

E-ISSN: 2667-503X

EKİMAD

Cilt 1, Sayı 2, 2019



**EKONOMİ, İŞLETME VE
MALİYE ARAŞTIRMALARI**

DERGİSİ

BİLİM DANIŞMA KURULU

| | |
|--------------------------------|---------------------------------------|
| Prof. Dr. Fatih Savaşan | Sakarya Üniversitesi |
| Prof. Dr. Hamdi Genç | İstanbul Medeniyet Üniversitesi |
| Prof. Dr. İbrahim Halil Sugözü | Şırnak Üniversitesi |
| Prof. Dr. Mustafa Şeref Akın | Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi |
| Doç. Dr. Etem Hakan Ergeç | İstanbul Medeniyet Üniversitesi |
| Doç. Dr. Hasan Dinçer | İstanbul Medipol Üniversitesi |
| Doç. Dr. Hüseyin Kaya | İstanbul Medeniyet Üniversitesi |
| Doç. Dr. Lütfi Sunar | İstanbul Medeniyet Üniversitesi |
| Doç. Dr. Serhat Yüksel | İstanbul Medipol Üniversitesi |
| Dr. Bayram Yalçın | İstanbul Sabahattin Zaim Üniversitesi |
| Dr. Cengizhan Yıldırım | Abant İzzet Baysal Üniversitesi |
| Dr. Deniz Güvercin | İstanbul Arel Üniversitesi |
| Dr. Fatih Yiğit | İstanbul Medeniyet Üniversitesi |
| Dr. Funda Kara | İstanbul İstinye Üniversitesi |
| Dr. Hakan Kalkavan | İstanbul Medipol Üniversitesi |
| Dr. Harun Kılıçaslan | Sakarya Üniversitesi |
| Dr. İbrahim Külünk | Düzce Üniversitesi |
| Dr. Mustafa Tefvik Kartal | Borsa İstanbul |
| Dr. Nurullah Altıntaş | Sakarya Üniversitesi |
| Dr. Osman Akgül | İstanbul Üniversitesi |
| Dr. Ömer Erdem Koçak | İstanbul Medipol Üniversitesi |
| Dr. Öznur Gülen Ertosun | İstanbul Medipol Üniversitesi |
| Dr. Seçil Şenel Uzunkaya | İstanbul Medipol Üniversitesi |
| Dr. Selman Duran | İstanbul Medipol Üniversitesi |
| Dr. Sinemis Zengin | Türkiye Ekonomi Bankası |
| Dr. Zafer Adıgüzel | İstanbul Medipol Üniversitesi |
| Hasan Dönmez | E. Gelirler Kontrolörü |

EDİTÖR KURULU

| | | |
|--------------------------|---------------------|-------------------------------|
| Öğr.Gör. İrfan Ersin | Başeditör | İstanbul Medipol Üniversitesi |
| Öğr. Gör. Halim Baş | Editör | İstanbul Medipol Üniversitesi |
| Öğr. Gör. Nuri Gültekin | Editör Yard. | İstanbul Medipol Üniversitesi |
| Öğr. Gör. Ercan Karakeçe | Yabancı Dil Editörü | İstanbul Medipol Üniversitesi |

ÖNSÖZ

Akademisyenlerin, lisansüstü öğrencilerin ve akademik üretim ihtiyacının artış gösterdiği günümüzde var olan bilimsel dergiler gönderilen yayınlara yetişememektedir. Bu konudaki boşluğu az da olsa doldurabilme adına özellikle sosyal bilim alanlarındaki araştırma ve değerlendirme çalışmalarını bilim çevrelerine ulaştırılabilmesi için “Ekonomi, İşletme ve Maliye Araştırmaları Dergisi”ni kurma ihtiyacını hissettik. 2018 yılında kurduğumuz dergimizin ikinci sayısını yayınlama heyecanını yaşıyoruz. Hedefimiz önemli gördüğümüz çalışmaları hakemlik sürecini geçirdikten sonra sizlerle paylaşmak ve bilim camiasınca takip edilen indekslerde yer alabilmektir. Dergimiz, ekonomi ve işletme alanında sorunların çözümünde bir yayın aracı olarak hizmet vermektedir. Dergide yayınlanan çalışmaların söz konusu alanlara önemli katkılar sağlayacağı düşünülmektedir. Dergimizde işletme, iktisat, maliye, çalışma ekonomisi ve ekonometri bilim dallarında yapılan çalışmalar kabul edilmektedir. Dergi politikası olarak yılda üç kez elektronik ortamda yayın yapmayı planlamakta, her yılın Nisan, Ağustos ve Aralık aylarında dergi sayısını çıkarmayı düşünmekteyiz. Dergiye sunulan bütün makaleler en az iki bağımsız hakem tarafından çift-körleme yöntemiyle değerlendirilir. Dergimize gönderilen makaleler hakem değerlendirme süreci sonunda yayına kabul edilmesi durumunda internet ortamında açık erişimli olarak yayınlanır. Bunun yanında dergimiz her dönem yeni indekslere kabul edilmekte ve bu alanda yaygınlığını artırmaktadır. Dergimizin bilim kurulu ülkemizin çeşitli üniversitelerinde çalışmakta olan, alanında uzman ve başarılı birbirinden kıymetli akademisyenlerden oluşmaktadır. Bu vesileyle dergimize katkıda bulunan tüm akademisyenlerimize ve dergi yönetiminde bulunan arkadaşlarıma teşekkürlerimi bir borç biliyorum. Yayınlarımızın bilim camiasına faydalı olmasını temenni eder, okuyucularımıza başarılar dilerim.

Öğr. Gör. İrfan Ersin

Başeditör

İÇİNDEKİLER TABLOSU

| | |
|---|---------|
| The Importance of Harmonious Monetary and Fiscal Policies: An Examination upon Credit Interest Rate in Turkey | |
| Mustafa Tevfik Kartal | 88-102 |
| The Role Of Bank Interest Rate In The Competitive Emerging Markets To Provide Financial and Economic Stability | |
| Hasan Dinçer, Serhat Yüksel, Mustafa Tevfik Kartal | 103-120 |
| Bağımsız Denetim Yapılmamasının Mali ve Hukuki Sonuçları | |
| Yusuf Bağatır | 121-134 |
| Havayolu Şirketlerinde Yan Gelir: Havayolu Yöneticilerinin ve Yolcu Tercihlerinin Karşılaştırılması | |
| Emine Müge Çetiner, Mustafa Fatih Güneş, Ahmet Erdal Peker | 135-155 |
| Analysis Regarding Impact of Self-Efficacy and Personality Traits of University Students on Their Entrepreneurial Intentions | |
| Nisa Nur Musluhittinoglu, Zafer Adıgüzel | 156-175 |

**THE IMPORTANCE OF HARMONIOUS MONETARY AND FISCAL POLICIES:
AN EXAMINATION UPON CREDIT INTEREST RATE IN TURKEY**

Mustafa Tevfik Kartal* 

Abstract

High bank interest rates have been one of the main problems in certain periods for Turkey. When the development trend of interest rates is examined, it is seen that interest rates were high in the past, they decreased between 2002 and 2010, and they have been increasing after the year 2011. In order to reach low bank interest rates, monetary and fiscal policies are the main tools that can be used. Therefore, the application of monetary and fiscal policies in a harmonious way has substantial importance. Within this context, this study is prepared to evaluate the recent experience of Turkey in terms of harmonious monetary and fiscal policies. In this context, the period after 2010 is included and the period after 2016 is focused especially. Hence, recent approaches and practices in Turkey in terms of the harmonious policy are examined. As a result of the study, it is determined in the study that tight monetary policy and loose fiscal policy are applied generally in Turkey. However, monetary and fiscal policies have begun to be harmonious with the last quarter of 2018. In this context, the credit interest rate of banks has been decreasing with the last quarter of 2018 which was increasing since 2017. This shows that harmonious policies are so important that low bank interest rates cannot be reached without the practice of harmonious policies. This is the most important point that should be stated. Therefore, if it is desired to reach a low credit interest rate of banks, it is highly recommended that Turkey should always adopt harmonious monetary and fiscal policies.

Keywords: *Banking, Interest Rate, Harmonious Monetary and Fiscal Policies, Turkey.*

JEL Classification: *E31, E58, E63, O24, P44.*

**UYUMLU PARA VE MALİYE POLİTİKALARININ ÖNEMİ:
TÜRKİYE'DE KREDİ FAİZİ ÜZERİNE BİR İNCELEME**

Özet

Türkiye'de bazı dönemlerde yüksek faiz oranları temel problemlerden biri olmuştur. Faiz oranlarının gelişim eğilimi incelendiğinde, geçmiş oldukça yüksek, 2002-2010 arasında düşme eğiliminde ve 2011 yılından sonra ise yükselme eğiliminde olduğu görülmektedir. Düşük faiz oranlarına ulaşmak için, para ve maliye politikaları kullanılabilir temel araçlardır. Bu nedenle, para ve maliye politikalarının uyumlu bir şekilde kullanılması kritik öneme sahiptir. Bu bağlamda, Türkiye'de son zamanlarda deneyimlenen para ve maliye politikasının uyumunun değerlendirilmesi amacıyla bu çalışma hazırlanmıştır. Bu kapsamda, çalışmada 2010 ve sonrası ele alınmış, 2016 ve sonrası döneme ise daha fazla odaklanılmıştır. Böylece, para ve maliye politikasının uyumu açısından Türkiye'deki güncel uygulama ve yaklaşımlar incelenmiştir. Çalışma sonucunda, Türkiye'de genel olarak sıkı para politikasının ve gevşek maliye politikasının uygulandığı belirlenmiştir. Ancak, 2018 yılının son çeyreği ile birlikte, para ve maliye politikası uyumlandırılmaya başlanmıştır. Bu kapsamda, 2017 yılından beri artış gösteren banka kredi faizi, 2018 yılının son çeyreği ile birlikte düşmeye başlamıştır. Bu tablo, uyumlu politikalar

* Dr, Borsa İstanbul A.Ş, mustafatevfikkartal@gmail.com

uygulanmaksızın, düşük banka kredi faizlerine ulaşamayacağını göstermesi açısından önem taşımaktadır. Bu, vurgulanması gereken önemli noktadır. Dolayısıyla, düşük banka kredi faizine ulaşmak isteniyorsa, Türkiye'nin her zaman için uyumlu para ve maliye politikası uygulaması önerilmektedir.

Anahtar Kelimeler: *Bankacılık, Faiz Oranı, Uyumlu Para ve Maliye Politikaları, Türkiye.*

JEL Sınıflaması: *E31, E58, E63, O24, P44.*

1. Introduction

Turkey experienced a variety of problems in macroeconomic indicators before 2002. Some of them could be summarized as the budget deficit, foreign trade deficit, current account deficit, high inflation, high-interest rates, and high volatility in foreign exchange rates (FER). Problems in the mentioned macroeconomic indicators reached the top level with the effects of the 2000 and 2001 crisis (Kartal, 2018).

Although there were a lot of macroeconomic problems in Turkey until 2002, most of them have been under control for the forthcoming period after 2002. However, troubled times have been seen in some indicators, specifically inflation and interest rates. So, in order to mention a victory in struggling with inflation and reaching low bank interest rates, i.e. low-cost credits, application of harmonious monetary and fiscal policies have enormous importance.

It is anticipated that similar to developed countries, Turkey should practice harmonious policies in order to have low bank interest rates via inflation. In other words, taken into consideration the effects and importance of harmonious policies on inflation and bank interest rates, it is expected to be applied harmonious policies by Turkey. However, Turkey's application in practices is a question mark. So, it will be valuable to research and examine recent developments and conditions in Turkey.

When examining Turkey's practices, it can be seen that Turkey has applied harmonious policies sometimes. However, it is hard to say that Turkey always has applied harmonious policies in recent periods. The policy selection of Turkey changes depending on national and international conjuncture. As a result of whether monetary and fiscal policies are harmonious or not, inflation and bank interest rates show different trend such as becoming low/stable or in an increasing trend.

Inflation is important for Turkey because of the fact that there was a painful experience and it affected Turkey very badly for many perspectives and caused negative effects on lots of macroeconomic indicators. Similar to inflation, bank interest rates have been important for Turkey due to fact that Turkey has a bank-based financial system and most of the funds are provided by credit channel (Yüksel et al., 2015; Dinçer et al., 2016; Kartal et al., 2018). Therefore, increases in bank interest rates affect all economic actors negatively. That is why it is concentrated in this study taking into consideration bank interest rates in terms of harmonious monetary and fiscal policies. Also, the reason, why commercial credit interest rates are taken consideration as the interest rate in the study, is that most of the credits consist of commercial credits (BRSA, 2018). For this reason, in the context of the importance of harmonious monetary and fiscal policies, recent developments in commercial credit interest rates of banks are examined in detail. In addition to these, inflation and interest rates affect deeply savings in a country which have substantial importance for investments (Ersin & Duran, 2017).

This paper aims to make an examination and evaluation of the recent situation regarding harmonious monetary and fiscal policies in terms of interest rates in Turkey. For this purpose, the credit interest rate of banks is chosen as interest rate indicator. In this context, recent practices of

Turkey in the harmonization of monetary and fiscal policies are examined. Hence, Turkey's practices and choices of policy are defined. As far as it is known, there is no recent study in Turkey examining the role and the importance of monetary and fiscal policies in terms of harmonious policy implementation in recent times. So, it is thought that the study has a pioneer and unique characteristics from this perspective.

This study consists of four parts. After the introduction part, some selected studies in Turkey regarding monetary and fiscal policies and interest rates are examined within the context of the literature review in the second part. Practices of monetary and fiscal policies, whether they are harmonious or not, in Turkey and their effects on credit interest rates of banks are examined in the third part. Finally, an evaluation is made in the fourth part.

2. Literature Review

There are a lot of studies about interest rates, monetary and fiscal policies in Turkish literature. Akkaya & Gürkaynak (2012) examine monetary policy from the implementation perspective by using descriptive statistics method. They conclude that although Central Bank of Republic of Turkey (CBRT) does not have any responsibility actually, it assumes responsibility to struggle with credit growth and current account deficit. However, CBRT does not have the necessary instruments so as to do this. Similarly, Keskin (2018) examine monetary policy from the implementation perspective by using descriptive statistics method and defines that instabilities resulting from international capital flows cannot be prevented by only monetary policy instruments.

Another group of studies examines monetary policy from the perspective of effects. Erol (2014) handles the issue by using descriptive statistics method and states that monetary policy did not become successful in the global crisis. Erer et al. (2016) examine monetary policy by threshold vector autoregressive regression method and define that CBRT short-term interest rate affects real exchange rate positively while but Federal Reserve Bank (FED) affects only the real exchange rate positively in high inflation period. FED's short-term interest policy is vital for Turkey. Gökalp (2016) reviews the issue by generalized method of moments and determines that increase in policy interest rate of CBRT results in the decrease in stock price. Oskay (2017) handles the issue by using descriptive statistics method and states that it will not be sufficient for the central bank to assume a duty by focusing on monetary policy in order to ensure price stability and financial stability and to correct macroeconomic imbalances. Kaya (2018) handles the issue by dynamic stochastic general equilibrium model and defines that there is a mutual relation between stock returns and monetary policy shocks.

The last group of studies in the literature examines monetary policy from policy coordination perspective. Özyılmaz (2016) handles the issue by using descriptive statistics method and states that monetary and fiscal policies are not independent of each other, and policy coordination is essential for effective macroeconomic results. Cukadar & Algan (2018) examine the issue with a similar perspective by nonlinear time series and determine that there is no relationship between monetary and fiscal policy variables between 1980 and 2016. Also, the low coordination coefficient shows that coordination institutions did not work efficiently.

In addition to monetary policy, some studies examine fiscal policy. Yurdakul & Saçkan (2006) examine fiscal policy from the effect perspective by Granger causality test. They conclude that Price stability can be achieved by both appropriate monetary and fiscal policies. Similarly, Düzgün (2010) examine fiscal policy with the same approach by ARDL boundary test and he defines that fiscal policy is more effective than monetary policy in Turkish economy for the period of 1987: Q1-2007: Q3.

Another group of studies examines fiscal policy from the perspective of implementation. Günaydın & Eser (2012) handle the issue by using descriptive statistics method and states that independent

fiscal policy committee is recommended in order to sustain success by the delegation of the fiscal policy through maintaining the fiscal discipline. Similarly, Altunöz (2018) examine fiscal policy with the same approach by ARDL boundary test and he determines that Fiscal policy in Turkey is efficient in the short run and long run whereas monetary policy is effective only in the short run for the period of 1992-2016.

The last group of studies in the literature examines fiscal policy from policy coordination perspective. Özaktaş (2008) handles the issue by Johanssen co-integration test and states that CBRT can be only successful in reaching the inflation target with the support of the fiscal policy. Şimşek (2008) handles the issue by using descriptive statistics method and defines that instruments of monetary and fiscal policies should be adopted simultaneously in order to provide financial stability. Şimşek & Altay (2009) conclude that monetary and fiscal policies should be adopted consistently with each other in order to prevent the crisis. Also, Bozkurt & Göğül (2010) determine that if coordination were not provided between monetary and fiscal policies, then financial instability arises. While Tokucu (2010) state that monetary and fiscal policies should be adopted simultaneously and based on activists approach for getting rid of crisis, similarly (2014) conclude that decisions of monetary policy should be taken into consideration in fiscal policy implementation.

Besides monetary and fiscal policies, there are also studies examine interest rate from the perspective of which determinants affect the interest rate. Some studies research the relationship between interest rate and inflation. Sever and Mızrak (2007), Mercan (2013), Aytaç and Sağlam (2014), Tanrıöver and Yamak (2015), Atgür and Altay (2015), Doğan et al. (2016), and Tunalı and Erönel (2016) examine this relations by using Granger causality analysis, Gregory-Hansen co-integration test, Johanssen co-integration analysis, MGARCH, regression, vector autoregression model and vector autoregressive model. They concluded that inflation, meaning the wholesale price index, inflation uncertainty, and general price level, is a significant determinant of the interest rate.

Another group of studies examines the relationship between interest rate and FER. Gül et al. (2007), Sever and Mızrak (2007), and Ekinçi et al. (2016) examine this relation by using Granger causality analysis, regression and vector autoregressive model. They determined that FER, meaning USD and EUR, are significant determinants and increase causes of the interest rate.

The last group of studies in the literature examines the relationship between interest rate and different indicators. Demir and Sever (2008) analyze the effect of public domestic borrowing on interest rate by using Johansen co-integration analysis and determine that there is a correlation between interest rate and public domestic borrowing. Durgut (2010) analyzes the effect of the real money supply, public debt stock, and real exchange rate on interest rate by using Johansen co-integration analysis and determines that these are indicators of the interest rate. Öztürk and Durgut (2011) analyze the effect of domestic debt stock on interest rate by using Johansen co-integration analysis and determine that there is a positive long-run relationship between domestic debt stock and interest rate. Akıncı and Yılmaz (2016) analyze the effect of economic growth, exchange rate, money supply, external debt service, current account balance, and inflation rate on interest rate by using Johansen co-integration analysis and define that these indicators have statistically significant effects on the interest rate.

When examining studies in the literature as a whole, any study examining the role and the importance of monetary and fiscal policies in terms of harmonious policy implementation exists. For this reason, there is a need such a study. In the present study, it is aimed to determine current practices in the coordination of monetary and fiscal policy in Turkey in terms of credit interest rate.

3. An Examination upon Practice of Harmonious Monetary and Fiscal Policies in Terms of Credit Interest Rate of Banks in Turkey

In the context of the examination of harmonious monetary and fiscal policies, firstly developments of interest rate in Turkey are examined. Secondly, developments of FER and inflation, which have an effect on credit interest rate in Turkey, are examined. After that, monetary and fiscal policy practices are examined. As a last, the effects of monetary and fiscal policy practices on credit interest rate changes are discussed.

3.1. Developments of Interest Rate In Turkey

Most of the countries are dependent on credit opportunities for financing economic activities. Turkey is also one of these countries that financial markets consist of mainly the banking sector. In other words, most of the economic activities in Turkey are funded by the banking sector. For this reason, the credit interest rate of banks has crucial importance in Turkey. Figure 1 shows the development trend of interest rate in Turkey since 2002.

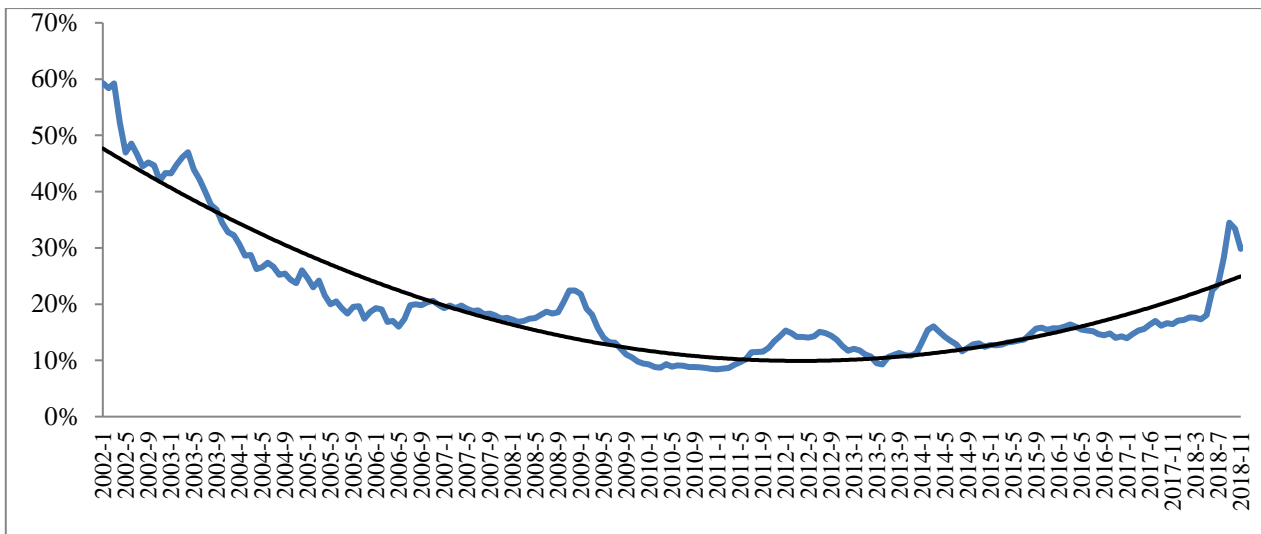


Fig. 1. Bank Credit Interest Rate since 2002 in Turkey (%). **Source:** CBRT, 2018a.

When the development trend of interest rate in Turkey examined, it can be seen that the interest rate was 60% as of 2002 January and it decreased to 8% as of 2011 January by declining. The interest rate, which gradually increased in the following periods, increased 17% as of 2017 December. The interest rate has sustained its upward trend due to the effects of national and international macroeconomic developments and has reached 35% at the end of 2018 September. Also, this level is the highest level that interest rate has reached after 2004. As of 2018 October end, the interest rate has become 30%.

In order to understand better how bank credit interest rate has been changing recently, it would be better to examine the period since 2010 and focus the period since 2016 in detail. Figure 2 shows the development of the interest rate in Turkey since 2010.

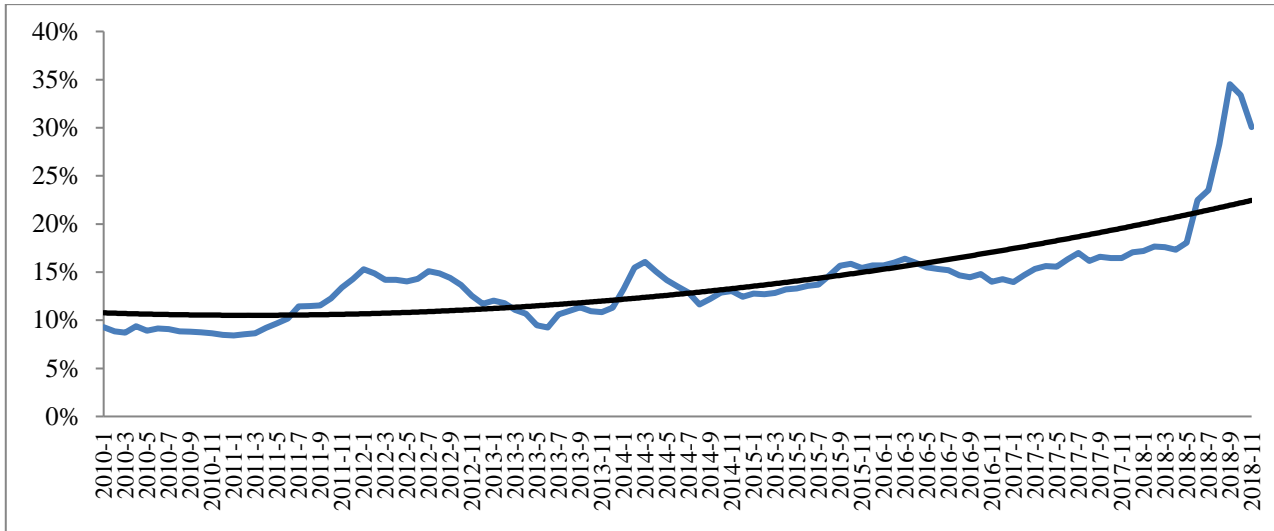


Fig. 2. Bank Credit Interest Rate since 2006 in Turkey (%). **Source:** CBRT, 2018a.

As Figure 2 indicates, interest rate moved horizontally throughout 2010 approximately at the level of 10%. Interest rate increased to the level of 14% as of 2011 end, decreased to the level of 12% as of 2012 end, decreased to the level of 11% as of 2013 end, increased to the level of 12% as of 2014 end, increased to the level of 16% as of 2015 end, decreased to the level of 14% as of 2016 end and increased to the level of 17% as of 2017. This structure shows that the interest rate has moved the range of 10%-17% between 2010 and 2017.

On the other hand, as Figure 2 indicates, the important changes and volatility in interest rate have been seen in 2018. The interest rate has remained 17% still as of 2018 April which is same to the level as of 2017 December. However, after that time, the picture began to change. Interest rate increased to 18% as of 2018 May, increased to 22% as of 2018 June, increased to 23% as of 2018 July, increased to 28% as of 2018 August, increased to 35% as of 2018 September, decreased to 33% as of 2018 October, decreased to 30% as of 2018 November. The figure for the last year shows that there are some problems and misapplication of the policies in Turkey causing an increase in interest rate.

3.2. Developments of FER and Inflation

Changes of interest rate result mainly from developments of macroeconomic indicators. The most important macroeconomic indicators affecting interest rate in Turkey are FER and inflation. In order to understand changes occurring in interest rate, examination of developments in FER and inflation is a must. In this context, Figure 3 shows the development of FER in Turkey since 2010.

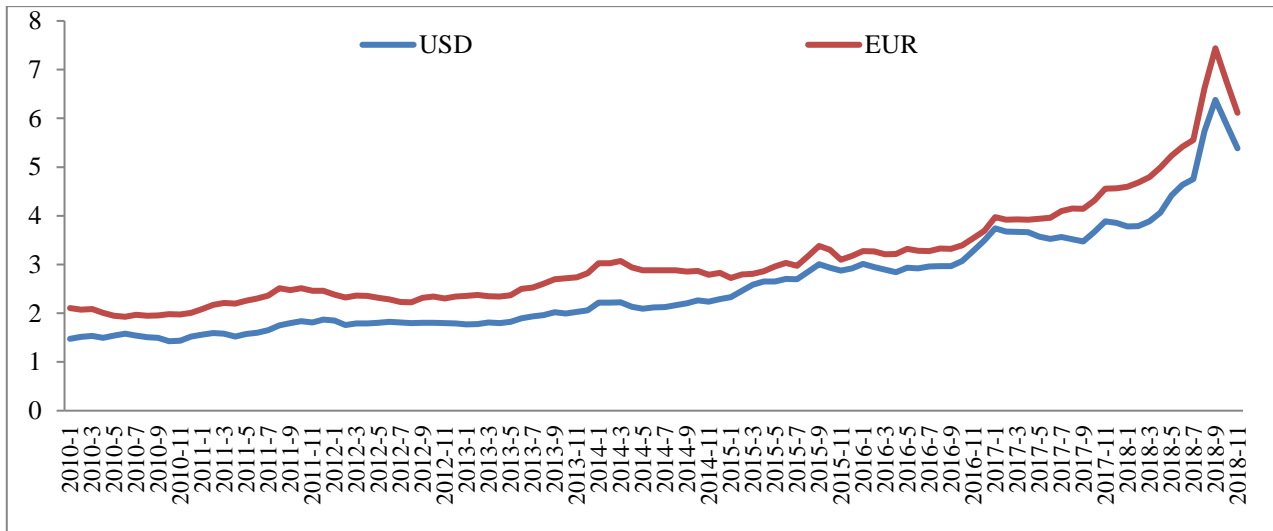


Fig. 3. FER in Turkey (%). Source: CBRT, 2018a.

FER in Turkey is quite stable between 2002 and 2010. As Figure 3 indicates, FER also moved nearly horizontally until 2017 end. At that time, 1 USD was 3.85-TL and 1 EUR was 4.56-TL. However, the picture began to change with the year 2018 depending on the deterioration in macroeconomic indicators of Turkey. USD/TL FER increased to 4.06-TL as of 2018 April, increased to 4.42-TL as of 2018 May, increased to 4.64-TL as of 2018 June, increased to 4.76-TL as of 2018 July, increased to 5.74-TL as of 2018 August, increased to 6.38-TL as of 2018 September. After that pick point, USD/TL FER decreased a bit and it has been 5.38-TL as of 2018 November.

EUR/TL FER followed a similar pattern to USD/TL FER. EUR/TL FER increased to 4.99-TL as of 2018 April, increased to 5.23-TL as of 2018 May, increased to 5.42-TL as of 2018 June, increased to 5.56-TL as of 2018 July, increased to 6.62-TL as of 2018 August, increased to 7.44-TL as of 2018 September. After that pick point, EUR/TL FER decreased a bit and it has been 6.12-TL as of 2018 November. The picture regarding FER, including USD/TL and EUR/TL, tells that there is some misapplication of the policies in Turkey causing the increase in FER.

FER cause an increase in inflation and hence they affect interest rate in this way. Therefore, in addition to FER, following changes in inflation is important for the interest rate. So, Figure 4 shows the development of inflation, including the consumer price index (CPI) and the producer price index (PPI), in Turkey since 2010.

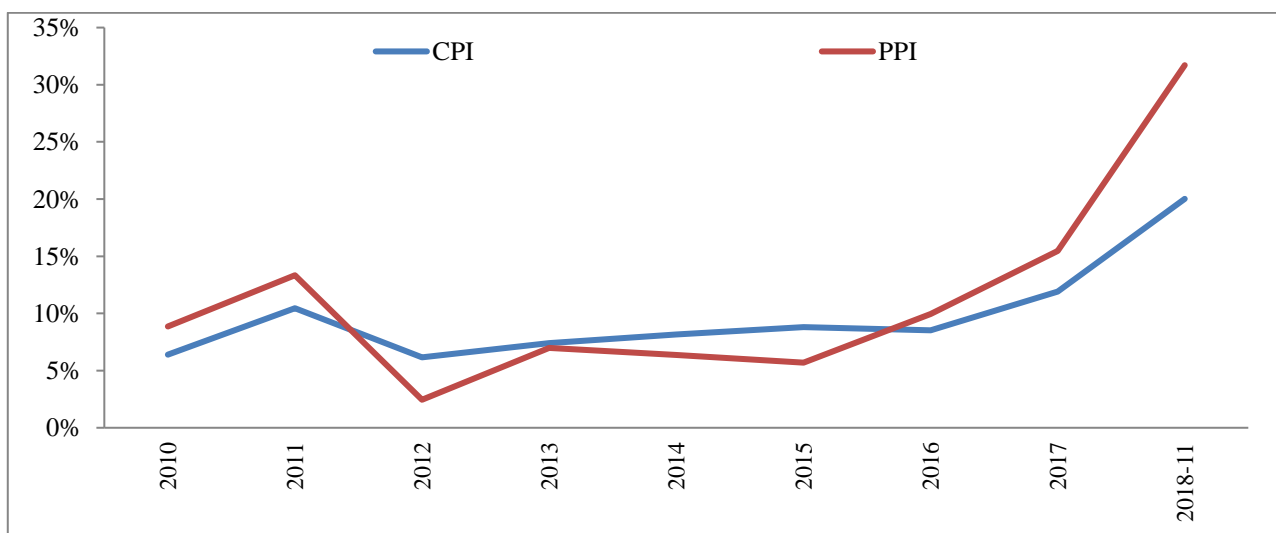


Fig. 4. Annual Inflation in Turkey (%). **Source:** Turkish Statistical Institute (TSI), 2018.

Inflation in Turkey is quite stable between 2002 and 2010 at around 10%. This picture shows a similar trend with the interest rate and FER. As Figure 4 indicates, inflation moved nearly horizontally until 2016 end. At that time, CPI was 38.53% and PPI was 9.94%. However, the picture began to change with the year 2017 depending on the deterioration in macroeconomic indicators of Turkey. CPI increased to 11.92% and PPI increased to 15.47% as 2017 December. This negative trend continued in 2018. The most current figure for CPI is 20.02% and for PPI is 31.71% as of 2018 November. The picture regarding inflation, including CPI and PPI, shows that there is some misapplication of the policies in Turkey causing the increase in inflation.

3.3. Practices of Monetary Policy

To understand the effects of monetary policy on credit interest rate of banks, what practices of the monetary policy have been applied should be reviewed firstly. As it is known, CBRT has applied interest corridor approach for a while and it has given up this approach by completing simplification process regarding the operational framework of the monetary policy on 06.01.2018 (CBRT, 2018b). Figure 5 shows the development of interest rates used in interest corridor approach of CBRT since 2010.

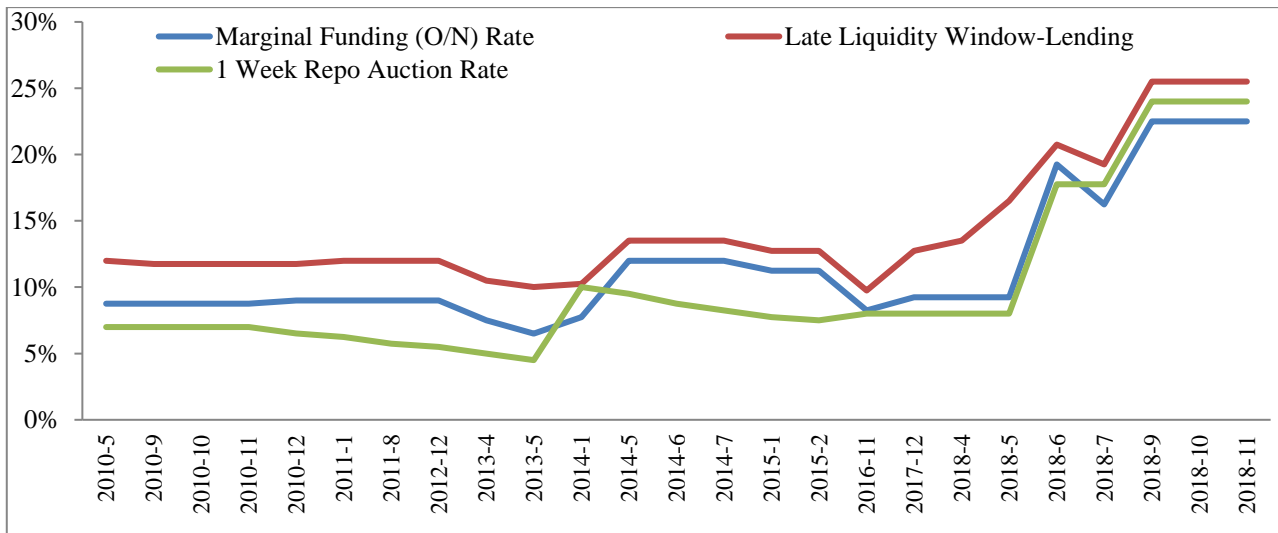


Fig. 5. Interest Corridor and CBRT Interest Rates (%). **Source:** CBRT, 2018b.

As Figure 5 indicates, interest rates used in interest corridor approach moved nearly horizontally until 2013 May end. At that time, 1-week repo auction rate was 4.50%, marginal funding rate was 6.5% and late liquidity window rate for lending was 10%. However, the picture began to change with the 2014 January depending on the deterioration in macroeconomic indicators of Turkey. 1-week repo auction rate increased to 10% and the rate moved horizontally until 2018 May end at the around of 8%. Meanwhile, late liquidity window rate for lending, which shows actual interest in the market, increased to 16.5% as of 2018 May end. In the simplification process regarding the operational framework of the monetary policy, 1-week repo auction rate was determined as 17.75%, marginal funding rate was determined as 19.25% and late liquidity window rate for lending was determined as 20.75% in 2018 June. The latest figures for the interest rates are 24%, 22.50%, and 25.50% as of 2018 October respectively.

In addition to interest corridor approach used by CBRT, the volume of emission is an important indicator in terms of monetary policy. Figure 6 shows the development of the volume of emission of CBRT since 2010.

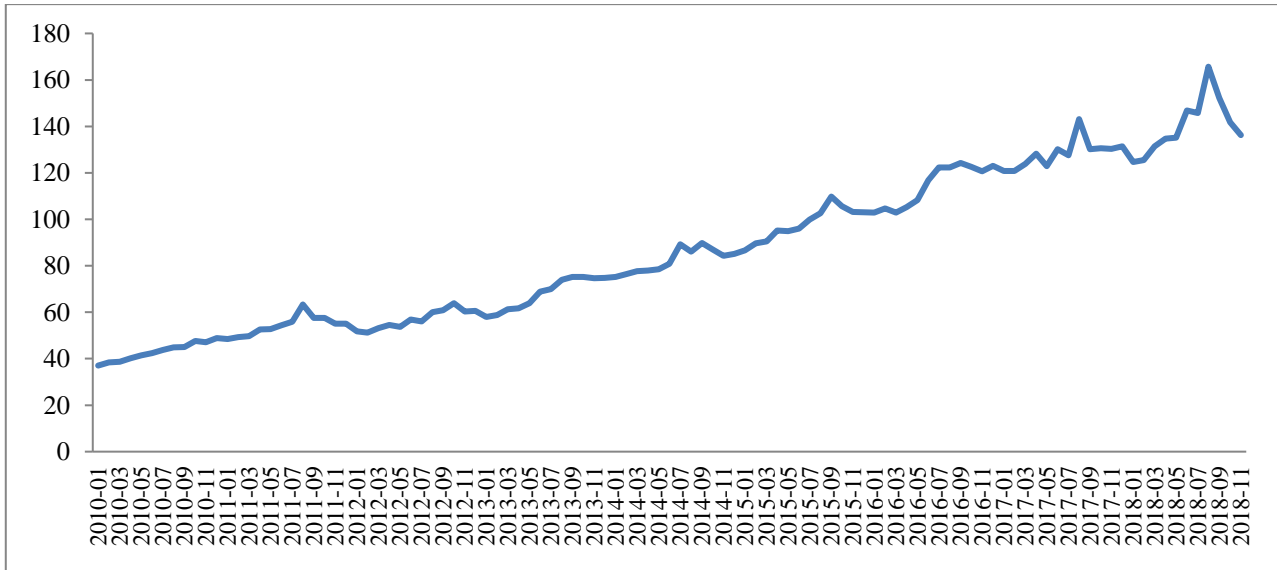


Fig. 6. The volume of Emission in Turkey (Billion TL). **Source:** CBRT, 2018a.

