

HAVACILIK SEKTÖRÜNDE KADIN ÇALIŞANLARIN FİRMA KÂRLILIĞINA ETKİSİ: THY ÖRNEĞİ

The Effect Of Female Employees On Company Profitability In The Aviation Industry: Thy Example

Sümeyye YAVUZ¹
Alper ASLAN²

Özet

Havayolu işletmelerinin kurulmasındaki temel amaçlar genellikle kârlılık ve uzun vadeli sürdürülebilirliktir. Kârlılığı elde etmede, işletmenin iç dinamikleri, özellikle de istihdam yapısı önemli bir rol oynar. Kadın çalışanların iş süreçlerine kattığı titizlik ve özveri, işletmenin genel kârlılığı üzerinde etkilidir. Bu çalışmada 2002-2022 yılları arasında Türk Hava Yolları kadın çalışanlarının işletme kârlılığına olan etkisi incelenmiştir. Çalışmada Türk Hava Yolları'nın net kârı, toplam çalışan kadın sayısı, piyasa değeri ve taşınan yolcu sayısı değişkenleri kullanılmıştır. Yöntem olarak ARDL (Autoregressive Distributed Lag Bound Test) yöntemi ve Granger Nedensellik testi kullanılmıştır. Çalışma sonucunda havacılık sektöründe insan kaynakları politikalarında kadın istihdamına öncelik verilmesi gerektiği ortaya çıkmaktadır. Analiz sonucunda kısa dönemde kadın çalışanlar oranında %1'lik değişim kârlılığı %0.21 oranında pozitif olarak etkilemektedir.

Anahtar Kelimeler: Havayolu, Kârlılık, Nedensellik, Kadın çalışanlar.

Jel Sınıflandırma Kodları: B21, B54, C5

Abstract

The main objectives in the establishment of airline businesses are generally profitability and long-term sustainability. In achieving profitability, the internal dynamics of the business, especially the employment structure, play an important role. The diligence and dedication that female employees add to the business processes are effective on the overall profitability of the business. In this study, the impact of Turkish Airlines female employees on the profitability of the business between 2002 and 2022 is analysed. The variables of Turkish Airlines' net profit, total number of female employees, market capitalisation and number of passengers carried are used in the study. ARDL (Autoregressive Distributed Lag Bound Test) method and Granger Causality test were used as methodology. As a result of the study, it is revealed that women employment should be prioritised in human resources policies in the aviation sector. As a result of the analysis, in the short run, a 1% change in the ratio of female employees positively affects profitability by 0.21%.

Keywords: Airline, Profitability, Causality, Female employees.

JEL Classifications: B21, B54, C5

Giriş

Günümüzdeki ticari işletmelerin piyasada varlıklarını sürdürebilmeleri için performanslarının değerlendirilmesinde en önemli ölçütlerden biri kârlılık kavramı olmaktadır (Aslan ve Altınöz, 2018). Kârlılık, firmaların faaliyetlerinin ve politikalarının bir yansıması olarak ortaya çıkar (Önal vd., 2018). Aynı zamanda kârlılık, finansal performansın hangi düzeyde olduğunu gösteren bir kavramdır. Kârlılık düzeyi yüksek olan bir firma yatırımcılarına büyük getiri sunabilirken kârlılığı düşük olan firmalar uzun

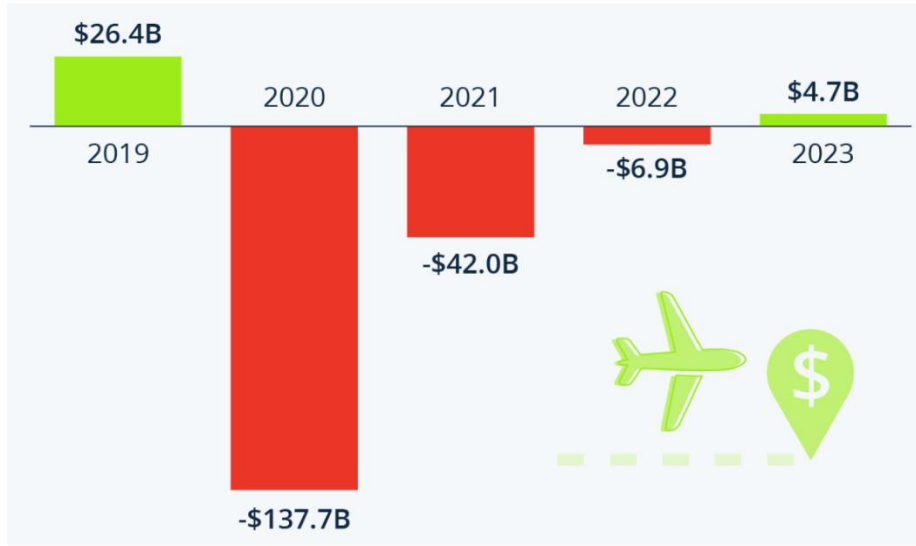
¹ Yüksek Lisans Öğrencisi, Erciyes Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Havacılık Yönetimi Anabilim Dalı, Kayseri, Türkiye, 4035030110@erciyes.edu.tr, Orcid.org/ 0000-0002-1381-2812

² Prof. Dr. , Erciyes Üniversitesi , Havacılık ve Uzay Bilimleri Fakültesi, Havacılık Yönetimi, Kayseri, Türkiye, alperaslan@erciyes.edu.tr, Orcid İd / 0000-0003-1408-0921

vadede varlığını sürdürmeyebilir. Kâr ve kârlılık terimleri birbirlerinin yerine kullanılsa da aralarında küçük bir ayırım vardır. Kâr gelir ve gider arasındaki mutlak değer iken kârlılık göreceli bir kavramdır. Kârlılık, firmanın faaliyet hacmine göre kâr düzeyini değerlendirir (Aslan ve Altınöz, 2018). Kârlılığı etkileyen faktörler arasında gelirler, giderler, varlıkların miktarı ve yapısı, maliyetler, borçlar ve öz sermaye bulunmaktadır (Önal vd., 2018).

Küreselleşme ile artan rekabet firmaların finansal performansı değiştirmektedir (Aslan ve İskenderoğlu, 2012). Birçok sektörde olduğu gibi havacılık sektöründe de rekabet küresel boyutta görülmektedir. Sektöre girişlerin zorluğunun yanı sıra yaşanan bu yoğun rekabet işletmelerin kârlılıklarını sağlayabilmesi ve devam ettirebilmesini zorlaştırmaktadır (Macit ve Göçer, 2018; Maung vd., 2022; O'Connell vd., 2020).

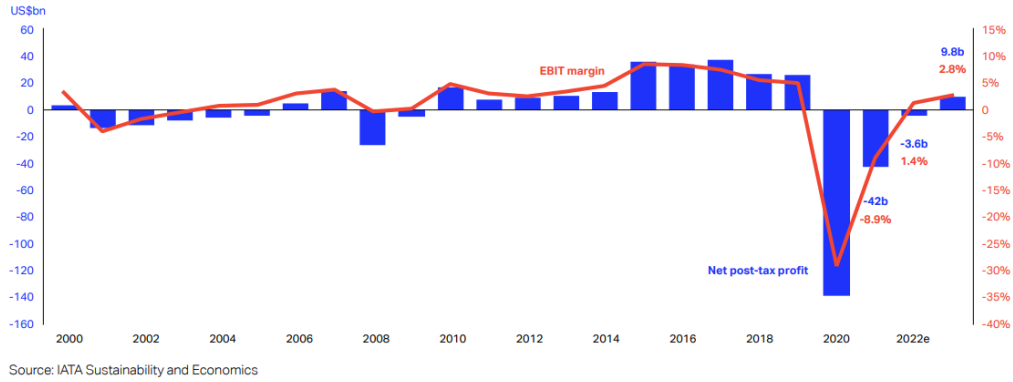
Küresel ekonomik düzenlemeler, havacılık sektörünün gelişimine katkı sağlarken bireysel olarak havayolu şirketlerinin kârlılığının sürdürülmesi için büyük bir zorluk arz eder. Genel anlamda havacılık şirketlerinin düşük kâr marjları, yüksek sabit maliyetler, finansal yapılarında ve yakıt fiyatlarında yaşanan dalgalanmalar gibi faktörler kârlılığı etkilemektedir (Maung vd., 2022).



