımacılığı faaliyetleri ve genel havacılık faaliyetleri olmak üzere grupta sınıflandırmak mümkündür. Genel havacılığa yönelik faaliyetler, kamu kuruluşları veya bireyler tarafından bir takım farklı amaç ve ihtiyaçları karşılamak için gerçekleştirilmektedir. Genel havacılık faaliyetleri hem ticari bir amaçla hem de ticari bir amaç olmaksızın yalnızca toplumun faydası için yapılabilmektedir. Genel havacılık faaliyetlerini iş amacıyla, kişisel ve sportif amaçlarla, ticari ve endüstriyel amaçlarla, uçuş eğitimi amacıyla ve kamu kurumları tarafından yapılan taşımacılık faaliyetleri olarak çok geniş bir yelpazede sınıflandırılmaktadır. Ancak temel amacının ticari olmaması faaliyetlerin kapsamını daraltmaktadır (Küçüküymaz, 2016). Bu çalışmada genel havacılık faaliyetiyle ilgilenen işletmeler kapsam dışında bırakılmıştır.

Havayolu taşımacılığı, "ticari bir amaç güdülerek, ücret ya da kira karşılığında insanların, yüklerin ya da postanın (taşıma işinin bir bölümü diğer taşımacılık türleri ile yapılsa bile) bir hava aracı ile kamuya açık bir hava taşıyıcısı tarafından taşınması" olarak tanımlanmaktadır (Gerede, 2006). Başka bir ifade ile havayolu taşımacılığı, ücret veya kira gibi ticari bir amaçla canlı veya cansız varlıkları bir hava aracıyla zaman ve yer faydasına olacak şekilde yer değiştirmesi anlamına gelmektedir (Küçüküymaz, 2016). Bu çalışmada havayolu taşımacılığı yapan işletmeler, havayolu işletmeleri olarak adlandırılmıştır. Havayolu işletmeleri, havayolu taşımacılığı hizmetini sunan veya üreten işletmelerdir. Havayolu işletmeleri uçuş faaliyetlerini gerçekleştirerek temel üretim işlevini yerine getirmektedir. Havayolu işletmelerinin işlevlerine, genel işletme işlevlerinden farklı olarak hava aracı bakım, yer hizmeti ve ikram faaliyetleri gibi işlevler eklenmektedir. Ancak bu işlevler daha çok destek faaliyetleri kapsamı içinde sayılmaktadır. Ayrıca havayolu taşımacılığı hizmet üretiminin, yani uçuş faaliyetlerinin, düzenli, emniyetli ve güvenli bir şekilde gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Bu nedenle, havayolu işletmelerinin sorumlu genel müdürlerine danışmanlık yapan ve örgüt yapısı içinde kurmay rolü oynayan bölümlerde emniyet yönetimi, güvenlik yönetimi, kalite ve güvence gibi işlevler yerine getirilmektedir (Gerede, 2015).

Şekil 2'de gösterildiği gibi havayolu işletmesi havayolu taşımacılığı sistemi içerisinde ve çevresi ile etkileşim halinde olan açık bir sistem olarak ele alınmaktadır. Havayolu işletmeleri faaliyetleriyle içince buldukları

çevrelerini etkilerken, bir takım çevresel unsurlar da havayolu işletmelerini etkilemektedir. Havayolu taşımacılığı sisteminde, kalkış ile varış havaalanları arasında taşınması istenen yolcu, yük ve posta ile birlikte diğer girdiler sisteme alınıp, birtakım süreçlerden geçirilerek emniyetli ve güvenli bir şekilde varış havaalanına ulaştırılmaktadır. Sistem bu hizmeti sağlarken mali tablolara, düzenleyici ve denetleyici kurumlar için hazırlanan emniyet ve kalite güvence raporları gibi birçok dokümantasyon da üretmektedir.



Şekil 2. Havayolu taşımacılığı sistemi

Kaynak: Gerede, 2006

Havayolu işletmesi faaliyetlerini yönetim, bilgi, pazarlama ve destek (satın alma, muhasebe ve finans gibi) alt sistemleri ile yerine getirmektedir. Havayolu taşımacılık hizmeti birbirini ardı sıra gelen süreçlerden oluşmaktadır. Öncelikle sisteme gerekli olan girdiler finansman, muhasebe, satın alma ve insan kaynakları gibi diğer destekler hizmetleri ile sağlanmaktadır. Sonraki aşamada elde edilen girdiler uçuş faaliyet sistemi içindeki süreçlerden geçirilerek uçuş hizmetine dönüştürülmektedir. En sonunda da ortaya çıkan uçuş hizmeti, pazarlama sistemiyle havayolu taşımacılığı hizmeti olarak ilgililere sunulmaktadır. Havayolu işletmeleri uçuş hizmetini üretirken ve sunarken içinde bulunduğu çevrede sisteme girdi ve altyapı sağlayanlarla, havayolu taşımacılığı çıktılarına talep edenlerle, düzenleyici ve denetleyici kurumlarla, üreticilerle, rakiplerle, işçi ve işveren sendikalarıyla ve toplumla etkileşim içindedirler (Gerede, 2006).

Havayolu işletmeleri çeşitli ölçütlere göre sınıflandırılmaktadır. En sık kullanılan sınıflandırma ölçütü seferlerin düzenli olup olmasına göre tarifeli, tarifersiz veya charter havayolu işletmeleri şeklindedir. Bunun dışında işletme yapılan hat türüne göre (sadece iç hat, sadece dış hat veya hem iç hem dış hat taşımacılık), taşınan türüne göre (sadece yolcu, sadece yük veya hem yolcu hem yük), işletmenin sahiplik yapısına göre (devlete ait olan, özel sektöre ait olan veya ortak girişimcilere ait olan), taşımacılık faaliyetinin ölçeğine göre (küresel ya da ağ işletmeleri, dev, bölgesel, besleyici veya küçük bölgeler arası sefer yapanlar), havayolu pazarı açısından (belirli bir pazara hitap eden, yeni kurulmuş olan veya belirli bir pazara yeni girmiş olan) sınıflandırmak mümkündür. Bunun yanında havayolu işletmelerinin faaliyetlerini yerine getirirken uyguladıkları iş modellerine göre geleneksel, düşük maliyetli, charter, bölgesel ve sadece kargo taşıyan havayolu işletmeleri olarak beş ana grupta sınıflandırılabilir (ICAO, 2004: 5.1; Gerede, 2015; Cavcar, 2015).

