

COVID-19 PANDEMİSİNİN HAVACILIK SEKTÖRÜNE ETKİLERİ: TÜKETİCİLERİN HAVA YOLCULUĞUNA YÖNELİK TUTUMLARI ÜZERİNE BİR ARAŞTIRMA*

THE EFFECTS OF COVID-19 PANDEMIC ON THE AVIATION SECTOR: A RESEARCH ON CONSUMERS' ATTITUDES TOWARDS AIR TRAVEL

Dr. Öğr. Üyesi Ahmet SONGUR¹

ÖZ

Türkiye'de resmi olarak bildirilen ilk COVID-19 vakası 10 Mart 2020'deydi. O zamandan bu yana sayılar hızla artmış ve Kasım 2022 itibarıyla toplam 101.492 ölümlü, 17 milyonu geçmiştir (T.C. Sağlık Bakanlığı, 2022). Virüsün son derece bulaşıcı özelliği ve koronavirüs hakkındaki yanlış anlamalar ile bağlantılı bu belirsizlik insanları rahatsız etmektedir. Bu durum yıllarca hissedilecek bireysel ve toplumsal düzeyde, olumsuz etkiler oluşturabilir. Bu etkilerden bazıları depresyon, anksiyete, travmatik stres ve koronavirüs korkusudur (Ahorsu vd., 2020). Ekonomik hayatı kısa sürede adeta durma noktasına getiren COVID-19 salgını, başta havacılık sektörü olmak üzere birçok sektörde ciddi riskler oluşturmaktadır. Çeşitli durumlarda tüketicilerinin uçuş istekliliği üzerine yapılmış birçok çalışma vardır. Bununla birlikte, bugüne kadar bildiğimiz hiçbir çalışma, Türk havayolu tüketicilerinin COVID-19 salgını sırasında uçuş istekleri üzerine etkili faktörleri tanımlamamıştır. Bu araştırma ile COVID-19 sürecinde, havayolu tüketicilerinin uçuş istekliliğini etkileyen bazı faktörlerin etkilerini ortaya koymak amaçlanmıştır. Belirlenen faktörler daha önce havayolu ile seyahat etmiş tüketiciler üzerinde test edilmiştir. Veriler anket tekniği ile elde edilmiştir. Araştırmada toplam 424 katılımcı yer almıştır. Veriler yapısal eşitli modeli ile analiz edilmiştir. Analiz sonuçları ile ortaya koyulan model, doğrulanmıştır. Tüketicilerin uçuş istekliliği ile, uçuş kaygısı ve COVID-19 tehdit algısı arasında güçlü bir ilişki olduğu tespit edilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Tüketici Davranışları, Havacılık Sektörü, COVID-19 tehdit algısı, Uçuş kaygısı, Uçuş İstekliliği.

JEL Sınıflandırma Kodları: M31, D91.

ABSTRACT

The first officially reported case of COVID-19 in Turkey was on March 10, 2020. Since then, the numbers have increased rapidly, surpassing 17 million, with a total of 101,492 deaths as of November 2022 (T.C. Sağlık Bakanlığı, 2022). This uncertainty associated with the highly contagious nature of the virus and misunderstandings about the coronavirus is making people uncomfortable. This situation can create negative effects at the individual and societal level that would be felt for years. Some of these effects are depression, anxiety, traumatic stress and fear of coronavirus (Ahorsu vd., 2020). The COVID-19 epidemic, which brought economic life to a standstill in a short time, poses serious risks in many sectors, especially in the aviation sector. There are many studies on consumers' willingness to fly in various situations. However, no studies as far as we know to date have identified factors that affect Turkish airline consumers' willingness to fly during the COVID-19 pandemic. With the research, it is aimed to reveal the effects of some factors that affect the willingness of airline consumers to fly during the COVID-19 process. The determined factors are tested on consumers who had traveled by air before. The data are obtained by the questionnaire technique. A total of 424 participants take part in the study. The data are analyzed with the structural equation model. The model revealed by the analysis results, is verified. It is determined that there is a strong relationship between consumers' willingness to fly, flight anxiety and COVID-19 threat perception.

Keywords: Consumer Behavior, Aviation Industry, Fear of COVID-19 Scale, Flight Anxiety, Willingness to Fly.

JEL Classification Codes: M31, D91.

* Bu çalışma için Süleyman Demirel Üniversitesi Etik Kurulundan 153466-/2020-13 sayılı ve 11.11.2020 tarihli etik kurul onayı alınmıştır.

¹  Süleyman Demirel Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İşletme Bölümü, ahmetsongur@sdu.edu.tr

EXTENDED SUMMARY

Purpose and Scope:

The individual's perception of a disease depends on the interpretation of the experience, the transfer of this interpretation to active behavior, the reaction to social reactions, and the personal meaning attributed to the experience. In a state of alarm as the global community is embroiled in the arrival of COVID-19 and its impact on health, measures taken by governments are generating changes in habits and lifestyles. The main purpose of this research is to determine the willingness of individuals to fly during the COVID-19 pandemic. The scope of the research consists of individuals who have flown with airlines at least once before. The sample group consists of randomly selected 424 Turkish citizens. The results obtained in this research are limited to the Turkish airline consumers who have at least one previous flight experience, represented by the sample.

Design/methodology/approach:

The research was designed as quantitative research and was carried out with the survey method. In the research, the data were collected by using the survey technique with convenience sampling method. The questionnaire form consists of 5 main parts. In the first part of the questionnaire, there are questions to determine the descriptive information about the demographic characteristics of the participants. In the second part, the COVID-19 threat perception scale, which was developed by Graham et al. (2020) and consists of six items, was used. The questionnaire version applied for this study lists six items measured on a seven-point Likert scale. In the third part, the general risk-taking scale (GripS) developed by Zhang et al. (2018) and consisting of eight items was used. This scale was measured using the five-point Likert method. In the fourth part, the flight anxiety expectation scale consisting of six items developed by Gerwen et al. (1999) was used. The scale was measured with a five-point Likert scale, similar to most of the scales used in this study. In the fifth part, the seven-item willingness to fly scale (WTF) developed by Rice et al. (2020) was used. This scale was measured using the five-point Likert method. Confirmatory factor analysis was performed for the reliability of the scales in the study. Descriptive statistics and demographic distribution of the participants were determined. In the last stage, structural equation modeling was established to test the hypotheses of the research and the hypotheses were tested by path analysis.

Findings:

With the research, the model put forward to determine the effects of risk perception, flight anxiety and COVID-19 threat perception on willingness to fly has been validated. The hypothesis results revealed the relationship between risk perception and willingness to fly. According to this model, which has been confirmed by our study; flying anxiety and COVID-19 threat perception affect willingness to fly. Risk perception has an impact on flight anxiety and COVID-19 threat perception. Willingness to fly is affected by both flight anxiety and COVID-19 threat perception. However, according to the standardized beta coefficient and R2 values of the path analyzes in the model; Perception of risk strongly affects flight anxiety, and flight anxiety strongly affects the willingness to fly.

Conclusion and Discussion:

The positive results of the hypotheses tested in the research clearly reveal the relationship between risk perception and willingness to fly. These results and the factors affecting the willingness to fly have been revealed as a result of an empirical study. It is hoped that it will contribute to the literature in terms of revealing the effects on the willingness to fly in the context of consumer behavior. This study, which includes the COVID-19 process in particular, will contribute to predicting the behavior of Turkish airline consumers. Airlines and governments can use these findings to help control the message to potential passengers about measures taken to ensure a safe flight experience, such as mask-wearing policies and aircraft disinfectant procedures. The priority of managers should be to eliminate the effects that create or may create COVID-19 threat perception, risk perception and flight anxiety. They should produce content that will provide a low perception of the level of air transport being affected by these factors. The cleanliness of airports and in-flight spaces should be perceived by consumers at a high level. Content and studies related to this should be increased. There may be other factors that affect willingness to fly. Factors such as the course of COVID-19 and ongoing vaccine studies in the upcoming period require a long-term evaluation of consumers' willingness to fly.

1. GİRİŞ

Devasa ekonomik kayıplar vererek hastalığın hızını (COVID-19) yavaşlatan hükümetler için önümüzdeki en büyük mesele öngörülemezliktir. Bu öngörülemezlik ortamında pek çok politik kararın analitik araçların yetersizliğinin gölgesinde alınması ihtimal dâhilindedir. Ekonomik sistem ve sağlık sistemi arasındaki çelişkili ilişkinin, kamu politika tercihlerinin bir sarkaç gibi aradaki gri bölgede hareket etmesine yol açması şaşırtıcı olmayacaktır (Ecarus, 2020). Fakat COVID-19 salgını tarihte ilk defa ülke sınırlarının kapanmasına, hava yollarının tüm uçaklarını yere indirmesine ve seyahatin yasaklanmasına neden olmuştur. Bu açıdan değerlendirildiğinde her açıdan yeni bir olayla karşı karşıya olduğumuz söylenebilir. Daha önce yaşanan krizlerin her ne kadar global etkileri olsa da daha büyük bölümü bölgesel olarak niteleyebileceğimiz krizler olmuştur. Yaşanılan bu kriz ise tam anlamıyla global bir kriz olup etkileri de küresel ölçekte olacaktır (Çıtak ve Çalış, 2020). Koronavirüs (COVID-19) pandemisi, hayatın diğer yönleriyle birlikte seyahat faaliyetlerinin de büyük ölçüde bozulmasına sebep olmuştur. Seyahat endüstrisi, küresel ekonominin önemli bir parçasıdır. 2019'da 1,5 milyar uluslararası turist gelişiyse seyahat endüstrisi dünyanın üçüncü büyük ihracat kategorisidir ve uluslararası turizm 2018'de 1,7 trilyon ABD doları veya günlük yaklaşık 5 milyar ABD doları ihracat değeri üretmiştir. Uluslararası turizm, küresel ihracatın %7'sini ve dünya hizmet ihracatının %29'unu oluşturarak küresel ihracata büyük katkı sağlamaktadır (World Travel Organization, 2019).

