T. C.
İSTANBUL GELİŞİM ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

Havacılık Yönetimi Anabilim Dalı

UÇUŞTA KARAR VERME STİLLERİNİN TÜKENMİŞLİK DÜZEYİNE ETKİSİ: PİLOT ÖĞRENCİLERİ ÜZERİNDE ARAŞTIRMA

Yüksek Lisans Tezi

Aysel Merve KUŞ

Danışman

Prof. Dr. Sezer Cihan KESKEN

İstanbul – 2025

TEZ TANITIM FORMU

Yazar Adı Soyadı : Aysel Merve KUŞ

Tezin Dili **:** Türkçe

Tezin Adı **:** Uçuşta Karar Verme Stillerinin Tükenmişlik Düzeyine Etkisi: Pilot Öğrencileri Üzerinde Araştırma

Enstitü **:** İstanbul Gelişim Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü

Anabilim Dalı **:** Havacılık Yönetimi

Tezin Türü **:** Yüksek Lisans

Tezin Tarihi **:** 11.06.2025

Sayfa Sayısı **:** 184

Tez Danışmanı **:** Prof. Dr. Sezer Cihan KESKEN

Dizin Terimleri **:** Pilot Lisansı Eğitimi, Uçuş Okulu, Havacılık Eğitimi, Karar, Karar Verme Stilleri, Tükenmişlik, Pilotaj, PPL/ATPL

Türkçe Özet **:** Pilot öğrencilerinin tükenmişlik düzeyleri, karar verme mekanizmaları ve kariyer planlamaları arasındaki ilişkileri inceleyen bu araştırma, İstanbul, Ankara, Eskişehir ve Samsun'daki 335 pilotaj öğrencisiyle anket yoluyla gerçekleştirilmiştir. Öğrencilerin akademik tükenmişlik düzeyleri Tükenmişlik Ölçeği ile, karar verme stilleri ise Karar Verme Erteleme Eğitimi Ölçeği ile analiz edilmiştir. Bulgular, öğrencilerin kişisel faktörlere uygun karar verme stillerinin belirlenmesinin ve yoğun eğitim süreçlerinde tükenmişliğin azaltılmasının önemini vurgulamaktadır. Araştırma, pilotaj eğitiminin kalitesini artırmaya yönelik öneriler sunmaktadır.

Dağıtım Listesi **:**
1. İstanbul Gelişim Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsüne
2. YÖK Ulusal Tez Merkezine

Aysel Merve KUŞ

T. C.
İSTANBUL GELİŞİM ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

Havacılık Yönetimi Anabilim Dalı

UÇUŞTA KARAR VERME STİLLERİNİN TÜKENMİŞLİK DÜZEYİNE ETKİSİ: PİLOT ÖĞRENCİLER ÜZERİNDE ARAŞTIRMA

Yüksek Lisans Tezi

Aysel Merve KUŞ

Danışman
Prof. Dr. Sezer Cihan KESKEN

İstanbul – 2025

BEYAN

Bu tezin hazırlanmasında bilimsel ahlak kurallarına uyulduğu, başkalarının eserlerinden yararlanılması durumunda bilimsel normlara uygun olarak atıfta bulunulduğu, kullanılan verilerde herhangi tahrifat yapılmadığını, tezin herhangi bir kısmının bu üniversite veya başka bir üniversitedeki başka bir tez olarak sunulmadığını beyan ederim.

Aysel Merve KUŞ

…/…/2025

İSTANBUL GELİŞİM ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

Aysel Merve KUŞ ‘un “Uçuşta Karar Verme Stillerinin Tükenmişlik Düzeyine Etkisi: Pilot Öğrenciler Üzerinde Araştırma”adlı tez çalışması, jürimiz tarafından Havacılık Yönetimi Anabilim Dalı Havacılık Yönetimi bilim dalında YÜKSEK LİSANS tezi olarak kabul edilmiştir

Başkan	*Prof. Dr. Sezer Cihan KESKEN* (Danışman)
Üye	*Doç. Dr. Özge TURHAN*
Üye	*Doç. Dr. Salim KURNAZ*

ONAY

Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.

… / …/ 2025

Prof. Dr. İzzet GÜMÜŞ

Enstitü Müdürü

ÖZET

Havacılık sektörü, küresel ekonomi ve ulaşım ağının ayrılmaz bir parçası olarak, güvenli ve verimli bir şekilde işlemesi; yolcuların, mürettebatın ve tüm havacılık çalışanlarının sağlığı ve güvenliği açısından kritik bir öneme sahiptir. Pilotlar, havacılığın temel unsurlarından biri olarak uçuş güvenliğini doğrudan etkileyen kararları almakla yükümlüdür. Bu nedenle pilotaj eğitim süreçleri, özellikle uçuş aşamasında alınan kararların kalitesini artırmaya yönelik stratejilerle şekillendirilmelidir. Ancak pilotların eğitim süreçleri sırasında maruz kaldığı aşırı stres, iş yükü ve tükenmişlik (burnout) gibi faktörler karar verme süreçlerinde olumsuz etkilere yol açabilir ve dolayısıyla uçuş güvenliğini tehdit edebilir. Bu tezde pilotaj eğitim sürecinde tükenmişlik sendromunun etkileri araştırılmış ve tükenmişlik düzeylerinin pilotların uçuş sırasındaki karar verme stillerine olan yansımaları incelenmiştir. Araştırma, pilotların eğitim dönemlerinde yaşadıkları tükenmişlik durumlarının uçuş aşamasındaki karar verme süreçlerini nasıl şekillendirebileceğini anlamayı amaçlamaktadır.