Grafik1: Küresel Havayollarının Net Kârı (Statista) (Erişim Tarihi: 28.11.2023)

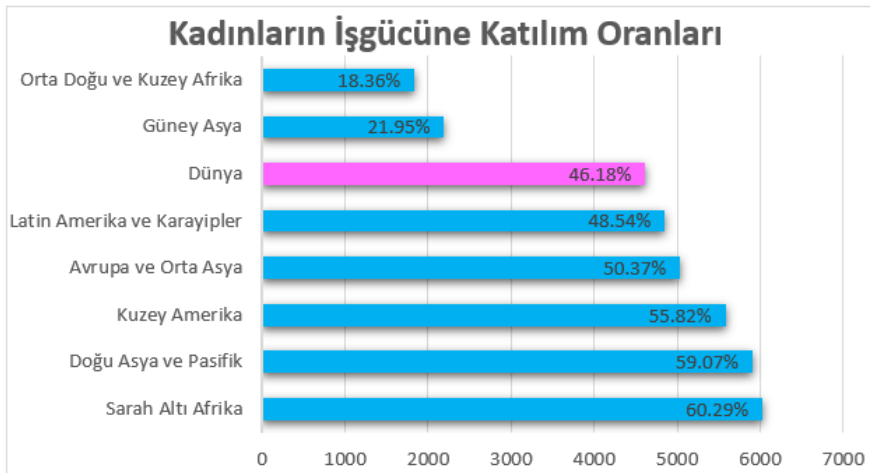
Grafik 1' gösterilen IATA 2022 verilerine göre küresel havayolu endüstrisinde pandeminin en yoğun olduğu 2020 yılında 137.7 milyar dolar, 2021 yılında 42.0 milyar dolar ve 2022 yılında 6.9 milyar dolarlık zararın ardından 2023 yılında 4.7 milyar dolar ile tekrar kâra geçtiği görülmektedir.

Havayolu sektörü 2022 yılında, petrol fiyatlarındaki dalgalanma, enflasyon ve jeopolitik zorluklara rağmen küresel düzeyde büyük kayıpların ardından toparlanma sürecine girmiştir. 2020 yılında sektör, yaklaşık 140 milyar dolar zarar yaşamıştır. Ancak grafik 2'de görüldüğü üzere 2022 yılı itibarıyla sektörün mali performansında olumlu bir değişim gözlemlenmiştir ve net kâr pozisyonuna dönmek, havacılık sektörü için dikkate değer bir başarı olarak değerlendirilmektedir. 2023 yılında, havayolu sektöründe toplam gelirin, Covid öncesi döneme kıyasla yaklaşık %96'lık bir toparlanma göstererek, hava yolcu taşıma gelirinin 546 milyar dolara ulaşması beklenmektedir. Bu rakam, 2019 yılına göre yaklaşık %90'lık bir artışa denk gelmektedir. (IATA, 2023).



Grafik 2: Küresel Hava Yolu kârlılığı (IATA) (Erişim tarihi: 28.11.2023)

Bu kapsamda 1933 yılında 5 uçak filosuyla başlayan (THY) Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı, Türkiye’de havayolu taşımacılığını temsil eden köklü bir kuruluş olarak ortaya çıkmış ve bugün dünyanın en büyük havayolu markalarından biri haline gelmiştir. Havayolu taşımacılığı yolcuların ve kargoların bir yerden başka bir noktaya ulaştırılmasını sağlayan kapsamlı bir sektördür. Ülkemizin ekonomik gelişimine paralel olarak gelişen havacılık sektörü, coğrafi konumu sayesinde stratejik bir bağlantı noktası oluşturmaktadır. Türkiye’nin hem Avrupa hem de Asya kıtaları arasında köprü konumunda olması, havayolu taşımacılığını bölgesel ve küresel arenada önemli bir oyuncu haline getirmektedir. Türk Hava Yolları, bu stratejik konumu kullanarak uluslararası uçuş ağını genişletirken, ülkenin ekonomik büyümesine de katkı sağlamaktadır. Ülkemizdeki havayolu taşımacılığı sektörü, Avrupa’da önemli bir pozisyona sahiptir. Türk Hava Yolları’nın uluslararası alanda başarılı bir şekilde rekabet etmesi ülkenin havayolu taşımacılığındaki güçlü konumunu desteklemektedir. Bu durum, Türkiye’nin küresel ticaret ve turizmde stratejik bir aktör olarak konumlandırmakta ve uluslararası etkileşimine önemli bir katkıda bulunmaktadır (Koç, 2022; THY, 2023).



Grafik 3: Kadınların İşgücüne Katılım Oranları (WDI 2021) (Erişim Tarihi:28.11.2023)

Çalışma hayatındaki cinsiyet eşitliği, geleneksel ve kültürel algıların etkisiyle kadınlar halen bazı zorluklarla karşılaşmaktadır. Özellikle ilkel ve tarım toplumlarından günümüze kadar uzanan bu kalıplar, kadınların genellikle hizmet sektöründe çalışma eğiliminde olmalarına ve aile yaşamlarıyla daha uyumlu hale getirme eğilimindedir. Ancak cinsiyet eşitliği için yapılan çabalar ve yasal düzenlemeler, kadınların iş dünyasında daha güçlü bir konumda olmalarını sağlamaktadır. Bu çabalar, cinsiyet eşitliğinin bireyler için değil, aynı zamanda toplumun genel refahı için kritik bir öneme sahip olduğunu vurgulamaktadır. Grafik 3’te gösterilen WDI verilerine göre toplumsal cinsiyet eşitsizliğinin daha belirgin olduğu ülkelerde, kadınların işgücüne katılımındaki açığın kapatılması, ekonomik büyümeyi de %35 civarında artırmaktadır. (Yenihan vd., 2018; Georgieva, 2022).

Havacılık sektöründe, özellikle kadınların yoğun olarak bulunduğu ve zaman içinde kadınlarla özdeşleşmiş mesleklerden biri, günümüzde kabin memurluğu veya kabin görevliliği olarak adlandırılan hosteslik mesleğidir. Türk Hava Yolları'nın (THY) kuruluşundan sonra, şirketin ilk üç hostesi "Havacı Kadın Kamarot" unvanıyla görevlerine başlamışlardır (Kozlu, 2007; Kuyucak, 2010). Şirketin insan kaynakları politikası, stratejik hedeflerine ve planlarına uygun biçimde, etkin ve verimli bir şekilde görevlerini yerine getirebilecek, etik değerlere bağlı kalarak mesleki standartlara uygun niteliklere sahip çalışanları istihdam etmeyi ve bu çalışanların becerilerinin devamlılığını sağlamayı amaçlamaktadır. Türk Hava Yolları, iç ve dış hatlarda düzenlemiş olduğu ticari yolcu ve kargo hava taşımacılığı hizmetleri, eğitim faaliyetleri ve diğer alanlardaki operasyonlarında insan haklarına saygı ilkesini benimsemektedir. Bu kapsamda, Uluslararası Çalışma Örgütü'nün (ILO) Çalışma Yaşamında Temel İlkeler ve Haklar Bildirgesi, Birleşmiş Milletler İnsan Hakları Evrensel Beyannamesi, Birleşmiş Milletler Küresel İlkeler Sözleşmesi, Birleşmiş Milletler İş Hayatı ve İnsan Hakları Rehber İlkeleri, Birleşmiş Milletler Kadının Güçlenmesi Prensipleri (WEPS), En Kötü Biçimdeki Çocuk İşçiliği Sözleşmesi gibi uluslararası standartlara ve ilkelere, ulusal mevzuat ile uyumlu faaliyet göstermeyi taahhüt etmektedir. İnsan Hakları ve Çalışan Hakları Politikası ile bu taahhüdünü daha da vurgulamaktadır. Bu bağlamda havacılık sektöründe, kadın temsilini artırmak gayesiyle (IATA) Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği tarafından yürütülen ve IATA üyesi havayollarının gönüllü olarak katıldığı "25 by 2025-Kadın Güçlendirme Girişimi", sürdürülebilir kalkınma hedeflerine olan desteğini de açıkça göstermektedir. Bu girişim, havayolu endüstrisinde kadın liderlik pozisyonlarını artırmaya yönelik bir taahhüt ve eylem planını temsil etmektedir. Türk Hava Yolları'nın bu politikası, şirketin insan haklarına yaklaşımını ve standartlarını yansıtarak, çalışan haklarına verdiği önemi vurgulamayı amaçlamaktadır. Politika, tüm paydaşları kapsayacak şekilde çalışanlar, müşteriler, tedarikçiler, yükleticiler ve iş ortakları dahil olmak üzere geniş bir yelpazede etki sağlamaktadır. Ortaklık, bu politikaya uyma ve ilgili prosedürleri doğru bir şekilde uygulama konusunda sorumluluk taşımaktadır. Bu çerçevede, sektördeki kadın liderlerin sayısını artırarak cinsiyet eşitliğine katkıda bulunma amacı güdülmektedir. Böylece kadınların havacılık sektöründeki rollerini güçlendirmeye yönelik bir adım olarak değerlendirilebilir (THY, 2023).

Aynı zamanda, kadınların firma performansına etkisi son dönemlerde sıkça tartışılan bir konudur. Literatürde birçok araştırma, kadınların işgücüne katılımının firma performansını artırabileceğini öne sürmektedir. Bu bağlamda, kadınların titiz çalışma eğilimine sahip olmalarının, firmanın finansal performansına olumlu bir katkı sağlayabileceği düşünülmektedir. Ancak bazı çalışmalar kadın çalışan sayısındaki artışın firma performansına büyük ölçüde etkilemeyeceğini savunmaktadır. Bu görüşe göre, firma performansını artırmak için çalışanların cinsiyetlerinden ziyade bilgi, deneyim ve motivasyon gibi faktörler daha belirleyici olduğunu savunmaktadır (Alhan ve Yüksel, 2018).