COVID-19, seyahat endüstrisini önemli ölçüde etkiledi. Fakat seyahat endüstrisi, dünya çapında ekonomik iyileşmeyi canlandırmaya yardımcı olabilecek başat sektörlerden birisidir. Seyahat, birçok iş türü için gereklidir ve uluslararası seyahatlerin %14'ünü oluşturur (Glaesser vd., 2017). İş seyahati aynı zamanda boş zaman seyahatlerini, arkadaş ve aile ziyaretlerini ve diğer yan gezileri de kapsar. İşletmeler yeniden açılıp yeni bir normal oluşturdukça, iş seyahatlerini yeniden değerlendirmeye ihtiyaç duyacaktır (Chen, 2018).

COVID-19 salgını, kaçınılmaz olarak temel seyahat faaliyetlerinin yeniden tanımlanmasına yol açmaktadır. Ortaya çıkan bu kriz durumu, seyahat hekimliği klinisyenleri arasında uzmanlığı canlandırma, ekonominin toparlanmasına ve yeniden açılmasına yardımcı olmak için beceri ve bilgileri kullanma ve geliştirme fırsatı sunuyor. Devam eden COVID-19 salgını, özellikle uzun mesafeli seyahatlerle ilgili kararlarda birçok faktörün ayrıntılı olarak değerlendirilmesini gerektiriyor, ancak aynı sorunların çoğu araba ile seyahat ve işyerine dönüş ve diğer günlük aktiviteler için de geçerlidir. COVID-19, erken aşamada Asya'da patlak verdiğinden, seyahat öncesi değerlendirmeler "git ya da gitme" kararını büyük ölçüde zor hale getirmiştir. Bu durum bireye yönelik risk seviyesinin değerlendirilmesi ve kararlara dahil edilmesi bakımından önemli bir karar olmaya devam ediyor. Bazı faaliyetler, riski yönetme veya azaltma şekillerinde bireyin kendisi tarafından kontrol edilebilir. Ayrıca dikkate alınması gereken, ancak bireysel kontrolün dışında, yolcuya veya seyahat programına ilişkin uygulamalarda vardır (Wilson ve Chen, 2020). COVID-19 süreci sona erdiğinde, hikâye insanların seyahati nasıl bıraktığıyla ilgili olmaktan çok yolculuk davranışlarının süreç içerisinde nasıl değiştiğiyle ilgili olacaktır.

Dünyanın birçok yerinde devam eden COVID-19 salgını neticesinde, seyahat hazırlığı, COVID öncesi dönemden itibaren detaylandırılmalı ve genişletilmelidir. Bu durum genelde üç geniş bileşeni içermektedir. Bunlar; yolcunun kişisel risk sınıflandırması, seyahatin unsurları ve hem menşei hem de hedef ülkelerde sağlık sigortası, işveren ve hükümet düzenlemeleri tarafından uygulanan politikalar (Wilson ve Chen, 2020). Yolcunun kişisel risk sınıflandırması; Şiddetli hastalık riski, risk eşiği, bağışıklık gibi unları kapsamaktadır. Seyahatin unsurları; yer hizmetleri, havaalanı, uçak, havayolu işletmesi, hedef ülke, otel veya diğer konaklama yeri, planlanmış aktiviteler, sağlık tesisleri, hedef ülke sağlık altyapısı gibi içeriklere sahiptir. Son olarak sağlık sigortası ise; seyahat sağlık sigortası, seyahatle ilgili sigorta (tıbbi, tahliye dahil) işveren politikası, hedef (ve transit) ülke hükümet politikası, menşei ülke hükümet politikası gibi bileşenlerden oluşmaktadır.

Havayolu tüketicilerinin uçuş istekliliğini belirlemek üzere için farklı çalışmalar yapılmıştır. Anania ve diğerleri (2018), sürücüsüz araçların okul servisi olarak kullanılmasını üzerine çalışma yapmışlardır. Bu çalışmanın amacı, ebeveynlerin çocuklarının otomom bir okul otobüsüne binmesine izin verme istekliliğini incelemektir. Birinci çalışmada, katılımcıların çocuklarının sürücüsüz bir okul otobüsüne binmesine geleneksel bir okul otobüsüne göre daha az istekli oldukları sonucunu ortaya koymuştur. Duygulanım, katılımcıların yanıtlarında duyguların rol oynadığını düşündüren aracı bir değişken olarak bulunmuştur (Anania vd., 2018a). Araştırmacıların amacı, farklı türdeki bilgilerin (olumlu veya olumsuz), sürücüsüz araçlarla ilgili tüketici algıları üzerindeki etkilerini ve farklı cinsiyet ve milletlerden bireylerin aynı bilgilerden nasıl farklı şekilde etkilendiklerini araştırmaktır. Sonuçlar, bireylerin sürücüsüz araçlar hakkında olumlu bilgiler duyduktan sonra sürücüsüz araçlara binmeye daha istekli olduklarını, aksi durumda sürücüsüz araçlara binme noktasında isteksiz olduklarını göstermiştir (Anania vd.,

2018b). Hintli ve Amerikalı katılımcılar arasında yapılan başka bir çalışmada, hava durumu, rüzgar ve mesafenin yolcuların otonom uçaklarda uçuş istekliliğini nasıl etkilediği araştırılmıştır. Sonuçlar, Hintli katılımcıların, en zorlu koşullar dışında, otonom ticari uçuşlar konusunda genel olarak olumlu olduklarını göstermiştir. Amerikalı katılımcılar, mükemmel koşullar haricinde, otonom ticari uçuşlar hakkında genellikle istekli olmamışlardır (Ragbir vd., 2018). Winter ve arkadaşları tarafından yapılan bir çalışmada, pilotları aldığı eğitimlerin ve silahlı olmalarının uçuş istekliliğine etkisi incelenmiştir. Sonuçlar katılımcıların pilotları silahlı olduğunda uçmaya daha istekli olduklarını göstermektedir. Duygulanım ölçümleri de katılımcılardan toplanmıştır. Bu durum ile katılımcıların uçuş istekliliği arasındaki ilişkiye duyguların aracılık ettiği ifade edilmiştir (Winter vd., 2017). 11 Eylül saldırısından 34 gün sonra yapılan bir araştırmada ile üniversite öğrencilerinin New York City veya Washington DC'ye uçuş istekleri ölçülmüştür. Ayrıca daha fazla terörist saldırının meydana gelme olasılığı, bu tür saldırıların gerçekleşmesi durumunda ciddiyeti ve uçmaktan ne kadar endişe duyduklarına dair inançlarını da ölçümlenmiştir. Sonuçlar, endişenin kişinin kendisinin ve benzerlerinin uçuş istekliliğinin en güçlü göstergesi olduğunu göstermiştir (Bergstrom ve McCaul, 2004). Tüm bu çalışmalar bireysel özellikler ve algıların tüketicilerin uçuş istekliliğini etkileyen sebeplerin başında geldiğini göstermektedir. COVID-19 dönemini de kapsayan bu çalışmada tüketicilerdeki COVID-19 tehdit algı düzeyi, risk alma istekliliği, uçuş kaygısı unsurlarına ilişkin algıları, uçuş istekliliğini etkilemesi muhtemel unsurlar olarak incelenmiştir.

2. KAVRAMSAL ÇERÇEVE

2.1. COVID-19 Tehdit Algısı

COVID-19 süreci ve sonrasında devletlerin, endüstri liderlerinin ve havayolu şirketlerinin attığı adımlar, krizin ne kadar derinlere ulaşacağını, etkilerinin ne kadar süreceğini, endüstrinin ne kadar çabuk iyileşeceğini, endüstrinin ne ölçüde dönüşeceğini ve hangi şirketlerin gelişmekte olan rakiplerine göre göreceli olarak daha güçlü olacağını sonucunu etkileyecektir (Bryan, 2020). Kişinin bir hastalığı algılaması, deneyimin yorumlanmasına, bu yorumun aktif davranışa aktarılmasına, sosyal tepkilere tepkiye ve deneyime atfedilen kişisel anlama bağlıdır. Küresel toplumun COVID-19'un gelişi ve bunun sağlık üzerindeki etkisine gömüldüğü bir alarm durumunda, hükümetler tarafından alınan önlemler alışkanlıklarda ve yaşam tarzlarında değişiklikler oluşturmaktadır. Bu değişiklikler, hastalığın yetişkin algısını büyük ölçüde şekillendirmektedir (Pérez-Fuentes vd., 2020).

COVID-19 vakalarının yayılmasını önlemek ve tedavisine ilişkin klinik çabaları tamamlamak için COVID-19 Korkusu Ölçeği (FCV-19S) geliştirilmiştir. Yedi maddelik bir ölçek olan COVID-19 Korkusu Ölçeği, sağlam psikometrik özelliklere sahiptir. Genel popülasyonda COVID-19 korkusunu değerlendirmede güvenilir ve geçerli bir ölçektir. Ayrıca bireyler arasındaki COVID-19 korkularını yatıştırma da faydalı görülmektedir (Ahorsu et al., 2020). FCV-19S ölçeği (Conway vd., 2020) bir bireyin mevcut COVID-19 pandemisi tehdidinde ilişkin algısı hakkında bilgi toplaması için geliştirilmiştir. FCV-19S ölçeği pandeminin nüfusun ruh sağlığı üzerindeki etkilerini değerlendiren çalışmalarda kullanılabileceğini kabul edilmektedir (Tzur Bitan vd., 2020). FCV-19S ölçeğinin İtalyanca versiyonu, genel İtalyan nüfusu arasında COVID-19 korkusunun değerlendirilmesinde geçerli ve güvenilir sonuçlar vermiştir (Conti vd., 2020).

Bu çalışma için uygulanan anket versiyonu, yedi noktalı likert ölçeğiyle ölçülen altı maddeden oluşmaktadır. Algılanan COVID-19 Tehdit Anketi, katılımcının pandemi algısının ve uçuş istekliliği nasıl etkileyebileceğinin bir ölçüsünü sağladığı için bu çalışmada kullanılmak üzere önemli bir ölçektir (Graham vd., 2020). FCV-19S sonuçları, kilitleme ile ilgili daha yüksek endişelerle önemli ölçüde ilişkilendirilmektedir. FCV-19S'nin ölçüm değişmezliği yaş veya cinsiyete göre hiçbir farklılık göstermemiştir (Sakib vd., 2020).