As Figure 6 indicates, the volume of emission had an upward trend continuously except for some periods like May, September in 2017 and, January, September, October, and November in 2018. Also, change examination of the volume of emission over time would be much more helpful in understanding the changes in the volume of emission. Figure 7 shows the changes in the volume of emission of CBRT since 2010.

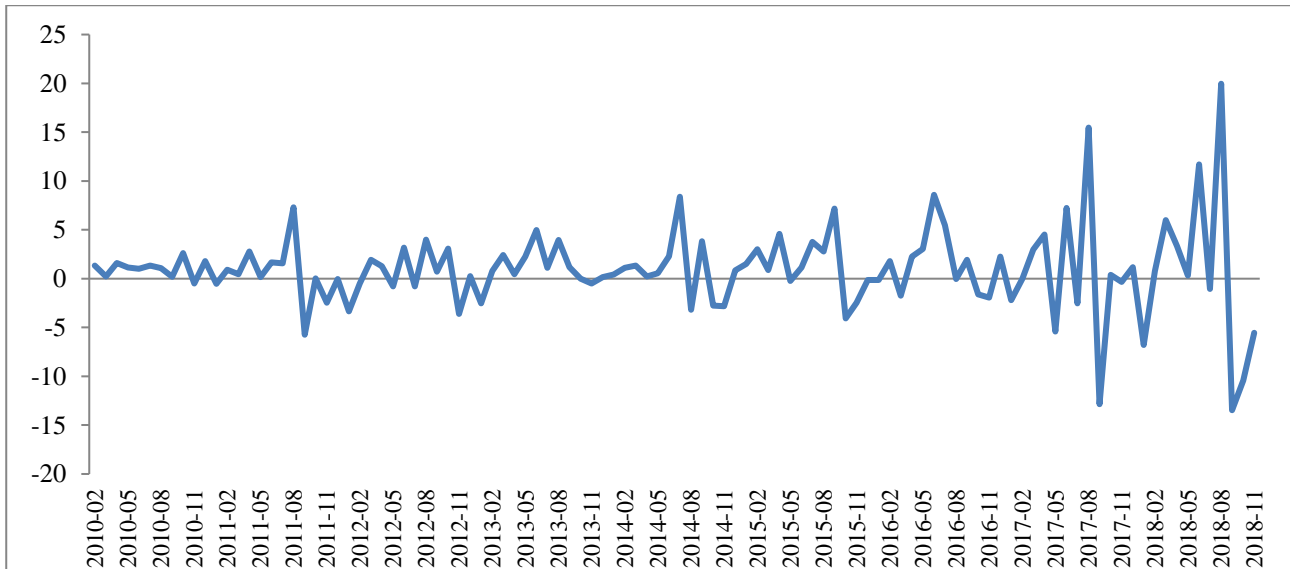


Fig. 7. Change in Volume of Emission in Turkey (Billion TL, changes compared to the previous month). **Source:** CBRT, 2018a.

As Figure 7 indicates, change in the volume of emission was quite low till the end of the 2017 July. This changing trend can be evaluated as an adjustment according to monetary policy, inflation and economic growth. However, this condition changed after that time. Wavelength has become greater since 2017 August and major changes in the volume of emission were seen in 2017 and 2018. The volume of emission was increased TL 15.5 billion TL and reached to TL 143.1 billion as of 2018 August. As of 2018 September, it was decreased TL 12.9 billion TL and reached to TL 130.2 billion returning nearly 2018 July volume of emission level. Change the speed of volume of emission has been low from 2017 October to the end of 2018 May. The volume of emission was increased TL 11.7 billion TL and reached to TL 146.8 billion as of 2018 June. At the end of 2018 August,

Volume of emission was increased TL 20 billion TL compared to the previous month and reached to TL 165.7 billion. The volume of emission was decreased in the following month, 2018 September, October, November, by TL 13.5 billion TL, TL 10.4 billion and TL 5.5 billion respectively, hence it has become TL 136.3 billion at the end of 2018 November which is very near to the level of 2018 May.

As it can be understood from the developments mentioned above, CBRT has difficulty in taking necessary actions in some periods in terms of policy interest rates. For example, CBRT did not take necessary actions by not to increase 1-week repo auction rate (policy interest rate) between 2016 November and 2018 June although market interest was increasing. Instead, CBRT preferred to increase late liquidity window rate for lending. However, CBRT had to change this approach by increasing all interest rate dramatically in interest corridor in 2018 June.

Similar to the interest rate in interest corridor, CBRT has difficulty in taking necessary actions in some periods in terms of volume of emission. For example, CBRT did not take necessary actions by not to take stable or decreasing emission between 2017 August and 2018 August although inflation was increasing. Instead, CBRT preferred to increase the volume of emission at a substantial amount compared to the previous month in 2017 August, 2018 June, and 2018 August. However, CBRT had to change this approach. In this context, CBRT decreased the volume of emission dramatically at the amount of TL 13.5 billion in 2018 September, at an amount of TL 10.4 billion in 2018 October, and at an amount of TL 5.5 billion in 2018 November.

As general, in terms of monetary policy, it can be concluded that CBRT has been practicing tight monetary policy. In other words, CBRT has been fulfilling its responsibilities generally. However, this does not mean that there are not any problematic times. Unfortunately, CBRT was late in taking necessary actions in terms of interest rates in interest corridor and volume of emission.

3.4. Practices of Fiscal Policy

Besides monetary policy, fiscal policy is also important in terms of effects on the credit interest rate of banks. So, what practices of the fiscal policy have been applied should be examined first.

Fiscal policy is described as “*usage of fiscal instruments for a target aiming at providing economic balance or eliminating economic imbalances*”. In this context, such policies as tax policy, expenditure policy, borrowing policy, and other policies, including foreign trade policy, incentive policy etc., are used (Vergidosyası, 2018). In practices of these types of policies, public spending, public revenue, budget deficit/surplus, and borrowing are main policy instruments and they have importance in terms of fiscal policy (Ekonomihukuk, 2018). For this reason, to understand which type of fiscal policy has been deployed in Turkey, examination of developments in these policy instruments is required. Figure 8 shows the changes in the main indicators of fiscal policy since 2010.

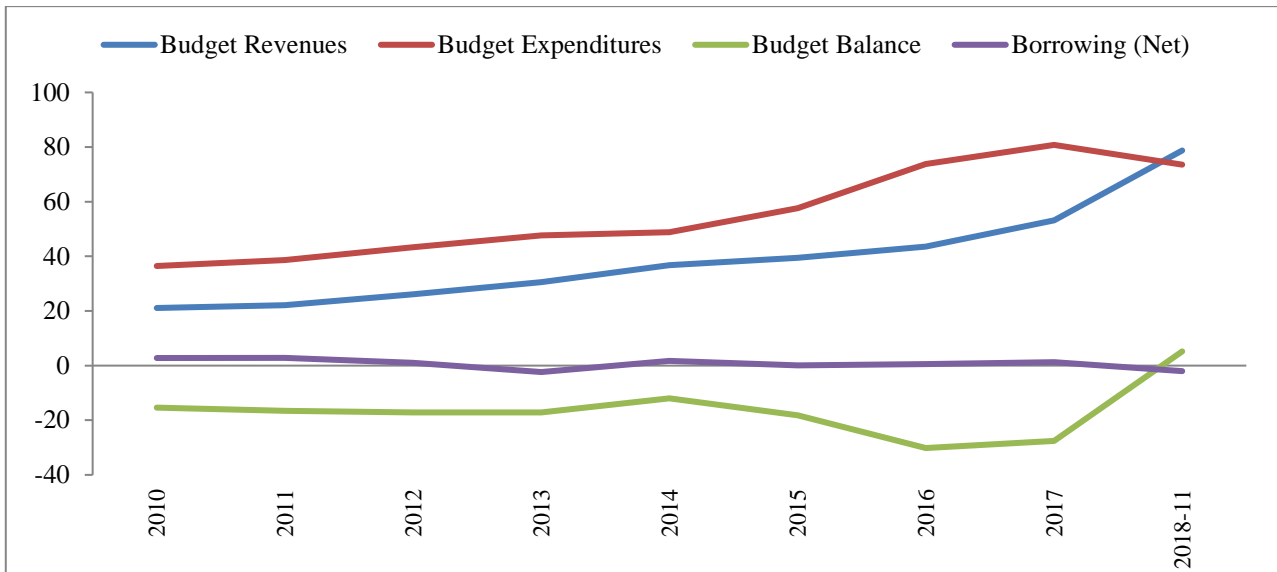


Fig. 8. Changes in Main Fiscal Policy Indicators (Billion TL, annual based). **Source:** CBRT, 2018a.

As Figure 8 indicates, budget balance, which is the result of budget figures and can be described as the difference between budget revenues and budget expenditures, is negative. In other words, there are budget deficit practices in Turkey which means that loose fiscal policy has been applied over time. When figures are examined, the budget deficit is around TL 15 billion TL between 2010 and 2014. However, this picture began to change after that time. The budget deficit was TL 18.2 billion in 2015, TL 30.2 billion in 2016, TL 27.6 billion in 2017. There is no budget deficit as of 2018 November and even there is TL 5.2 billion budget surplus. This picture means that Turkey has been giving up budget deficit approach which stands for loose fiscal policy. Instead, Turkey has beginning to deploy budget surplus approach which stands for tight fiscal policy.

In addition to the main indicators of fiscal policy, practices of incentive policy are important in terms of fiscal policy. When practices of incentives are examined, it can be seen that there are a variety of incentives packages regarding local and foreign investments, supports labor social security premiums and tax liabilities. These practices show that loose fiscal policy is applied with these incentive practices in order to sustain economic growth although they result in inflation. So, it can be said that said that loose fiscal policy is chosen while tight monetary policy is applied for macroeconomic aims and targets.

As it can be understood from the developments mentioned above, fiscal policy has some deficiencies. As general, in terms of fiscal policy, it can be concluded that loose fiscal policy has been preferred in Turkey. In other words, the government has preferred to apply the loose fiscal policy in order to finance and sustain economic growth except for 2018 that there is a budget surplus as of 2018 November.

3.5. Discussion about Effects of Monetary and Fiscal Policies' Practices on Credit Interest Rate

After practices of monetary and fiscal policies in Turkey are examined in the previous subunits, effects of practices of monetary and fiscal policies are discussed in this subunit. When we examine the trend of credit interest rates in Turkey, it has been increasing recently. This is an important problem for Turkey economy due to the fact that Turkey has a bank-based financial system and most of the economic activities are funded by banks via credit channel. For this reason, keeping credit interest rates of bank lower is so crucial in Turkey.

Interest rates are mainly affected by practices of monetary policy in the short run and practices of fiscal policy in long run. As examined in earlier parts of the study, monetary policy is applied as

tight whereas fiscal policy applied as loose as general except for exceptional periods. In other words, while CBRT has trying to keep under control monetary base and inflation in Turkey and it has been succeeding to lower credit interest rate in the market, ministry of finance has been expanding expenditures and hence it has been succeeding to sustain economic growth in Turkey. This means that there are dilemmas between the aims and priorities of monetary and fiscal policies. While CBRT has been focusing on inflation and price stability, the ministry of finance has been focusing on economic growth. Economic growth has been preferred instead of inflation in some periods in Turkey. In these periods, fiscal policy is incompliant with monetary policy. This causes unharmonious monetary and fiscal policy practices in Turkey.

Because of the fact that there are unharmonious monetary and fiscal policy practices in Turkey, the credit interest rate of banks has been increasing recently. If Turkey needs credit financing, wants to decrease and reach credit interest rate of banks, there is no another way except for applying harmonious monetary and fiscal policy practices. Otherwise, the credit interest rate of banks will continue to increase. In this context, the ministry of finance should support CBRT much more in struggling with inflation. Hence, all macroeconomic indicators of Turkey including the credit interest rate of banks will decrease with the harmonious monetary and fiscal policy practices.

4. Conclusion

Credit interest rate of banks is very crucial for a lot of countries, especially Turkey which has a bank-based financial system. That is why Turkey needs extensive financing due to fact that it is an emerging country. However, Turkey does not have enough internal savings. For this reason, the credit of banks is a substantially important resource for finance.

Besides providing credit opportunity, the level of the credit interest rate of banks is also important. In order to keep the credit interest rate of banks lower, harmonious practices in monetary and fiscal policies are very important in countries.

In the study, it is aimed at evaluating Turkey's practices in monetary and fiscal policies and the effects of them on credit interest rates of the bank. Within this framework, the period after 2010 is included and the period after 2016 is focused especially.

By considering the analysis results of the study, it is concluded that tight monetary policy and loose fiscal policy are applied in Turkey generally. However, this structure has begun to change. Turkey has been starting to apply harmonious monetary and fiscal policies in 2018 last quarter. Hence, the credit interest rate of banks has begun to decrease. Although the credit interest rate of banks reached 34.51% in 2018 September, it has decreased to 29.82% as of 2018 November end.

If Turkey continues to apply harmonious monetary and fiscal policies in the forthcoming period, the credit interest rate of banks will decrease much more in near future. Therefore, Turkey should give additional attention to applying monetary and fiscal policies harmoniously with each other. Within this context, increasing and sustaining the independence of the CBRT is very important. Besides, excess consumption causing an increase in inflation should be minimized in order to support and comply with the monetary policy. Also, efforts for increasing in production capacities of Turkey should be increased with the support of harmonious monetary and fiscal policies. Hence, the economy will grow on one side and credit interest rate will decrease on the other side.

In this study, it is aimed to establish a basis for the subject. It is recommended for the next studies that harmonization between monetary and fiscal policies could be examined by using statistical/econometrics methods/models. Hence, the literature regarding the subject could be deepened.

REFERENCES

- Akıncı, M., & Yılmaz, Ö. (2016). The trade-off between Inflation and Interest Rate: A Dynamic Least Squares Method for Turkish Economy in the Context of Fisher Hypothesis. *Sosyoekonomi*, 24(27), 33-56.
- Akkaya, Y., & Gürkaynak, R. S. (2012). Current Account Deficit, Budget Balance, Financial Stability, and Monetary Policy: Reflections on a Gripping Episode. *Economics, Business Administration and Finance*, 27(315), 93-119.
- Altunöz, U. (2018). Which one is Right? Monetarists or Keynesians? The Effectiveness Analysis of the Monetary and Fiscal Policy for Turkish Economy. *Journal of International Social Research*, 11(56), 695-708.
- Atgür, M., & Altay, O. (2015). Relationship between the Inflation and Nominal Interest Rate: The Case of Turkey (2004-2013). *Journal of Management & Economics*, 22(2), 521-533.
- Aytaç, D., & Sağlam, M. (2014). Relationship among Public Deficits Domestic Debt and Interest Rate: Turkey Case. *Eskişehir Osmangazi University Economics and Administrative Sciences Journal*, 9(1), 131-148.
- Bozkurt, C., & Göğül, P. K. (2010). Coordination of Monetary and Fiscal Policies. *Journal of Academic Researches and Studies*, 2(2), 27-44.
- BRSA. (2018). Turkish Banking Sector Main Indicators as of 2018 September, http://www.bddk.org.tr/ContentBddk/dokuman/veri_0023_05.pdf, 02.12.2018.
- CBRT. (2018a). EVDS (Data Central). <https://evds2.tcmb.gov.tr/index.php?/evds/serieMarket>, 28.12.2018.
- CBRT. (2018b). Central Bank Interest Rates. <https://www.tcmb.gov.tr/wps/wcm/connect/en/tcmb+en/main+menu/core+functions/monetary+policy/central+bank+interest+rates>, 05.12.2018.
- Cukadar, P. Ö., & Algan, N. (2018). Institutional Change and Economic Policy Coordination for Turkey. *Business & Economics Research Journal*, 9(3), 513-529.
- Çoban, H., & Deyneli, F. (2014). Economic Coordination and Overview of Economic Coordination Committees in Turkey. *Journal of Economic and Social Researches*, 10(1), 13-26.
- Demir, M., & Sever, E. (2008). The Effects of Public Domestic Debt on the Rate of Growth, Interest and Inflation. *Electronic Journal of Social Sciences*, 7(25), 170-196.
- Dinçer, H., Hacıoğlu, Ü., & Yüksel, S. (2016). Performance Assessment of Deposit Banks with CAMELS Analysis Using Fuzzy ANP-MOORA Approaches and an Application on Turkish. *Asian Journal of Research in Business Economics and Management*, 6(2), 32-56.
- Doğan, B, Eroğlu, Ö., & Değer, O. (2016). The Causal Relationship between Inflation and Interest Rates: The Case of Turkey. *Çankırı Karatekin University Journal of the Faculty of Economics and Administrative Sciences*, 6(1), 405-425.
- Durgut, D. (2010). Macroeconomic Factors Influencing Interest Rate: An Empirical Analysis for Turkey. *Zonguldak Karaelmas University*, Master Thesis.
- Düzgün, R. (2010). Effectiveness of Monetary and Fiscal Policies in Turkish Economy. *The Journal of International Social Research*, 3(11), 230-237.
- Ekinci, E. B. M., Alhan, A., & Ergör, Z. B. (2016). Nonparametric Regression Analysis: Examining the Relationship between Interest Rate, Inflation and Exchange Rate. *Banking and Insurance Research Journal*, 2(9), 28-37.

- Ekonomihukuk. (2018). What is Fiscal Policy? Tools, Purposes, Applications. <https://ekonomihukuk.com/maliye/maliye-politikasi>, 25.12.2018.
- Erer, E., Erer, D., Çayır, M., & Altay, N. O. (2016). The Effects of Monetary Policies by CBRT, FED and ECB on Turkish Economy: An Analysis for 1994-2014 Period. *Socioeconomic*, 24(3), 285-305.
- Erol, İ. (2014). Global Financial Crisis, the Monetary Policy and Islamic Banks. *Gift to Professor Naci Birol Muter*. https://www.researchgate.net/profile/Evrim_Kabukcu/publication/318300104_Cok_Uluslu_Sirketlerin_Yerel_Ekonomik_Gelismeye_Inovatif_Katkilari/links/596155a30f7e9b8194578520/Cok-Uluslu-Sirketlerin-Yerel-Ekonomik-Gelismeye-Inovatif-Katkilari.pdf#page=229, 02.12.2018.
- Ersin, İ., & Duran, S. (2017). Faizsiz Finans Döngüsünü Oluşturma Açısından Adil Ekonomik Düzen Söyleminin Kredileşme İlkeleri Ve Uygulanabilirliğinin Değerlendirilmesi. *Electronic Turkish Studies*, 12(8).
- Gökalp, B. T. (2016). The Effect Of Monetary Policy Decisions On Stock Prices. *Suleyman Demirel University Journal Of Faculty Of Economics & Administrative Sciences*, 21(4), 1379-1396.
- Gül, E., Ekinci, A., & Özer, M. (2007). The Causal Relationship between Interest Rates and Exchange Rates in Turkey: 1984-2006. *Journal of Economic, Management and Finance*, 22(251), 21-31.
- Günaydın, İ., & Eser, L. Y. (2012). Is an Independent Fiscal Policy Committee Feasible? *Journal of Fiscal*, 163, 36-60.
- Kartal, M. T. (2018). New Player to Turkish Financial Markets: Turkey Product Specialized Exchange's Role and Potential Contributions. 5. *International Social Humanities and Administrative Sciences Symposium*, Abstract Book, 209-210.
- Kartal, M. T., İbiş, C., & Çatıkkaş, Ö. (2018). Adequacy of Audit Committees: A Study of Deposit Banks in Turkey. *Borsa İstanbul Review*, 18(2), 150-165.
- Kaya, E. (2018). The Relationship Stock Returns and Monetary Policy Shocks. *Journal of Accounting, Finance and Auditing Studies*, 4(3), 241-257.
- Keskin, N. (2018). The Role of Capital Flows in the Adoption of New Monetary Policy Approach in Turkey after The Global Crisis and an Assessment on Capital Controls. *Journal of Administrative Sciences*, 16(31), 161-195.
- Mercan, M. (2013). Testing the Long-Term Relationship between Inflation and Nominal Interest Rates under Fisher Hypothesis: The Case of Turkey. *Ataturk University Journal of Economics & Administrative Sciences*, 27(4), 368-384.
- Oskay, C. (2017). Efficiency of New Monetary Policy Implementation of the Central Bank of the Republic of Turkey after the Global Financial Crisis. *Institutions, National Identity, Power, and Governance in the 21st Century*, Proceeding Book, 347-368.
- Özaktaş, F. D. (2008). Determination of Price Level New Approaches and Turkey's Experience. *Journal of Academic Inquiries*, 3(1), 157-174.
- Öztürk, N., & Durgut, D. (2011). Determinants of Interest Rate: An Empirical Analysis for Turkey. *International Journal of Alanya Faculty of Business*, 3(1), 117-144.
- Özyılmaz, A. (2016). Coordination of Monetary and Fiscal Policy Efficiency on the Macro Economic Goals. *Balkan and Near Eastern Journal of Social Sciences*, 2(1), 28-34.

- Sever, E., & Mızrak, Z. (2007). Relations between Foreign Currency, Inflation and Interest Rate: Turkey Practice. *Selçuk University Social and Economic Research Journal*, 7(13), 264-283.
- Şimşek, H. A. (2008). Financial Crisis and Fiscal Policies during Globalization Process: A Theoretical Evaluation. *Suleyman Demirel University Journal of Faculty of Economics & Administrative Sciences*, 13(1), 183-208.
- Şimşek, H. A., & Altay, A. (2009). Evaluation of the Fiscal Policy in Turkey in Global Crisis Environment. *Journal of Finance-Politic and Economic Reviews*, 528, 11-23.
- Tanrıöver, B., & Yamak, N. (2015). Analysis of Nominal Interest Rate-General Price Level Relationship within the Framework of Gibson Paradox. *Journal of Finance*, 168, 186-200.
- Tokucu, E. (2010). The 2007 Financial Crisis and Monetary Policies: On the Monetary Policies' Failure. *The Ekonomik Yaklasim*, 21(76), 31-54.
- TSI. (2018). Inflation Statistics. <http://www.tuik.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist>, 02.12.2018.
- Tunalı, H., & Erönel, Y. Y. (2016). Relation between Inflation and Interest Rates: Validity of Fisher Effect in Turkey. *Süleyman Demirel University Journal of Faculty of Economics & Administrative Sciences*, 21(4), 1415-1431.
- Vergidosyasi. (2018). Fiscal Policy and Components. <https://vergidosyasi.com/2017/07/02/maliye-politikasi-ve-bilesenleri>, 25.12.2018.
- Yurdakul, F., & Saçkan, O. (2007). Monetary and Fiscal Policy Dominant Regimes in Determining the General Price Level. *Ankara University Journal of Faculty of Political Sciences*, 62(2), 220-236.
- Yüksel, S., Dinçer, H., & Hacıoğlu, Ü. (2015). CAMELS-Based Determinants for the Credit Rating of Turkish Deposit Banks. *International Journal of Finance & Banking Studies*, 4(4), 1-17.

**THE ROLE OF BANK INTEREST RATE IN THE COMPETITIVE EMERGING
MARKETS TO PROVIDE FINANCIAL AND ECONOMIC STABILITY**

Hasan Dinçer*



Serhat Yüksel**



Mustafa Tevfik Kartal***



Abstract

Financial and economic stability are two main significant concepts of the countries. Many different actions are taken in order to reach this objective. In this process, interest rate plays a key role because it mainly affects the cost of investments and consumption decisions of the parties. Therefore, the determinants of interest rate should be identified to have more effective financial market. This study aims to determine the influencing factors of bank interest rate in Turkey. Within this framework, seven different independent variables are selected based on literature review. Moreover, quarterly data of these variables for the periods between 2001:01 and 2018:02 is taken into the consideration. Furthermore, multivariate adoptive regression splines (MARS) model is used in the analysis process. The findings show that inflation, foreign debt, budget deficit, current account deficit and high oil price are the main determinants of high interest rate in Turkey. Therefore, it is obvious that Turkish government should take some actions to minimize these macroeconomic problems. In this context, inflation targeting plan should be implemented more effectively with the coordination of the government and central bank. Additionally, budget discipline should be maintained in order to prevent budget deficit. Furthermore, the government should take some measures to reduce the demand for imported goods, so current account deficit can be decreased. With the help of these actions, it can be more possible to decrease interest rate in Turkey. Lower interest rate has an increasing effect on the investment which contributes sustainable financial and economic growth.

Keywords: Interest Rate; MARS; Turkey; Financial Development; Sustainable Economic Growth

JEL Codes: F43, G12, Q01

**FİNANSAL VE EKONOMİK KARARLILIK SAĞLAYABİLMEK İÇİN REKABETÇİ
PİYASALARDA BANKA FAİZ ORANININ ROLÜ**

Özet

Finansal ve ekonomik istikrar, ülkelerin iki ana önemli kavramıdır. Bu hedefe ulaşmak için hükümetler tarafından birçok farklı eylemde bulunulmuştur. Bu süreçte, faiz oranı kilit bir rol oynamaktadır, çünkü esas olarak yatırımların maliyetini ve tarafların tüketim kararlarını etkilemektedir. Dolayısıyla, faiz oranının belirleyicileri daha etkin bir finansal piyasaya sahip olmak için tanımlanmalıdır. Bu çalışma, Türkiye'deki banka faiz oranını etkileyen faktörleri belirlemeyi

* Doç. Dr., İstanbul Medipol Üniversitesi, İşletme ve Yönetim Bilimleri Fakültesi, Uluslararası Ticaret ve Finansman Bölümü hdincer@medipol.edu.tr

** Doç. Dr., İstanbul Medipol Üniversitesi, İşletme ve Yönetim Bilimleri Fakültesi, Uluslararası Ticaret ve Finansman serhatyüksel@medipol.edu.tr

*** Dr., Borsa İstanbul A.Ş, mustafatevfikkartal@gmail.com

amaçlamaktadır. Bu çerçevede, literatür taramasına dayanarak yedi farklı bağımsız değişken seçilmiştir. Ayrıca, 2001:01 ve 2018:02 dönem aralığı için bu değişkenlerin üç aylık verileri dikkate alınmıştır. Ayrıca, analizde çok değişkenli uyarlanmış regresyon uzanımları (MARS) modeli kullanılmıştır. Bulgular, enflasyonun, dış borcun, bütçe açığının, cari açığın ve yüksek petrol fiyatlarının Türkiye'deki yüksek faiz oranının belirleyicisi olduğunu göstermektedir. Bu nedenle, Türk hükümetinin bu makroekonomik sorunları en aza indirmek için bazı adımlar atması gerektiği açıktır. Bu bağlamda, enflasyon hedefleme planı hükümet ve merkez bankasının koordinasyonunda daha etkin bir şekilde uygulanmalıdır. Ek olarak, bütçe açığını önlemek için bütçe disiplini sürdürülmelidir. Ayrıca, cari işlemler açığının azaltılması gerektiğinden hükümetin ithal mallara olan talebi azaltabilmesi için bazı önlemler alması gerekmektedir. Bu eylemler sayesinde, Türkiye'deki faiz oranını düşürmek daha mümkün olabilecektir. Düşük faiz oranı, sürdürülebilir finansal ve ekonomik büyüme katkıda bulunan yatırımlar üzerinde artan bir etkiye sahiptir.

Anahtar Kelimeler: Faiz Oranı; MARS; Türkiye; Finansal Gelişme; Sürdürülebilir Ekonomik Büyüme

JEL Sınıflandırması: F43, G12, Q01

1. Introduction

Countries mainly aim to reach financial and economic stability. With the help of effective financial market, economy of the country can be stimulated. In other words, companies become willing to make new investment when financial system works effectively in the countries. With respect to this situation, bank interest rate is a very significant concept for the economies of the countries because it affects the cost of the companies. It means that in case of high interest, companies become reluctant to take loans form the banks due to the high cost. This situation negatively influences investment amount in this country. As a result, economic growth decreases because this investment is one of the main components of gross domestic product (GDP) calculation. Therefore, it is obvious that countries prefer to have lower interest rate for this purpose (Tumwine et al., 2018).

On the other side, in some cases, increasing interest rates becomes necessary for the sustainability of the economy although it has a negative effect on investment. For example, if there is high inflation in the economy, interest rates should be gone up to minimize the expenditures and this situation has a decreasing effect on the inflation rates (Entrop et al., 2017). In addition to the inflation problem, high currency exchange rate can cause serious problems for the economies when this country has high foreign debts. In order to reduce currency exchange rate, there should be increase in the interest rates with the aim of attracting the attention of foreign investors. However, high interest negatively influences investments in the country.

As it can be understood that the main purpose of the countries is to decrease the interest rate to increase investment and stimulate the economy whereas sometimes it should be higher to solve some macroeconomic problems. Therefore, it is obvious that identifying the indicators of the interest rate plays a significant role for the economies. With the help of this issue, it can be possible to understand when interest rates increase or decrease. Hence, this situation can be very beneficial for giving strategic and important decisions related to the investment.

This study aims to define the influencing factors of the bank interest rate in Turkey to provide policy recommendations for the sustainable financial and economic growth. For this purpose, seven different independent variables are selected that may have an effect on the interest rate. With respect to the dependent variable, deposit interest rate of the banks is taken into the consideration. In the analysis process, quarterly data of these variables for the periods between 2001:01 and 2018:02 is evaluated by using multivariate adoptive regression splines (MARS) approach. As a result, it can be possible to

understand which conditions cause interest rate to increase or decrease. Thus, important recommendations can be given for the governments and investors for their strategic decisions.

The main novelty of this study is using multivariate adoptive regression splines methodology in the analysis process. The subject of interest rate was evaluated in many different studies in the literature for various purposes. For instance, a lot of studies aimed to define the indicators of the interest rate whereas some of them focused on the influences of the interest rates on some other factors. However, MARS method is firstly used in this study to reach the objective which increases the originality.

There are four different sections in this study. In this introduction section, general information related to the interest rate is given. Moreover, the second section includes literature review. In this section, the studies focused on the determinants of the interest rate are detailed. On the other side, the third section is related to the research and application. Within this framework, firstly, the data and methodology are defined. After that, the analysis results are shared. In the last section, recommendations are given based on these analysis results.

2. Literature Review

There are lots of studies related to the determinants of interest rate in the literature. Some of these studies were depicted below.

Table 1: Studies Related to Interest Rate

| Author | Scope | Method | Results |
|----------------------------|-------|---|--|
| Benjamin and Kochin (1984) | UK | Gibson's paradox | They concluded that no evidence founded between long-term interest rate and price level. |
| Cebula (1988) | USA | Descriptive statistics | There is significant linkage between budget deficits and interest rates. |
| Zahid (1988) | USA | Descriptive statistics | It was concluded that there is significant linkage between budget deficits and interest rates. |
| Angeloni and Prati (1993) | Italy | Descriptive statistics | Foreign exchange has a dominant influence on interest rate variability. |
| Mehra (1996) | USA | Johansen cointegration analysis | Inflation rate has an influence on the interest rates. |
| Berument (1999) | UK | Autoregressive conditional heteroscedasticity model | Expected inflation positively affects interest rates. |

| Author | Scope | Method | Results |
|-------------------------------|-------------------------|---------------------------------|--|
| Patnaik and Vasudevan (1999) | India | Johansen cointegration analysis | They reached a conclusion that returns on foreign assets play a significant and increasing role in the determination of domestic interest rates. |
| Berument and Malatyalı (2001) | Turkey | GARCH | Interest rates are positively affected by expected inflation. |
| Günay (2001) | Turkey | Regression | There is positive relationship between exchange rate risk and interest rate. |
| Güneş and Tuğçal (2002) | Turkey | Regression | Wholesale price index is the most important factor affecting interest rates in Turkey. |
| Bulut and Canbolat (2003) | Turkey | Regression | They defined that public deficit has an effect on interest rate. |
| Moschitz (2004) | Euro Area | Regression | The permanent change in reserve supply effect overnight interest rate negatively. |
| Karaca (2005) | Turkey | Bounding test | There is a relationship between exchange rate volatility and interest rate. |
| Hol (2006) | Norway, Sweden, Denmark | ARCH | The exchange rate regime, international debt and unemployment are significant in explaining the interest rate. |
| Masatçı and Darıcı (2006) | Turkey | Johansen cointegration analysis | The government expenditures, and inflation affect interest rates negatively in Turkey. |
| Muinhos and Nakane (2006) | Brazil | Regression | The inflation risk takes a negative role on interest rate. |
| Poddar et. al. (2006) | Lebanon | Regression | They determined that global interest rates have a strong effect on interest rates in Lebanon. |
| Gül et. al. (2007) | Turkey | Granger causality analysis | They defined that there is one-way causality relationship from exchange rates to interest rates. |
| Sever and Mızrak (2007) | Turkey | Vector auto regressive model | It was determined that exchange rates and inflation are significant determinants of the interest rate. |

| Author | Scope | Method | Results |
|----------------------------|--------------|---|---|
| Demir and Sever (2008) | Turkey | Johansen cointegration analysis | There is a correlation between interest rate and public domestic borrowing. |
| Mukhtar and Zakaria (2008) | Pakistan | Regression | The budget deficits do not have significant effect on nominal interest rates. |
| Doğrul and Soytaş (2010) | Turkey | Toda-Yamamoto causality analysis | They determined that there is no causality relation between interest rates and oil prices. |
| Durgut (2010) | Turkey | Johansen cointegration analysis | Real money supply, public debt stock, and real exchange rate are the indicators of the interest rate. |
| Onanuga and Shittu (2010) | Nigeria | Vector error correction model | They determined that real money supply influences treasury bill rates. |
| Öztürk and Durgut (2011) | Turkey | Johansen cointegration analysis | There is a positive long-run relationship between interest rates and domestic debt stock. |
| Arora and Tanner (2013) | USA | VAR model and impulse-response analysis | It is stated that oil prices have an influence on real interest rates. |
| Mercan (2013) | Turkey | Granger causality analysis | Inflation rate affects nominal interest rate positively. |
| Wang and Chueh (2013) | USA | Threshold model | The oil prices have effects on interest rates. |
| Aytaç and Sağlam (2014) | Turkey | Vector auto regression model | Inflation rate is the most significant component of the interest rate. |
| Köse and Terzioğlu (2014) | Turkey | MGARCH | The inflation uncertainty has a reducing impact on interest rate. |
| Taşbaşı (2014) | Hong Kong | GARCH | There is a strong relationship between exchange rate and interest rate volatilities. |
| Atgür and Altay (2015) | Turkey | Johansen cointegration analysis | There is a positive relation between inflation and nominal interest rate in the long run. |

| Author | Scope | Method | Results |
|---------------------------------|---|-----------------------------------|---|
| Doğan et al. (2015) | Turkey | Johansen cointegration analysis | Inflation rate is the main cause of the interest rates. |
| Gupta and Goyal (2015) | India | Vector auto regression model | They determined that interest rates move in the same direction with oil prices. |
| Sotoudeh and Worthington (2015) | Net oil-consuming and oil-producing countries | Hiemstra-Jones cointegration test | There is an interaction between oil prices changes and short-term interest rate in net oil-producing countries. |
| Tanrıöver and Yamak (2015) | Turkey | Bounding test | They concluded that general price level influences nominal interest rates positively. |
| Akıncı and Yılmaz (2016) | Turkey | Johansen cointegration analysis | They defined that inflation rate, current account balance, external debt service, money supply, exchange rate and process of economic growth have statistically significant effects on the interest rate. |
| Ekinci et al (2016) | Turkey | Regression | They stated that increasing exchange rates cause increase in interest rates. |
| Mucuk et al. (2016) | Turkey | Vector auto regression model | They concluded that there is no long-term relationship between oil prices and interest rate. |
| Ratti and Vespignani (2016) | USA, Euro Region, China, India, Japan | Granger causality analysis | There is a strong correlation between global oil prices and global interest rates. |
| Torun and Karanfil (2016) | Turkey | Johansen cointegration analysis | There is a long-term relationship between interest rate with inflation rate, foreign exchange rate and GDP growth. |
| Tunalı and Erönel (2016) | Turkey | Gregory-Hansen cointegration test | There is a positive relationship between inflation and interest rate in the long run. |
| Holston et al. (2017) | US | Vector error correction model | There is a relationship between economic growth and interest rate. |
| Obeng and Sakyi (2017) | Ghana | Vector error correction model | Exchange rate volatility and economic growth affect interest rate. |

| Author | Scope | Method | Results |
|-----------------------|--------|----------------------------|---|
| Jammazi et al. (2017) | US | Granger causality analysis | Stock return is the main driving force of the interest rate. |
| Entrop et al. (2017) | US | Regression | The size of the banks is directly related to the interest rate. |
| Tumwine et al. (2018) | Uganda | Regression | Public debt is the significant factor of the interest rate. |

Table 1 shows that there are many different researches regarding the determinants of the interest rate. Most of these studies aimed to analyze the relationship between interest rate and inflation rate. For example, Tunalı and Erönel (2016) examined this situation for Turkey. In this study, Gregory-Hansen cointegration test is taken into the consideration. It is defined that there is a positive relationship between inflation and interest rate in the long run. Torun and Karanfil (2016), Akıncı and Yılmaz (2016), Tanrıöver and Yamak (2015), Doğan et al. (2015), Atgür and Altay (2015), Köse and Terzioğlu (2014), Aytaç and Sağlam (2014) and Mercan (2013) used different methodology in their studies and reached the same conclusion. Similarly, Sever and Mızrak (2007), Muinhos and Nakane (2006), Masatçı and Darıcı (2006), Güneş and Tulçal (2002), Berument and Malatyalı (2001), Berument (1999) and Mehra (1996) also identified that expected inflation positively affects interest rates. In spite of these studies, Benjamin and Kochin (1984) determined that no evidence founded between long-term interest rate and price level.

Moreover, oil price is also another variable that can influence interest rate according to the many researchers. For instance, Ratti and Vespignani (2016) made an analysis in order to understand the indicators of the interest rate. They made a very detailed analysis by considering USA, Euro Region, China, India and Japan. As a result of Granger causality analysis, it is identified that there is a strong correlation between oil prices and interest rates. Sotoudeh and Worthington (2015), Gupta and Goyal (2015), Wang and Chueh (2013) and Arora and Tanner (2013) also underlined that interest rates move in the same direction with oil prices. Despite these studies, Doğrul and Soytaş (2010) and Mucuk et al. (2016) determined that there is no causality relation between interest rates and oil prices.

