

HAVACILIK YÖNETİMİ ÖĞRENCİLERİNİN HAVACILIK SEKTÖRÜ İLE İLGİLİ GÖRÜŞLERİNİN VE BEKLENTİLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

Evaluation of Aviation Management Students' Perspectives and Expectations About the Aviation Sector

Murat SUCU*

*Dr. mur.sucu34@gmail.com, ORCID: 0000-0001-8951-3045

Araştırma Makalesi / Research Article

ÖZ

Geliş Tarihi:

27.06.2025

Kabul Tarihi:

18.07.2025

Anahtar Kelimeler:

Sivil Havacılık, Yönetim,
İşletme, Sivil Havacılık
Öğrencileri

JEL Kodları:

M10, M12, M14

Benzerlik Oranı: %17

Sivil havacılık sektörü yoğun ilgi gören ve sürekli gelişen bir sektör haline gelmiştir. Ülkemizde bulunan Üniversiteler sivil havacılık alanında eğitim veren programlar oluşturmaktadır. Bu programlarda eğitim gören öğrenciler, düzenlenen çeşitli faaliyetler (havalimanı ziyaretleri, konferanslar, sosyal medya takibi vb.) ile sektör hakkında bilgi almakta bununla birlikte sektöre bakışları ve beklentileri şekillenmektedir. Bu çalışmanın amacı, havacılık yönetimi programında öğrenimleri devam eden öğrencilerin sektör ile ilgili görüş ve beklentilerini tespit etmektir. Bu araştırma, nitel bir çalışma olup olgu bilim (fenomenolojik) desende yapılmıştır. Araştırmada kullanılan örneklem modeli ise, ölçüt örnekleme modeli olmuştur. Örneklem olarak, Kayseri ilindeki bir Devlet Üniversitesinde havacılık yönetiminde öğrenimi gören öğrenciler belirlenmiştir. Araştırmada elde edilen veriler, içerik analizi yöntemi ile analiz edilmiştir. İçerik analizi sürecinde ilk olarak kodlamalar yapılmış ve temalar oluşturulmuştur. Kod ve tema ilişkisine ait görsellerin hazırlanmasında MAXQDA programından yararlanılmıştır. Yapılan analizler sonucunda, havacılık yönetimi programında eğitim gören öğrencilerin, sivil havacılık sektörünü dinamik, hızla büyüyen gelişen ve iş imkânı yüksek bir sektör olarak tanımladıkları tespit edilmiştir. Ayrıca bu sektöre karşı sevgi ve ilgi duydukları, zamanla terfi edebilecekleri bir kariyerleri olacağını ve kişisel gelişimlerine fayda sağlayacağını düşündükleri tespit edilmiştir. Bununla birlikte, iş bulma tereddütü yaşadıkları ve vardiyalı çalışma sisteminin kendilerini zorlayacağı yönünde görüşleri olduğu anlaşılmaktadır. Bu çalışmanın, sivil havacılık sektöründe faaliyet gösteren işletme yöneticilerine gelecekte aday çalışan olacak öğrencilerin beklentilerini anlamak için bir kılavuz olacağı düşünülmektedir.

ABSTRACT

Received Date:

27.06.2025

Acceptance Date:

18.07.2025

Keywords

Civil Aviation,
Management, Business
Administration, Civil
Aviation Students

JEL Codes:

M10, M12, M14

Similarity Rate: %17

The civil aviation sector has become a highly popular and constantly developing sector. Universities in our country have established programs to provide education in the field of civil aviation. Students enrolled in these programs gain knowledge about the sector through various activities (airport visits, conferences, social media etc.) and develop their perspectives and expectations regarding the sector. The aim of this study is to determine the perspectives and expectations of students enrolled in aviation management programs regarding the sector. This research is a qualitative study conducted using a phenomenological design. The sampling model used in the study was criterion sampling. The sample consisted of students studying aviation management at a public university in Kayseri. The data obtained in the study were analysed using the content analysis method. In the content analysis process, coding was first performed, and themes were identified. MAXQDA software was used to prepare visuals illustrating the relationship between codes and themes. As a result of the analysis, it was determined that students enrolled in aviation management programmes perceive the civil aviation sector as dynamic, rapidly growing and developing, and offering high employment opportunities. Furthermore, it was determined that they have a positive attitude towards this sector, believe that they will have a career with opportunities for vertical mobility, and think that it will contribute to their personal development. However, it was also noted that they experience hesitation in finding employment and have concerns about the shift work system being challenging. This study is expected to serve as a guide for enterprise managers in the civil aviation sector to understand the expectations of students who will be potential employees in the future.

Atıf / Citation: Sucu, M. (2025). Havacılık Yönetimi Öğrencilerinin Havacılık Sektörü İle İlgili Görüşlerinin Ve Beklentilerinin Değerlendirilmesi. *Malatya Turgut Özal Üniversitesi İşletme ve Yönetim Bilimleri Dergisi*, 6 (2), 172-189.

1. GİRİŞ

İnsanoğlunun sürekli ilgi duyduğu uçuş denemesi ilk defa M.S. 1002’lerde Cevheri tarafından gerçekleştirilmiştir ve başarısız olmuştur. Sonrasında Hezârfen Ahmet Çelebi, 1632 yılında geliştirdiği mekanik takma kanatlarla Galata Kulesi’nden başlayarak İstanbul Boğazı üzerinden devam etmiş ve 3358 metre uzaklıktaki Üsküdar Doğancılar’a inerek uçuşunu başarılı bir şekilde tamamlamıştır. Nisan 1912’de Yüzbaşı Fesa Bey tek kanatlı olan Deperdussin eğitim uçağı ile kazasız ve hasarsız bir uçuş tamamlamıştır (Şahin, 2021b:17). M.S. 1002’de başlayan havacılık ve uçuş girişimleri, yıllar boyunca devam etmiş ve ülkemizde 1954 yılında Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) kurulması ve faaliyetleri yürütmeye başlaması ile gelişimini sürdürmüştür. Günümüzde ise sivil havacılık sektöründe yaşanan teknolojik gelişmeler ile uçak, havalimanı ve yolcu trafiğindeki artışlar nedeniyle hızla gelişmeye devam etmektedir.

Sektörde hizmet veren havayollarının uçak sayılarındaki ve uçuş noktalarındaki artış sektörel gelişimin öncüsü olmuştur. Örneğin, bayrak taşıyıcı havayolumuz Türk Hava Yolları, 2024 yılında 453 adet olan uçak sayısını 2025 yılı ilk çeyreğinde 472 adet uçağa, uçuş noktalarını ise 343 noktadan 358 noktaya yükseltmiştir (THY, 2025). Uçak sayısında ve uçuş noktalarında yaşanan bu artış, hizmet verilen havalimanları ve yolcu sayısında artışa neden olmuştur. SHGM 2025 yılı verilerine göre; 2024 yılında 58 olan havalimanı sayısı 2025 yılında 59 olmuştur. Ayrıca yolcu trafiği, 2023 yılında 214.136.575 iken 2024 yılında 230.224.611 olarak gerçekleştirmiş ve %8 büyümeye meydana gelmiştir. Uçak trafiği ise, 2.171.330 iken 2024 yılında 2.290.581 olarak gerçekleşmiş ve %5 büyümeye gerçekleşmiştir (SHGM Faaliyet Raporu, 2024). Yolcu, uçak ve havalimanı sayısındaki bu artış personel istihdamını olumlu etkilemiş ve işletmelerdeki çalışan sayıları artmıştır. Dünya’da yaklaşık 11,6 milyon kişinin havacılık sektöründe çalıştığı ifade edilmektedir. Bu kişiler sektörün farklı alanlarında çalışmaktadırlar. Örneğin, havalimanı işletmelerinde 609.000 kişi, havayollarında 3,1 milyon kişi, hava trafik kontrolü ve yönetici pozisyonunda 214.000 kişi çalışmaktadır (ABBB, 2025).

Sivil havacılık sektöründe yaşanan bu hızlı gelişim ve değişim işgücü kaynak ihtiyacını da beraberinde getirmiştir. İşgücü kaynak ihtiyacı havayollarının yanı sıra sektörde faaliyet gösteren tüm işletmeler (yer hizmetleri, temsil, yönetim ve gözetim işletmeleri, ikram hizmet işletmeleri, terminal işletmeleri vb.) içinde önemli bir duruma gelmiştir. Sivil havacılık kurallarının katı ve alternatifsiz olması nedeni ile sivil havacılık işletmelerinin sektör ile ilgili eğitim almış kişileri daha çok istihdam etme eğiliminde oldukları söylenebilir. Bu nedenle ülkemizde birçok Üniversite sivil havacılık eğitim programları açmış ve sektördeki her işletmenin ihtiyacına uygun eğitimler vermektedirler. Örneğin, ülkemizde havacılık yönetimi bölümü olan 30 Üniversite bulunmaktadır (YÖK Atlas, 2025). Bu programlardan mezun olan öğrenciler sektörde farklı işletmelerde çalışmaya başlamaktadırlar.

Bu çalışmada öncelikle, Türkiye’de sivil havacılık ve tarihi gelişimi hakkında bilgiler verilmiştir. Sonrasında, sivil havacılık sektöründe faaliyet gösteren işletmeler ve uçak, uçuş, personel ve yolcu sayılarına yer verilmiştir. Çalışmanın son bölümünde ise, araştırma konusu ile ilgili yapılan analizler ve sonuçları sunulmuştur.