Türkiye de yapılan bir araştırma sonuçlarına göre, kadınların koronavirüs korkusunun önemli ölçüde daha yüksek olduğu görülmüştür. Ayrıca COVID-19 tehdit algısının ekonomik sınıflara göre değişiklik gösterdiği de görülmüştür. COVID-19 tehdit algısının orta ekonomik sınıflarda, düşük ve yüksek ekonomik sınıflara göre anlamlı derecede daha yüksek olduğu sonucuna varılmıştır. Tehdit algısının, katılımcıların eğitim seviyesi, sosyoekonomik durumu ve yaş seviyesine göre farklılık göstermiştir (Haktanir vd., 2020). Uçak içi bulaş riski ile ilgili çalışmalarda uçak içindeki oturma yerin bulaş riskini etkilediği belirlenmiştir (Speake vd., 2020). Araştırma sonuçları, FCV-19S-T'nin Türkçe konuşan gruplarla kullanılabilecek etkili bir araç olduğunu ve farklı gruplarda COVID-19 tehdit algısını daha iyi anlamak için önemli bilgiler sağlayacağı ifade edilebilir (Haktanir vd., 2020).

2.2. Risk Alma Davranışı

Risk alanlarının tanımlanmasına ve anlaşılmasına ilişkin yoğun bir ilgi vardır. Psikologlar, klinisyenler ve ekonomistler tarafından yapılan çalışmalara (Angleitner vd., 1986; Wolfe, 1993) rağmen literatürde risk almanın tanımı ve ölçümü konusunda fikir birliği oluşmamıştır. Risk araştırmacıları, geleneksel olarak risk almayı alana özgü bir fenomen olarak değerlendirmişlerdir (Figner ve Weber, 2011; Hanoch vd., 2006). Mevcut risk alma önlemleri ve ölçekleri, ağırlıklı olarak alana özgü ölçekler olduğu görülmektedir. Risk eğiliminin yaygın kullanılan ölçümlerinden biri olan Etki Alanına Özgü Risk Alma (DOSPERT) Ölçeği (Weber vd., 2002) bu perspektifi örneklemektedir. Pek çok araştırmacı, genel risk almayı değerlendirmek için özetlenmiş bir DOSPERT ölçeği kullansa da, ölçek açıkça bu amaç için tasarlanmamıştır. Bir kişinin risk almaya yönelik genel eğilimini değerlendirmek için doğrudan bir ölçüm daha uygundur. Böyle bir ölçüm, genel risk eğilimi faktörünü daha iyi yansıtacak ve durumlar genelinde risk almayı daha iyi tahmin edecektir (Highhouse vd., 2017).

Zhang, Scott ve Nye genel bir kişilik eğilimi olarak risk almanın doğasını incelemiş ve kısa bir ölçü aracı olarak Genel Risk Eğilimi Ölçeğini (GriPS) geliştirmişlerdir. GriPS, risk almanın diğer öz bildirim ölçümleriyle birlikte değerlendirilmiş (beş faktörlü kişilik modeli ve Alana Özgü Risk Alma Ölçeğinin) iş, akademik ve yaşam sonuçlarının artan tahminini sağlamaya yönelik olarak güçlendirilmiştir. Tek faktörlü bu ölçek, mükemmel güvenilirliğe sahiptir. Ayrıca risk alma ölçeği olarak GRiPS, toplam DOSPERT puanı ve JPI-Risk alt ölçeği ile anlamlı şekilde ilişkilidir (Zhang vd., 2018).

Bu çalışma ile COVID-19 pandemisi esnasında uçuş istekliliğinin olası öngörülerini olarak risk alma eğilimi araştırılmak istenmektedir. Bu çalışmada GriPS'in birincil amacı, bir bireyin risk alma davranışlarının eğilimlerini ölçmektir. Sekiz maddeden oluşan ölçek 5 li likert yöntemi kullanılarak ölçümlenmiştir. Daha önce doğrulanmış olan bu ölçek, risk alma eğilimini belirlemek için kullanılmaktadır. GRiPS, araştırmacılara, genel bir eğilim olarak risk almanın doğasına ilişkin gelecekteki araştırmalar için bir araç sağlar. İlk olarak, mevcut risk alma ölçümlerinin çoğuyla karşılaştırıldığında, GRiPS daha kısadır ve bir kişinin risklere karşı genel eğilimini ölçmek için teorik olarak daha uygundur (Zhang vd., 2018).

Bazı insanların genel olarak diğerlerinden daha fazla risk almaya istekli olduğu yönündeki yaygın sezgiye rağmen, bazı risk alma uzmanları, riske yönelik genel bir tutum arayışının gerçeklikten çok romantik olduğu sonucuna varmışlardır (Figner ve Weber, 2011; Fox ve Tannenbaum, 2011). Durumlar arasında davranışın kişi içindeki değişkenliği nedeniyle, DOSPERT ölçeğinin popülaritesine yansıyan mevcut geleneksel görüş, istikrarlı risk tercihlerinin yalnızca kumar ve sağlık gibi belirli risk alanlarında var olduğu yönündedir (Highhouse vd., 2017).

Önceki birçok çalışmayla uyumlu olarak, risk almada cinsiyet ve yaş risk alma davranışı değişmektedir (Byrnes vd., 1999; Defoe vd., 2015). Erkekler kadınlara göre önemli ölçüde daha yüksek risk alma eğiliminde oldular. Yaş ayrıca risk alma ile anlamlı bir şekilde ilişkiliydi. İnsanlar yaşlandıkça daha az risk arıyordu. Popüler risk alma tasviri, genellikle risk alan bir kişiyi, büyüklüğe ulaşmak için geleneksel kuralları çiğneyen bir öncü olarak resmeder. Ancak sonuçlar, risk alan olmanın arzu edilen bir özellik olmayabileceğini gösterdi. Risk alan kişiler, işlerinden daha az tatmin olurlar ve güvenlik kurallarına uyarlar, işlerinden geri çekilme olasılıkları daha yüksektir ve işte ve okulda daha fazla stres yaşarlar. Yine de risk almayı ekstrem sporlar, girişimcilik veya hisse senedi ticareti gibi mesleklerde başarı ile ilişkilendirilir. Diğer taraftan başarı için risk almanın gerekli olduğu işlerde risk alanların daha fazla tatmin olması ve daha az stres yaşaması mümkündür (Zhang vd., 2018).

2.3. Uçuş Kaygısı

Son yıllarda uçuş kaygısı üzerine yapılan araştırmalara büyük ilgi gösterilmektedir. Montreal'deki Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) merkezinde düzenlenen Uçuş Korkusu Konferansı, bu artan ilgiyi açıkça ortaya koymaktadır. Konferansta, havacılık psikologlarından, havayolu pilotlarına, havacılık avukatlarından akademisyenlere kadar sektörlerinin önemli temsilcileri bir araya geldi. Hava taşımacılığı operasyonları için uçuş korkusunun çok çeşitli nedenlerini ve sonuçlarını tartıştılar. Uçuş korkusu, yolcularda kaygı üreten, potansiyel olarak güvenlik ve güvenlik tehlikeleri ile sonuçlanan sayısız olay veya olayları içermektedir. Bu durum havayolu endüstrisi için finansal olumsuzlukları barındırmaktadır (ICAO, 2007).

Uçak korkusu klinik pratikte oldukça sık görüldüğü ve sosyal ve mesleki bozulmaya neden olabileceği için uygun değerlendirme araçlarının varlığı büyük önem taşımaktadır. Uçuş korkusu belirli bir duruma ait olsa da yine de karmaşık bir olgudur. Uçuş korkusu heterojendir ve üniter bir fenomen değildir ve yükseklik, düşme, fırtına, su, dengesizlik vb. gibi bir dizi ayrı korkudan oluşuyor gibi görünmektedir. Aynı zamanda önemli olan belirleyiciler,

kontrolü kaybetme korkusu ve bir durum üzerinde kontrol sahibi olma ihtiyacıdır. Yani uçuş kaygısı diğer fobilerin dışı vurumu hatta fobilerin birleşimi olarak değerlendirilebilir (Nousi vd., 2008). Çoğu insanın yakın zamanda COVID-19 virüsüne yakalanmaktan korktuğu ve ihtiyatlı davrandığı göz önüne alındığında, insanların kapalı bir ortam olan uçakta uçuş isteklerinde belirli bir endişe olması beklenir. Uçuş kaygısı ile ilgili yapılan birçok çalışma vardır (Gerwen, 1997; Howard, 1983; Nousi vd., 2008; Skolnick vd., 2012; Wilhelm ve Roth, 1997).