Bu çalışma sadece iç hat, sadece dış hat veya hem iç hat hem dış hat havayolu pazarlarında işletmecilik yapan ve bu pazarlarda tarifeli, tarifersiz veya charter seferler düzenleyerek sadece yolcu, sadece yük veya hem yolcu hem yük taşımacılığı yapan havayolu işletmelerini kapsamaktadır.

3. Yöntem

Bu çalışmada nitel araştırma desenlerinden durum çalışması kullanılmıştır. Durum çalışmasında amaç bir veya birkaç durumu kendi sınırları içinde bütüncül olarak analiz edip betimlemektir (Yıldırım ve Şimşek, 2008: 77). Çalışmada “1983-2023 yılları arasında Türkiye Havayolu Taşımacılığı sektöründeki havayolu işletmelerinin sayısı neden ve nasıl değişmektedir? 1983 yılı ve sonrasında Türkiye Hava Taşımacılığı sektörü görece büyürken, son 40 yılda ne kadar ve niçin çok fazla sayıda havayolu işletmesi kurulmuş (doğmuş) ve kapanmıştır (ölmüştür)?” Havayolu taşımacılığı sektöründe THY ile diğer havayolları arasındaki güç eşitsizliği neden kaynaklanmaktadır? Havayolu taşımacılığı sektöründeki güç asimetrisinin etkileri nelerdir? sorularına cevap bulmak amaçlanmıştır. Çalışmada nitel araştırma desenine uygun olarak nitel veri toplama yöntemlerinden doküman incelemesi kullanılarak betimleyici ve çözümleyici analiz yapılmıştır (Yıldırım ve Şimşek, 2018).

4. Bulgular

Çalışma kapsamında yapılan analizlerde elde edilen bulgular aşağıda verilmiştir.

4.1. Bir örgüt topluluğu olarak Türkiye’deki havayolu işletmeleri

Örgütsel ekoloji kuramı uyum yerine çevresel ayıklamaya vurgu yapmaktadır. Bu da örgütsel ekoloji çalışmalarında analiz birimini örgüt toplulukları olarak belirlemektedir. Belirli bir coğrafi veya siyasi bölgede bir sosyal sistem içinde belirli bir tarihsel dönem boyunca gözlenen, benzer örgütsel biçime sahip örgüt kümesi bir örgüt topluluğu oluşturmaktadır (Üsdiken ve Önder, 2007). Örgüt toplulukları benzer faaliyetler yerine getirmektedirler ve benzer kaynak kullanım biçimlerine sahiptirler (Keskin, 2016). Örgüt topluluğunda bahsedebilmek için örgütlerin ortak esas ve ikincil içsel özelliklere, benzer sosyal süreçlere veya dış dünyalarında kabul görmüş benzer örgütsel kimliklere sahip olmaları gerekmektedir. Aynı zamanda örgüt topluluğu üyeleri ortak dışsal etkiler altında bulunurken, birbirleriyle etkileşimlerinin önünde dışsal engellerin olmaması ve sosyal sistem sınırları içinde bulunan örgüt topluluğu üyeleri ortak kurumsal etkiler altında birbirlerinin potansiyel rakiplerinin olması beklenmektedir (Önder ve Üsdiken, 2007).

Yukarıdaki tanımlama ve açıklamalardan yola çıkarak Türkiye’de havayolu taşımacılığı sektöründe benzer faaliyetler kullanarak yolcu, yük ve kargo taşıyan havayolu işletmelerinin bir örgüt topluluğu oluşturduğunu söylemek mümkündür. Türkiye’de havayolu taşımacılığı faaliyetleri Franco-Roumaine, Luft Hansa ve Aero Espresso Italiana gibi yabancıların kurmuş oldukları havayolu taşımacılığı işletmeleri tarafından başlatılmıştır. Bunlardan Air France’ın da nüvesini teşkil eden, Franco-Roumaine Hava Seyrüsefer Kumpanyası, 1922 yılında Türkiye ile Avrupa arasında ilk ticari hava taşımacılığı seferini İstanbul’a gerçekleştirmiştir. Bununla birlikte, bir İtalyan kuruluşu olan Aero Espresso Italiana şirketi, Türkiye Cumhuriyeti’nde hava taşımacılığı gerçekleştirmek üzere imtiyaz alan ilk sivil havacılık şirketi olmuştur (Yalçınkaya, 2019). İzmir İktisat Kongresi’nde belirlenen millileşme politikaları gereği Türkiye Cumhuriyeti Devleti tarafından 1933 yılında Türk Havayolları’nın (THY) temelini teşkil eden Hava Yolları Devlet İşletme idaresi kurulmuştur. 1933-2023 yılları arasında Türkiye sivil havacılık otoriteleri tarafından havayolu taşımacılığı işletme yetki belgesi verilen işletmeler Taplo-1’de gösterilmektedir. Bu tabloda 1933-1983 yılları arasında Türkiye’de havayolu taşımacılığı sektöründe sadece THY işletmesi bulunmaktadır.

1983 yılı öncesinde Türkiye sivil hava taşımacılığı sistemi içerisinde Türk Hava Yolları A.O. tek milli ve ticari hava taşıyıcısı olarak faaliyet göstermiştir. Ortam koşulları özel girişimlerin sivil havacılık sektörüne girmesine izin vermemiştir.

Türkiye Havayolu Taşımacılığı sektörü 1983 yılında yürürlüğe giren 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ile serbestleşmeye başlamıştır. Bu kanun ile özel sektörün de havayolu taşımacılığı sektörüne giriş hakkı tanınmıştır. Böylece Türkiye'deki havayolu taşımacılığı örgüt topluluğu oluşmaya başlamıştır. Tablo 1'de görüldüğü gibi 1983-2023 yılları arasında 69 kadar havayolu işletmesi kurulmuştur. Bunlarda 16 tanesi hala yaşamlarını sürdürmektedir. Yaşamlarını sürdürenlerden iki tanesi (Ünsped Kargo Havayolları ve Sancak Havayolları) Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün (SHGM) işletme ruhsatı listesinde bulunmamaktadır ve faaliyet alanlarını değiştirmişlerdir. SHGM'nin havayolu işletme ruhsat listesinde yer alan ve Tablo 1'de gösterilen faal olarak havayolu taşımacılığı yapan 13 havayolu işletmesi bulunmaktadır. Bunlardan Anadolujet THY'nin alt markası olarak faaliyetlerine devam etmektedir. Sonuç olarak bu çalışmanın yapıldığı Nisan 2023 itibarıyla Türkiye havayolu taşımacılığı sektöründe 14 havayolu işletmesinden oluşan bir örgüt topluluğu bulunmaktadır.