On the other side, the effects of currency exchange rates on the interest rates were also underlined in some studies. Within this context, Obeng and Sakyi (2017) focused on this situation for Ghana. In order to achieve this objective, vector error correction model was taken into the consideration. It is concluded that exchange rate volatility has a strong influence on the interest rates. Additionally, this conclusion was also emphasized with different methodology (Torun and Karanfil, 2016; Ekinçi et al, 2016; Akıncı and Yılmaz, 2016; Taşbaşı, 2014; Durgut, 2010; Sever and Mızrak, 2007). Furthermore, Gül et al. (2007), Hol (2006), Karaca (2005), Günay (2001) and Angeloni and Prati (1993) defined that there is one-way causality relationship from exchange rates to interest rates.

Furthermore, macroeconomic factors of the countries can also affect the interest rates according to the many researchers. For instance, public debt was defined as the main indicator of the interest rate in some studies (Tumwine et al., 2018; Akıncı and Yılmaz, 2016; Öztürk and Durgut, 2011; Durgut, 2010; Demir and Sever, 2008; Hol, 2006). Similarly, budget deficit was also underlined by Cebula (1988), Zahid (1988), Mukhtar and Zakaria (2008). In addition to these factors, Obeng and Sakyi (2017), Holston et al. (2017), Torun and Karanfil (2016) stated that there is a relationship between economic growth and interest rate. Additionally, unemployment (Hol, 2006), current account balance (Akıncı and Yılmaz, 2016), money supply (Moschitz, 2004; Onanuga and Shittu, 2010), government expenditure (Masatçı and Darıcı, 2006), global interest rates (Poddar et al., 2006), stock return

(Jammazi et al., 2017) and the size of the banks (Entrop et al., 2017) are also accepted as the main factors of the interest rates.

According to the results of the literature review, it is defined that the determinants of the interest rate were the main cause of many different researchers. Furthermore, it is also identified that various methodologies were used in these studies, such as regression, vector error correction model, vector autoregressive model, Johansen cointegration analysis. This situation indicates that a new method should be used in order to identify the determinants of the interest rate. With the help of this issue, it can be possible to contribute to the literature.

3. Research and Application

3.1. Data

In this study, quarterly data for the periods between 2001:01 and 2018:02 is evaluated. Turkey suffered from a significant banking crisis in 2000. Because of this situation, the data in the analysis was started with this period.

3.2. MARS Model

“Multivariate Adaptive Regression Splines” is represented by the word MARS. This model was developed by Friedman (1991) with the aim of analyzing the relationship between the variables. The main difference of MARS approach in comparison with other methods is that there is not a direct regression line. By using smoothing splines, it can be more possible to reach more effective results. In addition to this condition, high number of independent variables can be considered with MARS method because there is not a multicollinearity problem in this model. Furthermore, instead of having only one coefficient, there can be different coefficients for an independent variable according to the different conditions. There are mainly two different stages in the analysis of MARS model. Firstly, all possible functions are created with different combinations of the independent variables used in the model. With the help of this process, the most complex model can be obtained which includes maximum amount of the basis functions. After that, some basis functions are eliminated from this most complex model because these functions decrease the significance value. As a result, the best model can be selected by the system. The details of this model are given on the equation (1).

$$Y = B_0 + \sum_{n=1}^K a_n B_n(X_t) + \varepsilon \quad (1)$$

In equation (1), “Y” represents the dependent variable whereas independent variables are shown as X. On the other side, B_0 demonstrates the constant term and $B_n(X_t)$ describes basis function. Therefore, a_n represents the coefficient of n. basis function. MARS is a very new model in the literature. Hence, there are limited studies regarding social sciences. Dinçer et al. (2018a,b), Oktar and Yüksel (2016), Yüksel et al. (2016), Zengin et al. (2018) and Kartal et al. (2018) are some example studies in the literature in which MARS method was used in some different subjects, such as identifying the determinants of current account deficit, nonperforming loans, central bank reserves, financial crisis, currency exchange rates and migration.

3.3. Variables Used in the Study

This study aims to analyze the determinants of the interest rate. With respect to the dependent variable, deposit interest rates of the banks are taken into the consideration. As a result of literature review, eight different independent variables are selected. The details of these variables are given on Table 2.

Table 2: List of Independent Variables Used in this Study

| Independent Variables | References |
|------------------------------|---|
| Inflation Rate | Tunalı and Erönel (2016), Torun and Karanfil (2016), Akıncı and Yılmaz (2016), Tanrıöver and Yamak (2015), Doğan et al. (2015), Atgür and Altay (2015), Köse and Terzioğlu (2014), Aytaç and Sağlam (2014), Mercan (2013), Sever and Mızrak (2007), Muinhos and Nakane (2006), Masatçı and Darıcı (2006), Güneş and Tulçal (2002), Berument and Malatyalı (2001), Berument (1999), Mehra (1996), Benjamin and Kochin (1984) |
| Oil Price | Ratti and Vespignani (2016), Sotoudeh and Worthington (2015), Gupta and Goyal (2015), Wang and Chueh (2013), Arora and Tanner (2013), Doğrul and Soytaş (2010), Mucuk et al. (2016) |
| Currency Exchange Rates | Obeng and Sakyi (2017), Torun and Karanfil (2016) Ekinci et al (2016), Akıncı and Yılmaz (2016), Taşbaşı (2014), Durgut (2010), Sever and Mızrak (2007), Gül et al. (2007), Hol (2006), Karaca (2005), Günay (2001), Angeloni and Prati (1993) |
| Public Debt | Tumwine et al. (2018), Akıncı and Yılmaz (2016), Öztürk and Durgut (2011), Durgut (2010), Demir and Sever (2008), Hol (2006) |
| Budget Deficit | Cebula (1988), Zahid (1988), Mukhtar and Zakaria (2008), Akgay et al. (2018) |
| Economic Growth | Obeng and Sakyi (2017), Holston et al. (2017), Torun and Karanfil (2016), Ersoy (2011), Ersin (2018) |
| Unemployment Rate | Hol (2006), Taylor and Wieland (2016), Shapiro (2018), Mitchell and Pearce (2017), Ersin and Ergeç (2018) |
| Current Account Deficit | Akıncı and Yılmaz (2016), Jammazi et al. (2017), Akgay et al. (2018), |

Inflation rate refers to the increase in the price levels of the goods and services. Hence, when there is high inflation, interest rate should be increased in order to decrease the price levels (Torun and Karanfil, 2016; Tanrıöver and Yamak, 2015). Also, high oil prices have an increasing effect on the import for the countries that are dependent to the oil. Since this situation negatively affects current account balance, interest rates should be increased to attract the attention of foreign investors so that this problem can be solved (Wang and Chueh, 2013; Arora and Tanner, 2013). Additionally, volatility in currency exchange rates causes some financial problems for the companies which have foreign debts. Due to this issue, interest rates should be higher for the foreign investors to enter in the country so that this volatility can be decreased (Obeng and Sakyi, 2017).

When countries have public debt, they prefer to increase interest rate to reach money. Hence, this debt can be paid much easily (Tumwine et al., 2018). This situation is similar for the budget deficit and current account deficit problems (Mukhtar and Zakaria, 2008; Jammazi et al., 2017). On the other side, high interest rates have a negative effect on the investments in the country. Because of this

condition, countries prefer lower interest rates if there is not a macroeconomic problem, such as low economic growth and high unemployment rates (Taylor and Wieland, 2016; Holston et al., 2017).

3.4. Results and Findings

In the analysis process, the system firstly generated 19 different models. The details of these models are given on Table 3.

Table 3: 19 Different Models Generated by the System

| Basis Functions | Total Variables | GCV | GCV R2 |
|-----------------|-----------------|-------|--------|
| 24 | 7 | 64.85 | 0.828 |
| 23 | 7 | 31.45 | 0.916 |
| 22 | 7 | 19.66 | 0.948 |
| 21 | 6 | 14.23 | 0.962 |
| 20 | 6 | 11.15 | 0.970 |
| 19 | 6 | 8.48 | 0.977 |
| 18 | 6 | 7.40 | 0.980 |
| 17 | 6 | 6.22 | 0.983 |
| 16 | 6 | 5.93 | 0.984 |
| 15* | 6 | 5.75 | 0.985 |
| 14 | 6 | 6.46 | 0.983 |
| 13 | 6 | 6.79 | 0.982 |
| 12 | 6 | 8.72 | 0.977 |
| 11 | 6 | 10.41 | 0.972 |
| 10 | 6 | 12.36 | 0.967 |
| 9 | 6 | 14.20 | 0.962 |
| 8 | 6 | 15.54 | 0.959 |
| 7 | 6 | 14.76 | 0.961 |
| 6 | 6 | 15.61 | 0.959 |

Table 3 shows that the system generated different models until reaching the most complex model which includes 24 different basis functions and 7 different variables. After that, some basis functions, which are unnecessary, are eliminated from the most complex model. This process continues until the best model is reached. In this analysis, the best model, which is represented by (*), has 15 different

basis functions and 6 different variables. It can also be seen from Table 3 that the best model has the lowest GCV and highest GCV R². The details of the 15 different basis functions (BF) in the best model are demonstrated on Table 4.

Table 4: 15 Basis Functions of the Best Model

| Basis Functions | Details | Coefficient | P Values |
|------------------------------------|--|--------------------|-----------------|
| BF2 | max(0, 35.631 – INFLATION) | - 1.215 | 0.000 |
| BF4 | max(0, 7.000 - UNEMPLOYMENT) | + 22.125 | 0.000 |
| BF5 | max(0, OILPRICE - 45.953) | - 0.635 | 0.000 |
| BF6 | max(0, 45.953 – OILPRICE) | + 0.450 | 0.000 |
| BF8 | max(0, 21.805 - FOREIGNDEBT) * BF5 | + 0.081 | 0.000 |
| BF9 | max(0, UNEMPLOYMENT - 7.800) * BF6 | + 0.455 | 0.000 |
| BF10 | max(0, 7.800 - UNEMPLOYMENT) * BF6 | + 0.644 | 0.000 |
| BF11 | max(0, BUDGETDEFICIT - 8.600) * BF2 | + 0.325 | 0.000 |
| BF12 | max(0, 8.600 - BUDGETDEFICIT) * BF2 | + 0.072 | 0.000 |
| BF14 | max(0, - 7.179 – CURRENT ACCOUNT BALANCE) * BF2 | + 0.070 | 0.000 |
| BF16 | max(0, 11.400 - BUDGETDEFICIT) * BF6 | + 0.111 | 0.000 |
| BF18 | max(0, 32.007 – FOREIGNDEBT) | + 0.414 | 0.000 |
| BF19 | max(0, OILPRICE - 96.673) | + 0.670 | 0.000 |
| BF20 | max(0, 96.673 - OILPRICE) | - | 0.000 |
| BF22 | max(0, 8.600 - BUDGETDEFICIT) * BF20 | - 0.070 | 0.000 |
| BF23 | max(0, CURRENT ACCOUNT BALANCE + 0.759) * BF20 | - 0.072 | 0.000 |
| Prob (F test): 0.000 Adj R2: 0.996 | | | |

Table 4 shows probability of F test is 0.000. Because this value is lower than 0.05, it gives information that the model is statistically significant. Additionally, all probability values for the variables are also lower than 0.05. It means that all these basis functions are significant as well. It is also identified that 6 different variables have an effect on the interest rates in Turkey. First of all, inflation rate influences interest rate in Turkey. The details of the basis functions include inflation rate are given on Table 5.

Table 5: Basis Functions of Inflation Rate

| Basis Functions | Details | Coefficient |
|------------------------|--------------------------------------|--------------------|
| BF2 | $\max(0, 35.631 - \text{INFLATION})$ | - 1.215 |

Table 5 indicates that the variable of inflation rate is only stated in basis function 2. It has negative value in the equation and the coefficient of this equation is also negative (-1.215). By considering these two different factors, it is concluded that inflation rate has a positive influence on the interest rates of Turkey. It means that Turkey increases interest rates mainly because of the controlling high inflation problem. This situation was also underlined in many different studies (Muinhos and Nakan, 2006; Masatçı and Darıcı, 2006). Another independent variable that affects interest rate is unemployment rate. The basis functions of this variable are detailed on Table 6.

Table 6: Basis Functions of Unemployment Rate

| Basis Functions | Details | Coefficient |
|------------------------|---|--------------------|
| BF4 | $\max(0, 7.000 - \text{UNEMPLOYMENT})$ | + 22.125 |
| BF9 | $\max(0, \text{UNEMPLOYMENT} - 7.800) * \text{BF6}$ | + 0.455 |
| BF10 | $\max(0, 7.800 - \text{UNEMPLOYMENT}) * \text{BF6}$ | + 0.644 |

Table 6 demonstrates that unemployment rate takes place in three different basis functions (BF4, BF9, BF10). The coefficients of all these basis functions are positive. Different coefficients show that the effect of unemployment on the interest rate changes according to the conditions. In this analysis, unemployment problem has an increasing effect on the interest rates. However, the power of this positive effect decreases when unemployment rate exceeds 7.8%. Taylor and Wieland (2016) and Shapiro (2018) also identified this situation in their studies. Moreover, oil price is another variable which affects interest rates in Turkey. Table 7 gives information about the basis functions of this variable.

Table 7: Basis Functions of Oil Prices

| Basis Functions | Details | Coefficient |
|------------------------|-------------------------------------|--------------------|
| BF5 | $\max(0, \text{OILPRICE} - 45.953)$ | - 0.635 |
| BF6 | $\max(0, 45.953 - \text{OILPRICE})$ | + 0.450 |
| BF19 | $\max(0, \text{OILPRICE} - 96.673)$ | + 0.670 |
| BF20 | $\max(0, 96.673 - \text{OILPRICE})$ | - |

Table 7 shows that four different basis functions (BF5, BF6, BF19, BF20) include the variable of oil prices. BF6 demonstrates that the effect of oil price on the interest rate is positive (0.450) when this variable takes value lower than 45.953. On the other side, BF5 gives information that this effect becomes negative when oil price is between 45.953 and 96.673. However, according to BF19, the effect of oil price is again positive because of the positive coefficient (0.670). It is determined that oil

price has an increasing effect on the interest rates in Turkey. Because Turkey is the country that is dependent on the oil import, any increase in the oil prices leads to higher import which has a negative effect on the current account balance. Therefore, interest rates are increased to solve this problem. This result is similar to the many studies in the literature, such as Gupta and Goyal (2015) and Wang and Chueh (2013). Table 8 explains the basis functions related to the foreign debt.

Table 8: Basis Functions of Foreign Debt

| Basis Functions | Details | Coefficient |
|------------------------|---|--------------------|
| BF8 | $\max(0, 21.805 - \text{FOREIGNDEBT}) * \text{BF5}$ | + 0.081 |
| BF18 | $\max(0, 32.007 - \text{FOREIGNDEBT})$ | + 0.414 |

Table 8 explains that both coefficients of two different basis functions (BF8, BF18) are positive (0.081 and 0.414). This situation gives information that there is a positive relationship between foreign debt and interest rates in Turkey. When Turkey has higher foreign debt, it needs foreign currency in the country. Therefore, by increasing interest rates, it aims to attract the attention of the foreign investors. Tumwine et al. (2018) also underlined this aspect in their study. Moreover, Table 9 includes the basis functions of budget deficit.

Table 9: Basis Functions of Budget Deficit

| Basis Functions | Details | Coefficient |
|------------------------|---|--------------------|
| BF11 | $\max(0, \text{BUDGETDEFICIT} - 8.600) * \text{BF2}$ | + 0.325 |
| BF12 | $\max(0, 8.600 - \text{BUDGETDEFICIT}) * \text{BF2}$ | + 0.072 |
| BF16 | $\max(0, 11.400 - \text{BUDGETDEFICIT}) * \text{BF6}$ | + 0.111 |
| BF22 | $\max(0, 8.600 - \text{BUDGETDEFICIT}) * \text{BF20}$ | - 0.070 |

Table 9 gives information that four different basis functions (BF11, BF12, BF16, BF22) are related to the budget deficit. The coefficient of three basis functions are positive whereas BF22 has negative coefficients. As a result, it is determined that there is a positive relationship between budget deficit and interest rates. When Turkey has a budget deficit, it increases the interest rate in order to borrow money easily so that this problem can be solved. Current account deficit is the last important determinant of the interest rate in Turkey. The influence of the budget deficit on the interest rates was also defined by Mukhtar and Zakaria (2008) and Akgay et al. (2018). Related basis functions of this variables are demonstrated on Table 10.

Table 10: Basis Functions of Current Account Deficit

| Basis Functions | Details | Coefficient |
|------------------------|--|--------------------|
| BF14 | $\max(0, - 7.179 - \text{CURRENT ACCOUNT BALANCE}) * \text{BF2}$ | + 0.070 |
| BF23 | $\max(0, \text{CURRENT ACCOUNT BALANCE} + 0.759) * \text{BF20}$ | - 0.072 |

Table 10 demonstrates that when current account balance has negative value in the equation (BF14), it takes positive coefficient (0.070). The negative value of current account balance is named as the current account deficit. Thus, it is defined that when there is current account deficit, interest rate increases. It means that the country increases interest rate to attract the attention of foreign investors. With the help of this aspect, the amount of the foreign currencies goes up in the country which contributes to the solving of the current account deficit problem. Jammazi et al. (2017) and Akgay et al. (2018) also identified that current account deficit is the main cause of interest rate increase.

4. Conclusions

Identifying the determinants of the interest rate is crucial for the financial and economic stability. The main reason is that it is the main cost for the companies to make investment. Because of this issue, countries aim to decrease interest rate so that investment amount can be increased. This situation contributes the economic growth of the country. Owing to this aspect, countries should define which factors cause high interest amount. With the help of this analysis, it can be possible to take actions to decrease interest rate to reach sustainable economic development.

In this study, it is aimed to identify the influencing factors of the bank interest rate in Turkey to provide recommendations for improving economy and financial market. Within this framework, seven different independent variables are identified by analyzing similar studies in the literature. For this purpose, quarterly data of these variables for the periods between 2001:01 and 2018:02 is taken into the consideration. On the other side, multivariate adoptive regression splines (MARS) model is used in the analysis process.

It is determined that 6 different variables have an effect on the interest rates in Turkey. First of all, interest rate increases mainly because of the controlling high inflation problem. In addition, unemployment rate is another reason of high interest rate. Moreover, it is also determined that oil price has an increasing effect on the interest rates in Turkey. Oil price increase leads to higher import for Turkey because it is an oil dependent country. Because this situation causes problems in current account balance, interest rate increases to minimize this problem.

On the other side, it is also concluded that there is a positive relationship between foreign debt and interest rates in Turkey. There is a need for foreign currency when the country has higher foreign debt. In order to reach this objective, interest rate should be gone up. In addition to them, budget deficit causes interest to be higher. The country needs to borrow some money in case of budget deficit and this purpose can be achieved much easily by increasing interest rates. Finally, when there is current account deficit in the country, interest rate is increased to attract the attention of foreign investors.

By considering these results, it is understood that some macroeconomic problems cause interest rates to be higher. Therefore, Turkey should take some actions to minimize these problems so that economy and financial market can be improved. For instance, budget discipline should be maintained in order to prevent budget deficit. Additionally, inflation targeting plan should be implemented more

effectively with the coordination of the government and central bank. Within this context, unnecessary consumption should be minimized to solve these problems.

This study aims to contribute to the literature by evaluating an important topic for Turkey. However, in the future studies, another analysis can be performed by focusing on higher number of countries. For example, evaluation emerging economies for this subject can give more beneficial results. In addition to this aspect, different methodologies can also be considered in the new studies, such as interval type-2 fuzzy sets.

REFERENCES

- Akgay, O. C., Alper, C. E., & Ozmucur, S. (2018). Budget Deficit, Inflation and Debt Sustainability: Evidence from Turkey, 1970-2000. In *Inflation and Disinflation in Turkey* (pp. 83-102). Routledge.
- Akıncı, M. & Yılmaz, Ö. (2016). The Trade-Off between Inflation and Interest Rate: A Dynamic Least Squares Method for Turkish Economy in the Context of Fisher Hypothesis. *Sosyoekonomi*, 24(27), 33-56.
- Angeloni, I., & Prati, A. (1993). Liquidity Effects and the Determinants of Short-term Interest Rates in Italy (1991-92) (No. 788). CEPR Discussion Papers.
- Arora, V., & Tanner, M. (2013). Do Oil Prices Respond to Real Interest Rates?. *Energy Economics*, 36, 546-555.
- Atgür, M., & Altay, N. O. (2015). Relationship Between The Inflation and Nominal Interest Rate: The Case of Turkey (2004-2013). *Journal of Management & Economics*, 22(2), 521-533.
- Aytaç, D., & Sağlam, M. (2014). Relationship Among Public Deficits Domestic Debt and Interest Rate: Turkey Case. *Eskişehir Osmangazi University Economics and Administrative Sciences Journal*, 9(1), 131-148.
- Benjamin, D.K., & Kochin, L.A. (1984). War, Prices, and Interest Rates: A Martial Solution To Gibson's Paradox. In *A Retrospective on the Classical Gold Standard, 1821-1931* (pp. 587-612). University of Chicago Press.
- Berument, H. (1999). The Impact of Inflation Uncertainty on Interest Rates in the UK. *Scottish Journal of Political Economy*, 46(2), 207-218.
- Berument, H., & Malatyalı, K. (2001). Determinants of Interest Rates in Turkey. *Russian & East European Finance and Trade*, 37(1), 5-16.
- Cebula, R. J. (1988). Federal Government Budget Deficits and Interest Rates: An Empirical Analysis for the United States, 1955-1984. *Public Finance*, 43(3), 337-48.
- Demir, M., & Sever, E. (2008). The Effects of Public Domestic Debt on the Rate of Growth, Interest and Inflation. *Electronic Journal of Social Sciences*, 25(25), 170-196.
- Doğan, B., Eroğlu, Ö., & Değer, O. (2015). The Causal Relationship between Inflation and Interest Rates: The Case of Turkey. *Çankırı Karatekin University Journal of the Faculty of Economics and Administrative Sciences*, 6, 1-21.
- Doğrul, H. G. & Soytaş, U. (2010). Relationship between Oil Prices, Interest Rate and Unemployment: Evidence From An Emerging Market. *Energy Economics*, 32(2010), 1523-1528.

- Durgut, D. (2010). Macroeconomic Factors Influencing Interest Rate: An Empirical Analysis for Turkey. Zonguldak Karaelmas University, Master Thesis.
- Ekinci, E. B. M., Alhan, A., & Ergör, Z. B. (2016). Nonparametric Regression Analysis: Examining the Relationship between Interest Rate, Inflation and Exchange Rate. *Banking and Insurance Research Journal*, 2(9), 28-37.
- Entrop, O., von la Hausse, L., & Wilkens, M. (2017). Looking beyond banks' average interest rate risk: Determinants of high exposures. *The Quarterly Review of Economics and Finance*, 63, 204-218.
- Ersin, İ., & Ergeç, E. H. (2018). Harcama Bileşenleri Ve Sektörel İstihdam Arasındaki Nedensellik İlişkisi. *Yönetim ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi*, 16(Özel Sayı 1), 161-180.
- Ersin, İ. (2018). İhracata Dayalı Büyüme Hipotezinin Test Edilmesi: MINT Ülkeleri Örneği. *Ekonomi, İşletme ve Maliye Araştırmaları Dergisi*, 1(1), 26-38.
- Ersoy, İ. (2011). The impact of financial openness on financial development, growth and volatility in Turkey: evidence from the ARDL bounds tests. *Economic research-Ekonomska istraživanja*, 24(3), 33-44.
- Friedman, J. H. (1991). Multivariate adaptive regression splines. *The annals of statistics*, 1-67.
- Gupta, P. & Goyal, A. (2015). Impact of Oil Price Fluctuations on Indian Economy. *OPEC Energy Review*, 141-162.
- Gül, E., Ekinci, A., & Özer, M. (2007). The Causal Relationship between Interest Rates and Exchange Rates in Turkey: 1984-2006. *Journal of Economic, Management and Finance*, 22(251), 21-31.
- Günay, A. (2001). Exchange Rate Risk and Interest Rate: A Case Study for Turkey. Bilkent University, Master Thesis.
- Güneş, M., & Tuğlal, R. (2002). A Study on Determining of the Major Factors Affecting Interest Rates By Regression Analysis. *Trakya University Journal of Scientific Research, Series C Social Sciences*, 49-56.
- Hol, S. (2006). Determinants of Long-term Interest Rates in the Scandinavian Countries. Discussion Papers No. 469, Statistics Norway, Research Department.
- Holston, K., Laubach, T., & Williams, J. C. (2017). Measuring the natural rate of interest: International trends and determinants. *Journal of International Economics*, 108, S59-S75.
- Jammazi, R., Ferrer, R., Jareño, F., & Hammoudeh, S. M. (2017). Main driving factors of the interest rate-stock market Granger causality. *International Review of Financial Analysis*, 52, 260-280.
- Karaca, O. (2005). Relationship between Interest Rate and Foreign Exchange Currency in Turkey: Does Decreasing Interest Rate Increase Foreign Currencies?, Discussion Paper, Turkish Economic Association 2005/14.
- Kartal, M. T., Depren, S. K., & Depren, Ö. (2018). Türkiye'de Döviz Kurlarını Etkileyen Makroekonomik Göstergelerin Belirlenmesi: MARS Yöntemi İle Bir İnceleme. *Kırgızistan-Türkiye Manas Üniversitesi*, 209.
- Masatçı, K., & Darıcı, B. (2006). The Role of Internal and External Factors in Determining the Interest Rates in Turkey. *Journal of Management and Economics Research*, 4(6), 18-31.
- Mercan, M. (2013). Testing the Long-term Relationship between Inflation and Nominal Interest Rates under Fisher Hypothesis: The Case of Turkey. *Ataturk University Journal of Economics & Administrative Sciences*, 27(4), 368-384.

- Mitchell, K., & Pearce, D. K. (2017). Direct Evidence on Sticky Information from the Revision Behavior of Professional Forecasters. *Southern Economic Journal*, 84(2), 637-653.
- Moschitz, J. (2004). The Determinants of the Overnight Interest Rate in the Euro Area. ECB Working Paper Series, No. 393.
- Mucuk, M., Gerçeker, M., & Edirneligil, A. (2016). Relationship between World's Oil Prices and Interest Rates: Turkey Example. *Politic, Economic and Management Research Journal*, 4(4), 95-109.
- Muinhos, M.K., & Nakane, M. (2006). Comparing Equilibrium Real Interest Rates: Different Approaches to Measure Brazilian Rates. *Banco Central do Brasil, Discussion paper*, 101.
- Mukhtar, T., & Zakaria, M. (2008). Budget Deficits and Interest Rates: An Empirical Analysis for Pakistan. *Journal of Economic Cooperation*, 29(2), 1-14.
- Obeng, S. K., & Sakyi, D. (2017). Macroeconomic determinants of interest rate spreads in Ghana. *African Journal of Economic and Management Studies*, 8(1), 76-88.
- Onanuga, A. T., & Shittu, A. M. (2010). Determinants of Interest Rates in Nigeria: An Error Correction Model. *Journal of Economics and International Finance*, 2(11), 261-271.
- Öztürk, N., & Durgut, D. (2011). Determinants of Interest Rate: An Empirical Analysis for Turkey. *International Journal of Alanya Faculty of Business*, 3(1), 117-144.
- Poddar, T., Goswami, M., Sole, J., & Icaza, V. E. (2006). Interest Rate Determination in Lebanon (No. 6-94). International Monetary Fund Working Paper.
- Ratti, R. & Vespignani, J.L. (2016). Oil Prices and Global Factor Macroeconomic Variables. *Energy Economics*, 1-40.
- Sever, E. & Mizrak, Z. (2007). Relations between Foreign Currency, Inflation and Interest Rate: Turkey Practice. *Selçuk University Social and Economic Research Journal*, 1(13), 264-283.
- Shapiro, A. F. (2018). Labor force participation, interest rate shocks, and unemployment dynamics in emerging economies. *Journal of Development Economics*.
- Sotoudeh, M. A., & Worthington, A. C. (2015). Nonlinear Interest Rate Effects of Global Oil Price Changes: the Comparison of Net Oil-Consuming and Net Oil-Producing Countries. *Applied Economics Letters*, 22(9), 693-699.
- Tanrıöver, B., & Yamak, N. (2015). Analysis of Nominal Interest Rate-General Price Level Relationship within the Framework of Gibson Paradox. *Journal of Finance*, 168, 186-200.
- Taşbaşı, A.Ş. (2014). The Estimation of Exchange Rate-Interest Rate Volatility Trade off In Small Open Economies: Evidence from Hong Kong. *Marmara University Economics and Administrative Sciences Journal*, 36(1), 103-117.
- Taylor, J. B., & Wieland, V. (2016). Finding the equilibrium real interest rate in a fog of policy deviations. *Business Economics*, 51(3), 147-154.
- Torun, M., & Karanfil, M. (2016). Relationship between Inflation and Interest Rates in Turkey Economy for the Period 1980-2013. *Journal of Administrative Sciences*, 14(27), 473-490
- Tumwine, S., Sejjaaka, S., Bbaale, E., & Kamukama, N. (2018). Determinants of interest rate in emerging markets: A study of banking financial institutions in Uganda. *World Journal of Entrepreneurship, Management and Sustainable Development*.

- Tunalı, H., & Erönel, Y. Y. (2016). Relation between Inflation and Interest Rates: Validity of Fisher Effect in Turkey. *Süleyman Demirel University Journal of Faculty of Economics & Administrative Sciences*, 21(4), 1415-1431.
- Zahid, K. H. (1988). Government Budget Deficits and Interest Rates: the Evidence since 1971, Using Alternative Deficit Measures. *Southern Economic Journal*, 725-731.
- Zengin, S., Yüksel, S., & Kartal, M. T. (2018). Understanding the Factors that aFFect Foreign direct investment in Turkey by Using mars method. *Finansal Araştırmalar ve Çalışmalar Dergisi*, 10(18), 1309-1123.

BAĞIMSIZ DENETİM YAPTIRILMAMASININ FİNANSAL VE HUKUKİ SONUÇLARI

Yusuf Bağatır * 

Özet

Global ölçekte gerçekleşmiş olan yolsuzluk, hile ve suiistimal kaynaklı olaylar bağımsız denetime olan talebi artırmıştır. Her geçen gün şirketlerin artması ve muhasebe bilgi sistemlerinin karmaşıklığı da göze alındığında bağımsız denetim mesleğine duyulan ihtiyaç gün geçtikçe artmaktadır. Hile, yolsuzluk ve çalışanların yapmış olduğu hatalar, başta şirketler olmak üzere kamuoyunu, bilgi kullanıcılarını ve yatırımcıları olumsuz etkilemektedir. Bağımsız denetim uygulanmamış şirketler, faaliyette oldukları diğer şirket ve kurumlar içinde tehlike arz etmektedir. Bu çalışmada amaç bağımsız denetimin yapılmaması durumunda oluşabilecek finansal ve hukuki sonuçların ortaya çıkarılmasıdır. Kanun ve finansal veriler üzerinden analiz yapan çalışmamız sonucunda bağımsız denetim yaptırmayan şirketlerin, hükümsüzlük, idari para cezası ve fesih gibi yaptırım oluşturabilecek durumlarla karşı karşıya kalacakları ve finansal anlamda sıkıntılar yaşayacakları tespit edilmiştir. Bu bağlamda bağımsız denetimden önce şirketlerin iç kontrol sistemlerini oluşturmaları öneri olarak sunulmaktadır.

Anahtar Kelimeler: *Bağımsız Denetim, Uluslararası Denetim Standartları, Finansal ve Hukuki Sonuçlar*

Jel Sınıflandırması: *M42, M41*

FINANCIAL AND LEGAL CONSEQUENCES OF NON-IMPLEMENTATION OF INDEPENDENT AUDIT

Abstract

Globally occurred fraud and lawlessness issues result in increased independent auditing request. While the complexity of accounting information and number of corporations / institutions are increasing, independent auditing is becoming more important and necessary day by day. Accounting fraud and faults by employees affect negatively not only companies and institutions but also investors, information users and public opinion. The company or institutions that are not audited from independent auditor will be crucial and risky to the corporations make accounting operations with them. The aim of this study is to reveal the financial and legal consequences that may occur if independent audit is not performed. As a result of the analysis on financial and legal datas; companies or institutions that provides regulations but not audited from an independent auditor, may face to face with fiscal and legal sanctions. In this context, before an independent audit, companies should implement an internal control systems.

Keywords: *Independent Audit, International Auditing Standards, Financial and Legal Consequences*

Jel Classification: *M42, M41*

* Yüksek Lisans Öğrencisi, İstanbul Aydın Üniversitesi yusufbagatir@gmail.com

1. Giriş

Dünyada ve ülkemizde gerçekleşen değişim ve olaylar neticesinde denetim faaliyetlerine duyulan ihtiyaç günden güne artmıştır. İşletme ve kurumların denetlenmeye olan ihtiyaçları ortaya çıkmıştır. Kamuoyunun ve yatırımcıların bilgilendirilmesi ve şeffaflığın sağlanabilmesi amacıyla denetim prosedür ve uygulamaları geliştirilmiştir. Hileli ve gerçeği yansıtmayan finansal tablo ve verilerinin, önüne geçilmesi ve yaşanabilecek olumsuzlukların gerçekleşmeden önüne geçilmesi amaçlanmaktadır. Hile, yolsuzluk ve çalışanlarca yapılabilecek hataların sonucunda ortaya çıkabilecek olumsuzlukların önceden tespit edilebilmesi ve gerekli önlemlerin alınarak, etkin ve sürdürülebilir iç kontrol sisteminin oluşturulması şirketlerin başlıca ihtiyaçlarındandır.

Denetim prosedür ve uygulamalarının güncellenmesiyle işletmelerin sürdürülebilirliğinin sağlanmasının yanı sıra, kamuoyunun da doğru bir şekilde bilgilendirilmesi amaçlanmaktadır. Dünya genelinde meydana gelmekte olan yolsuzluk ve hileli işlemlerin önüne geçilebilmesi için bağımsız denetim mesleğine olan talep artmıştır. İşletmelerde kontrol faaliyetlerinin olmaması olumsuz sonuçları tetiklemektedir. Bu nedenle denetimin başlıca amaçlarından biri olan iç kontrol mekanizmasının kurulması, denetlenmesi ve işleyişinin sağlanması büyük önem taşımaktadır.

Çalışmanın amacı, bağımsız denetim faaliyetinin uygulanmazsa, işletme ve kurumların ne gibi olumsuzluklarla karşılaşabileceği ve karşılaşılabilecek mali ve hukuki sonuçların işletme ve kurumları ne yönde etkileyeceği incelenmiştir. Bu doğrultuda bağımsız denetim faaliyetlerine duyulan ihtiyacın önemi ve gerekliliği belirtilmiştir. İşletmelerin, kurumların ve kamuoyunun doğru bir şekilde bilgilendirilmesi bu nedenle önem taşımaktadır.

Dünya genelini kapsayacak şekilde denetim standartları geliştirilmiş ve gerekli kanunlar uygulamaya konulmuştur. Denetçilerin bu standartlar ve kanunların ışığında denetim faaliyetlerini gerçekleştirmeleri hedeflenmiş, etik ve ahlaki kurallara bağlı kalınarak bu faaliyetlerin gerçekleştirilmeleri zorunlu hale getirilmiştir.

Kamu Gözetimi Kurumunun yayınlamış olduğu standartlar ile denetim faaliyetleri yürütülmektedir. Kamu Gözetimi Kurumunun güncelleyip, geliştirdiği denetim standartlarının denetim mesleğinin yetki alanını genişletmektedir. Belirlenmiş olan yükümlülüklerle ve kurallara uyulması, sürdürülmekte olan denetimin kalitesini de beraberinde getirmektedir. Denetim kalitesinin sağlanabilmesi ve üst seviyelerde tutulabilmesi için denetçiye ve denetlenmekte olan şirket veya kurumada önemli sorumluluklar düşmektedir. Denetim kalitesi, denetim faaliyetinin sonucunu da etkilemektedir. Bu gibi durumlar gözlemlediğimizde bir şirketin denetime olan ihtiyacını da gözlemleyebilmekteyiz. Bağımsız denetim yapılmamasının sonucunda karşılaşılabilecek finansal ve hukuki sonuçlar çalışmada incelenmiş ve açıklanmıştır.

Bu çalışma beş bölümden oluşmaktadır. Giriş bölümünün devamında, ikinci bölümde, bağımsız denetimin amacı, kapsamı ve denetim türleri ile ilgili bilgiler verilmiştir. Üçüncü bölümde, bağımsız denetime tabi olma kriterleri ile ilgili bilgiler verilmiştir. Dördüncü bölümde, bağımsız denetim yaptırmayan şirketlere uygulanabilecek finansal ve hukuki yaptırımlarla ilgili bilgilere yer verilmiştir. Son bölümde ise, çalışmayla ilgili değerlendirme yapılmıştır.

2. Bağımsız Denetim ve Denetim Türleri

Bağımsız denetim, bir işletmenin finansal raporlama standartları ışığında, finansal tablo ve verilerinin, etik kurallar çerçevesinde, makul bir görüş bildirilmesi amacıyla denetim faaliyetlerinin sürdürülerek gerekli ve uygun denetim tekniklerinin uygulanarak işletme bilgi, belge ve faaliyetlerinin incelenmesi kapsamında, gerekli değerlendirmelerin yapılarak bir görüş bildirilmesi ve rapora bağlanması sürecidir (Selimoğlu vd., 2017).

2.1. Bağımsız Denetimin Amacı

Bağımsız denetimin amacı, işletmelerin faaliyet ve finansal durumlarının, görevli bağımsız denetçilerin inceleme ve değerlendirmelerinin sonucunda gerçeğe uygunluğunun denetlenmesi ve bilgi kullanıcıların doğru bir şekilde aydınlatılması amaçlanmaktadır.

Aynı zamanda finansal tabloların, denetim standartları ve mevzuatlar ışığında işletmelerin faaliyet durumlarını tamamıyla ele alarak, gerçeğe uygunluğun değerlendirilerek doğruluğun incelenmesi amaçlanmaktadır (Bayram, 2011).

Bağımsız denetçi, kamuoyunun ve bilgi kullanıcılarının doğru bir şekilde bilgilendirilmesini amaçlamaktadır. Yatırımcıların ve hissedarların doğru bir şekilde bilgilendirilmesi büyük önem taşımaktadır. İşletmelerin sürdürülebilirliği açısından bağımsız denetim faaliyetleri önemli bir yer teşkil etmektedir. İşletmelerde devamlılığın sağlanması ve kamuoyunun şeffaf ve doğru bir şekilde bilgilendirilmesi başlıca amaçlardandır.