Bu konuya ilişkin önemli çalışmalardan biri Gerwen ve arkadaşları (1999) tarafından yapılmıştır. Gerwen ve arkadaşları, hastaların belirli uçuşla ilgili olaylar hakkındaki duygularını, tutumlarını ve bilişlerini değerlendiren iki öz bildirim aracı geliştirdi. Amaçları, uçuş korkusunun farklı ve birbirini tamamlayan yönlerini kapsayan iki anket oluşturmaktır. Ölçek otuz iki maddeli, üç faktörlü bir ölçektir (Gerwen vd., 1999). Bu faktörler genel uçuş kaygısı, ileriye dönük uçuş kaygısı ve uçuş anksiyetesidir. Uçuş Kaygısı Durumları Anketi (FAS) ve Uçuş Anksiyetesi Modalite Anketi (FAM), klinik uygulama ve araştırma çalışmalarında yaygın olarak kullanılmaktadır. Özellikle, Uçuş Kaygısı Durumları Anketi (FAS), farklı hava yolculuğu durumlarının ürettiği kaygı düzeyiyle ilgilidir ve ön aşama ile gerçek uçuş arasında ayırım yapar; bu ölçek, uçuşla ilgili çok çeşitli durumları kapsar ve en ilgili durumların ayrıntılı olarak değerlendirilmesine olanak tanır. Rice ve arkadaşları tarafından yapılan bir çalışmada, önemli sayıda uçuş fobisinin, FAS anketinin "beklenti kaygısı", "uçuş anksiyetesi" ve "genelleştirilmiş uçuş kaygısı" alt ölçeklerinde şiddetli anksiyete bildirdiğini göstermektedir (Rice vd., 2019). İkinci ölçek, kaygı tepkilerine odaklanan Uçuş Kaygısı Modalite Anketidir (FAM). Bu çalışma, uçuş tehlikesi ile ilgili düşüncelerin değerlendirilmesi ve uçarken fizyolojik kaygı duyularını ortaya koymaya çalışır. Ölçek iyi bir iç tutarlılık ve dış geçerliliğe sahiptir. Ayrıca, FAS ve FAM alt ölçeklerinin tedavi sonuçlarını ölçmede değişikliğe duyarlıdır (Gerwen vd., 1999; Gerwen, 1997). Nousi ve arkadaşları FAS ve FAM'ı tamamlayarak uçuş korkusu yaşayan insanlar için normlar elde etmek için çalışma yapmışlardır. Çalışmanın bulguları, FAS ve FAM anketlerinin uçak korkusu olanlar ve olmayanlar arasında araştırılmasında uygulanabileceğini göstermektedir. Uçuş fobisi, beklenti kaygısı, uçuş kaygısı, genel uçuş kaygısı, somatik şikayetler ve bilişsel şikayetleri değerlendiren alt ölçeklerde klinik olarak anlamlı aralıkta puanlar almıştır (Nousi vd., 2008).

Bu çalışmada katılımcıların uçuş korkusu veya ileriye dönük uçuş kaygısı olup olmadığını belirlemek için yalnızca ileriye dönük uçuş kaygısı ölçeğini seçilmiştir. Bu ölçek katılımcıların, COVID-19 konusunda ne kadar tehdit altında veya endişeli olduklarını ölçmeye ilişkin altı madde içermektedir. Ölçek, bu çalışmada kullanılan ölçeklerin çoğu ile benzer şekilde beş puanlık likert ölçeği ile ölçülmüştür.

2.4. Uçuş İstekliliği

Havacılık ve insan performansı araştırmaları, yolcuların uçuş istekliliğinin yapısını ölçen geçerli bir ölçeğe duyulan ihtiyacı ele almayı ihmal etti. Sübjektif ölçümlere dayanmasından dolayı, yolcuların uçuş istekliliği üzerine çok az sayıda geçerli ölçüm gerçekleştirilmiştir. Daha önce geliştirilmiş olan ölçekler yolcuların ticari havayolu pilotlarına olan güvenine, etkisine ve mahremiyetine odaklanmıştır (Mehta vd., 2015; Rice ve Winter, 2015). Ayrıca birçok çalışma, yolcuların insan tarafından işletilen sistemlere karşı otonom sistemlere olan güvenini ve farklı koşullar altında otonom sistemlerle uçuş isteklilikleri de incelemiştir (Ragbir vd., 2018). Nihayetinde ticari havacılık sektörü müşterilere hizmet sağlandığı sürece var olabilecektir. Bu sebeple yolcuların belirli durumlarda uçuş istekliliğini anlamak sektör için çok önemlidir (Ragbir vd., 2018b; Rice vd., 2019).

Uçuş İsteklilik Ölçeği (WTF) çeşitli senaryolarda katılımcının uçuş isteğini analiz eden çok sayıda çalışmada geliştirilen ve doğrulanan bir ölçektir (Rice ve Winter, 2015; Rice vd., 2015a ; Winter vd., 2017; Rice vd., 2020; Rice vd. b, 2015). Bu çalışmada Rice ve arkadaşları tarafından geliştirilen 7 soruluk Uçuş İsteklilik Ölçeği (WTF) kullanılmıştır (Rice vd., 2020). Ölçek beş aşamalı bir süreç kullanılarak oluşturulmuştur. Yedi maddelik bu ölçeğin uçuş isteğini ölçtüğü kanıtlanmıştır. Bu ölçek, araştırmacılar tarafından potansiyel yolcuların uçuş isteklerini ölçmek için kullanılabilir. Ölçeğin kısa olması, özellikle bir araştırmacının bu değerleri belirli bir süre boyunca değerlendirmek istediği boylamsal çalışmalarda aracı, moderatör veya bağımlı değişkenler olarak kullanım için idealdir. Ölçek, bipolar derecelendirme sistemi kullanılarak ölçülen yedi maddeden oluşmaktadır. (Wilson ve Chen, 2020).

3. YÖNTEM

Araştırma için bir model geliştirilmiştir. Anket tekniği ile elde edilen veriler nicel araştırma yöntemleri kullanılarak test edilmiştir. Anket uygulamasından önce Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal ve Beşeri Bilimler Araştırmaları Etik Kurul'undan 13 karar numarasıyla 11.11.2020 tarihinde onay alınmıştır.

3.1. Araştırmanın Modeli ve Hipotezler

Araştırma için geliştirilen model ile risk algısının, uçuş kaygısının ve COVID-19 tehdit algısının uçuş istekliliğine etkisi incelenmiştir. Ayrıca risk algısının uçuş kaygısına etkisi ve risk algısının COVID-19 tehdit algısına etkisi belirlenmeye çalışılmıştır.

Bu bilgiler ışığında araştırma hipotezleri aşağıdaki gibi oluşturulmuştur.

H₁: Risk algısının uçuş istekliliğine etkisi vardır.

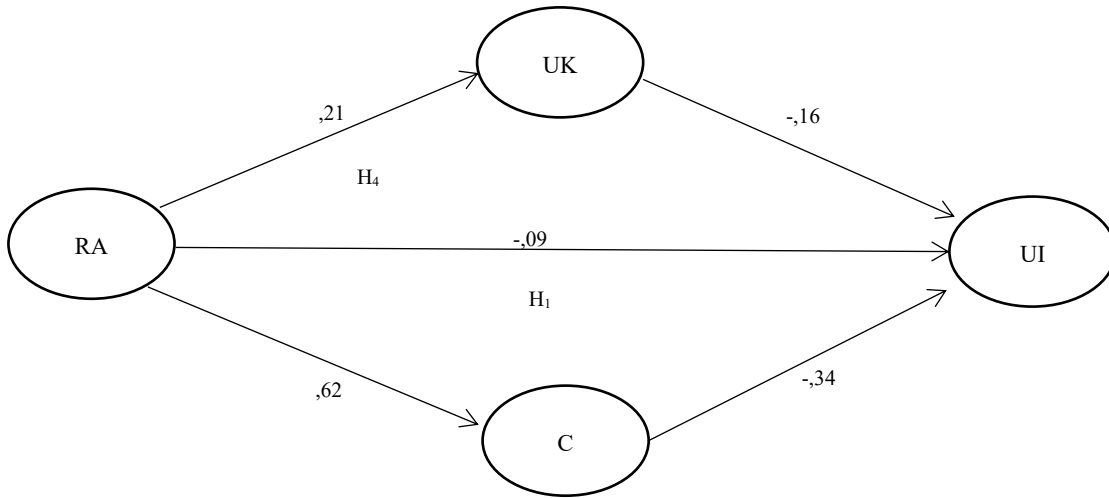
H₂: Uçuş kaygısının uçuş istekliliğine etkisi vardır.

H₃: COVID-19 tehdit algısının uçuş istekliliğine etkisi vardır.

H₄: Risk algısının uçuş kaygısına etkisi vardır.

H₅: Risk algısının COVID-19 tehdit algısına etkisi vardır.

Şekil 1. Araştırmanın Modeli



(RA: Risk Algısı; UK: Uçuş Kaygısı; COVID-19; UI: Uçuş İstekliliği)

3.2. Veri Toplamada Kullanılan Ölçekler

Araştırmada kullanılan ölçek beş bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde demografik verileri içeren sorular ve tanımlayıcı sorular yer almaktadır. İkinci bölümde, risk alma ölçeği yer almaktadır. Risk alma beş puanlık Likert ölçeği kullanılarak ölçülen sekiz maddelik bir değerlendirme olan Genel Risk Eğilimi Ölçeği (GriPS) (Zhang vd., 2018) ile ölçülmüştür. Risk alma eğilimini belirlemeye yönelik oluşturulan maddeler 5'li Likert tipi (1: Kesinlikle katılmıyorum, 2: Katılmıyorum, 3: Ne katılıyorum ne katılmıyorum, 4: Katılıyorum, 5: Kesinlikle katılıyorum) ölçekle ölçülmüştür. Üçüncü bölümde Uçuş Kaygısı Beklentisi Anketi (FAS) (Gerwen vd., 1999) kullanılmıştır. Uçuş kaygısı beklentisini ölçmeye yönelik kullanılan maddeler 5'li likert tipi (1: Kaygı yok, 2: Hafif düzey kaygı, 3: Orta düzey kaygı, 4: Kayda değer kaygı, 5: Yüksek kaygı) ölçekle ölçülmüştür. Dördüncü bölümde, COVID-19 Tehdit Anketi (Conway vd., 2020), bir bireyin mevcut COVID-19 pandemisi tehdidine ilişkin algısı hakkında bilgi toplaması için geliştirilmiştir. Bu çalışma için kullanılan versiyonu 7'li likert (1: Benim için hiç doğru değil, 4: Ne doğru ne doğru değil, 7: Benim için çok doğru) ölçeği ile ölçülmüştür. Son bölümde Uçmaya İsteklilik ölçeği (Rice vd., 2015, 2020), çeşitli senaryolarda katılımcının uçuş isteğini analiz eden çalışmalar sonunda geliştirilmiştir. Uçuş istekliliği belirlemeye yönelik oluşturulan maddeler 5'li likert tipi (1: Kesinlikle

katılmıyorum, 2: Katılmıyorum, 3: Ne katılıyorum ne katılmıyorum, 4: Katılıyorum, 5: Kesinlikle katılıyorum) ölçekle ölçülmüştür.