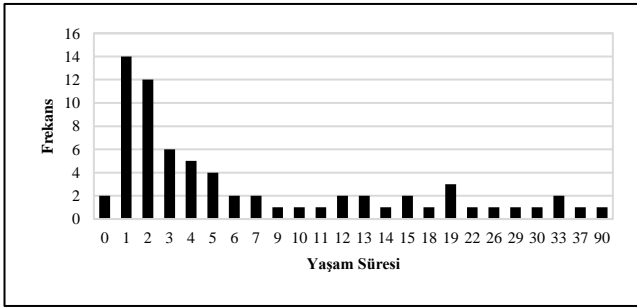
Tablo 1. 1933-2023 tarihleri arasında Türkiye'deki havayolu işletmeleri

S.N.	Havayolu İşletmesi	Pazara Giriş Yılı	Pazardan Çıkış Yılı	Faaliyet Süresi (Yıl)	Operasyon Tipi	Pazar	Taşıma Tipi
1	Türk Hava Yolları	1933	Devam ediyor	90	Tarifeli ve Tarifersiz	İç ve Dış Hat	Yolcu ve Yük
2	Bursa Havayolları	1984	1987	3	Tarifeli ve Tarifersiz	İç Hat	Yolcu
3	Marmara Havayolları	1986	1987	1	Tarifersiz	Dış Hat	Yolcu
4	İstanbul Havayolları	1986	2001	15	Tarifeli ve Tarifersiz	İç ve Dış Hat	Yolcu ve Yük
5	Saneak Havayolları	1986	Devam ediyor	37	Hava Taksi Taşımacılığı	İç Hat/Bölgesel	Yolcu
6	İnka Havayolları	1987	1990	3	Tarifersiz	İç Hat	Yolcu
7	Sönmez Havayolları	1987	1998	11	Tarifeli ve Tarifersiz	İç Hat	Yolcu
8	Talia Havayolları	1987	1988	1	Tarifersiz	Dış Hat	Yolcu
9	Boğaziçi Hava Taşımacılığı	1987	1989	2	Tarifeli ve Tarifersiz	İç ve Dış Hat	Yolcu ve Yük
10	NESU Havayolları	1987	1989	2	Tarifeli ve Tarifersiz	İç ve Dış Hat	Yolcu ve Yük
11	Bodrum İmsik Havayolları	1988	1991	3	Tarifeli ve Tarifersiz	İç Hat	Yolcu
12	Toros Havayolları	1988	1989	1	Tarifersiz	Dış Hat	Yolcu
13	Tur Avrupa Havayolları	1988	1994	6	Tarifersiz	İç ve Dış Hat	Yolcu ve Yük
14	Birgen Havacılık	1989	1996	7	Tarifersiz	Dış Hat	Yolcu
15	Haliç Havacılık	1989	1994	5	Tarifersiz	Dış Hat	Yük
16	Sultan Havayolları	1989	1993	4	Tarifersiz	Dış Hat	Yolcu ve Yük
17	Noble Havayolları	1989	1991	2	Tarifersiz	İç ve Dış Hat	Yolcu ve Yük
18	Türk Hava Taşımacılığı	1989	1993	4	Tarifeli ve Tarifersiz	İç ve Dış Hat	Yolcu ve Yük
19	Green Air Havayolları	1990	1995	5	Tarifersiz	İç ve Dış Hat	Yolcu ve Yük
20	Mavi Çizgi Havacılık	1990	1992	2	Tarifersiz	İç ve Dış Hat	Yolcu ve Yük
21	Top Air Havayolları	1990	2002	12	Belirsiz	Belirsiz	Belirsiz
22	Pegasus Havayolları	1990	Devam ediyor	33	Tarifeli ve Tarifersiz	İç ve Dış Hat	Yolcu ve Yük
23	Sun Express Havayolları	1990	Devam ediyor	33	Tarifeli ve Tarifersiz	İç ve Dış Hat	Yolcu ve Yük
24	VIP AIR	1991	1992	1	Tarifersiz	Dış Hat	Yolcu ve Yük
25	Albatros Havayolları	1992	1996	4	Tarifersiz	Dış Hat	Yolcu ve Yük
26	Alfa Havayolları	1992	2002	10	Tarifersiz	Dış Hat	Yolcu ve Yük
27	Bosporus Havayolları	1992	1994	2	Tarifersiz	Dış Hat	Yolcu ve Yük
28	Onur Havayolları	1992	2021	29	Tarifeli ve Tarifersiz	İç ve Dış Hat	Yolcu ve Yük
29	Ünsped Kargo Havayolları	1993	Devam ediyor	30	Tarifersiz	İç Hat	Yük
30	Airgroup Havacılık	1993	1994	1	Hava Taksi Taşımacılığı	İç Hat/Bölgesel	Yolcu
31	Holiday Havayolları	1994	1996	2	Tarifersiz	Dış Hat	Yolcu
32	Active Air Havayolları	1995	1996	1	Tarifeli	Dış Hat	Yolcu
33	Global Cargo Havayolları	1995	1997	2	Tarifersiz	Dış Hat	Yük
34	Maş Air Havayolları	1995	1995	0	Tarifeli	Dış Hat	Yolcu
35	Sunways- Intersun Havacılık	1995	1997	2	Tarifeli	Dış Hat	Yolcu
36	Air Anatolia Havayolları	1996	2002	6	Tarifersiz	İç ve Dış Hat	Yolcu ve Yük
37	Dardanel Havayolları	1996	1999	3	Tarifeli	İç Hat	Yolcu
38	GTL Havayolları	1996	1999	3	Tarifersiz	İç ve Dış Hat	Yolcu ve Yük
39	Rose Air Havayolları	1997	1999	2	Tarifeli	İç Hat	Yolcu
40	MNG Havayolları	1997	Devam ediyor	26	Tarifeli ve Tarifersiz	İç ve Dış Hat	Yük
41	Inter Havayolları	1999	2001	2	Tarifersiz	Dış Hat	Yolcu ve Yük
42	Park Ekspres Havayolları	1999	2000	1	Hava Taksi Taşımacılığı	İç Hat	Yolcu
43	Air Rose Havayolları	1999	2000	1	Tarifersiz	İç ve Dış Hat	Yolcu ve Yük
44	Anadolu Express Havayolları	1999	2008	9	Tarifersiz	İç ve Dış Hat	Yolcu ve Yük
45	Euro Sun Havayolları	2000	2001	1	Tarifersiz	Dış Hat	Yolcu ve Yük
46	Sky Havayolları	2000	2013	13	Tarifersiz	Dış Hat	Yolcu
47	SAGA Havayolları	2000	2013	13	Tarifersiz	İç ve Dış Hat	Yolcu ve Yük
48	Atlasjet Havacılık A.Ş.	2001	2020	19	Tarifeli ve Tarifersiz	İç ve Dış Hat	Yolcu ve Yük
49	Hürkuş Havayolları	2001	Devam ediyor	22	Tarifeli ve Tarifersiz	İç ve Dış Hat	Yolcu ve Yük
50	Bosphorus European Havayolları	2002	2004	2	Tarifeli	Dış Hat	Yolcu ve Yük
51	Fly Air Havayolları	2002	2007	5	Tarifeli ve Tarifersiz	Dış Hat	Yolcu ve Yük
52	Baron Air Cargo	2003	2004	1	Tarifersiz	Dış Hat	Yük
53	Orbit Express Havayolları	2003	2008	5	Tarifeli ve Tarifersiz	İç ve Dış Hat	Yolcu ve Yük
54	World Focus Havayolları	2004	2004	0	Tarifersiz	Dış Hat	Yolcu ve Yük
55	MyCARGO (ACT) Havayolları	2004	Devam ediyor	19	Tarifeli/Tarifersiz	İç ve Dış Hat	Yük
56	ULS Havayolları Kargo Taşımacılık	2004	Devam ediyor	19	Tarifeli/Tarifersiz	İç ve Dış Hat	Yük
57	Golden Havayolları	2005	2008	3	Tarifersiz	İç ve Dış Hat	Yolcu
58	Corendon Havayolları (Turistik Hava Taşımacılık)	2005	Devam ediyor	18	Tarifeli ve Tarifersiz	İç ve Dış Hat	Yolcu ve Yük
59	Best Havayolları	2006	2010	4	Tarifersiz	İç ve Dış Hat	Yolcu
60	Tarhan Tower Havayolları	2006	2007	1	Tarifersiz	İç ve Dış Hat	Yolcu ve Yük
61	Turkuaz Havayolları	2006	2010	4	Tarifersiz	İç ve Dış Hat	Yolcu ve Yük
62	İzmir Havayolları	2006	2018	12	Tarifeli ve Tarifersiz	İç ve Dış Hat	Yolcu ve Yük
63	AnadoluJet Havayolları (THY Alt Markası)	2008	Devam ediyor	15	Tarifeli ve Tarifersiz	İç ve Dış Hat	Yolcu ve Yük
64	Tailwind Havayolları	2009	Devam ediyor	14	Tarifeli ve Tarifersiz	İç ve Dış Hat	Yolcu ve Yük
65	Borajet Havacılık Taşımacılık	2010	2017	7	Tarifeli	İç Hat/Bölgesel	Yolcu ve Yük
66	Air Anka Hava Yolları A.Ş.	2021	Devam ediyor	2	Tarifeli ve Tarifersiz	İç ve Dış Hat	Yolcu ve Yük
67	Mavi Gök Havacılık A.Ş.	2022	Devam ediyor	1	Tarifeli ve Tarifersiz	İç ve Dış Hat	Yolcu ve Yük
68	Cortex Havacılık ve Turizm Ticaret A.Ş.	2022	Devam ediyor	1	Tarifeli ve Tarifersiz	İç ve Dış Hat	Yolcu ve Yük
69	BBN Hava Yolları Ve Taşımacılık A.Ş.	2022	Devam ediyor	1	Tarifeli ve Tarifersiz	İç ve Dış Hat	Yolcu ve Yük