Tükenmişlik, pilotların fiziksel, duygusal ve bilişsel aşırı yıpranmasına neden olarak sağlıklı ve güvenli uçuş kararları alabilmelerini zorlaştırabilir ve bu durum kazaların meydana gelmesine yol açabilir. Çalışma sonuçları, tükenmişlik düzeylerinin pilotların sezgisel ve rasyonel karar verme yetenekleri üzerinde olumsuz bir etkiye sahip olduğunu ortaya koymuştur. Ayrıca tükenmişlik sendromunun karar vermekten kaçınma ve anlık karar verme gibi karar verme stillerinde de belirgin etkiler gösterdiği gözlemlenmiştir. Bu bulgular, pilotların uçuş sırasında karşılaştıkları stresli ve zorlu koşullar altında doğru ve güvenli kararlar almada zorlanabileceklerini ve bu durumun uçuş güvenliği için bir risk oluşturabileceğini göstermektedir. Dolayısıyla, pilotaj eğitim süreçlerinde tükenmişlik sendromunun etkilerini azaltmaya yönelik psikolojik destek ve stres yönetimi eğitiminin entegre edilmesi gerektiği vurgulanmaktadır. Bu tür destekler, pilotların tükenmişlikten korunmasına yardımcı olacak ve eğitim sürecinde daha sağlıklı kararlar almalarını sağlayacaktır. Böylece havacılık sektöründe uçuş güvenliğinin artırılması ve pilotların performanslarının optimize edilmesi mümkün olacaktır.

Bu tez, tükenmişlik sendromunun eğitim süreçlerinde dikkate alınması gereken önemli bir faktör olduğunu ve güvenli uçuşların sağlanmasında bu tür müdahalelerin kritik rol oynadığını ortaya koymaktadır. Özellikle, pilotların eğitim süreçlerinde yaşadıkları tükenmişlik deneyimlerinin, onların gelecekteki karar verme yetenekleri üzerinde kalıcı etkiler bırakabileceği göz önünde bulundurulmalıdır. Bu bağlamda, eğitim programlarının sadece teknik bilgi ve becerileri değil, aynı zamanda psikolojik dayanıklılığı da geliştirmeye yönelik stratejiler içermesi gerekmektedir. Eğitimcilerin, pilot öğrencilerinin tükenmişlik belirtilerini erken tespit edebilmesi ve uygun destek mekanizmalarını devreye sokabilmesi için gerekli bilgi ve becerilere sahip olması önemlidir. Ayrıca, havacılık otoritelerinin ve eğitim kurumlarının, pilotların psikolojik sağlığını korumaya yönelik politika ve uygulamaları hayata geçirmesi gerekmektedir. Bu tür önlemler, havacılık sektörünün sürdürülebilirliği ve güvenliği için vazgeçilmezdir.

Anahtar Kelimeler: Karar, Karar verme stilleri, tükenmişlik, pilotaj, PPL/ATPL Eğitimi

SUMMARY

As an integral part of the global economy and transport network, the aviation industry is critical to the safe and efficient operation of the industry and to the health and safety of passengers, crew and all aviation employees. Pilots, as one of the fundamental elements of aviation, are responsible for making decisions that directly affect flight safety. Therefore, pilot training processes should be shaped with strategies to improve the quality of the decisions taken especially during the flight phase. However, factors such as excessive stress, workload and burnout that pilots are exposed to during the training processes may lead to negative effects on decision-making processes and thus threaten flight safety. In this thesis, the effects of burnout syndrome during the pilot training process were investigated and the reflections of burnout levels on pilots' decision-making styles during flight were analysed. The research aims to understand how the burnout experienced by pilots during their training period can shape their decision-making processes during flight.

Burnout can cause physical, emotional and cognitive overload of pilots, making it difficult for them to make sound and safe flight decisions, which may lead to accidents. The results of the study revealed that burnout levels have a negative impact on pilots' intuitive and rational decision-making abilities. In addition, burnout syndrome had significant effects on decision-making styles such as decision avoidance and split-second decision making. These findings suggest that pilots may have difficulty in making correct and safe decisions under stressful and challenging conditions encountered during flight, which may pose a risk to flight safety. Therefore, it is emphasised that psychological support and stress management training should be integrated in pilot training processes to reduce the effects of burnout syndrome. Such support will help protect pilots from burnout and enable them to make healthier decisions during the training process. Thus, it will be possible to increase flight safety and optimise the performance of pilots in the aviation industry.

This thesis reveals that burnout syndrome is an important factor to be considered in training processes and that such interventions play a critical role in ensuring safe flights. In particular, it should be taken into consideration that the burnout experiences of pilots during the training process may have lasting effects on their future decision-

making abilities. In this context, training programmes should include strategies to develop not only technical knowledge and skills but also psychological resilience. It is important for educators to have the necessary knowledge and skills to detect early signs of burnout in pilot students and to put in place appropriate support mechanisms. Furthermore, aviation authorities and training institutions need to implement policies and practices to protect the psychological well-being of pilots. Such measures are essential for the sustainability and safety of the aviation industry.

Keywords: Decision, Decision-making styles, burnout, pilotage, PPL/ATPL Training

İÇİNDEKİLER

ÖZET ..... **i**
SUMMARY ..... **iii**
İÇİNDEKİLER ..... **v**
KISALTMALAR ..... **viii**
TABLOLAR LİSTESİ ..... **ix**
ŞEKİLLER LİSTESİ ..... **x**
GRAFİKLER LİSTESİ ..... **xi**
ÖNSÖZ ..... **xii**
GİRİŞ **1**

BİRİNCİ BÖLÜM
KARAR VERMEYE KAVRAMSAL BAKIŞ

1.1. Karar ve Karar verme kavramları 9
1.2. Karar Verme Süreci 12
1.2.1. Karar Verme Sürecini Etkileyen Faktörler 17
1.2.1.1. Çevresel Faktörler 18
1.2.1.2. Kararın Kendine Has Özellikleri 19
1.2.1.3. Bireysel Özellikler 21
1.3. Karar Verme Türleri 26
1.3.1. Yapısına Göre Kararlar 26
1.3.2. Hiyerarşik Düzeye Göre Kararlar 29
1.3.3. Durumlarına Göre Kararlar 31
1.4. Karar Verme Stilleri 34
1.4.1. Rasyonel Karar Verme Stili 41
1.4.2. Sezgisel Karar Verme Stili 43
1.4.3. Bağımlı Karar Verme Stili 45
1.4.4. Kendiliğinden -Anlık Karar Verme Stili 47
1.4.5. Kaçıngan Karar Verme Stilli 50
1.4.6. Ulusal ve Uluslarası Literatürde Havacılık Sektöründe Yapılan Araştırmalar 52