İşletmenin faaliyetleri denetlenerek işletme çevresinin doğru ve şeffaf olarak bilgilendirilmesi güven ortamını da beraberinde getirecektir. Bu nedenle bağımsız denetçilerin etik ve ahlaki kurallarla birlikte, bağımsız denetim standartlarının ışığında denetim faaliyetlerini uygulayarak gerekli, uygun denetim görüşünü bildirmeleri işletme ve işletme çevresi açısından önemli bir husustur.

Kamu Gözetimi Kurumunun geliştiren, güncellemekte olduğu denetim standartları ile denetçi, görüşünü bildirmeye yeterli ve uygun denetim kanıtlarına ulaşmayı amaçlamakta ve bu yönde doğru bir görüş bildirmeyi amaçlamaktadır.

Denetlenmemiş bir şirketin yatırım alabilmesi ve karşılaşılabileceği hukuki olumsuzluklarında eklenerek şirketin sürdürülebilirliğine zarar verebilmesi oldukça mümkündür.

Karşılaşılabilecek mali olumsuzluklarla birlikte hukuki olumsuzluk ve cezai müeyyidelerde eklendiğinde şirketin devamlılığı sektöre uğrayacak ve faaliyette olduğu diğer şirketler, yatırımcılar ve bilgi kullanıcıları da olumsuz etkilenecektir. Tüm bu olumsuzlukların engellenebilmesi için bağımsız denetim faaliyetlerine ihtiyaç doğmuştur.

Yaşanabilecek olumsuzlukların sonradan değerlendirilmesi yerine yaşanabilecek sorunların önceden tahmin edilerek denetim sistemlerinin etkin bir şekilde kullanılmasıyla bu sorunların önlenmesi amaçlanmaktadır. Şirket ve kurumlar dahil olmak üzere faaliyette oldukları diğer şirket ve kurumların zarara uğramaları ve şeffaflık esasıyla bilgi edinme hakkının sağlanması amaçlanmaktadır.

2.2. Bağımsız Denetimin Kapsamı

Bağımsız denetimin kapsamı, denetçinin denetlemekte olduğu şirketin finansal tablo ve verilerinde herhangi bir hile, hata ve yolsuzluk gibi istenmeyen durumların olmadığına dair kesin bir dille olmamakla birlikte denetçi görüşüne dayanak oluşturabilecek denetim kanıtlarının çerçevesinde makul bir güvence vermesi zorunludur. Bağımsız denetim standartlarında da belirtildiği üzere denetçi makul bir güvence vermekle yükümlüdür. Bu güvence kesin bir dille hata, hile ve yolsuzluk gibi durumların olmadığına dair güvence anlamına gelmemektedir.

Elde edilen belge, bilgi ve bulguların doğrultusunda denetim faaliyetleri sürdürülmekte ve denetçi tarafından makul bir görüşün bildirilmesiyle birlikte denetim faaliyetleri son bulmaktadır. Denetçi, başta denetim standartları olmakla birlikte etik ve ahlaki kuralları dikkate alarak denetim faaliyetlerini sürdürür. Herhangi bir arkadaşlık, ortaklık ve benzeri yakınlık oluşturabilecek bağların olmaması denetimin başlıca kurallarındandır (Bağımsız Denetim Standardı 200).

Finansal tablo ve finansal verilerin genel kabul görmüş muhasebe ilke ve kurallarına uygunluğu dikkate alınarak mevzuata da uygunluğun sağlanması değerlendirilmektedir. Finansal

tabloların denetlenmesi, muhasebe defterleri, doküman ve muhasebe kayıtlarını kapsamaktadır. Finansal tabloların denetimi bu belgeler üzerinden yapılmaktadır (Çelik, 2005).

Denetim faaliyetinden önce denetim firmasıyla, denetlenecek olan şirketin bir sözleşme üzerinde anlaşmaları ve denetimin hangi yönde olacağı kararlaştırılmış olmalıdır.

Yeni Türk Ticaret Kanunu'nda da ifade edildiği üzere, denetimin kapsamı bakımından, finansal tablolarla beraber yönetim kurulunca hazırlanan yıllık faaliyet raporu da denetimin kapsamına girmektedir. Böylelikle denetimin kapsam ve alanı, bütün muhasebe sistemlerini içine alacak şekilde geniş tutulmuştur.

Bunlara ek olarak denetçiler, muhasebe faaliyet ve kayıtlarıyla beraber denetim komitesi risk raporunu da inceleyip denetleyebilmektedirler.

2.3. Denetim Türleri

Denetim türlerini amaç bakımından sınıflandırmak mümkündür. Denetimi kimin yaptığı, denetimin amacı bakımından da çeşitlendirmek mümkündür (İstanbul Serbest Muhasebeci Mali Müşavirler Odası (ISMMMO), 2015). Denetimi sürdüreceği olan denetçinin unvanına göre denetim türleri değişiklik gösterebilmektedir. Denetimde amacın ne olduğu da denetimin türünü belirleyebilmektedir. Denetçi unvanına göre denetim türleri aşağıdaki gibi sıralanabilmektedir (İstanbul Serbest Muhasebeci Mali Müşavirler Odası (ISMMMO), 2015),:

- Bağımsız denetim
- İç denetim
- Kamu denetimi

2.3.1. Bağımsız Denetim

Kamu Gözetimi Kurumu bağımsız denetimi şu şekilde tanımlamaktadır, şirketin finansal tablolarını standartlara uygun ve doğru bir şekilde, denetim prosedür ve tekniklerinin uygulanarak ve gerekli değerlendirmelerin yapılmasıyla bir neticeye varılması ve bu yönde bir rapor oluşturulması durumudur.

Denetim faaliyetini sürdürmekte olan denetçi, denetlenmekte olan şirketin bünyesinde çalışamaz ve yakın bir bağ kuramaz. Bağımsız bir şekilde denetim faaliyetlerini sürdürür ve makul bir güvence belirtir. Denetçinin yükümlülüğü, standartlara bağlı kalmakla birlikte bağımsız olarak denetim faaliyetlerini sürdürmektir.

2.3.2. İç Denetim

Şirketler ve kurumlar faaliyetlerini denetleme amacıyla iç denetim faaliyetini yapabilmektedirler. Sürdürmekte oldukları faaliyetlerin değerlendirilmesi amacıyla iç denetim gerekli bir denetim türüdür. Şirket bünyesinde çalışan kişilerce, şirket veya kuruma bağımlı olarak faaliyet gösteren kimselerce sürdürülen bir denetim türüdür.

Şirketin gelişim durumu, amacı ve kârlılık durumunun belirlenmesi ve gerekli tespitlerin yapılabilmesi için uygun bir denetim türüdür (Selimoğlu vd., 2017).

2.3.3. Kamu Denetimi

Kamu kurumlarında çalışmakta olan ve aynı zamanda bağımlı olarak faaliyet gösteren kimselerce yapılmakta olan ve aynı zamanda kamu yararının amaçlandığı bir denetim türüdür.

Kamu denetimini yürüten kamu denetçilerini şu şekilde sıralayabilmek mümkündür (İstanbul Serbest Muhasebeci Mali Müşavirler Odası (ISMMMO), 2015);

- Sosyal Güvenlik Kurumu bünyesinde olan müfettişler,
- Maliye Bakanlığı bünyesinde bulunan denetçiler,

- Bankacılık Denetleme ve Düzenleme Kurumu bünyesinde bulunan denetçiler,
- Sermaye Piyasası Kurulu bünyesinde bulunan denetçiler,
- Maliye Bakanlığı bünyesindeki Vergi Denetim Kurulunda görevli vergi müfettişleri
- Devlet Denetleme Kurulu ve Sayıştay bünyesinde bulunan denetçiler

Yapılış zamanına göre denetim türleri,

- Yıllık Denetim
- Sınırlı Denetim
- Özel Denetim (Solak, 2016).

2.3.4. Yıllık Denetim

Türk Ticaret Kanunu'nda da ifade edildiği üzere bağımsız denetim faaliyetini yaptırması zorunlu olan şirketler finansal tablo ve verilerini yıl sonunda denetim faaliyetinden geçirmekle yükümlüdürler.

2.3.5. Sınırlı Denetim

Şirketlerin ara dönemdeki finansal tablo ve finansal verilerinin, yıllık olarak denetim faaliyetini sürdürmekte olan denetim firması tarafından ara dönem halinde denetlenmesi ve incelenmesi olarak tanımlanabilmektedir (Solak, 2016).

2.3.6. Özel Denetim

Türk Ticaret Kanunu'nun 207. maddesinde ifade edildiği üzere, özel denetçi, riskin erken saptanması ve yönetim komitesi; bağlı şirketin, hâkim şirketle veya diğer bağlı bir şirketle ilişkilerinde hilenin veya dolanın varlığını belirtir şekilde görüş bildirmişse bağlı şirketin her pay sahibi bu konunun açıklığa kavuşturulması amacı ile şirket merkezinin bulunduğu yerdeki asliye ticaret mahkemesinden özel denetçi atanması isteyebilir. Bu hakka izin vermiş ve pay sahiplerinin şirket merkezinin bulunduğu yerde asliye ticaret mahkemesinden başvurularıyla özel denetçi talep edebilecekleri mümkündür.

2.4. Amaca Göre Denetim Türleri

Amaçlara göre denetim türleri dörde ayrılır, bunları şu şekilde sıralamak mümkündür,

- Faaliyet Denetimi
- Finansal Tabloların Denetimi
- Uygunluk Denetimi (Çelik, 2005).

2.4.1. Faaliyet Denetimi

Faaliyet denetimindeki amaç, şirketlerin önceden belirlemiş oldukları hedef ve vizyonlara karşı sağlanmış olunan başarının incelenerek durum tespitinin yapılması hedeflenmektedir. Şirketin kârlılığı ve önceden istişare edilmiş politikaların durumuyla ilgili fikir edinebilmek ve gerekli stratejileri geliştirmek için faaliyet denetimi, şirketlerin sürdürülebilirliği açısından faydalı bir denetim olarak karşımıza çıkmaktadır (ISM MMO, 2015).

Şirketler faaliyette buldukları süre boyunca bu denetim türüne ihtiyaç duymaktadırlar. Önceden belirlenmiş strateji ve prosedürlerin ne denli başarı gösterdiği bu denetim türünde açıklığa kavuşabilmektedir. Şirketin faaliyette bulunduğu piyasa göz önüne alınarak ortaya konmuş plan ve projelerin başarısı, bu denetim türüyle incelenerek, denetlenebilmektedir.

2.4.2. Finansal Tabloların Denetimi

Finansal tablo ve finansal verilerin, denetim standartlarına uygun bir şekilde incelenerek, gerçeğe uygun olarak düzenlendiklerine dair tespitlerde bulunma amacıyla sürdürülen denetim faaliyetleridir.

Kapsam olarak, gelir tabloları, bilançolar, öz sermaye değişim tablosu, nakit akım tablosu gibi finansal tablo ve bilgileri kapsamaktadır. Kamuoyunun, doğru ve gerçek bilgilerle aydınlatılması amaçlanmaktadır. Finansal tabloların denetimi başta denetlenen şirket olmak üzere, faaliyette buldukları diğer şirketler içinde çeşitli faydalar sağlamaktadır. Finansal tabloların, başta denetim standartları olmak üzere mevzuat ve hükümlere uygun olarak hazırlanmış olması, yatırımcıları ve hissedarları ilgilendirmektedir.

2.4.3. Uygunluk Denetimi

Uygunluk denetimi, şirket ve kurumların faaliyetleri esnasında mevzuat ve hükümlere bağlı kalıp kalmadıklarını inceleyip, denetleyen bir denetim türüdür (Selimoğlu vd., 2017). Şirket ve kuruluşların, mevzuat ve kurallara uygunluğunun tespiti bakımından uygunluk denetimi karşımıza çıkmaktadır. Şirket ve kamu kurumlarının faaliyetlerini kural, hüküm ve mevzuat bakımından uygunluğunun tespiti amacıyla yapılmaktadır.

Uygunluk denetiminde, şirket ve kurumdaki muhasebe faaliyet ve organizasyonlarının, belli bir otorite tarafından konulmuş olan kurallara uygunluğunun incelenmesi uygunluk denetiminin kapsamına girmektedir. Örneğin, vergi kanun ve uygulamalarına şirketin uyum sağlayıp sağlayamadığının tespitinin yapılması, uygunluk denetiminin kapsam alanındadır (ISMMMO, 2015).

Denetim türleri, yapılış zamanı, yapılış amacı ve denetçi türüne göre değişiklik gösterebilmektedir. Denetim türleri kapsam olarak, ortak bir amacı hedefliyor olsa bile sorumluluk alan ve kapsamı arasında değişiklikler görülebilmektedir. Bağımsız denetimin, bağımsız olan kişiler tarafından yapılıyor olması gerekmektedir. Herhangi bir yakınlık oluşturabilecek bağın olmaması etik ve ahlaki kural olarak önem taşımaktadır. Bağımsız denetim ve iç denetim arasındaki en büyük fark bağımsızlık kavramıdır. İç denetimin şirkete bağımlı olarak faaliyet gösteren çalışanlarca yapılıyor olması, denetimin kapsam ve sorumluluk alanını değiştirmektedir.

3. Bağımsız Denetime Tabi Olma Kıstasları

Yeni Türk Ticaret Kanunu'nda belirtildiği üzere, denetim kıstasları belirlenmiş ve denetim şartlarının belirlenmesinde Bakanlar Kurulu görevlendirilmiştir. Türk Ticaret Kanunu'nun 398. maddesinde belirtildiği üzere, bağımsız denetime tabi olma usul ve esasları, Bakanlar Kurulunca belirlenmiş ve uygulamaya konmuştur.

2012 yılında ilk kez bağımsız denetime tabi olma kıstasları Bakanlar Kurulu tarafından belirlenmiştir. Bu kıstaslar şunlardır,

- Aktifler toplamı 150 milyon ve üstü Türk Lirası
- Yıllık Net Satış Hasılatı 200 milyon ve üstü Türk Lirası
- Personel sayısı 500 kişi ve üstü

Bu usul ve esasların en az ikisini yerine getiren şirketler bağımsız denetim kapsamına tabi tutulmuştur (Kamu Gözetimi Kurumu, 2018).

Daha sonra Bakanlar Kurulu tarafından, 26 Mayıs 2018 tarihinde bağımsız denetime tabi olma usul ve esaslarında değişikliğe gidilmiştir. Belirlenen usul ve esaslar şu şekilde sıralanabilmektedir,

- Aktifler toplamı 40 milyon ve üstü Türk Lirası
- Yıllık Net Satış Hasılatı 80 milyon ve üstü Türk Lirası
- Personel sayısı 200 kişi ve üstü

14 Şubat 2019 tarihli karar ile bağımsız denetime tabi olma usul ve esasları revize edilmiştir. Buna göre revize edilen usul ve esaslar şu şekilde sıralanabilmektedir,

- Aktifler toplamı 35 milyon ve üstü Türk Lirası

- Yıllık Net Satış Hasılatı 70 milyon ve üstü Türk Lirası
- Personel sayısı 175 kişi ve üstü

Tablo 1’de bağımsız denetime kıstasları yer almaktadır. En az iki hesap dönemini kapsayacak şekilde, belirtilen usul ve esaslardan en az ikisini sağlayan şirketler bağımsız denetime tabi tutulacaktır. Tablo 1’de birinci referans yılda usul ve esaslardan yalnızca, aktifler toplamı sağlanmıştır. Bu nedenle şirket bağımsız denetime tabi değildir. İkinci referans yılda ise, aktifler toplamı ve yıllık net satış hasılatı kriterleri şirket tarafından sağlanmıştır. Şirketin bağımsız denetime tabi tutulması mümkün görülmemektedir. Tek hesap dönemi yerine iki hesap dönemi boyunca belirtilen kıstasların sağlanmış olması gerekmektedir.

Tablo 1: Bağımsız Denetime Tabi Olma Usul ve Esasları

| Hesap dönemleri | Bilanço aktif toplamı 35 milyon TL veya üzeri midir? | Yıllık net satış hasılatı 70 milyon TL veya üzeri midir? | Çalışan sayısı 175 veya üzeri midir? | Kriterlerden en az ikisini sağlıyor mu? | Denetime tabi midir? |
|-------------------|--|--|--------------------------------------|---|----------------------|
| 1/1-31/12 20X6 | Evet | Hayır | Hayır | Sağlamıyor | Referans yıl |
| 1/1-31/12 20X7 | Evet | Evet | Hayır | Sağlıyor | Referans yıl |
| 1/1-31/12 20X8 | Evet | Hayır | Evet | Sağlıyor | Tabi değildir |
| 1/1-31/12 20X9 | Evet | Evet | Hayır | Sağlıyor | Tabidir |

Kaynak: (Kamu Gözetimi Kurumu, 2019)

Bu kıstaslardan en az ikisini yerine getiren şirketler bağımsız denetime tabi tutulmuştur. Hesap dönemi olarak iki dönem boyunca en az iki kıstasın aşılması bir sonraki dönemde bağımsız denetim faaliyetinin uygulanmasını zorunlu kılmaktadır. Şirketler ile şirketlere bağlı ortaklıkların ve iştiraklerin aktifleri toplamı, yıllık net satış hasılatı hesaplanırken kamu kurumlarına sunulma amacıyla hazırlanmış olan bilanço ve gelir tablosu dikkate alınmaktadır. Son iki hesap döneminde, bağımsız denetim kıstaslarını sağlayan şirketler bağımsız denetime tabi tutulmaktadır. (Kamu Gözetimi Kurumu, 2019).

3.1. Büyük ve Orta Boy İşletmeler İçin Finansal Raporlama Standardı

Kamu Gözetimi Kurumu’nun belirlemiş olduğu kıstaslar, Büyük ve Orta boy işletmeleri de kapsamaktadır. Türkiye Finansal Raporlama Standardı ve Türkiye Muhasebe Standartlarını hâlihazırda uygulamayan şirketleri ilgilendirmektedir. Büyük boy işletmeleri bağımsız denetimin kapsam alanında tutan kriter ve esaslar şu şekilde sıralanabilmektedir,

- Aktifleri Toplamı 75 Milyon ve üstü
- Yıllık Net Satış Hasılatı 150 Milyon ve üstü
- Ortalama Personel Sayısı 250 kişi ve üstü (Kamu Gözetimi Kurumu, 2017).

Büyük boy şirketlere ek olarak, Orta boy işletmelerde bağımsız denetim faaliyetine tabidir. Orta boy işletmeler için aranmakta olan usul ve esaslar genel bağımsız denetim kıstaslarını kapsamaktadır. Genel kriterleri sağlayan işletmeler, orta boy işletmeler olarak denetime tabi tutulacaklardır (Ataman ve Cavlak, 2017).

31 Aralık 2018 tarihi itibarıyla Büyük ve Orta Boy İşletmeler İçin Finansal Raporlama Standardı kapsamında olan şirketlerin, düzenlemeleri gereken finansal tablolar şu şekildedir,

- Kar/Zarar Tablosu
- Öz Kaynak Değişim Tablosu
- Nakit Akım Tablosu
- Finansal Durum Tablosu
- Dipnotlar

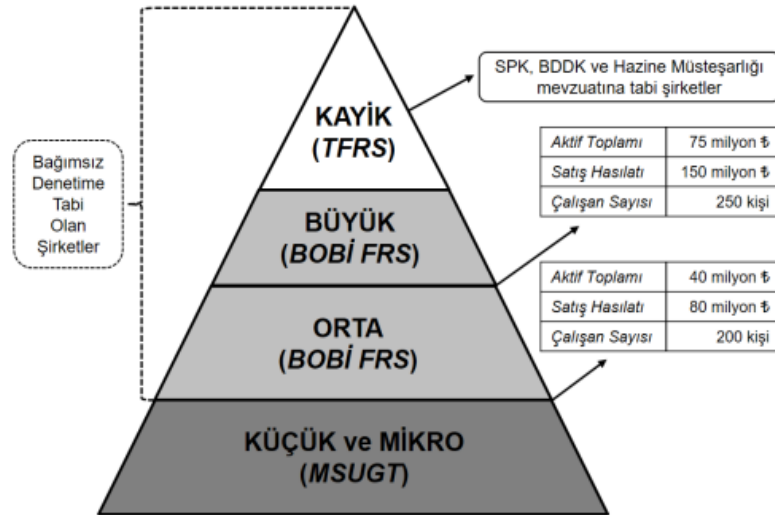
Olarak bağımsız denetim faaliyeti kapsamında tutulacaklardır (ISMMMO, 2018).

3.2. Kamu Yararını İlgilendiren Kuruluşlar

660 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile Kamu Yararını İlgilendiren Kuruluşlar şu şekilde sıralanmaktadır,

- Halka Açık Şirketler,
- Sigorta Reasürans ve Emeklilik Firmaları
- Bankalar
- Faktöringler
- Finans Kuruluşları
- Finansal Kiralama Firmaları
- Varlık Yönetim Kuruluşları
- Emeklilik Fonları
- İhraççılar ve Sermaye Piyasası Kurumları ile faaliyet alanları, işlem hacimleri, istihdam ettikleri personel sayısı ve bunun gibi ölçütlere göre kamu yararını ilgilendirdiği için Kamu Gözetimi Kurumu tarafından şirketler ve kurumlar bu kapsam alanında tutulmaktadır.

Şekil 1: Bağımsız Denetime Tabi Olan Şirket ve Kurumların Kapsamı



Kaynak: (Ataman ve Cavlak, 2017)

Şekil 1’de görüldüğü üzere Büyük ve Orta Boy İşletmeler İçin Finansal Raporlama Standardı ile Türkiye Finansal Raporlama Standardı farklı alanlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Genel kriterleri sağlayan şirketler Orta boy işletmeler olarak kapsam alanına girerken, genel kriterleri aşan şirketler ise Büyük boy işletmeler olarak karşımıza çıkmaktadır. Türkiye Finansal Raporlama Standardı kapsamında olan kuruluşlar ise Kamu Yararını İlgilendiren Kuruluşlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Muhasebe Sistemi Uygulama Genel Tebliğine tabi tutulan işletmeler ise, küçük ve mikro düzeyde bulunan şirketler olarak Şekil 1’de görülebilmektedir.

4. Bağımsız Denetim Yaptırılmamasının Finansal ve Hukuki Sonuçları

4.1. Bağımsız Denetim Yaptırılmamasının Finansal Sonuçları

Bağımsız denetim faaliyeti, 01 Ocak 2013 tarihiyle yürürlüğe girmiş ve zorunlu hale getirilmiştir. Bağımsız denetim faaliyeti kapsamında tutulan şirketler, limitet şirketler, anonim şirketler ve komandit şirketler olarak kapsam alanına alınmişlardır (Arslan, 2015). Belirlenmiş olan usul ve esasların en az iki tanesini sağlamış olan şirketler, bir sonraki dönemde bağımsız denetim faaliyetini yapma zorunluluğu alanına girmişlerdir. Bağımsız denetim faaliyeti şirketler tarafından uygulanmaz ise, şirketleri bekleyen sorunlar şu şekilde sıralanabilmektedir,

- şirketler önceden belirlemiş oldukları hedef ve amaçları gerçekleştiremezler, şirket ve kurum yöneticilerine doğru bilgi akışı sağlanamaz ve olumsuzluklar tespit edilemez,
- şirketlerle ilgili önemli analiz ve tespitlerin yapılamaması sebebiyle yanlış politika ve uygulamalar tercih edilebilir, doğru stratejiler yerine yanlış ve tutarsız projeler uygulanabilir, bu da şirketin devamlık ve krlılığını olumsuz yönde etkileyebilir,
- şirketlerin düzenlemiş oldukları finansal tablolarda hile, yolsuzluk ve hata kaynaklı bir davranıştan dolayı, başta şirket olmak üzere finansal tablolardan bilgi edinen kişi ve kurumlarında olumsuz yönde etkilenebilmeleri mümkündür,
- şirketlerde hile ve yolsuzluk gibi olayların yaşanabilmesinin n açılacak ve zamanında tespit edilemeyerek mağduriyetlere mahal verebilecektir.

Bağımsız denetim faaliyetini yaptırmayan şirketlerin ortak ve yatırımcıları doğru bilgi alamayacaklardır. Güven ortamının sağlanamaması nedeniyle mağduriyetler oluşarak, şirket yatırımcılar tarafından yatırım alamayacak nokta gelebilecektir (Selimoğlu vd., 2017). Gerekli yatırımları alamayan şirket ve kurumun faaliyetlerini sürdürmeleri sekteye uğrayabilecektir. Böylelikle irtibatla oldukları diğer şirket, kurum ve kuruluşları da olumsuz yönde etkileyebileceklerdir.

Bağımsız denetim, şirket yönetimine doğru bilgi akışının sağlanmasına katkı sağlar. Aksayan yönler ve eksiklikler zamanında tespit edilir ve böylelikle finansal durumu tespit etmek daha kolay olabilmektedir. Devlet tarafından vergi denetiminin yapılma olasılığı azalacaktır. Denetimden geçmiş finansal tablolar şirketin ileriye dönük işleyişiyle ilgili güven ortamının sağlanmasına katkı sağlar. Böylece, gerekli analiz ve btce tahminlerinin yapılmasında kolaylık sağlar. Doğru bir analiz ile şirketlerin sürdürülebilirliği sağlanır ve aynı zamanda kârlılık oranını da pozitif yönde etkiler. Bağımsız denetimden geçmiş olan finansal tablolar ile düşük maliyet ile finansman ihtiyacı karşılanabilmektedir. Bağımsız denetim ayrıca, şirketler için gerekli olan kurumsallaşma seviyesini arttırır ve katkı sağlar (Yılmaz, 2016).

Bu durumda, müşteri portföyü genişler ve kalite durumu artar. Finansal açıdan pozitif getiriler sağlar. şirket kârlılığı arttığında ise sürdürülebilirlik esası olumlu yönde ilerler. Denetlenmiş olan şirketin muhasebe kayıtlarındaki hata, hile ve benzeri durumların ortaya çıkarılmasına katkı sağlar. Böylece, gelir ve giderlerin daha doğru bir şekilde gösterilebilmesine yardımcı olur. Güven ortamının sağlanması ile birlikte daha şeffaf bir ortam sağlanabilecektir. Bu durum şirketlere finansal açıdan faydalar sağlayabilmektedir. şirket ile iş ilişkisi içerisinde olan müşterilere ve diğer şirketlere güvenilir bilgi akışı sağlanır. Böylelikle yatırımcılar, doğru ve güvenilir bilgi akışıyla finansal olarak zarara uğramayacaklardır.

Bağımsız denetim ayrıca, ülke için bilgi üretimi ve planlamalar açısından faydalar sağlayacaktır. Doğru ve sağlıklı bilgiler ile yapılacak olan planlamalar, kamu gelir ve harcamaları, kredi politikaları ve genel ekonomik politikaların daha doğru ve verimli olunmasında temel oluşturacaktır. Bağımsız denetimden geçmiş olan finansal tablolar, vergi denetimini yapacak olan kamu denetçilerinin daha az zaman ayıracaklarından başka bir vergi kayıp ve kaçak durumlarına

yönelebileceklerdir. Böylece denetçilerin iş yükü hafifleyecektir. Ayrıca, ülkeye ekonomik olarak zarar oluşturabilecek olayların önüne geçilebilecektir (Çelen, 2001).

6102 sayılı Türk Ticaret Kanununun 397. maddesinde belirtildiği üzere, “anonim şirketler ve şirketler topluluğunun finansal tabloları denetçi tarafından, uluslararası denetim standartlarıyla uyumlu Türkiye Denetim Standartlarına göre denetlenir. Yönetim kurulunun yıllık faaliyet raporu içinde yer alan finansal bilgilerin, denetlenen finansal tablolar ile tutarlı olup olmadığı ve gerçeği yansıtmayı yansıtmadığı da denetim kapsamı içindedir. Denetçinin denetiminden geçmemiş finansal tablolar ile yönetim kurulunun yıllık faaliyet raporu düzenlenmemiş hükmündedir.”

Böylesi bir durumda şirketler, sermaye artış veya azalışı ve kâr dağıtımını gibi faaliyetleri yapamayacaklardır. Aynı zamanda kredi ve fon sağlayan finans kuruluşlarından, ihtiyaç halinde kredi alamayarak, sürdürülebilirlik sağlanamayacaktır. Kredi ve fon sağlayan finans kuruluşları bilindiği üzere, finansal tabloları şirketlerden talep etmektedir. Bağımsız denetimden geçmemiş finansal tabloların yok hükmünde sayılacağı yani hükümsüz olacağı kanunlarca belirtilmektedir. 6012 sayılı Türk Ticaret Kanunu gereğince, bağımsız denetim faaliyeti kapsamında olmasına rağmen bağımsız denetim faaliyeti yaptırmayan şirketlerin uğrayacağı zarardan ayrıca şirketlerin yönetim kurulu sorumlu tutulacaktır.

Karşılaşılabilecek risk durumlarına karşı şirketler savunmasız duruma düşebilmektedirler. Risk durumunun azaltılıp makul bir seviyeye indirgenebilmesi için bağımsız denetim faaliyetlerine şirketler ağırlık vermelidir. Bağımsız denetim yaptırmamış şirketlerin, finansal tablolarının geçerli sayılmayacağı bilinmektedir. Buna ek olarak, yıllık faaliyet raporu da genel kurulda değerlendirilemeyecektir. Türk Ticaret Kanunu’nda da belirtildiği üzere, finansal tablo ve yıllık faaliyet raporu batıl sayılacaktır. Böylesi bir durumda, bağımsız denetim yaptırmamış olan şirketin faaliyetini sürdürmesi mümkün görülememektedir.

4.2. Bağımsız Denetim Yaptırılmamasının Hukuki Sonuçları

Bağımsız denetim faaliyetine tabi olduğu halde denetim yaptırmamış olan şirketleri, mali olumsuzluklar beklediği gibi hukuki olumsuzluklarda beklemektedir. Bağımsız denetim faaliyetini yaptırmamış ve yaptırmayacak olan şirketleri bekleyen cezai müeyyideler şu şekilde sıralanabilmektedir (Türkmen, 2017),

- Hükümsüzlük
- İdari Para Cezası
- Fesih

4.2.1. Hükümsüzlük

Türk Ticaret Kanunu’nun 397. maddesinin ikinci fıkrasında belirtildiği üzere, “Denetime tabi olanlar, hazırlanmış olan finansal tablolarının denetimden geçip geçmediğini, denetimden geçmiş ise denetçi görüşünü ilgili finansal tablonun başlığında açıkça belirtmek zorundadır. Bu hüküm, yönetim kurulunun yıllık faaliyet raporu içinde uygulanır. Denetime tabi olduğu halde, denetletirilmemiş finansal tablolar ile yönetim kurulunun yıllık faaliyet raporu, düzenlenmemiş hükmündedir.”

Denetime tabi olduğu halde denetlenmemiş finansal tabloların yok hükmünde sayılacağı ve bununla beraber, yönetim kurulu faaliyet raporunun da düzenlenmemiş olarak yani, batıl olarak sayılacağı bilinmektedir. Karşılaşılabilecek olumsuzluk ve zararlardan, yönetim kurulu sorumlu tutulabilecek ve ek cezalar uygulanabilecektir.

Bağımsız denetim faaliyetini gerçekleştirilmemiş olan şirket ve kurum yöneticilerine şirket ortakları, dava açabileceklerdir. Bağımsız denetim yaptırmamış olan şirket yönetimi ve üyeler sorumlu tutulabileceklerdir.

4.2.2. İdari Para Cezası

Bağımsız denetim kapsamındaki düzenlemeler, Türk Ticaret Kanunu, Sigortacılık Kanunu, Bireysel Emeklilik Tasarruf ve Yatırım Sistemi Kanunu ile Sermaye Piyasası Kanunu ile devam etmektedir (Arslan, 2015).

Sigortacılık Kanunu'nun 18. maddesine göre, "Sigorta şirketleri ve reasürans şirketleri, hesaplarını ve mali tablolarını, Müsteşarlıkça belirlenecek esaslara ve örneğe uygun olarak düzenlemek, ilan ettirmek ve müsteşarlığa göndermek zorundadırlar. 18. maddeye aykırı davranılması ve bu yükümlülüklerin yerine getirilmemesi sonucunda ise on iki bin Türk Lirası idari para cezası uygulanacaktır.

Sermaye Piyasası Kanunu'nda belirtildiği üzere,

- **Madde 14;** "İhraççı, kamuya açıklanacak veya gerektiğinde kurulca istenecek finansal tablo ve raporları şekil ve içerik bakımından Türkiye Muhasebe Standartları çerçevesinde kurulca belirlenen düzenlemelere uygun olarak, zamanında tam ve doğru olacak şekilde hazırlamak ve ibraz etmek zorundadır."
- **Madde 103:** "Kurulca alınan genel ve özel nitelikteki kararlara aykırı hareket eden kişilere kurul tarafından yirmi bin Türk Lirasından iki yüz elli bin Türk Lirasına kadar idari para cezası verilir." şeklinde müeyyide uygulanacaktır.

4632 sayılı Bireysel Emeklilik Tasarruf ve Yatırım Sistemi Kanunu'na göre, "Şirketin yıl sonu mali tablolarının bağımsız denetim kuruluşları tarafından denetlenmesi zorunludur. Fonların hesap ve işlemleri ayrıca yılda en az bir defa bağımsız dış denetime tabidir." Hükmü yer almaktadır. Bu yükümlülüğe uymayanlara, on beş bin Türk Lirası idari para cezası uygulanacaktır.

Yine 5411 sayılı Bankacılık Kanunu'na göre,

- **Madde 39:** "Bankaların genel kurullarına sunacağı yıllık finansal raporların bağımsız denetim kuruluşlarınca onaylanması şarttır." Buna göre bu hüküm ve kurallara uyulmaması halinde, 5411 sayılı Bankacılık Kanununun 39. maddesine aykırı davranılması halinde, 146. madde de belirtildiği üzere, on bin Türk Lirasından yirmi beş bin Türk Lirasına kadar, idari para cezası uygulanabilmektedir.

4.2.3. Fesih

Tüzel kişilik altında faaliyetlerini sürdürmekte olan kişiler için fesih kararı alınırsa, faaliyet gösterdikleri tüzel kişilikleri sona erdirilmiş olacaktır. Fesih kararı ise, bağımsız denetim yaptırmayan şirketler için en ağır cezaların başında gelebilmektedir (Arslan, 2015). Fesih kelime itibarıyla, devamlılığı olan hukuki bir ilişki veya ilişkilerin sona erdirilmesi anlamını taşımaktadır. Bağımsız denetim faaliyeti yaptırmamış olan şirket ortakları, bilgi alamadıklarını ve şeffaflık ilkesinin ihlal edildiğini bildirirlerse, bilgi edinme hakkının ihlalinden doğan, şirketin feshi hakkını ellerinde bulundurabilir ve mahkemelerden fesih talebinde bulunabilirler.

6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na göre,

- **Madde 437:** "Finansal tablolar, konsolide finansal tablolar, yönetim kurulunun yıllık faaliyet raporu, denetleme raporları ve yönetim kurulunun kar dağıtım önerisi genel kurulun toplantısından en az on beş gün önce şirketin merkez ve şubelerinde pay sahiplerinin incelemesine hazır bulundurulur."

Genel kurul toplantısından en az 15 gün önce, pay sahiplerine ait olan bilgi edinme hakkı gereğince, şirkete ait olan şube ve merkezler kanun gereğince açık tutulmak zorundadır. Buna bağlı olarak pay sahipleri, bilgi edinemediklerinde şirketin feshini isteyebilmektedirler. Şirket yönetiminin bağımsız denetim yaptırmaması sonucunda mağduriyet yaşanmaması için pay sahipleri, yönetimin sorumlu olacağı şekilde şirket feshini mahkemelerden talep edebileceklerdir.

5. Sonuç

Günümüzde şirketler ve kurumlar, hata, hile ve yolsuzluk olaylarından dolayı ekonomik anlamda büyük tahribata uğrayabilmektedir. Şirket varlıklarının çalışanlar tarafından kötüye kullanılması, hileli işlem ve yolsuzluklar, gerçeği yansıtmayacak şekilde hazırlanmış olan ve yanıltıcı beyan içeren finansal tablolar, günümüzde iş piyasası ve yatırımcılar için tehlike arz etmektedir. Türkiye Muhasebe Standartları usul ve esaslarına uygun olarak hazırlanmış olan finansal tabloların, Uluslararası Finansal Raporlama Standartları ve Türkiye Finansal Raporlama Standartları ışığında denetlenmesi zorunlu hale getirilmiştir.

İlk olarak 2012 yılında Bakanlar Kurulunca, bağımsız denetime tabi olma şartları belirlenmiş ve kanunlaştırılmıştır. Son olarak ise 2019'un şubat ayında usul ve esaslar revize edilmiştir. Çalışmada da anlatıldığı üzere, usul ve esasları sağlayan şirketler gelecek dönemde bağımsız denetime tabi olmaktadır. Güven ortamıyla beraber sürdürülebilirliğin sağlanması amaçlanmaktadır. Buna ek olarak, kamuoyu ve bilgi kullanıcılarına doğru bilginin sağlanması, bağımsız denetimin başlıca amaçlarından biridir. Bağımsız denetime tabi olduğu halde bağımsız denetim yaptırmayan şirketleri mali ve hukuki müeyyideler beklemektedir. Mali açıdan zarara uğrayacakları gibi, şirket içerisinde yaşanan hile kaynaklı bir olayın ortaya çıkarılmaması da şirketler için risk ve tehdit oluşturabilmektedir. Ayrıca, finansman ihtiyacı duyan şirketler finans kuruluşlarına, bağımsız denetimden geçmiş finansal tablolarını sunarak kredi ve finans sağlayabilmeyi amaçlayabilmektedirler.

Bağımsız denetimden geçmemiş olan finansal tabloların, kredi ve finans kuruluşlarına sunulması ayrı bir suç oluşturmakla beraber, bu finansal tabloları sunan şirketlere kredi sağlayan finans kuruluşları da ayrıca suç işlemiş olmaktadır. Bağımsız denetim yaptırmayan şirketleri mali olumsuzluklarla beraber hukuki yaptırımlarda beklemektedir. Bağımsız denetime tabi olduğu halde bağımsız denetim yaptırmayan şirketler, hükümsüzlük, idari para cezası ve fesih gibi yaptırım oluşturabilecek durumlarla karşı karşıya kalabilmektedirler. Şeffaflığın ve güven ortamının sağlanabilmesi için ve aynı zamanda şirketlerin sürdürülebilirliklerini sağlayabilmek için bağımsız denetim yaptırılmalıdır. Etkin bir iç kontrol sisteminin denetim faaliyetlerine sağlayabileceği faydalar ile ilgili bir çalışmanın literatüre katkı sağlayabileceği düşünülmektedir. Bu bağlamda, iç kontrolün önemiyle ilgili yapılabilecek bir çalışmanın literatüre katkı sağlayabileceği düşünülmektedir.