Çalışmamızın amacı dünyanın en köklü havayollarından biri ve aynı zamanda APEX ve SKYTRAX ödülleri ile "Avrupa'nın En İyi Havayolu" ödülüne layık olan ve Türkiye'nin bayrak taşıyıcısı konumunda bulunan Türk Hava Yolları'nın incelenmesidir. Bu kapsamda çalışmada havacılık sektöründe kadın çalışanların firma kârlılığına etkisi, kârlılığın belirleyicileri arasında sayılabilecek dönem net kârı, piyasa değeri, ücretli yolcu (km) ve toplam kadın çalışan sayısı verilerini kullanan ve 2002-2022 dönemini kapsayan ilk çalışmadır. Çalışmada ARDL modeli kullanılmıştır. Önceki araştırmalarda kadın çalışanların işletme kârlılığı üzerindeki etkisi ele alınmış olmasına rağmen, havacılık sektörü bağlamında bu konuda yapılan çalışmalar sınırlıdır. Özellikle Türk Hava Yolları'nın cinsiyet eşitliği sağlama ve kadın çalışanların kariyer gelişimini destekleme amacıyla uyguladığı programlar ve politikaların incelenmesi üzerinden firma kârlılığına olan etkisini değerlendirmektedir. ARDL modeli kullanılarak hem kısa hem uzun dönem katsayıları analiz edilmiş böylece daha etkili ve verimli sonuçlara ulaşılmıştır. Bu çalışma, havacılık sektöründe cinsiyet eşitliği konusunda literatüre özgün bir katkı sunmayı hedeflemektedir aynı zamanda Türk Hava Yolları'nın bu alandaki politika ve programlarının işletme performansı üzerindeki etkisini anlamamıza katkıda bulunmayı amaçlamaktadır.

Çalışmanın amacı doğrultusunda dört farklı bölümden oluşmaktadır: Giriş bölümünün akabinde ikinci bölümde işletmelerin kârlılığı ve kadın çalışanların işletme kârlılığına etkisini inceleyen literatür, üçüncü bölümde çalışma için yapılmış uygulama analizi tartışılacaktır. Çalışmanın son bölümünde ise elde edilen analiz sonuçları ve politik öneriler paylaşılacaktır.

1.1. Dünya ve Türkiye’de Havacılık Sektörü Gelişimi

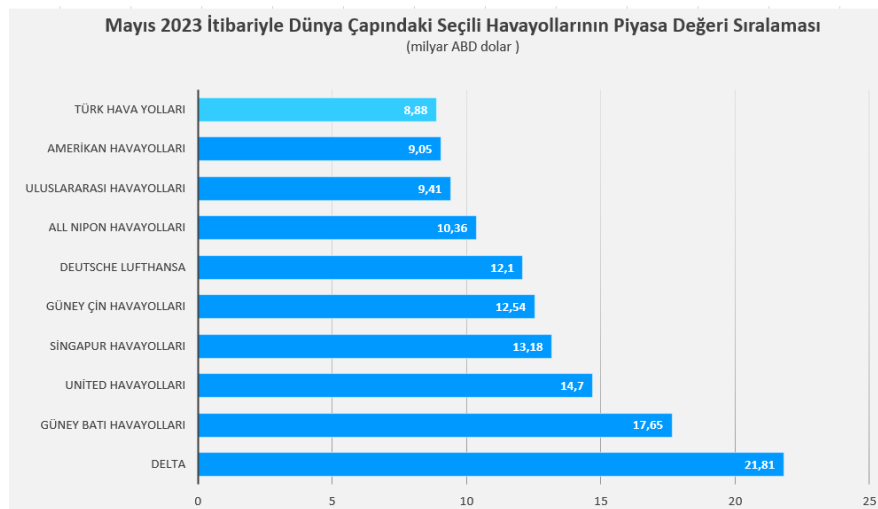
Havacılık, insanlık tarihinde kısa sürede büyük etkiler yaratan önemli bir olgudur. Bu gelişme, yaklaşık 100 yıl içinde evrim niteliğinde gerçekleşmiştir. Wright kardeşlerin ilk motorlu uçuşu, modern havacılığın temelini atmış ardından 1918 yılında ise Amerika Birleşik Devletleri’nde (ABD) ilk kez hava posta servisi başlatılması bu alanda hızlı bir evrimi tetiklemiştir. Bu olayın ardından havacılık alanında bilimsel ve teknolojik ilerlemelerin yaşandığı bir süreç başlamıştır. Başlangıçta savaşlar nedeniyle askeri amaçlarla kullanılan havacılık, kısa sürede sivil kesimde de sportif ve ticari taşımacılık olarak ilgi uyandırmıştır. (Kocabaş, 2023; Kline,2000; Kurt, 2021; Erdem ve Şenocak, 2010).

1949’da İngilizlerin Havilland Comet’i başarı şekilde uçurmasıyla dünyada ilk sivil amaçlı jet motorlu uçağı üreterek önemli bir adım atmışlardır. 1958 yılında ilk başarılı ticari uçağı olan Boeing 707’nin hizmete girmesiyle küresel hava taşımacılığı temelleri Chicago Konferansı’nda “Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi” ile atılmıştır. Chicago Konferansı’ndan bir yıl sonra, 1945’te Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA) kurulmuş ve 1947 ‘de konferans kararları doğrultusunda Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO) kurularak uluslararası hava taşımacılığında önemli adımlar atılmıştır (Erdem ve Şenocak, 2010).

Taşımacılık ve ulaştırma kapsamında havacılık sektörü, küresel ticaretin küresel etkileşimlerin, ekonomik ilişkilerin ve diplomatik bağlantıların gelişiminde etkili olmuştur. Böylece havacılık sektörü küreselleşmeye dinamizm kazandırmıştır. Ayrıca havacılık sektörü, küresel ekonomilerde hızlı büyümesini teknolojik yeniliklerle birlikte düşük yakıt tüketim düzeylerine ulaşarak çevre dostu bir yapıya evrilmiş olması be sektörün ekonomik analizlerde ilgi çekici olmasını sağlamıştır (Altuntaş ve Kılıç, 2020; Yüksel, 2016).

Çalışmamıza konu olan Türk Hava Yolları, 20.05.1933 tarihinde 2186 sayılı Kanun ile “Devlet Hava Yolları” (DHY) adıyla kurulmuştur. Böylece Türkiye’de ticari hava taşımacılığı hakkı Millî Savunma Bakanlığı’na bağlı olarak DHY’ye verilmiştir. Hava ve posta görevini üstlenen DHY kuruluş aşamasında 180.000 TL sermaye ve 24 personel ile göreve başlamıştır (Kline, 2000; Yurtoğlu, 2016).

1983’de çıkarılan 2920 Sayılı Sivil Havacılık Kanunu ile özel sektör havayolu firmalarına havacılık faaliyetlerinde bulunma izni verilmiştir. Böylece Türkiye’de havayolu taşımacılığının serbestleşmesine olanak tanınmıştır. 1983 yılına kadar sivil havacılık faaliyetlerinin büyük bir kısmı Türk Hava Yolları (THY) tarafından kamu iktisadi teşebbüsü olarak yürütülmekteyken çıkarılan kanun ile özel sektörün de bu alanda faaliyet göstermesine kapı açarak rekabeti teşvik etmiştir (Kiracı, 2018).



Grafik 4: Dünya Çapındaki Seçili Havayollarının Piyasa Değeri (Statista) (Erişim Tarihi:12.12.2023)

Vecihi Hürkuş'un bürokratik egellere rağmen kendi imkanlarıyla kurduğu Hürkuş Hava Yolları'nın rakip olduğu Türk Hava Yolları günümüzde dünya çapında önde gelen havayolları arasında yer alarak güçlü bir konuma ulaşmıştır. Grafik 4'te gösterildiği üzere THY ulusal ve uluslararası listelerde yer alarak küresel pazarda rekabet edebilen, yüksek standartlara sahip ve geniş bir hizmet ağına ulaşmış Türkiye'nin bayrak taşıyıcısı olarak öne çıkmıştır (Kozlu, 2007; Statista, 2023).

1.2. Türk ve Dünya Havacılık Tarihinde Kadınların Yeri

Fransız Therese Peltier'in 1908'de Milano'da 200 metrelik bir uçuş gerçekleştirerek dünyada yolcu olarak uçan ilk kadın olması, havacılık alanındaki bu gelişmelerin Türk kadınlarını da etkilemiştir. Bu etkileşim, 1913 yılında Müdaafaa-i Hukuki Nisvan Cemiyeti (Kadın Haklarını Koruma Derneği) Başkanı Belkis Şevket Hanım'ın Fethi Bey'in uçağıyla İstanbul üzerinden gerçekleştirdiği 15 dakikalık uçuş Türk kadınları arasında ilk uçan kadın olarak tarihe geçmiştir. 1930'ların başında, Bedriye Tahir Gökmen gökyüzünde yalnız uçuşunu gerçekleştirerek Türkiye'nin ilk kadın pilotu unvanını elde etmiştir. Türk havacılığında ilk kadın şehidimiz ise Vecihi Hürkuş'un yeğeni Erife Hürkuş'tur. Mustafa Kemal Atatürk'ün manevi kızı Sabiha Gökçen ise Türkve dünya havacılığının ilk savaş pilotu olmuştur. (Kuyucak, 2010).