İKİNCİ BÖLÜM
TÜKENMİŞLİK

2.1. Duygusal Tükenme 62
2.1.1. Depersonalizasyon 62
2.1.2. Kişisel Başarıda Azalma 63
2.1.3. Fiziksel Belirtiler 63
2.2. Tükenmişlik Alt Boyutları 64
2.2.1. Duygusal Tükenmişlik 65

2.2.2. Duyarsızlaşma 65
2.2.3. Düşük Kişisel Başarı Hissi 66
2.3. Tükenmişliğin Nedenleri 66
2.3.1. Çalışma Koşulları ve Yüksek Talepler 67
2.3.2. Bireysel Kişisel Özellikler 67
2.3.3. Örgütsel Faktörler 68
2.4. Ulusal ve Uluslarası Literatürde Havacılık Sektöründe Araştırmalar 68

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
KARAR VERME VE TÜKENMİŞLİK ARASINDAKİ İLİŞKİ

3.1. Karar Verme ve Tükenmişlik Arasındaki Havacılık Alanındaki Örnekler 73

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM
UÇUŞTA KARAR VERME STİLLERİNİN TÜKENMİŞLİK DÜZEYİNE ETKİSİ: PİLOT ÖĞRENCİLERİ ÜZERİNDE ARAŞTIRMA

4.1. Araştırma Sorusu 85
4.2. Araştırmanın Önemi ve Amacı 73
4.3. Araştırmanın Varsayımları 86
4.4. Araştırmanın Sınırları 87
4.5. Araştırmanın Yöntemi 87
4.6. Araştırmanın Modeli ve Hipotezleri 88
4.6.1. Normallik Testleri İçin Hipotezler: 88
4.6.2. Mann-Whitney U Testi İçin Hipotezler: 88
4.6.3. Kruskal-Wallis H Testi İçin Hipotezler 89
4.6.4. Korelasyon Analizi İçin Hipotezler: 89
4.7. Araştırmanın Ana Kütlesi ve Örneklemi 89
4.8. Veri Toplama Araçları 90
4.9. Kişisel Bilgi Formu 90
4.10. Karar Verme Ölçeği 91
4.11. Tükenmişlik Ölçeği 91
4.12. Verilerin Toplanması ve Çözümlenmesi 92

BEŞİNCİ BÖLÜM
BULGULAR VE TARTIŞMA

5.1. Betimsel Analizler 93
5.1.1. Demografik Özelliklere Ait Frekans Dağılımı 93
5.2. Normallik Varsayımı Analizleri 98
5.2.1. 1 Normallik Testleri 98
5.3. Parametrik Olmayan Karşılaştırma Analizleri 103
5.3.1. Mann-Whitney U testi 103
5.4. 2Kruskal-Wallis H Testi Analizi 107

5.5. Açıklayıcı Faktör Analizi (Geçerlik Analizi) 119
5.5.1. Uçuşta Karar Verme Stilleri Ölçeği'nin Açıklayıcı Faktör Analizi 119
5.5.2. Tükenmişlik Düzeyi ölçeği'nin açıklayıcı faktör analizi 124
5.6. Güvenirlik Analizi 128
5.6.1. Uçuşta Karar Verme Stilleri Ölçeği'nin güvenirlik analizi 128
5.6.2. Tükenmişlik Düzeyi Ölçeği'nin Güvenirlik Analizi 130
5.7. Spearman Korelasyon Katsayısı Analizi 132
5.7.1. Rasyonel Karar Verme ile Tükenmişlik Düzeyi Arasındaki Korelasyon: 134
5.7.2. Sezgisel Karar Verme ile Tükenmişlik Düzeyi Arasındaki Korelasyon: 135
5.7.3. Bağımlı Karar Verme ile Tükenmişlik Düzeyi Arasındaki Korelasyon: 135
5.7.4. Kaçınma ile Tükenmişlik Düzeyi Arasındaki Korelasyon: 136
5.7.5. Anlık Karar Verme ile Tükenmişlik Düzeyi Arasındaki Korelasyon: 137
5.8. Araştırma Hipotezlerine İlişkin Bulgular 138