KAYNAKÇA


- Arslan, Ö., (2015). Bağımsız Denetim Yaptırılmamasının Hukuki Sonuçları, *Mali Çözüm Dergisi*, Sayfa:73-85, http://archive.ismmmo.org.tr/docs/malicozum/132malicozum/007_%C3%B6zkan_ARSLAN_.pdf, (Erişim Tarihi: 06.02.2019).
- Ataman, B., & Cavlak, H., (2017). Büyük ve Orta Boy İşletmeler İçin Finansal Raporlama Standardı ile Tam Set Türkiye Muhasebe ve Türkiye Finansal Raporlama Standartlarının Karşılaştırılması, *Finans Ekonomi ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, Sayı: 3, Cilt: 2, Sayfa: 153-163
- Bankacılık Kanunu. (2005). 5411 Sayılı, 01.11.2005 tarih ve 25983 sayılı Resmi Gazete.
- Bayram, G., Bağımsız Denetim Ve Süreçleri Slayttı, <http://www.dt-audit.com/dosyalar/Kutuphane/1/Bag%C4%B1ms%C4%B1zdenetimsurecleri.pdf>, (Erişim Tarihi: 05.02.2019).

- Bireysel Emeklilik Tasarruf ve Yatırım Sistemi Kanunu. (2001). 4632 Sayılı, 07.04.2001 tarih ve 24366 sayılı Resmî Gazete.
- Çelen, E., (2001). İstanbul Serbest Muhasebeci Mali Müşavirler Odası, Bağımsız Denetimin Önemi, Yararları ve Kamuyu Aydınlatma İlkesi, *Mali Çözüm Dergisi*, Sayı:55, Sayfa:122-124, <http://archive.ismmmo.org.tr/docs/malicozum/55MaliCozum/20%20-%2055%20EROL%20%C3%87ELEN.doc>, (Erişim Tarihi: 09.03.2019).
- Çelik, A., (2005). Bağımsız Denetim Kuruluşlarının Sorumluluğu, Seçkin Yayıncılık, Ankara.
- ISMMMO, (2015). Denetim Türleri, Uluslararası Denetim Standartları Kapsamında Bağımsız Denetim, Yayın:130, 2015, <http://archive.ismmmo.org.tr/docs/yayinlar/kitaplar/130/2%20denetim%20turleri.pdf>, (Erişim Tarihi: 05.02.2019).
- ISMMMO, (2018). Büyük ve Orta Boy İşletmeler İçin Finansal Raporlama Standardı Neler Getiriyor? http://archive.ismmmo.org.tr/Mansetler/MEVZUAT/Duyuru/BOB%C4%B0FRS_Sorular.pdf_172.pdf, (Erişim Tarihi: 05.02.2019).
- Kamu Gözetimi Kurumu, Bağımsız Denetim Standardı 200, Bağımsız Denetçinin Genel Amaçları ve Bağımsız Denetimin Bağımsız Denetim Standartlarına Uygun Olarak Yürütülmesi, http://www.kgk.gov.tr/Portalv2Uploads/files/Duyurular/v2/BDS/bdsyeni25.12.2017/BD_S%20200-Site.pdf (Erişim Tarihi: 05.02.2019).
- Kamu Gözetimi Kurumu, Bağımsız Denetim Standartları, <http://kgk.gov.tr/DynamicContentDetail/5164/Standartlar-ve-I%CC%87Ike-Kararlar%C4%B1> (Erişim Tarihi: 05.02.2019).
- Kamu Gözetimi Kurumu, Bağımsız Denetime Tabi Olacak Şirketlerin Belirlenmesine Dair Bakanlar Kurulu Kararı, http://www.kgk.gov.tr/Portalv2Uploads/files/Duyurular/v2/Diger/BKK%20Kar%C5%9F%C4%B1a%C5%9Ft%C4%B1rma%20Tablosu%2011_06_2018.pdf (Erişim Tarihi: 08.03.2019).
- Kamu Gözetimi Kurumu, Bağımsız Denetime Tabi Şirketlerin Belirlenmesine Dair Bakanlar Kurulu Kararına İlişkin Usul ve Esaslar, Yeni Karar, http://www.kgk.gov.tr/Portalv2Uploads/files/Duyurular/v2/Mevzuat/Bakanlar%20Kurul u%20Karalar%C4%B1/BKK_Usul%20ve%20Esaslar1.pdf (Erişim Tarihi: 09.03.2019).
- Kamu Gözetimi Kurumu, BOBİ FRS Kapsamı, <http://www.kgk.gov.tr/DynamicContentDetail/6791/Bag%CC%86%C4%B1ms%C4%B1z-Denetimde-Uygulanacak-Yeni-Standartlar-BOBİ%CC%87-FRS-> (Erişim Tarihi: 05.02.2019).
- Selimoğlu, Özbirecikli & Uzay, (2017). Bağımsız Denetim Türkiye Denetim Standartlarıyla Uyumlaştırılmış, Nobel Akademik Yayıncılık, Ankara
- Sermaye Piyasası Kanunu. (2012). 6362 Sayılı, 30.12.2012 tarih ve 28513 sayılı Resmî Gazete.
- Sigortacılık Kanunu. (2007). 5684 Sayılı, 14.06.2007 tarih ve 26552 sayılı Resmi Gazete.
- Solak, B., (2016). Bağımsız Denetçilerin İş Yükü İş Performansı Ve Denetim Kalitesi, Gazi Kitabevi, Ankara
- Türk Ticaret Kanunu. (2011). 6102 Sayılı, 13.01.2011 tarih ve 27846 sayılı Resmi Gazete.
- Türkmen, N., (2017). Bağımsız Denetim Yaptırmayanı Kötü Günler Bekliyor, *Sözcü Gazetesi*, <https://www.sozcu.com.tr/2017/yazarlar/nedim-turkmen/bagimsiz-denetim-yaptirmayani-kotu-gunler-bekliyor-1872752/>, (Erişim Tarihi: 06.02.2019).

Yılmaz, H., (2016). Bağımsız Denetimin Şirketlere Fayda ve Avantajları, <http://www.muhasibetr.com/yazarlarimiz/hikmetyilmaz/002/> (Erişim Tarihi: 09.03.2019)

HAVAYOLU ŞİRKETLERİNDE YAN GELİR: HAVAYOLU YÖNETİCİLERİNİN VE YOLCU TERCİHLERİNİN KARŞILAŞTIRILMASI

Emine Müge Çetiner* 

Mustafa Fatih Güneş** 

Ahmet Erdal Peker*** 

Özet

Küresel ve bölgesel politik/siyasi/ekonomik krizlere yüksek seviyede duyarlı yapıya sahip olan ticari havayolu taşımacılığı sektörü; özellikle düşük kar marjları, değişken operasyonel maliyetler sebebiyle sektör içindeki firmaları çetin rekabet koşulları içinde faaliyet göstermeye zorlamaktadır. Zorlaşan rekabet koşulları içerisinde havayolları yeni gelir kalemleri arayışına girmişlerdir ve çözümünü yan gelir kalemlerinin üretilmesinde bulmuşlardır. Çalışmada, farklı türdeki havayolu iş modellerinde, yan gelirlerin araştırılması, yönetici ve yolcuların tercihlerinin karşılaştırılması hedeflenmiştir. 17 farklı uluslararası havayolundan, 160 havayolu yöneticisi ve 24 farklı ülkeden 188 havayolu yolcusu ile yapılan anket çalışmasında; havayolu yöneticilerinin ve yolcuların farklı havayolu iş modellerinde farklı yan gelir üretim yöntemlerini tercih ettikleri görülmüştür.

Anahtar Kelimeler: *Havayolu İş Modelleri, Yan Gelir, Ek Hizmetler*

Jel Sınıflandırması: *M1, M21, L93*

AIRLINE ANCILLARY REVENUES: COMPAIRING PREFERENCES OF AIRLINE MANAGERS AND PASSENGERS

Abstract

Being highly sensitive to the global and regional political and economic crises, Commerical Air Transportation Industry companies are forced to operate under severe competition conditions. Under those challenging competition conditions, airlines have been searching for new revenue streams in and found the solutions within ancillary revenue options. Purpose of this study was to research ancillary revenues of airlines and compare the ancillary revenue preferences of airline managers and passengers for different types of airline business models. A survey research was conducted for comparing the preferences of these two groups by participation of 160 airline managers from 17 international airlines and 188 airline passengers from 24 countries. Results of the survey showed that airline managers' and passengers' ancillary revenue production method preferences diverges from each other depending on airline business models.

Keywords: *Airline Business Models, Ancillary Revenues, Ancillary Services*

Jel Codes: *M1, M21, L93*

* Prof.Dr., İstanbul Kültür Üniversitesi, İİBF, İşletme Bölümü m.cetiner@iku.edu.tr

** Dr., Türk Havayolları Teknik AŞ. mfgunes@thy.com

*** Emniyet Takip Şefi, Türk Havayolları A.O. Yer İşletme Başkanlığı aepeker@thy.com

1. Giriş

“Milyoner olmak istiyorsanız, işe milyar USD ile başlayın ve yeni bir havayolu kurun” (Chadha, 2016). Bünyesinde Virgin Atlantic havayollarını da barındıran Virgin Group’un sahibi Richard Branson’ın söylediği gibi, ticari havayolu taşımacılığı kar elde etmek için çok zor ve riskli bir sektör olarak bilinmektedir. Küresel ve bölgesel politik/siyasi/ekonomik krizlere yüksek seviyede duyarlı yapıya sahip olan ticari havayolu taşımacılığı sektörü; özellikle düşük kar marjları, değişken operasyonel maliyetler (yakıt, personel vb.), sebebiyle sektör içindeki firmaları çetin rekabet koşulları içinde faaliyet göstermeye zorlamaktadır.

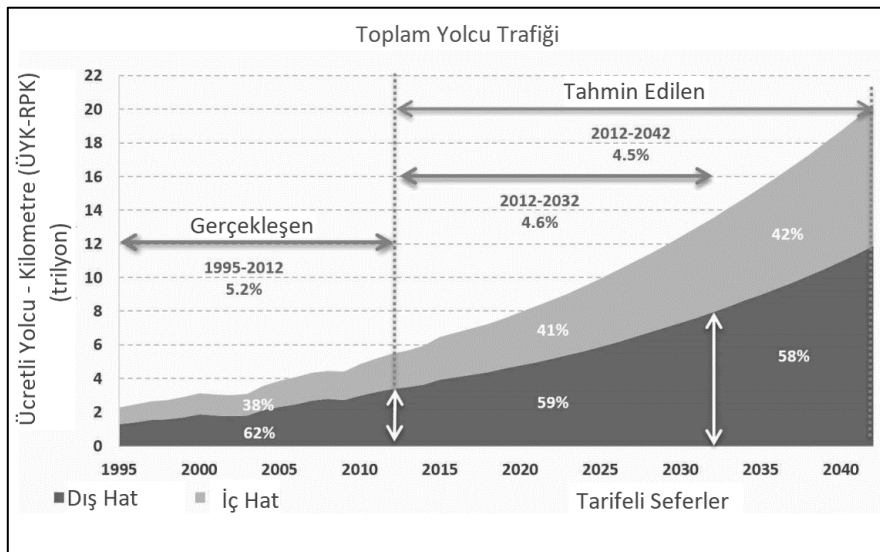
1978 yılında Amerika Birleşik Devletleri iç hatlarındaki deregülasyon sonucu, sektörde serbestleşme ve devlet tekelinden kurtulma eğilimi başlamıştır. Bu serbestleşme süreci rekabeti arttırmış ve artan rekabet sonucu yeni havayolu iş modelleri ortaya çıkmaya başlamıştır.

Ortaya çıkan bu yeni iş modelleri, yolcular adına pozitif etki bırakırken havayolları adına sektörü çok daha zor bir hale getirmektedir. Bu sebepten ötürü kar marjlarında istedikleri artışı sağlayamayan havayolları, çareyi yeni gelir kalemleri üretmekte bulmuşlardır. İngilizce literatürde *Ancillary Revenue* olarak tanımlanan bu yeni gelir kalemi ülkemizde; *Yan Gelir, Tali Gelir, Ek Gelir/Hizmetler* olarak isimlendirilmiştir.

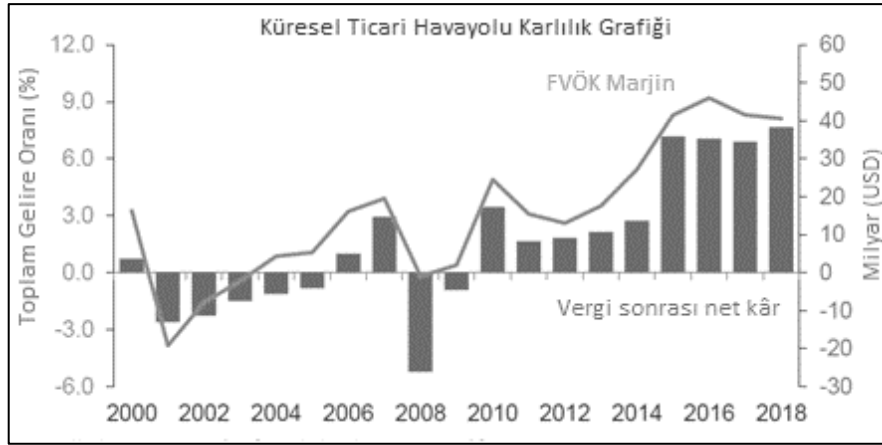
Sektör, dünya genelinde 1400 havayolu, 26000 uçak ve 3900 havalimanı ile yolculara en hızlı ve en güvenilir ulaşım hizmetini sunmaktadır. 2017 yılı sonu itibariyle sektörün global olarak toplam gelirin 750 Milyar USD seviyesine ulaştığı, giderlerin 690 Milyar USD, net karın ise %4.6 ile 34,5 Milyar USD olarak gerçekleştiği raporlanmaktadır (IATA, 2017). Şekil 1.1’de görüleceği üzere; yıllara göre gerçekleşen küresel yolcu trafiği sürekli olarak artış eğilimindedir ve bu artışın devam edeceği tahmin edilmektedir (IHLG, 2017).

Küresel kriz dönemleri haricinde, yolcu trafiği ve elde edilen toplam gelirlerde sürekli olarak artış görülmesine karşın, ticari havayolu taşımacılığının kar marjlarında sürdürülebilir artış sağlanamamaktadır. Şekil 1.2’de verilen grafikte 2000-2018 yılları arasında sektörde elde edilen net kar miktarları ve karın toplam gelire oranı verilmektedir.

Havayolu Yan Gelirlerinin öneminin yıllar içinde hızla artması ve sektörün dinamiklerini değiştirme olasılığından hareketle hazırlanan çalışmada, farklı türdeki havayolu iş modellerinde, yan gelirlerin araştırılması ve yönetici ve yolcuların tercihlerinin karşılaştırılması hedeflenmiştir.



Şekil 1.1 Toplam Yolcu Trafiği: Gerçekleşen ve Tahmin Edilen (IHLG, 2017)



Şekil 1.2 Küresel Ticari Havayolu Karlılık Grafiği (Pearce, 2017)

Havayolu Yan Gelirlerinin öneminin yıllar içinde hızla artması ve sektörün dinamiklerini değiştirme olasılığından hareketle hazırlanan çalışmada, farklı türdeki havayolu iş modellerinde, yan gelirlerin araştırılması ve yönetici ve yolcuların tercihlerinin karşılaştırılması hedeflenmiştir.

2. Havayolu İş Modelleri

1970'li yıllara kadar tamamen devletlerin kontrolünde olan havayollarında iş modelleri gibi bir kavram henüz bulunmamaktaydı. 1978 yılında Amerika Birleşik Devletleri iç hatlarındaki deregülasyon sonucu, sektörde serbestleşme ve devlet tekelinden kurtulma eğilimi başlamıştır. Serbestleşme eğiliminin neticesinde tekel konumları zayıflayan devlete ait havayolları özel sektördeki rakipleri ile mücadele içine girmek durumunda kalmıştır. Artan rekabet sonucu, pazar paylarını geri kazanmak isteyen havayolları ve sektörden yeni pay almayı hedefleyen havayolları, yazılı olmasa da yıllar içinde kabul edilmiş birçok tabuyu yıkma eğilimine girmişlerdir. Kullanılan havalimanlarından, uçak içi ikram noktasına varıncaya kadar revizyona ve farklılaşmaya giden havayolları, yolcuya sunulan değer ve deneyim ekseninde birbirlerinden farklılaşmaya başlamışlardır. Bu farklılaşma sonucu yeni havayolu iş modelleri ortaya çıkmaya başlamıştır. (Önen, 2016)

Bir havayolu iş modeli, şirketin hedeflenen müşterilere sağladığı değeri ve bunu başarmak için kaynaklarını dâhili ve harici olarak nasıl yapılandırdığını tanımlaması olarak ifade edilebilir (Holloway, 2012).

Havayolu iş modellerindeki değişim, Michale Porter'ın "Jenerik Rekabet Stratejileri" olarak tanımladığı, işletmelerin müşteriler, mevcut rakipler, yeni yatırımcılar, ikame mal üreticileri ve tedarikçilerden oluşan beş temel güce karşı pozisyon geliştirme eğilimi ekseninde hayat bulduğu görülmektedir. Maliyet Liderliği Stratejisi, Farklılaşma Stratejisi ve Odaklanma Stratejisi olarak üç başlık altında incelenen Jenerik Rekabet Stratejilerinin yeni havayolu iş modelleri oluşturulurken kullanıldığı yadsınamaz bir gerçektir. (Porter, 1980) Porter işletmelerin başarıyı ulaşmak için bu stratejilerden sadece bir tanesini kullanması gerektiğini vurgulamasına karşın, bazı havayollarının aynı anda birden fazla Jenerik Rekabet Stratejisi kullandığı görülmektedir. (Johnson, Whittington, Scholes, Angwin, & Regné, 2014)

2.1. Düşük Maliyetli Havayolları (Low Cost Carriers)

Düşük Maliyetli Havayolu şirketlerinin başarısının en temel sebebi uyguladıkları farklı maliyet düşürme yöntemleri ile toplam maliyetlerini %40-50 seviyesinde düşürmelerinden kaynaklanmaktadır (Tanrısevdi & Çulha, 2010).

Başlangıçta yolculara daha ucuz fiyata bilet sağlayabilmek adına, ikincil havalimanlarının kullanımı, ikram ve bagaj gibi ek hizmetlerin bilet fiyatında dâhil edilmeden ayrıca satışının yapılması,

maksimum seviyede koltuk yerleşim planına sahip uçak konfigürasyonlarının kullanılması, uçulan noktalarda farklılaşma gibi stratejilere sahip Düşük Maliyetli Havayolları (Low Cost Carriers) sektörde ciddi miktarda pazar payı elde etmişlerdir. (Oliveira & Huse, 2009)

Düşük maliyetli havayollarının atası olan Southwest Havayolları'nın ilk kez uyguladığı "ayrıştırma-ayrı fiyatlandırma" (unbundling) stratejisi ile bir takım temel hizmetler bilet fiyatı haricinde ücretlendirilerek, ana bilet fiyatı düşürülmüştür. Böylece önceden gider kalemi oluşturan, ek bagaj ücreti ve uçak içinde yemek hizmeti gibi servisler artık gelir üreten kalemler haline gelmiştir (Bachwich & Wittman, 2017). Böylece yolcular daha ucuz fiyata uçak bileti alırken, havayolları da operasyonel maliyetlerini düşürmüş ve önceden gider olan kalemler, ek gelir olarak şirketlere geri döner hale gelmeye başlamıştır.

Düşük bilet fiyatı ve basitleştirilmiş hizmet sunumu değer önerisi ile fiyat hassasiyeti yüksek yolculara hizmet veren Düşük Maliyetli Havayollarının aşağıda anlatılan 4 temel üzerine kurulu olduğu görülmektedir.

Uçak Filosunda Standardizasyon: Düşük Maliyetli Havayolları bakım ve operasyonel giderlerin azaltılması amacıyla filolarında tek tip uçak kullanımını benimsemiştir. Örneğin; Southwest Havayolları dünyadaki en büyük Boeing filosuna sahiptir. Toplam 706 uçağa sahip olan havayolu, 512 adet Boeing 737-700, 181 Adet Boeing 737-800 ve 13 adet Boeing 737 MAX tipi uçağı operasyonunda kullanmaktadır.

Uçak İçi İkram: Düşük Maliyetli Havayolları, diğer havayolu firmaları gibi ücretsiz yiyecek ve içecek servisi gerçekleştirmemektedir. Bu gider kaleminden kurtulmakla birlikte, uçak içerisinde ikram talebi olan yolculara, yiyecek ve içecek satışı yapılarak ek gelir elde edilmektedir. Azaltılmış ikram uygulamasının en önemli sonuçlarından biri de, ilgili havayollarının düşen ikram sayıları sebebiyle uçaklarında daha az mutfak (galley) barındırmasıdır. Azalan mutfak sayısı sayesinde uçağın konfigürasyonu daha fazla koltuk içerecek şekilde dizayn edilebilmektedir.

Uçuş Ağı: Geleneksel havayolu şirketlerinden farklı olarak, Düşük Maliyetli Havayolları, şehirlerde bulunan ikincil havalimanlarından operasyon yapmayı tercih etmektedirler. Bu sayede kalabalık merkez (hub) havalimanlarında kaybedilen uçak taksi (taxi), iniş-kalkış ve bir sonraki sefere hazırlık süreleri düşürülerek, sefer ve tarife artışı yapılabilmektedir.

Ayrıca ikincil havalimanlarından direkt olarak diğer ikincil havalimanlarına uçuşlar sayesinde, ilgili havayolları uçuş ağlarını (network) genişletmekte, yolculara farklı uçuş rotaları sunabilmektedirler.

Yan Gelir: Bu çalışmanın asıl konusu olan yan gelirler, Düşük Maliyetli Havayolları'nın ana gelir kalemlerinden biridir. Özellikle ayrıştırma metoduyla bilet fiyatı dışına çıkarılan hizmetler münferit olarak ücretlendirilmekte ve ilgili havayollarına yeni gelir kalemleri oluşturmaktadır.

Amerika Birleşik Devletleri'nde doğan bu iş modelinin Avrupa Kıtasında ve ülkemizde temsilcileri pazar paylarını her geçen gün arttırmaktadır. Ülkemizde ilgili havayolu iş modelini kullanan firmalara örnek vermek gerekecek olursa, Pegasus ve AnadoluJet havayolları başarılı örnekler içinde sıralanabilmektedir.

Ayrıca bir kısım Düşük Maliyetli Havayolu, iş modellerini Maliyet Liderliği Stratejisi ile tamamen düşük fiyat odaklı olarak revize ederek, Ultra Düşük Maliyetli Havayolu(Ultra Low Cost Carrier) kavramını ortaya çıkarmışlardır.

2.2. Melez Havayolları (Hybrid Carriers)

Düşük Maliyetli Havayollarının elde ettiği başarıya cevap olarak, Geleneksel Havayolları veya başka bir deyişle Tam Hizmet Sunan Taşıyıcılar-Havayolları (Full Service Carriers) bilet fiyatlarını Düşük Maliyetli Havayolları ile aynı noktaya çekmeye başlamıştır. Bilet fiyatlarındaki bu değişim sonucu,

yolcular aynı fiyata daha fazla hizmet alabilir duruma gelmiştir. Bu durum Düşük Maliyetli Havayolları'nın pazar paylarını geçici bir süre olumsuz yönde etkilemiştir.

Azalan pazar paylarındaki, eski gücünü yakalamaya çalışan bir takım Düşük Maliyetli Havayolları, iş modellerini Tam Hizmet Sunan Taşıyıcılara yaklaştırarak yeni bir iş modeli ortaya çıkarmışlardır. Yeni Hybrid (Melez) iş modeli ile yolculara uygun fiyata bilet sağlanırken aynı zamanda Tam Hizmet Sunan Havayolları'ndaki gibi müşteri memnuniyetini yukarı taşıyan hizmetler vermeye başlamıştır (Klophaus, Conrady, & Fichert, 2012).

Melez Havayolları, görece düşük bilet fiyatı ve zenginleştirilmiş hizmet sunumu değer önerisi ile fiyata ve seyahat deneyimine eşit miktarda önem veren yolculara hitap etmektedir. Bu havayolları, uçak filusunda standardizasyon, uçak içi ikram, uçuş ağı ve yan gelir konularında karma stratejiler takip etmektedirler.

Melez Havayolları'nın filo yapısı karma uçaklardan oluşmaktadır. Filosundaki uçakların bir kısmı Düşük Maliyetli Havayollarındaki gibi aynı tip ve kabin içi yerleşime sahipken, filusunun bir kısmı uzun uçuşlar (long-haul) yapabilecek geniş gövde uçaklardan oluşabilmektedir.

Özellikle konfor öğelerine önem veren ve aynı zamanda fiyat hassasiyeti bulunan yolcular için, uçak koltuk yerleşim planları (LOPA) Düşük Maliyetli Havayollarına göre daha az sayıda koltuk içererek şekilde tasarlanmaktadır. Koltuk yerleşim planlarındaki bu değişim sayesinde koltuklar arası diz mesafeleri (seat pitch) arttırılarak yolculara ek konfor sağlanabilmektedir.

Koltuk yerleşim planları ile birlikte en önemli konulardan biri de havayollarının kendi iş modeline göre uçaklarında kaç sınıf bulunduracağı kararıdır. Bu seçim tüm iş modellerinde olduğu gibi Melez Havayollarında da çok önemlidir. Düşük Maliyetli havayolları kabinlerinde tek tip sınıf bulunurken günümüzde Melez Havayollarında 2-3, Tam Hizmet Sağlayan Havayollarında ise 3-4 sınıf bulunmaktadır.

Melez Havayollarının bir diğer farklılaşma stratejisi ise uçuş ağlarındaki (network) izledikleri karma stratejilerdir. Düşük Maliyetli Havayolları'nın tercih ettiği ikincil havalimanlarından operasyon gerçekleştirme yöntemine ek olarak Melez Havayolları ana merkez (hub) havalimanlarını da kullanmaktadırlar. Böylece ana meydanları kullanmak isteyen yolculara hizmet sağlanmakla birlikte, ana meydanlarda diğer Melez Havayolları ve Tam Hizmet Sağlayan firmalar ile Ortak Kod Paylaşımı (Code Share) paylaşımı yaparak uçuş ağlarını genişletmektedirler.

Code Share kısaca, havayollarının kendi yolcularına bilet satışı yapmakla birlikte, diğer havayolu firmalarının da koltuklarını satabilmek için yaptığı, tarafların havayolları olduğu işbirlikleridir. Bu sayede havayolları uçabildikleri destinasyon sayısını arttırmaktadırlar. Aktarmalı uçuşlar için örnek vermek gerekirse; rezervasyon ve biletleme sürecini tek bir havayolunun dağıtım kanalları üzerinden yapan yolcular, code share anlaşması kapsamında sonraki uçuş bacaklarında uçuşlarını anlaşmalı diğer havayolları ile yapabilmektedirler (Emirates, 2018).

Melez Havayolu iş modeli dünyada kabul görürken, doğru izlenen alt stratejiler sayesinde havayollarını başarıya ulaştırabilmekte veya yanlış belirlenen alt stratejiler ile havayolunu başarısızlığa mahkûm edebilmektedir.

Ülkemizde Melez Havayolu iş modelinin en başarılı örneği AtlasGlobal havayolu firmasıdır. 2001 yılında 2 yolcu uçağı ve Düşük Maliyetli Havayolu iş modeli ile faaliyetine başlayan AtlasJet, 2015 yılında ismini AtlasGlobal olarak değiştirmiştir. AtlasGlobal'in 2015 yılında büyük etkinliklerle çeşitli medya organlarında duyurduğu marka değişim kampanyası aslında ilgili havayolunun iş modelinin Tam Hizmet Sunan Hava Yolları'na yaklaşarak karma stratejiler izleyen bir Melez Havayoluna dönüşme serüveninin neticesidir. İlgili havayolu filo yapısından uçuş ağına, uçak içi ikramlardan marka algısına kadar birçok konuda farklılaşma yolunu izlemiştir.

2.3. Tam Hizmet Sağlayan Havayolları (Full Service Carriers)

Tam Hizmet Sağlayan Havayolları diğer adıyla Geleneksel Havayolları (Network Carriers – Legacy Carriers), ticari havayolu taşımacılığı sektörünün en eski ve en bilinen iş modelidir. Geniş uçuş ağı, sayı olarak büyük uçak filoları, kaliteli ikram ve konfor anlayışı ile ticari havayolu taşımacılığı sektörünün pazar payı en yüksek oyuncularını ilgili iş modelini benimseyen havayollarıdır.

Küresel olarak arz edilen koltuk sayısı bazında 2014 yılı verilerine göre Düşük Maliyetli Havayolları %11, Melez Havayollarının %23, Tam Hizmet Sağlayan Havayolları ise %66 pazar payına sahip olduğu raporlanmaktadır. Aynı raporda 2023 yılında bu verilerin; Düşük Maliyetli Havayolları için %13, Melez Havayolları için %30, Tam Hizmet Sağlayan Havayolları için ise %57 olarak gerçekleşmesi öngörülmektedir (Thomas & Catlin, 2014).

Yolculara sağladığı değerin temelinde, konfor artırıcı unsurlar ve sık uçan yolcular için geliştirmiş sadakat programları olan Tam Hizmet Sağlayan Havayolları hizmetlerin tamamını, yakın bir zamana kadar bilet fiyatına dâhil etmekteydi. Sektörde artan rekabet ve yan gelirlerin artan cazibesi, Tam Hizmet Sunan Havayolları'nın da iş modellerini tekrar gözden geçirme gerekliliği doğurmuştur.

Yukarıda belirtilen değerleri yolcuya sunmaya devam edebilmek için maliyet azaltma yöntemlerine başvuran bir takım Tam Hizmet Sağlayan Havayolu, Melez Havayolu iş modelini benimsemiştir.

Tam tersine bir takım Tam Hizmet Sunan Havayolu ise “Odaklanma Stratejisini” derinlemesine benimsemiş, iş modellerini yolcu deneyimi odaklı olarak revize ederek, A+ lüks hizmet sağlanan yeni bir niş segment olan Premium Tam Hizmet Sağlayan Havayollarını (Premium Full Service Carriers) oluşturmuşlardır.

Premium Tam Hizmet Sağlayan havayollarının odaklandığı en önemli nokta mükemmel yolcu deneyimidir. Temelini müşteri deneyiminden alan, yolcu deneyimi kavramı; rezervasyon sürecinden varış noktasına kadar, yolcular ve havayolu arasında yaşanan eşsiz, unutulmaz, sürdürülebilir etkileşimler olarak özetlenebilir (Pine & Gilmore, 1999). Alt bileşenleri ise Yolcu Memnuniyeti, Sadakat, Marka ve Kalite' dir.

3. Literatür Taraması

Uluslararası ve ulusal literatür incelendiğinde havayolu yan gelirleri ile ilgili akademik yayınların kısıtlı miktarda olduğu görülmektedir. Konunun ticari önemi şirketler için ilgi çekici olduğundan uluslararası otoriteler ve danışmanlık firmaları tarafından yayınlanan raporlar, düzenlenen konferans bildirileri literatüre katkı sağlamaktadır. Havayollarında yan gelir konusuna ilişkin çalışmalar bu bölümde özetlenmiştir.

Yolculara doğrudan gerçekleştirilen bilet satışından elde edilen gelirlerinin dışında, yolcu deneyimini geliştirmek amacıyla dolaylı olarak gerçekleştirilen satışlardan elde edilen gelirler **Yan Gelir** olarak adlandırılmaktadır. Yan Gelirler temel olarak dört alt başlık altında incelenmektedirler. (O'Connell, Smith, & Warnock, 2013)

- À la carte Satış Gelirleri
- Komisyon Temelli Gelirler
- Sık Uçan Yolcu Programlarından Elde Edilen Gelirler
- Reklam Gelirleri

Yan gelir elde edilmesini sağlayan faaliyetler, ek hizmetler (ancillary services) olarak isimlendirilmektedir. Ek hizmetler yolculara havayolu firmaları tarafından isteğe bağlı olarak sunulan ve uçak yolculuğu ile ilişkili ürün veya servislerdir.

Ek hizmetler doğrudan uçuş deneyimi ile ilgili olabildiği gibi aynı zamanda yolcuların tüm seyahat planları ile de ilgili olabilir. Uçuş sırasında yemek satışı ve varış noktasında araç kiralama hizmetleri bu hizmetlere örnek olarak gösterilebilir.

Yolcuları ile uzun soluklu ilişkiler geliştirmeyi hedefleyen ve ek hizmetlerini uçak yolculuğu dışında kalan zamanlarda da sunmak isteyen havayolları, sık uçan yolcu programları (sadakat programları) ve bankalarla ortak marka altında çıkarılan mil-kredi kartları ile bu hedeflerini gerçekleştirmektedir (Bockelie & Belobaba, 2017).

Son yıllarda havacılık sektöründe birçok işletme gelirlerinin önemli bir bölümünü ana faaliyetlerinin tamamlayıcı bir parçası olarak yan gelirlerden elde etmektedirler (Hao, 2014). Yan gelirlerin öneminin gittikçe daha çok farkına varan işletmeler, müşteri memnuniyetini de yüksek seviyede tutarak, bu gelirleri arttırabilecek iş modelleri ve stratejiler üzerinde çalışmaktadırlar.

IdeaWorks araştırma firmasının her yıl yayınladığı yan gelir raporunda, yan gelir üretimi konusunda en başarılı 10 şirket listelenmektedir. 2007 yılında yayınlanan raporda 10 şirketin toplam yan gelir üretimi 2,1 Milyar USD olarak gerçekleşirken, 2016 yılında bu rakam 28 Milyar USD'ye ulaşmıştır (Ideaworks, 2017).

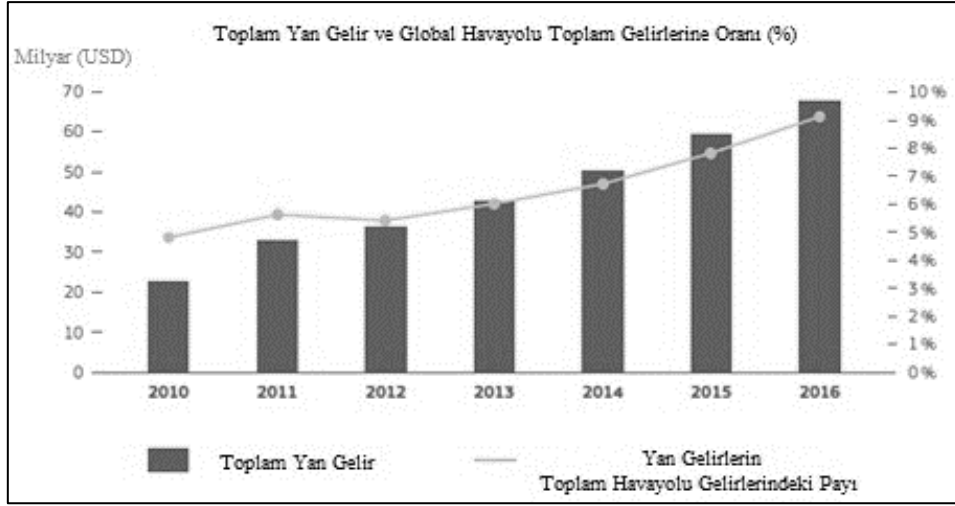
2010 yılında ticari havayolu taşımacılığı şirketlerinin global olarak toplam geliri içinde %4.8'lik paya sahip olan yan gelirler yıllar içerisinde artış göstererek, 2016 yılında 67.4 milyon USD ile toplam gelirlerin %9.1'ine ulaşmıştır. Şekil 3.1'de verilen grafikte yan gelirlerin yıllar içinde toplam gelirler içindeki artışı gösterilmektedir.

Toplam yan gelir üretiminde en başarılı firmaların neredeyse hepsinin Tam Hizmet Sağlayan Havayolları oluştururken, yan gelirlerin toplam gelirlerine oranında en başarılı firmalar Düşük Maliyetli Havayollarıdır. Tam Hizmet Sağlayan Havayolları'nın genel toplamda başarılı olmalarının en temel sebebi geniş uçuş ağları ve filo büyüklükleri sebebiyle toplam yolcu sayısında Düşük Maliyetli Havayolları'ndan önde olmalarıdır. Ayrıca Tam Hizmet Sağlayan Havayolları'nın Sık Uçan Yolcu Programları (Sadakat Programları) aracılığıyla yüksek miktarda yan gelir elde ettiği unutulmamalıdır.

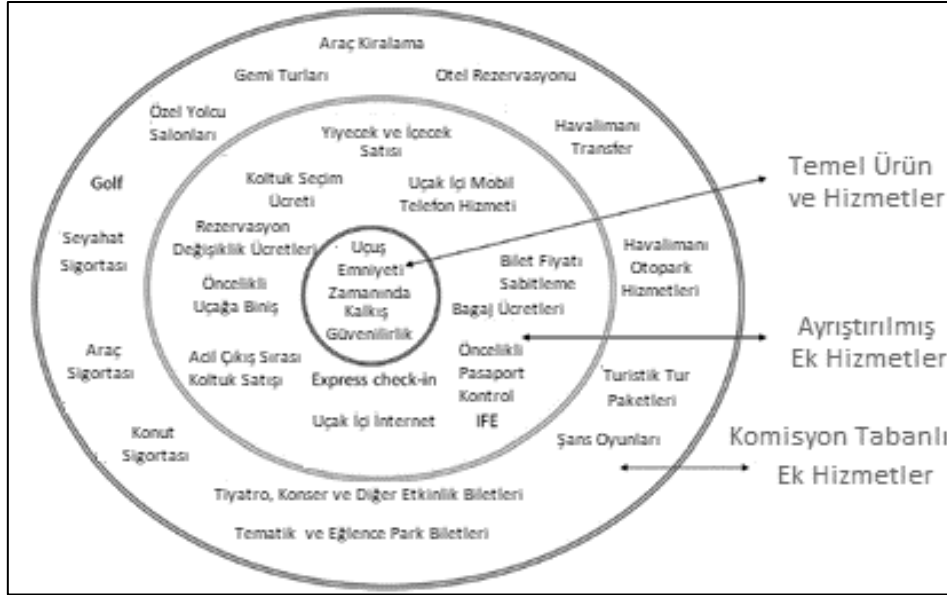
Bir havayolu firmasının en temel ürünü olan, uçuş hizmetinin vazgeçilemeyen yapı taşları uçuş emniyeti, zamanında kalkış ve güvenilirlik olarak belirtilebilmektedir. Bu yapı taşları dışında kalan hizmetler bilet fiyatından ayrı tutulabilir, çeşitli ürün paketleri haline getirilebilir veya havayolu iş modeline göre, sunulan hizmetlere dâhil edilmeyebilir.