2. TÜRKİYE’DE SİVİL HAVACILIK VE TARİHİ GELİŞİMİ

Sivil havacılık sektörü temelde taşıma hizmeti sunmak amacı ile oluşturulmuş bir sistem olarak değerlendirilmektedir. Ulaştırma, kuralları belirlenmiş ve tüm işlem adımlarının tanımlandığı, canlı ve cansız varlıkların bir noktadan diğerine taşınmasını sağlayan bir sistem olarak

tanımlanmaktadır. Bu sistemin içerisinde alt sistemler olarak karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu alt sistemleri bulunmaktadır. Bu sistemler ayrı ayrı hareket edebileceği gibi diğer sistemler ile birlikte de çalışabilir. Havayolu taşımacılığı, yolcuların ve yüklerin hava aracı vasıtasıyla ile yer ve zaman katkısı sağlamak amacıyla yer değiştirmesini sağlayan bir sistemdir. Havayolu işletmeleri ise, belirlenmiş yol üzerinde ücrete tabii olarak yük ve yolcu taşıyan ya da belirli bir ücret olmaksızın faaliyetler yürüten bununla birlikte havacılık ile ilgili eğitimler veren işletmeler olarak tanımlanmaktadır (Yangınlar ve Karacan, 2018:748).

Sivil havacılık, askeri amaçlar dışında uçaklar ile yük ve/veya yolcu taşımak gibi ticari amaçlar için gerçekleştirilen uçuşlardan oluşan bir taşımacılık türüdür. Sivil havacılığı askeri havacılıktan ayıran en önemli farklılık, faaliyetlerin ticari amaçlı olarak gerçekleştirilmesidir. Sivil havacılık sistemi içerisinde aşağıdaki faaliyetler gerçekleştirilmektedir (Akyıldız, 2022:5).

- Uçaklarla ile taşımacılık yapmak.
- Havalimanlarının yapılması ve işletilmesi.
- Hava trafiği ve haberleşme sistemlerini yürütmek.
- Uçakların üretim, bakım ve kullanım hizmetlerini sağlamak.
- Meteoroloji ve hava tahminleme faaliyetlerini yürütmek.

Yukarıda ifade edilen faaliyetler değerlendirildiğinde sivil havacılık sisteminin sadece havayollarından oluşmadığı anlaşılmaktadır. Bu bağlamda, sivil havacılık sisteminin, havacılık faaliyetleri, üreticiler, havaalanları ve diğer hizmetlerden oluştuğu ifade edilmektedir (Şahin, 2021a:8).

Türk havacılık tarihinde karşımıza çıkan ilk isim İmam Cevheridir. M.S. 1002’lerde Horasan’ın Nişabur şehrinde imam olarak görev yapan Cevheri, caminin çatısına çıkarak insanlara uçacağını anons etmiştir. Yaptığı cismi vücuduna iplerle bağlayıp uçmaya çalışmış ancak başarısız olmuş ve düşerek hayatını kaybetmiştir. Hezârfen Ahmet Çelebi, 1623-1640 yılları arasında yaşamış geniş bilgisinden ötürü halk arasında Hezârfen lakabıyla kabul görmüş bir kişidir. Geliştirdiği mekanik takma kanatlarla 1632 yılında Galata Kulesi’nden başlayarak İstanbul Boğazı üzerinden devam etmiş ve 3358 metre uzaklıktaki Üsküdar Doğancılar’a inerek başarılı bir şekilde sonlandırmıştır. Nisan 1912’de Yüzbaşı Fesa Bey tek kanatlı olan Deperdussin eğitim uçağı ile kazasız ve hasarsız bir uçuş tamamlamıştır (Şahin, 2021b:17). İnsanoğlunun uçmaya duymuş olduğu bu ilgi, teknolojik gelişmeler ile daha uygulanabilir hale gelmeye başlamıştır. Motorun icadı ile birlikte, 17 Aralık 1903’te Wright kardeşler ilk uçuşlarını gerçekleştirmişlerdir. Havacılık tarihinde atılan bu ilk adımlardan sonra uçuşlar hızla devam etmiş ve bireysel uçuşlar yapılmaya başlanmıştır. Artan taleple birlikte ülkeler, sivil havacılık sektörüne daha fazla önem vermeye başlamıştır. Hız ve erişim açısından büyük kolaylık sağlayan hava taşımacılığında, uçakların hızı, kapasitesi ve türlerinde her geçen gün değişimler yaşanmış ve aynı zamanda havalimanlarının donanım ve kapasitesi de her geçen gün artmıştır (Altakrıtı, 2022:5). Türkiye’de sivil havacılık sektörünün gelişimi ise, küresel sivil havacılık sektörünün gelişimi ile paralel ilerlediği görülmektedir. Osmanlı Devleti’nin 1911– 1912 yılları arasında meydana gelen Trablusgarp Savaşı’nda İtalyanların hava saldırısına maruz kalması, askeri havacılıkla ilgili çalışmaların başlamasına zemin hazırlamıştır. Faaliyetler 1912 yılında, Atatürk Havaalanı’nın yakınında bulunan Sefaköy’de, küçük bir meydan ve iki hangardan oluşturulan tesiste başlamıştır. 1923 yılında ise Türk Tayyare Cemiyeti (Türk Hava Kurumu) ve 1933 yılında Devlet Hava Meydanları İşletmesi yapılandırılmıştır (Saidula, 2023:37). 20 Mayıs 1933 yılında 2186 sayılı Kanun ile kurulan Devlet Hava Meydanları İşletmesi, “Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi’nin devamı olarak faaliyetlerini yürütmektedir. 3 Haziran 1938 yılında 3424 sayılı kanun ile Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi, Türkiye Cumhuriyeti sınırları içinde ve dışında havacılık çalışmalarının yürütülmesi amacıyla havayolları tesis etmek ve bu yollar üzerinden uçaklarda yolcu, posta ve kargo taşımacılığı yapılması amaçlanmıştır. Bu kurum, önceleri Bayındırlık Bakanlığı’na

bağhyken 21 Temmuz 1943 yılında 4467 sayılı kanuna ile Ulaştırma Bakanlığı'na bağlanarak faaliyetlerine devam etmiştir. Aynı yıl içerisinde Devlet Hava Yolları tarafından İstanbul, Ankara, İzmir, Bursa, Elazığ, Eskişehir, Erzurum, Adana ve Kayseri'deki havalimanlarına seferler düzenlenmiştir (Çiftçi, 2022:39). 1954 yılında ise Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) kurulmuş ve sivil havacılık hizmetlerinde tek yetkili otorite olarak faaliyetlerini yürütmeye başlamıştır. Bu kurumun yetkileri arasında, hava meydanlarının teknik özellikleri ve işletme kurallarını belirlemek, uygulamaları teftiş etmek ve sivil havacılık güvenliğinin sağlamak bulunmaktadır (Sevil, 2023:14). Kısaca, SHGM, uçuş operasyonlarının güvenli, düzenli ve verimli gerçekleştirilmesi için Türkiye sınırları içerisindeki tüm faaliyetlerin planlanmasından, koordinasyonundan ve kontrolünden sorumludur (Akyıldız, 2022:8).

3. TÜRKİYE'DE SİVİL HAVACILIK SEKTÖRÜNDE FAALİYET GÖSTEREN İŞLETMELER

3.1 Yer Hizmetleri İşletmeleri

Havalimanlarında faaliyet gösteren yer hizmetleri firmaları, Havaalanı Yer Hizmetleri Yönetmeliği'nde belirtilen aşağıdaki hizmet süreçlerini yürütmektedirler (SHGM, 2025a).

- Temsil, yolcu trafik,
- Yük kontrolü ve haberleşme, ramp,
- Kargo ve posta, uçak temizlik,
- Birim yükleme gereçlerinin kontrolü, uçak hat bakım,
- Yakıt ve yağ, uçuş operasyon,
- Ulaşım, ikram servis,
- Gözetim ve yönetim, uçak özel güvenlik hizmeti ve denetimi.

Yer hizmetleri, iki farklı hizmet sunmaktadır. İlk hizmet, doğrudan uçakla ilgili olup; bagajların yüklenmesi ve boşaltması, temizlik, güç kaynağı sağlanması gibi hizmetlerden oluşur. Uçuş işlemleri ise, yolcu hizmetleri, temsil, gözetim ve denetim gibi diğer yer hizmeti faaliyetlerini kapsamaktadır (Güngör, 2013:45).

Tablo 1: Türkiye'de Hizmet Veren Yer Hizmeti Kuruluşları

A Grubu Çalışma Ruhsatına Sahip İşletmeler	B Grubu Çalışma Ruhsatına Sahip İşletmeler	C Grubu Çalışma Ruhsatına Sahip İşletmeler
Havaalanları Yer Hizmetleri A.Ş.	THY A. O.	Kargo ve Posta Hizmeti Sistem Lojistik Hizmetleri. A.Ş.
Çelebi Hava Servisi A.Ş.	Pegasus Hava Taşımacılığı A.Ş.	MNG Hava Yolları ve Taşımacılık A.Ş.
TGS Yer Hizmetleri A.Ş.	Güneş Ekspres Havacılık A.Ş.	
	MNG Hava Yolları ve Taşımacılık A.Ş.	
	Turistik Hava Taşımacılık A.Ş.	
	Lufthansa Alman Hava Yolları	
	Suudi Arabistan Hava Yolları	
	İran İslam Cumhuriyeti Hava Yolları	
	Aeroflot Rus Hava Yolları Rusya	
	Moskova Türkiye İstanbul Şubesi	
	Bon Air Havacılık Tic. ve San. A.Ş.	
	Mavi Gök Havacılık A.Ş.	
	Genel Havacılık A.Ş.	

