

# Sözleşme Süresinin Belirlenmesi: İşlem Maliyeti Teorisi Bakışıyla Yer Hizmeti Sözleşmeleri Üzerine Ampirik Bir Araştırma

## Determination of Contract Duration: An Empirical Study on the Ground Handling Agreements with the View of Transaction Cost Theory

Dilek ERDOĞAN\*

### Öz

Sözleşme süresi bir alıcı-satıcı ilişkisinde alınacak hizmette meydana gelecek artışın avantajları ile buna bağlı olarak meydana gelecek maliyetler arasında dengenin sağlandığı bir optimizasyon süreci olarak görülmektedir (Crocker ve Reynolds, 1993). İşlem maliyeti teorisine göre sözleşme süresi, tarafları karşı tarafın fırsatçı davranışına karşı koruyacak bir kontrol mekanizmasıdır. Teoriye göre bir ticari sözleşmenin süresi işlemin varlık özgülüğü veya ilişkiye özgü yatırımlar arttıkça uzamakta, belirsizlik arttıkça kısalmaktadır (Crocker ve Masten, 1988; Sausser, 1999). Bu çalışmada havacılık sektöründe faaliyet gösteren havayolu işletmeleri ve yer hizmeti işletmeleri arasında imzalanan sözleşmelerin sürelerindeki farklılığın nedenlerinin işlem maliyeti teorisi değişkenleri aracılığıyla açıklanması amaçlanmıştır. Bu amaçla 41 yer hizmeti anlaşması üzerinden ampirik bir araştırma gerçekleştirilmiştir. Araştırmanın modelindeki değişkenler arasındaki ilişkileri test etmek için kısmi en küçük kareler yöntemi kullanılmış ve analizler Smartpls 3 programı kullanılarak yapılmıştır. Verilerin analizi sonucunda varlık özgülüğü türlerinden biri olan adanmış varlıklar ile sözleşme süresi arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki bulunmuştur. Araştırmada talep belirsizliği ile sözleşme süresi arasında ise negatif yönlü bir ilişki öngörülmüştür ancak talep belirsizliği arttıkça sözleşme süresinin uzadığı sonucuna ulaşılmıştır. Çevresel belirsizlik ve sözleşme süresi arasında ise istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki bulunamamıştır. Araştırma modelinin analizi sonucunda işlem maliyeti teorisinin değişkenlerinin yer hizmeti sözleşmelerinin sürelerindeki farklılığı açıklamakta sınırlı bir açıklama gücü olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** İşlem maliyeti teorisi, Sözleşme süresi, Havayolu-yer hizmeti işletmesi ilişkisi, Smartpls

### Abstract

The contract duration is seen as an optimization process in which the benefits of the increase in service to be purchased in a buyer-seller relation are balanced between the costs that will arise accordingly (Crocker ve Reynolds, 1993). According to the transaction cost theory, contract duration is a control mechanism that will protect the parties against opportunistic behavior of the other party. According to the theory, when asset specificity or relational investment is increased, the duration of a commercial contract expands but becomes shorter as the uncertainty increases. In this study, it is aimed to explain the determinants of differences in contract duration of ground handling agreements between airlines and ground handling companies by using the variables of transaction cost theory. For this purpose, an empirical study was conducted using 41 ground handling contracts. The relationship between the variables in the research's model was tested with the partial least squares method using the Smartpls 3 program. As a result of the analysis, there was a positively statistically significant relationship between the duration of the contract and the dedicated assets, which is one of the asset specificity types. Unexpectedly, it is concluded that there is a positive relationship between demand uncertainty and contract duration. There was no statistically significant relationship between environmental uncertainty and contract duration. It is concluded that the variables of the transaction cost theory are limited explanatory power in explaining the differences in the duration of the ground handling agreements.

**Keywords:** Transaction cost theory, Contract duration, Airline-ground handling relationship, Smartpls

### Giriş

İşlem maliyeti teorisine (İMT) göre yazılı sözleşmeler, bir alıcı-satıcı ilişkisinde tarafların fırsatçı davranışına karşı bir korunma mekanizması olarak görülmektedir (Williamson, 1985). İMT'ne göre işlemlerin varlık özgülüğü ve belirsizlik, bir mübadele ilişkisinde risk oluşturacak işleme dayalı özelliklerdir (Williamson, 1985, 1996). Sözleşme süresi ise işlemlerin varlık özgülüğü ve belirsizlikten kaynaklı oluşabilecek risklerden kaçınmak için kullanılacak kontrol mekanizmalarından biridir (Crocker ve Masten, 1988; Joskow, 1987). Bu nedenle sözleşme süresinin doğru belirlenmesi bir mübadele ilişkisinin

\* Dr. Öğretim Üyesi, Gaziantep Üniversitesi, Havacılık ve Uzay Bilimleri Fakültesi, Havacılık Yönetimi Bölümü, dilekc@anadolu.edu.tr

başarısını etkileyecek kritik bir unsurdur (Beulen ve Ribbers, 2002; Crocker ve Reynolds, 1993).

Sözleşme süresi bir alıcı-satıcı ilişkisinde alınacak hizmette meydana gelecek artışın avantajları ile buna bağlı olarak meydana gelecek maliyetler arasında dengenin sağlandığı bir optimizasyon süreci olarak düşünülmektedir (Crocker ve Reynolds, 1993). Örneğin sözleşme süresinin uzun olması yeniden bir alıcı/tedarikçi bulunmasını gerektirmeyeceği için araştırma ve müzakere maliyetlerini düşürmektedir. Bunun yanında ilişkiye özgü yatırımların yüksek olduğu ilişkilere karşı tarafın fırsatçı davranma ihtimaline karşı etkili bir kontrol mekanizması olmaktadır. Bunun yanısıra uzun süreli sözleşmeler tarafları ilişkiye kilitlemekte ve tarafların çevredeki değişime cevap verebilme yeteneğini kısıtlamaktadır (Saussier, 1999).

Literatürde sözleşme süresi üzerine odaklanan çalışmalar enerji (Joskow, 1987; Kozhevnikova ve Lange, 2009; Saussier, 1999), savunma (Fleta-Asin ve Munoz, 2017), tarım arazisi kiralama (Bandiera, 2007), doğal gaz (Crocker ve Masten, 1988), spor (Tang, 2015), franchising (Brickley, Misra ve Van Horn, 2003; Gorovaia ve Windsperger, 2018; Vazquez, 2007) gibi farklı sektörlerdeki ticari sözleşmelere odaklanmıştır. Ancak havacılık sektöründeki sözleşmelerin süresine odaklanan sınırlı sayıda çalışmanın varlığına rastlanmıştır (Fuhr, 2007).

Bu çalışmanın çıkış noktası literatürde sözleşme süresi üzerine havacılık sektörüne özgü yapılan çalışmaların yetersizliği olmuştur. Bu nedenle bu çalışmada havacılık sektörünün iki önemli aktörü olan havayolu ve yer hizmeti işletmeleri arasında imzalanan yer hizmeti (ground handling agreement) sözleşmelerine odaklanılmıştır. Havayolu–yer hizmeti ilişkisinde alıcı taraf olan havayolu işletmeleri için rekabetçi baskılar, havayolu değer zincirinin sadece “hava tarafında (air side)” değil aynı zamanda yer hizmetlerinin gerçekleştirildiği “yer tarafında (ground side)” da etkili olmaktadır. Bu nedenle havayolu işletmeleri için yer hizmetlerinin tedariği sürdürülebilir başarıyı etkileyen ana faktörlerden biridir (Albers, Koch ve Ruff, 2005). Tedarikçi taraf olan yer hizmetleri ise bu ilişkinin özelliği gereği ilişkiye daha fazla yatırım yapan taraf konumundadır. Bir alıcı-satıcı ilişkisinde ilişkiye özgü yatırımları daha yoğun yapan taraf ilişkiye kilitlenmekte ve buna bağlı olarak karşı tarafın fırsatçı davranış gösterme ihtimali artmaktadır (Williamson, 1985). Bu nedenle her iki taraf için de optimum sözleşme süresinin belirlenmesi taraflar için önem arz etmektedir. Bu çalışmada yer hizmeti sözleşmeleri üzerinde işlem maliyeti teorisi değişkenlerinin (varlık özgüllüğü ve belirsizlik) etkisini test etmek amacıyla İstanbul Atatürk Havalimanı’nda faaliyet gösteren 2 yer hizmeti işletmesi ile 41 yabancı uyruklu havayolu işletmesi arasındaki yer hizmeti sözleşmesinin verilerine dayalı olarak ampirik bir araştırma gerçekleştirilmiştir.