Kaynak: Gerede 2010; Battal ve Kiracı 2015; Yalçınkaya 2019'dan derlenmiştir.

4.2. Havayolu işletmeleri topluluğunda yapısal durağanlık ve örgütsel değişim

Örgütsel ekoloji kuramı uyum yaklaşımına alternatif olan ayıklama yaklaşımına dayanmaktadır ve örgütlerin kapanma ve kurulma oranlarını incelemektedir. Ayıklama yaklaşımı çevrede sık ortaya çıkan, uyum sorunu yaratmayan küçük çaplı değişimler ile seyrek gözlenen ancak etkisinin büyük olduğu büyük çaplı değişimler meydana geldiğini varsamaktadır. Esas ve ikincil yapısal özelliklerden oluşan örgütsel biçime sahip örgüt toplulukları bu değişimlerden etkilenmektedir. Bu durumlarda örgütlerin esas yapısal özelliklerinin değiştirilmesinin güç olmasına yapısal durağanlık denmektedir (Önder, 2016). Örgüt topluluklarında ayıklama sürecini büyük ve küçük çaplı çevresel değişimlerle birlikte esas yapısal özellikler belirlemektedir. Yapısal durağanlık, çeşitli örgütsel ve çevresel kısıtların değişimi engellemesi sonucu ortaya çıkmaktadır. Ayrıca yapısal durağanlık, örgütlerin güvenilir (ürettikleri sonuçlar arasındaki farklılıkların az olması) ve hesap verebilir (yaptıkları ve elde ettiği sonuçlara akılcı açıklamalar ve gerekçeler getirebilme) olma konularındaki üstünlüklerine atıf yapmaktadır. Bunun ön koşulu örgütün düzen ve düzenlemelerini sürekli yeniden üretilebilmesidir. Bu da ancak kurumsallaşmayla başarılabilmektedir. Yapısal durağanlık ve değişimin sonuçları örgütlerin yaş ve büyüklük özelliklerine göre farklılık göstermektedir (Üsdiken ve Önder, 2007).



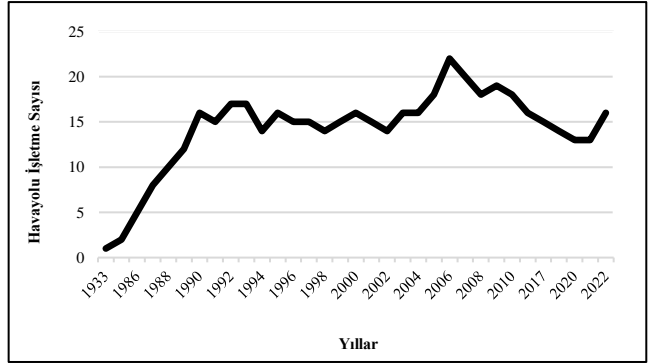
Şekil 3. Havayolu işletmeleri yaşam süresine göre frekans dağılımları

Şekil 3'te gösterildiği gibi Türkiye'de havayolu işletmelerinin ortalama yaşam süresi 9 yıldır ve kapanmaların büyük çoğunluğu ilk yıllarda görülmektedir. Örgütler yaşlandıkça yapısal durağanlıkları artmaktadır ve meşruiyet kazanmaktadır. Aynı şekilde örgütler büyüdükçe durağanlaşmaktadır. Böylece çevresel ayıklamayla daha güvenilir ve hesap verebilen havayolu işletmeleri yaşamakta, güvenilir olmayanlar ve yaptıklarının hesabını vermeyenler ortadan kalkmaktadır.