A Grubu: SHY-22 Yönetmeliği 5 inci maddede belirtilen hizmet türlerinin tamamı veya en az yolcu hizmetleri, yük kontrolü ve haberleşme, ramp, kargo ve posta hizmetlerini hava taşıyıcılarına yer hizmeti yapmak üzere tüzel kişilere verilen ruhsatları kapsar.

B Grubu: SHY-22 Yönetmeliği 5 inci maddede belirtilen hizmet türlerinden ulaşım hizmeti hariç diğer hizmet türlerinin tamamını veya bir kısmını kendileri için yapacak hava taşıyıcılarına verilen ruhsatları kapsar.

C Grubu: SHY-22 Yönetmeliği 5 inci maddede belirtilen hizmet türlerinden temsil, gözetim ve yönetim, ikram servis, uçuş operasyon, uçak özel güvenlik hizmeti ve denetimi ile kargo ve posta hizmetini yapmak üzere yabancı hava taşıyıcıları haricindeki tüzel kişilere verilen ruhsatları kapsar.

Kaynak: SHGM, (2025a). Yazar tarafından oluşturulmuştur.

3.2 Temsil ile Gözetim ve Yönetim Hizmeti Veren İşletmeleri

Temsil ile gözetim ve yönetim kuruluşlarına, yabancı hava yolları adına ülkemizde diğer paydaşlar arasında koordinasyon, iş süreçlerini yürütmek, yer hizmetleri faaliyetlerini denetleme gibi çok önemli görevler düşmektedir. Temsil ile gözetim ve yönetim hizmeti veren işletmelerin görev ve sorumlulukları SHGM tarafından belirlenmiş ve aşağıda belirtilmiştir (SHGM, 2025b).

- Taşıyıcı ile paydaşlar arasındaki anlaşmalara bağlı kalarak, yer hizmeti uygulamalarını takip ve kontrol etmek,
- Yer Hizmetleri şirketleri ve tüm paydaşlar ile iletişim halinde olarak yeni bilgileri, talepleri ve sorunları hızlıca paylaşmak,
- Yer Hizmetleri şirketlerinin hizmet verebilmek için ihtiyaç duyacağı tüm varlıkların yeterli sayıda olup olmadığını kontrol etmek,
- Uçakların havalimanlarına varışında hazır bulunmak ve ekip ile iletişim halinde olmak,
- Bulunmuş/kayıp eşya veya kargoların araştırılmasını takip etmek,
- Raporlar/İstatistikler ve belgeleri hazırlamak, göndermek ve dosyalamak ve taşıyıcı veya yerel koşullar dolayısıyla gerekebilecek diğer yönetsel icraatları yerine getirmek,
- Taşıyıcının tüm yayınlarına sahip olmak ve paydaşlar ile paylaşmak.

Türkiye’de temsil ile gözetim ve yönetim hizmeti vermek için SHGM tarafından yetkilendirilmiş işletmeler Tablo 2’de gösterilmektedir.

Tablo 2: Türkiye’de Temsil ile Gözetim ve Yönetim Hizmeti Veren İşletmeler

ACM Air Charter Market Uçak Ser. Ve Tur. Hiz. Ltd. Şti.
Adriyatik Taşımacılık Dış Tic. Ltd. Şti.
Maple Group Havacılık Turizm Dış Ticaret A.Ş.
Air Mark Havacılık Turizm Ve Taşımacılık Ltd. Şti.
Bilen Havacılık Ltd. Şti.
Akua Trans Turizm Havacılık Ltd. Şti.
Casio Air Servis Dış Tic. Ltd. Şti.
Silkway Kargo Taş. Ve Turizm Ltd. Şti. (Temsil Ruhsatı Bulunmuyor.)
Fly Hava Kargo Servis Hav. Ve Tur. Hiz. Ltd. Şti.
Merkür Uluslararası Taşımacılık Turizm Ve Havacılık A.Ş.
Airpak Temizlik Hizmetleri San. Ve Tic. A.Ş. (Temsil Ruhsatı Bulunmuyor.)
Gözen Havacılık Ve Tic. A.Ş.

Tablo 2 Devam: Türkiye’de Temsil ile Gözetim ve Yönetim Hizmeti Veren İşletmeler

5M Yer Hizmetleri A.Ş. (Temsil Ruhsatı Bulunmuyor.)
Universal Havacılık A.Ş.
Akt Turizm Kargo Havacılık İnş. Tic. Ltd. Şti (Plures Air)
Şark Hava Kargo Turizm Taşımacılık Gıda Ltd. Şti.
Hakvar Turizm Ltd. Şti. (Easy Travel)
Akverdi Uluslararası Havacılık Turizm Ve Taşımacılık Tic. Ltd. Şti.
Pelya Turizm Seyahat Acentası Taşımacılık San. Ve Tic. Ltd. Şti.
Aeroglobe Aviation Services Havacılık Ve Ticaret A.Ş.

Kaynak: SHGM, (2025a). Yazar tarafından oluşturulmuştur.

3.3 Türk Tescilli Havayolu İşletmeleri

Tablo 3’de görüldüğü gibi ülkemizde Türk tescilli 14 havayolu taşımacılık hizmeti sunmaktadır. Uçaklar, ticari amaçla, belirli bir hattan, ücret karşılığında taşımacılık yapması durumunda hava taşıma işletmeleri olarak isimlendirilmektedir. Hava taşıma işletmeleri; havayolu, hava taksi, genel havacılık ve balon işletmeleri olmak üzere dört başlık altında toplanmaktadır. Bu işletmeler, SHGM ’den aldıkları işletme ruhsatına bağlı olarak taşımacılık faaliyetlerini yürütmektedirler (SHGM, 2025a).

Tablo 3: Türk Tescilli Havayolu İşletmeleri

Türk Hava Yolları A. O.
Güneş Ekspres Havacılık A.Ş.
Pegasus Hava Taşımacılığı A.Ş.
MNG Havayolları ve Taşımacılık A.Ş.
Hürkuş Havayolu Taşımacılık ve Ticaret A.Ş.
ULS Hava Yolları Kargo Taşımacılık A.Ş.
Turistik Hava Taşımacılık A.Ş.
ACT Hava Yolları A.Ş.
Tailwind Havayolları A.Ş.
Mavi Gök Havacılık A.Ş.
Cortex Havacılık ve Turizm Ticaret A.Ş.
Air Anka Hava Yolları A.Ş.
BBN Hava Yolları Ve Taşımacılık A.Ş.
AJET Hava Taşımacılığı A.Ş.
<i>Koltuk kapasitesi yirmi ve üzeri olan Türk tescilli uçaklarla yolcu taşımacılığı ile sadece yük taşımacılığı yapan ticari hava taşıma işletmeleri Havayolu İşletmeleri olarak adlandırılmaktadır.</i>

Kaynak: SHGM, (2025f). Yazar tarafından oluşturulmuştur.

3.4 İkram Hizmeti Veren Firmalar

Uçuk ikram hizmeti, uçuşta yolculara sunulan yiyecek ve içecek hizmetlerin hepsini kapsamaktadır. Uçuş sırasında oluşan basınç nedeni ile yolcuların ihtiyaç duyacağı sıvı ve gıdaları sağlamak yolcuların sağlıkları açısından çok önemlidir (MEGEP, 2007). Tablo 4’de ikram hizmeti vermeye yetkili firmalar gösterilmiştir. İkram hizmetlerine ilişkin hususlar SHGM tarafından aşağıdaki şekilde düzenlenmiştir.

- İkram servis hizmetini, havalimanları dâhilinde teşkilatlanmış olan yer hizmetleri kuruluşları, ikram servis hizmeti çalışma ruhsatına sahip kuruluşlar veya yerli hava taşıyıcıları yapabilirler.
- Havalimanı sınırları dışında üretilen ikram ürünlerinin hava araçlarına intikali ancak ikram servisi çalışma ruhsatına sahip kuruluşlarca yapılır.
- İkram üretim hizmetini tüzel kişiler ile yerli hava taşıyıcıları yapabilirler.
- Üretilen ikramların ve kullanılan tesislerin uluslararası ve ulusal sağlık kurallarına uygun olması gerekmektedir.
- Hava araçlarına ikram üretimi yapmak havalimanı işletmecisinin iznine tabidir.

Tablo 4: İkram Firmaları

THY DO&CO İkram Hizmetleri A.Ş.
Sancak Uçak İçi Servisleri A.Ş.

Kaynak: SHGM, (2025a). Yazar tarafından oluşturulmuştur.