## Kavramsal Çerçeve

### İşlem Maliyeti Teorisi ve Sözleşme Süresi

Kökleri iktisat ve sözleşme hukukuna dayanan işlem maliyeti teorisi, iktisatçı Ronald Coase tarafından 1937 yılında yayınlanan “The nature of the firm” makalesinde “Örgütler neden vardır?” sorusuyla ortaya atılmıştır. Coase, piyasa ve örgüt (hierarchy) ayrımı yaparak “Eğer piyasalar bu kadar etkin ise o hâlde neden örgütler var?” sorusunu sormuş ve örgütlerin varlığını işlem maliyetleriyle açıklamaya çalışmıştır (Kalemci, 2017).

Temelleri Coase tarafından atılan işlem maliyeti teorisi, Williamson tarafından geliştirilmiştir (Williamson, 1979, 1985). Williamson (1981, s. 552)’a göre bir mal veya hizmet, teknolojik olarak ayrılabilir bir arabirim üzerinden aktarıldığında bir işlem gerçekleşir. Bir işlemin maliyeti ise sözleşme öncesi (ex-ante) ve sonrası (ex-post) olmak üzere iki şekilde sınıflandırılmaktadır. Sözleşme öncesi maliyetler; sözleşmenin hazırlanması, müzakere süreçleri ve sözleşmenin korunması maliyetlerini kapsamaktadır. Sözleşme sonrası maliyetler ise sözleşmelerin yürütülmesi aşamasında ortaya çıkan performans kontrolü maliyetlerini,

uyarlama maliyetlerini, yapılan hataların düzeltilmesi gibi maliyetleri kapsamaktadır (Williamson, 1985, 1996).

İşlem maliyeti teorisinin fırsatçı davranış ve sınırlı rasyonellik olmak üzere iki tür davranışsal varsayımı bulunmaktadır. Williamson (1985, s. 45) fırsatçılığı “hileyle kişisel çıkarın peşinde olmak” olarak tanımlamaktadır. Bir mübadele ilişkisinde fırsatçılık aldatmacanın ince biçimlerini içermektedir. Fırsatçılık daha çok taraflar arasında bilginin eksik veya çarpıtılmış bir şekilde aktarılmasını veya karşı tarafı kandırmak, kendi lehine fayda üretmek amacıyla gösterilen çabalar olarak ortaya çıkmaktadır. Kuramın diğer bir varsayımı ise sınırlı rasyoneliktir. Simon (1957)’a göre, insanlar sınırlı rasyonelliğe sahiptir, sınırlı rasyonelliğe sahip insanın da tüm problemleri görebilmek için yeterli zihinsel kapasitesi yoktur. Bu nedenle karar vericiler rasyonel karar almak isteseler bile sınırlı bilgi işleme ve sınırlı iletişim yetenekleriyle rasyonel karar alabilmeleri mümkün değildir (Williamson, 1985).

İşlem maliyeti kuramının temel tartışması, işlem maliyetlerini asgariye indirmeyi amaçlayan yönetim mekanizmalarına dayanmaktadır. Yönetişim mekanizmaları piyasa, hiyerarşi ve melez olmak üzere 3 farklı formda ortaya çıkmaktadır (Williamson, 1996). Buna göre örgütler alternatif yönetim mekanizmaları arasında seçim yaparken bu seçimi büyük oranda hangisinin işlem maliyetini asgariye indirdiğine göre yapmaktadır (Kalemci, 2013). Piyasa mübadelesi genel olarak fiyat, rekabet ve tarafların sorumluluklarından haberdar olmalarını sağlayan sözleşmelere dayanmaktadır ancak taraflar birbirinden tamamen bağımsızdır. Yönetişimin diğer ucunda yer alan hiyerarşi mekanizmasında (dikey bütünleşme) işlem tarafları bağımlıdır ve işlemler örgütün içerisinde gerçekleşmektedir. Bu iki yönetim biçiminin arasında kalan ve her iki yönetim mekanizmasının da belirli özelliklerini taşıyan “melez” olarak adlandırılan ayrı bir yönetim formu bulunmaktadır (Williamson, 1996). Melez formlar daha çok uzun vadeli sözleşmeler, işbirlikleri, franchising gibi şekillerde kendini göstermektedir. İşlemler tamamlanırken hangi yönetim mekanizmasının seçileceğine karar verilmesi ise literatürde “yap ya da satın al kararı (dış kaynak kullanımı) olarak” da bilinmektedir. İşlem maliyeti teorisine göre, dış kaynak kullanımı kararı işlemin belirli özelliklerinin (varlık özgüllüğü, belirsizlik, sıklık) değerlendirilerek verildiği rasyonel bir karardır (Williamson, 1985).

Bir dış kaynak kullanımı kararı verildikten sonra ise alıcı ve satıcı arasında yazılı sözleşmeye dayalı bir ilişki başlar. İMT’ne göre sözleşmelerin işlevi sınırlı rasyonellik altında taraflar arasındaki işlemleri düzenlemek ve aynı zamanda belirsizlik ve işleme özgü yatırımların olduğu durumlarda tarafları fırsatçılık riskine karşı korumaktır (Williamson, 1985, s. 32). Bir mübadele ilişkisinde sözleşme süresi kısa, uzun veya belirsiz süreli olarak belirlenebilmektedir (López-Bayón ve González-Díaz, 2010). İMT’ne göre sözleşmenin süresi mübadeleye konu olan işlemin varlık özgüllüğüne ve belirsizliğe bağlı olarak farklılık göstermektedir (Crocker ve Masten, 1988; Sausser, 1999).

### **Varlık Özgüllüğü**

İşlemin özelliklerinden biri olan varlık özgüllüğü (asset specificity), bir varlığın değerinden kaybetmeden alternatif yatırım kanallarında kullanılabilme derecesidir (Williamson, 1985, s. 96). Mübadeleye konu olan bir varlığın ilişki dışında da alternatif kullanımı varsa bu varlığın varlık özgüllüğü yüksek değildir ve bu nedenle bu varlığın başka bir ilişkideki değeri yaklaşık aynı olmaktadır (Sausser, 1999). Varlık özgüllüğü, bir dış kaynak kullanımı ilişkisinde fiziksel varlıklara veya insan kaynaklarına önemli yatırımlar yapılması gerektiğinde ortaya çıkmaktadır (Poppo ve Zenger, 2002).

Literatürde en az dört farklı varlık özgüllüğü bulunmaktadır. Williamson (1981) önceleri varlık özgüllüğünün kuruluş yeri özgüllüğü (site specificity), fiziksel varlık özgüllüğü (physical asset specificity) ve insan kaynağı (human asset specificity) özgüllüğü olarak 3

şekilde ortaya çıktığını belirtirken; daha sonra Williamson (1985) bunlara adanmış varlıkları (dedicated assets) ekleyerek dört tür varlık özgüllüğü olduğunu belirtmiştir. Bir mübadele ilişkisinde envanter ve nakliye masraflarını azaltmak amacıyla durağan varlıkların üretime yakın yerlere konumlandırılması yer özgüllüğüne, üretim için ihtiyaç duyulan kalıpların sadece o mübadeledeki üretime özel olarak üretilmesi ise fiziksel varlık özgüllüğüne örnek olarak verilebilir. İnsan kaynağı özgüllüğü ise yalnızca o işleme özgü personel tahsisini, çalışanların bilgi birikimini, eğitim ve öğrenme süreçlerini kapsamaktadır (Rindfleisch ve Heide, 1997; Williamson, 1981).