Düşük maliyetli havayollarının atası olan Soutwest Havayolları'nın ilk kez uyguladığı "ayrıştırma-ayrı fiyatlandırma" (unbundling) stratejisi ile bir takım temel hizmetler bilet fiyatı haricinde ücretlendirilerek, ana bilet fiyatı düşürülmüştür. Böylece önceden gider kalemi oluşturan, ek bagaj ücreti ve uçak içinde yemek hizmeti gibi servisler artık gelir üreten kalemler haline gelmiştir (Bachwich & Wittman, 2017). Böylece yolcular daha ucuz fiyata uçak bileti alırken, havayolları da operasyonel maliyetlerini düşürmüş ve önceden gider olan kalemler, ek gelir olarak şirketlere geri döner hale gelmeye başlamıştır. Bu konuda yolcuların tepkileri çalışmanın ilerleyen bölümlerinde aktarılacaktır.

J.F.Connel'in yan gelir modelinin (O'Connel & Williams, 2012) merkezinde bulunan uçuş emniyeti, zamanında kalkış ve güvenilirlik üçlüsünden oluşan temel havayolu hizmetleri, gelir oluşturmayan hizmetler olarak sınıflandırılmıştır. Bu hizmetler uçuşun ayrılmaz birer parçası olarak kabul edilmektedir. Havayolunun temel hizmetlerinin dışında kalan hizmetler, ayrı fiyatlandırılmış-ayrıştırılmış (un-bundled) ek hizmetler ve komisyon tabanlı ek hizmetler olarak tanımlanmıştır. Yolcuğun her üç fazında (uçuş öncesi, uçuş sırasında ve uçuş sonrasında) sunulabilecek bu hizmetlerin kar getirme potansiyelleri mevcuttur. Şekil 3.2'de verilen şemada havayollarının temel hizmetleri, ayrıştırılmış ek hizmetler ve komisyon tabanlı ek hizmetler modellenmiştir.



Şekil 3.1 Toplam Yan Gelir ve Global Havayolu Toplam Gelirlerine Oranı (Amadeus, 2017)



Şekil 3.2 Temel Havayolu Ürünleri ve Ek Hizmetler Şeması (O'Connel & Williams, 2012)

Ek hizmetler münferit olarak kendi başlarına ücretlendirilebildiği gibi aynı zamanda birçok havayolunun uyguladığı gibi farklı fiyatlarda farklı değer karmaları ile çeşitli ücret sınıfları, uçuş paketleri oluşturulabilmektedir. Örnek vermek gerekirse, en düşük uçak bileti fiyatına yolcular için minimum seviyede ayrıcalık ve hizmet sağlanırken, yüksek bilet fiyat sınıfları için yolcuya esneklik ve birçok ek hizmet sunulmaktadır (Vinod & Moore, 2009). Böylece beklentileri farklı olan yolcuların kendilerine uygun uçuş paketlerini seçerek, istedikleri değer karmasına ulaşması sağlanmaktadır.

Sürekli artış eğilimindeki yan gelirler, havayolu şirketlerinin karlılığını arttırırken bunun yükünü çoğu zaman yolcular çekmektedir. Gelişen internet arama motorları sayesinde fiyat duyarlılığı yüksek olan yolcular, gerçek zamanlı olarak bilet fiyatlarını ve ek hizmet fiyatlarını ve uçuş paketlerini çok çeşitli kanallar vasıtasıyla karşılaştırabilmektedirler. Geçmiş yıllarda bilet fiyatına dâhil olan hizmetleri para ödeyerek almak çoğu yolcu için hayal kırıklığı oluşturmaktadır. Yolcuların büyük bir çoğunluğu havayolu şirketlerinin, sürekli olarak kendilerinden daha fazla kazanç sağlama eğiliminde olduğu görüşünü benimsemektedir (Belobaba, 2010).

Bir kısım yolcu bu ek ücretler sayesinde düşen bilet fiyatlarından memnun olsa da, birçok yolcu hiç bir ek katma değer sunmadan tahsil edilen bu ücretlerden rahatsız olmaktadır. Bu gelir kaleminin

haksız olduğunu düşünmekte, şaşkınlık, kızgınlık ve öfke duygu durumlarına bürünmektedirler. Ek ücretlerin çeşitli dağıtım kanalları üzerinden gizlice alındığını veya rezervasyon sırasında kasıtlı olarak gizlendiğini düşünen gruplar, Amerika Birleşik Devletleri'nde 23 Eylül tarihini "Mad as Hell About Hidden Fees Day!" günü (Gizli Ücretlere Karşı Öfke) olarak kabul etmişlerdir ve 2010 yılından itibaren bu günü protestolar ile geçirmişlerdir. Bu tepkilere karşılık olarak Amerikan Ulaştırma Bakanlığı (U.S. DOT), ilgili ücretlerin şeffaf bir şekilde yolculara yansıtıldığını ve havayollarının bu gelirler üzerinden vergiye tabi olup olmadığını, kontrol altında tutabilmek üzere 2 yıl süren bir çalışma gerçekleştirmiştir (Conrady & Buck, 2012). Çalışmanın 2 sene sürmesinin temel sebebi, Amerikalı ve yabancı havayollarının yan gelir elde ettiği ek hizmetlerin ücretlerini küresel dağıtım sistemlerine (GDS) entegre etmesinin maliyetleri, kazanımları ve sonuçları ekseninde ek bilgiye ihtiyaç duyulmasıdır.

Literatürde, ana bilet fiyatından ayrıştırılarak, münferit olarak fiyatlandırılan (unbundled) ek hizmetlerin, yolcu duygu durumları ve davranışları üzerine etkisi en çok araştırılan konulardan biridir. Bu çalışmaların başında gelen Tuzovic ve diğerlerine ait makalede, bilet fiyatından ayrıştırılan ek hizmetlerin, ücret kabul seviyeleri, yolcular üzerindeki bilişsel-duygusal etkilerin, yolcu davranışlarına etkisi araştırılmıştır. Yapılan çalışmada belirli ek hizmetlerin ayrıştırılmış ek ürünler içinde daha az kabul gördüğü ve havayolu firmalarına negatif yöndeki geri dönüşünün daha yüksek oranda yaşanabileceği vurgulanmıştır (Tuzovic, Simpson, Kuppelwieser, & Finsterwalder, 2014). Çalışma sonucunda tüm ek hizmet ücretlerinin aynı şekilde algılanmadığı ve aralarındaki algılanan haksızlık-adaletsizlik seviyelerinin önemli oranda farklı olduğu ortaya konulmuştur. Yolcuların ana yolculuk deneyimine ek olarak konfor sağlayan uçak içi eğlence sistemi kullanma ve uçak içi yiyecek-içecek hizmetine, ödeme yapmak konusunda kabul seviyeleri daha yüksek çıkmıştır. Bu hizmetlerin ana bilet fiyatından ayrıştırılarak, yolculuk için yapılan masrafların düşmesi bu konuda yolcuları olumlu yönde etkilemektedir. Fakat uçak yolculuğunun ayrılmaz bir parçası olarak değerlendirilen bagaj hizmetleri için havayolları tarafından talep edilen ek ücretler, yolcular arasında "Algılanan İhanet (Perceived Betrayal)" seviyesinin en yüksek seviyede çıktığını kategori olmuştur.

Havayollarında yan gelirlere, yolcuların verdiği tepkilere ilişkin olarak literatürde, Fiyatlandırmada Adalet (Price Fairness) konusu da önemli bir yer teşkil etmektedir. Fiyatlandırmada adalet ve doğru kıymet belirleme kavramları uzunca bir süredir farklı sektörlerde de araştırılmıştır. Fiyatlandırmada adalet (Price Fairness) kısaca; mevcut fiyat ile referans fiyat, rakiplerin fiyatları ve diğer tüketicilerin aldığı fiyatların kıyaslanması-karşılaştırılması süreci olarak tanımlanabilir (Xia, Monroe, & Cox, 2004).

Bu konuda yapılan çalışmalardan birinde, Amerika iç hat yolcuları ile yapılan anket çalışması sonucu (524 katılımcı) fiyat karşılaştırma ve bilişsel niteliğin, fiyatlandırmada adalet algısını etkilediği ve bu etkinin yolcuların duygu durumlarını etkilediği ve çeşitli davranışsal tepkilere sebebiyet verdiğini savunmaktadır. Geçmiş yıllarda bilet fiyatına dâhil olan ürünlerin, havayolları tarafından sonradan ek olarak ücretlendirilmesi, bilet fiyatlarının düşmesine sebebiyet vermesine rağmen, yolcularda fiyat adaletsizliği algısını oluşturmakta ve sinir, öfke gibi duygu durumlarına sebebiyet vermektedir. Aynı çalışmada yolcular ücret artışı ve ilave ücret durumlarına karşın, eğer bu ek hizmetlerin fiyatlarının adil bir şekilde belirlendiği düşünüyorlarsa aynı havayolunu tercih etme davranışı eğiliminde olduğu belirtilmektedir (Chung & Petrick, 2012).

Yukarıda incelenen araştırmaların ortak sonucu olarak bilet fiyatlarından ayrıştırılan hizmetlerin, genel olarak yolcular üzerinde olumsuz etki oluşturduğu yadsınamaz bir gerçektir. Bu sebepten ötürü akademisyenler ve sektöre yön veren stratejistler, ayrıştırma modelinin geleceği ile ilgili bir takım çalışmalar yapmıştır. Konuya ilişkin yapılan çalışmalardan birinde (Garrow, Hotle, & Mumbower, 2012), ayrıştırılmış ek hizmetlerin, genel ek hizmetlere oranında yıllar içinde düşüş eğilimine gireceğini vurgulamaktadır.

İlgili çalışma Amerika Birleşik Devletleri iç hatlarında faaliyet gösteren havayollarının bilet satışlarında, ayrıştırılmış ek hizmetlerin satışı sebebiyle, yolcuların bu hizmeti sunan havayollarını tercih etmediği ve belirtilen havayollarında bilet satışlarının %5 oranında azaldığı belirtilmiştir.

Literatürde müşteri tepkileri ile dolaylı ilişki içinde olan bir diğer konu da “Müşteri Değeri” (Customer Value) konusudur. İlgili alanda Yan Gelirlerin Müşteri Değeri’ne etkisini inceleyen en önemli çalışmalardan biri Wittmer ve Rowley tarafından yapılmıştır (Wittmer & Rowley, 2014). Çalışmada Tam Hizmet Sunan Havayolları’nda bilet fiyatı dışında tutularak ayrıştırılan ek hizmetlerin müşteri değeri ve müşteri kabul seviyelerinin ölçülmesi hedeflenmiştir. Araştırma Avrupa’da hizmet gösteren bir Tam Hizmet Sağlayan Havayolu’nun ekonomi sınıfı yolcuları ile yapılmıştır. Makalede müşteri değeri; Woodruff’ın çalışmalarındaki (Woodruff, 1997) tanımları temel alarak müşterinin algıladığı faydaların, ürünü elde etmek için harcadığı kaynaklara oranı, kıyaslaması olarak ifade edilmiştir.

Çalışma sonucunda, literatürü destekleyecek şekilde Tam Hizmet Sunan Havayolları’nın önceden bilet fiyatına dahil olan ek hizmetleri, ayrıştırması yolcuların müşteri değeri algısında düşüşe sebebiyet verdiğini ortaya koymuştur. Bunun yanı sıra, yolcuların seyahat deneyimine konfor anlamında katkı sağlayacak ek hizmetlere ödeme yapmaya hazır oldukları ve bu kategorideki (ekstra diz mesafesi vb.) ek hizmetlerin müşteri değerinin yüksek olduğu vurgulanmıştır. Çalışmanın bir diğer sonucu ise havayollarının daha önceden hizmetleri arasında bulunmayan yeni bir ürüne ve servise ilişkin yolcuların algıladığı müşteri değerini ayrıştırılmış hizmetlere göre daha yüksek olduğudur.

Yaşanan müşteri tepkileri ve havayollarının yan gelir elde etmedeki ısrarcı tutumu sebebiyle literatürde Tam Hizmet Sunan Havayolları’nda yan gelir üretme yöntemleri üzerine çalışmalara rastlamak mümkündür. Türkiye’de yan gelir alanında yapılan toplam dört çalışmanın ikisi Türk Hava Yolları’ndan ilham alarak, Tam Hizmet Sunan Havayolları’nda yan gelir konusunu incelemiştir (Yurtsever, 2015) (Doğruer, 2015). Bir diğer ulusal çalışma yan gelirlerin Gelir Yönetimi sistemlerine etkisi araştırırken (Atay, 2015), dördüncü çalışma Türkiyede iç-hat seferleri gerçekleştiren Düşük Maliyetli Havayolları için yan gelir fırsatlarını araştırmıştır (Peksatıcı, 2016).

4. Havayolu Şirketlerinde Yan Gelir Tercihlerinin İncelenmesi

Araştırma farklı türdeki havayolu iş modellerinde, yan gelirlerin araştırılması ve uygulanan yan gelir üretim stratejilerinin yönetici ve yolcu kabul seviyelerindeki farklılıkları karşılaştırmayı hedeflemektedir. Çalışmada Nicel Araştırma metodolojisinin Ex-Post Facto yöntemi tercih edilmiştir. Bu metot ile deneysel metotta olduğu gibi bağımsız ve bağımlı değişken arasındaki sebep-sonuç ilişkisinin incelenmesi hedeflenir. Araştırmacının rasgele seçim yapma ve bağımsız değişkeni manipüle etme imkânı olmadığı durumlarda, deneysel tasarım yerine ex post facto tercih edilmektedir.

Çıkarımsal (Inferential) istatistik metodu olarak ise Tek Yönlü Varyans Analizi (ANOVA) kullanılarak, aşağıda verilen üç farklı hipotez test edilmiştir.

Hipotez 1: Üç farklı temel havayolu iş modeli arasında, yöneticilerin yan gelir üretim yöntemi tercihleri bakımından anlamlı fark vardır.

Hipotez 2: Üç farklı temel havayolu iş modeli arasında, yolcuların yan gelir üretim yöntemi tercihleri bakımından anlamlı fark vardır.

Hipotez 3: Üç farklı temel havayolu iş modeli arasında, yöneticilerin ve yolcuların yan gelir üretim yöntemi tercihleri bakımından anlamlı fark vardır.

Çalışma verileri iki aşamada toplanmıştır. İlk aşamada havayolu yöneticilerinin görüşleri 7-8 Mart tarihinde Dubai’de, Avrupa ve Orta Doğu bölgesinin önde gelen havayolu şirketlerinin ve havacılık sektörünün çeşitli alanlarında görev yapan üst düzey yöneticilerinin katıldığı Connected Aircraft

Konferansı'nda toplanmıştır. İlgili etkinlikte havayolu yan gelirleri ile ilgili yaptığım bir konuşma ve sunum sonrası, sektörde görev yapan yöneticiler ile anket çalışması yapılmıştır. İlk katılımcı grubunu oluşturan havayolu yöneticileri için evren, global olarak tüm havayolu yöneticileridir. Bilinçli tercih yapılarak konferansa iştirak edilmek suretiyle örneklem grubu oluşturulmuştur.

İkinci aşamada ise yolcular ile anket çalışması yapılmıştır. Anket formları yolculara Amazon Mturk internet hizmeti aracılığıyla sunulmuştur. İkinci katılımcı grubu olan yolcular için evren tüm havayolu yolcuları, örneklem ise havayolu ile seyahat eden ve Amazon Mturk kullanan yolcular olarak tanımlanabilir. Örnek grubu teşkilinde basit örnekleme yöntemi tercih edilmiştir. Her iki gruba iletilen anket formlarında 5'li Likert Tipi Ölçek kullanılmıştır. Kullanılan anket formu örneği Ekler bölümünde verilmiştir.

Veri analizinde, çalışmanın bağımsız değişkenleri olan yöneticilerin yan gelir üretim yöntemi tercihleri ve yolcuların yan gelir üretim yönetimi tercihlerinin bağımlı değişken olan havayolu iş modelleri üzerindeki etkileri incelenmiştir. Bu amaç için IBM SPSS 25 istatistik yazılımı kullanılmıştır.

Araştırmada havayolu yöneticileri ve havayolu yolcuları olmak üzere iki katılımcı grubu mevcuttur. Çalışmaya katılım sağlayan havayolu yönetici sayısı 160'dır. Anket çalışmasına iştirak eden yöneticilerin temel demografik bilgileri Tablo 4.1'de verilmiştir. Bu bilgilere ek olarak 4 Kıta ve 17 farklı ülkeden katılım sağlayan profesyonellerin, %10'u (16 Kişi) Çalışan, %20'si (32 Kişi) Hat Yönetici, %45'i (72 Kişi) Orta Seviye Yönetici, %25'i ise (40 Kişi) Üst Seviye Yöneticidir.

Yöneticilerin Yan Gelir konuları ile ilgi tecrübeleri kendilerine sorulduğunda; katılımcıların %5'i (8 Kişi) Yok, %15'i (24 Kişi) Az, %55'i (88 Kişi) Orta, %25'i (40 Kişi) ise Yüksek cevabını vermiştir

Tablo 4.1: Demografik Bilgi Özeti - 1

Havayolu Yöneticilerinin Gruplara Göre Demografik Bilgi Özeti

| Grup | Yaş(yıl) | | Tecrübe(yıl) | | Cinsiyet | | | | Eğitim Seviyesi | | | | | | | | | | |
|----------|----------|----|--------------|-------|----------|-----|-------|----|-----------------|---|----------|---|--------|----|----------|----|---------|---|----|
| | | | | | Erkek | | Kadın | | Lise | | Önlisans | | Lisans | | Y.Lisans | | Doktora | | |
| | N | M | SD | M | SD | N | % | N | % | N | % | N | % | N | % | N | % | N | % |
| Yönetici | 160 | 39 | 7,2 | 13,52 | 8,4 | 136 | 85% | 24 | 15% | 0 | 0% | 8 | 5% | 96 | 60% | 48 | 30% | 8 | 5% |

Notlar. N=160, N:Kişi Sayısı, M:Aritmetik Ortalama, SD: Standard Sapma

Araştırmanın ikinci bölümünde, 188 havayolu yolcusu ile anket çalışması yapılmıştır. Anket çalışmasına katılan yolcuların temel demografik bilgileri Tablo 4.2'de verilmiştir.

Anketi cevaplayan havayolu yolcularının yaş ortalaması 33,91'dir (SD=10,7), yıllık uçuş ortalaması ise 4,84'dür (SD=5,57). 4 Kıta ve 24 farklı ülkeden katılım sağlayan yolcuların yıllık ortalama geliri ise 64.244 USD (SD=83.199) seviyesindedir.

Tablo 4.2: Demografik Bilgi Özeti - 2

Yolcuların Gruplara Göre Demografik Bilgi Özeti

| Grup | Yaş(yıl) | | Yıllık Uçuş Sayısı | | Cinsiyet | | | | Eğitim Seviyesi | | | | | | | | | | |
|----------|----------|----|--------------------|------|----------|-----|-------|----|-----------------|----|----------|----|--------|----|----------|----|---------|---|----|
| | | | | | Erkek | | Kadın | | Lise | | Önlisans | | Lisans | | Y.Lisans | | Doktora | | |
| | N | M | SD | M | SD | N | % | N | % | N | % | N | % | N | % | N | % | N | % |
| Yönetici | 188 | 34 | 10,7 | 4,84 | 5,5 | 122 | 65% | 66 | 35% | 23 | 12% | 22 | 11% | 88 | 47% | 52 | 28% | 3 | 2% |

Notlar. N=188, N:Kişi Sayısı, M:Aritmetik Ortalama, SD: Standard Sapma

Çalışma kapsamında Yolcuların Düşük Maliyetli Havayolları ile ilgili tercihleri, Yolcuların Melez Havayolları ile ilgili tercihleri, Yolcuların Tam Hizmet Sağlayan Havayolları ile ilgili tercihleri,

Yöneticilerin Düşük Maliyetli Havayolları ile ilgili tercihleri, Yöneticilerin Melez Havayolları ile ilgili tercihleri, Yöneticilerin Tam Hizmet Sağlayan Havayolları ile ilgili tercihleri gruplandırılmış ve grupları arasında tek yönlü varyans analizi (ANOVA) yapılmıştır. İstatistiki analiz neticesinde gruplar arasında anlamlı fark olduğu görülmüştür ($F(5,126)=125,556, p<0.05$). Sonuçlar Tablo 4.3’de verilmiştir.

Tablo 4.3: Tek Yönlü Varyans Analizi

| ANOVA | | | | | |
|---------------------|-------------------|---------------------|---------------|---------|------|
| Bağımlı Değişkenler | Kareler Toplamı | Serbestlik Derecesi | Ortalama Kare | F | p |
| Gruplar Arası | 962374,87 | 5 | 192474,97 | 125,556 | ,000 |
| Grup İçi | 193156,18 | 126 | 1532,98 | | |
| Toplam | 1155531,06 | 131 | | | |

Veri analizi sonuçlarına dayanarak;

Hipotez 1 doğrulanmış ve **H₁**: Üç farklı temel havayolu iş modeli arasında, yöneticilerin yan gelir üretim yöntemi tercihleri bakımından anlamlı fark vardır sonucuna ulaşılmıştır.

Hipotez 2 doğrulanmış ve **H₂**: Üç farklı temel havayolu iş modeli arasında, yolcuların yan gelir üretim yöntemi tercihleri bakımından anlamlı fark vardır sonucuna ulaşılmıştır.

Hipotez 3 doğrulanmış ve **H₃**: Üç farklı temel havayolu iş modeli arasında, yöneticilerin ve yolcuların yan gelir üretim tercihleri bakımından anlamlı bir fark vardır sonucuna ulaşılmıştır.

Havayolu yöneticilerinin farklı havayolu iş modellerinde “Yan Gelir Üretim Yöntemlerine” ilişkin verdiği cevaplar incelendiğinde varyans analiz sonucu destekler nitelikte, skorlar arasında farklar görülmektedir. Ayrıca skorlar detaylı olarak incelendiğinde havayolu yöneticilerinin yan gelir üretim yöntemleri arasında bulunan “Sık Uçan Yolcu Programlarının” tüm havayolu iş modellerinde yüksek puanlandığı görülmektedir. Tablo 4.2’de havayolu yöneticilerin yan gelir üretim yöntemleri ile ilgili tercihlerinin detay skorları verilmektedir.

Yolcuların farklı havayolu iş modellerinde Yan Gelir Üretim Yöntemlerine ilişkin verdiği cevaplar incelendiğinde, yolcuların Düşük Maliyetli ve Melez Havayollarında en çok “A la carte ek hizmetleri” tercih ederken, Tam Hizmet Sağlayan Havayolları’nda “Sık Uçan Yolcu Programlarını” tercih ettiği görülmektedir.

Ayrıca yolcuların tüm havayolu iş modelleri arasından, Tam Hizmet Sağlayan Havayolları’nda ek hizmet sunularak yan gelir elde edilmesine diğer havayolu iş modellerine göre daha fazla destek verdikleri görülmektedir. Tablo 4.4’de havayolu yolcularının yan gelir üretim yöntemleri ile ilgili tercihlerinin detay skorları verilmektedir.

Anket çalışmasında havayolu yöneticilerine ve yolculara sorulan sorular arasında; Hangi dağıtım kanalının, hangi havayolu iş modelinde ek hizmetlerin sunulması için daha uygun olduğu da vardır. Havayolu yöneticilerinin cevapları incelendiğinde; üç havayolu iş modelinde de (Düşük Maliyetli Havayolları, Melez Havayolları ve Tam Hizmet Sağlayan Havayolları), “Havayolu Web Sitesi” en çok puanı alarak 1. sıraya oturmuştur. Aynı şekilde “Mobil Uygulama” dağıtım kanalı da tüm havayolu iş modellerinde yüksek puan alarak 2. sıraya oturmuştur. Dağıtım kanallarında 3. sırada ise “Uçak İçi Eğlence Sistemi” seçeneği yer almaktadır. Tablo 4.5’de havayolu yöneticilerinin ek hizmet dağıtım kanalı seçim puanları listelenmiştir.

Tablo 4.4: Yönetici Havayolu Yan Gelir Üretim Yöntemleri Tercihleri

Yönetici Havayolu Yan Gelir Üretim Yöntemleri Tercihleri

| Yan Gelir Üretim Yöntemleri | Havayolu Türü (İş Modeli) | | |
|-----------------------------|-----------------------------|-------------------|---------------------------------|
| | Düşük Maliyetli Havayolları | Melez Havayolları | Tam Hizmet Sağlayan Havayolları |
| A la carte Hizmetler | 1405 | 1222 | 1588 |
| Komisyon Tabanlı Hizmetler | 1405 | 1240 | 1594 |
| Sık Uçan Yolcu Programları | 1474 | 1342 | 1857 |
| Reklam Gelirleri | 1428 | 1182 | 1797 |

Tüm İş Modellerinde En Yüksek Puan

Tablo 4.5: Yolcu Havayolu Yan Gelir Üretim Yöntemleri Tercihleri

Yolcu Havayolu Yan Gelir Üretim Yöntemleri Tercihleri

| Yan Gelir Üretim Yöntemleri | Havayolu Türü (İş Modeli) | | |
|-----------------------------|-----------------------------|-------------------|---------------------------------|
| | Düşük Maliyetli Havayolları | Melez Havayolları | Tam Hizmet Sağlayan Havayolları |
| A la carte Hizmetler | 1935 | 2006 | 2116 |
| Komisyon Tabanlı Hizmetler | 1813 | 1924 | 2126 |
| Sık Uçan Yolcu Programları | 1911 | 1994 | 2215 |
| Reklam Gelirleri | 1829 | 1920 | 2211 |

Tüm İş Modellerinde En Yüksek Puan

Anket çalışmasında havayolu yöneticilerine ve yolculara sorulan sorular arasında; Hangi dağıtım kanalının, hangi havayolu iş modelinde ek hizmetlerin sunulması için daha uygun olduğu da vardır. Havayolu yöneticilerinin cevapları incelendiğinde; üç havayolu iş modelinde de (Düşük Maliyetli Havayolları, Melez Havayolları ve Tam Hizmet Sağlayan Havayolları), “Havayolu Web Sitesi” en çok puanı alarak 1. sıraya oturmuştur. Aynı şekilde “Mobil Uygulama” dağıtım kanalı da tüm havayolu iş modellerinde yüksek puan alarak 2. sıraya oturmuştur. Dağıtım kanallarında 3. sırada ise “Uçak İçi Eğlence Sistemi” seçeneği yer almaktadır. Tablo 4.6’da havayolu yöneticilerinin ek hizmet dağıtım kanalı seçim puanları listelenmiştir.

Tablo 4.6: Yönetici Ek Hizmet Dağıtım Kanalı Tercihleri

Yönetici Ek Hizmet Sunumu Seyahat Fazı Tercihleri

| Dağıtım Kanalı | Havayolu Türü (İş Modeli) | | |
|--------------------------|-----------------------------|-------------------|---------------------------------|
| | Düşük Maliyetli Havayolları | Melez Havayolları | Tam Hizmet Sağlayan Havayolları |
| Havayolu Web Sitesi | 646 | 543 | 691 |
| Seyahat Acentesi | 503 | 446 | 606 |
| Kontuar | 514 | 451 | 589 |
| Mobil Uygulama | 606 | 531 | 680 |
| Körük-Kapı (Gate) | 434 | 423 | 531 |
| Uçak İçi Eğlence Sistemi | 577 | 503 | 663 |

1. Tercih

2. Tercih

3. Tercih

Anket çalışmasında havayolu yöneticilerine ve yolcularına yöneltilen son soru ise; yolculuğun hangi fazında ek hizmetlerin sunulmasının daha uygun olacağıdır.

Havayolu yöneticilerinin cevapları incelendiğinde; üç havayolu iş modelinde de (Düşük Maliyetli Havayolları, Melez Havayolları ve Tam Hizmet Sağlayan Havayolları), “Rezervasyon ve Biletleme Sırasında” ek hizmet sunumu tercihler arasında ilk sıraya oturmuştur. Aynı şekilde “Uçuştan Önce” seçeneği, üç havayolu iş modelinde de yüksek puan alarak ikinci sırada yer almıştır. “Uçuş Sırasında” ek hizmet sunumu seçeneği ise tüm iş modellerinde yöneticilerden yüksek not alarak üçüncü sıraya yerleşmiştir. Tablo 4.7’de havayolu yöneticilerinin ek hizmet sunumu seyahat fazı tercihleri listelenmiştir.

Tablo 4.7: Yönetici Ek Hizmet Sunumu Seyahat Fazı Tercihleri

| <i>Yönetici Ek Hizmet Sunumu Seyahat Fazı Tercihleri</i> | Havayolu Türü (İş Modeli) | | |
|--|------------------------------------|--------------------------|--|
| | Düşük Maliyetli Havayolları | Melez Havayolları | Tam Hizmet Sağlayan Havayolları |
| Rezervasyon ve Biletleme Sırasında | 577 | 463 | 629 |
| Uçuştan Önce | 526 | 457 | 566 |
| Uçuş Sırasında | 491 | 406 | 520 |
| Uçuş Sonrasında | 446 | 377 | 440 |

| | |
|-----------|--|
| 1. Tercih | |
| 2. Tercih | |
| 3. Tercih | |

Havayolu yolcularının cevapları incelendiğinde; üç havayolu iş modelinde de (Düşük Maliyetli Havayolları, Melez Havayolları ve Tam Hizmet Sağlayan Havayolları), “Havayolu Web Sitesi” seçeneği en yüksek çok puanı alarak ilk sıraya oturmuştur. Aynı şekilde “Seyahat Acentesi” dağıtım kanalı da tüm havayolu iş modellerinde yüksek puan alarak ikinci sırada yerini almıştır. Dağıtım kanallarında üçüncü sırada ise “Mobil Uygulama” seçeneği yer almaktadır. Tablo 4.8’de havayolu yolcularının ek hizmet dağıtım kanalı seçim puanları listelenmiştir.

Tablo 4.8: Yolcu Ek Hizmet Dağıtım Kanalı Tercihleri

| <i>Yolcu Ek Hizmet Sunumu Seyahat Fazı Tercihleri</i> | Havayolu Türü (İş Modeli) | | |
|---|------------------------------------|--------------------------|--|
| | Düşük Maliyetli Havayolları | Melez Havayolları | Tam Hizmet Sağlayan Havayolları |
| Havayolu Web Sitesi | 734 | 750 | 794 |
| Seyahat Acentesi | 651 | 672 | 737 |
| Kontuar | 693 | 700 | 750 |
| Mobil Uygulama | 688 | 707 | 748 |
| Körük-Kapı (Gate) | 675 | 669 | 731 |
| Uçak İçi Eğlence Sistemi | 661 | 681 | 736 |

| | |
|-----------|--|
| 1. Tercih | |
| 2. Tercih | |
| 3. Tercih | |

Havayolu yolcularının ek hizmet sunumu için uygun seyahat fazlarına ilişkin anket cevapları incelendiğinde; üç havayolu iş modelinde de (Düşük Maliyetli Havayolları, Melez Havayolları ve Tam Hizmet Sağlayan Havayolları), “Rezervasyon ve Biletleme” Sırasında ek hizmet sunumu tercihler arasında ilk sıraya oturmuştur. Aynı şekilde “Uçuştan Önce” seçeneği, üç havayolu iş modelinde de yüksek puan alarak ikinci sırada yer almıştır. Uçuş Sırasında ek hizmet sunumu seçeneği ise tüm iş modellerinde yolculardan yüksek not alarak üçüncü sıraya yerleşmiştir. Tablo 4.9’da havayolu yöneticilerinin ek hizmet sunumu seyahat fazı tercihleri listelenmiştir.

Tablo 4.9: Yolcu Ek Hizmet Sunumu Seyahat Fazı Tercihleri

| Seyahat Fazı | Havayolu Türü (İş Modeli) | | |
|------------------------------------|-----------------------------|-------------------|---------------------------------|
| | Düşük Maliyetli Havayolları | Melez Havayolları | Tam Hizmet Sağlayan Havayolları |
| Rezervasyon ve Biletleme Sırasında | 732 | 733 | 766 |
| Uçuştan Önce | 699 | 710 | 754 |
| Uçuş Sırasında | 672 | 699 | 724 |
| Uçuş Sonrasında | 593 | 604 | 667 |

| | |
|-----------|--|
| 1. Tercih | |
| 2. Tercih | |
| 3. Tercih | |

5. Sonuç

Küresel ve bölgesel politik/siyasi/ekonomik krizlere yüksek seviyede duyarlı yapıya sahip olan ticari havayolu taşımacılığı sektörü; özellikle düşük kar marjları, değişken operasyonel maliyetler sebebiyle sektör içindeki firmaları çetin rekabet koşulları içinde faaliyet göstermeye zorlamaktadır.

Geçmiş yıllardaki veriler incelendiğine sektörün 8 yıllık dönemlerde finansal ve operasyonel anlamda değişim yaşadığı görülmektedir. 11 Eylül 2001’de Amerika Birleşik Devletleri’nde Dünya Ticaret Merkezine yapılan terör saldırısı ile başlayan, 2008 yılı küresel ekonomik kriz ile zirve noktaya ulaşan güvenlik problemleri ve petrol fiyatlarındaki değişimler, havayolu taşımacılığı sektörünü 2001-2009 yılları arasındaki dönemde kötü anlamda etkilemiştir.

Yakıt tüketimi düşük yeni teknolojiye sahip uçaklarını filolarına dâhil ederek, değişken giderlerini kontrol altında tutmak isteyen havayolları, yan gelirlerin de artışı ile 2009-2017 yılları arasında geçmiş yıllara nazaran ekonomik olarak daha iyi bir tablo çizmiştir. Fakat geçmiş veriler incelendiğinde, sektörün önde gelen stratejistleri, havayolu taşımacılığı sektörünün yeni bir çağın başında olduğunu vurgulamaktadır. Çalışmanın önceki bölümlerinde bahsedildiği üzere Havayolu İş Modelleri üzerinde ciddi tartışmalar hem havayolu yöneticileri hem de yolcular arasında yaşanmaktadır.

Risklerle dolu bu sektör içinde ayakta kalmaya çalışan havayollarının rekabet stratejilerini ciddi anlamda değiştirmesi gerekmektedir. Daha önce vurgulandığı üzere Porter’ın “Jenerik Rekabet Stratejileri” öğretisini iyi anlayan ve güncel gelişmeler ile birleştirebilen havayolları başarıyı yakalayacaktır. Birkaç örnek vermek gerekirse; Maliyet Liderliği ve Farklılaşma Stratejisi’ni aynı anda uygulamaya çalışan, Melez Havayolu Air Berlin, yanlış iş modeli sebebiyle son uçuşunu 27 Ekim 2017 tarihinde, kalp şeklinde bir rota çizerek gerçekleştirmiş, sektöre duygusal bir şekilde veda etmiştir.

Bilet fiyat duyarlılığı yüksek yolcuları anlayan havayolları ise, Ultra Düşük Maliyetli Havayolları (Ultra Low-Cost Carrier) kavramını Porter'ın Maliyet Liderliği stratejisinden ilham alarak hayata geçirmişlerdir.

Yolcular ve sektör otoritelerinden olumlu not alan Amerikan Ultra Düşük Maliyetli Havayolu olan Spirit Airlines, bu çalışmanın hedeflediği araştırma konusunun canlı örneklerinden biridir. İlgili havayolu Maliyet Liderliği stratejisi ile bilet satışlarında iyi bir noktaya gelerek pazar payında ciddi bir artış gerçekleştirirken, yan gelirlerin tüm gelirlere oranında %46,4 seviyesini yakalayarak, 2016 yılında bu konuda dünya çapında en başarılı şirket olmuştur.

Bu çalışmada, sektörü derinden etkileyen, gelecek yıllarda yapısını değiştirecek olan yan gelirlerin, havayolu iş modelleri ve rekabet stratejileri ile ilişkisi incelenmiştir. Yukarıda verilen sadece iki çarpıcı örnek ve bu çalışmaya ilham veren sektörel gelişmeler, konunun iki tarafı olan yolcular ve havayolu yöneticilerinin tercihlerinin karşılaştırılması gerekliliğini doğurmuştur.

Çalışma neticesinde 3 hipotez de doğrulanarak, havayolu yolcularının ve yöneticilerinin; farklı havayolu iş modellerinde, farklı yan gelir üretim yöntemleri kullanılması gerektiği görüşü desteklenmiştir. İkinci hipotezin test edilmesi için uygulanan varyans analizinde, havayolu yolcularının Düşük Maliyetli Havayollarında ve Melez Havayollarında yaptığı tercihler arasında istatistiki olarak anlamlı bir fark bulunamamıştır. Bu bulgu bölüm içerisinde verilen Air Berlin örneğini destekler niteliktedir.

Yukarıdaki bulgulara ek olarak, hipotezin test edilmesi için uygulanan varyans analizinde, yöneticilerin Tam Hizmet Sağlayan Havayollarında yaptığı tercihler ile yolcuların Düşük Maliyetli Havayollarında ve Melez Havayollarında benimsediği yaklaşımlar arasında istatistiki olarak anlamlı farklar bulunamamıştır. Bu noktadan hareketle sektörel göstergelere tekrar bakıldığında, bir grup stratejistin tüm havayolları iş modellerinin birbirine yaklaşmakta olduğunu ve havayolu yönetimlerinin Tam Hizmet Sağlayan Havayolların da dahi aynı diğer iş modellerinde olduğu gibi yüksek oranda yan gelir elde etme arzusu taşıdığını vurguladığı görülmektedir.

Araştırmanın çarpıcı bir diğer bulgusu ise üçüncü hipotezin doğrulanması ile havayolu yöneticilerinin ve yolcularının, yan gelir üretim yöntemlerinin tercihi konusunda tamamen farklı düşüncede olmalarıdır. En temel pazarlama tanımlarında bile başarıya giden yolu müşteriye tanımaktan ve anlamaktan geçtiğini belirten Peter Drucker'dan ilham alarak, sektöre yön veren yöneticiler, stratejistler ve akademisyenlerin yan gelir üretimi konusunda yolcuların beklentilerini çok iyi analiz etmesi gerekmektedir. Çalışmanın önceki bölümlerinde yan gelirlere ilişkin yolcu tepkilerinden uzun bir şekilde bahsedilmiş ve çoğunlukla negatif tepkiler ile karşılaşıldığı vurgulanmıştır.