4.3. Havayolu işletmeleri topluluğunda yoğunluk bağımlılığı

Topluluk dinamikleri, topluluk içi ve topluluklar arası süreçler ve güçler, örgütlerin kurulma veya kapanma oranını etkilemektedir. Örgüt kurulma ve kapanma oranlarının örgütsel yoğunlukta (topluluk üyesi örgütlerin sayısı) artışla birlikte değişmesine yoğunluk bağımlılığı denmektedir. Örgütsel yoğunluğun meşrulaştırıcı ve rekabetçi etkileri farklı evrelerde kendini hissettirmektedir. Örgüt biçiminin yeni ortaya çıktığı dönemde meşrulaşma süreci rekabet sürecine üstün gelmektedir. Bu dönemde yeni örgüt kurulma oranı olumlu, mevcut örgütlerde kapanma oranı ise olumsuz etkilenmektedir. Belirli bir süre sonra örgüt topluluğu zaman içinde istikrar gösterdiği en yüksek değer olan taşıma kapasitesine ulaşmaktadır. Yoğunluğun belirli bir seviyeye ulaştığı ve yüksek olduğu bu dönemlerde rekabet süreci meşrulaşma sürecine üstün gelmektedir

(Üsdiken ve Önder, 2007; Önder, 2016).



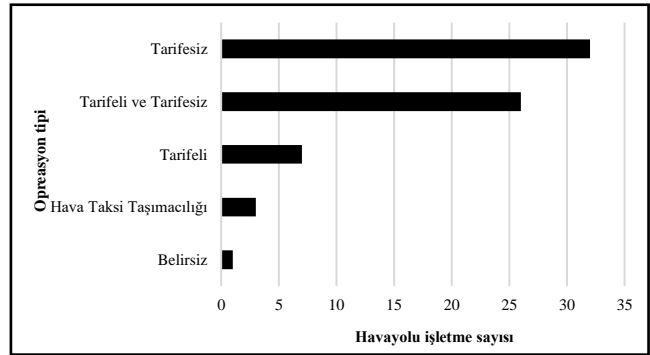
Şekil 4. Havayolu işletme topluluğu yoğunluk bağımlı büyüme

Şekil 4'te havayolu işletme topluluğu yoğunluk bağımlı büyüme grafiğinde havayolu işletme topluluğunun üye sayısı zaman içinde artmaktadır. Örgüt topluluğu 2006 yılında en yüksek değer olan 22 sayısına ulaşmaktadır. Toplulukta bir süre 13-16 aralığında örgüt sayısı sabit kalmaktadır. Nisan 2023 yılı itibarıyla Türkiye havayolu işletme topluluğunda aktif faaliyet gösteren 14 havayolu işletmesinin bulunması, topluluğun taşıma kapasitesinin sınırında olduğunu göstermektedir.

4.4. Havayolu işletmeleri topluluğunda çevresel kesim dinamikleri

Bir örgütün hayatta kalabilmesi için gerekli kaynakları temin ettiği ortamdan ne ölçüde farklı kaynaklardan yararlandığı kesim genişliği ile ifade edilmektedir. Küçük çaplı ve büyük çaplı değişimlerde, örgütler kesim genişliği açısından stratejik olarak farklılaşmaktadır. Buna göre uzmanlaşmış örgütler dar, çeşitlenmemiş bir kaynak tabanından beslenmektedir ve bu işlerde uzmanlaşmışlardır. Genelci örgütler ise geniş, farklı kaynakları temin etmektedir ve herhangi bir kaynağa dayalı olarak uzmanlaşmamışlardır (Önder, 2016). Uzmanlaşmış örgütler sahip oldukları kapasiteleriyle çevresel kesimlerinin dar ve farklılaşmamış kısımlarını hedeflerken, genelci örgütler ise daha geniş ve farklılaşmış kısımlara yönelmektedirler (Önder ve Üsdiken, 2007).

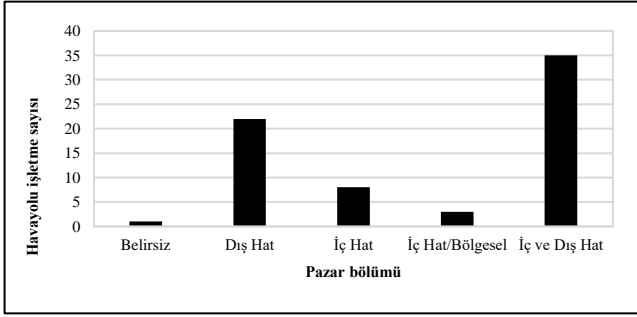
Havayolu işletme topluluğunu oluşturan örgütler operasyon tipi, pazar bölümü ve taşıma tipi konularında farklılaşmaktadır. Şekil 5'te 1983-2023 tarihleri aralığında havayolu topluluğundaki işletmelerin operasyon tipi açısından 1'i belirsiz, 3'ü hava taksi taşımacılığı, 7 tarifeli, 32 tarifesiz ve 26'sı hem tarifeli hem de tarifesiz sefer düzenlemektedir.



Şekil 5. Havayolu topluluğunda operasyon tipi açısından işletme sayıları

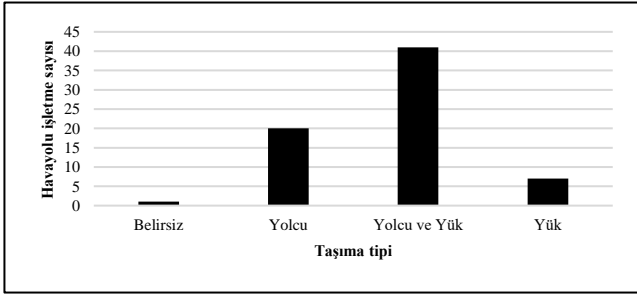
Benzer olarak Şekil 6'da 1983-2023 tarihleri aralığında havayolu topluluğundaki işletmeleri pazar bölümü açısından 1'i belirsiz, 22 sadece dış hat, 8 sadece iç hat, 3 iç hat ve bölgesel ve 35'i hem iç hat hem de dış

hat pazarında faaliyet göstermektedir.