Bu çalışmada varlık özgüllüğü türlerinden sadece adanmış varlıklara odaklanılmıştır. Tedarikçi açısından adanmış varlıklar (dedicated assets), belirli bir müşteri önemli miktarda satın alım yaptığında onun için yapılacak genel yatırımların tamamıdır. Adanmış varlıkların yüksek olduğu ilişkilerde eğer sözleşme beklenenden önce sonlandırılırsa tedarikçinin kapasite fazlası oluşmaktadır (Joskow, 1987). Adanmış varlıklar yüksekse tedarikçi firma alıcı firmanın isteklerine uygun olarak yaptığı yatırımın geri kazanılması için uzun vadeli sözleşmeler yapmayı tercih edecektir. Alıcı firma da tekrardan ilişkiye yatırım yapacak tedarikçi bulmanın zor olması ve anlaşma öncesi işlem maliyetlerinin (müzakere maliyetleri) yüksek olmasından dolayı benzer şekilde uzun dönemli sözleşme yapmayı tercih edecektir (Shelanski ve Klein, 1995). Daha önceki bazı çalışmalarda varlık özgüllüğü ile sözleşme süresi arasında pozitif ilişkinin varlığı doğrulanmıştır (Fuhr, 2007; Joskow, 1987; Saussier, 1999). Bu çalışmada da önceki çalışmalar esas alınarak aşağıdaki hipotez önerilmektedir:

**H1:** *Adanmış varlıklar ile sözleşme süresi arasında pozitif yönlü bir ilişki vardır.*

### **Belirsizlik**

İşlem maliyeti teorisini esas alan çalışmalarda belirsizliğin farklı kaynakları üzerinde durulmuştur. Örneğin Williamson (1985) birinci ve ikinci tür belirsizlik; Cannon, Achrol, ve Gundlach (2000) çevresel belirsizlik ve işlem belirsizliği; Haris ve Holmstrom (1987) çevresel belirsizlik; Rindfleisch ve Heide (1997) davranışsal belirsizlik; Bayon ve Diaz (2010) teknolojik belirsizlik ve talep belirsizliği üzerinde durmuştur. Bu çalışmada ise çevresel belirsizliğe ve talep belirsizliğine odaklanılmıştır.

Çevresel belirsizlik, çevrenin dinamiklerinden kaynaklanır ve gelecekte olması muhtemel durumları tahmin etmenin zorluğudur (Cannon vd., 2000). Çevresel belirsizlik, işlemin gerçekleştiği ortamdaki politik ve ekonomik istikrarsızlıktan kaynaklanabilmektedir. Örgütün kontrolü dışındaki olayların ortaya çıkmasına neden olan istikrarsız çevrede ise güvensizlik artmaktadır (Saussier, 1999). İMT'ne göre çevresel belirsizliğin yüksek olduğu mübadele ilişkilerinde tarafların gelecekte oluşabilecek her durumu öngörecektir detaylı sözleşmeler hazırlamaları gerekir ancak belirsizliğin yüksek olduğu çevrelerde bilgi kazanımının ve müzakere süreçlerinin zor olmasından dolayı detaylı sözleşmelerinin hazırlanması maliyeti artmaktadır (Rindfleisch ve Heide, 1997). Bu nedenle çevresel belirsizlik taraflar arasında uzun süreli sözleşmeler kurulmasını engellemektedir (Hendrikse, Hippmann ve Windsperger, 2015; Masten ve Saussier, 2000).

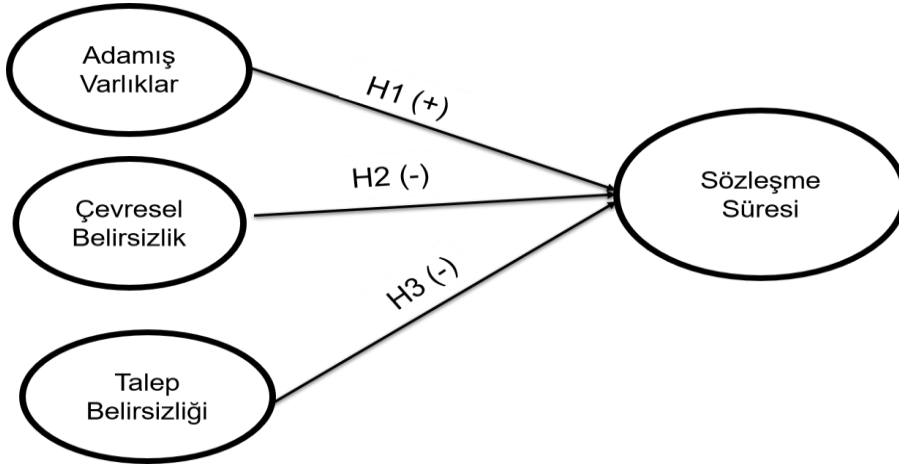
Çalışmada odaklanılan diğer belirsizlik türü talep belirsizliğidir. Talep belirsizliği, "alıcının talebinde meydana gelen belirsizlik" olarak tanımlanmaktadır (Bayon ve Diaz, 2010, s. 152). Talep belirsizliğinin yüksek olduğu bir ilişkide tedarikçi alıcının sözleşmeye dayalı performansını izlemekte zorlanmakta (Rindfleisch ve Heide, 1997) ve bu durum tedarikçinin verimliliğini etkilemektedir. Talep belirsizliğinin yüksek olduğu bir ilişkide tedarikçi mübadele risklerinden kaçınmak için sözleşmenin kısa süreli olmasını tercih edecektir (Fuhr, 2007).

Literatürdeki önceki çalışmalarda belirsizlik ile sözleşme süresi arasındaki negatif yönlü ilişkinin varlığı doğrulanmıştır (Crocker ve Masten, 1988; Gorovaia ve Windsperger, 2018; Jiang, Chu, ve Pan, 2011; Saussier, 1999). Bu çalışmada da aşağıdaki hipotezler önerilmektedir:

**H2:** Çevresel belirsizlik ile sözleşme süresi arasında negatif yönlü bir ilişki vardır.

**H3:** Talep belirsizliği ile sözleşme süresi arasında negatif yönlü bir ilişki vardır.

Araştırmanın hipotezlerine dayalı olarak geliştirilen teorik model aşağıda gösterilmiştir.



Şekil 1: Araştırmanın Teorik Modeli

### İlgili Çalışmalar

Sözleşme süresi üzerine yapılan ampirik araştırmaların büyük bölümü işçi ve işveren arasında imzalanan iş sözleşmelerine odaklanmıştır. Bu araştırmalarda ulaşılan sonuçlar çoğunlukla iş sözleşmelerinin süresinin gelecekteki enflasyon oranlarına ilişkin belirsizlik arttıkça azaldığını göstermektedir (Christofides ve Wilton, 1983; Vroman, 1989; Wallace, 2001).

Literatürde işlem maliyeti teorisi çerçevesinden ticari sözleşmelerin süresine odaklanan dikkat çeken çalışmalardan bazıları Joskow (1987), Crocker and Masten (1988), Saussier (1999)'ın çalışmalarıdır. Joskow (1987) çalışmasında ABD'de faaliyet gösteren kömür madenleri ve elektrik tedarikçileri arasındaki 227 sözleşmenin süresini ekonometrik olarak analiz etmiştir. Araştırmanın sonuçlarına göre ilişkiye özgü yatırımlar (kuruluş yeri özgüllüğü, fiziksel varlık özgüllüğü, adanmış varlıklar) arttıkça sözleşme süresi uzamaktadır. Crocker ve Masten (1988)'in çalışması ise 245 doğalgaz satış sözleşmesi üzerinden sözleşme süreleri ile sözleşme maliyetleri arasındaki ilişkiyi anlamaya odaklanmıştır. Araştırmanın sonuçlarına göre sözleşmeler daha çok üreticinin ve boru hattının hizmet verdiği gaz sahalarındaki kuyular için daha kısa süreli olma eğilimindedir. Araştırmanın bir diğer sonucu 1973 yılındaki petrol ambargosundan sonra piyasa koşullarında artan belirsizlik ile ilgili olarak sözleşme sürelerinde azalış olduğu yönündedir. Saussier (1999)'in çalışması Fransa'daki kömür madeni işletmecileri ve kömür taşıyıcı işletmeler arasında imzalanan 70 sözleşme verisi üzerinden gerçekleştirilmiştir. Bu çalışmada kurulan farklı modellerle sözleşme süresinin ilişkiye özgü yatırımlarla pozitif ilişkili, talep belirsizliği ile negatif ilişkili olduğu sonucuna varılarak işlem maliyeti teorisinin önermeleri büyük oranda kabul edilmiştir.

Bu araştırmanın odaklandığı alan olan havacılık sektöründe ise sözleşme süresini araştıran öncü çalışmalardan biri Fuhr (2007)'un çalışmasıdır. Bu çalışma Avrupa Birliği içerisinde faaliyet gösteren havayolu ve yer hizmetleri işletmeleri arasında imzalanmış 42 sözleşme üzerinde gerçekleştirilmiştir. Araştırmada işlem maliyeti teorisiyle farklı modeller

test edilmiş olup temel modelin testi sonucunda pazar payı (adanmış varlıklar) ve uçuş gecikme oranı (davranışsal belirsizlik) ile sözleşme süresi arasında anlamlı bir ilişki bulunurken, talep belirsizliği ve insan kaynağı özgüllüğü ile sözleşme süresi arasında anlamlı bir ilişki bulunamamıştır.