TARTIŞMA, SONUÇ VE ÖNERİLER 147
KAYNAKÇA 150
EKLER 158
ÖZGEÇMİŞ 165

KISALTMALAR

CRM : CREW RESOURCE MANAGEMENT

JFK : JOHN F. KENNEDY ULUSLARARASI HAVALİMANI

TDK : TÜRK DİL KURUMU

GDMS : GENEL KARAR VERME STİLİ

SHGM : SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

PPL : PRİVATE PİLOT LİCENSE

ATPL : AİRLİNE TRANSPORT PİLOT LİCENSE

SHT-1 : SİVİL HAVACILIK TALİMATI-1

TBS : TEORİK BİLGİ SINAVI

INS : ALETLİ SEYRÜSEFERİ

CPDLC : VERİ BAĞLANTISI İLETİŞİMİ

ADS-B : OTOMATİK BAĞIMLI GÖZETİM

KVSÖ : KARAR VERME STİLLERİ ÖLÇEĞİ

SPSS 21.0 : STATİSTİCAL PACKAGE FOR SOCİAL SCİENCES

IATA : INTERNATİONAL AİR TRANSPORT ASSOCİATİON

KLM : KLM ROYAL DUTCH AİRLİNES

PAN AM : PAN AMERİCAN WORLD AİRWAY

ABD : AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ

COVID-19 : CORONAVİRUS DİSEASE 2019

T.Y : SKYRARY DECİSİON MAKİNG

TABLOLAR LİSTESİ

Tablo1. SHGM Sektör Raporu (2023) 78
Tablo 2. Araştırma modeli 88
Tablo 3. Araştırmaya Katılanların Pilotaj Eğitimi Alıp Almamalarına Göre Dağılımı 93
Tablo 4. Araştırmaya Katılanların Yaşa Göre Dağılımı 94
Tablo 5. Araştırmaya Katılanların Cinsiyete Göre Dağılımı 96
Tablo 6. Araştırmaya Katılanların Eğitime Göre Dağılımı 97
Tablo 7. Demografik Özelliklerin Normallik Analizi 98
Tablo 8. Karar Verme Stilleri Ölçeğine Ait Faktörlerin Normallik Analizi 100
Tablo 9. Tükenmişlik Düzeyi Ölçeğine Ait Faktörlerin Normallik Analizi 102
Tablo 10. Uçuşta Karar Verme Stilleri ile Tükenmişlik Düzeyinin Cinsiyet ile Arasındaki İlişki 104
Tablo 11. Karar Verme Stilleri ile Tükenmişlik Düzeyinin Yaş ile Arasındaki İlişki 108
Tablo 12. Karar Verme Stilleri ile Tükenmişlik Düzeyinin Eğitim Durumu ile Arasındaki İlişki 112
Tablo 13. Uçuşta Karar Verme Stilleri Ölçeğinin KMO and Bartlett's Testi 119
Tablo 14. Uçuşta Karar Verme Stilleri Ölçeği'nin Toplam Varyans Etkisi 121
Tablo 15. Tükenmişlik Düzeyi Ölçeğinin KMO and Bartlett's Testi 124
Tablo 16. Tükenmişlik Düzeyi Ölçeği'nin Toplam Varyans Etkisi 126
Tablo 17. Uçuşta Karar Verme Stilleri Ölçeği'nin Güvenirlik Analizi 128
Tablo 18. Tükenmişlik Düzeyi Ölçeği'nin Güvenirlik Analizi 130
Tablo 19. Uçuşta Karar Verme Stilleri ile Tükenmişlik Düzeyi Faktörleri Arasındaki Korelasyon İlişkisi 132
Tablo 20. Normallik Testleri İçin Hipotezler 138

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1. Karar Seviyeleri 30

GRAFİKLER LİSTESİ

Grafik 1. Araştırmaya Katılanların Yaşa Göre Dağılımı 94
Grafik 2. Araştırmaya Katılanların Cinsiyete Göre Dağılımı 95
Grafik 3. Araştırmaya Katılanların Eğitime Göre Dağılımı 96

ÖNSÖZ

Bu çalışmanın hayata geçmesinde değerli rehberliği ve engin bilgisiyle yol gösteren, kıymetli danışmanım Prof. Dr. Sezer Cihan Kesken hocama en derin minnet ve şükranlarımı sunarım. Tez sürecim boyunca değerli fikirleri, her daim destekleriyle yanımda olan saygıdeğer hocalarım Assoc. Prof.Dr Tamer Saraçyakupoğlu ve Öğr. Gör. Nesli Kahraman Gedik'e içten teşekkürlerimi iletiyorum.

Havacılık eğitmenliği kariyerimin ilk adımını atmama vesile olan ve bu alanda bana yol gösteren değerli hocam Dr.Öğr. Gör. Zulal Gunal'a minnettarım.

Bu zorlu ve uzun soluklu tez sürecinde, gece gündüz demeden bana sonsuz destek ve olanak sağlayan sevgili ailem, babam İsmet Kuş ve annem Mevlüde Kuş'a sonsuz teşekkürlerimi iletiyorum. Varlıkları ve destekleri olmasaydı bu çalışmayı tamamlamam mümkün olmazdı.

Akademik hayata attığım bu ilk adımda, bana kattığınız her şey için teşekkür ederim. Bu tezi, her zaman gurur ve onurla taşıyacağım.

Saygılarımla

GİRİŞ

Global havacılık sektörü, son yüzyılda teknolojik ilerlemeler, ekonomik büyüme ve uluslararası bağlantıların artması sayesinde önemli bir dönüşüm geçirmiştir. Button (2010) tarafından belirtildiği üzere, ulaşımın küresel ölçekte daha hızlı ve erişilebilir hale gelmesi, dünya genelinde ticaretin, turizmin ve kültürel etkileşimin artmasını sağlamıştır. Bu durum, sadece uluslararası iş gücünün hareketliliğini artırmakla kalmamış, aynı zamanda küresel ekonomik entegrasyonu da derinleştirmiştir. IATA (2020) tarafından vurgulandığı üzere, havacılık, hızla gelişen dijitalleşme, yenilikçi uçak teknolojileri ve sürdürülebilirlik odaklı değişimler sayesinde modern ekonominin en kritik sektörlerinden biri haline gelerek küresel çapta ekonomik büyüme ve uluslararası ilişkiler üzerinde önemli bir itici güç oluşturmuştur. Bamber (2015) tarafından belirtildiği üzere bu dönüşüm, aynı zamanda sektördeki rekabeti daha yoğun hale getirmiştir. İşletmeleri verimlilik, güvenlik, müşteri deneyimi ve çevresel sürdürülebilirlik gibi alanlarda yeni stratejiler geliştirmeye zorlamıştır. Bu hızlı değişim ve rekabet ortamı, havacılık sektöründeki kritik paydaşlardan biri olan pilotlar için önemli zorluklar yaratmaktadır. Miller ve Cannell (2019) tarafından vurgulandığı üzere, pilotlar için uçuş güvenliği ve operasyonel verimlilik açısından alınan her kararın büyük bir öneme sahip olduğu bu sektörde, her an doğru ve etkili kararlar alabilmek için yüksek derecede dikkat ve profesyonellik sergilemek zorundadırlar. Dolayısıyla, havacılık sektöründeki bu dinamik değişimler, pilotların hem teknik hem de psikolojik olarak sürekli gelişim göstermelerini zorunlu kılmaktadır.

Havacılıkta karar verme, pilotlar için kritik bir öneme sahiptir. Zira uçuş sırasında karşılaşılan değişken koşullar altında hızlı ve doğru kararlar almak zorundadırlar. Klein (2008) tarafından belirtildiği üzere, hava koşulları, teknik arızalar, trafik yoğunluğu ve acil durumlar gibi faktörler, pilotların karar verme süreçlerini zorlaştırabilmektedir. Bu kararlar hem yolcuların güvenliği hem de uçuşun başarıyla tamamlanması açısından büyük bir risk taşımaktadır. Endsley (1995) tarafından vurgulandığı üzere pilotlar, karmaşık ve stresli durumlarda doğru kararlar alabilmek için eğitim, deneyim ve sezgilerini kullanmak zorundadırlar. Yanlış veya gecikmiş bir karar, ciddi güvenlik tehditlerine yol açabilmektedir. Bu durum, havacılık kazalarının en yaygın sebeplerindendir ve bu tür hatalar ciddi ve yıkıcı sonuçlar doğurabilmektedir. Özellikle acil durumlar sırasında verilen hatalı kararlar, uçuş