3.5 Terminal İşletmecileri

SHGM tarafından havalimanlarında terminal işletmek isteyen gerçek veya tüzel kişilere Havaalanı Terminal İşletme Ruhsatı düzenlenmektedir (SHGM, 2025c). Terminal işletmeciliği ile ilgili kurallar SHGM tarafından yayınlanan SHT 33-B talimatı ile belirlenmiştir. (SHGM, 2025d). Türkiye’de terminal işletme ruhsatına sahip işletmeler Tablo 5’de gösterilmiştir.

Tablo 5: Terminal İşletmecileri

Fraport Tav Antalya Terminal İşletmeciliği A.Ş.
İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı Yatırım Yapım Ve İşletme A.Ş.
Zonguldak Özel Sivil Havacılık Sanayi Ve Ticaret A.Ş.
Fraport Tav Antalya Terminal İşletmeciliği A.Ş.

TAV Havalimanları İşletmeciliği A.Ş.

YDA Havalimanı Yatırım ve İşletme A.Ş.

Eskişehir Teknik Üniversitesi

İGA Havalimanı İşletmesi A.Ş.

İC İçtaş Zafer Uluslararası Havalimanı Yatırım Ve İşletme A.Ş.

Devlet Hava Meydanları İşletmesi

Kaynak: SHGM, (2025c). Yazar tarafından oluşturulmuştur.

Türkiye’de sivil havacılık sektöründe hizmet sunan işletmeler yukarıda ifade edildiği gibidir. Sektörün hızla gelişmesi ile birlikte bu işletmelerin sayılarında da artış olacağı düşünülmektedir. SHGM verilerine göre; yolcu trafiği, 2023 yılında 214.136.575 iken 2024 yılında 230.224.611 olarak gerçekleştirmiş ve %8 büyümeye meydana gelmiştir. Uçak trafiği ise, 2.171.330 iken 2024 yılında 2.290.581 olarak gerçekleşmiş ve %5 büyümeye gerçekleşmiştir (SHGM Faaliyet Raporu, 2024).

Ülkemizde 2003 yılı itibariyle havayolu firmalarının artmasıyla birlikte, altyapı, uçuş sayısı ve istihdam sayıları da olumlu yönde etkilenmiştir. 2003 yılında sektörde yaklaşık 65.000 çalışan istihdam edilirken, bu sayı 2022 yılında 262.925’e ulaşmış ve 2023 yılında 320.888 kişi olarak gerçekleşmiştir (SHGM İstatistikler, 2024). Yolcu ve uçak trafiğinde yaşanan artış sektördeki personel sayısını ve istihdamı arttırmıştır. Tablo 6’da 2003-2023 yılları arasındaki ciro ve personel sayıları bulunmaktadır.

Tablo 6: 2003-2023 Yılları Arasındaki Ciro ve Personel Sayısı

Dönem	Çalışan Sayısı	Ciro (Milyar TL.)	Ciro (Milyar \$)
2003	65.000	3,06	2,2
2009	295.547	160,71	27,06
2020	245.876	105,68	14,26
2021	253.885	272,6	20,50
2022	262.925	668,06	35,7
2023	320.888	874,75	29,73

Kaynak: SHGM İstatistikler, (2024:3).

Türkiye’de istihdam durumu bu şekilde iken Dünya’da yaklaşık 11,6 milyon kişi havacılık sektöründe çalışmaktadır. Bu kişiler sektörün farklı alanlarında çalışmaktadırlar. Örneğin, havalimanı işletmelerinde 609.000 kişi, havayollarında 3,1 milyon kişi, hava trafik kontrolü ve yönetici pozisyonlarında 214.000 kişi çalışmaktadır (ABBB, 2025).

Sektörel büyümeye, yeni istihdam imkânları sağlamaktadır. Sivil havacılık yönetiminde öğrenim gören öğrencilerin sektörün büyümeye hızına bağlı olarak sektörde çalışabilecekleri farklı alanların da oluşması beklenmektedir. Bu bilgiler doğrultusunda, sivil havacılık yönetimi bölümünde eğitim gören öğrencilerin sektör ile ilgili görüş ve beklentileri önem kazanmaktadır. Bu çalışmanın amacı ise, bu görüş ve beklentilerini belirleyerek sivil havacılık sektöründe istihdam edilecek kişilerin sektöre bakışlarını ortaya koymaktır.

4. YÖNTEM

4.1 Araştırmanın Amacı ve Yöntemi

Bu araştırmanın amacı, havacılık yönetimi bölümünde okuyan öğrencilerin, sektör ile ilgili görüş ve beklentilerini tespit etmektir. Ülkemizde havacılık yönetimi bölümü olan 30 Üniversite bulunmaktadır (YÖK Atlas, 2025). Bu üniversitelerde okuyan öğrencilerin sektör ile ilgili görüş ve beklentileri, sivil havacılık işletmeleri için önemli bir kılavuz olacağı düşünülmektedir. Bu araştırma, nitel bir çalışma olup olgu bilim (fenomenolojik) desende yapılmıştır. Olgubilim, bireyin algısını, ilgi ve deneyimlerini anlayabilmek için belirli yöntemlerin kullanıldığı bir

araştırma yöntemidir. Olgubilim araştırmalarında veri toplama aracı olarak odak grup görüşmesi kullanılabilir (Öner ve Karabudak, 2021:28). Odak grup görüşmesinin amacı, araştırmanın konusu hakkında katılımcıların bakış açılarına, ilgilerine, deneyimlerine, eğilimlerine, düşüncelerine, algılarına, duygularına, tutum ve alışkanlıklarına dair derinlemesine, detaylı ve çok boyutlu nitel bilgi edinmektir (Çokluk, Yılmaz ve Oğuz, 2011:98). Bu çalışmada, odak grup görüşmeleri yapılmıştır.

4.2 Geçerlilik ve Güvenirlik

Nitel araştırmalarda güvenilirlik, toplanan verilerin doğrudan sunulması, aynı araştırmaya birden fazla kişinin katılması, gözlem aracılığıyla elde edilen bulguların yapılan görüşmelerde teyit edilmesi, verilerin analizinde bir başka araştırmacıyı kullanma, önceden yapılan literatür taraması sonucunda yazılan kavramsal çerçeveye yapılan verilerin analizinin olması gerekir. Geçerlilik ise, görüşmeye katılan kişilerin ifadelerinde araştırmacının etkisinin olup olmadığı, bu ifadeleri eksiksiz aktarıp aktarmadığı, ifadelerden çıkan sonuçların farklı yorumlanıp yorumlanmayacağı dikkate alınmalıdır (Yalçın, 2022:224). Bu çalışmada, çalışmanın verileri doğrudan sunulmakta, birden fazla kişi çalışmaya dâhil edilmekte ve literatürde benzer çalışmalara rastlanmaktadır. Bu bağlamda çalışmanın güvenilirlik ve geçerlilik kriterlerini karşıladığı söylenebilir.

4.3 Çalışma Grubu

Bu çalışmanın evrenini, havacılık yönetimi bölümünde öğrenim gören öğrenciler oluşturmaktadır. Araştırmada kullanılan örneklem modeli ise, ölçüt örnekleme modeli olmuştur. Ölçüt örnekleme modeli, araştırma modeline uygun olarak araştırmanın amacına yönelik en uygun örneklem grubunu belirlemeyi sağlayan ölçütlerin belirlenmesi gerektirmektedir (Duman ve Önger, 2024:12). Bu sayede ölçütleri taşıyan veri kaynaklarını araştırmaya dâhil etmek amaçlanmaktadır. Örneklem olarak, Kayseri ilindeki bir Devlet Üniversitesinde havacılık yönetimi bölümünde öğrenim gören öğrenciler belirlenmiştir. Havacılık yönetimi öğrenimi gören öğrencilerin sektör ile ilgili görüş ve beklentilerini incelemek amacıyla araştırmada belirlenen temel ölçüt ise; havacılık yönetimi bölümünde aktif öğrenci olmaktır. Bu ölçütü taşıyan farklı sınıf düzeylerinden 20 öğrenci araştırmaya gönüllü olarak katılım göstermiştir. Öncelikle, Üniversitenin ilgili yöneticileri ile görüşülerek çalışmanın amacı anlatılmıştır. Yönetimin onayı sonrasında, ders aralarında öğrenciler ile görüşülerek görüşme yapmaya gönüllü 20 öğrenci tespit edilmiştir. Araştırmada yer alan havacılık yönetimi öğrencilerine ait bilgiler kodlanmış ve çalışmada bu şekilde sunulmuştur. Örneğin; K1, Katılımcı-1 anlamına gelmektedir. Katılımcılara ait demografik bilgiler Tablo 1’de gösterilmektedir.