### **Havayolu-Yer Hizmeti İlişkisi**

Havayolu işletmeleri ile yer hizmeti işletmeleri arasında dış kaynak kullanımına dayalı bir alıcı-satıcı ilişkisi bulunmaktadır. Havayolu işletmeleri yer operasyonları için gerekli olan yer hizmetlerini kendi iç kaynaklarıyla sağlayabileceği gibi dış kaynak kullanımı yoluyla bağımsız bir yer hizmeti işletmesinden de sağlayabilmektedir (Fuhr, 2007). Havayolu işletmesi ile yer hizmetleri işletmesi arasında mübadeleye konu olan işlemler yer hizmeti olarak adlandırılmaktadır. “Yer hizmeti (ground handling)” kavramının resmi bir tanımı bulunmamakla birlikte Uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonu (International Civil Aviation Organization-ICAO) tarafından “bir hava aracının havalimanına varışından bu havalimanından ayrılışına kadar gerekli olan hizmetler” olarak tanımlanmaktadır (ICAO Conference Paper, 2000).

Havacılık sektörü ulusal ve uluslararası havacılık otoritelerinin kural ve düzenlemelerinin yoğun olduğu bir sektördür (Hirst, 2008). Türkiye’de yer hizmetleri faaliyetleri Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu’nun 44. Maddesine dayanılarak hazırlanmış olan Havaalanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği (SHY 22) ile düzenlenmiştir (SHY 22, 2016). Havaalanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği’ne göre yer hizmetleri; a) temsil, b) yolcu trafik, c) yük kontrolü ve haberleşme, d) ramp, e) uçak hat bakım, f) uçuş operasyon, g) ulaşım, h) ikram servis, i) gözetim ve yönetim, j) uçak özel güvenlik hizmet ve denetimi olmak üzere 10 başlıkta gruplandırılmıştır (SHY 22, M.5). Havayolu işletmeleri yer hizmeti işletmesinden aralarındaki sözleşmeye göre bu hizmet gruplarından bir veya birden fazlasını temin edebilmektedir. Yönetmeliğe göre havayolu işletmesi ve yer hizmeti arasındaki işlemler bu yönetmeliğe dayalı olarak hazırlanmış “Standart Yer Hizmetleri Anlaşması” ile gerçekleştirilmektedir (SHY 22, M.4). Yer hizmetleri kuruluşları ile düzenli sefer yapan hava taşıyıcıları arasında Standart Yer Hizmetleri Anlaşması’nın yapılmış olması zorunludur (SHY 22, M. 17). Standart yer hizmeti anlaşmaları hizmetlerin sağlanması, dürüstlük ve hakkaniyet ilkeleri, hizmetlerin taşeronlara verilmesi, taşıyıcının temsil edilmesi, iş standardı, ücretler, muhasebe ve ödemeler, sorumluluk ve tazminat, tahkim, damga vergileri, kayıt ücretleri, süre, değişiklik ve fesih gibi maddeleri içermektedir. Standart yer hizmetleri anlaşması taraflara bir çerçeve sunmakla birlikte hizmet tarifeleri, sözleşme süreleri gibi konular taraflarca serbestçe belirlenmektedir (SYHA, 2008).

Türkiye’de yer hizmeti veren kuruluşlara ulusal havacılık otoritesi olan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından A, B ve C grubu olmak üzere farklı ruhsatlar verilmektedir. Sahip olduğu ruhsat türüne göre yer hizmeti işletmelerinin yetkileri farklılık göstermektedir. Bu araştırmanın kapsamına dahil olan yer hizmeti işletmeleri A grubu ruhsata sahip işletmelerdir. A grubu ruhsata sahip yer hizmeti işletmeleri yukarıda bahsedilen 10 hizmet türünün tamamı ya da birkaçını yerli ve yabancı havayolu işletmelerine sağlayabilme yetkisine sahiptir (SHY-22). Türkiye’de havalimanlarında hizmet vermek üzere yetkilendirilmiş A grubu ruhsata sahip toplam 3 yer hizmeti işletmesi bulunmaktadır (SHGM, 2018).

### **Araştırmanın Yöntemi**

#### **Araştırmanın Verileri**

Bu çalışmada ikincil verilerden faydalanılmıştır ve bu veriler iki farklı kaynaktan elde edilmiştir. Birincisi 2008-2016 yılları arasında İstanbul Atatürk Havalimanı’nda faaliyet gösteren 2 farklı yer hizmeti işletmesinin 41 yabancı havayolu işletmesi ile yapmış olduğu

hizmet anlaşmasına ilişkin verilerdir. İkincisi ise aynı zaman aralığında Atatürk Havalimanı'na uçuş yapan yabancı havayolu işletmelerinin aylık uçuş verileridir. Araştırmada kullanılacak verilerin tamamı Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün kaynaklarından sağlanmıştır (DHMI, 2018). Tüm değişkenlere ilişkin betimleyici istatistikler Tablo 1'de verilmiştir.

**Tablo 1:** Değişkenlere ilişkin betimleyici istatistikler

Değişken	Min.	Max.	Ort.	S_S	Çarpıklık	Basıklık
Sözleşme Süresi	360	1800	990,73	327,364	,147	,972
Adanmış Varlıklar	425	19750	4710,2	3830,4	1,838	5,00
Çevresel Belirsizlik	-2	-0,82	-1,221	0,245	-1,621	3,264
Talep Belirsizliği	3	133	22,98	28,798	2,713	7,885

### Araştırmanın Değişkenleri

Araştırmanın bağımlı değişkeni sözleşme süresi; bağımsız değişkenleri ise adanmış varlıklar, çevresel belirsizlik ve talep belirsizliğidir.

**Sözleşme süresi:** Araştırmanın bağımlı değişkeni olan sözleşme süresi modele gün olarak dahil edilmiştir.

**Adanmış varlıklar:** Bir mübadele ilişkisindeki adanmış varlıkları direk olarak ölçmenin zorluğundan dolayı literatürde bu değişken vekil değişken aracılığıyla ölçülmektedir. Vekil değişken olarak hizmet miktarı veya hizmet miktarına bağlı olarak hesaplanan pazar payı kullanılmaktadır (Saussier, 1999; Joskow, 1987; Fuhr, 2007). Havayolu-yer hizmeti ilişkisi açısından değerlendirdiğimizde kullanılan yer hizmeti ekipmanları her uçak tipine göre farklılık göstermekte ve her havayolu işletmesi için kullanılan bilgi teknolojileri (rezervasyon, check-in sistemleri) farklılık gösterebilmektedir. Örneğin tedarikçi işletmenin (yer hizmeti) müşterilerinin (havayollarının) filosu ağırlıklı olarak A-320 modeli uçaklardan oluşmaktaysa yer hizmeti işletmesi, yer hizmeti ekipman yatırımının çoğunluğunu bu uçak tipine uygun olarak yapmaktadır. Yine eğer alıcı firma (havayolu) tedarikçinin diğer müşterilerinden (diğer havayolu işletmelerinden) farklı bir rezervasyon/check-in programı kullanıyorsa, yer hizmeti işletmesinin personelini bu rezervasyon sistemi için de ayrıca eğitmesi gerekmektedir. Bu bağlamda eğer havayolu işletmesinin uçuş sayısı ve/veya pazar payı hizmet alınan havaalanında yüksekse yer hizmeti işletmesi tarafından bu alıcı için adanmış varlıkları da yüksek olacaktır (Fuhr, 2007).