3.3. Örneklem Süreci, Veri Toplama ve Verilerin Analizi

Araştırmanın evreni en az bir kere havayolu ile seyahat etmiş Türk vatandaşlarından oluşmaktadır. Evrenin tümüne ulaşılmasının mümkün olmaması sebebiyle örnekleme yöntemi uygulanmış ve tesadüfi olmayan yöntemlerden kolayda örnekleme yöntemi tercih edilmiştir. Araştırma Aralık 2021-Ocak 2022 tarihleri arasında yapılmıştır. 18 yaş üstü Türk havayolu tüketicilerine e-posta vb. üzerinden çalışma iletilmiştir. Turizm ve finans alanı başta olmak üzere seyahat etmesi olasılığı nispeten yüksek olan orta ve üst düzey yöneticilere e-posta ile çalışma gönderilmiştir. Veriler SurveyMonkey aracılığı ile toplanmıştır. Çalışmadaki yer alan risk alma ölçeği, uçuş kaygısı, COVID-19 tehdit ölçeği ve uçuş istekliliği ölçeklerinin yapı geçerliliğini sağlamak amacıyla AMOS 22.0 istatistik paket programından yararlanılmıştır. SPSS 22.0 paket programı ile ölçeklerin güvenilirliği, tanımlayıcı istatistikler ve katılımcıların demografik dağılımları tespit edilmiştir. En son aşamada araştırmanın hipotezlerini test etmek amacı ile yapısal eşitlik modellemesi kurulmuş ve hipotezler yol analizi ile test edilmiştir.

3.4. Araştırmada Kullanılan Ölçeklerin Testi

Risk alma ölçeği, uçuş kaygısı, COVID-19 tehdit ölçeği ve uçuş istekliliği ölçeklerinin yapı geçerliliğini ortaya koymak amacıyla, AMOS 22 istatistik paket programı ile birinci düzey tek faktörlü doğrulayıcı faktör analizi (DFA) gerçekleştirilmiştir. Gerçekleştirilen analiz sonucunda elde edilen değerler, kabul edilebilir uyum değerleri arasında olmadığından programın önerdiği modifikasyonlar yapılmıştır. Bunun için uçuş kaygısı ölçeğinden dört madde modelden çıkartılmıştır. Diğer ölçeklerde (Risk alma ölçeği, COVID-19 tehdit ölçeği ve uçuş istekliliği) bazı hata terimleri arasında korelasyon oluşturulmuştur. Gerçekleştirilen modifikasyonlar neticesinde, önerilen uyum değerleri elde edilmiştir.

Tablo 1. Ölçeklerin Uyum Değerleri

	χ^2	df	χ^2/df	GFI	CFI	RMSEA
Uçuş İstekliliği	36,759	13	2,828	,977	,992	0,66
Uçuş Kaygısı	9,087	3	3,029	,992	,997	,069
Risk Alma	42,875	17	2,522	,977	,987	,060
COVID-19 Tehdidi	20,081	9	2,231	,985	,988	,054
İyi Uyum Değerleri*			≤ 3	≥ 0,90	≥ 0,97	≤ 0,05
Kabul Edilebilir Uyum Değerleri*			≤ 4-5	≥ 0,89-0,85	≥ 0,95	≤ 0,06-0,08

*Kaynak: (Meydan ve Şeşen, 2015, s. 37).

Tek faktörlü DFA sonucunda elde edilen uçuş istekliliği ($X^2/df= 2,82$; RMSEA= ,06; CFI= 0,99; GFI= ,97), uçuş kaygısı ($X^2/df= 3,02$; RMSEA= ,069; CFI= ,99; GFI= ,99), risk alma ($X^2/df= 2,52$; RMSEA= ,06; CFI= ,98; GFI= ,97) ve COVID-19 tehdidi ($X^2/df= 2,23$; RMSEA= ,054; CFI= ,98; GFI= ,98) boyutlarına ait uyum iyiliği değerleri iyi uyum değerleri arasında yer aldığından tüm ölçeklerin yapı geçerliliği sağlanmıştır. Tüm bu ölçeklere ait maddelerin faktör yükleri ve güvenilirlik katsayıları Tablo 2’de verilmiştir.

Tablo 2’ de ölçeklere ait faktör yükleri ve güvenilirlik katsayıları verilmiştir. Tablo 2 incelendiğinde tüm ölçeklere ait cronbach alfa katsayıları ,697 ile ,949 arasında değişmektedir. Ölçeklere ait bu katsayılar kabul edilebilir değerler arasında yer aldığından tüm ölçeklerin güvenilirliği de ortaya konulmuştur.

Tablo 2. Ölçeklere Ait Faktör Yükleri ve Güvenilirlik Katsayıları

Ölçekler	Maddeler	Kod	Faktör Yükü	Güvenilirlik Katsayısı
Risk Algısı (RA)	Risk almak hayatı daha eğlenceli hale getirir.	RA1	,822	,828
	Arkadaşlarım risk alan biri olduğumu söylerler.	RA2	,784	
	Hayatımın çoğu alanında risk almaktan zevk alıyorum.	RA3	,862	
	Yaralanabileceğim anlamına gelse bile risk alırım.	RA4	,659	
	Risk almak hayatımın önemli bir parçasıdır.	RA5	,816	
	Genellikle riskli kararlar alırım.	RA6	,819	
	Riski göze almak gerektiğine inanan biriyim	RA7	,704	
	Riskten korkmaktan çok riskten kaçınmaya çalışırım.	RA8	,450	
Uçuş Kaygısı (UK)	Uçağa binmeye karar verdiğimde.	UK1	,725	,945
	Gidiş salonuna giderken.	UK3	,875	
	Biniş kapısına yürürken.	UK5	,979	
	Biniş kapısından geçerken.	UK6	,965	
	Uçuş esnasında.	UK9	,816	
COVID-19 Tehdit Algısı (C)	COVID-19 hakkında düşünmek beni tehdit altında hissettiriyor.	C1	,752	,697
	COVID-19' dan korkuyorum.	C2	,793	
	COVID-19 konusunda endişelenmiyorum.	C3	,302	
	Ben veya sevdiğim insanların COVID-19' dan dolayı hastalanacağından endişeliyim.	C4	,675	
	Başkalarının yanında stresliyim, çünkü COVID-19' a yakalanmaktan endişeliyim.	C5	,798	
	COVID-19' a yakalanmak istemediğim için, diğer insanlardan kaçınmaktan yoruldum.	C6	,680	
Uçma İstekliliği (UI)	Bu durumda uçmaktan mutlu olurum.	UI1	,803	,949
	Bu durumda uçmak isterim.	UI2	,819	
	Bu durumda uçmaktan korkmuyorum.	UI3	,764	
	Bu durumda uçarken rahat olurum.	UI4	,927	
	Bu durumda uçmakta sorun yaşamazdım.	UI5	,918	
	Bu durumda uçarken kendime güveniyorum.	UI6	,810	
	Bu durumda uçarken kendimi güvende hissedirdim.	UI7	,899	

4. BULGULAR

Katılımcıların kişisel özelliklerini belirlemeye yönelik yapılan frekans analizi sonuçları Tablo 3'te yer almaktadır. Tablo 3 incelendiğinde katılımcıların yaklaşık %60'ı erkek yaklaşık %40'ı kadınlardan oluşmaktadır. Katılımcıların yaklaşık %40'ı evli yaklaşık %60'ı bekerdir. Katılımcıları önemli bir çoğunluğu 18-45 yaş aralığındadır. En çok yaş aralığı yaklaşık %40 ile 18-25 yaş aralığıdır. Katılımcıların yaklaşık %60'ı lisans eğitim seviyesindedir. Lisans ve üzeri eğitim seviyesindeki katılımcıların toplamı yaklaşık %95 oranındadır. Katılımcıların %50 den fazlası çalışanlardan, %35 den fazlası da öğrencilerden oluşmaktadır. Katılımcıları yaklaşık yarısı 4000 TL ve altında diğer yarısı da 4001 TL ve üzerinde gelire sahiptir. Uçuş sınıfı açısından incelendiğinde, katılımcıları tamamına yakını (%96,23) ekonomi sınıfı yolcusudur. Seyahat nedeni açısından katılımcıların yarısı tatil amaçlı seyahat etmektedir. İş amaçlı seyahatler yaklaşık %30 civarında olmasına rağmen diğer seçeneği sonuçları incelendiğinde nedenlerin iş amaçlı (eğitim, staj vb.) seyahat olduğu görülmektedir. Bu bağlamda katılımcıların yarısı iş yarısı tatil amaçlı seyahat etmektedir.

Tablo 3. Katılımcılara Ait Özellikler

Cinsiyet	n	%	Medeni Durum	n	%
Erkek	262	61,79	Evli	170	40,09
Kadın	162	38,21	Bekâr	254	59,91
Toplam	424	100	Toplam	424	100
Yaş	n	%	Seyahat Nedeni	n	%
18-25 yaş	168	39,62	İş	135	31,84
26-35 yaş	125	29,48	Tatil	215	50,71
36-45 yaş	85	20,05	Diğer	74	17,45
46 yaş ve üzeri	46	10,85	Toplam	424	100
Toplam	424	100	Uçuş Sınıfı	n	%
Eğitim	n	%	Ekonomi	408	96,23
Lise	24	5,66	Business	16	3,77
Lisans	253	59,67	Toplam	424	100
Yüksek Lisans	79	18,63	Aylık Geliriniz	n	%
Doktora	68	16,04	1000 TL ve altı	118	27,83
Toplam	424	100	1000-2000 TL	35	8,25
Meslek	n	%	2001-3000 TL	25	5,90
Kamu Sektörü Çalışan	128	30,19	3001-4000 TL	30	7,08
Özel Sektör Çalışan	86	20,28	4001-5000 TL	34	8,02
Serbest Meslek	32	7,55	5001-10000 TL	123	29,01
Ev Hanımı	9	2,12	10000 TL ve üzeri	59	13,92
Emekli	8	1,89	Toplam	424	100
Öğrenci	161	37,97			
Toplam	424	100			

Katılımcılara demografik özellikleri dışında pandemi dönemi uçuş özelliklerini tanımlamak için de çeşitli sorular yöneltilmiştir. Pandemi süresinde uçuşları azalması/kapatılması ve sokağa çıkma yasakları ile hava yolu ulaşımı da ciddi bir şekilde kısıtlanmıştır. Katılımcılar yaklaşık %63'ü uçmayı özlediklerini belirtmiştir. Katılımcıların %50 den fazlası önümüzdeki 12 ay içerisinde hava yolu ile seyahat etmeyi düşünmektedir. Bu durum bize insanların uçmayı özlemelerine bağlı olarak ilk fırsatta uçuşa eğilimde olacaklarını göstermektedir. Pazar talebi önümüzdeki dönemlerde hızlı bir yükselme ile pandemi öncesi rakamlara ulaşabilir. Katılımcıları %60'tan fazlası Pandemi sürecinde havayolu çalışanlarının duruma uygun (COVID-19) davranışlar sergilediklerini düşünmektedir. Uygun davranışlar sergilemediklerini düşünenler %10'un altındadır. Bu sonuçlar hava yolu işletmelerinin uygulama ve iletişim çalışmalarının başarılı olduğu göstermektedir.