güvenliğini ciddi şekilde tehdit edebilmektedir. Pilotlar, stres, eksik bilgi veya duygusal durumlar gibi çeşitli faktörlerin etkisiyle yanlış seçimler yapabilirler ve bu hatalı kararların etkileri, uçuşun güvenliğini doğrudan etkileyerek trajik kazaların meydana gelmesine yol açabilmektedir (Klein, 2008). Tenerife Kazası, pilotların verdikleri yanlış kararların uçuş güvenliği üzerindeki yıkıcı etkilerini gözler önüne seren çarpıcı bir örnek teşkil etmekte ve bu tür hataların ne denli büyük tehlikeler barındırdığını net bir şekilde ortaya koymaktadır. Kazanın temel nedenleri arasında pilotlar arasındaki iletişim sorunları, yanlış anlamalar ve elverişsiz hava koşulları yer almaktadır. KLM havayollarına ait uçak, kalkış için gerekli izni almadan pistte hızlanmaya başlamış ve aynı pist üzerinde bulunan Pan Am uçağıyla çarpışmıştır. Pan Am pilotları, kalkış izninin henüz verilmediğinden emin olmalarına rağmen, bu durum kule ve diğer mürettebat tarafından net bir şekilde algılanamamıştır. Bu trajik olay, havacılıkta standart iletişim protokollerine eksiksiz uymanın ve net, anlaşılır bir dil kullanılmasının hayati önemini bir kez daha gözler önüne sermiştir. Kazanın ardından uluslararası sivil havacılık kurumları, havacılık iletişiminde standartlaşmayı ve mürettebat kaynak yönetimi (CRM) uygulamalarını geliştirme yönünde önemli adımlar atmıştır.

Kaza sonrası yapılan bu iyileştirmeler, karar verme süreçlerinde daha fazla şeffaflık ve güven sağladığı tespit edilmiştir. Dolayısıyla Tenerife Kazası, CRM eğitiminin havacılık güvenliği üzerindeki kritik rolünü açıkça ortaya koymaktadır. Pilotların karar verme süreçlerinde tükenmişlik, havacılık kazalarının önemli bir nedenini oluşturabilir. Defrank ve Cooper (2013) tarafından belirtildiği üzere, uzun süreli stres, yoğun iş yükü ve duygusal baskılar pilotların fiziksel ve zihinsel olarak tükenmelerine yol açarak karar verme yeteneklerini olumsuz etkileyebilmektedir. Bu tükenmişlik dikkat dağınıklığı, hatalı değerlendirmeler ve gecikmiş tepkiler gibi problemlere yol açabilmektedir. Kritik durumlarla karşılaşıldığında, tükenmişlik nedeniyle pilotlar doğru kararları alacak zihinsel netlikten yoksun olabilmektedirler. Gist (2001) tarafından vurgulandığı üzere artan iş yükü, uzun çalışma saatleri ve yüksek stres seviyeleri, pilotlar üzerinde tükenmişlik riskini artırmaktadır. Bu durum, karar verme süreçlerini olumsuz yönde etkileyebilir. Yorgunluk ve duygusal tükenmişlik, pilotların özellikle acil durumlar karşısında doğru bilgiye dayalı kararlar almalarını etkileyebilmektedir. Bu durum hem uçuş güvenliğini tehdit edebilir hem de havayolu şirketlerinin operasyonel verimliliğini düşürebilmektedir. Maslach ve Leiter

(2016) tarafından belirtildiği üzere, tükenmişlik düzeyi yüksek olan pilotlar, işlerine olan bağlılıklarını ve motivasyonlarını kaybedebilirler ve bu da karar verme stratejilerinin kalitesini doğrudan etkilemektedir.

Dolayısıyla, pilotların tükenmişlik düzeylerinin izlenmesi ve uygun müdahale stratejilerinin geliştirilmesi, havacılık güvenliği açısından büyük önem taşımaktadır. Tükenmişlik, pilotların fiziksel ve zihinsel yeteneklerini zayıflatarak doğru ve etkili karar verme becerilerini olumsuz yönde etkileyebilir. Özellikle acil durumlar ve yüksek riskli senaryolarda, tükenmişlik nedeniyle pilotların tepki süreleri ve karar verme becerileri azalabilmektedir. Zihinsel netlik kaybı ve dikkat dağınıklığı, karar verme süreçlerinde hatalara yol açarak uçuş güvenliğini ciddi bir şekilde tehlikeye atabilmektedir. Bu durum, tükenmişlik yaşayan pilotların riskleri doğru değerlendirme ve uygun önlemleri alma yeteneğini azaltarak kazaların engellenebilmesi açısından büyük bir sorun oluşturmaktadır. Bu sebeple tükenmişlik sendromuyla başa çıkma yöntemlerinin uygulanması, pilotların sağlığını korumanın yanı sıra uçuş güvenliğini artırmada da kritik bir rol oynamaktadır. Tükenmişlik ve karar verme yetenekleri arasındaki güçlü bağ, havacılık sektöründeki tüm güvenlik protokollerinin etkinliği açısından hayati öneme sahip olabilmektedir. Baker ve Wierzbicki (2019) tarafından belirtildiği üzere, havacılık sektöründe pilotların karar verme stratejilerini optimize edebilmek ve tükenmişlikle mücadele etmek için etkili önlemler almak sadece bireysel sağlıkları değil, aynı zamanda küresel havacılığın güvenli ve sürdürülebilir bir şekilde işlemesi için de kritik öneme sahiptir. Pilot sağlığı, uçuş güvenliği için çok önemlidir. 2001'deki bir American Airlines kazası, pilotların aşırı stresli olmasının kazaya yol açabileceğini gösterdi. Tükenmişlik, sürekli stres ve yorgunluk demektir. Bu kazada stresli pilotun hatalı hareketleri uçağın düşmesine neden olmuştur. Havacılıkta yüksek stres, pilotlarda tükenmişlik riskini artırır ve bu da güvenliği tehlikeye atmaktadır.