Bu araştırmada adanmış varlıklar, havayolu işletmesinin yer hizmeti işletmesinden anlaşma başladıktan sonraki ilk bir yıl içerisinde aldığı hizmet miktarı ile ölçülmüştür. Havayolu işletmesi ilgili havaalanına her uçuşunda anlaşmalı olduğu yer hizmeti işletmesinden aralarındaki sözleşmeye bağlı olarak yer hizmeti türlerinden bir veya birden fazlasını talep edebilmektedir. Örneğin bir havayolu işletmesi b, c, d, f olmak üzere 4 farklı hizmet alırken bir başka havayolu işletmesi a, b, c, d, f olmak üzere 5 farklı hizmet alabilmektedir. Adanmış varlıkları ölçmek için kullanılan hizmet miktarı değişkeni aşağıdaki formül kullanılarak hesaplanmıştır.

$$\text{Hizmet miktarı} = \text{İlgili Havaalanına Uçuş sayısı} * \text{Alınan Hizmet Sayısı}$$

**Çevresel belirsizlik:** Havacılık sektörü politik çevredeki değişimlerden öncelikli etkilenen bir sektördür (Bükeç ve Çelik, 2010). Örneğin 24 Kasım 2015 tarihinde Türkiye'nin Suriye sınırı yakınlarında angajman kuralları çerçevesinde sınır ihlali gerekçesiyle bir Rus

uçacağını düşürmesinin iki ülke arasındaki ekonomik ilişkiler üzerinde önemli yansımaları olmuştur (Demir, 2015). Bu politik kriz sonucunda Antalya Havalimanı'na gelen dış hat uçak sayısı 2015 yılında 174.715 iken, 2016 yılında bu rakam 76.486'ya düşerek uçak sayısında %38'lik bir azalma olmuştur (DHMI Uçuş İstatistikleri). Dolaylı olarak uçak sayısının azalması yer hizmetlerine olan talebi azalttığı için Antalya Havalimanı'nda faaliyet gösteren yer hizmeti işletmelerini olumsuz etkilemiştir. Bu nedenle bu araştırmada çevresel belirsizliği ölçmek için Dünya Bankası tarafından belirlenen politik istikrar indeksi kullanılmıştır (The World Bank Report, 2017). Bu rapora göre ülkelerin politik istikrar puanı -2,5 zayıf - 2,5 güçlü aralığında değişmektedir. Bu araştırmada her anlaşma için imzalandığı yılda Türkiye'nin almış olduğu politik istikrar puanı kullanılmıştır. Örneğin 2008 yılında imzalan bir anlaşma için Türkiye'nin politik istikrar puanı -0,82, 2016 yılında imzalanan bir anlaşma için -2,0 olarak değerlendirilmiştir.

**Talep belirsizliği:** Havayolu-yer hizmeti ilişkisinde talep belirsizliği, havayolu işletmesi tarafından talep edilen yer hizmeti sayısındaki dalgalanmadır. Örneğin A havayolu işletmesi bir ay 60 uçuş düzenlerken sonraki ay uçuş sayısını 30'a düşürebilmektedir. Bu araştırmada talep belirsizliği, anlaşma başladıktan sonraki ilk 1 yıl içerisinde aylara göre alıcının (havayolu işletmesi) talep ettiği hizmet sayısındaki değişim oranına bakılarak hesaplanmıştır. Değişim oranı aşağıdaki formül ile hesaplanmıştır.

$$\text{Değişim Katsayısı} = \left( \frac{\text{std.sapma}}{\text{ort.}} \right) * 100$$

## Veri Analizi ve Bulgular

Araştırmanın modelindeki değişkenler arasındaki ilişkileri test etmek için kısmi en küçük kareler (partial least squares-PLS) yöntemi kullanılmıştır. PLS, değişkenler arasındaki ilişkilerin tahmin edilmesinde kullanılan varyans temelli bir yapısal eşitlik modellemesi yöntemidir (Henseler, Ringle ve Sinkovics, 2009, s. 278). PLS temel bileşenler analizi, regresyonun tekrarlamalı bir kombinasyonuna dayanarak modeldeki yapıların değişimini açıklamayı amaçlamaktadır (Chin, 1998). PLS'in araştırmalarda çok değişkenli regresyon veya yapısal eşitlik modellemesi (Structural Equation Modelling-SEM) gibi yöntemlerin yerine tercih edilmesinin temel nedenleri daha küçük örneklem büyüklüğünde daha başarılı sonuç vermesi ve normal dağılıma ilişkin varsayımlarının daha ılımlı olmasıdır (Henseler vd., 2009; Ringle, Sarstedt ve Straub, 2012). PLS aynı zamanda formatif ve reflektif değişkenlerin (variable) bir arada analiz edilmesine olanak sağlamaktadır (Chin, 1998).

Araştırma değişkenlerinin tek değişkenli normallik dağılımları incelendiğinde değişkenlerin çarpıklık değerlerinin -1,621 ile 2,713; basıklık değerlerinin ise ,972 ile 7,885 arasında değiştiği görülmüştür. Bu değerlere bağlı olarak verilerin tek değişkenli normallik göstermediği sonucuna ulaşılmıştır (Tablo 2). Hair, Hult, Ringle, ve Sarstedt (2016)'a göre özellikle veriler yüksek düzeyde çarpıksa PLS-SEM kullanımı daha güçlü sonuçlar vermektedir. Bu nedenle bu araştırmada hiyerarşik regresyon yerine en küçük kareler yapısal eşitlik modellemesi (PLS-SEM) kullanımı tercih edilmiştir. Analizlerin gerçekleştirilmesi için SmartPLS 3 istatistik paket programından faydalanılmıştır (Ringle, Wende ve Becker, 2015).

PLS-SEM analizinde ayrışma geçerliliğini test etmek için farklı yöntemler kullanılmaktadır. Bunlardan biranesi Fornell ve Larcker (1981) tarafından önerilen, göstergeler arası korelasyonların AVE'nin kareköküyle karşılaştırılmasıdır. Çaprazlama parentez içinde gösterilen değerler AVE'nin karekökünü göstermektedir. Bu değerlerin tamamı "1" olarak bulunmuştur çünkü araştırma değişkenleri alt maddeleri olan örtük bir yapı değil, gözlemlenen tek değişkenli bir yapıdır. Fornell ve Larcker (1981) ayrışma geçerliliğinin sağlanması her bir değişken için AVE'nin karekökünün, değişken çiftleri arasındaki korelasyonlardan daha büyük olması gerekmektedir. Tablo 2'de Fornell ve Larcker kriterleri gösterilmektedir. Henseler, Ringle, ve Sarstedt (2015)'a göre ayrışma geçerliliğinin sağlanması için heterotrait-monotrait



(HTMT) oranlarının .9 sınır değerinin altında olması gerekmektedir. Tablo 3’de HTMT oranları gösterilmiştir, bu yöntemle göre de ayrışma geçerliliği sağlanmaktadır. Ayrıca değişkenler arası korelasyon değerleri 0,90 sınırından küçüktür bu da ayrışma geçerliliğinin bir diğer kanıtıdır (Tablo 2) (Hair vd., 2016).

**Tablo 2:** Fornell ve Lacker Kriterleri

	Adanmış Varlıklar	Talep Belirsizliği	Sözleşme Süresi	Çevresel Belirsizlik
Adanmış Varlıklar	(1,000)			
Talep Belirsizliği	-0,347	(1,000)		
Sözleşme Süresi	0,426	0,056	(1,000)	
Çevresel Belirsizlik	0,011	0,234	-0,141	(1,000)

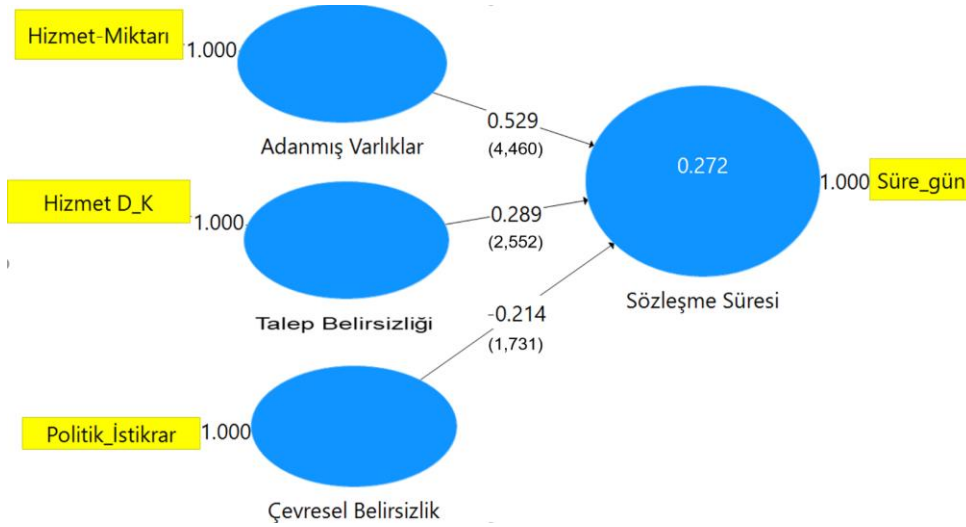
**Tablo 3:** HTMT oranları

	Adanmış Varlıklar	Talep Belirsizliği	Sözleşme Süresi	Çevresel Belirsizlik
Adanmış Varlıklar				
Talep Belirsizliği	0,347			
Sözleşme Süresi	0,426	0,056		
Çevresel Belirsizlik	0,011	0,234	0,141	---