2. LİTERATÜR

Aslan vd. (2010) çalışmasında Türkiye'de 1985-2005 yılları arasında en 114 imalat firmasının kârlılığını Birinci ve İkinci Nesil Panel Veri Birim Kök analizi ile gümrük birliği öncesi ve sonrasında piyasa yapısının kârlılık üzerindeki etkisi ilk kez CADF testleri ile analiz edilmiştir. Çalışma sonucunda Gümrük Birliği'nin Türkiye'de seçilen en büyük 114 firmada refah yaratmadığı sonucuna varılmıştır.

Aslan ve İskenderoğlu (2012) çalışmasında Türkiye ekonomisi için bankacılık sektöründe kârın kalıcılığını ve aktif kârlılık verileri kullanılarak 1998-2009 dönemi için 25 bankanın oluşturduğu Panel Veri seti ile SUR ve MADF testleriyle incelenmiştir. Çalışma sonucunda rekabet ortamında Türk bankalarının kârlılığı etkilendiği ve kârlılığın kalıcılığı olmadığı sonucuna ulaşılmıştır.

Avcı ve Aktaş (2015) çalışmasında Türkiye'de iç ve dış hatlarda faaliyette bulunan havalimanlarının kış ve yaz dönemlerinde verimlilikleri ve etkinliklerinin ölçümü için terminal alanı, yolcu sayısı, personel sayısı, toplam uçak trafiği ve yük trafiği verileri kullanılarak 2013-2014 yıllarını Veri Zarflama Analiz yöntemi ile incelenmiştir. Çalışma sonucunda kış ve dönemlerinde en yüksek etkinliğe Atatürk havalimanının, kış döneminde en düşük etkinliğe sahip olan Muğla Milas ve Muğla Dalaman havalimanları iken kış döneminde en yüksek verimliliğe Denizli havalimanının, yaz döneminde en düşük etkinliğe Sivas ve Kars havalimanları iken yaz dönemi en yüksek verimliliğe Nevşehir havalimanının sahip olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Aslan ve Gözbaşı (2015) çalışmasında literatürdeki kâr sürekliliğinin eksikliklerini belirlemiş ve gelişmekte olan Türkiye için 13 enerji şirketinin rekabet yoğunluğunu 1997-2011 dönemi için incelemiştir. Çalışma sonucunda düşük piyasa doygunluğu ve zayıf fiyat nedeniyle enerji sektöründe kalıcılık derecesinin daha yüksek olduğunu sonucuna ulaşılmıştır.

Cook ve Glass (2015) çalışmasında on yıllık dönem için tüm Fortune 500 CEO'larının ve yönetim kurulu üyelerinin veri setini kullanarak kadın liderlerin organizasyonların çevresel stratejilere olan etkisi incelenmiştir. Çalışma sonucunda cinsiyet çeşitliliği fazla olan şirketlerin çevre dostu stratejiler benimsenmede daha etkili olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Scotti ve Volta (2017) çalışmasında dünyadaki en büyük havayollarının kârlılığını ve verimliliğini girdi ve çıktı fiyatlarındaki değişiklikleri esas alarak 1983-2010 dönemi için Bayes yöntemi ile incelemiştir. Çalışma sonucunda girdi fiyatlarındaki değişimin kârlılığın en önemli faktörü olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

G. Göçer ve Macit (2018) çalışmasında havayolu firmalarının kârlılıklarını artırmak için benimsedikleri finansal stratejileri inceleyerek, özellikle Türk Hava Yolları'nın hangi stratejileri kullanarak havayolu kârlılığını artırmaya çalıştığını analiz edilmiştir. Çalışma sonucunda firmaların kârlılıklarını artırmak için en çok kullandıkları yöntem maliyet yönetimi olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Alhan ve Yüksel (2018) çalışmasında Türk bankacılık sektöründe kadın personellerin banka

kârlılığı ve büyüklüğü üzerindeki etkisini Engle-Granger eşbütünlüşme analizi ile 1963-2017 dönemi için incelemiştir. Çalışma sonucunda kadın çalışanların oranı arttıkça banka kârlılığının ve banka büyüklüğünde etkili olduğu sonucuna ulaşmıştır.

Altınöz ve Aslan (2018) çalışmasında Türkiye’de 1993-2016 yılları arasında faaliyette gösteren en büyük 500 sanayi kuruluşunun sermayesinin sürdürülebilir olup olmadığını araştırmıştır. Uzun dönem rekabet yoğunluğu ve kârlılık oranı katsayısını belirlemek amacıyla Panel Pirim Kök Testi ve Panel VAR yöntemi ile analiz edilmiştir. Çalışma sonucunda firmaların kârlılığının uzun dönemde kalıcı olduğu sonucuna ulaşmıştır.

Kiracı, (2018) çalışmasında Türkiye’de havayolu talebi ile GSYH arasındaki ilişki Tado ve Yamamoto nedensellik analizi ve Hatemi-J’nin asimetric nedensellik analizi ile 1960-2015 dönemi için incelemiştir. Çalışma sonucunda ekonomik büyüme düzeyinin havayolu talebini etkilediğini ve ekonometrik büyüme arttıkça havayolu talebinin de artma eğiliminde olduğu sonucuna ulaşmıştır.

Nadeem vd. (2019) çalışmasında Birleşik Krallık borsasındaki firmaların geniş bir veri setini analiz ederek, kadınların yönetim kurulundaki (WOB) risk ve getiri durumunu 2007-2016 dönemi için incelemiştir. Çalışma sonucunda WOB’un kârlılığa olumlu bir etkisi olduğu sonucuna ulaşmıştır.

O’Connell vd. (2020) çalışmasında Latin Amerika’daki hava taşımacılığı pazarına girme zorluğunu Copa Airlines modeli üzerinden hava taşımacılığı ve kârlılığı arasındaki ilişkiyi incelemiştir. Copa Airlines’in finansal başarısı Performans Göstergeleri Ürün ve Organizasyon Mimari (PAO) çerçevesinde analizler doğrulanmıştır. Çalışma sonucunda Copa Airlines’in sürdürülebilir finansal başarısının coğrafi konum, düşük birim maliyet yapısına, tek tip uçak seçimine ve rakiplerin düşük pazar yoğunluğuna bağlı olduğu sonucuna varılmıştır. Çalışma Latin kökenli havayollarına örnek teşkil etmesi açısından da önemlidir.

Altuntaş ve Kılıç (2021) çalışmasında Türkiye’de havayolu sektöründeki toplam yolcu kargo taşımacılığı ile GSYH arasındaki ilişkiyi ARDL analiz yöntemi kullanarak 1960-2017 dönemi için değişkenler arası eşbütünlüşme ilişkisini incelemiştir. Çalışma sonucunda yolcu trafiği ve GSYH arasında ilişki tespit edilmiş, ekonomik büyümeye kısa vadeli perspektifte yolcu trafiği artırıcı bir etki yaparken, uzun vadeli perspektifte yolcu ve kargo trafiğinin istatistiksel olarak bir etkisi olmadığı sonucuna ulaşılmıştır.

Maung vd. (2022) çalışmasında havayolu işletmelerinin kârlılığı ve büyümesi için havayollarında farklı iş modellerinin etkisi incelenmiştir. Çalışmada ilişkiyi analiz etmek için Dinamik Sistem Genelleştirilmiş Momentler yöntemini ilk kez uygulanmıştır. Çalışma sonucunda düşük maliyetli tam hizmet ağ taşıyıcıların hem büyüme hem de firma kârı arasında bir denge kurarak kârlılığını artırdığı sonucuna ulaşılmıştır.

Chen vd., (2023) çalışmasında ABD ve Çin piyasalarındaki yatırım ve kârlılık primlerinin yatırım ve kârlılık korelasyonunun etkisini araştırmıştır. Çalışma sonucunda korelasyon her ülke piyasasında da yüksek çıkmıştır. ABD pazarında farklı olarak korelasyonu hafifletme etkisi Çin’deki yatırımı artırmadığı sonucuna ulaşmıştır.

Hong vd. (2023) çalışmasında ABD’nin ilk on ticari havayolu işletmesi için sermaye kârlılığı, hissedar değeri ve COVID-19 ile havayolu büyüklüğü arasındaki ilişkiyi Genel Momentler Yöntemi ve Dinamik Panel Veri Regresyon yöntemi ile 2010-2021 dönemi için incelemiştir. Çalışma sonucunda COVID-19’un kârlılığı ve hissedar değerini etkilediği sonucuna ulaşmıştır.