Risk alma ölçeği, uçuş kaygısı, COVID-19 tehdit ölçeği ve uçuş istekliliği ölçeklerindeki maddelere ait ortalamalar, standart sapma ve varyans değerleri Tablo 4'te gösterilmiştir. Risk algısı ölçeğinde; "Riskli göze almak gerektiğine inanan birisiyim" en yüksek ortalamaya (3,469) sahip önerme olurken, "Yaralanabileceğim anlamına gelse bile risk alırım" önermesi en düşük ortalamayı (2,507) almıştır. Uçuş kaygısı ölçeğinde; "Uçuş esnasında" önermesi en yüksek ortalamayı (2,274) alırken, "Gidiş salonuna giderken" önermesi en düşük ortalamayı (1,969) almıştır. COVID-19 tehdit algısı ölçeğinde "Ben veya sevdiğim insanların COVID-19' dan dolayı hastalanacağından endişeliyim" önermesi en yüksek ortalamayı (5,745) alırken, "COVID-19 konusunda endişelenmiyorum" önermesi en düşük ortalamayı (3,146) almıştır. Uçuş istekliliği ölçeğinde; "Bu durumda uçarken kendime güveniyorum" önermesi en yüksek ortalamayı (2,926) alırken, "Bu durumda uçmaktan mutlu olurum" önermesi en düşük ortalamayı (2,433) almıştır.

Tablo 4. Ölçek Maddelerine Ait Tanımlayıcı İstatistikler

Kod	Maddeler	n	Ort.	S.S.	Varyans
Risk Algısı			2,945	1,089	1,187
RA1	Risk almak hayatı daha eğlenceli hale getirir.	424	3,233	1,06	1,12
RA2	Arkadaşlarım risk alan biri olduğumu söylerler.	424	2,901	1,15	1,323
RA3	Hayatımın çoğu alanında risk almaktan zevk alıyorum.	424	2,851	1,11	1,233
RA4	Yaralanabileceğim anlamına gelse bile risk alırım.	424	2,507	1,113	1,239
RA5	Risk almak hayatımın önemli bir parçasıdır.	424	2,653	1,136	1,291
RA6	Genellikle riskli kararlar alırım.	424	2,585	1,033	1,066
RA7	Riski göze almak gerektiğine inanan biriyim	424	3,469	1,015	1,03
RA8	Riskten korkmaktan çok riskten kaçınmaya çalışırım.	424	3,361	1,096	1,2
Uçuş Kaygısı			2,069	1,217	1,488
UK1	Uçağa binmeye karar verdiğimde.	424	2,014	1,115	1,243
UK3	Gidiş salonuna giderken.	424	1,969	1,166	1,358
UK5	Biniş kapısına yürürken.	424	2,042	1,212	1,469
UK6	Biniş kapısından geçerken.	424	2,047	1,231	1,516
UK9	Uçuş esnasında.	424	2,274	1,362	1,854
COVID-19 Tehdit Algısı			4,384	1,897	3,626
C1	COVID-19 hakkında düşünmek beni tehdit altında hissettiriyor.	424	4,002	1,923	3,7
C2	COVID-19' dan korkuyorum.	424	4,417	1,905	3,629
C3	COVID-19 konusunda endişelenmiyorum.	424	3,146	2,022	4,087
C4	Ben veya sevdiğim insanların COVID-19' dan dolayı hastalanacağından endişeliyim.	424	5,745	1,56	2,436
C5	Başkalarının yanında stresliyim, çünkü COVID-19' a yakalanmaktan endişeliyim.	424	4,526	1,93	3,725
C6	COVID-19' a yakalanmak istemediğim için, diğer insanlardan kaçınmaktan yoruldum.	424	4,469	2,045	4,183
Uçma İstekliliği			2,621	1,190	1,420
UI1	Bu durumda uçmaktan mutlu olurum.	424	2,433	1,136	1,291
UI2	Bu durumda uçmak isterim.	424	2,538	1,186	1,408
UI3	Bu durumda uçmaktan korkmuyorum.	424	2,84	1,295	1,676
UI4	Bu durumda uçarken rahat olurdum.	424	2,46	1,164	1,355
UI5	Bu durumda uçmakta sorun yaşamazdım.	424	2,625	1,225	1,502
UI6	Bu durumda uçarken kendime güveniyorum.	424	2,926	1,185	1,406
UI7	Bu durumda uçarken kendimi güvende hissedirdim.	424	2,528	1,142	1,304

Araştırma modeli yapısal eşitlik modeli ile test edilmiştir. Modelin test edilmesinden önce modelde yer alan değişkenler arasındaki ilişkileri belirlemek için korelasyon analizi yapılmıştır. Değişkenler arasında anlamlı bir ilişki vardır. Korelasyon analizi sonuçları Tablo 5'de gösterilmiştir. Modele ilişkin elde edilen tolerans ve VIF değerlerine (Tolerans; VIF) göre değişkenler arasında doğrusal bağlantı yoktur.

Tablo 5. Değişkenlere Ait Korelasyon Matrisi

Değişkenler		Risk Algısı	Uçuş Kaygısı	COVID-19 Tehdit Algısı	Uçuş İstekliliği
Risk Algısı	Pearson Cor.	1			
Uçuş Kaygısı	Pearson Cor.	-,095	1		
COVID-19 Tehdit Algısı	Pearson Cor.	-,135**	,270**	1	
Uçuş İstekliliği	Pearson Cor.	,173**	-,304**	-,471**	1

Araştırmanın hipotezleri yapısal eşitlik modeli ile test edilmiştir. Analiz sonucunda gerekli modifikasyonlar yapılmış ve iyi uyum değerleri elde edilmiştir. İyi uyum değerlerini elde etmek için “uçuş kaygısı ölçeğinden” 4 önerme modelden çıkarılmıştır. Amos 22.0 istatistik paket programı vasıtasıyla gerçekleştirilen yol analiz sonuçlarına göre araştırmanın hipotez test sonuçları Tablo 6’da gösterilmiştir.

Tablo 6. Araştırmanın Hipotez Test Sonuçları

	Hipotezler	β	S.H.	C.R.	p	R ²	Sonuç
H1	Risk Algısı → Uçma İsteği	-,089	,083	-1,071	,284	,334	Desteklenmedi
H2	Risk Algısı → Uçuş Kaygısı	,214	,086	2,488	,013	,017	Desteklendi
H3	Risk Algısı → COVID-19 Tehdit	,624	,168	3,705	***	,046	Desteklendi
H4	Uçuş Kaygısı → Uçma İsteği	-,164	,049	-3,374	***	,334	Desteklendi
H5	COVID-19 Tehdit → Uçma İsteği	-,337	,035	-9,634	***	,334	Desteklendi

Tablo 6’da elde edilen değerlere göre standardize edilmiş beta katsayısı anlamlı olan tüm hipotezler kabul edilmiştir. Modele ait elde edilen R² değerlerine göre, uçuş kaygısı ve COVID-19 tehdit algısı ayrı ayrı %33 oranında uçma istekliliğinin açıklamaktadır.

5. SONUÇ

Araştırma ile risk algısı, uçuş kaygısı ve COVID-19 tehdit algısının uçma istekliliğine olan etkisini belirlemek için ortaya koyduğumuz model doğrulanmıştır. Tüketici davranışları bağlamında, uçma istekliliğine olan etkileri ortaya koyması bakımından literatüre önemli katkılar yapacaktır. Hipotez sonuçlarının olumlu çıkması, risk algısı ve uçma istekliliği arasındaki ilişkiyi açıkça ortaya koymaktadır. Özellikle COVID-19 sürecini de içine alan bu çalışma Türk havayolu tüketicilerinin davranışlarını tahmin etme açısından değer taşımaktadır.

Çalışmamızla doğrulanmış olan bu modele göre; uçma kaygısı ve COVID-19 tehdit algısı uçma istekliliğini etkilemektedir. Bununla birlikte, modelde yer alan yol analizlerinin standardize edilmiş beta katsayısı ve R² değerlerine göre; risk algısı uçuş kaygısını, uçuş kaygısı da uçma istekliliğini güçlü bir şekilde etkilemektedir. Bu sonuçlar havayolu işletmesi yöneticilerine uçma istekliliğini etkileyen faktörleri ampirik bir çalışma sonucunda göstermektedir. Yöneticilerin önceliği bu faktörleri elimine etmek olmalıdır. Havayolu taşımacılığının bu faktörlerden etkilenme düzeylerinin düşük algılanmasını sağlayacak içerikler üretmelidirler. Havalimanlarının ve uçak içi mekanların temizliğinin tüketiciler tarafından üst düzeyde algılanması sağlanmalıdır. Buna ilişkin içerik ve çalışmalar artırılmalıdır.