Araştırmanın yapısal modelinde tanımlanan ilişkilerin istatistiksel olarak anlamlılığını değerlendirmek için özyükleme (bootstrapping) yöntemi kullanılmıştır (Chin, 1998). Bu yöntemde örneklem grupları birer ana-kitle gibi düşünülerek içlerinden yeniden 300 farklı örneklem seçilerek her bir alt örneklem için yol katsayıları ( $\beta$ ) ve t istatistiği değerleri hesaplanmıştır. Geleneksel yapısal eşitlik modelleme yönteminden farklı olarak PLS-SEM modellerinin uyum iyiliğini (goodness-of-fit) ölçecek genel kabul görmüş tek bir ölçüt olmadığından sadece belirleme katsayısı ( $R^2$ ) değerlendirilmiştir (Hair, vd., 2016).

Analiz sonuçlarına göre adanmış varlıkların sözleşme süresi üzerinde ( $\beta = 0,52$ ,  $t=4,46$ ,  $p < 0,05$ ) anlamlı ve pozitif etkisi bulunmuştur (H1). Talep belirsizliğinin sözleşme süresi üzerindeki etkisi teorik modelde önerilenin aksine negatif yönlü değil pozitif yönlü olarak ( $\beta = 0,28$ ,  $t= 2,55$ ,  $p < 0,05$ ) bulunmuştur (H2). Çevresel belirsizliğin ise sözleşme süresi üzerinde ( $\beta = 0,21$ ,  $t=1,73$ ,  $p < 0,05$ ) anlamlı bir etkisi bulunamamıştır.

PLS yapısal modelindeki bağımlı değişkenler için açıklanan varyans ( $R^2$ ) ile değerlendirilmektedir. Yapısal model analizi sonucunda sözleşme süresi için  $R^2= 0,27$  olarak bulunmuştur. Diğer bir ifadeyle adanmış varlıklar, çevresel belirsizlik ve talep belirsizliği bir arada sözleşme süresinde meydana gelecek değişimin %27’sini açıklamaktadır. Şekil 2’de modele ait yol katsayıları, t istatistikleri ve  $R^2$  değeri bir arada gösterilmiştir.

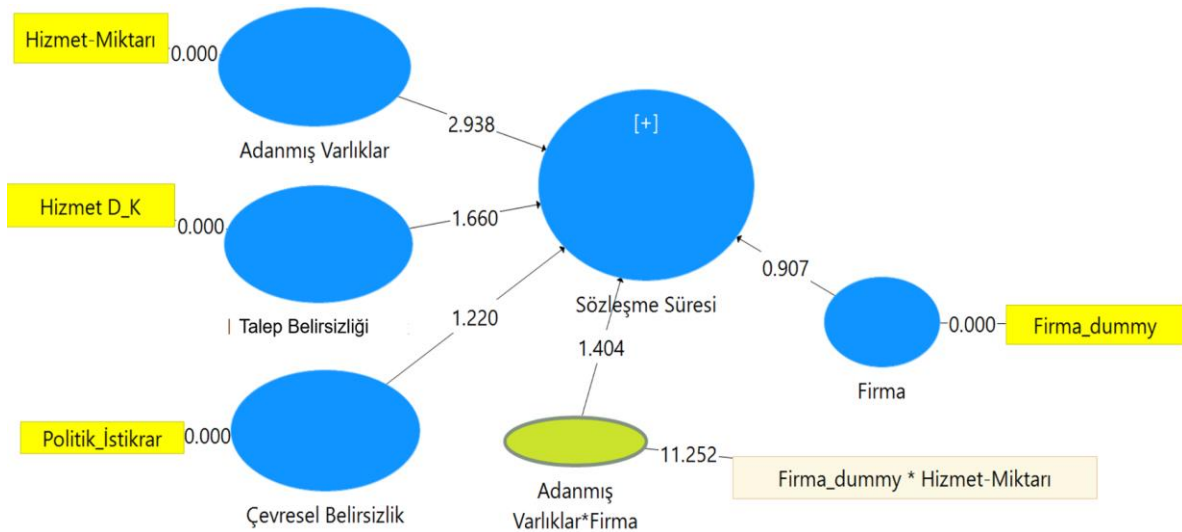


Şekil 2: Yol analizi sonuçları

Yapısal model testi sonrasında adanmış varlıkların sözleşme süresi üzerinde anlamlı pozitif yönlü bir etkisi olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Ancak bu etkinin yer hizmeti işletmesinin kendisinden kaynaklı olup olmadığı merak konusu olmuştur. Örneğin yer hizmeti işletmesi (tedarikçi) pazara yeni giren bir işletme ise daha uzun vadeli sözleşmeler yapmak isteyebilecektir (Fuhr, 2007; Kerkvliet ve Shogren, 2001). Bu nedenle yer hizmeti işletmesinin kendisinin adanmış varlıklar ile sözleşme süresi arasında ılımlaştırıcı bir etkisi olup olmadığının analiz edilmesi uygun görülmüş ve aşağıdaki hipotez önerilmiştir:

**H4:** *Tedarikçi firmaya göre adanmış varlıkların sözleşme süresi üzerindeki etkisi farklılık göstermektedir.*

H4 hipotezini test etmek amacıyla kukla değişkenlerden faydalanılmıştır. Araştırma 2 farklı tedarikçinin verilerine dayalı olarak gerçekleştirilmiştir. Bu nedenle tedarikçi A için 0, tedarikçi B için 1 değeri verilerek ılımlaştırıcı etki (moderator effect) analiz edilmiştir. Analiz sonucunda tedarikçi firmanın, adanmış varlıkların sözleşme süresi üzerindeki etkisinde artırıcı veya azaltıcı bir etkisi bulunmamıştır ( $\beta = 0,19$ ,  $t = 1,404$ ,  $p < 0,05$ ). İlımlaştırıcı etki için yol analizi sonuçları Şekil 3’de gösterilmiştir.



Şekil 3: İlımlaştırıcı etki analizi sonuçları

Etki büyüklüğü dışsal gizil değişkendirdeki açıklanamayan kısmının varyans oranına bağlı olarak  $R^2$ 'deki artışın hesaplanmasıdır. Cohen (1988)  $R^2$  ile ilişkili etki büyüklüğü değerlerini, dar (0,02-0,14), orta (0,15-0,34), ve geniş (0,35 üstü) olarak kategorize etmiştir. Etki büyüklüğü  $f^2$  değerleri incelendiğinde adanmış varlıkların sözleşme süresi üzerindeki etkisinin (0,33) orta düzeyli olduğu, talep belirsizliği (0,09) ve çevresel belirsizliğin (0,05) ise sözleşme süresi üzerinde dar bir etkisi olduğu görülmüştür. Tablo 4'de hipotez testi sonuçları gösterilmiştir.

**Tablo 4:** Hipotez Testi sonuçları

Hipotez	Yol	$\beta$	t	p değeri	Sonuç
H1	Adanmış Varlıklar -> Sözleşme Süresi	0,529	4,460	0,000	Kabul
H2	Talep Belirsizliği -> Sözleşme Süresi	0,289	2,552	0,011	Ret
H3	Çevresel Belirsizlik -> Sözleşme Süresi	-0,214	1,731	0,084	Ret
H4	Adanmış Varlıklar*Firma -> Sözleşme Süresi	0,191	1,404	0,161	Ret

### Sonuç ve Tartışma

Bu araştırmanın amacı havayolu ve yer hizmetleri işletmeleri arasında imzalanan yer hizmeti sözleşmelerinin süresindeki farklılığın belirleyicilerini işlem maliyeti teorisi çerçevesinde açıklamaktır. İMT'ne göre sözleşme süresi ile varlık özgüllüğü arasında pozitif yönlü, belirsizlik arasında ise negatif yönlü bir ilişki olacağı öngörülmektedir (Crocker ve Masten, 1988; Sausser, 1999). İMT'ni kuramsal dayanak olarak kabul eden bu çalışmada sözleşme süresi ile teorinin iki değişkeni olan varlık özgüllüğü (adanmış varlıklar) ve belirsizlik (talep belirsizliği ve çevresel belirsizlik) arasındaki ilişki test edilmiştir.