Anket çalışmalarının neticeleri detaylı incelendiğinde havayolu yöneticileri ve yolcuların, yan gelirlerin üretildiği ek hizmetlerin dağıtım kanalları ve ek hizmet sunumlarının hangi seyahat fazında uygun olacağı konularında benzer görüşlere sahip olduğu görülmektedir. Her iki grupta sırasıyla “Rezervasyon ve Biletleme Sırasında”, “Uçuştan Önce”, “Uçuş Sırasında” ve “Uçuş Sonrasında”, ek hizmet sunumunu tercih ettiğini belirtmiştir. Havayollarının, yolcuların bu konudaki ihtiyaç ve beklentilerini doğru bir şekilde yorumladığı anlaşılmaktadır.

Ek hizmet dağıtım kanalları konusunda da yöneticiler ve yolcular “Havayolu Web Sitesi” ve “Mobil Uygulama” tercihleri ile aynı noktada buluşmuştur. Bu konuya istisna oluşturan durum; yöneticiler uçak içi eğlence sistemlerine yüksek not verirken, yolcuların geleneksel bir yaklaşımla kontuarda ek hizmet dağıtımını yapılmasını tercih ettikleri görülmektedir. Havayollarının bu konuda, yolcu beklentilerini karşılamaktan uzak olduğu, önceki bölümlerde bahsedildiği üzere kontuar ve kapı (gate) işlemlerinde, online kanallara göre daha fazla ücret alındığı örneğiyle ispatlanmıştır.

Havayollarının, yolcuların beklentilerini göz önünde bulundurarak kendi internet siteleri başta olmak üzere, mobil teknolojiler ve uçak içi internet bağlantı sistemlerine ciddi miktarda yatırım yaptıkları bilinmektedir. Bu teknolojiler sayesinde yolcuların, en köklü havayollarından bile beklediği

dinamizm ve kolay erişilebilirlik fonksiyonlarını kazanan firmalar, kendileri için altın değerinde olan yolcu-tüketici bilgilerini dijital sistemlerine entegre edebilmektedirler. Bu bilgiler sayesinde CRM uygulamalarında gelişme sağlanmakta ve yeni hizmetlerin-ürünlerin yolcuya sunumu kolaylaşmaktadır.

Gelişen teknolojilerin bir diğer boyutu ise, havayollarına yeni iş imkânları doğurmasıdır. Önümüzdeki yıllarda birçok havayolu firmasının, Amazon ve eBay gibi dev e-ticaret firmaları ile rekabet edebilir hale geleceği tahmin edilmektedir.

Ankete katılım sağlayan yöneticilerin, yan gelir üretim yöntemleri arasında bulunan “Sık Uçan Yolcu Programları” kategorisinde elde edilen yan gelirleri tüm havayolu iş modellerinde yüksek bir şekilde puanlandığı görülmektedir.

Araştırmanın bir diğer sonucu ise sanılanın aksine, yolcuların Tam Servis Sağlayan Havayolları’nda ek hizmet taleplerinin daha yüksek bir şekilde ölçülmüş olmasıdır. Literatürde bu çıktıya destek veren çalışmalar bulunmakla birlikte, konunun farklı bir müşteri beklentisinden doğan yeni bir havayolu stratejisinin varlığının ve gerekliliğini destekler niteliktedir.

Özellikle “Odaklanma Rekabet Stratejisini” benimseyen Tam Hizmet Sağlayan Havayolları ve Premium Tam Hizmet Sağlayan Havayolları, her yolcuya kendine has (tailor-made) seyahat deneyimi ekseninde stratejilerini ve yan gelir üretim metotlarını şekillendirmektedirler. Yukarıdaki sonuçta da gördüğümüz üzere yolcular, seyahat deneyimlerine değer katacak ek hizmetleri satın alma eğilimindedirler.

Son olarak bu araştırma 160 havayolu yöneticisi ve 188 havayolu yolcusu ile sınırlandırılmıştır. Bundan sonraki araştırmalarda özellikle yönetici kategorisinde daha fazla sayıda katılım sağlanan çalışmalar yapılması gerekmektedir.

KAYNAKÇA

- Amadeus. (2017). *Merchandising '17 : Trends in Airline Ancillaries*. Dublin: Accenture.
- Atay, D. (2015, 06). Why Should Airlines Introduce New Ancillary Charges as a Revenue Maximization Tool? *Yüksek Lisans Tezi*. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi.
- Bachwich, A. R., & Wittman, M. D. (2017). The emergence and effects of the ultra-low cost carrier (ULCC) business model in the U.S. airline industry. *Journal of Air Transport Management*(62), 155-164.
- Bockelie, A., & Belobaba, P. (2017). Incorporating ancillary services in airline passenger choice models. *Journal of Revenue and Pricing Management*, 16, 6, 553–568.
- CarTrawler. (2017). *Airline ancillary revenue projected to be \$82.2 billion worldwide in 2017*. Dublin: Ideaworks.
- Chadha, A. (2016). *Game Theory For Managers: Doing Business in a Strategic World*. Delhi: PHI Learning Private Limited.
- Chung, J. Y., & Petrick, J. F. (2012). Price Fairness of Airline Ancillary Fees: An Attributional Approach. *Journal of Travel Research*, 168-181.
- Conrady, R., & Buck, M. (2012). *Trends and Issues in Global Tourism*. Berlin: Springer.
- Doğruer, M. C. (2015, 05). Increasing Ancillary Revenues And A Proposal for Turkish Airlines. *Yüksek Lisans Tezi*. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi.
- Emirates. (2018, 01 02). *Emirates*. Ortak Kod Paylaşım Uçuşlar. Code Share Nedir?: <https://www.emirates.com/tr/turkish/help/faq/193940/what-is-codeshare> adresinden alındı

- Garrow, L. A., Hotle, S., & Mumbower, S. (2012). Assessment of product debundling trends in the US airline industry: Customer service and public policy implications. *Transportation Research Part A*(46), 255–268.
- Hao, E. (2014). *Ancillary Revenues in the Airline Industry: Impacts on Revenue Management and Distribution Systems*. Boston: Massachusetts Institute of Technology.
- Holloway, S. (2012). *Straight and Level: Practical Airline Economics* (3rd Edition b.). Ashgate Publishing.
- IATA. (2017). *Economic Performance of Airline Industry*. Montreal: IATA.
- Ideaworks. (2017). *Global Statistics of a la Carte Revenue*. Shorewood: Ideaworks.
- IHLG. (2017). *Aviation Benefits 2017 - Industry High Level Group Report*. Montreal: ICAO.
- Johnson, G., Whittington, R., Scholes, K., Angwin, A., & Regnér, P. (2014). *Exploring Strategy Text & Cases* (10th Edition b.). Pearson Publishing.
- Klophaus, R., Conrady, R., & Fichert, F. (2012). Low cost carriers going hybrid: Evidence from Europe. *Journal of Air Transport Management*, 54-58.
- Maja, O. B., & Ruzica, S. B. (2018). European Air Transport Market Under Influence of Cooperative Arrangements. *International Conference of Traffic and Transport Engineering* (s. 38-43). Belgrade: City Net Scientifics Research Center.
- O'Connell, J. F., & Williams, G. (2012). *Air Transport in the 21st Century: Key Strategic Developments*. New York: Ashgate Publishing.
- O'Connell, J. F., Smith, & Warnock, D. (2013). An investigation into traveler preferences and acceptance levels of airline ancillary revenues. *Journal of Air Transport Management*(33), 12-21.
- Oliveira, A. V., & Huse, C. (2009). Localized competitive advantage and price reactions to entry: Full-service vs. low-cost airlines in recently liberalized emerging markets. *Transportation Research Part E*, 307-320.
- Önen, V. (2016). Geleneksel Havayolları ile Düşük Maliyetli Taşıyıcılar Arasındaki Stratejik Yönetim ve Pazarlama Karması Farklılıklarının İçerik Analizi, THY-Pegasus Karşılaştırması. *International Journal of Academic Value Studies*, 63-94.
- Pearce, B. (2017). *Economic Performance of the Airline Industry Report* . London: IATA.
- Peksatıcı, Ö. (2016). Ancillary Revenue Opportunities in Turkish Domestic Aviation Market. *International Journal of Economics, Commerce and Management*, 4(1), 175-206.
- Pine, B. J., & Gilmore, H. J. (1999). *The Experience Economy: Work Is Theatre & Every Business a Stage*. Boston: Harvard Business School Press.
- Porter, M. E. (1980). *Competitive Strategy: Techniques for Analyzing Industries and Competitors*. New York: The Free Press.
- Tanrısevdi, A., & Çulha, O. (2010). Düşük Fiyatlı Havayolu Taşımacılığı (Dfht) Sektörünün. *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, 65-100.
- Thomas, J., & Catlin, B. (2014). *Executive Insights - Aviation Insights Review (AIR): The Future of Airline Business Models - Which Will Win?* Boston: L.E.K. Consulting LLC.
- Tuzovic, S., Simpson, M. C., Kuppelwieser, V. G., & Finsterwalder, J. (2014). From 'free' to fee: Acceptability of airline ancillary fees and the effects on customer behavior. *Journal of Retailing and Consumer Services*(21), 98-107.

- Vinod, B., & Moore, K. (2009). Promoting branded fare families and ancillary services: Merchandising and its impacts on the travel value chain. *Journal of Revenue and Pricing Management*(8), 174–186.
- Wittmer, A., & Rowley, E. (2014). Customer value of purchasable supplementary services: The case of a European full network carrier's economy class. *Journal of Air Transport Management*(34), 17-23.
- Woodruff, R. (1997). Customer value: the next source for competitive advantage. *Journal of the Academy of Marketing Science*, 2(25), 139-153.
- Xia, L., Monroe, K. B., & Cox, J. L. (2004). The Price Is Unfair! A Conceptual Framework of Price Fairness Perceptions. *Journal of Marketing*, 4(68), 1-15.
- Yurtsever, A. S. (2015, 06 12). Air Transport Management. *Yüksek Lisans Tezi*. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi.

Ekler

HAVAYOLLARINDA YAN GELİR ÜRETİM MODELLERİ ANKETİ

Bu anketin amacı farklı yan gelir üretim modellerinin uygunluk seviyesini üç farklı temel havayolu stratejisi altında ölçmektir.

Anketten elde edilecek tüm veriler Doktora Tezi için kullanılacak, ticari bir amaç için kullanılmayacaktır. Toplanan veri katılımcıların yan gelir üretim modelleri ile alakalı şahsi fikir ve görüşlerini temsil etmektedir.

| | |
|---|--|
| 1) Yaş | |
| 2) Cinsiyet | Bay <input type="checkbox"/> Bayan <input type="checkbox"/> |
| 3) Eğitim Seviyesi | Lise <input type="checkbox"/> Ön Lisans <input type="checkbox"/> Lisans <input type="checkbox"/> Yüksek Lisans <input type="checkbox"/> Doktora <input type="checkbox"/> |
| 4) Uyrak | |
| 5) Havacılık Tecrübesi (Yıl) | |
| 6) Yönetim Seviyesi | Üst Yönetici <input type="checkbox"/> Orta Yönetici <input type="checkbox"/> Hat Yönetici <input type="checkbox"/> Çalışan <input type="checkbox"/> |
| 7) Yan gelir üretim modelleri ile ilgili tecrübe seviyenizi belirtebilir misiniz? | Yok <input type="checkbox"/> Az <input type="checkbox"/> Orta <input type="checkbox"/> Yüksek <input type="checkbox"/> |

| | | LOW-COST CARRIERS | | | | | HYBRID LOW-COST CARRIERS | | | | | FULL SERVICE AIRLINES | | | | |
|--|----------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| | | Kesinlikle Katılmıyorum | Katılmıyorum | Kararsızım | Katılıyorum | Kesinlikle Katılıyorum | Kesinlikle Katılmıyorum | Katılmıyorum | Kararsızım | Katılıyorum | Kesinlikle Katılıyorum | Kesinlikle Katılmıyorum | Katılmıyorum | Kararsızım | Katılıyorum | Kesinlikle Katılıyorum |
| 8) Her model uzun mesafe uçuşlar için değerlendiriniz. | A la carte hizmetler* | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Komisyon tabanlı ürünler** | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Sık uçan yolcu programları *** | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Reklam**** | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 9) Her model kısa mesafe uçuşlar için değerlendiriniz. | A la carte hizmetler* | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Komisyon tabanlı ürünler** | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Sık uçan yolcu programları *** | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Reklam**** | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 10) Her model yolcu deneyimi açısından değerlendiriniz. | A la carte hizmetler* | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Komisyon tabanlı ürünler** | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Sık uçan yolcu programları *** | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Reklam**** | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 11) Her dağıtım kanalını, yan servislerin sunum uygunluğu açısından değerlendiriniz. | Havayolu Web Sitesi | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Seyahat Acentesi | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Kontuar | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Mobil Uygulama | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Kapı | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 12) Her yolculuk fazını, yan servislerin sunum uygunluğu açısından değerlendiriniz. | Rezervasyon ve Biletme Sırasında | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Uçuştan Önce | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Uçuş Sırasında | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Uçuş Sonrasında | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

*A la carte features : Uçak için yemek satışı, fazla bagaj ücreti, vb. **Komisyon Tabanlı Ürünler : Araba kiralama, otel rezervasyonu, vb.

Sık Uçan Yolcu Programları: Mil ve puan satışı, mil biriktiren kredi kartı, vb. *Reklam : Uçak içinde dağıtılan dergi ve eğlence sisteminde gösterilen reklamlar, vb.

AIRLINE ANCILLARY REVENUE GENERATION MODELS SURVEY

The aim of this survey is to find out the appropriateness level of different ancillary revenue generation models for airlines in three major airline business strategies.

All information obtained from this survey will be used in a Ph.D. study and will not be used for a commercial purpose. Collected data only represents the participant's own ideas and insights about ancillary revenue generation models.

| | | | | | |
|--|---|---|---|---|--|
| 1) Name (Optional) | | 2) Company (Optional) | | 3) Age | |
| 4) Gender | Male <input type="checkbox"/> | Female <input type="checkbox"/> | | 5) Annual Income |(\$) |
| 6) Education Level | High School <input type="checkbox"/> | Pre-Graduate <input type="checkbox"/> | Bachelor's degree <input type="checkbox"/> | Master's degree <input type="checkbox"/> | Doctorate degree <input type="checkbox"/> |
| 4) Nationality | | 5) Experience in Aviation | (Years) | | |
| 6) Management Level | Employee <input type="checkbox"/> | First-Line Management <input type="checkbox"/> | Middle Management <input type="checkbox"/> | Executive <input type="checkbox"/> | |
| 7) Level of involvement with ancillary revenue generation models | None <input type="checkbox"/> | Interested <input type="checkbox"/> | Engaged <input type="checkbox"/> | Highly Engaged <input type="checkbox"/> | |

| | MODEL | LOW-COST CARRIERS | | | | | HYBRID LOW-COST CARRIERS | | | | | FULL SERVICE AIRLINES | | | | |
|--|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| | | Strongly Disagree | Disagree | Neutral | Agree | Strongly Agree | Strongly Disagree | Disagree | Neutral | Agree | Strongly Agree | Strongly Disagree | Disagree | Neutral | Agree | Strongly Agree |
| 8) Rate each model for long haul flights | A) A la carte features | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | B) Commission-based products | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | C) Frequent flier activities | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | D) Advertising sold by the airline | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 9) Rate each model for short haul flights | A) A la carte features | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | B) Commission-based products | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | C) Frequent flier activities | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | D) Advertising sold by the airline | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 10) Rate each model for passenger experience | A) A la carte features | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | B) Commission-based products | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | C) Frequent flier activities | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | D) Advertising sold by the airline | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 11) Rate the appropriateness of each passenger touch point for offering the ancillary services | Airline Web Site | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Travel Agency | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Check-In Counter | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Mobile Application | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Airport Gate | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 12) Rate the appropriateness of each travel phase for offering the ancillary services | In Flight Entertainment & Connectivity | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | During Reservation/Ticketing | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Before Flight | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | During Flight | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | After Flight | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |


Model A) A la carte features : On board food sale, wifi, excess baggage, etc.


Model B) Commission-based products :Car rental, hotel accommodation, etc.

Model C) Frequent flier activities: Sales of miles and points, etc.

Model D) Advertising sold by the airline :Adverts on inflight magazine, IFE, etc.

ANALYSIS REGARDING IMPACT OF SELF-EFFICACY AND PERSONALITY TRAITS OF UNIVERSITY STUDENTS ON THEIR ENTREPRENEURIAL INTENTIONS

Nisa Nur Musluhittinoglu * 

Zafer Adiguzel** 

Abstract

The purpose of this study is to determine the desired characteristics of entrepreneur candidates and how and where they can get support within their current situation. In addition, the study includes definitions of entrepreneur and entrepreneurship concepts, an examination of desired characteristics of entrepreneur candidates, information about the activities that should be carried out before implementing business ideas, and a review of previous studies. In this study, a survey has been conducted with reference to young, entrepreneurial candidates within university at various faculties and departments. As a result of the study, it is clear that university students are generally not ready for an entrepreneurship. But, if their self-confidence gets stronger, they do show entrepreneurship intentions. In line with the study, the survey was carried out with 613 university students, and the data was analyzed using IBM SPSS 23 Statistical Software Programming where demographic information was subjected to descriptive analysis. Likert scale questions were subjected to factor analysis and reliability analysis. Furthermore, correlation analysis was conducted to examine the relationships between variables, regression analysis was used to test the hypotheses, and a sobel test was used to measure the effect of intervening variables.

Keywords: *Entrepreneurial Intention, Social Entrepreneurship Intention, Entrepreneurial self-efficacy, Government Entrepreneurial Support, Personality Traits*

JEL Classification: *M130, L310, L320, L330, L380*

ÜNİVERSİTE ÖĞRENCİLERİNİN GİRİŞİMCİ ÖZ-YETERLİLİKLERİNİN VE KİŞİLİK ÖZELLİKLERİNİN GİRİŞİMCİLİK NİYETLERİNE ETKİSİNİN ANALİZ EDİLMESİ

Özet

Çalışmanın amacı girişimci adaylarının sahip olması gereken özellikleri, destek alabileceği yerleri ve mevcut durumlarını saptamaktır. Ayrıca genel anlamda girişimci ve girişimcilik kavramlarının tanımları, girişimci adayında bulunması gereken özellikler, iş fikrinin gerçeğe dönüştürülmeden önce yapılması gereken çalışmalar ve ayrıca daha önce yapılmış çalışmalarla ilgili bilgiler yer almaktadır. Araştırmada, Anketimizi, üniversitelerin çeşitli fakültelerinde ve bölümlerinde okuyan üniversite öğrencisi genç girişimci adaylarıyla yapılan anketler oluşturmuştur. Araştırma da elde edilen bulgularda, üniversite öğrencilerinin genel anlamda kişilik özelliklerinin girişimciliğe hazır olmadığı ancak özgüvenleri ortaya çıktığında girişimcilik niyetlerinin olduğu sonucuna varılmıştır. Araştırmanın amacı kapsamında 613 üniversite öğrencisi ile anket çalışması yürütülmüştür. IBM SPSS 23 İstatistik Paket Programı kullanılarak elde edilen veriler değerlendirilmiş ve Demografik bilgilerde “descriptive (tanımlayıcı)” analiz kullanılmıştır. Likert ölçeğinin kullanıldığı sorularda

* Undergraduate Student, Istanbul Medipol University, Humanities and Social Sciences, n.musluhittin@gmail.com

** Dr., Istanbul Medipol University, Medipol Business School, zadiguzel@medipol.edu.tr

faktör analizi ve güvenirlilik analizi yapılmıştır. Değişkenler arasındaki ilişkilerin incelenmesinde korelasyon analizi; hipotezlerin test edilmesinde regresyon analizi ve ara değişken etkisinin ölçülmesinde sobel testi yapılmıştır.

Anahtar Kelimeler: *Girişimcilik Niyeti, Sosyal Girişimcilik Niyeti, Girişimci Öz Yeterliliği, Devletten Girişimci Desteği, Kişilik Özellikleri*

JEL Sınıflaması: *M130, L310, L320, L330, L380*

1. Introduction

Entrepreneurship allows individuals to explore their potential and put their new ideas into practice. According to Maslow's theory of hierarchy of needs, people behave in a way that meets their needs. In other words, the needs of individuals determine their behaviours. Respectively, these needs are physiological needs, social needs, self-presentation and self-completion needs. Desire to work independently and self-presentation encourage individuals to become entrepreneurs, and entrepreneurial behaviour or entrepreneurial spirit has certain benefits for individuals. For most entrepreneurs, it is important to make decisions on their own and to implement their own ideas and behave independently. Being the boss of your own business is an incentive factor for entrepreneurship, and young entrepreneurs need significant support in order to gain self-confidence and creat their own business. Young entrepreneurs will have the opportunity to use their own skills and develop their own potential if they can establish their own business. In other words, they will have the opportunity to realize their own potential. For many years, unemployment has been one of Turkey's most prominent problems and although the current employment structure and unemployment data in our country do not show positive figures in the short term, there are significant opportunities foreseen in the medium term, especially considering the population structure. According to the Turkish Statistical Institute, 40 million people in Turkey are in the 14-44 age group, and 10 million people will be in the 45-64 age group by 2020. This means that 70% of the total population are in the age group of the active labour force. At present, only 43.6% of the 14-64 age group (active labour force) work in Turkey. In contrast, this rate is 62.9% in EU member countries. If the labour force participation rate in this age group increase to EU figures, it will be an advantage for Turkey. For this reason, it is also important to provide opportunities for young people and university students to realize their initiatives, as it will add value to the economy in terms of a macroeconomic balance.

The commercial activities of entrepreneurs are very much related to sustainable success, a supportive working environment, technological opportunities, management and the economy (Lawal, 2011). If entrepreneurs cannot get help from relevant support organizations, it will be very difficult for them to successfully build up their initiatives (Tende, 2014). For this reason, the support of government or public institutions is very important for entrepreneurs. These institutions should promote entrepreneurship either with participation or with their regulatory roles since the establishment of public institutions for entrepreneurship plays an important role in promoting entrepreneurial ideas (Adejumo, 2011). These institutions are established to provide assistance for entrepreneurs in the fields of business and technology, such as on-the-job training, business consultancy, feasibility studies, technical guidance, training programs and business loans (Olagunju, 2004). In our country, the increase in unemployment has encouraged people to establish their own business. Furthermore, the increase in the number of entrepreneurship activities has led to a rise in the number of entrepreneurship-related studies that examine the problems of entrepreneurs and offer suggestions. The purpose of this study is to examine the definitions of entrepreneurship, the desired characteristics of entrepreneur candidates in the process of establishing a business, the government support for the entrepreneurs, and to provide general sources for individuals and institutions working on this subject.

2. Theory

2.1. Personality Traits of Entrepreneurship

Personality is one of the factors that leads to the emergence of the entrepreneurial spirit. In other words, entrepreneurship is a combination of several personality traits. An entrepreneurship-related personality approach assume that every entrepreneur is a special person (Nair & Krishnan, 1998). According to this approach, entrepreneurship is a quality that cannot be lost. In this respect, personality traits can provide us important distinctive information between entrepreneurs and non-entrepreneurs. There is a close relationship between the personality traits of an individual and him/her being an entrepreneur (Gartner, 1988). McClelland (1965) claims that entrepreneurship requires a desire to be successful, and specific personality traits are the driving force behind attitudes and behaviours. Hence, there are strong psychological factors for entrepreneurial tendencies and attitudes of individuals. Specifically, the characteristics of entrepreneurship should include self-confidence, independence, and a controlled personality. If an entrepreneur focus on producing results, his/her personality traits include determination (Rauch & Frese, 2000). If an entrepreneur's activity involve risks, he/she should have a personality that can take risks. If an entrepreneur is open-minded, knowledgeable and has multi-perspectives, it means he/she has innovative and creative personality traits. Finally, if an entrepreneur has good perceptions and visions, his/her personality traits includes strong pre-intuition and a long-vision. All of these characteristics can be found easily in young entrepreneurs. Only individuals over 30 years of age often do not easily take risks or do not want to be involved in risky initiatives because they do not want to bear the consequences of the risks.

Another explanation of entrepreneurial personality traits was made by Chell (2008). He argued that the personality traits of the entrepreneur change during several processes, such as pre-entrepreneurial preparation stage, establishment of a business, examination of the working environment, and the process of growth and development. According to Gerber and Keskin (1996), the entrepreneurial identity lives in the future, is attracted to unknown situations, and carries the future to the present (Gerber & Keskin, 1996). The entrepreneurial personality has a good vision and can easily see the existing opportunities. Young entrepreneurs always have a special interest in innovation and change. Young entrepreneurs want to have an efficient business and have great excitement and passion. However, the imagination and inexperience brought by their youthfulness may cause some problems in terms of the organisation of their initiatives (Shane, Locke & Collins, 2003). Experienced entrepreneurs are solution-oriented, have already faced many problems, and piece things together, often re-organizing everything in their business. Therefore, it is extremely important for young entrepreneurial candidates to gain self-efficacy and be supported by professionals and experts. In this way, they can see problems, behave rationally, and fix and build things (Zimmerer & Scarborough, 2005). Finally, entrepreneurial candidates need to feel happiness and peace as a result of their work. Their personality characteristics need to be appropriate to own and manage a business. Young entrepreneurs need to do their best to run an efficient business, and they should have personality traits of enthusiasm and self-sacrifice. This means that they must personally be involved in the business, take responsibility, and be patient if there is an excessive workload. Young entrepreneur candidates always have dreams, but they need expert support to make their dreams come true. If their personality traits is in line with the situation and conditions, the likelihood of success in their entrepreneurship initiatives will be increased. In this study, we examine how the personal characteristics of university young entrepreneurs affect their entrepreneurial intentions and social entrepreneurship intentions.

2.2. Government Support for Entrepreneurship

All kinds of support provided by state resources to the public or private enterprises are considered to be government support (Koksal, 2002). In the economic literature, the concept of governmental

incentive is defined as tangible or intangible support provided by the state through various methods in order to enable certain economic activities to develop more than others (Çam & Esengün, 2011). Public institutions and organizations can provide opportunities and/or funds to young entrepreneurs, so they can contribute to the economy, have a role in sustainable economic development, and increase employment. Furthermore, the initiatives based on production economies can increase exports and decrease imports. In order to achieve this, public institutions need to develop programs aimed at providing young entrepreneurs with comprehensive support in areas such as financing, business development, technology acquisition, productivity growth, and skill development. It is obvious that it is not possible to reach entrepreneurship targets only by providing training. In almost every country, although small and medium-sized enterprises form the basis of the economic system, they cannot reach their full potential because they cannot overcome some of bureaucratic barriers. Today, government institutions give necessary attention to the problems of entrepreneurs and provide necessary support. The main aim is to reduce unemployment and increase employment. Theoretically, economic development depends on the existence of individuals with entrepreneurial characteristics. At the same time, from a macro perspective, it has been argued that the success of entrepreneurship is not solely about the existence of entrepreneurs, rather governments should also create a positive environment for the development of entrepreneurship (Yemoah et al., 2014).

It is an undeniable fact that young university students need state support for entrepreneurship. For this reason, it is necessary for public institutions and agencies to design financial incentives, conduct trainings in the field of the entrepreneurship in order to understand the expectations of young entrepreneur candidates, and respond to them efficiently. In particular, public institutions have a big role in training and directing young people towards entrepreneurship in cities with low income distribution in order to reverse the migration from metropolitan or economically strong cities. The government should also adopt strategies of training and motivating unemployed graduates through KOSGEP (Small and Medium Enterprises Development Organization of Turkey). Because young people living in cities with low income distribution and study in universities in these provinces, they are not very positive about their future. At the same time, public banks and ministries (such as the ministry of industry and trade, the ministry of agriculture) need to be more creative and active in implementing various policies to support entrepreneurs. If necessary, public institutions should take steps to cooperate with international organizations to find necessary funds in order to provide young entrepreneurs with an opportunity to conduct their creative entrepreneurship activities. Therefore, this study examines how university students feel about governmental entrepreneurship support and determines the effects of government support on entrepreneurial intention and on social entrepreneurship activities.

2.3. Entrepreneurial Self-Efficacy

Entrepreneurial self-efficacy is defined as the entrepreneur's ability for self-observation and for making decisions about future activities, having an intuition and strong predictions and having an interest in activities that stimulate feelings of personal competence (Bandura, 1997). Perceived sense of self-efficacy leads people to prepare themselves for their chosen professions and to take their professions seriously as a career choice. Chen et al. (1998) state that if individuals have high self-efficacy in the field of entrepreneurship, they are likely to enter into new areas of investment in their entrepreneurial status and entrepreneurship. It is argued that individuals with high self-efficacy are more competent in evaluating the opportunities they face when they are confident in taking uncertainty and risk, according to entrepreneurs who do not have self-efficacy. Based on this statement, Schmitt-Rodermund and Vondracek (2002) have found a strong relationship between entrepreneurial self-efficacy, particularly those who are interested in entrepreneurship among university students, and those who wish to choose entrepreneurship in their career choice. At the same time, Zhao et al. (2005) found a strong positive relationship between the intentions of the

students who planned to establish a company after graduation and the entrepreneur's self-efficacy. (Zhao et al., 2005).

If the individuals feel effective in their activities, their expectations increase, therefore, self-efficacy has a positive effect on their entrepreneurship activities (Lent et al., 1994). For this reason, self-efficacy indirectly affects the interests and career choice of individuals. In other words, individuals with high self-efficacy also have the ability to achieve entrepreneurship goals, as they are more likely to perceive the possibility of high profit, social recognition personal satisfaction, and to predict failure. Similarly, it is reported that young entrepreneurs' abilities and expectations determine their career choice (Fitzsimmons & Douglas, 2011). According to previous findings, those with high self-efficacy are more likely to express their intention for entrepreneurship and take steps for entrepreneurship, focus on specific interests, and predict external and internal results more positively. It is also assumed that these effects will be similar for students in various fields of study because, the positive effects of self-efficacy were observed in the undergraduate students' career-related issues (Moriano et al., 2012). In this study, we examine the effects of entrepreneur self-efficacy both on entrepreneurial intention and social entrepreneurship, and its intervening variable role. In mentioned theoretical scope, we hypothesize that:

H1: Personality Traits have an impact on Entrepreneurial Self-Efficacy.

H4: Government Entrepreneurial Support has an impact on Entrepreneurial Self-Efficacy.

H9: There is an intervening variable effect of Entrepreneurial Self-Efficacy on the relationship between Personality Traits and Entrepreneurial Intentions.

H10: There is an intervening variable effect of Entrepreneurial Self-Efficacy on the relationship between Personality Traits and Social Entrepreneurship Intentions.

H11: There is an intervening variable effect of Entrepreneurial Self-Efficacy on the relationship between Government Entrepreneurial Support and Entrepreneurship Intentions.

H12: There is an intervening variable effect of Entrepreneurial Self-Efficacy on the relationship between Government Entrepreneurial Support and Social Entrepreneurship Intentions.

2.4. Social Entrepreneurship Intention

Social entrepreneurship has gained greater importance in recent years and has many definitions. First, one defines social entrepreneurship as innovative activities done for social purposes (Dees, 1998). Fowler (2000) notes that social entrepreneurship consists of a sustainable economic structure, and applications of institutions that can create social benefit. Social entrepreneurship is a multidimensional concept that includes features such as having a social mission, seeing opportunities to create social change, being innovative, and being sustainable (Mort et al., 2003). Social entrepreneurship is creating social change or accelerating it by bringing together various sources to meet social needs (Mair & Marti, 2006). The attitudes and behaviours of university young entrepreneurs are very important for the realization of this movement, especially if they are in a social organization. Social entrepreneurship is the process of being able to realize a social problem, find a solution, ensure sustainability of the solutions, and create profit-oriented businesses or non-profit organizations to generate social benefits. The main point of social entrepreneurship is to create innovative ideas and form social enterprises with entrepreneurial approaches in order to shed light on social problems and generate social change (Austin, 2006). Unlike commercial entrepreneurship, it is essential for social entrepreneurship to make changes in the society and ensure its sustainability. Commitment to social issues is often created by a sense of responsibility and emotional influences about environmental issues or social causes (Nga & Shamuganathan, 2010).

Countries around the world have begun to attach great importance to innovation and entrepreneurship in order to strengthen and sustain their economies and increase their national income and employment. Thus, the close and complicated relationship between economic structure and social structure and the effects of entrepreneurship on social life have formed concepts such as social innovation and social entrepreneurship. The concepts of social innovation and social entrepreneurship are very close to each other, and in general, social entrepreneurship activities can be examined under the heading of social innovation. Social innovation is defined as the process of creating community-oriented values, generating more efficient, adequate, sustainable, and new solutions to social problems (OlarSullivan et al., 2012). Gathungu (2014) confirms that social entrepreneurship intention is a strong indicator of future entrepreneurial behaviours. Particularly towards the end of the 20th century, many studies have been carried out to understand the emergence of entrepreneurial behaviours and new initiatives. Fayolle and Liñán (2014) reveal studies of the entrepreneurial intention model that focuses on the connection between intention and action. In this study, the effects of personality traits and self-efficacy of the university students on social entrepreneurship intentions are examined. In mentioned theoretical scope, we hypothesize that:

H3: Personality Traits has an impact on Social Entrepreneurship.

H6: Government Entrepreneurial Support has an impact on Social Entrepreneurship.

H8: Entrepreneur Self-Efficacy has an impact on Social Entrepreneurship.

2.5. Entrepreneurship Intention

Before the concept of the intention of entrepreneurship, it is necessary to explain and understand the concept of intention. The concept of intention is a mental state when the person gives his/her full attention to a target. James, W. (1950) defines it as an internal communication form which starts with the idea appearing in the person's mind, continuing as he/she focuses on it, and concludes with the decision-making process and acceptance of an expression. According to Choo and Wong's (2006) view, intent is the best determinant of entrepreneurial behaviour. The concept of intent is widely examined, Vesalainen, Pihkala (2000) defined it as a conscious mental state that leads to a particular goal or path. To be explained within the intention of entrepreneurship, individuals are conscious and mental about starting a new value or a new initiative they want to include in an existing organization (Remeikiene & Stattenne, 2013). Those who create a business organization do not only have a tendency to start, but also exhibit consistent behaviours to achieve their goals (Vesalainen & Pihkala, 2000). Hence, intent is based on cognitive psychology working towards clarifying or predicting human behaviour.

Van Gelderen et al. (2008) argue that entrepreneurship intentions play an important role in understanding the entrepreneurship process. They state that the entrepreneurial process is a long term activity that starts with the intentions of forming a new business. Entrepreneurial intentions not only have an impact on the proposed or newly established organization but also affect the actions of existing organizations. Krueger and Brazeal (1994) see entrepreneurial intentions as catalysts but also point out the importance of the role of society and individual self-efficacy. However, there are claims that in some cases, disruption of the course of normal events can change entrepreneurial intentions. In this respect, we focus on personality traits, self-efficacy, and the effects of government support that can impact the intentions of young entrepreneurial candidates. In mentioned theoretical scope, we hypothesize that:

H2: Personality Traits has an impact on Entrepreneur Intention.

H5: Government Entrepreneurial Support has an impact on Entrepreneurial Intention.

H7: Entrepreneurial Self-Efficacy has an impact on Entrepreneur Intention.

3. Methodology

In this study, a survey was carried out with 613 university students. The data was evaluated and analyzed by the IBM SPSS 23 Statistical Software Program. Factor analysis and reliability analysis were performed on questions of Likert scale. Correlation analysis was conducted to examine the relationships between variables; regression analysis was performed to test the hypotheses; and the Sobel test was used to measure the effects of intervening variables. The first part of the questionnaire consists of questions about demographic information and jobs of the participants. The second part has questions about the variables of Personality Traits, Government Entrepreneurial Support, Entrepreneurial Self-efficacy, Entrepreneurial Intention and Social Entrepreneurship Intention.

3.1. Research Goal

Our survey was replied to by 613 (348 male, 265 female) university students who were studying at various departments or faculties of universities. In this study, the relationships between Personality Traits and Government Entrepreneurial Support, Entrepreneurial Intention, and Social Entrepreneurship Intention were examined, in terms of intervening variables of Entrepreneurial Self-efficacy. The sample population was chosen from university students, because we aimed to measure the entrepreneurial intention of young individuals in terms of their personality traits. Therefore, the purpose of this study is to evaluate and analyze the personality traits of university students, and how they feel about government entrepreneurial support. Also, the relationship between these two independent variables, entrepreneurial intention, and social entrepreneurship intention was examined in terms of intervening variables of entrepreneurial self-efficacy. To test our hypothesis, we conducted a field survey using a questionnaire.

3.2. Analyses

The questionnaire consists of two parts. The first part of the questionnaire includes questions about demographic information and the jobs of the participants. In the second part, there are questions representing 5 variables. The Entrepreneurial Intention scale was prepared after reviewing many important studies in literature. 5-Likert scale questions used in the studies of Liñán and Chen, (2009), Palalić et al. (2017), Covin and Slevin (1989), Taatila and Down (2012) were included in our survey questionnaire, and they were subjected to factor and reliability analyses. The Social Entrepreneurship Intention scale was adopted from the studies of Luc (2018), Hockerts (2017), Hockerts (2015). The Entrepreneurial self-efficacy scale was formed using the questions prepared by Chen et al. (1998), De Noble et al. (1999) and McGee et al. (2009). The Government Entrepreneurial Support scale was developed by Gavurová et al. (2018) and Kamil et al. (2017). The Personality Traits scale questions were developed by Gavurová et al. (2018).

3.3. Research Framework

Our research model consists of independent variables of Personal Traits and Government Entrepreneurial Support, dependent variables of Entrepreneurial Intention and Social Entrepreneurship Intention, and intervening variables of Entrepreneurial Self-efficacy. In the study, a quantitative approach was adopted because the data were analyzed in order to determine the relationship between the statistical concepts. In a quantitative research test, we use independent variable(s) to determine the effect on the dependent variable(s) (Thomas et al., 2015).