Şekil 6. Havayolu topluluğunda pazar bölümü açısından işletme sayıları

Şekil 7’de ise 1983-2023 tarihleri arasında Türkiye havayolu işletme topluluğundaki örgütlerin taşıma tipleri açısından 1’i belirsiz, 20’si sadece yolcu, 7’si sadece yük ve 41’i hem yolcu hem de yük taşımak üzere işletme ruhsatı aldıkları görülmektedir.



Şekil 7. Havayolu topluluğunda taşıma tipi açısından işletme sayıları

Çalışmanın yapıldığı Nisan 2023 tarihi itibarıyla Türkiye havayolu taşımacılığı topluluğunda bulunan 14 havayolu işletmesinin tamamı pazar bölümü açısından hem iç hatlarda hem de dış hatlarda, operasyon tipi açısından hepsi hem tarifeli hem de tarifersiz seferler yapmaktadır. Ancak taşıma tipi açısından bakıldığında, 3 havayolu işletmesi sadece kargo ve yük taşımacılığı ruhsatına sahipken, geri kalan 11 havayolu işletmesi ise hem yolcu hem de yük taşımacılığı ruhsatına sahiptirler.

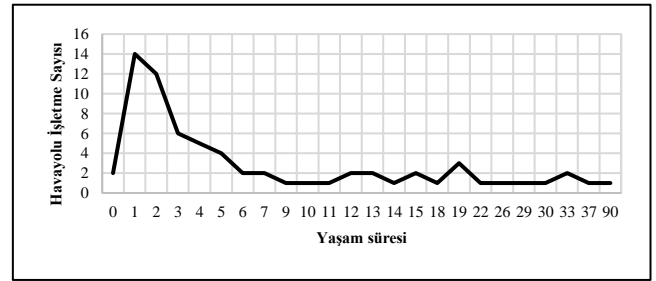
Türkiye’de mevcut havayolu topluluğu işletmeleri iç hat ve dış hat pazarlarında Türk Hava Yolları (Anadolu Jet ile birlikte) ortalama %60 civarında pay alırken, diğer havayolu işletmeleri %40 civarında pay almaktadır (TOBB, 2022). Türkiye havayolu işletme topluluğunda yüksek düzeyde yoğunlaşma yaşanmaktadır. Yoğunlaşma, örgüt topluluklarında zamanla sayısı giderek azalan büyük örgütlerin sektöre egemen olması durumudur. Bu yoğunlaşmadan dolayı uzmanlaşmış örgütlerin kurulma oranı yüksek olmaktadır (Önder, 2016). Ayrıca yapılan çalışmalarda da Türkiye havayolu taşımacılığı sektöründe yoğunlaşma oranının oldukça yüksek olduğu tespit edilmiştir ve rekabet düzeyi oligopol piyasalarına yakın bir düzeyde seyrettiği bulunmuştur. Ancak THY işletmesi dışarda tutularak yapılan hesaplamada düşük dereceli yoğunlaşma bulunmuştur. Dolayısıyla, bu yüksek yoğunlaşma derecesinin çoğunlukla THY’nin piyasa payının büyüklüğünden kaynaklanmaktadır (Saribaş ve Tekiner, 2018)

4.5. Havayolu işletmeleri topluluğunda demografik süreçler

Örgütsel ekoloji kuramına göre, örgütlerin yaş ve büyüklük gibi demografik özellikleri yaşam şansları üzerinde etkili olmaktadır. Bu demografik süreçler, örgüt yaşı ve kapanma oranı arasındaki ilişkiye dair yaş bağımlılığı kuramı; örgüt büyüklüğü ve kapanma oranı arasındaki

ilişkiye dair büyüklük bağımlılığı kuramı ile açıklanmaktadır. Örgütlerin kapanma oranında yaş bağımlılığı örgütlerin yenilik sıklığı, yaşlılık sıklığı ve ergenlik sıklığı çektiklerini varsaymaktadır. Örgüt kapanma oranında büyüklük bağımlılığı ise, büyük örgütlerin küçüklere kıyasla kapanma olasılıklarının daha düşük olduğunu varsaymaktadır (Önder, 2016).

Türkiye havayolu taşımacılığı örgüt topluluğunun 1983-2023 tarihleri arasındaki durumuna bakıldığında ortalama yaşam süresi 9 yıldır, ancak THY işletmesini hariç tuttuğumuzda ortalama 7,81’e düşmektedir. Şekil 8’de gösterildiği gibi ortalama yaşam süresinin 9 yıl olduğu toplulukta 2’si daha kuruldıkları yıl olmak üzere 1.yılıda 14, 2.yılıda 12, 3.yılıda 6, 4.yılıda 5 ve 5. yılda 4 havayolu işletmesi kapanmıştır. En çok kapanmanın ilk 5 yılda gerçekleşmesi havayolu işletme topluluğunun yenilik sıklığı çektiklerini göstermektedir.



Şekil 8. Türkiye havayolu taşımacılığı örgüt topluluğunun yaşam süreleri

Tablo 2’deki Türkiye havayolu taşımacılığı mevcut örgüt topluluğunda en yaşlı üye 90 yaşındadır. Buna en yakın olan 33 yaşında iki üye bulunmaktadır. Ayrıca en genç üyeler, 1-2 yaşındadır. Havayolu taşımacılığı işletme topluluğunda yaş farkının oldukça büyük olduğu görülmektedir. Yine Tablo 2’ye göre havayolu işletme topluluğunun mevcut üyelerinin ortalama yaşı 21, THY işletmesi hariç tutulduğunda ise yaş ortalaması 15,69 olarak bulunmuştur.