Verilerin analizi sonucunda varlık özgüllüğü türlerinden biri olan adanmış varlıklar ile sözleşme süresi arasında pozitif yönlü anlamlı bir ilişki bulunmuş ve H1 hipotezi kabul edilmiştir.

İMT'nin diğer değişkeni olan belirsizlik için bu çalışmada talep belirsizliği ve çevresel belirsizlik olmak üzere iki tür belirsizlik kaynağına odaklanılmıştır. İMT'ne dayalı olarak talep belirsizliği ile sözleşme süresi arasında negatif yönlü bir ilişki öngörülmüştür. Ancak analiz sonucunda talep belirsizliği ile sözleşme süresi arasında beklenenin tersine negatif yönlü değil pozitif yönlü anlamlı bir ilişki bulunmuş ve H2 hipotezi reddedilmiştir. Havayolu-yer hizmeti ilişkisi bağlamında değerlendirdiğimizde, eğer yer hizmeti işletmesi (tedarikçi) ilişkinin başlangıcında ilişkiye özgü birtakım yatırımlar yapıyorsa ancak havayolunun (alıcı) hizmet alımında aydan aya değişen farklılıklar varsa tedarikçi işletme yaptığı bu yatırımı geri kazanmak için daha uzun vadeli sözleşmeler yapmayı tercih edecektir. Talep belirsizliği ile sözleşme süresi arasında pozitif yönlü bir ilişki bulunmasının nedenlerinden biri başlangıçta ilişkiye yapılan yatırımlar olabileceği düşünülmektedir. Diğer bir belirsizlik türü çevresel belirsizlik (politik istikrar) ile sözleşme süresi arasında anlamlı bir ilişki bulunmamış ve H3 hipotezi ret edilmiştir. Sonuç olarak İMT değişkenlerinden sadece adanmış varlıklar ile sözleşme süresi arasında bir ilişki bulunmuştur. Ardından bu ilişkide tedarikçi firma türünün bir etkisi olup olmadığına (ılımlaştırıcı etki) bakılmış, tedarikçi firmaya göre adanmış varlıkların sözleşme süresi üzerinde artırıcı veya azaltıcı bir etkisinin olmadığı görülmüştür ve H4 hipotezi ret edilmiştir.

Bu çalışmada adanmış varlıklar, talep belirsizliği ve çevresel belirsizlik değişkenleri aynı anda modele sokularak sözleşme süresi üzerindeki etkisi test edilmiştir. Ancak bir mübadelede ilişkiye özgü yatırımların düşük ve yüksek olduğu farklı durumlarda belirsizlik ile

sözleşme süresi arasındaki ilişkiye bakılmasının İMT çerçevesinden daha aydınlatıcı sonuçlar vereceği düşünülmektedir.

Bu araştırmada sözleşme süresi işlem maliyeti teorisinin değişkenleriyle açıklanmaya çalışılmış ve sözleşme süresinin varyansındaki değişimin yalnızca %27'si açıklanabilmiştir. Bu bağlamda sözleşme süresinin açıklanmasında İMT'nin sınırlı bir açıklama gücü olduğu görülmüştür. Literatürde İMT'nin değişkenlerinden farklı değişkenler kullanılarak sözleşme süresine odaklanan çalışmalar bulunmaktadır. Örneğin Gorovaia ve Windsperger (2018) franchising sektöründeki sözleşmeler üzerinde gerçekleştirdiği çalışmada İMT ve kaynak bağımlılığı teorisinin değişkenlerinin sözleşme süresi üzerindeki etkisini birlikte araştırmış ve kaynak bağımlılığı değişkenlerinin (bilgi birikimi ve marka ismi) de sözleşme süresini pozitif yönde etkilediği sonucuna ulaşmışlardır. Bununla birlikte ilişkiyel yönetim (relational governance) perspektifinin de sözleşme süresinin açıklanmasında önemli bir gücü bulunmaktadır. Çünkü ilişkiyel yönetim mekanizmaları (güven, bağlılık, esneklik, dayanışma gibi) bir ilişkinin risklerinin yönetilmesinde içsel bir kontrol mekanizması oluşturmaktadır (Heide ve John, 1992; Gurcaylılar-Yenidogan ve Windsperger, 2015). López-Bayón ve González-Díaz (2010)'a göre bir ilişkide güvenin varlığı o ilişkide süresiz sözleşmelerden ziyade uzun süreli sözleşmelerin kurulmasını teşvik etmektedir. Sonuç olarak farklı teorilerin değişkenlerinin bir arada kullanılmasının sözleşme süresi olgusunu daha güçlü açıklayacağı düşünülmektedir.

Bu araştırmanın bir takım kısıtları bulunmaktadır. Bu kısıtlardan bir tanesi araştırmanın veri kaynaklarının kısıtlı olmasından dolayı yalnızca tedarikçiye (yer hizmeti işletmesi) ilişkin değişkenlerin modele dahil edilerek araştırmanın tedarikçi bakışıyla gerçekleştirilmiş olmasıdır. Halbuki bir alıcı satıcı ilişkisi, alıcı ve satıcı arasında direk faydaya dayalı gerçekleşen sınırlı, karşılıklı (dyadic) bir sosyal mübadeledir (Gottschalk ve Solli-Sæther, 2006). Bu nedenle gelecekteki araştırmalarda alıcıya ilişkin değişkenlerin de (alıcının ilişkiye özgü yaptığı yatırımlar, alıcının mübadele çevresindeki belirsizlik gibi) araştırmaya dahil edilmesi çift taraflı bir bakış açısı sağlayacaktır. Araştırmanın bir diğer kısıtı ise sadece belirli süreli sözleşmelere odaklanılmış olmasıdır. Oysaki belirsiz süreli sözleşmeler bir ilişkinin risklerinden kaçınmak için alternatif bir kontrol mekanizması oluşturmaktadır (López-Bayón ve González-Díaz, 2010). Havayolu ve yer hizmeti işletmeleri arasında belirsiz süreli sözleşmeler kullanılmaktadır, bu nedenle gelecekteki araştırmalarda belirsiz süreli sözleşmelere odaklanılması önerilmektedir.

Havayolu-yer hizmeti ilişkisine odaklanan bu araştırmanın literatüre ve uygulayıcılara (yöneticilere) katkı sağlaması umulmaktadır. İMT çerçevesinden havacılık sektöründeki sözleşmelere odaklanan bu çalışma, sözleşme süresi ve İMT alanyazınına spesifik bir sektörden gelen ampirik bulgularla genişletecektir. Ayrıca ileride yapılacak karşılaştırmalı çalışmalar için bir kaynak oluşturması ve Türkiye'de sözleşme süresi üzerine yapılacak daha fazla çalışmaya ilham vermesi umut edilmektedir. Yönetim çerçevesinden baktığımızda ise araştırmanın sonuçlarının sözleşme süresi kararının verilmesinde aktif rol oynayan yöneticiler için bir rehber olacaktır.

### Kaynakça

- Albers, S., Koch, B., & Ruff, C. (2005). Strategic alliances between airlines and airports: Theoretical assessment and practical evidence. *Journal of Air Transport Management*, 11(2), 49-58.
- Bandiera, O. (2007). Contract duration and investment incentives: Evidence from land tenancy agreements. *Journal of the European Economic Association*, 5(5), 953-986.