Olszak ve Kowalska (2023) çalışmasında ABD’nin ilk on ticari havayolunun kârlılığını, hissedar değerini ve işletme sermayesi ile hissedar değeri arasındaki ilişkiyi incelemiştir. Çalışma sonucunda yüksek gelirli ülkelerde artan rekabet NIM, ROA ve Roe ‘de fazla konjonktürelliğe yol açtığı, bunun tam tersinin ise düşük gelirli ülkeler için geçerli olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Liu vd., (2023) çalışmasında kârlılıktaki değişkenleri firmanın hisse senedi getirilerini ve gelecekteki kârlılığını kısa vadeli, uzun vadeli ve orta vadeli olmak üzere üçe ayırmıştır ve kârlılık primi altında mekanizmaları araştırmıştır. Çalışma sonucunda kârlılık primini açıklamak için heterojen yatırımcı inancı kanalı öneriyor.

Feng ve Xiang (2023) çalışmasında kadınların perakende sektöründe çok sayıda olmalarına rağmen yönetici pozisyonunda olmamalarına dikkat çekmiş ve perakendecinin faaliyet performansı kârlılık ile belirleneceğini bunun için kadınların yapısal gücünün önemine vurgu yapmıştır. Çalışma sonucunda SPFE ile perakendeci kârlılığı arasındaki ilişkiye dair bulgular ile kadın yöneticilere yeterli yapısal güç verildiğinde kamu perakendecilerinin işletme performansında istedikleri faydaları elde edebilecekleri sonucuna ulaşmıştır.

3. VERİ ve METODOLOJİ

3.1. Veri Seti

Bu çalışma da Türk Hava Yolları'na ait 2002-2022 dönemine ait yıllık verileri kullanarak havacılık sektöründe kârlılık ve kadınlar arasındaki ilişkinin ampirik analizi yapılmıştır. Çalışmada kârlılık bağımlı değişken; toplam kadın çalışan sayısı, toplam ücretli yolcu (km) RPK ve piyasa değeri PD ise bağımsız değişkenler olarak modele dahil edilmiştir.

Araştırma kapsamında kullanılan tüm değişkenler ve bu değişkenlere ait bilgiler Tablo 1'de verilmiştir. Analiz esnasında, değişkenlerin ölçek farklılıkları düzeltmek amacıyla değişkenlerin logaritmaları alınarak detaylı bir inceleme gerçekleştirilmiştir.

Tablo 1. Çalışmada Kullanılan Değişkenler ve Açıklamalar

Değişkenler	Kısaltma	Dönem	Tanım	Kaynak
Net Kâr (USD)	LNKAR	2002-2022	THY Dönem net kârı USD bazında alındı.	THY Faaliyet ve Finansal raporları
Toplam Kadın Çalışanlar	LNKADIN	2002-2022	THY yıllık toplam çalışan kadın sayısı alındı.	THY Yıllık Raporları
Ücretli Yolcu (km)	LNRPK	2002-2022	Ücretli Yolcu Sayısı x Uçulan Kilometre	THY Yıllık Raporları
Piyasa Değeri	LNPD	2002-2022	THY hisse senedi değeri her yıl sonu şeklinde USD bazında alındı.	Osmanlı Yatırım Kuruluşu

Belirtilen amaç doğrultusunda, 2002 ile 2022 yılları arasındaki yıllık veriler incelenmiştir. Bu verilere Türk Hava Yolları'nın resmi internet sitesinin yatırımcı ilişkileri bölümünde verilen yıllık raporlar, faaliyet raporları ve finansal tablolarından verilere ulaşılmıştır. Piyasa değeri için ise Osmanlı Yatırım Kuruluşundan THY'nin piyasa değeri dolar bazında alınmıştır. Bu analizler ile kadın çalışanların Türk Hava Yolları'nın kârlılığına olan katkısı değerlendirilmektedir.

Ampirik analizde kullanılacak verilerle oluşturulan ekonometrik model denklemi şu şekilde tanımlanmaktadır:

$$LNKAR = \beta_0 + \beta_1 LNKADIN_t + \beta_2 LNRPK_t + \beta_3 LNPD_t + e_t \quad (1)$$

Yukarıda ifade edilen modelde, "t" zamanı, "LNPROFİT" ile Kârlılığı, "LNKADIN" ile THY'de toplam kadın çalışan sayısı, "LNRPK" ile THY toplam ücretli yolcu km, "LNPD" ile THY'nin piyasa değerini, "e_t" ise hata terimini ifade etmektedir. Araştırma, 2002-2022 dönemini kapsamaktadır ve veriler yıllık gözlemlerden oluşmaktadır. Ekonometrik modelde kullanılan zaman serileri, değişkenlerin değerlerinin bir dönemden diğerine ardışık şekilde gözlemlendiği sayısal veri setleridir. Zaman serisi analizlerinin temel amacı, geçmiş dönemlere ait gözlem değerleri kullanarak geçmişin gelişimini açıklamak ve bu temelde geleceğe yönelik tahminler yapmaktır (Şoltan, 2009).

Yukarıda belirtilen (1) numaralı denklemin ARDL sınır testi için kısıtlanmamış hata düzeltme modeli aşağıda tanımlanmıştır:

$$\Delta LNKAR_t = \beta_0 \beta_1 LNKAR_{t-1} + \beta_2 LNKADIN_{t-1} + \beta_3 LNRPK_{t-1} + \beta_4 LNPD_{t-1} + \beta_4 \text{Trend} + \sum_{i=1}^p \varphi \Delta LNKADIN_{t-i} + \sum_{i=0}^p \beta \Delta LNRPK_{t-i} + \sum_{i=0}^p \theta \Delta LNPD_{t-i} + e_t \quad (2)$$

Kointegrasyon analizinde, zaman serilerinin eşbütünleşme derecelerinin farklı olması durumu, eşbütünleşme analizinin gerçekleştirilememesiyle ilgili bir soruna neden olmaktadır. Bu sorun, Pesaran ve diğerleri (1996), Pesaran ve Shin (1995) ve Pesaran ve diğerleri (2001) tarafından geliştirilen sınır testi yaklaşımı olan ARDL (Autoregressive Distributed Lag) modeli ile anılmaktadır. Bu metodoloji, eşbütünleşme analizi yaparken serilerin eşbütünleşme derecelerinin farklılıklarına karşı bir çözüm sunar, böylece analizin güvenilir ve geçerli bir şekilde gerçekleştirilmesine olanak tanır (Şoltan, 2009).

ARDL Sınır Testi'ne geçilmeden önce zaman serilerinin tahmin edilebilmesi için değişkenlerin entegrasyon sırasını belirlemek amacıyla analiz başlangıcında değişkenlerin duranlığı, Genişletilmiş Dickey ve Fuller (1979, ADF) testi kullanılarak değerlendirilmiştir (A. Nusair ve Al-Khasawneh, 2022). ADF test sonuçları aşağıda açıklanmıştır.

3.2. Bulgular

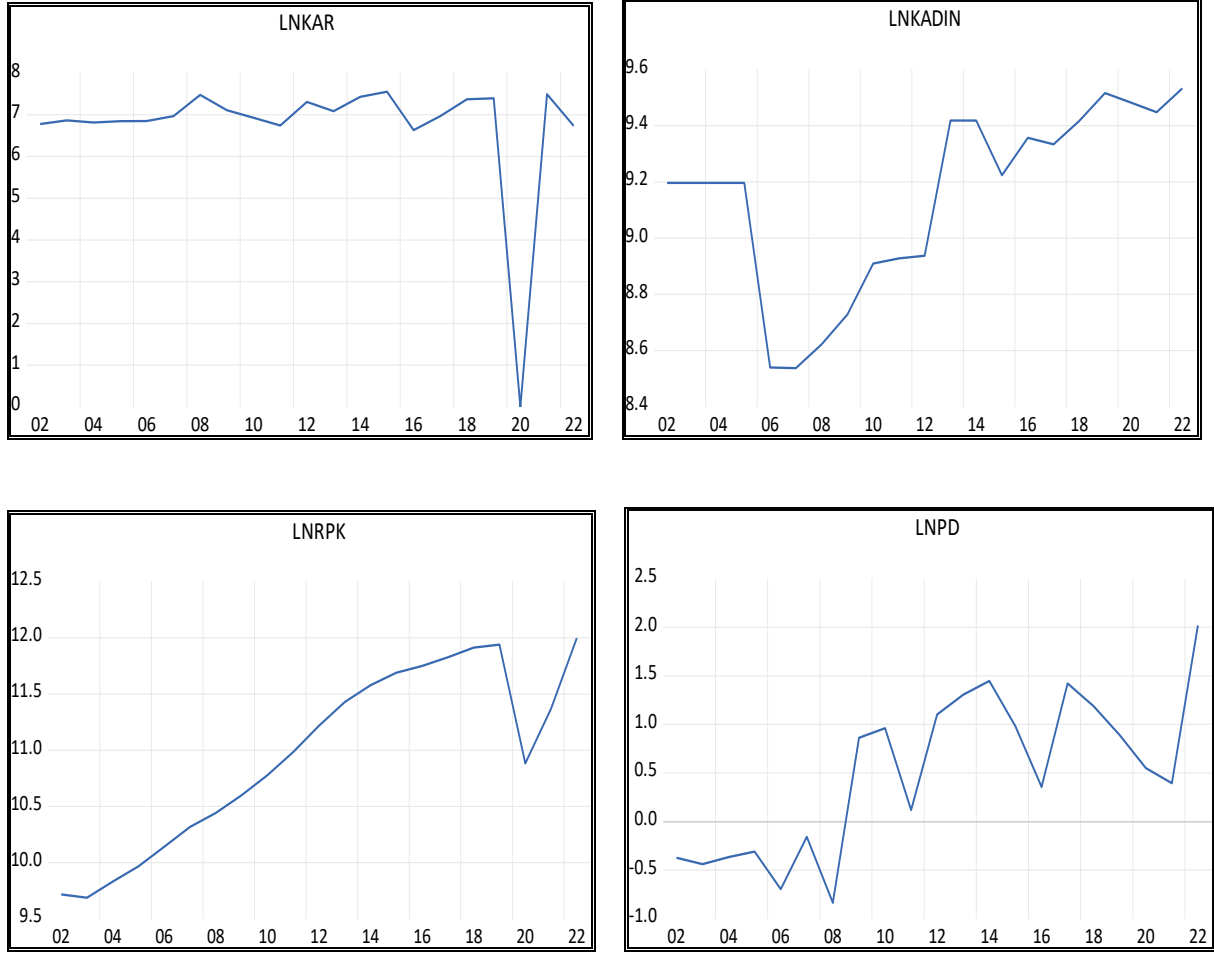
Araştırmanın analiz bölümünde kullanılan toplam kadın çalışanları, dönem net kârı, ücretli yolcu km ve piyasa değeri oranlarının istatistiksel özellikleri detaylı bir şekilde incelenmiş ve sonuçlar Tablo 2'de özetlenmiştir.