Tablo 2. Türkiye havayolu taşımacılığı örgüt topluluğu mevcut işletmeleri

S.N.	Havayolu İşletmesi	Pazar	Pazara Giriş Yılı	Faaliyet Süresi (Yıl)	Operasyon Tipi	Taşıma Tipi
1	Türk Hava Yolları	İç ve Dış Hat	1933	90	Tarifeli ve Tarifersiz	Yolcu ve Yük Taşımacılığı
2	Pegasus Havayolları	İç ve Dış Hat	1990	33	Tarifeli ve Tarifersiz	Yolcu ve Yük Taşımacılığı
3	Sun Express Havayolları	İç ve Dış Hat	1990	33	Tarifeli ve Tarifersiz	Yolcu ve Yük Taşımacılığı
4	MNG Havayolları	İç ve Dış Hat	1997	26	Tarifeli ve Tarifersiz	Kargo Taşımacılığı
5	Hürkuş Havayolları	İç ve Dış Hat	2001	22	Tarifeli ve Tarifersiz	Yolcu ve Yük Taşımacılığı
6	MyCARGO (ACT) Havayolları	İç ve Dış Hat	2004	19	Tarifeli ve Tarifersiz	Kargo Taşımacılığı
7	ULS Havayolları Kargo Taşımacılık	İç ve Dış Hat	2004	19	Tarifeli ve Tarifersiz	Kargo Taşımacılığı
8	Corendon Havayolları (Turistik Hava Taşımacılık)	İç ve Dış Hat	2005	18	Tarifeli ve Tarifersiz	Yolcu ve Yük Taşımacılığı
9	AnadoluJet Havayolları (THY Alt Markası)	İç ve Dış Hat	2008	15	Tarifeli ve Tarifersiz	Yolcu ve Yük Taşımacılığı
10	Tailwind Havayolları	İç ve Dış Hat	2009	14	Tarifeli ve Tarifersiz	Yolcu ve Yük Taşımacılığı
11	Air Anka Hava Yolları A.Ş.	İç ve Dış Hat	2021	2	Tarifeli ve Tarifersiz	Yolcu ve Yük Taşımacılığı
12	Mavi Gök Havacılık A.Ş.	İç ve Dış Hat	2022	1	Tarifeli ve Tarifersiz	Yolcu ve Yük Taşımacılığı
13	Cortex Havacılık ve Turizm Ticaret A.Ş.	İç ve Dış Hat	2022	1	Tarifeli ve Tarifersiz	Yolcu ve Yük Taşımacılığı
14	BBN Hava Yolları Ve Taşımacılık A.Ş.	İç ve Dış Hat	2022	1	Tarifeli ve Tarifersiz	Yolcu ve Yük Taşımacılığı

Büyüklik bağımlılığı açısından büyük örgütler küçüklere kıyasla daha avantajlı konumdadırlar. Türkiye havayolu taşımacılığı örgüt topluluğunda büyüklerden olan THY işletmesi ve onun iştiraki olan işletmeler sektörde diğer işletmelere göre daha iyi durumdadırlar. Aynı şekilde yaşları artıkça işletmeler faaliyet ve kapasite bakımından büyümektedir. 1983-2023 yılları arasında Türkiye havayolu taşımacılığı sektöründe faaliyet gösteren 69 havayolu işletmesinden sadece 22 tanesi ortalama 9 yaşın üzerinde yaşam süresine sahiptir. Bu da Türkiye havayolu taşımacılığı örgüt topluluğunun yaş bağımlılığı bakımından yenilik ve ergenlik sıkıntısı çektiğini göstermektedir. Çünkü Battal ve Kiracı'nın (2015) çalışmalarında kapanan havayolu işletmelerinin çoğunluğunun finansal nedenlerden dolayı faaliyetlerini ya durduğu ya da sonlandırdığını ortaya koymuşlardır (Battal ve Kiracı, 2015).

5. Sonuç

Bu çalışmada bir örgütsel biçim olarak ele alınan havayolu işletmelerinin 1983-2023 tarihleri arasında Türkiye'de kurulmaları (doğum) ve kapanmaları (ölüm) örgütsel ekoloji kuramı bağlamında incelenmiş ve kuramın ana konuları kapsamında değerlendirilmiştir. Bu kapsamda araştırma soruları cevaplanmaya çalışılmıştır.

İlk olarak 1983-2023 yılları arasında Türkiye havayolu taşımacılığı sektöründeki havayolu işletmelerinin sayısı ilk yıllarda kurulma hızı artmıştır. Ancak belli bir süre sonra taşıma kapasitesine ulaşılmış ve kurulma hızı düşerken, kapanmalarda yaşanmaya başlanmıştır. Bu tarihler arasında 69 havayolu işletmesi faaliyete geçmiştir. Bunlardan 55 tanesi çeşitli nedenlerle ya kapanmış ya da faaliyet alanlarını değiştirmişlerdir. Türkiye havayolu işletme topluluğunun taşıma kapasitesi 13-16 havayolu işletmesi arasında değişmektedir. Nisan 2023 tarihi itibarıyla 14 havayolu işletmesi ruhsat sahibidir ve bu topluluğun taşıma kapasitesine ulaşmış olduğunu göstermektedir. Örgütsel ekoloji kuramının öngördüğü şekilde örgüt topluluğunun yoğunluğu zaman içinde artmıştır ve taşıma kapasitesinde sabit kalmıştır.

İkinci olarak, 1983 yılı ve sonrasında Türkiye hava taşımacılığı sektörü görece büyürken, son 40 yılda 69 havayolu işletmesi kurulmuş (doğmuş) ve bunlardan 53 havayolu işletmesi kapanmıştır (ölmüştür). Örgütsel ekoloji kuramı bağlamında doğum ve ölüm oranları incelendiğinde, ölümlerin daha çok ilk 5 yıl içerisinde gerçekleştiği sonucuna ulaşılmıştır. Bu da havayolu işletme topluluğu üyelerinin yenilik ve ergenlik sıkıntılarının muzdarip olduğunu göstermektedir.

Üçüncü olarak THY ile diğer havayolları arasındaki güç eşitsizliği, THY işletmesinin Türkiye havayolu taşımacılığı sektöründe örgütsel ekoloji kuramı açısından ilk örgütsel biçim olarak ortaya çıkmasında ve yaş-büyüklik bağımlılığı bakımından avantajlı olmasından kaynaklanmaktadır.

Son olarak havayolu taşımacılığı sektöründeki güç asimetrisi, daha yaşlı ve daha büyük örgütlerin kapanma (ölüm) olasılıklarını düşürmektedir. Ayrıca havayolu taşımacılığı işletme topluluğunda yoğunlaşmayı artırmaktadır. Ancak bununla birlikte uzmanlaşmış örgütlerin de kurulma ve kapanma oranlarını da etkilemektedir. Siyasi, ekonomik ve yasal değişiklikler, yeni havayolu işletmelerinin kurulma, mevcutların kapanma oranlarını etkilemiştir. Sonuç olarak Örgütsel Ekoloji Kuramı'nın argümanları desteklenmiştir.

Gelecek çalışmalarda, örgütsel ekoloji kuramı bağlamında sosyal, ekonomik ve yasal etkilerin ve örgüt topluluklukları içinde veya topluluklar arasında meydana gelen ekolojik süreçlerin Türkiye havayolu taşımacılığı işletme topluluğuna etkileri ele alınabilir. Bunu yaparken havayolu işletmelerini kurdukları ya da kapandıkları ortam koşulları nicel

yöntemlerle elde edilen verilerle incelenebilir. Ayrıca havayolu taşımacılığı işletme topluluğunun örgütsel ekoloji kuramı bağlamında incelenmesi, yeni tartışmaların da başlatılmasını mümkün kılacaktır.