Literatürdeki bir çok çalışmaya göre, risk almada cinsiyet ve yaş risk alma davranışı değişmektedir (Byrnes vd., 1999; Defoe vd., 2015). Zhang ve arkadaşları (2018) tarafından yapılan bir çalışmada, erkeklerin kadınlara göre önemli ölçüde daha yüksek risk alma eğiliminde oldukları görüldü. Yaş ayrıca risk alma ile anlamlı bir şekilde ilişkiliydi. İnsanlar yaşlandıkça daha az risk arıyordu. Popüler risk alma tasviri, genellikle risk alan bir kişiyi, büyüklüğe ulaşmak için geleneksel kuralları çiğneyen bir öncü olarak resmeder. Ancak sonuçlar, risk alan olmanın arzu edilen bir özellik olmayabileceğini gösterdi. Risk alan kişiler, işlerinden daha az tatmin olurlar ve güvenlik kurallarına uyarlar, işlerinden geri çekilme olasılıkları daha yüksektir ve işte ve okulda daha fazla stres yaşarlar. Risk alma çoğunlukla ekstrem sporlar, girişimcilik veya hisse senedi ticareti gibi mesleklerde başarı ile ilişkilendirilir. Diğer taraftan başarı için risk almanın gerekli olduğu işlerde risk alanların daha fazla tatmin olması ve daha az stres yaşaması mümkündür (Zhang vd., 2018).

Uçuş korkusu ile ilgili yapılan birçok çalışma vardır (Gerwen, 1997; Howard, 1983; Nousi vd., 2008; Skolnick vd., 2012; Wilhelm ve Roth, 1997). Nousi (2008) ve arkadaşları uçak korkusu olan 2072 kişi ve olmayan 1012

kişi üzerinde araştırma yapmışlardır. Sonuçlar, uçak korkusu olanlar ve olmayanlar arasında bariz bir fark göstermiştir. Bir bütün olarak hasta grubu, farklı uçuş veya uçuşla ilgili durumlarda yaşanan kaygı düzeyini değerlendiren ölçekte ve uçuş durumlarında kaygı veya beklenti kaygısı semptomlarını ölçen ölçekte normal kontrollerden daha yüksek puan almıştır (Nousi vd., 2008). Uçma korkusu olanlar ve olmayanlar için yaş, cinsiyet ve Uçuş korkusu durumları anketi (FAS) toplam puanları karşılaştırıldı. Uçma korkusu olanlar, uçma korkusu olmayanlardan önemli ölçüde daha yaşlıydı. Cinsiyet için anlamlı fark bulunmadı. Ortalama uçma korkusu durumları Anketi (FAS) toplam puanı, uçma korkusu olan için uçma korkusu olmayan gruba göre önemli ölçüde daha yüksekti (Skolnick vd., 2012).

Haktanir (2020) tarafından Türkiye de yapılan araştırmanın sonuçlarına göre, kadınların koronavirüs korkusunun önemli ölçüde daha yüksek olduğu görüşmüştür. Ayrıca COVID-19 tehdit algısının ekonomik sınıflara göre değişiklik gösterdiği de görülmüştür. COVID-19 tehdit algısının orta ekonomik sınıflarda, düşük ve yüksek ekonomik sınıflara göre anlamlı derecede daha yüksek olduğu sonucuna varılmıştır. Tehdit algısı, katılımcıların eğitim seviyesi, sosyoekonomik durumu ve yaş seviyesine göre farklılık göstermiştir (Haktanir vd., 2020). Lamb ve arkadaşları (2020), COVID-19 salgını sırasında ve sonrasında ne tür bir havayolu yolcusunun uçmaya istekli olacağını tahmin eden faktörleri belirlemek için çalışma yaptılar. Havayolu işletmeleri tarafından potansiyel yolcuları belirlemek için kullanılacak tanımlayıcı ve tahmine dayalı bir model geliştirdiler. İş seyahatinde olanlar için belirlenen beş faktör; COVID-19'dan algılanan tehdit, uyumluluk, risk alma eğilimi, etki ve korku idi. Bu faktörler, uçma isteğindeki varyansın %67'sini açıklıyordu. Ayrıca gezi uçuşları için COVID-19'dan önce seyahatin birincil amacı, COVID-19'dan algılanan tehdit, uyumluluk, duygulanım ve korku faktörleri belirlendi. Bu denklem, uçma istekliliği varyansını %66 oranında açıklamaktadır (Lamb vd., 2020). Uçmanın maliyet ve faydalarını tartan yolcular, evde kalmanın mantıklı olduğuna karar verebilir. Genel duygulanım, karmaşık sayıda bireysel duyguyu ölçer, ancak genel olarak olumlu ve olumsuz olanları kapsar (Watson ve Clark, 1992). Uçak içi bulaş riski ile ilgili çalışmalarda uçak içindeki oturma yerin bulaş riskini etkilediği belirlenmiştir (Speake vd., 2020). Bu durumda, kişi COVID-19 ile uçmak konusunda ne kadar olumlu hissederse, bunu yapmaya istekli olma olasılığı o kadar yüksektir. Bu şaşırtıcı değildir ve algılanan tehdit ve korku hakkındaki bulgularla uyumludur. Aslında, algılanan bir tehdit gören bir kişinin bununla ilgili olumsuz duygulara sahip olacağını ve duygulardan birinin büyük olasılıkla korku olacağını varsaymak abartı olmaz (Lamb vd., 2020). Korku genellikle algılanan tehditle ilişkilidir, bu nedenle COVID-19 ile uçmaktan korkan insanların uçmaya daha az istekli olduğunu görmek şaşırtıcı değildir. Korku, rasyonel karar vermeyi bozabilir ve duygusal bir tepkiyi teşvik edebilir uçaklarda COVID-19 bulaşması korkusu gerçekçidir (Kahneman vd., 1979).

Çalışma ticari havacılık için güvenli bir ortam sağlamak üzere alınan önlemler konusunda müşterilere sunulan mesajların belirlenmesine yardımcı olmak için yapılmıştır. Hava taşıtlarının maske takma veya dezenfekte etme prosedürlerine ilişkin politikalar, ticari uçuşların yeniden başlamasıyla ilgili korku ve endişelerin hafifletilmesine, potansiyel olarak uçma isteğinin artmasına ve sektörün yolculara net mesajlar vermesine yardımcı olabilir (Lamb vd., 2020).

Bu çalışmanın önemli sınırlılıklarından biri sonuçların genelleştirilemeyeceği bir örneklem üzerinde çalışılmış olmasıdır. Çalışma verilerinin toplanması için SurveyMonkey kullanılmıştır. Bu veriler kesitsel bir özellik taşır. Araştırmacının, katılımcıların inançlarını gerçekten yansıtan cevaplar verdiklerine güvenmeleri istenmiştir. Çalışmaya yalnızca Türkiye'den katılımcılar dahil edilmiştir. COVID-19'un küresel bir pandemi olduğu düşünüldüğünde farklı milletlerle yapılacak çalışmalara ihtiyaç vardır. Bu çalışma üç önemli belirleyicinin uçma isteği üzerindeki etkisini incelemiştir. Uçma istekliliğini etkileyen başka faktörler olabilir. Önümüzdeki dönemde COVID-19 seyri, devam eden aşı çalışmaları gibi faktörler tüketicilerin uçma istekliliği uzun dönemli bir bakış açısı ile değerlendirmeyi gerektirir.

YAZARIN BEYANI

Katkı Oranı Beyanı: Yazar, çalışmanın tümüne tek başına katkı sağlamıştır.

Destek ve Teşekkür Beyanı: Çalışmada herhangi bir kurum ya da kuruluştan destek alınmamıştır.

Çatışma Beyanı: Çalışmada herhangi bir potansiyel çıkar çatışması söz konusu değildir.

KAYNAKÇA

- Ahorsu, D. K., Lin, C. Y., Imani, V., Saffari, M., Griffiths, M. D. ve Pakpour, A. H. (2020). The fear of COVID-19 scale: Development and initial validation. *International Journal of Mental Health and Addiction*, 20, 1537–1545. <https://doi.org/10.1007/s11469-020-00270-8>
- Anania, E. C., Rice, S., Walters, N. W., Pierce, M., Winter, S. R. ve Milner, M. N. (2018a). The effects of positive and negative information on consumers' willingness to ride in a driverless vehicle. *Transport Policy*, 72, 218–224. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2018.04.002>
- Anania, E. C., Rice, S., Winter, S. R., Milner, M. N., Walters, N. W. ve Pierce, M. (2018b). Why people are not willing to let their children ride in driverless school buses: A gender and nationality comparison. *Social Sciences*, 7(3), 34. <https://doi.org/10.3390/socsci7030034>
- Angleitner, A., John, O. P. ve Löhr, F. J. (1986). It's what you ask and how you ask it: An itemmetric analysis of personality questionnaires. A. Angleitner ve J. S. Wiggins (Ed.), *Personality Assessment via Questionnaires içinde* (s. 61–108). Springer-Verlag. https://doi.org/10.1007/978-3-642-70751-3_5
- Bergstrom, R. L. ve McCaul, K. D. (2004). Perceived risk and worry: The effects of 9/11 on willingness to fly. *Journal of Applied Social Psychology*, 34(9), 1846–1856. <https://doi.org/10.1111/j.1559-1816.2004.tb02588.x>
- Bitan, D. T., Grossman-Giron, A., Bloch, Y., Mayer, Y., Shiffman, N. ve Mendlovic, S. (2020). Fear of COVID-19 scale: Psychometric characteristics, reliability and validity in the Israeli population. *Psychiatry Research*, 289(113100). <https://doi.org/10.1016/j.psychres.2020.113100>
- Bryan, T. (2020). *COVID-19: Rising to the challenge with resilience Airline sector*. www.deloitte.com adresinden 6 Şubat 2023 tarihinde alınmıştır.
- Byrnes, J. P., Miller, D. C. ve Schafer, W. D. (1999). Gender differences in risk taking: A meta-analysis. *Psychological Bulletin*, 125(3), 367–383. <https://doi.org/10.1037/0033-2909.125.3.367>
- Chang, Y. C. ve Chen, C. F. (2012). Service needs of elderly air passengers. *Journal of Air Transport Management*, 18(1), 26–29. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2011.07.002>
- Conti, A., Clari, M., Arese, S., Bandini, B., Cavallaro, L., Mozzone, S., Vellone, E., Frigerio, S. ve Campagna, S. (2020). Validation and psychometric evaluation of the Italian version of the Spinal Cord Injury Secondary Conditions Scale. *Spinal Cord*, 58(4), 496–503. <https://doi.org/10.1038/s41393-019-0384-z>
- Conway, L. G., Woodard, S., ve Zubrod, A. (2020). Social Psychological Measurements of COVID-19: Coronavirus Perceived Threat, Government Response, Impacts, and Experiences Questionnaires. <https://doi.org/10.31234/osf.io/z2x9a>
- Çıtak, N. ve Çalış, E. Y. (2020). COVID-19 Salgının turizm sektörü üzerine olan finansal etkileri. *İda Academia Muhasebe ve Maliye Dergisi*, 3(2), 110–132.
- Defoe, I. N., Dubas, J. S., Figner, B. ve Van Aken, M. A. G. (2015). A meta-analysis on age differences in risky decision making: Adolescents versus children and adults. *Psychological Bulletin*, 141(1), 48–84. <https://doi.org/10.1037/a0038088>
- Figner, B. ve Weber, E. U. (2011). Who takes risks when and why? Determinants of risk taking. *Current Directions in Psychological Science*, 20(4), 211–216. <https://doi.org/10.1177/09637214111415790>
- Gerwen, V. (1997). People Who Seek Help for Fear of Flying : Typology of Flying Phobics. *Behavior Therapy*, 28(2), 237–251.