Tablo 2. Değişkenlere Ait ADF Birim Kök Test Sonuçları

Değişkenler	Kesişme	Trend & Kesişme
LNKAR (0)	0.0009***	0.0027***
LNKAR (1)	0.0002***	0.0005***
LNKADIN ÇALIŞAN (0)	0.6873*	0.4780*
LNKADIN ÇALIŞAN (1)	0.0059***	0.0213**
LNRPK (0)	0.6938*	0.5513*
LNRPK (1)	0.0062***	0.0200**
LNPD (0)	0.3428*	0.0861*
LNPD (1)	0.0004***	0.0027***

Düzyer değeri (0) ile simgelenirken, birinci fark (1) olarak ifade edilmiştir. %1 değerleri ***, %5 değerleri ** ve %10 değerleri* simgesi ile durağanlığı temsil etmektedir.

Tablo 2'de verilen birim kök testi sonuçlarına bakıldığında değişkenlerin tamamının düzey değerlerinde durağan olmadığı, ancak ilk dereceden farklarının durağan olduğu gözlemlenmiştir.



Grafik 5: Analizde Kullanılan Değişkenler (EViews) (Erişim Tarihi:1.12.2023)

Grafik 5’de Türk Hava Yolları’nın (THY) 2002-2022 dönemi için mali performansını gösteren değişkenler incelendiğinde, Covid-19 salgını nedeniyle şirketin kârında belirgin bir düşüş gözlemlenmiştir. Salgın, birçok sektörde olduğu gibi havacılık sektörünü de olumsuz etkileyerek, THY’nin gelirlerinde azalmaya neden olmuştur. Kadın çalışan sayısı grafiği incelendiğinde, belirli aralıklarla duraksamalar yaşanmasına rağmen genel eğilimin artış olduğu gözlemlenmiştir. Bu durum, şirketin kadın istihdamına olan önemini yansıtır çünkü salgın ve ekonomik krizler gibi dönemlerde bile kadın istihdamına verilen önem devam etmiştir. Ücretli yolcu kilometresine (RPK) bakıldığı zaman düzenli artışın olduğunu ve THY’nin müşteri tabanını genişletmeye devam ettiğini görülmektedir. Bu durum, şirketin hizmet kalitesi, pazarlama stratejileri veya müşteri memnuniyeti gibi faktörlere bağlı olarak yolcu talebinin artışı açıklanabilir. Piyasa değeri grafiği incelendiğinde, ekonomik krizler nedeniyle dalgalanmaların etkisi görülmektedir. Bu dalgalanmalar, şirketin finansal performansını etkileyen dışsal etmenlere karşı duyarlılığını göstermektedir.

Tablo 3. ARDL (2,0,1,0) Modeli Tahmin Sonuçları

Değişkenler	Katsayı	Standart Hata	t- istatistik Değeri	Prob.
LNKAR (-1)	0.295174	0.082229	3.589670	0.0037
LNKAR (-2)	0.473493	0.085555	5.534350	0.0001

LNKADIN	0.218368	0.512907	0.425747	0.6778
LNRPK	6.462111	0.504435	12.81060	0.0000
LNRPK (-1)	-5.987708	0.470719	-12.72034	0.0000
PD	-0.341493	0.253645	-1.346344	0.2031
C	-6.216366	4.831749	-1.286567	0.2225
R^2	0.946841			
F- istatistiği	35.62287			
Prob (F-İstatistiği)	0.000001			

ARDL tahmin sonuçları Tablo 3'e göre kadın çalışanların pozitif etkisi gözlemlenmiş ve THY bünyesinde kadın istihdamı %1 arttığında kârlılığı %0.21 civarı artırmaktadır. Ücretli yolcu kilometre (RPK) başına THY kârlılığı %6,5 civarı artırmaktadır. R^2 %0.94 çıkmış ayrıca modelin bütün olarak anlamlılığını gösteren f istatistiği değeri 35.62 ile modelin bütün olarak anlamlılığını gösterir.

Tablo 4. ARDL (2,0,1,0) Modeli Uzun Dönem İlişkisi Tahmin Sonuçları

Değişkenler	Katsayı	Standart t-İstatistik		
		Hata	Değeri	Prob.
LNKADIN	0.943956	2.506844	0.376552	0.7131
LNRPK	2.050732	1.638018	1.251960	0.2344
PD	-1.476196	1.435209	-1.028558	0.3240
C	-26.87192	32.35123	-0.830630	0.4224

Tablo 4'de verilen uzun dönem tahminlere göre kadın çalışanların kârlılığa pozitif etkisi olmakla birlikte istatistiki olarak katsayı anlamsız çıkmıştır. THY de kadın çalışanlar kârlılığı olumlu etkiler fakat istatistiki olarak istenen düzeyde değildir. Mevcut durumda hem çalışan hem yönetim kısım çıktıya katma değer sağlayacak yeni adımlar atarsa istatistiksel olarak anlamlı sonuçlar elde edilebilir.

Tablo 5. ARDL (2,0,1,0) Modeli F- Sınır Testi

Test İstatistiği	Değer	Önem		
		Değeri	I(0)	I(1)
F-istatistiği	10.74934	10%	2.37	3.2
K	3	5%	2.79	3.67
		2.5%	3.15	4.08
		1%	3.65	4.66

Seriler arası eşbütünlüşme ilişkisinin varlığını belirtmek için ARDL sınır testi yönteminde Tablo 5'de verilen f-istatistikleri kullanılmaktadır. ARDL sınır testine göre f istatistik testimiz 10,74'tür. %1, %2,5, %5 ve %10 anlamlılık düzeyinde alt ve üst sınır değerlerinden yüksek çıkarak modelin uzun dönemde eşbütünlüşük bir ilişki gösterildiği bulgusuna ulaşılmıştır.

Tablo 6. ARDL (2,0,1,0) Modeli Kısa Dönem İlişkisi Tahmin Sonuçları

Değişkenler	Katsayı	Standart		
		Hata	t-İstatistiği	Prob.
D(LNKAR (-1))	-0.473493	0.041177	-11.49891	0.0000
D(LNRPK)	6.462111	0.298083	21.67889	0.0000

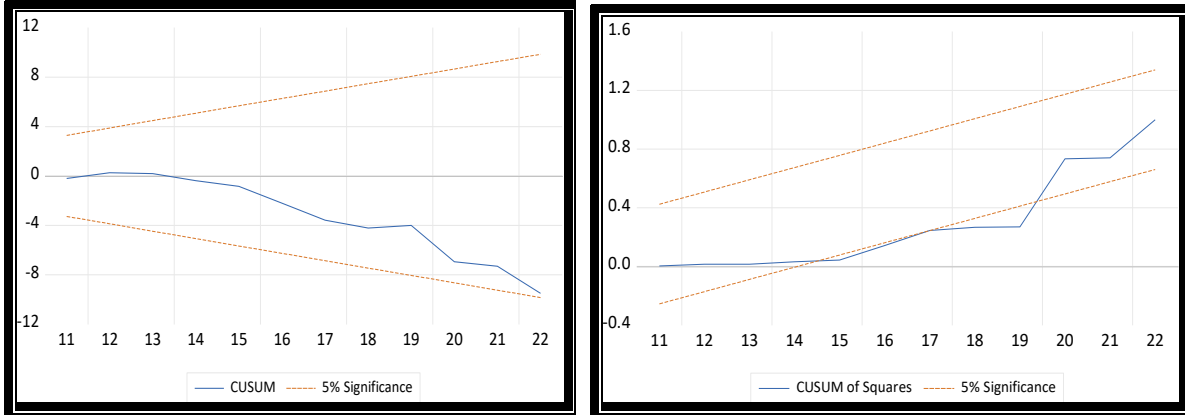
CointEq(-1)*	-0.231333	0.027327	-8.465358	0.0000
--------------	-----------	----------	-----------	--------

Hata düzeltme regresyon modeline göre CointEq (-1) -0.231333 ile negatif ve anlamlıdır. Kısa dönem katsayı tahmin sonuçlarında elde edilen değer, eşbütünleşik ilişkiyi teyit ettiği Tablo 6'da görülmektedir.