Araştırmada kullanılan veri toplama yöntemi doküman incelemesinin sahip olduğu sınırlılıklar araştırmanın sınırlılıklarını oluşturmaktadır. Bu çalışmada örgütsel ekoloji kuramı bağlamında analiz edilen verilen toplannmasında kullanılan dokümanlar sınırlı kaynak ve kurumlardan elde edilmiştir. Ayrıca bu çalışmada ele alınan havayolu işletmeleri Türkiye sivil havacılık otoritesi tarafından uçuş işletme ruhsatı verilen işletmelerle sınırlandırılmıştır.

Yazar Katkı Oranı Beyanı

Tüm süreç sorumlu yazar Yusuf GÜNDÜZ tarafından yürütülmüştür. Sonuç ve tartışma bölümü yazarlar tarafından ortak olarak yazılmıştır.

Çatışma Beyanı

Çalışmada yazarlar arasında çıkar çatışması yoktur.

Destek Beyanı

Bu çalışma için herhangi bir kurumdan destek alınmamıştır.

Kaynaklar

- Aksoy, C. ve Dursun, Ö. O. (2018). Türkiye'de sivil havacılık sektörünün gelişimine genel bir bakış. *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, 17(67), 1060-1076.
- Aldemir, H. Ö., Şengür, F. K. ve Ulukan, İ. C. (2021). Exploring strategic choices of airlines: A study in Turkish air transport industry. *Asian Academy of Management Journal*, 26(2), 1-26.
- Bahar, E. (2018). Türkiye'de havayolu işletmeciliğinin gelişimi. *Ekonomi, Yönetim ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 3(1), 25-36.
- Battal, Ü. ve Kiracı, K. (2015). Bankruptcies and their causes in the Turkish Airline industry. *Transport & Logistics*, 15(1), 1-11.
- Gerede, E. (2010). The evolution of Turkish air transport industry: significant developments and the impacts of 1983 liberalization. *Journal of Management & Economics*, 17(2), 63-91.
- Gerede, E. (2015). Havayolu taşımacılığı ve ekonomik düzenlemeler teori ve Türkiye uygulaması. *Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Yayınları*.
- ICAO, (2004). Manual on the Regulation of International Air Transport, (2. Basım),(Doc. 9626).
- İnan, T. T. (2018). Analysis of Turkish Airlines' development stage between the years 2003-2013 under the concept of legacy carriers. *Kapadokya Akademik Bakış*, 3(1), 51-62.
- Karakaş-Özür, N. (2019). Küreselleşme bağlamında Dünya'da ve Türkiye'de hava ulaşımının gelişimi. *Coğrafi Bilimler Dergisi*, 17(1), 25-54.
- Keskin, H., Akgün, A. E. ve Koçoğlu, İ. (2016). Örgüt teorisi. *Nobel Dağıtım*, 153, 154.
- Keskin, U. ve Kıyık Kıcı, G. (2020). Örgütsel ekoloji kuramı açısından Türkiye'deki kamu radyoları ve özel radyoların analizi. *TRT Akademi*, 5(9), 8-27.
- Köse, Y. (2021). Havacılık sektöründe spesifik finansal oranlar: Türkiye'deki havayolu şirketleri üzerine analiz ve değerlendirme. *Journal of Financial Researches & Studies/Finansal Araştırmalar ve Çalışmalar Dergisi*, 13(25), 623-636.
- Kurnaz, S. ve Rodrigues, A. (2022). The perspectives of the air transport market in turkey during covid-19 pandemic. *Management Theory and Studies for Rural Business and Infrastructure Development*, 44(2), 235-243.
- Küçükıyılmaz, A. (2016). Hava Taşımacılığının Yapısı. *Hava Taşımacılığı*, Anadolu Üniversitesi Açık Öğretim Yayını, 29-50.
- Önder, Ç. (2013). Örgütsel ekoloji kuramı. *Taşçı, Deniz, Erdemir, Erkan (Ed.), Örgüt kuramı*, (ss. 84-103) içinde. Anadolu Üniversitesi Açık Öğretim Yayını.
- Önder, Ç. ve Üsdiken, B. (2007). Örgütsel ekoloji: örgüt toplulukları ve çevresel ayıklama. *Örgüt Kuramları*, 133-192.

- Sağbaşı, İ. ve Çelik, E. (2019). Türk sivil havayolu taşımacılığında regülasyonların sektöre etkisi (2003-2017). *Maliye Dergisi*, (176), 152-171.
- Sakız, B. ve Ünkyaya, G. (2018). Hava yolu taşımacılığı sektöründe iflas riski-yapay sinir ağları ile aircore tahmini. *Öneri Dergisi*, 13(50), 159-172.
- Sarıbaş, H. ve Tekiner, İ. (2015). Türkiye sivil havacılık sektöründe yoğunlaşma. *Finans Politik & Ekonomik Yorumlar*, 52(610), 21.
- Sarıgül, S. S. ve Coşkun, S. (2022). Effects of innovation strategies in the aviation industry. *Uluslararası Yönetim Akademisi Dergisi*, 5(2), 365-380.
- SHGM (2023), https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/havacilik_isletmeleri/ha_va_ulasirma_isletmeleri/hi-120323.pdf adresinden 07 Nisan 2023 tarihinde alınmıştır.
- Şahin, B. ve Tektaş, N. (2021). Havacılıkta SWOT analizi: Türkiye için durum değerlendirmesi. *Akıllı Ulaşım Sistemleri ve Uygulamaları Dergisi*, 4(1), 87-98.
- TOBB (2022), Türkiye Sivil Havacılık Meclisi Sektör Raporu 2021, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği, Ankara.
- Turhan, M. S. ve Arı, Y. (2021). Örgütsel ekoloji ve kooperatif örgütlenmeleri: Türkiye'de tarım, ormancılık ve balıkçılık sektörü üzerine bir analiz, *Üçüncü Sektör Sosyal Ekonomi Dergisi*, 56(3), 1436-1454
- Yalçınkaya, A. (2019). Türk havayolu taşımacılığı sektörünün tarihsel gelişimi ve devlet müdahaleleri (1933-2006). *Cumhuriyet Tarihi Araştırmaları Dergisi*, 15(29): 405-442.