Tablo 7: Katılımcılara Ait Demografik Bilgiler

Katılımcı	Cinsiyet	Yaş	Medeni Durum	Eğitim Durumu
K1	Kadın	22	Bekâr	4.sınıf
K2	Erkek	21	Bekâr	2.sınıf
K3	Kadın	22	Bekâr	4.sınıf
K4	Erkek	24	Bekâr	4.sınıf
K5	Kadın	22	Bekâr	3.sınıf
K6	Erkek	25	Bekâr	4.sınıf
K7	Kadın	22	Bekâr	3.sınıf
K8	Erkek	21	Bekâr	4.sınıf
K9	Erkek	20	Bekâr	3.sınıf
K10	Kadın	23	Bekâr	4.sınıf
K11	Kadın	22	Bekâr	3.sınıf

K12	Erkek	22	Bekâr	4.sınıf
K13	Kadın	23	Bekâr	3.sınıf
K14	Kadın	20	Bekâr	4.sınıf
K15	Erkek	23	Bekâr	4.sınıf
K16	Kadın	22	Bekâr	3.sınıf
K17	Kadın	23	Bekâr	4.sınıf
K18	Erkek	24	Bekâr	4.sınıf
K19	Kadın	22	Bekâr	3.sınıf
K20	Erkek	23	Bekâr	4.sınıf

4.4 Veri Toplama Aracı

Veri toplamak amacı ile görüşme formu kullanılmıştır. Kullanılan görüşme formu; katılımcı bilgileri ve araştırma sorularını içeren bölümlerden oluşmaktadır. Katılımcı bilgileri bölümde; cinsiyet, yaş, medeni durum ve eğitim durumuna ait bilgilere yer verilmiştir. Araştırma soruları bölümünde ise 7 açık uçlu soru hazırlanmıştır. Görüşme formunun hazırlanması sırasında görüşme kılavuzu yaklaşımından yararlanılmıştır (Yıldırım ve Şimşek, 2013:9). Görüşme formu hazırlandıktan sonra, sosyal bilimler alanında uzman iki kişiden görüş alınarak görüşme formunun son hali verilmiştir.

4.5 Verilerin Analizi

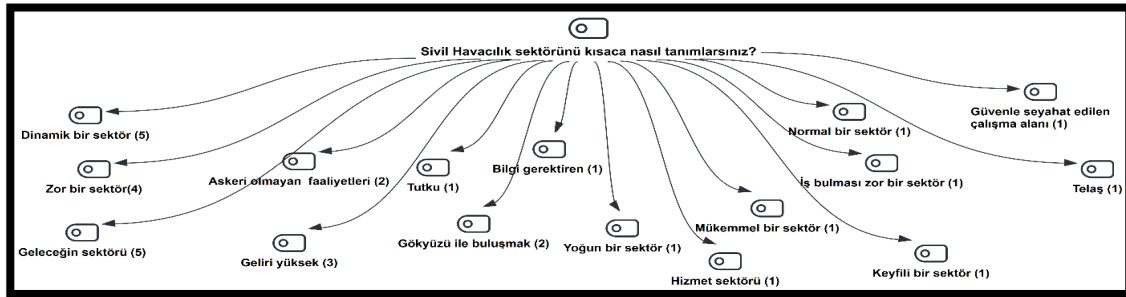
Araştırmada elde edilen veriler, içerik analizi yöntemi ile analiz edilmiştir. İçerik analizi sürecinde ilk olarak kodlamalar yapılmış ve temalar oluşturulmuştur (Yıldırım ve Şimşek, 2013:11). Farklı temalardaki benzer cevaplar tek kod altında toplanmış ve mükerrer kodların oluşması engellenmiştir. Kod ve tema ilişkisine ait görsellerin hazırlanmasında MAXQDA programından yararlanılmıştır. Kodlamalar sunulurken örnek alıntılara yer verilmiştir.

5. BULGULAR

İçerik analizi sonrasında açık uçlu sorulara uygun olarak 8 tema elde edilmiş ve alt kodları ayrı ayrı sunulmuştur.

5.1 Sivil Havacılık Sektörünü Tanımlama

Havacılık yönetimi öğrencilerinin görüşlerine dayalı olarak ilk temaya ait alt kodlar Şekil 1’de gösterilmektedir.



Şekil 1: Sivil Havacılık Sektörünü Nasıl Tanımlarsınız Teması Altında Ortaya Çıkan Kodlar

Araştırmada yer alan öğrencilerin “sivil havacılık sektörünü nasıl tanımlarsınız” sorusuna ilişkin verdikleri cevaplara bağlı olarak bulgular 16 kod altında yer almaktadır. Bu kodlardan en çok ifade edilenler; dinamik bir sektör (n=5), geleceğin sektörü (n=5), zor bir sektör (n=4), geliri yüksek (n=3) şeklindedir. Sivil havacılık sektörünün sürekli gelişmesi ve yeni teknolojik

gelişmelerin yakından takip edilerek sektörde hızlıca kullanıma sunulması, havacılık yönetimi öğrencilerinin sektörü dinamik bir sektör olarak yorumlamalarına neden olmuştur. Bununla birlikte, hava taşımacılığına olan talebin sürekli artması, uçuş ağlarının genişlemesi, yeni havalimanlarının yapılması gibi konular, havacılık yönetimi öğrencilerinin havacılık sektörünü “geleceğin sektörü” olarak görmelerini sağlamıştır. Bu bağlamda, havacılık yönetimi öğrencilerinin sektörel gelişmeleri yakından takip ettikleri söylenebilir. Bu kodlarla ilişkili örnek alıntılardan bazıları aşağıda sunulmuştur.

“Dinamik sürekli, gelişen bir sektör olduğu için geleceği parlak bir sektör olarak görüyorum. İyi kullanılırsa fırsata çevirebilecek bir sektör.” (K.2)

“Sektör olarak zor bir sektör fakat güzel yönleri var.” (K.8)

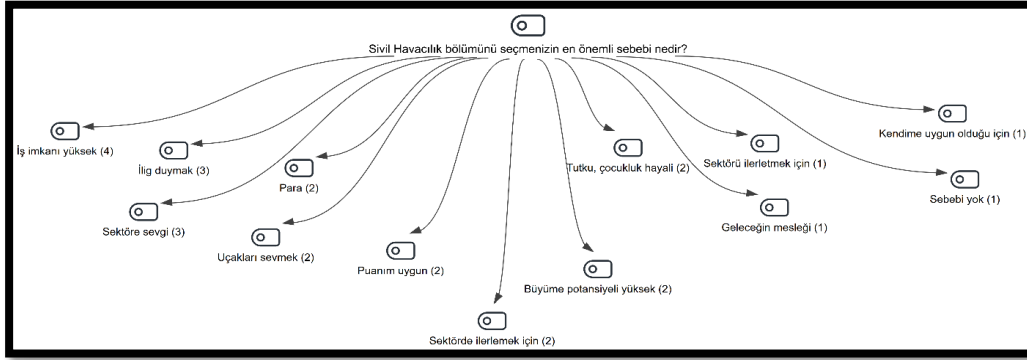
“Sivil havacılık sektörü diğer sektörlerle kıyasla daha dinamik bir yapıdadır bu nedenle dünyada olup bitenden haberdar olmalıdır. Uçuş rotalarına ve uçak sayılarına sürekli yenileri eklenmektedir.” (K.9)

“Fazlasıyla yoğun, yüksek getirili ve kârlı bir sektör olduğunu düşünüyorum.” (K.17)

“Dinamik canlı ve sürekli yeniliklerin yaşandığı yenilikçi bir sektör olarak tanımlayabilirim.” (K.18)

5.2 Sivil havacılık bölümünü seçmenizin en önemli sebebi

Havacılık yönetimi öğrencilerinin görüşlerine dayalı olarak ikinci temaya ait alt kodlar Şekil 2’de gösterilmektedir.



Şekil 2: Sivil Havacılık Bölümünü Seçmenizin En Önemli Sebebi Teması Altında Ortaya Çıkan Kodlar

Araştırmada yer alan öğrencilerin “sivil havacılık bölümünü seçmenizin en önemli sebebi” sorusuna ilişkin verdikleri cevaplara bağlı olarak bulgular 13 kod altında yer almaktadır. Bu kodlardan en çok ifade edilenler; iş imkânı yüksek (n=4), sektöre ilgi duymak (n=3), sektöre sevmek (n=3) şeklindedir. Bu bulguların ilk temadaki cevaplar ile uyumlu olduğu görülmektedir. Havacılık sektörünü dinamik ve geleceğin sektörü olarak değerlendiren katılımcılar, bu sektörde iş imkânının yüksek olacağını ifade etmişlerdir. Ayrıca, öğrencilerin sektörde faaliyet gösteren tüm fonksiyonlara ilgi ve sevgi duydukları tespit edilmiştir.

Bu kodlarla ilişkili örnek alıntılardan bazıları aşağıda sunulmuştur.