Tablo 7. Breusch-Godfrey Seri Korelasyon LM ve Harvey Testi

	F-İstatistiği	Obs*R ²
Breusch-Godfrey Seri Korelasyon LM Testi	1.279376	3.871108
Harvey Testi	1.885983	9.221266

Modelimizin katsayılarının güvenilir ve yansız olduğunu ortaya koymak için yaptığımız Tablo 7'de Breusch-Godfrey otokorelasyon testi ile otokorelasyon sorunu olmadığı gözlemlenmiştir. Aynı zamanda Harvey testi sonucunda da değişen varyans problemi olmadığı kanaatine varılmıştır.



Grafik 6. Cusum Testi Sonuçları

Katsayıların stabil olup olmadığını görmek amacıyla yaptığımız Grafik 6 'de verilen Cusum Testi analiz dahilinde çıkmakla birlikte Cusum kare testine aralık dışı değerler gözlemlenmiştir.

Zaman serileri kapsamında ilk nedensellik tanımı Norbert Weiner tarafından 1959'da yapılmıştır. Tanım Granger ve Hatanaka'nın çalışması tarafından incelenmiş ve Granger'ın 1969'daki çalışmasıyla daha da geliştirilerek nedenselliğin varlığını ve yönünü belirleme konusunda bir fırsat yaratmış. Bu tanım Granger'ın önemli katkıları nedeniyle literatürde "Granger nedensellik tanımı" şeklinde ifade edilir (Şoltan, 2009).

Tablo 9. İkili Granger Nedensellik Testleri

Hipotez:			F-	Gözlem istatistiği	Prob.
LNKADIN	nedenselliği	LNKAR	19	0.93900	0.4143
LNKAR	nedenselliği	LNKADIN		0.15586	0.8571
LNRPK	nedenselliği	LNKAR	19	1.84691	0.1942
LNKAR	nedenselliği	LNRPK		6.46773	0.0102
LNPĐ	nedenselliği	LNKAR	19	0.37560	0.6936
LNKAR	nedenselliği	LNPĐ		2.50195	0.1178

LNRPK	nedenselliği	LNKADIN	19	2.42442	0.1247
LNKADIN	nedenselliği	LNRPK		0.00928	0.9908
LNPĐ	nedenselliği	LNKADIN	19	1.90051	0.1861
LNKADIN	nedenselliği	LNPĐ		0.19689	0.8235
LNPĐ	nedenselliği	LNRPK	19	0.16202	0.8520
RPK	nedenselliği	LNPĐ		3.30534	0.0667

Granger Nedensellik test sonuçlarına göre LNKAR'dan LNRPK'ya, LNRPK'dan LNPĐ'ye tek yönlü nedensellik ilişkisi olduğu saptanmıştır.

Sonuç

Analiz sonuçlarına göre, Türk Hava Yolları'nın kârlılığı ve kadın çalışanlar arasındaki ilişkiyi incelediğimizde dönemler arası belirgin farklılıklar gözlemlenmektedir. Özellikle 2016 ve 2020 yılında ciddi düşüşlerin yaşandığı gözlemlenmektedir. THY'nin faaliyet gösterdiği havacılık sektörünün genel yapısı göz önüne alındığında oranlardaki dalgalanmalar çeşitli nedenlere bağlıdır. Özellikle Türkiye'nin Güneydoğu bölgesindeki istikrarsız jeopolitik durum ve beraberinde artan güvenlik endişeleri, havayolu yolcu taşımacılığını olumsuz yönde etkilemiştir (Önal vd., 2018).

Havacılık sektörü, COVID-19 salgını nedeniyle büyük bir krizle karşı karşıya kalmış durumdayken Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği'nin (IATA) tahminleri, aşı programlarının dünya genelinde yaygınlaşmasıyla sektörün daha normal trafiğe ve işletme modellerine döndüğü gözlemlenmektedir. Mart 2020'de başlayan uluslararası uçuş kısıtlamaları, daha önceki kriz dönemlerini, örneğin 2001'de New York İkiz Kuleler saldırıları veya 2008 Küresel Mali Krizi'ni geride bırakacak büyük bir aksama yaşanmasına neden olmuştur (Maung vd., 2022).

ICAO'nun kullanmış olduğu gelişmiş veri analitiği, 2023'ün ilk çeyreğine kadar hava yolcu talebine çoğu rotada salgın öncesi seviyelere hızlı bir iyileşme göstereceği öngörüsünde bulunmaktadır. Bu tahminlere göre, yıl sonuna kadar 2019 rakamlarına göre yaklaşık %3'lük bir büyüme sağlanması beklenmektedir (ICAO, 2023).

ICAO Genel Sekreteri Juan Carlos Salazar, "ICAO'nun bugün açıkladığı hava yolcu tahminleri, daha ICAO istatistiksel analizi tarafından değerlendirildiği üzere, 2022'deki toparlanmaya yönelik güçlü ivmeye dayanıyor" şeklinde ifade etmiştir. 2022'de taşınan hava yolcu sayısının 2021'e göre tahmini olarak %47 arttığı belirtilirken, bu artışın esas olarak uluslararası rotaların hızla toparlanmasından kaynaklandığını ifade etmişlerdir. Gelir yolcu kilometreleri açısından ise aynı dönemde yaklaşık %70'lik bir artış yaşanmış. ICAO, havayollarının yıllık yolcu gelirlerinde 2019 seviyelerini koruduğunu ve 2021'den 2022'ye tahmini olarak %50'lik bir büyüme gözlemlendiğini belirtmiştir (ICAO, 2023).

Araştırma sonuçlarına göre, Türk Hava Yolları (THY) bünyesinde kadın istihdamındaki %1'lik artışın, kârlılığı yaklaşık %0.21 oranında artırdığı gözlemlenmiştir. Ancak, uzun dönem tahminlere göre kadın çalışanların kârlılık üzerinde gözle görülür bir etkisi olmadığı tespit edilmiştir. Modelin katsayılarının güvenilir ve yansız olduğunu göstermek amacıyla yapılan Breusch-Godfrey otokorelasyon testi sonucunda otokorelasyon sorunu olmadığı gözlemlenmiş ve Harvey testi sonucunda değişen varyans problemi olmadığı sonucuna ulaşılmıştır.

Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün "Bir toplum aynı amaca bütün kadınları ve erkekleri ile beraber yürümez ise ilerlemesine teknik olarak imkan ve bilimsel olarak ihtimal yoktur!" ifadesinde belirttiği gibi bir toplumun ilerlemesi için kadınlar ve erkekler arasında eşit katılımın sağlanması gereklidir. Türk Hava Yolları'nın insan kaynakları politikası, cinsiyet eşitliğini teşvik etmek ve özellikle havacılık sektöründe kadın yöneticilerin sayısını artırmak için önemli bir adım atmaktadır. Bu politikanın etkili şekilde uygulanması ve belirlenen hedeflere ulaşılması için aşağıdaki politika önerileri düşünülebilir:

Şirket, çalışanlar arasında cinsiyet eşitliği ve kadın liderliğinin stratejik önemini vurgulayan eğitim ve farkındalık programları düzenlenebilir. Ayrıca kadın çalışanlara liderlik pozisyonlarına yükselmeleri

için teşvik ve destek sunulmalıdır. Şirket, istihdam politikalarını gözden geçirerek cinsiyet eşitliği prensiplerini daha etkin bir şekilde yansıtmalıdır. Eşit ücret politikalarının güçlendirilmesi ve ayrımcılıkla mücadele stratejilerinin iyileştirilmesi yapılabilir. Türk Hava Yolları, sektördeki diğer şirketler ve kurumlarla iş birlikleri kurarak, cinsiyet eşitliği konusunda sektör genelinde etkili adımlar atabilir. Bu iş birlikleri, sektörde cinsiyet eşitliği ve kadın liderliği konularında bir dönüşüm yaratmaya katkıda bulunabilir. Bu politika önerileri, Türk Hava Yolları'nın kadın çalışanların güçlenmesine yönelik taahhütlerini daha da pekiştirmesine ve sektörde lider bir konuma gelmesine destek olabilir.