- Beulen, E., & Ribbers, P. (2002). Managing complex IT outsourcing-partnerships. *Proceedings of the 35th Annual Hawaii International Conference*. Big Island, HI, USA: IEEE
- Brickley, J. A., Misra, S., & Van Horn, R. L. (2003). Contract duration: Evidence from franchise contracts. Simon School of Business Working Paper No. FR 03-08.
- Bükeç, C. M. ve Çelik, D. (2010). 11 Eylül sonrası dönemde havacılıkta güvenlik ve işbirliği anlayışındaki değişim. 3. *Ulusal Havacılık ve Uzay Konferansı*. Eskişehir, Türkiye.
- Cannon, J. P., Achrol, R. S., & Gundlach, G. T. (2000). Contracts, norms, and plural form governance. *Journal of the Academy of Marketing Science*, 28(2), 180-194.
- Chin, W. W. (1998). Commentary: Issues and opinion on structural equation modeling. *MIS Quarterly* 22(1),vii-xvii.
- Cohen, J. (1988). *Statistical power analysis for the behavioral sciences*. Hillsdale: Erlbaum Associates.
- Crocker, K. J., & Masten, S. E. (1988). Mitigating contractual hazards: Unilateral options and contract length. *The RAND Journal of Economics* 19(3), 327-343.
- Crocker, K. J., & Reynolds, K. J. (1993). The efficiency of incomplete contracts: An empirical analysis of air force engine procurement. *The RAND Journal of Economics* 24(1), 126-146.
- Demir, E. (2015). *Rusya'nın yaptırımlarının Türkiye ekonomisine olası etkileri*. Bilgi Notu, Türkiye İş Bankası, İktisadi Araştırmalar Bölümü, İstanbul.
- DHİMİ, 2018. <http://www.dhmi.gov.tr/>
- DHİMİ Uçuş İstatistikleri. Erişim tarihi: 17.01.2017, <http://www.dhmi.gov.tr/istatistik.aspx>
- Fleta-Asín, J., & Muñoz, F. (2017). Determinants of contract duration in outsourced services in the defense sector. *Applied Economics Letters* 24(19), 1-4.
- Fornell, C., & Larcker, D. F. (1981). Evaluating structural equation models with unobservable variables and measurement error. *Journal of Marketing Research*, 39-50.
- Fuhr, J. (2007). Contractual design and functions—evidence from service contracts in the European air transport industry. Working paper series no 2007–03: Center for Network Industries and Infrastructure.
- Gorovaia, N., & Windsperger, J. (2018). The choice of contract duration in franchising networks: A transaction cost and resource-based view. *Industrial Marketing Management*, 1-9.
- Gottschalk, P., & Solli-Sæther, H. (2006). *Managing successful IT outsourcing relationship*. Hershey: IRM Press.
- Gurcaylilar-Yenidogan, T., & Windsperger, J. (2015). *Complementarity between formal and relational governance mechanisms in inter-organizational networks: combining resource-based and relational governance perspectives*. Interfirm Networks (pp. 229-248): Springer.
- Hair Jr, J. F., Hult, G. T. M., Ringle, C., & Sarstedt, M. (2016). *A primer on partial least squares structural equation modeling (PLS-SEM)*. London: Sage Publications.
- Heide, J. B., & John, G. (1992). Do norms matter in marketing relationships? *The Journal of Marketing*. 56(2), 32-44.

- 
- Hendrikse, G., Hippmann, P., & Windsperger, J. (2015). Trust, transaction costs and contractual incompleteness in franchising. *Small Business Economics*, 44(4), 867-888.
- Henseler, J., Ringle, C. M., & Sarstedt, M. (2015). A new criterion for assessing discriminant validity in variance-based structural equation modeling. *Journal of the Academy of Marketing Science*, 43(1), 115-135.
- Henseler, J., Ringle, C. M., & Sinkovics, R. (2009). *The use of partial least squares path modeling in international marketing*. Sinkovics, R. & Ghauri, P. (ed.) *New Challenges to International Marketing*, 277 - 319: UK, Emerald Group Publishing Limited.
- Hirst, M. (2008). *The air transport system*. Cambridge: Woodhead Publishing Limited.
- ICAO, 2000. Ground handling at airports. Conference on the Economics of Airports and Air Navigation Services, Montreal: International Civil Aviation Organisation. Erişim tarihi: 01.12.2017, <https://www.icao.int/Meetings/ansconf2000/Documents/wp10e.pdf>
- Jiang, M. S., Chu, R., & Pan, Y. (2011). Anticipated duration of international joint ventures: A transaction cost perspective. *Journal of International Management*, 17(2), 175-183.
- Joskow, P. L. (1987). Contract duration and relationship-specific investments: Empirical evidence from coal markets. *The American Economic Review*, 77(1), 168-185.
- Kalemci, R. A. (2017). *İşlem maliyeti kuramı*. Sözen, H. C. ve Basım, H. N. (ed). Örgüt Kuramları, İstanbul: Beta Basım.
- Kalemci, R. A. (2013). İşlem maliyeti kuramının davranışsal varsayımlarında güvenin yeri tartışması. *İş Ahlakı Dergisi*, 6(2), 55-83.
- Kerkvliet, J., & Shogren, J. F. (2001). The determinants of coal contract duration for the Powder River Basin. *Journal of Institutional and Theoretical Economics JITE*, 157(4), 608-622.
- Kozhevnikova, M., & Lange, I. (2009). Determinants of contract duration: Further evidence from coal-fired power plants. *Review of Industrial Organization*, 34(3), 217-229.
- López-Bayón, S., & González-Díaz, M. (2010). Indefinite contract duration: Evidence from electronics subcontracting. *International Review of Law and Economics*, 30(2), 145-159.
- Masten, S. E., & Saussier, S. (2000). Econometrics of contracts: An assessment of developments in the empirical literature on contracting. *Revue D'économie Industrielle*, 92(1), 215-236.
- Poppo, L., & Zenger, T. (2002). Do formal contracts and relational governance function as substitutes or complements? *Strategic Management Journal*, 23(8), 707-725.
- Rindfleisch, A., & Heide, J. B. (1997). Transaction cost analysis: Past, present, and future applications. *The Journal of Marketing*, 61(4), 30-54.
- Ringle, C. M., Sarstedt, M., & Straub, D. (2012). A critical look at the use of PLS-SEM in MIS Quarterly. *MIS Quarterly*, 36(1), iii-xiv.
- Ringle, C. M., Wende, S., & Becker, J.-M. (2015). *SmartPLS 3*. Boenningstedt: SmartPLS GmbH, <http://www.smartpls.com>. Lisans number: RREQ9-DQPAG-G4BES-X4GKG-56SAH-LIQYA-A99E2-ASEAY-X79JZ-U5G3Y-IA2TI
- Saussier, S. (1999). Transaction cost economics and contract duration: An empirical analysis of EDF coal contracts. *Recherches Économiques de Louvain/Louvain Economic Review*, 65(1), 3-21.
-

- 
- SHGM, (2018). *Yer Hizmeti Kuruluşları*. Erişim tarihi: 02.06.2018, [http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/havacilik\\_isletmeleri/yer\\_hiz\\_kuruluslari.pdf](http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/havacilik_isletmeleri/yer_hiz_kuruluslari.pdf)
- Shelanski, H. A., & Klein, P. G. (1995). Empirical research in transaction cost economics: A review and assessment. *Journal of Law, Economics, & Organization*, 11(2), 335-361.
- SHY-22, (2016). *Yer Hizmetleri Yönetmeliği*. Erişim tarihi: 17.12.2017, <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2016/08/20160823-3.htm>
- SYHA, (2008). *Standart yer hizmetleri anlaşması*. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Yayınları, Ankara: Elit Matbaacılık.
- Simon, H. A. (1957). *Models of man: Social and rational: Mathematical essays on rational human behavior in a social setting*. New York: Wiley.
- Tang, M-C. (2015). Contract length, expected surplus, and specific investments: Empirical evidence from the national football league. *Journal of Sports Economics*, 16(3), 295-311.
- Vazquez, L. (2007). Determinants of contract length in franchise contracts. *Economics Letters*, 97(2), 145-150.
- Vroman, S. B. (1989). Inflation uncertainty and contract duration. *The Review of Economics and Statistics*, 677-681.
- Wallace, F. H. (2001). The effects of shock size and type on labor-contract duration. *Journal of Labour Economics*, 19(3), 658-681.
- Williamson, O. E. (1979). Transaction-cost economics: The governance of contractual relations. *Journal of Law and Economics* 22(2), 233-261.
- Williamson, O. E. (1981). The economics of organization: The transaction cost approach. *American Journal of Sociology*, 87(3), 548-577.
- Williamson, O. E. (1985). *The economic institutions of capitalism*. New York, NY: Simon&Schuster Inc.
- Williamson, O. E. (1996). *The mechanism of governance*. New York, NY: Oxford University Press Inc.
- The World Bank Report, (2017). Political Stability Index. Erişim tarihi: 10.10.2017, [https://www.theglobaleconomy.com/Turkey/wb\\_political\\_stability/](https://www.theglobaleconomy.com/Turkey/wb_political_stability/)
-