“Havacılığa olan tutkum ve çocukluktan gelen hayallerim nedeni ile bu bölümü seçtim.” (K.2)

“Geleceğe dönük iş potansiyeli yüksek bir bölüm olduğunu düşünüyorum.” (K.3)

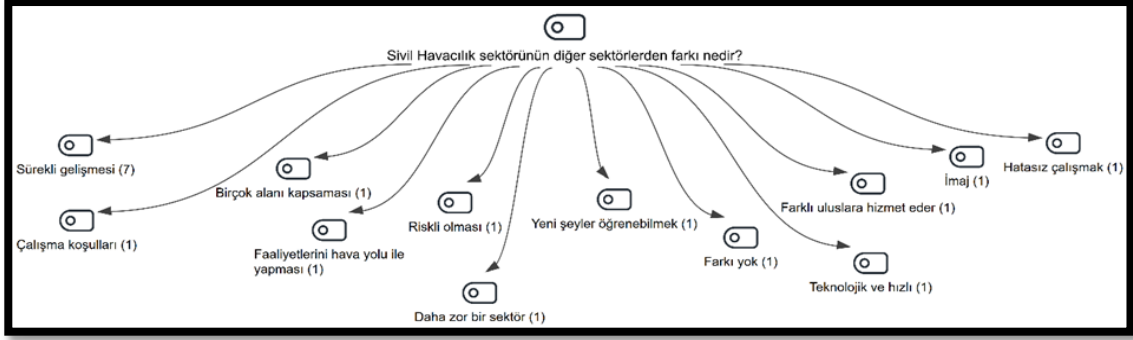
“Sektörün büyüme potansiyeli ve Türkiye’nin jeopolitik konumundan dolayı avantaj sağlaması ve bu büyümeden faydalanma isteği diyebilirim.” (K.4)

“Havacılık bölümünü seçmenin en önemli sebebi bana çok şey katacağını düşündüğüm ve geleceğin mesleklerinden olan havacılık benim hayalim olmasıydı.” (K.11)

“İş imkânı ve havalimanlarını sevmem diyebilirim.” (K.17)

5.3 Sivil Havacılık Sektörünün Diğer Sektörlerden Farkı

Havacılık yönetimi öğrencilerinin görüşlerine dayalı olarak üçüncü temaya ait alt kodlar Şekil 3'te gösterilmektedir.



Şekil 3: Sivil Havacılık Sektörünün Diğer Sektörlerden Farkı Teması Altında Ortaya Çıkan Kodlar

Araştırmada yer alan öğrencilerin “sivil havacılık sektörünün diğer sektörlerden farkı nedir” sorusuna ilişkin verdikleri cevaplara bağlı olarak bulgular 12 kod altında yer almaktadır. Bu kodlardan en çok ifade edilen ise sürekli gelişmesi (n=7) şeklindedir. Bu bulguların birinci ve ikinci temadaki cevaplar ile uyumlu olduğu görülmektedir. Havacılık sektörünü dinamik ve geleceğin sektörü olarak değerlendiren katılımcılar, bu sektörün sürekli geliştiğini ifade etmişlerdir. Katılımcıların; sürekli gelişen, dinamik ve geleceğin sektörü olarak değerlendirdikleri sektörlerde iş imkânının yüksek olduğunu düşündükleri ortaya çıkmaktadır.

Bu kodlarla ilişkili örnek alıntılardan bazıları aşağıda sunulmuştur.

“Yeni teknolojiler ile daha hızlı gelişim göstermektedir.” (K.1)

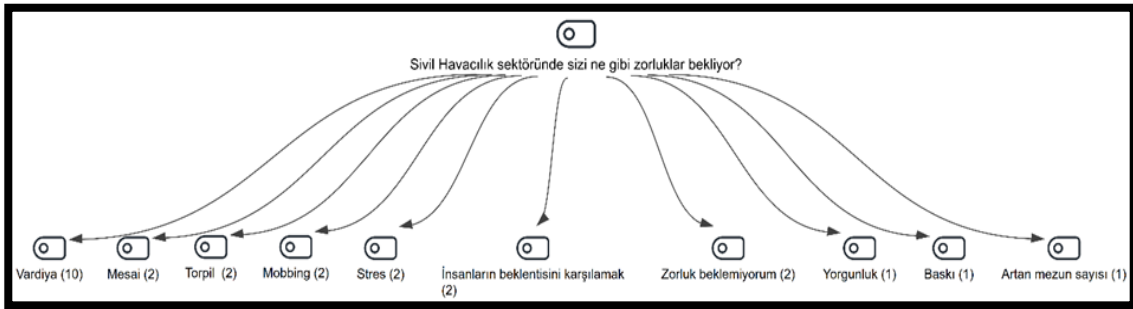
“Sürekli gelişmesi ve öğrendiğimiz şeylerin gün gün artması” (K.7)

“Gelişen sektör” (K.12)

“Sürekli bir gelişim halinde ve sıkıcılıktan ve monotonluktan uzaklık.” (K.18)

5.4 Sivil Havacılık Sektörünün Zorlukları

Havacılık yönetimi öğrencilerinin görüşlerine dayalı olarak dördüncü temaya ait alt kodlar Şekil 4'de gösterilmektedir.



Şekil 4: Sivil Havacılık Sektöründeki Zorluklar Teması Altında Ortaya Çıkan Kodlar

Araştırmada yer alan öğrencilerin “sivil havacılık sektöründe sizi ne gibi zorluklar bekliyor” sorusuna ilişkin verdikleri cevaplara bağlı olarak bulgular 10 kod altında yer almaktadır. Bu kodlardan en çok ifade edilen ise vardiyalı çalışma (n=10) şeklindedir. Havacılık öğrencileri,

sektör yetkilileri ile buluşmalarında ve saha ziyaretlerinde detaylı bilgi alma imkânları bulunmaktadır. Bu bağlamda, sektörde çalışanların vardiyalı sistemde çalıştıkları ve bu nedenle çeşitli zorluklar yaşadıkları konusu hakkında bilgi sahibi oldukları ve bu çalışma sistemini zorluk olarak gördükleri anlaşılmaktadır.

Bu kodlarla ilişkili örnek alıntılardan bazıları aşağıda sunulmuştur.

“Vardiyalı çalışma sistemi.” (K.1)

“Vardiyalı çalışma düzenlerinin sosyal yaşamı kısıtladığını düşünüyorum.” (K.3)

“Vardiyalı çalışmak.” (K.12)

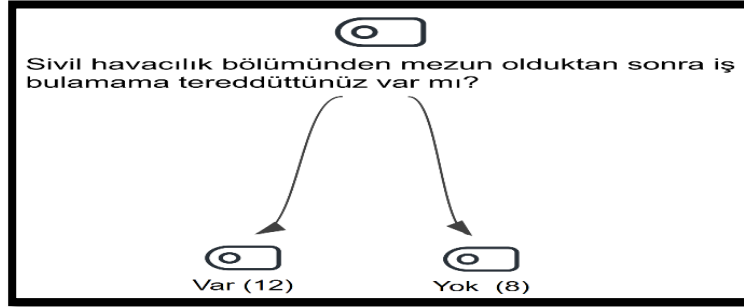
“Kişisel zamanın olmaması, kendini tamamıyla işe adanmak.” (K.13)

“Vardiya sistemi ve stres yoğunluklu alanda çalışmak.” (K.17)

“Değişken çalışma saatleri.” (K.19)

5.5 Sivil Havacılık Sektöründe İş Bulamama Tereddüdü

Havacılık yönetimi öğrencilerinin görüşlerine dayalı olarak beşinci temaya ait alt kodlar Şekil 5’de gösterilmektedir.



Şekil 5: Sivil Havacılık Sektöründe İş Bulamama Teması Altında Ortaya Çıkan Kodlar

Araştırmada yer alan öğrencilerin “sivil havacılık bölümünden mezun olduktan sonra iş bulamama tereddüttünüz var mı” sorusuna ilişkin verdikleri cevaplara bağlı olarak bulgular 2 kod altında yer almaktadır. Bu kodlardan en çok ifade edilen ise iş bulamama tereddüdü var (n=12) şeklindedir.

Bu kodlarla ilişkili örnek alıntılardan bazıları aşağıda sunulmuştur.

“Evet, çünkü torpilin çok fazla döndüğünü düşünüyorum.” (K.2)

“Tabi ki var. Sektör şu an dar 3 firma dışında alım yapan az.” (K.9)

“Her bölümde olduğu gibi bu bölüm için de konuşmak gerekirse az da olsa tabii ki var ama dil en önemli faktör olduğu için kendime güveniyorum.” (K.11)

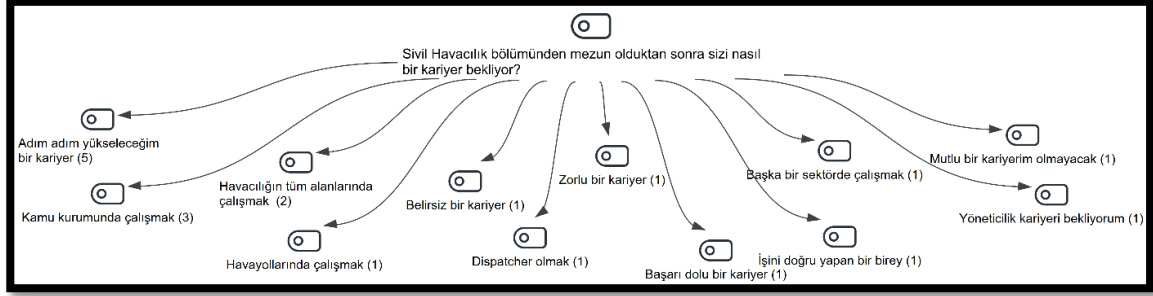
“Var çünkü mezun sayısı fazla.” (K.12)

“Maalesef var, kendimi ne kadar geliştirmiş olmamın bir önemi yok maalesef.” (K.13)

“Var çünkü bu bölümde okumasa bile işe girebilen çok fazla insan var bu sebeple bizlere öncelik verilmemiş olunuyor bu da bizde tereddütte yol açıyor.” (K.18)

5.6 Sivil Havacılık Bölümünden Mezuniyet Sonrası Kariyer Beklentisi

Havacılık yönetimi öğrencilerinin görüşlerine dayalı olarak altıncı temaya ait alt kodlar Şekil 6’da gösterilmektedir.