Kaynaklar

- Alhan, O., & Yüksel, S. (2018). Kadın çalışanların banka büyüklüğü ve karlılığına etkisi: Engle-Granger eş bütünleşme analizi ile Türkiye üzerine bir uygulama. *İş'te Davranış Dergisi*, 3(2), 140-147.
- Altuntaş, M., & KILIÇ, E. (2021). Havayolu taşımacılığı ile ekonomik büyüme arasındaki ilişkinin incelenmesi: Türkiye örneği. *Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 23(1), 187-202.
- Aslan, A. & Altınöz, B. (2018). "Karlılığın sürdürülebilirliği: temel muhasebe karlılığı göstergeleri etrafında seçilmiş ISO 500 firmaları için bir uygulama", *Muhasebe Bilim Dünyası Dergisi*, 20, 542- 552.
- Aslan, A., & F. Kula ve M. Kaplan. 2010. "New evidence on the persistence of profit in Turkey with first and second generation panel unit root tests", *METU Studies in Development*, 37, 25-40.
- Aslan, A. & Ö. İskenderoğlu. 2012. "Türk bankacılık sektöründe karlılığın kalıcılığının incelenmesi", *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 12(2), 59-68.
- Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri (2006), Atatürk Araştırma Merkezi, Cilt 2:153.
- Avcı, T., & Aktaş, M. (2015). Türkiye'de faaliyet gösteren havalimanlarının performanslarının değerlendirilmesi. *Journal of Alanya Faculty of Business/Alanya İletme Fakültesi Dergisi*, 7(3).
- Chen, S., Liu, X., & Li, T. (2023). does the investment profitability correlation affect the factor premiums? evidence from china. *Pacific-Basin Finance Journal*, 79, 102012.
- Cook, A., & Glass, C. (2015). diversity begets diversity? the effects of board composition on the appointment and success of women ceos. *Social Science Research*, 53, 137-147.
- Erdem, M., & Şenocak, H. (2010) Sivil havacılık sektöründe gelir yönetimi: Türk hava yolları anonim ortaklığı uygulaması. (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Franke, M. (2007). Innovation: The winning formula to regain profitability in aviation? *Journal of Air Transport Management*, 13(1), 23-30.
- Feng, C., & Xiang, K. (2023). Structural power of female executives and retailer profitability: A contingent resource-based perspective. *Journal of Business Research*, 168, 114137.
- Gupta, V. K., Mortal, S. C., & Guo, X. (2018). Revisiting the gender gap in CEO compensation: Replication and extension of Hill, Upadhyay, and Beekun's (2015) work on CEO gender pay gap. *Strategic Management Journal*, 39(7), 2036-2050.
- Guo, X., Jiang, C., Jiang, S., & Guo, H. (2023). Making airline coalition frequent-flyer programs profitable: An analytical investigation. *Transport Policy*, 141, 245-262.
- Georgieva, K., Sayeh, A., & Sahay, R. (2022). How to close gender gaps and grow the global economy. *IMF blog*. Washington, DC: IMF. <https://blogs.imf.org/2022/09/08/how-to-close-gender-gaps-and-grow-the-global-economy>.
- Gozbasi, O., & Aslan, A. (2015). Persistence of profit in energy industry: Dynamic evidence from Turkish companies. *International Journal of Economics and Financial Issues*, 5(2), 624-628.
- Hong, S. J., Farris II, M. T., Pohlen, T. L., & Idug, Y. (2023). Exploring the impact of working capital in the US aviation industry for profitability and shareholder value. *Transport Policy*, 144, 90-101.
- Kiraci, K. (2018). Havayolu taşımacılığı ile ekonomik büyüme arasındaki nedensellik analizi: Türkiye üzerine ampirik bir uygulama. *Dokuz Eylül Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 33(1), 197-216.
- IATA 2023 <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/global-outlook-for-air-transport----june-2023/> (Erişim Tarihi:28.11.2023).
- ICAO 202 <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/ICAO-forecasts-complete-and-sustainable-recovery-and-growth-of-air-passenger-demand-in-2023.aspx> (Erişim tarihi:2.12.2023).
- Kline, S. (2000). Türk Havacılık Kronolojisi, Havaş Yayınları, İstanbul.
- Kocabaş, T. (2023). Türkiye'de sivil havacılık konusu ile ilgili yayınlanan tezlerin bibliyometrik analiz

- yöntemi ile incelenmesi. *Antalya Bilim Üniversitesi Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi*, 3(1), 91-98.
- Koç, F. (2022). Havacılık işletmeciliğinde covid 19 etkisi: Finansal kiralamarlar ve işletme karlılığı bakımından Türk Hava Yolları AO İle Lufthansa şirketlerinin analizi. *Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*, 12(3), 2051-2080.
- Kozlu, C. (2007). Bulutların üstüne tırmanırken THY, bir dönüşüm öyküsü. Remzi Kitabevi, İstanbul.
- Kurt, E. (2021). Türk sivil havacılık tarihinde unutulmuş bir girişim: AERO kulüp ve Türk basınındaki yankısı. *Atatürk Yolu Dergisi*, (68), 531-572.
- Kuyucak, F. (2010). Türk havacılığında kadın. *21. Yüzyılın Eşiğinde Kadınlar*, 21.
- Leon, S., & Dixon, S. (2023). Airline satisfaction and loyalty: Assessing the influence of personality, trust and service quality. *Journal of Air Transport Management*, 113, 102487.
- Liu, Y., Yang, B., & Su, Y. (2023). Changes in firm profitability, heterogeneous investor beliefs, and stock returns. *Journal Of Management Science And Engineering*, 8(2), 258-272.
- Macit, A., & Göçer, S. G. (2018). Havayolu işletmelerinin karlılığı üzerine bir değerlendirme: Türk Hava Yolları örneği. *Joep: Journal of Emerging Economies and Policy*, 3(2), 45-59.
- Mansikkamäki, S. (2023). Firm growth and profitability: The role of age and size in shifts between growth-profitability configurations. *Journal Of Business Venturing Insights*, 19, E00372.
- Maung, Y. S. Y., Douglas, I., & Tan, D. (2022). Identifying the drivers of profitable airline growth. *Transport Policy*, 115, 275-285
- Nadeem, M., Suleman, T., & Ahmed, A. (2019). Women on boards, firm risk and the profitability nexus: does gender diversity moderate the risk and return relationship? *International Review Of Economics & Finance*, 64, 427-442.
- Nusair, S. A., & Al-Khasawneh, J. A. (2022). Impact of economic policy uncertainty on the stock markets of the g7 countries: A nonlinear ardl approach. *The Journal Of Economic Asymmetries*, 26, E00251.
- O'Connell, JF, Avellana, RM, Warnock-Smith, D. ve Efthymiou, M. (2020). Evaluating drivers of profitability for airlines in Latin America: A case study of Copa Airlines, *Journal of Air Transport Management*, 84 , 101727.
- Olszak, M., & Kowalska, I. (2023). Do competition and market structure affect sensitivity of bank profitability to the business cycle? *Pacific-Basin Finance Journal*, 80, 102098.
- Osmanlı Yatırım Kuruluşu <https://osmanli.matrikswebtrader.com/tr/main> (Erişim Tarihi:28.11.2023).
- Önal, S., Mat, M., & Eroğlu, S. E. Hava taşımacılığı işletmelerinin karlılık analizi: Türkiye ve Avrupa sektör karşılaştırması. *Türkiye Sosyal Araştırmalar Dergisi*.
- Scotti, D., & Volta, N. (2017). Profitability change in the global airline industry. *Transportation Research Part E: Logistics And Transportation Review*, 102, 1-12.
- Statista 2023 <https://www.statista.com/chart/28902/estimated-total-net-profit-and-loss-of-the-global-airline-industry/> (Erişim Tarihi:28.11.2023).
- Statista 2023 <https://www.statista.com/statistics/275948/market-capitalization-of-selected-airlines/> (Erişim Tarihi:12.12.223).
- SHGM 2022 <https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/kurumsal/faaliyet/2022-v2.pdf> (Erişim Tarihi:3.12.2023).
- Şoltan, T. (2009). *Enerji tüketimi ile gayri safi yurt içi hasıla arasındaki nedensellik ilişkisinin granger, todayamamoto ve ardl testleri ile incelenmesi* (Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi (Turkey)).
- T.C. Merkez Bankası Geçmiş Tarihli Döviz Kurları Çeviricisi (paracevirici.com) (Erişim tarihi:28.11.2023).
- The World Bank 2021. [female-labor-force-participation-rates\[1\].svg](https://www.worldbank.org/en/indicators/SH.UV.CD) (Erişim tarihi:28.11.2023).
- Yenihan, B., ÇAKIR, N. N., & Alabaşoğlu, B. (2018). Cinsiyet farklılığının tükenmişlik ve yaşam doyumuna etkisi: Kırklareli üniversitesinde görev yapan araştırma görevlileri üzerine bir araştırma. *Kırklareli Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 7(1), 47-58.
- Yurtoğlu, N. (2016). Sivil havacılık sektörü içerisinde yer alan Türk Hava Yollarının tarihi gelişimi (1933-1960). *Cumhuriyet Tarihi Araştırmaları Dergisi*, 12(23), 303-336.
- Yüksel, H. (2016). Sivil havacılığın gelişimi ve küreselleşme sürecine katkıları: Türkiye örneği. *Süleyman Demirel Üniversitesi Vizyoner Dergisi*, 5(11), 1-20.
- THY https://investor.turkishairlines.com/documents/yillik-raporlar/butikten_zirveye_20yil_2003_2023.pdf (Erişim Tarihi:(25.11.2023).