- Glaesser, D., Kester, J., Paulose, H., Alizadeh, A. ve Valentin, B. (2017). Global travel patterns: An overview. *Journal of Travel Medicine*, 24(4), 1–5. <https://doi.org/10.1093/jtm/tax007>
- Graham, A., Kremarik, F. ve Kruse, W. (2020). Attitudes of ageing passengers to air travel since the coronavirus pandemic. *Journal of Air Transport Management*, 87, 101865. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2020.101865>
- Haktanir, A., Seki, T. ve Dilmaç, B. (2020). Adaptation and evaluation of Turkish version of the fear of COVID-19 Scale. *Death Studies*, 46(3), 719–727. <https://doi.org/10.1080/07481187.2020.1773026>
- Hanoch, Y., Johnson, J. G. ve Wilke, A. (2006). Domain specificity in experimental measures and participant recruitment an application to risk-taking behavior, *Psychological Science*, 17(4), 300–304.
- Highhouse, S., Nye, C. D., Zhang, D. C. ve Rada, T. B. (2017). Structure of the dospert: Is there evidence for a general risk factor? *Journal of Behavioral Decision Making*, 30(2), 400–406. <https://doi.org/10.1002/bdm.1953>
- Howard, W. A. (1983). *The nature and treatment of fear of flying : A controlled investigation*. 14(4), 557–567.
- ICAO. (2007). *3rd International Conference on Fear of Flying*. <https://www.icao.int/secretariat/air-transport/Pages/2007-FearFlying.aspx> adresinden 6 Şubat 2023 tarihinde alınmıştır.
- Kahneman, D. ve Tversky, A. (1979). Prospect theory: an analysis of decision under risk, *Source: Econometrica*, 47(2), 263–292.
- Lamb, T. L., Winter, S. R., Rice, S., Ruskin, K. J. ve Vaughn, A. (2020). Factors that predict passengers willingness to fly during and after the COVID-19 pandemic. *Journal of Air Transport Management*, 89, 1–10. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2020.101897>
- Mehta, R., Rice, S., Winter, S., Moore, J. ve Oyman, K. ve Perceptions, P. (2015). *Public Perceptions of Privacy Toward the Usage of Unmanned Aerial Systems: A Valid and Reliable Instrument*, HFAP Conference (39). <https://commons.erau.edu/hfap/hfap-2015/posters/39>
- Nousi, A., Gerwen, L. Van, ve Spinhoven, P. (2008). *The flight anxiety situations questionnaire and the flight anxiety modality questionnaire : Norms for people with fear of flying*. *Travel Medicine and Infectious Disease*, 6(5), 305–310. <https://doi.org/10.1016/j.tmaid.2008.06.001>
- Pérez-Fuentes, M. del C., Molero Jurado, M. del M., Oropesa Ruiz, N. F., Martos Martínez, Á., Simón Márquez, M. del M., Herrera-Peco, I. ve Gázquez Linares, J. J. (2020). Questionnaire on perception of threat from COVID-19. *Journal of Clinical Medicine*, 9(4), 1196–1205. <https://doi.org/10.3390/jcm9041196>
- Ragbir, N. K., Baugh, B. S., Rice, S. ve Winter, S. R. (2018). How nationality, weather, wind, and distance affect consumer willingness to fly in autonomous airplanes. *Journal of Aviation Technology and Engineering*, 8(1), 2–10. <https://doi.org/10.7771/2159-6670.1180>
- Rice, S. C., Mehta, R., Winter, S. ve Oyman, K. (2015a). A trustworthiness of commercial airline pilots (T-CAP) scale for american consumers. *Journal of Aviation Technology and Engineering*, 4(2), 55–63. <https://doi.org/10.7771/2159-6670.1108>
- Rice, S., ve Winter, S. R. (2015). Which passenger emotions mediate the relationship between type of pilot configuration and willingness to fly in commercial aviation? *Aviation Psychology and Applied Human Factors*, 5(2), 83–92. <https://doi.org/10.1027/2192-0923/a000081>
- Rice, S., Winter, S. R., Capps, J., Trombley, J., Robbins, J., Milner, M. ve Lamb, T. L. (2020). Creation of two

- valid scales: Willingness to fly in an aircraft and willingness to pilot an aircraft. *International Journal of Aviation, Aeronautics, and Aerospace*, 7(1), 1–21. <https://doi.org/10.15394/IJAAA.2020.1440>
- Rice, S., Winter S. R., Kraemer K., Mehta R. ve Oyman K. (2015b). How do depression medications taken by pilots affect passengers' willingness to fly: A mediation analysis. *Review of European Studies*, 7(11), 200–212. <http://dx.doi.org/10.5539/res.v7n11p200>
- Rice, S., Winter, S. R., Mehta, R. ve Ragbir, N. K. (2019). What factors predict the type of person who is willing to fly in an autonomous commercial airplane? *Journal of Air Transport Management*, 75, 131–138. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2018.12.008>
- Sakib, N., Bhuiyan, A. K. M. I., Hossain, S., Al Mamun, F., Hosen, I., Abdullah, A. H., Sarker, M. A., Mohiuddin, M. S., Rayhan, I., Hossain, M., Sikder, M. T., Gozal, D., Muhit, M., Islam, S. M. S., Griffiths, M. D., Pakpour, A. H. ve Mamun, M. A. (2020). Psychometric validation of the bangla fear of COVID-19 scale: Confirmatory factor analysis and rasch analysis. *International Journal of Mental Health and Addiction*, 20, 2623–2634. <https://doi.org/10.1007/s11469-020-00289-x>
- Skolnick, R. B., Schare, M. L., Wyatt, K. P. ve Tillman, M. A. (2012). Aviophobia assessment: Validating the flight anxiety situations questionnaire as a clinical identification measure. *Journal of Anxiety Disorders*, 26(8), 779–784. <https://doi.org/10.1016/j.janxdis.2012.07.006>
- Speake, H., Phillips, A., Chong, T., Sikazwe, C., Levy, A., Lang, J., Scalley, B., Speers, D. J., Smith, D. W., Effler, P. ve McEvoy, S. P. (2020). Flight-associated transmission of severe acute respiratory syndrome coronavirus 2 corroborated by whole-genome sequencing. *Emerging Infectious Diseases*, 26(12), 2872–2880. <https://doi.org/10.3201/EID2612.203910>
- T.C. Sağlık Bakanlığı: COVID-19 Bilgilendirme Platformu. (2022), <https://covid19.saglik.gov.tr/> adresinden 6 Şubat 2023 tarihinde alınmıştır.
- Van Gerwen, L. J., Spinhoven, P., Van Dyck, R. ve Diekstra, R. F. W. (1999). Construction and psychometric characteristics of two self-report questionnaires for the assessment of fear of flying. *Psychological Assessment*, 11(2), 146–158. <https://doi.org/10.1037/1040-3590.11.2.146>
- Watson, D. ve Clark, L. A. (1992). On traits and temperament: general and specific factors of emotional experience and their relation to the five-factor model. *Journal of Personality*, 60(2), 441–476. <https://doi.org/10.1111/j.1467-6494.1992.tb00980.x>
- Weber, E. U., Blais, A. R. ve Betz, N. E. (2002). A domain-specific risk-attitude scale: Measuring risk perceptions and risk behaviors. *Journal of Behavioral Decision Making*, 15(4), 263–290. <https://doi.org/10.1002/bdm.414>
- Wilhelm, Frank H. ve Roth, W. T. (1997). Clinical characteristics of flight phobia. *Journal of Anxiety Disorders*, 11(3), 241–261.
- Wilson, M. E. ve Chen, L. H. (2020). Re-starting travel in the era of COVID-19: Preparing a new. *Journal of Travel Medicine*, 27(5), 1–5. <https://doi.org/10.1093/jtm/taaa108>
- Winter, S. R., Rice, S., Friedenreich, K., Mehta, R. ve Kaiser, B. (2017). Perceptions toward the federal flight deck officer program and willingness to fly. *Aviation Psychology and Applied Human Factors*, 7(1), 7–17. <https://doi.org/10.1027/2192-0923/a000110>
- Wolfe, R. N. (1993). A Commonsense approach to personality measurement. K.H. Craik, R. Hogan ve R. N. Wolfe (Ed.), *Fifty Years of Personality Psychology içinde* (s. 269–290). Springer US. https://doi.org/10.1007/978-1-4899-2311-0_19

World Travel Organization. (2019). International tourism highlights: International tourism continues to outpace the global economy. Unwto, 1–24. <https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284421152> adresinden 19 Şubat 2023 tarihinde alınmıştır.

Zhang, D. C., Highhouse, S. ve Nye, C. D. (2018). Development and validation of the General Risk Propensity Scale (GRiPS). *Journal of Behavioral Decision Making*, 32(2), 152–167. <https://doi.org/10.1002/bdm.2102>