Şekil 6: Sivil Havacılık Bölümünden Mezuniyet Sonrası Kariyer Beklentisi Teması Altında Ortaya Çıkan Kodlar

Araştırmada yer alan öğrencilerin “sivil havacılık bölümünden mezun olduktan sonra sizi nasıl bir kariyer bekliyor” sorusuna ilişkin verdikleri cevaplara bağlı olarak bulgular 12 kod altında yer almaktadır. Bu kodlardan en çok ifade edilen ise “adım adım yükseleceğim bir kariyer (n=5), “kamu kurumunda çalışmak” (n=3) ve “havacılığın tüm alanlarında çalışmak” (n=2) şeklindedir. Bu bulgular sonucunda, öğrencilerin sivil havacılık sektöründe yükselebilecekleri bir kariyer beklentisi içinde oldukları anlaşılmaktadır. Kariyerlerinde yükselmeyi ise hızlıca değil, adım adım yükselmek olarak tanımlamaktadırlar. Genele olarak sivil havacılık sektörünü zor bir sektör olarak tanımlamaları, kariyer adımlarında temkinli davranmalarına neden olabileceği düşünülebilir.

Bu kodlarla ilişkili örnek alıntılardan bazıları aşağıda sunulmuştur.

“Hayalim olmasından dolayı her türlü zorluğa göğüs gererek adım adım yükseleceğim bir kariyer inşa edeceğim.” (K.2)

“Devlet memurluğu olmadığı sürece mutlu bir kariyer olacağına inancım yok.” (K.3)

“DHİM de çalışmak istiyorum.” (K.4)

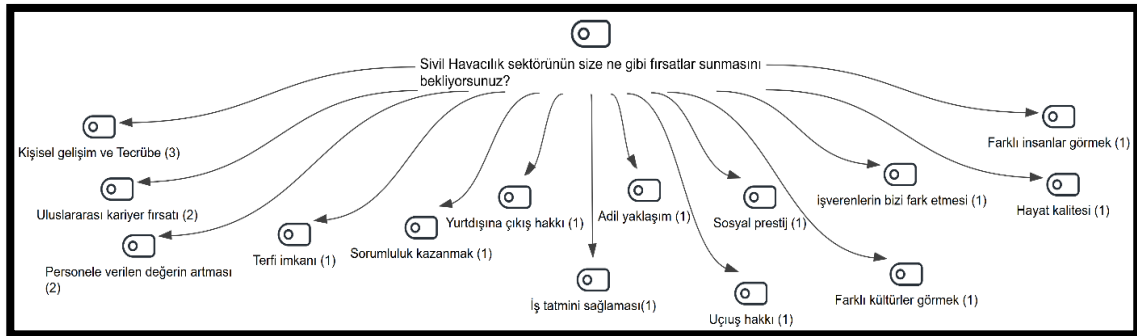
“Orta dereceden başlayarak adım adım yükselmek ve iyi bir kariyer sahibi olmak.” (K.12)

“Öncelikle yolcu hizmetleri memuru olarak başlamak istiyorum, bir süre bu işi yaptıktan sonra adım adım yükselmeyi ve kendimi geliştirmeyi düşünüyorum.” (K.17)

“Gittikçe yükseleceğim ve her gün iyi ki bu sektördeyim diyeceğim bir kariyer bekliyorum.” (K.18)

5.7 Sivil Havacılık Sektöründen Fırsat Beklentileri

Havacılık yönetimi öğrencilerinin görüşlerine dayalı olarak yedinci temaya ait alt kodlar Şekil 7’de gösterilmektedir.



Şekil 7: Sivil Havacılık Sektöründen Fırsat Beklentileri Teması Altında Ortaya Çıkan Kodlar

Araştırmada yer alan öğrencilerin “sivil havacılık sektörünün size ne gibi fırsatlar sunmasını bekliyorsunuz” sorusuna ilişkin verdikleri cevaplara bağlı olarak bulgular 14 kod altında yer

almaktadır. Bu kodlardan en çok ifade edilen ise “kişisel gelişim ve tecrübe” (n=3), “uluslararası kariyer fırsatı” (n=2) ve “personele verilen değerin artması” (n=2) şeklindedir. Bu bulgular sonucunda, öğrencilerin sivil havacılık sektöründe kişisel gelişimi fırsatı bulacaklarını ve tecrübelerin geliştireceklerini düşündükleri tespit edilmiştir. Bununla birlikte, uluslararası bir kariyer fırsatına sahip olacaklarını ifade etmişlerdir. Havacılık personelinin eğitimler ve yapılan işin önemi nendi ile daha fazla değer göreceklərini düşünmektedirler. Bu kodlarla ilişkili örnek alıntılardan bazıları aşağıda sunulmuştur.

“Uluslararası kariyer fırsatı sunmasını isterim.” (K.5)

“Gelişimimi önemli derece etkileyecek bir sektör” (K.7)

“Sivil havacılık, hızlı ulaşım, turizm ve ticareti destekleme, istihdam ve teknoloji gelişimi gibi fırsatlar sunar. “Benim için en büyük fırsatı bana katacağı tecrübedir.” (K.11)

“Kişisel gelişimimi sağlamasını bekliyorum.” (K.16).

Araştırmaya katılan öğrenciler ile yapılan görüşmelerden sonra yapılan analiz sonuçlarına göre oluşan kelime bulutu Şekil 8’de gösterilmektedir.



Şekil 8: Kelime Bulutu

Kelime bulutunda en çok “düşünüyorum” (n=12), “havacılık” (n=17), “kariyer” (n=10), “büyüyen” (n=9) ve “dinamik” (n=8) kelimelerinin kullanıldığı tespit edilmiştir. Bu bağlamda, havacılık yönetimi öğrenimi gören öğrencilerin, sivil havacılık sektörünü hızla büyüyen ve dinamik bir sektör olarak gördükleri ve bu sektörde kariyer yapmayı düşündükleri söylenebilir.

6. SONUÇ

Sivil havacılık sektörü Dünyada ve ülkemizde hızla gelişim göstermektedir. Her geçen gün gelişen ve büyüyen sektör hem yatırımcı işletmeler hem de gençler tarafından ilgi odağı olmaya devam etmektedir. Gelişen ve büyüyen sektör, eğitim almış yeni iş gücü kaynağına ihtiyaç duymaktadır. İşgücü kaynağı ihtiyacını ortadan kaldırmak amacı ile ülkemizde birçok Üniversite, sivil havacılık eğitim programları açmıştır. Bu programlardan mezun olan öğrenciler, sektör ile ilgili eğitim almış olmaları nedeni ile sektörde kolaylıkla istihdam edilmektedirler.

Sivil havacılık sektörünün beklentileri ile ilgili bölümlerde okuyan öğrencilerin beklentileri uyumlu olmalı ve öğrencilerin sektörden beklentileri, sivil havacılık sektöründe faaliyet gösteren işletmeler tarafından karşılanabilmelidir. Her iki tarafın uyum içerisinde olması, sivil havacılık sektörü gibi hassas ve katı kurallara bağlı bir sektör için önem arz etmektedir. Bu bağlamda çalışmada, havacılık yönetimi eğitim gören öğrencilerin sektör ile ilgili görüş ve beklentilerinin tespit edilmesi amaçlanmıştır.

Çalışma sırasında elde edilen veriler ile yapılan analizler sonucunda, havacılık yönetimi programında eğitim gören öğrencilerin, sivil havacılık sektörünü dinamik, hızla büyüyen ve gelişen ve iş imkânı yüksek bir sektör olarak tanımladıkları tespit edilmiştir. Ayrıca bu sektöre karşı sevgi ve ilgi duydukları, zamanla terfi edebilecekleri bir kariyerleri olacağını ve kişisel gelişimlerine fayda sağlayacağını düşündükleri tespit edilmiştir. Kaşka ve Soyca (2022:123) sivil havacılık öğrenimi gören öğrenciler ile yapmış oldukları çalışmada, öğrencilerin kendi gelişimleri için gerçekçi hedefler belirlediklerini tespit etmiştir. Bu bağlamda, sivil havacılık öğrencilerinin havacılık sektörünü hedefler iken kişisel gelişimlerine fayda sağlayacağı düşüncesinde oldukları anlaşılmaktadır. Şen (2019:130) ise, havacılık bölümlerine yerleşen öğrencilerin çoğunlukla ilk tercihi olduğunu ifade etmiştir. Ayrıca, öğrencilerin önemli bir kısmı, havacılığa ilgi duymakta ve bu mesleği seçmelerinde havacılık sektöründe kariyer yapmak istedikleri tespit edilmiştir. Kariyer, ücret ve kişisel gelişim gibi avantajlar öğrencileri cezbediği görülmektedir. Ekener ve Özeren (2025:11) sivil havacılık öğrencileri ile yürütmüş oldukları çalışmada, sosyal imkânlar, kariyer fırsatları ve esnek çalışma koşullarının, öğrencilerin işveren markasını algılamalarını etkilediklerini tespit etmişlerdir. Durmuş ve Tokyay (2021:228) ise, sivil havacılık öğrencilerinin havacılığın saygın bir meslek olduğunu düşündüklerini ifade etmişlerdir. Dolayısıyla, çalışmamızın bulguları ile literatürdeki çalışmaların uyumlu olduğu görülmektedir. Çalışmamızın diğer bulguları ise, havacılık yönetimi öğrencilerinin iş bulma tereddütü yaşadıkları ve vardiyalı çalışma sisteminin kendilerini zorlayacağı yönünde görüşleri olmasıdır. Ancak Kiracı ve Bayrak (2024:84) yapmış oldukları çalışmada, sivil havacılık mezunlarının %85'inin mezun olduktan sonraki 12 ay içerisinde bir işe yerleştikleri ve sivil havacılık lisans mezunların önemli bir kısmı (%91,96) havacılıkla ilgili bir işte çalıştığını tespit etmişlerdir. Bulgular arasındaki bu farklılığın nedeni, çalışmaların yürütüldüğü illerdeki havacılık ile ilgili kuruluşların sayısındaki farklılıklar olduğu söylenebilir.