Maslach ve Leiter (2016) tarafından tanımlandığı üzere, stresten kaynaklı olarak tükenmişlik düzeylerinin oldukça yüksek olması, kazanın meydana gelmesine zemin hazırlamaktadır. Tükenmişlik, çalışanların günlük yaşamda sürekli olarak stres, duygusal tükenme, fiziksel yorgunluk ve düşük iş motivasyonu yaşaması durumunu tanımlamaktadır. Pilotların yoğun stres altında verdikleri kararlar, havacılık kazaları üzerinde büyük bir etkiye sahiptir. Tanrıkulu (2023) tarafından belirtildiği üzere

American Airlines Kazasında, yoğun stres nedeniyle pilotlar uçağın dengesini sağlayamamış ve uçak kalkıştan iki dakika sonra Quesns bölgesine düşmüştür.

Yapılan incelemeler sonucunda, uçağın kalkış sırasında ve hemen sonrasında kontrolünde çok fazla uçuş hareketi yapıldığı anlaşılmıştır. Uçuş sırasında sağ motorun kontrol sistemine ani ve sert hareketler, uçağın dengesiz hale gelmesine neden olmuştur. Pilotun aşırı stresli durumu, uçuş sırasında yapmaması gereken davranış ve tutumları sergilemesine yol açmış ve bu durum stres ve kriz yönetimini iyi gerçekleştiremediğini ortaya koymuştur. Sauter, Murphy ve Colligan (1999) tarafından vurgulandığı üzere, havacılık sektöründe uçuş ekibinin karşılaştığı yüksek stres seviyeleri ve güvenlik tehditleri tükenmişlik riskini artıran temel faktörlerdendir. Gist (2001) tarafından belirtildiği üzere, havacılık sektöründeki uçuş ekibi üyelerinin psikolojik durumları üzerinde derin etkiler yaratmış ve uzun vadede tükenmişlik gibi olguların ortaya çıkmasına zemin hazırlamıştır. Aiken, Clarke ve Sloane (2002) tarafından vurgulandığı üzere, uçuş personeli bu trajik olayların ardından güvenlik endişeleri, psikolojik travmalar ve aşırı stres gibi durumlar yaşamıştır ve bunlar tükenmişliğin en yaygın nedenleri arasında sayılabilmektedir. Maslach (1982) tarafından tanımlandığı üzere tükenmişlik, bir çalışanın duygusal olarak tükenmesi, işine karşı ilgisinin kaybolması ve fiziksel olarak tükenmiş hissetmesi durumudur. Staal (2004) tarafından belirtildiği üzere, havacılık sektöründe çalışan kişiler uçuş sırasında yüksek risk altında olmalarının yanı sıra düzensiz iş saatleri, uzun süreli stres ve sürekli değişen güvenlik önlemleriyle karşılaşırlar. Uçuş görevlilerinin ve pilotların, güvenlik ve travmatik olarak psikolojik tükenmesi hem kişisel sağlıkları hem de uçuş güvenliği açısından önemli bir tehdit oluşturmuştur. Dolayısıyla, havacılık sektöründe tükenmişlik riskinin azaltılması için hem bireysel hem de örgütsel düzeyde önlemler alınması gerekmektedir. Uçuş ekibi üyeleri, güvenlik tehditlerine karşı sürekli bir kaygı içinde olmanın getirdiği psikolojik yüklerle başa çıkmakta zorlanmışlardır. Mcfadden (2006) tarafından belirtildiği üzere, bu psikolojik stres, tükenmişliğin ana faktörlerinden biri olup uçuş ekibinin fiziksel ve duygusal sağlığını ciddi biçimde etkilemiştir. Uçuş ekibi üyelerinin psikolojik destek almasını sağlamak için çeşitli önlemler alınmıştır. Bu önlemler: stres yönetimi eğitimleri, psikolojik danışmanlık hizmetleri ve daha sağlıklı bir iş-yaşam dengesi kurmayı amaçlayan uygulamaları içermektedir. Ayrıca, uçuş güvenliği prosedürlerinin yeniden gözden geçirilmesi ve güvenlikteki belirsizliğin azaltılması, havacılık çalışanlarının

daha güvende hissetmelerini sağlamaktadır. Barling ve Kelloway (2000) tarafından vurgulandığı üzere, ancak bu tür desteklerin sadece kısa vadeli çözümler sunduğu, uzun vadede daha etkili psikolojik destek programlarının önem taşıdığı vurgulanmaktadır. Bu çalışmada, öncelikle pilotların karar verme stilleri ve tükenmişlik düzeyleri incelenecektir. Ayrıca, elde edilecek bulgular ve yapılacak anket taraması ile bu iki kavram arasındaki etkileşim ortaya çıkartılmaya çalışılacaktır. Bu sayede, havacılık emniyeti ve yolcu güvenliğine katkı sağlanması planlanmaktadır. Dolayısıyla bu çalışma, pilotların tükenmişlik ve karar verme süreçleri arasındaki ilişkiyi derinlemesine inceleyerek, havacılık sektöründe daha güvenli ve sürdürülebilir bir ortamın oluşturulmasına katkıda bulunmayı amaçlamaktadır.