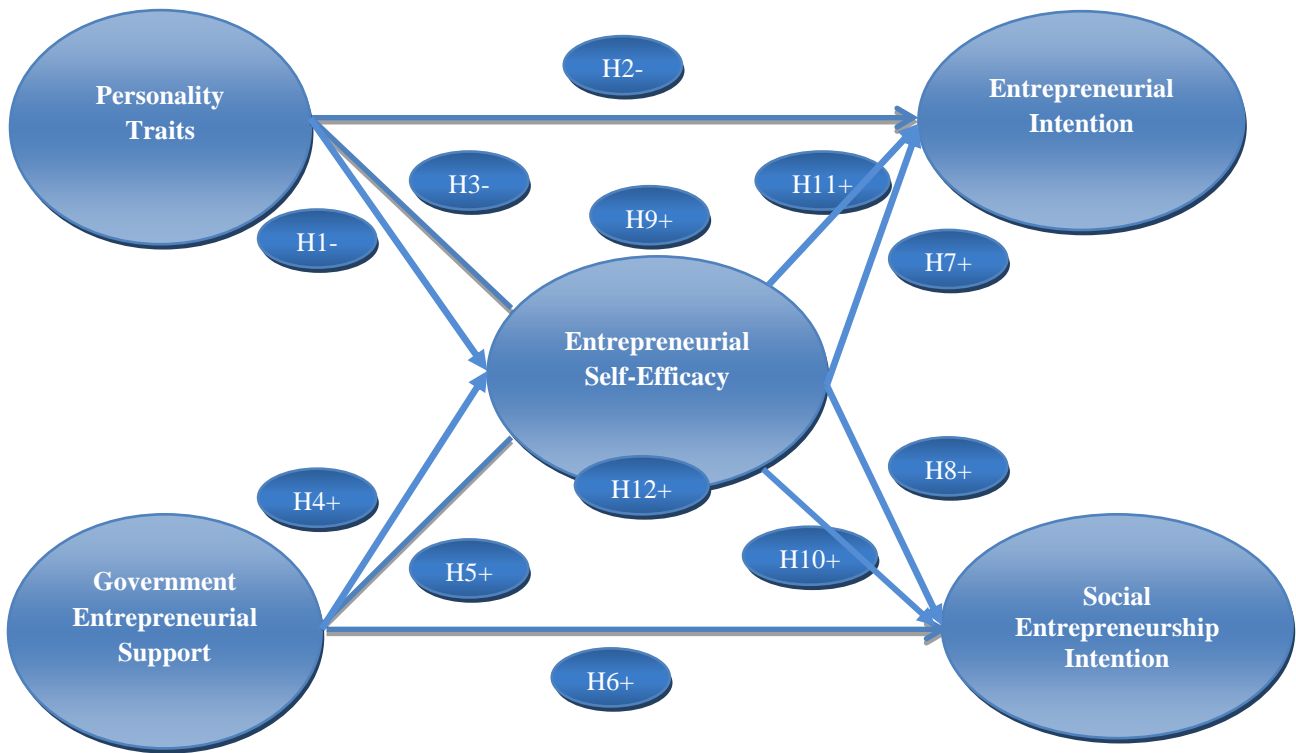


Fig. 1. Research Model

3.4. Factor Analysis

The reason for the factor analysis is to investigate the construct validity of the scale. Büyüköztürk (2005) states that the main purpose of factor analysis is to reduce or summarize the main objective to a smaller number of basic dimensions in order to facilitate the understanding and interpretation of the relationships between the many variables considered to be related. In other words, it is a method of eliminating the dimension reduction and dependency structure like basic component analysis. According to Stapleton (1997), factor analysis is a technique designed to examine the covariance structure of a group of variables and to provide relationships between these variables in terms of fewer undisclosed hidden variables called factors. Factor analysis may not be suitable for all data structures. The suitability of the data for factor analysis can be examined by the Kaiser-Meyer-Olkin (KMO) coefficient and the Bartlett test. The sample should be large enough to ensure the reliability of the correlation. To determine this, the Kaiser-Meyer-Olkin (KMO) test is performed. The value of the Kaiser-Meyer-Olkin sample suitability was (0.902) and the significance level of Bartlett's sphericity test was 0.000, which indicates that the sample size is suitable for factor analysis. Basic component analysis was conducted to obtain a data set suitable for the factor analysis and 5 factors have been formed. The results are shown in Table 1.

Table 1: KMO and Bartlett's Test

| KMO and Bartlett's Test | | |
|--|--------------------|----------|
| Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy. | | .902 |
| Bartlett's Test of Sphericity | Approx. Chi-Square | 3304.756 |
| | df | 190 |
| | Sig. | .000 |

In our study, our variables were measured with a questionnaire of 29-questions on a 5-point Likert scale. Variables; Personality Traits, Government Entrepreneurial Support, Entrepreneurial Self-Efficacy, Entrepreneurial Intention, and Social Entrepreneurship Intention were subjected to factor analysis. As a result, 9 questions were excluded from the analysis due to the fact that they were loaded into different factors and reduced reliability. The remaining 20 questions were distributed to 5 factors. Variables subjected to factor analysis are shown in the table below:

Tablo 2: Rotated Component Matrix^a

| | Rotated Component Matrix ^a | | | | |
|--|---------------------------------------|------|------|------|------|
| | Component | | | | |
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| GN5. Being an entrepreneur is my ultimate goal. | .890 | | | | |
| GN3. I am serious about being a successful entrepreneur. | .880 | | | | |
| GN4. I am ready to do whatever it takes to be an entrepreneur. | .869 | | | | |
| GN2. If nothing unexpected happens, I will start an entrepreneurship within three years at the latest. | .852 | | | | |
| SGN1. I am ready to do anything to be a social entrepreneur. | | .852 | | | |
| SGN2. My professional goal is to be a social entrepreneur. | | .847 | | | |
| SGN4. I am determined to create a social company in the future. | | .797 | | | |
| SGN3. I will make every effort to establish and manage my own social business. | | .769 | | | |
| GY5. I can organize resources to start a business. | | | .819 | | |
| GY4. I can collect resources to start a business. | | | .772 | | |
| GY6. I can manage a business. | | | .723 | | |
| GY2. I can develop an appropriate work project. | | | .699 | | |
| GY3. I can plan commercial activities. | | | .693 | | |
| DD3. The government financially supports entrepreneurship. | | | | .894 | |
| DD2. The government provides adequate conditions for initiating entrepreneurship. | | | | .885 | |
| DD1. The government supports entrepreneurship by using public institutions. | | | | .863 | |
| DD4. The legal requirements for entrepreneurship are adequate. | | | | .806 | |
| KO4. Every human being has some preconditions to involve in entrepreneurship. | | | | | .753 |
| KO2. One of the most important characteristics of an entrepreneur is his/her expertise, being responsible and his risk capacity. | | | | | .751 |
| KO3. If your close relatives are involved in entrepreneurship, it becomes easier to do for yourself, too. | | | | | .708 |
| Extraction Method: Principal Component Analysis. | | | | | |
| Rotation Method: Varimax with Kaiser Normalization. | | | | | |
| a. Rotation converged in 5 iterations. | | | | | |

GN: Entrepreneurial Intention, **SGN:** Social Entrepreneurship Intention, **GY:** Entrepreneurial Self-efficacy, **DD:** Governmental Entrepreneurial Support, **KO:** Personality Traits

That reliability that is one of the characteristics that the scale should carry is an indicator of the consistency of the measurement values obtained from repeated measurements under the same conditions as a measurement tool, giving consistent and similar results (Carmines & Zeller, 1979; Gay, 1985; Carey, 1988). In social sciences, the reliability value (cronbach alpha) of 0.70 and over indicates sufficient reliability. Therefore it can be said that this study's internal consistency and reliability is high. In the literature, Nunnally (1978) states that a Cronbach Alpha coefficient of 0.50 and above is considered as an adequate measurements (Nunnally, J. C., 1978; Hair et al., 2000).

Table 3: Reliability Analysis

| VARIABLES | Number of Questions | Cronbach Alfa (α) Values |
|------------------------------------|---------------------|-----------------------------------|
| Entrepreneurial Intention | 4 | .963 |
| Social Entrepreneurship Intention | 4 | .933 |
| Entrepreneurial self-efficacy | 5 | .869 |
| Government Entrepreneurial Support | 4 | .896 |
| Personality Traits | 3 | .780 |

Correlation analysis examines the one-to-one relationship between Entrepreneurial Intention, Social Entrepreneurship Intention, Entrepreneurial Self-efficacy, Government Entrepreneurial Support, and Personality Traits. As mentioned earlier, the analyses (factor analysis, reliability analysis, descriptive analysis) was conducted on 613 questionnaires obtained from the organisations.

Table 4: Descriptive Statistics

| Descriptive Statistics | | | |
|------------------------------------|--------|----------------|-----|
| | Mean | Std. Deviation | N |
| Entrepreneurial Intention | 3.1608 | 1.31066 | 613 |
| Social Entrepreneurship Intention | 3.0423 | 1.26686 | 613 |
| Entrepreneurial self-efficacy | 3.4629 | 0.97554 | 613 |
| Government Entrepreneurial Support | 3.0047 | 1.07144 | 613 |
| Personality Traits | 3.8858 | 0.67370 | 613 |

Descriptive statistics are used to summarize large numbers of numerical data within the study with few simple expressions. Descriptive statistics include brief information about how many times a value or set of values of a variable was repeated, how the values were distributed around a central selected point, and what the distance of the values to the midpoint or relative distance were to each other.

Table 5: Correlations

| | | Correlations | | | | |
|------------------------------------|---------------------|---------------------------|-----------------------------------|-------------------------------|------------------------------------|--------------------|
| | | Entrepreneurial Intention | Social Entrepreneurship Intention | Entrepreneurial self-efficacy | Government Entrepreneurial Support | Personality Traits |
| Entrepreneurial Intention | Pearson Correlation | 1 | .809** | .590** | .223** | 0.104 |
| | Sig. (2-tailed) | | 0.000 | 0.000 | 0.001 | 0.130 |
| Social Entrepreneurship Intention | Pearson Correlation | .809** | 1 | .598** | .229** | 0.122 |
| | Sig. (2-tailed) | 0.000 | | 0.000 | 0.001 | 0.075 |
| Entrepreneurial Self-efficacy | Pearson Correlation | .590** | .598** | 1 | .236** | 0.095 |
| | Sig. (2-tailed) | 0.000 | 0.000 | | 0.001 | 0.168 |
| Government Entrepreneurial Support | Pearson Correlation | .223** | .229** | .236** | 1 | 0.055 |
| | Sig. (2-tailed) | 0.001 | 0.001 | 0.001 | | 0.427 |
| Personality Traits | Pearson Correlation | 0.104 | 0.122 | 0.095 | 0.055 | 1 |
| | Sig. (2-tailed) | 0.130 | 0.075 | 0.168 | 0.427 | |

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

It was concluded that, in general, there is no relationship between the personality traits of university students and social entrepreneurship intention, entrepreneurship self-efficacy, government entrepreneurship support, and entrepreneurial intentions. This can be due to the lack of effective factors leading to the emergence of entrepreneurial intentions of university students because, macroeconomic environment is not satisfactory enough to bring out entrepreneurial intentions and generate self-efficacy, and also due to the fact that opportunities are extremely limited. The number of unemployed university graduates is increasing daily, and this fact put pressure on university students who are worried about their future. It is understood that university students do not find the support provided by the government or public institutions sufficient enough, and they do not trust the associations/foundations/angel investors where they can present their entrepreneurship projects. In order to ensure entrepreneurship self-efficacy of the university students, regular events, activities and trainings (where students meet investors or relevant institutions) should be organised to boost their self-confidence and increase their motivation to be an entrepreneur. It is noteworthy to remember that Turkey's young population ratio is higher than European countries. Additionally, it is important to introduce this young population into the economy of the country, in particular, to the economy of production, and to provide support for their entrepreneurship projects. Each entrepreneurship also means employment. As a result of the analysis of our study, it is understood that university students have negative expectations and an urgent action plan is needed.

Supported and Unsupported Hypotheses According to Regression Analysis Results; Regression analysis was performed to test predicted research hypotheses and 8 hypotheses (except the effect of intervening variable) are shown in Table 6 and 7.

Table 6: Regression Analysis about the Effect of Independent Variables on Dependent Variables

| Independent Variables | Dependent Variables | Standard β | Sig. | Adjusted R Square | F Value |
|------------------------------------|-----------------------------------|------------------|------|-------------------|---------|
| Personality Traits | Entrepreneurial Self-efficacy | .095 | .168 | .004 | 1.910 |
| Personality Traits | Entrepreneurial Intention | .104 | .130 | .006 | 2.314 |
| Personality Traits | Social Entrepreneurship Intention | .122 | .075 | .010 | 3.199 |
| Government Entrepreneurial Support | Entrepreneurial Self-efficacy | .236** | .001 | .051 | 12.491 |
| Government Entrepreneurial Support | Entrepreneurial Intention | .223** | .001 | .045 | 11.068 |
| Government Entrepreneurial Support | Social Entrepreneurship Intention | .229** | .001 | .048 | 11.653 |
| Entrepreneurial Self-efficacy | Entrepreneurial Intention | .590*** | .000 | .345 | 112.599 |
| Entrepreneurial Self-efficacy | Social Entrepreneurship Intention | .598*** | .000 | .354 | 117.236 |

*: $p < 0.05$

**: $p < 0.01$

***: $p < 0.001$

As a result of regression analysis, it is concluded that independent variable of Personality Traits have no effect on dependent variables (Entrepreneurial Self-Efficacy, Entrepreneurial Intention, and Social Entrepreneurship). It can be explained by the fact that university students do not feel ready to become an entrepreneur.

Table 7: Supported and Unsupported Hypotheses According to Regression Analysis Results

| Hypotheses | Supported/ Unsupported | Level of Significance (Sig.) |
|--|---------------------------|------------------------------------|
| H1: Personality Traits have an impact on Entrepreneurial Self-Efficacy. | Unsupported | |
| H2: Personality Traits has an impact on Entrepreneur Intention. | Unsupported | |
| H3: Personality Traits has an impact on Social Entrepreneurship. | Unsupported | |
| H4: Government Entrepreneurial Support has an impact on Entrepreneurial Self-Efficacy. | Supported | P<0.01 |
| H5: Government Entrepreneurial Support has an impact on Entrepreneurial Intention. | Supported | P<0.01 |
| H6: Government Entrepreneurial Support has an impact on Social Entrepreneurship. | Supported | P<0.01 |
| H7: Entrepreneurial Self-Efficacy has an impact on Entrepreneur Intention. | Supported | P<0.001 |
| H8: Entrepreneur Self-Efficacy has an impact on Social Entrepreneurship. | Supported | P<0.001 |

Determination of Intervening Variable Effect in Our Research Model; The effect of intervening variables (Entrepreneur Self-efficacy) on the relationships between independent variables (Personality Traits, Government Entrepreneur Support) and dependent variables (Entrepreneurial Intention, Social Entrepreneurship) was examined with the hypotheses.

Table 8: The Effect of the Intervening Variable According to Regression Analysis Results

| | Independent Variables | Dependent Variables | Standard β | Sig. | Adjusted R Square | F Value |
|------------|---------------------------------|---------------------------|------------------|------|-------------------|---------|
| Regression | Personality Traits | Entrepreneurial Intention | .049 | .384 | .006 | 2.314 |
| | Entrepreneur Self-efficacy | | .585*** | .000 | .344 | 56.615 |
| Regression | Personality Traits | Social Entrepreneurship | .066 | .233 | .010 | 3.199 |
| | Entrepreneur Self-efficacy | | .591*** | .000 | .355 | 59.451 |
| Regression | Government Entrepreneur Support | Entrepreneurial Intention | .089 | .121 | .045 | 11.068 |
| | Entrepreneur Self-efficacy | | .569*** | .000 | .349 | 57.890 |
| Regression | Government Entrepreneur Support | Social Entrepreneurship | .093 | .103 | .048 | 11.653 |
| | Entrepreneur Self-efficacy | | .576*** | .000 | .359 | 60.426 |

*: p<0.05

** :p<0.01

***:p<0.001

Measuring the effect of intervening variables with Sobel test; In order to explain the effect of intervening variables, it necessary to determine whether the mediator effect of the independent variable on the dependent variable is significant. The concept of mediator effect was introduced by Baron and Kenny in 1986. Several tests have been developed to achieve this and one of them is the Sobel test (Sobel, 1982). The Sobel test is used to determine if a decrease in the relationship between the dependent and independent variables is observed after adding the agent variable. (Sobel, 1982). In other words, this test tool measures whether the variable is important or not. The relationship between the dependent and independent variables are included in the tool variable model and should be examined and interpreted. Although the statistical power of the Sobel test is low, it is considered more accurate than the steps proposed by Baron & Kenny. In order to detect significant effects in large samples, the test must have sufficient power. Therefore, the most important assumption of the Sobel test is normality. Because, there is a problem of skewness in

small samples. MacKinnon, Warsi, and Dwyer (1995) have popularized statistical-based official methods for mediation. There are two main versions with the "Sobel test". These were conducted by Aroian (popularized by Baron & Kenny as the Sobel test) in 1944/1947, and by Goodman in 1960.

Table 9: Sobel test analysis of the intervening variable effect of entrepreneurial self-efficacy on the relationship between the independent variable of the personality traits and the dependent variable of the entrepreneurial intention

| | Input: | | Test statistic: | Std. Error: | p-value: |
|----|--------|---------------|-----------------|-------------|------------|
| a | 0.437 | Sobel test: | 4.06801924 | 0.0844347 | 0.00004741 |
| b | 0.786 | Aroian test: | 4.05238078 | 0.08476054 | 0.0000507 |
| Sa | 0.099 | Goodman test: | 4.08384016 | 0.0841076 | 0.0000443 |
| Sb | 0.075 | | | | |

If p value is less than <0.05 , we can say that there is an inter-variable effect.

Table 10: Sobel test analysis of the intervening variable effect of entrepreneurial self-efficacy on the relationship between the independent variable of personality traits and the dependent variable of social entrepreneurship intentions

| | Input: | | Test statistic: | Std. Error: | p-value: |
|----|--------|---------------|-----------------|-------------|------------|
| a | 0.437 | Sobel test: | 4.07869391 | 0.08228516 | 0.00004529 |
| b | 0.768 | Aroian test: | 4.06347626 | 0.08259332 | 0.00004835 |
| Sa | 0.099 | Goodman test: | 4.09408382 | 0.08197585 | 0.00004238 |
| Sb | 0.072 | | | | |

If p value is less than <0.05 , we can say that there is an inter-variable effect.

Table 11: Sobel test analysis of the intervening variable effect of entrepreneurial self-efficacy on the relationship between the independent variable of government entrepreneurial support and dependent variable of entrepreneurial intentions.

| | Input: | | Test statistic: | Std. Error: | p-value: |
|----|--------|---------------|-----------------|-------------|------------|
| a | 0.215 | Sobel test: | 3.32126491 | 0.04945706 | 0.0008961 |
| b | 0.764 | Aroian test: | 3.30638733 | 0.0496796 | 0.00094507 |
| Sa | 0.061 | Goodman test: | 3.33634515 | 0.04923352 | 0.00084888 |
| Sb | 0.077 | | | | |

If p value is less than <0.05 , we can say that there is an inter-variable effect.

Table 12: Sobel test analysis of intervening variable effects of entrepreneurial self-efficacy on the relationship between independent variable government entrepreneurial support and Social Entrepreneurship Intentions

| | Input: | | Test statistic: | Std. Error: | p-value: |
|----|--------|---------------|-----------------|-------------|------------|
| a | 0.215 | Sobel test: | 3.33292464 | 0.04825192 | 0.00085938 |
| b | 0.748 | Aroian test: | 3.31882174 | 0.04845696 | 0.00090398 |
| Sa | 0.061 | Goodman test: | 3.34720886 | 0.048046 | 0.0008163 |
| Sb | 0.073 | | | | |

Hypothesis results;

Table 13: Research Hypotheses Supported / Not Supported Status

| Hypotheses | Supported/ Unsupported | Level of Significance (Sig.) |
|---|---------------------------|------------------------------------|
| H9: There is an intervening variable effect of Entrepreneurial Self-Efficacy on the relationship between Personality Traits and Entrepreneurial Intentions. | Supported | P<0.001 |
| H10: There is an intervening variable effect of Entrepreneurial Self-Efficacy on the relationship between Personality Traits and Social Entrepreneurship Intentions. | Supported | P<0.001 |
| H11: There is an intervening variable effect of Entrepreneurial Self-Efficacy on the relationship between Government Entrepreneurial Support and Entrepreneurship Intentions. | Supported | P<0.001 |
| H12: There is an intervening variable effect of Entrepreneurial Self-Efficacy on the relationship between Government Entrepreneurial Support and Social Entrepreneurship Intentions. | Supported | P<0.001 |

In our research model, we measured the intervening variable effect of entrepreneurial self-efficacy. As a result, it is determined that the intervening variable of entrepreneurial self-efficacy has a positive effect on the relationship between Personal Traits and Entrepreneurial Intention and Social Entrepreneurship Intention. Similarly, entrepreneurial self-efficacy (intervening variable) has an impact on the relationship between Government Entrepreneurial Support and Entrepreneurship Intention in the positive direction. Therefore, **H9**, **H10**, **H11** and **H12** hypotheses were supported.

4. Discussion

This study aims to examine the key factors that affect the entrepreneurship decisions of young entrepreneurs during the process of creating initiatives. In the literature, there are studies focusing on several subjects such as identification of behaviours that lead to an individual's decision-making (Ferreira et al., 2012), examination of the relationships between factors affecting entrepreneurial purpose, and formulation of models to define these relationships (Lanero & Vazquez, 2015). In addition, the situations were explained when an individual perceives the idea of establishing a new company as realistic and exciting, but there is not enough support and necessary personality traits to implement the ideas (Guerrero et al., 2008).

Therefore, it is suggested that there must be a 'triggering event', or suitable personality traits, or a support element to start intention in young entrepreneurs. The support given to the university students is an important factor for the realization of their entrepreneurship goals and can change their situation and allow them to see the world differently. Entrepreneurship is a process that is influenced by personality traits and environmental factors. Therefore, the living environment of individuals should be designed to be supportive, encouraging, and stimulating. If this can be done, university students will be able to look at the future more confidently. To improve the knowledge of the university students about entrepreneurship, there is a need for multi-sectoral activities with the participation of enterprises, industrial organizations, the financial sector, and national and regional economic development organizations (Fayolle & Gailly, 2015). Despite the efforts of public institutions and organizations, it is a fact that entrepreneurship training has not reached a sufficient level, especially in underdeveloped regions and cities. Shinnar et al. (2014) explain that social barriers are the main drawback. It is thought that, most of the time, universities or other organisations provide entrepreneurship trainings to the students as future employees rather than as an entrepreneur.

Latin American countries have managed to determine entrepreneurial intentions, individual internal control variables, and the degree of success and risk requirements (Espíritu-Olmos & Sastre-

Castillo, 2015). Our analysis results show that there is no effects of personality traits of university students on entrepreneurship intention and social entrepreneurship intention in Turkey. This is due to the cultural differences, the way young people are raised, education and social environment, and the macroeconomic situation of the country. Valencia et al. (2012) concluded that there is a significant relationship between entrepreneurship perception and feasibility perception. It also concluded that there was a weak relationship between risk tolerance and entrepreneurship intention and some related factors. However, in this study, it is determined that the personality traits of university students do not have any effect on entrepreneurial self-efficacy in Turkey. This situation shows that young people do not have self-confidence regarding entrepreneurship and they do not see themselves as sufficient. However, it should be noted that there are exceptional cases, such as entrepreneurship initiatives by students at universities and high schools. This analysis explains the general situation only. On the other hand, Mora (2011) describes the risk factors as an element that negatively affects the entrepreneurial intention of the individuals. In the study conducted by Soria et al. (2016), it is stated that the existence variable of 'risk aversion' constitutes a positive relationship between self-efficacy internal control and entrepreneurial intention among university students. Likewise, the analyses show that if the university students have necessary self confidence, their intention for entrepreneurship and social entrepreneurship are positively affected. As a result, if young people feel confident they show entrepreneurship intentions. All the relevant institutions and organizations have a great responsibility to ensure this confidence.

5. Conclusions and Recommendations

Entrepreneurship is a concept that contributes to the growth of the economy and new innovations, and to the emergence of new products and markets. Entrepreneurs are at the heart of the economy with regards to the development of the economy. They capture opportunities at all times and use these opportunities, becoming the advocates and implementers of continuous innovation. From the past to the present, different researchers have found that the intention of entrepreneurship is related to many factors. One of the most interesting subjects within entrepreneurship literature is the relationship between entrepreneurial intention and personality traits. There is a close relationship between entrepreneurial intention and some personality traits of entrepreneurs. While examining the entrepreneurial intentions of university students, the question of whether the current education system is suitable for self-employment became quite significant. Although there is evidence that the level of education has a positive relationship to self-employment decisions in developed countries, the findings are not completely sufficient (Block, Hoogerheide & Thurik, 2013). The studies about entrepreneurship intentions pay special attention to the role of entrepreneurship programs within university curriculum. As a result of the review of current studies, it was revealed that an entrepreneurship education can be effective in shaping entrepreneurship intentions, also positively affecting entrepreneurial behaviours of the students (Gelaidan & Abdullateef, 2017). Young people with strong entrepreneurial intentions tend to choose the departments of business and economics, and then take opportunities for self-development by attending entrepreneurship trainings provided by relevant institutions and organizations. However, it is revealed that entrepreneurship training does not have a great effect on entrepreneurial intentions within the framework of personality traits. Another study has predominantly shown that entrepreneurship training has positive effects on students with no work experience or very limited work experience (Fayolle & Gailly, 2015). The benefit of entrepreneurship education is a fact, but it should also be carried out together with other encouraging entrepreneurship activities and practical methods.

Another perspective examines whether the entrepreneurial intention to create an initiative is different from the intention of self-employment (Bird, 2015). Furthermore, university students should choose between short or long-term career paths. As have other studies in the literature, this research also has some limitations. Firstly, the findings are limited to the scales used in the study. Another limitation of the study is the collection of data from students studying in two universities

one in private university and one in public. The final limitation is that the data was collected with questionnaires and qualitative interview methods could not be applied due to time constraints. Therefore, the results of the study provide some clues in terms of the success and future of the initiatives for managers and decision makers. The main recommendations for future academic studies on this subject are many: conducting research on a larger scale, in different geographic regions, and focusing on long-term career choices of the students. Entrepreneurship has a very important place in the development and progress of countries all over the world, and it should be taught in an effective and efficient way. For this reason, academicians and leading successful entrepreneurs have important duties in terms of training future entrepreneurs and directing the students towards entrepreneurship. In addition, the students see their family and their relatives as role models and they should support students financially and psychologically in terms of entrepreneurship because the cornerstones of a powerful Turkey will be created by young people with entrepreneurial potential.

REFERENCES

- Adejumo, D. G. (2011). An assessment of the impact of IDC on generation of employment by small scale businesses in Nigeria. *Journal of Sustainable Development*, 4(1), 1-14.
- Aroian, L. A. (1944/1947). The probability function of the product of two normally distributed variables. *Annals of Mathematical Statistics*, 18, 265-271.
- Austin, J. E. (2006). Three Avenues for Social Entrepreneurship Research. J. Mair, J. Robinson, & K. Hockerts içinde, *Social Entrepreneurship* (s. 22-33). New York: Palgrave Macmillan.
- Bandura, A. (1997). Self-efficacy: The exercise of control (pp. 3-604). New York: wH Freeman.
- Baron, R. M., & Kenny, D. A. (1986). The moderator-mediator variable distinction in social psychological research: Conceptual, strategic, and statistical considerations. *Journal of Personality and Social Psychology*, 51, 1173-1182.
- Bird, B. (2015). Entrepreneurial intentions research: A review and outlook. *International Review of Entrepreneurship*, 13(3), 143-168.
- Block, J. H., Hoogerheide, L., & Thurik, R. (2013). Education and entrepreneurial choice: An instrumental variables analysis. *International Small Business Journal*, 31(1), 23-33.
- Büyüköztürk, Ş. (2005). Anket geliştirme. *Türk Eğitim Bilimleri Dergisi*, 3(2), 133-151.
- Carey, L. (1988). *Measuring and evaluating school learning*. Boston: Allyn and Bacon.
- Carmines, E. G., & Zeller, R. A. (1979). *Reliability and validity assessment* (Vol. 17). Sage publications.
- Chell, E. (2008). *The entrepreneurial personality: A social construction*. Routledge.
- Chen, C. C., Greene, P. G., & Crick, A. (1998). Does entrepreneurial self-efficacy distinguish entrepreneurs from managers?. *Journal of business venturing*, 13(4), 295-316.
- Choo, S., & Wong, M. (2006). Entrepreneurial intention: triggers and barriers to new venture creations in Singapore. *Singapore management review*, 28(2), 47-65.
- Covin, J. G., & Slevin, D. P. (1989). Strategic management of small firms in hostile and benign environments. *Strategic management journal*, 10(1), 75-87.
- Çam, H., & Esengün, K. (2011). Organize sanayi bölgeleri ve uygulanan teşvik politikalarının işletmeler üzerindeki etkilerinin incelenmesi: Osmaniye organize sanayi bölgesinde uygulama.

- De Noble, A. F., Jung, D., & Ehrlich, S. B. (1999). Entrepreneurial self-efficacy: The development of a measure and its relationship to entrepreneurial action. *Frontiers of entrepreneurship research*, 1999(1), 73-87.
- Dees, J. G. (1998). *The Meaning of "Social Entrepreneurship"*. The Kauffman Center for Entrepreneurial Leadership.
- Espíritu-Olmos, R., & Sastre-Castillo, M. A. (2015). Personality traits versus work values: Comparing psychological theories on entrepreneurial intention. *Journal of Business Research*, 68(7), 1595-1598.
- Fayolle, A., & Gailly, B. (2015). The impact of entrepreneurship education on entrepreneurial attitudes and intention: Hysteresis and persistence. *Journal of small business management*, 53(1), 75-93.
- Fayolle, A., & Liñán, F. (2014). The future of research on entrepreneurial intentions. *Journal of Business Research*, 67(5), 663-666.
- Ferreira, J. J., Raposo, M. L., Gouveia Rodrigues, R., Dinis, A., & do Paço, A. (2012). A model of entrepreneurial intention: An application of the psychological and behavioral approaches. *Journal of Small Business and Enterprise Development*, 19(3), 424-440.
- Fitzsimmons, J. R., & Douglas, E. J. (2011). Interaction between feasibility and desirability in the formation of entrepreneurial intentions. *Journal of Business Venturing*, 26(4), 431-440.
- Fowler, A. (2000). NGOs as a moment in history: beyond aid to social entrepreneurship or civic innovation?. *Third world quarterly*, 21(4), 637-654.
- Gartner, W. B. (1988). "Who is an entrepreneur?" is the wrong question. *American journal of small business*, 12(4), 11-32.
- Gathungu, J. (2014). Entrepreneurial intention, culture, gender and new venture creation: Critical review. *International Journal of Business and Social Research*, 4(2), 112-132.
- Gavurová, B., Belás, J., Kotásková, A., & Čepel, M. (2018). Management of education concepts in the field of entrepreneurship of university students in the Czech Republic. *Polish Journal of Management Studies*.
- Gay, L. R. (1985). *Educational evaluation & measurement*. CE Merrill Publishing Company.
- Gelaidan, H. M., & Abdullateef, A. O. (2017). Entrepreneurial intentions of business students in Malaysia: the role of self-confidence, educational and relation support. *Journal of Small Business and Enterprise Development*, 24(1), 54-67.
- Gerber, M. E., & Keskin, T. (1996). *Girişimcilik Tutkusu: küçük İşletmeler Niçin Batıyor, Nasıl Büyür*. Sistem Yayıncılık.
- Goodman, L. A. (1960). On the exact variance of products. *Journal of the American Statistical Association*, 55, 708-713.
- Guerrero, M., Rialp, J., & Urbano, D. (2008). The impact of desirability and feasibility on entrepreneurial intentions: A structural equation model. *International Entrepreneurship and Management Journal*, 4(1), 35-50.
- Hair, J. F. Robert, P. B., & David, J. O. (2000). *Marketing Research*. International Edition, Irwin McGraw-Hill.
- Hockerts, K. (2015). The social entrepreneurial antecedents scale (SEAS): a validation study. *Social Enterprise Journal*, 11(3), 260-280.

- Hockerts, K. (2017). Determinants of social entrepreneurial intentions. *Entrepreneurship Theory and Practice*, 41(1), 105-130.
- James, W. (1950). *The principles of psychology*. New York: Dover.
- Kamil, D., Sebastian, K., Jan, K., & Gabriela, S. (2017). The perception of governmental support in the context of competitiveness of SMEs in the Czech Republic. *Journal of Competitiveness*, 9(3), 34-50.
- Köksal, T. (2002). *Avrupa Birliği ve Türkiye'nin Devlet Yardımları Sistemlerinin Uyumlaştırılması*. Etki Yayıncılık, Ankara.
- Krueger Jr, N. F., & Brazeal, D. V. (1994). Entrepreneurial potential and potential entrepreneurs. *Entrepreneurship theory and practice*, 18(3), 91-104.
- Lanero, A., & Vazquez, J. L. (2015). A social cognitive model of entrepreneurial intentions in university students. *Anales de Psicología*, 31(1), 243.
- Lawal, A. A. (2011). Strategic importance of Nigerian small and medium enterprises: Separating the reality from the myth. *Proceedings from 22nd inaugural Lecture of Lagos State Polytechnic, Ikorodu, Lagos*.
- Lent, R. W., Brown, S. D., & Hackett, G. (1994). Toward a unifying social cognitive theory of career and academic interest, choice, and performance. *Journal of vocational behavior*, 45(1), 79-122.
- Liñán, F., & Chen, Y. W. (2009). Development and cross-cultural application of a specific instrument to measure entrepreneurial intentions. *Entrepreneurship theory and practice*, 33(3), 593-617.
- Luc, P. T. (2018). The Relationship between Perceived Access to Finance and Social Entrepreneurship Intentions among University Students in Vietnam. *The Journal of Asian Finance, Economics and Business*, 5(1), 63-72.
- MacKinnon, D. P., Warsi, G., & Dwyer, J. H. (1995). A simulation study of mediated effect measures. *Multivariate Behavioral Research*, 30, 41-62.
- Mair, J., & Marti, I. (2006). Social entrepreneurship research: A source of explanation, prediction, and delight. *Journal of world business*, 41(1), 36-44.
- McClelland, D.C. (1965). N achievement and entrepreneurship: A longitudinal study. *Journal of personality and Social Psychology*, 1(4), 389.
- McGee, J. E., Peterson, M., Mueller, S. L., & Sequeira, J. M. (2009). Entrepreneurial self-efficacy: refining the measure. *Entrepreneurship theory and Practice*, 33(4), 965-988.
- Mora, R., 2011. Estudio de actitudes emprendedoras con profesionales que crearon empresa. *Revista Escuela de Administración de Negocios*, 70-83. Available at: <http://journal.ean.edu.co/index.php/Revista/article/view/552>.
- Moriano, J. A., Gorgievski, M., Laguna, M., Stephan, U., & Zarafshani, K. (2012). A cross-cultural approach to understanding entrepreneurial intention. *Journal of career development*, 39(2), 162-185.
- Mort, Gillian Sullivan; Jay Weerawardena; Kashonia Carnegie. (2003). "Social Entrepreneurship: Towards Conceptualisation", *International Journal of Nonprofit and Voluntary Sector Marketing*, Cilt: 8, Sayı: 1, 76-88.
- Nair, T. S., & Krishnan, L. (1998). Ripsas, Sven,'Towards an Interdisciplinary Theory of Entrepreneurship', *Small Business Economics*, vol. 10, no. 2 (March 1998), pp. 103-15.

- Nga, J. K. H., & Shamuganathan, G. (2010). The influence of personality traits and demographic factors on social entrepreneurship start up intentions. *Journal of business ethics*, 95(2), 259-282.
- Nunnally, J. C. (1978). *Psychometric theory* (2nd ed.). New York: McGraw-Hill.
- O'Sullivan, C., Tucker, S., Ramsden, P., Norman, W., Mulgan, G., & Vasconcelos, D. (2012). *Financing Social Impact. Funding social innovation in Europe – mapping the way forward.* Social Innovation Europe Initiative.
- Olagunju, Y. A. (2004). *Entrepreneurship and small scale business entrepreneurship development.* Nigeria: University Press.
- Palalić, R., Ramadani, V., Đilović, A., Dizdarević, A., & Ratten, V. (2017). Entrepreneurial intentions of university students: a case-based study. *Journal of Enterprising Communities: People and Places in the Global Economy*, 11(03), 393-413.
- Rauch, A., & Frese, M. (2000). Psychological approaches to entrepreneurial success: A general model and an overview of findings. *International review of industrial and organizational psychology*, 15, 101-142.
- Remeikiene, R., Startiene, G., & Dumciuviene, D. (2013). Explaining entrepreneurial intention of university students: The role of entrepreneurial education. In *International Conference*. 299-307.
- Schmitt-Rodermund, E., & Vondracek, F. W. (2002). Occupational dreams, choices and aspirations: Adolescents' entrepreneurial prospects and orientations. *Journal of Adolescence*, 25(1), 65-78.
- Shane, S., Locke, E. A., & Collins, C. J. (2003). Entrepreneurial motivation. *Human resource management review*, 13(2), 257-279.
- Shinnar, R. S., Hsu, D. K., & Powell, B. C. (2014). Self-efficacy, entrepreneurial intentions, and gender: Assessing the impact of entrepreneurship education longitudinally. *The International Journal of Management Education*, 12(3), 561-570.
- Sobel, M. E. (1982). Asymptotic confidence intervals for indirect effects in structural equation models. *Sociological methodology*, 13, 290-312.
- Soria-Barreto, K., Zuñiga-Jara, S., & Campo, S. R. (2016). Determinantes de la intención emprendedora: nueva evidencia/Determinants of entrepreneurial intention: new evidence/ *Interciencia*, 41(5), 325.
- Stapleton, C. D. (1997). *Basic Concepts and Procedures of Confirmatory Factor Analysis.*
- Taatila, V., & Down, S. (2012). Measuring entrepreneurial orientation of university students. *Education+ Training*, 54(8/9), 744-760.
- Tende, S. (2014). Government initiatives towards entrepreneurship development of entrepreneurship in Nigeria. *Global Journal of Business Research*, 8(2), 89-104.
- Thomas, J. R., Silverman, S., & Nelson, J. (2015). *Research methods in physical activity*, 7E. Human kinetics.
- Valencia Arias, A., Cadavid, L., Ríos Echeverri, D. C., & Awad, G. (2012). Factores que inciden en las intenciones emprendedoras de los estudiantes. *Revista Venezolana de Gerencia*, 17(57).
- Van Gelderen, M., Brand, M., van Praag, M., Bodewes, W., Poutsma, E., & Van Gils, A. (2008). Explaining entrepreneurial intentions by means of the theory of planned behaviour. *Career development international*, 13(6), 538-559.

- Vesalainen, J., & Pihkala, T. (2000). Entrepreneurial identity, intentions and the effect of the push-factor. *International Journal of Entrepreneurship*, 4, 105.
- Yemoah, E. E., Arthis, S., & Issaka, A. (2014). Institutional framework for promoting SMEs in Ghana: Perspective of Entrepreneurs. *Australian Journal of Management Research*, 3(10), 24-45.
- Zhao, H., Seibert, S. E., & Hills, G. E. (2005). The mediating role of self-efficacy in the development of entrepreneurial intentions. *Journal of applied psychology*, 90(6), 1265.
- Zimmerer, T. W., & Scarborough, N. M. (2005). *Essentials of entrepreneurship and small business management*. Prentice-Hall.