Çalışma sonuçlarının sivil havacılık sektöründe faaliyet gösteren işletmeler için gelecekteki çalışan adaylarının görüş ve beklentileri hakkında bilgi sahibi olmaları için kılavuz bir çalışma olacağı düşünülmektedir.

KAYNAKÇA

ABBB, (2025). *Aviations's Global Employment Impact*, Erişim adresi: <https://aviationbenefits.org>. (Erişim tarihi: 14/05/2025).

Altakrıtı, F. (2022). *Sivil Havacılık Sektöründe Kabin Ekiplerinin Yaşadığı Sorunlar ve Çözüm Önerileri: Türk Hava Yolları Örneği*. Yüksek Lisans Tezi. T.C. İstanbul Rumeli Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı. İstanbul.

Akyıldız, F. M. (2022). *Sivil Havacılık Sektöründe İnsan Kaynakları Yönetimi Uygulamalarının İş Tatmini ve Örgütsel Bağlılığa Etkileri: Bir Yer Hizmetleri İşletmesi Örneği*. Yüksek

Lisans Tezi. T.C. Beykent Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı İşletme Yönetimi Bilim Dalı. İstanbul.

Çiftçi, Y. (2022). *Türkiye’de Sivil Havacılık ve Havalimanlarında Acil Durum Planlaması: Batman ve Diyarbakır Havalimanları Örneği*. Yüksek Lisans Tezi. T.C. Bitlis Eren Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü. Bitlis.

Çokluk, Ö., Yılmaz, K. ve Oğuz, E. (2011). Nitel Bir Görüşme Yöntemi: Odak Grup Görüşmesi. *Kuramsal Eğitimbilim*, 4 (1), 95-107.

Duman, S. N. ve Önger, S. (2024). Sosyal Bilgiler Eğitiminde Lisansüstü Eğitime Devam Eden Öğrencilerin Akademik Okuryazarlığına Yönelik Görüşlerinin İncelenmesi. *Kırıkkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 14(2), 285-301.

Durmuş, S. ve Tokyay, E. O. (2021). Havacılık Yönetimi Lisans Öğrencilerinin Meslek Tercih Eğilimlerinin İncelenmesi. *Journal Of Aviation Research*, 3(2), 227-242.

Ekener, N. ve Özeren, Ö. Ç. (2025). Sivil Havacılık Öğrencilerinin Staj Algılarının İşveren Markası Algısına Etkisi: Türkiye Örneği. *Kuzey Ege Teknik Bilimler ve Teknoloji Dergisi*, 2(1), 1-13.

Güngör, S. (2013). *Havacılık Yer Hizmetleri Yönetiminde İnsan Kaynakları Yönetimi Uygulamalarının Yeri ve Önemi: Konya Havlamanı Örneği*. Yüksek Lisans Tezi. T.C. Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı Yönetim Organizasyon Bilim Dalı. Konya.

Kakşa, G. N. ve Soycan, S. Y. (2022). Havacılık Öğrencilerinin İstihdam Umudu Düzeylerinin İncelenmesi. *Asrel Aerospace Research Letters*, 1(2), 113-124.

Kiracı, K. ve Bayrak, Ü. (2024). Sivil Havacılık Lisans Mezunlarının İstihdam ve Kariyer Durumları Üzerine Bir Araştırma. *E-International Journal Of Educational Research*, 5(2), 67-88.

MEGEP. (2007). *Yiyecek İçecek Hizmetleri*, Erişim adresi: https://Megep.Meb.Gov.Tr/Mte_Program_Modul/Moduller_Pdf/U%C3%A7akta%20servis.Pdf. (Erişim tarihi: 14/05/2025).

Öner, H. ve Karabudak, S. S. (2021). Hemşirelik Öğrencilerinin Klinik Uygulamalar Sırasında Yaşadıkları Olumsuz Duygular ve Baş Etme Deneyimleri: Odak Grup Görüşmesi. *Psikiyatri Hemşireliği Dergisi*, 60, 57-73.

Saidula, B. (2023). *Sivil Havacılık Sektöründe Dijital Pazarlama ve Müşteri Memnuniyeti İlişkisi: Bir Uygulama*. Yüksek Lisans Tezi. T. C. Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Seyahat İşletmeciliği ve Turist Rehberliği Anabilim Dalı. Konya.

Sevil, M. (2023). *Sivil Havacılık İşletmelerinde Çalışan Bireylerin Bilinçli Farkındalık ve Mental İyi Oluş Düzeyleri Arasındaki İlişkinin İncelenmesi*. Yüksek Lisans Tezi. T.C. Tarsus Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü İşletme Ana Bilim Dalı. Tarsus.

- Şen, G. (2019). Üniversitede Havacılık Bölümlerinde Okuyan Öğrencilerin Meslek Seçiminde Etkili Olan Faktörlerin İncelenmesi. *Journal of Aviation*, 3(2), 122-131.
- SHGM. (2025a). *Sivil Havacılık İşletmeleri*, Erişim adresi: https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/havacilik_isletmeleri/yhek-210824.pdf. (Erişim tarihi: 12/05/2025).
- SHGM. (2025b). *Havaalanları Yer Hizmet Türleri ve Detayları*, Erişim adresi: https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/mevzuat/sektorel/taslaklar/Tasla k_SHT-YHT.pdf. (Erişim tarihi: 18/05/2025).
- SHGM. (2025c). *Terminal İşletmecileri*, Erişim adresi: https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/havacilik_isletmeleri/havaalanlar i/ti-100724.pdf. (Erişim tarihi: 20/05/2025).
- SHGM. (2025d). *Terminal İşletmeciliği Uygulama Esasları Talimatı*, Erişim adresi: https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/mevzuat/sektorel/talimatlar/SHT_33B.pdf. (Erişim tarihi: 20/05/2025).
- SHGM. (2025e). *Mevzuat*, Erişim adresi: <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=22794&MevzuatTur=7&MevzuatTip=5> (Erişim tarihi: 18/05/2025).
- SHGM. (2025f). *Havayolu İşletmeleri*, Erişim adresi: https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/havacilik_isletmeleri/hava_ulasti rma_isletmeleri/HI-26.03.2025.pdf. (Erişim tarihi: 12/05/2025).
- SHGM İstatistikler. (2024). *Havacılık Sektöründe İstihdam ve Ciro*, Erişim adresi: https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/kurumsal/2023_istatistikler.pdf. (Erişim tarihi: 14/05/2025).
- SHGM Faaliyet Raporu (2024). *Yolcu ve Uçak Trafikliği*, Erişim adresi: <https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/SHGM%20faaliyet-2024%2010.04.2025.pdf> (Erişim tarihi: 16/05/2025).
- Şahin, T. (2021a). *Sivil Havacılık Öğrencilerinin Mesleğe Bakış Açuları: Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesinde Bir Alan Araştırması*. Yüksek Lisans Tezi. Gümüşhane Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı. Gümüşhane.
- Şahin, B. (2021b). *Türk Sivil Havacılık Sektörünün Swot Analizi*. Yüksek Lisans Tezi. T.C. Bandırma Onyedli Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü. Balıkesir.
- THY (2025). *Yönetim Kurulu Faaliyet Raporu*, Erişim adresi: <https://investor.turkishairlines.com/documents/faaliyet-raporlari/yk-faaliyet-raporu-1q2025-tr.pdf> (Erişim tarihi: 14/05/2025).
- Yalçın, H. (2022). Bir Araştırma Deseni Olarak Fenomenoloji. *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 22(Özel Sayı 2), 213-232.

- Yangınlar, G. ve Karacan, F. (2018). Sivil Havacılık Sektöründe Kabin Personelinin Sosyal Kaygı Düzeyleri ile Örgütsel Bağlılık Arasındaki İlişkinin İncelenmesine Yönelik Bir Alan Araştırması. *İşletme Araştırmaları Dergisi*, 10(3), 747-766.
- Yıldırım, A. ve Şimşek, H. (2013). *Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri* (9. Baskı). Ankara: Seçkin.
- YÖK Atlas (2025). *Havacılık Yönetimi (Fakülte) Programı Bulunan Tüm Üniversiteler*; Erişim adresi: <https://yokatlas.yok.gov.tr/lisans-bolum.php?b=19076> (Erişim Tarihi: 03/05/2025).