BİRİNCİ BÖLÜM

KARAR VERMEYE KAVRAMSAL BAKIŞ

Karar Verme, Gigerenzer (2007) tarafından "bireylerin veya grupların karşılaştıkları sorunları çözmek, belirli hedeflere ulaşmak ya da bir durumu yönetmek amacıyla mevcut seçenekler arasında en uygun olanını seçme süreci" olarak tanımlanmaktadır. Kahneman (2011) tarafından belirtildiği üzere, bu süreç, bir problemi çözmek için alternatiflerin göz önünde bulundurulduğu ve bir seçim yapılarak sonuca varıldığı bilişsel bir etkinlik olarak tanımlanabilir. Simon (1997) tarafından vurgulandığı üzere, insanların yaşamlarında karşılaştıkları seçimler ister küçük ister büyük, kısa vadeli veya uzun vadeli olsun, karmaşık bir yapı içinde şekillenmektedir. Karar verme süreci, yalnızca rasyonel bir analizle sınırlı kalmayıp bilişsel, duygusal ve sosyal faktörlerin etkileştiği dinamik bir yapıya sahip olabilmektedir. Gigerenzer (2007) karar vermede rasyonel düşüncenin ötesine geçerek duyguların ve sosyal etkileşimlerin de önemli bir role sahip olduğunu vurgulamaktadır. Tversky ve Kahneman (1981) tarafından belirtildiği üzere, karar vericilerin geçmiş deneyimleri, kişisel değerleri, psikolojik durumları ve toplumsal etkileşimleri gibi faktörler, bu süreci etkileyen kilit unsurlar olarak öne çıkmaktadır. Hogarth (2001) tarafından vurgulandığı üzere, karar alma süreçlerinin sadece alternatifler arasındaki seçimle değil, bu seçimlerin ardındaki düşünsel ve duygusal mekanizmalarla da ilgili olduğunu göstermektedir. Karar verme yöntemleri, literatürde genellikle iki ana yaklaşım çerçevesinde ele alınmaktadır: rasyonel karar verme ve duygusal karar verme. Simon (1997) tarafından belirtildiği üzere rasyonel karar verme yaklaşımı, her bir seçeneğin artılarını ve eksilerini sistematik bir biçimde değerlendirerek en uygun çözümü seçmeyi hedeflenmektedir.

Dolayısıyla karar verme süreci hem rasyonel hem de duygusal faktörlerin etkileşimiyle şekillenen karmaşık bir süreçtir. Rasyonel karar verme yaklaşımı, mantıklı ve önceden belirlenmiş kriterlere dayanan seçimleri teşvik ederken duygusal karar verme süreci, bireylerin duygusal durumlarının ve daha az yapılandırılmış düşünme biçimlerinin karar alma üzerindeki etkilerini ön plana çıkarmaktadır. Karar verme süreci oldukça karmaşık ve çok boyutludur. Rasyonel ve duygusal unsurların etkileşimi, bireylerin seçimlerinde belirleyici bir rol oynamaktadır. Bu bağlamda karar

verme alanının derinlemesine bir incelenmesi, bireylerin mantıksal değerlendirmelerin yanı sıra yaşamsal deneyimlerinin ve psikolojik durumlarının da dikkate alınması gereken bir süreç olduğunu ortaya koymaktadır. Dolayısıyla karar alma süreçlerinin daha iyi anlaşılabilmesi için bu çok yönlü dinamiklerin incelenmesi kritik bir öneme sahiptir. Slovic (2000) tarafından belirtildiği üzere, insanlar karar verme süreçlerinde her zaman tamamen rasyonel olamazlar. Zira duygusal, sosyal ve çevresel faktörler bu süreçte önemli bir rol oynamaktadır. Bu durum, bireylerin karar alma süreçlerinde sadece mantık ve rasyonaliteye dayanmadığını, aynı zamanda duyguların ve sosyal bağların etkisini de göz önünde bulundurması gerektiğini göstermektedir. Kahneman (2011) tarafından vurgulandığı üzere, bazı durumlarda insanlar bilinçli olarak risk almayı tercih ederken, diğer zamanlarda mevcut seçenekler arasında "yeterince iyi" bir çözümü kabul etmek zorunda kalabilirler. Bu durum, bireylerin mükemmel çözüm arayışının yanı sıra pratikte var olan sınırlamalar ve belirsizlikler ışığında daha uygulanabilir seçeneklere yönelme eğiliminde olduklarını ortaya koymaktadır. March ve Simon (1958) tarafından belirtildiği üzere, karar verme süreçleri özellikle belirsizlik ve risk faktörlerinin ön planda olduğu durumlarda daha karmaşık hale gelmektedir. Gelecekteki sonuçların tahmin edilememesi, karar almayı belirsizlik ile karşı karşıya bırakmakta ve bu durum karar verme sürecine çeşitli stratejik yaklaşımların dahil edilmesini gerektirmektedir. Dolayısıyla karar verme süreçleri hem rasyonel hem de duygusal faktörlerin etkileşimiyle şekillenen karmaşık ve dinamik bir yapıdır. Belirsizlik altında bireyler daha esnek ve adaptif stratejiler geliştirme ihtiyacı duymaktadırlar. Bu da karar alma süreçlerinin dinamik bir yapıda şekillenmesine yol açmaktadır.

Dolayısıyla karar verme süreçlerinin sadece rasyonel analizlerden ibaret olmadığını, aynı zamanda duygusal ve sosyal dinamikler ile belirsizlik durumlarını kapsayan çok yönlü bir süreç olduğunu ifade etmek mümkündür. İnsan davranışlarının karmaşıklığı, karar verme süreçlerinin anlaşılmasında dikkate alınması gereken çeşitli faktörleri ve etkileşimleri beraberinde getirmektedir. Bu durum, karar verme alanında hem teorik hem de uygulamalı araştırmaların insan psikolojisinin derinliklerine inmek ve sosyal etkileşimlerin rolünü anlamak için gerekli olduğunu vurgulamaktadır. Karar verme kavramı, yalnızca bilgi toplama ve mantıklı seçim yapma süreciyle sınırlı değildir. Aksine, karmaşık ve çok boyutlu bir süreç olarak ele alınmaktadır. Bu noktada, karar verme süreçlerine dair farklı teorik yaklaşımlar öne çıkmaktadır. Simon

(1997) tarafından belirtildiği üzere, genel olarak karar verme süreci rasyonel düşünme ve bilişsel analiz ile başlayıp duygusal ve sosyal etmenlerin etkisiyle şekillenmektedir. Tversky ve Kahneman (1981) tarafından vurgulandığı üzere, rasyonel karar verme teorisi, bireylerin tüm bilgiyi doğru bir şekilde topladığını ve değerlendirdiğini bu doğrultuda en optimal çözümü seçtiğini öne sürmektedir. Ancak pratikte, karar vericilerin bilgiye sınırlı erişimleri ve bilgi işlemindeki yetersizlikleri, genellikle daha az mükemmel sonuçlar doğurmasına yol açmaktadır. Bu durum, rasyonel karar verme modelinin her zaman gerçek hayata uygun olmadığını ve karar alma süreçlerinin daha karmaşık bir dinamik içerdiğini göstermektedir. Kahneman (2011) tarafından belirtildiği üzere, bu noktada sezgisel karar verme süreci de devreye girmektedir. Sezgisel karar verme, hızlı ve otomatik bir düşünme süreci olarak tanımlanırken karar vericinin geçmiş deneyimleri içgüdüleri ve anlık duygusal durumları doğrultusunda hızlıca karar almasını sağlamaktadır. Tversky ve Kahneman (1981) tarafından vurgulandığı üzere bu tür kararlar genellikle daha az bilgi ile daha hızlı bir şekilde alınır, ancak aynı zamanda hatalı ve yanıltıcı olma riski taşımaktadır. Dolayısıyla, karar verme süreçleri rasyonel, duygusal ve sezgisel yaklaşımların etkileşimiyle şekillenen dinamik ve karmaşık bir yapıdır. Rasyonel ve sezgisel yaklaşımlar arasındaki denge, bireylerin karar verme süreçlerinde karşılaştıkları zorlukların ve belirsizliklerin altını çizmektedir. Karar verme süreçlerinin analizi, rasyonel düşünceden sezgisel yaklaşımlara kadar geniş bir yelpazede ele alınmalıdır. Her iki yaklaşımın da güçlü ve zayıf yönleri bulunmaktadır. Bu nedenle bireylerin karar verme süreçlerinde farklı stratejileri bir arada kullanmaları önemlidir. Bu tür çok boyutlu bir değerlendirme, karar alma mekanizmalarının daha iyi anlaşılmasını sağlayarak bireylerin daha bilinçli ve etkili kararlar almalarına yardımcı olabilmektedir.

Karar verme süreci, yalnızca bireylerin içsel düşünce süreçleriyle sınırlı kalmayıp, aynı zamanda sosyal bağlamları da kapsayan çok boyutlu bir mekanizmadır. Cialdini (2001) tarafından belirtildiği üzere, toplumsal normlar, kültürel değerler, grup baskısı ve sosyal etkileşimler, karar vericilerin seçimleri üzerinde belirleyici etkiler yaratabilmektedir. Bu durum, karar verme süreçlerinin bireylerin sosyal çevreleri ve toplumsal yapılarıyla nasıl iç içe geçmiş olduğunu açıkça göstermektedir. Dolayısıyla, karar verme süreçleri hem bireysel hem de sosyal faktörlerin etkileşimiyle şekillenen karmaşık ve dinamik bir yapıdır. Bireyler karar alırken geçmiş deneyimlerinden, toplumsal bağlamlarından ve içsel dünyalarından beslenirler.

Dolayısıyla bu unsurlar, onların karar alma süreçlerini şekillendiren önemli etkenlerdir. Kahneman (2011) tarafından belirtildiği üzere, aynı zamanda belirsizlik, risk ve bilgi eksiklikleri gibi dışsal faktörler de karar verme sürecinin yönünü belirleyen kritik unsurlardır. March ve Simon (1958) tarafından vurgulandığı üzere, bu dışsal koşullar bireylerin karar alma süreçlerinde karşılaştıkları zorlukları artırmaktadır. Bu nedenle kararların alınmasında daha dikkatli ve stratejik bir yaklaşım geliştirmek zorunlu hale gelmektedir. Bu bağlamda karar verme süreçlerini anlamak ve sağlıklı kararlar almak için yalnızca mevcut seçenekler ve sonuçlar üzerinde düşünmek yeterli olmayacaktır. Gigerenzer (2007) tarafından belirtildiği üzere, kararların arkasındaki karmaşık psikolojik dinamikler, sosyal etkenler ve çevresel faktörler de dikkate alınmalıdır. Böylece bireyler karar alma süreçlerinde hem bireysel hem de toplumsal boyutları değerlendirerek daha kapsamlı ve etkili bir analiz gerçekleştirebilirler. Bu çok boyutlu yaklaşım, karar verme mekanizmalarının daha iyi anlaşılmasına olanak tanıyarak bireylerin daha bilinçli seçimler yapmalarına yardımcı olmanın yanı sıra, toplumsal düzeyde daha etkili karar alma süreçlerinin geliştirilmesine de katkıda bulunabilir. Bu süreçte, bireylerin çevresel ve sosyal dinamikleri göz önünde bulundurarak hareket etmeleri hem kişisel hem de toplumsal düzeyde daha optimal sonuçların elde edilmesine yardımcı olacaktır. Dolayısıyla, karar verme süreçleri, içsel ve dışsal faktörlerin karmaşık etkileşimiyle şekillenen dinamik ve çok boyutlu bir yapıdır.

1.1. Karar ve Karar Verme Kavramları

Karar, "bir konu ya da mesele hakkında yapılan derinlemesine bir düşünme sürecinin ardından kesin bir yargı, görüş veya tercih biçiminde ifade edilen bir eylem" olarak tanımlanmaktadır (TDK, 2017). Arapçadan türemiş olan "karar" kelimesi: değişmezlik, sabırlılık ve ölçülülük gibi anlamlar taşımaktadır (Nişanyan, 2012: 301). Türk Dil Kurumunun "Büyük Türkçe Sözlük'ünde ise karar "birden fazla seçenek arasında bir tercih yapma zorunluluğu doğuran bir durumu ve bu tercihin sonucunu tanımlayan bir kavram" olarak belirtilmektedir. Karar verme süreci ise "belirli bir amacın gerçekleşmesi ya da sorunun çözülmesi amacıyla mevcut seçenekler arasından bilinçli bir seçim yapma davranışı" olarak tanımlanabilir (TDK Sözlük, 2017). Karar verme, insan beyninin karmaşık yapısı ve işlevleri ile bireylerin karar alma süreçlerinde merkezi bir rol oynamaktadır. Bu süreç, bireylerin çevreleriyle

etkileşimleri sosyal ilişkileri ve yaşam deneyimleri doğrultusunda şekillenmektedir. İnsan beyninin karar verme sürecindeki rolü, farklı beyin bölgelerinin etkileşimi ile gerçekleşir. Miller ve Cohen (2001) tarafından belirtildiği üzere özellikle prefrontal korteks karar verme planlama ve sosyal davranışların düzenlenmesinde kritik bir bölge olarak öne çıkmaktadır. Prefrontal korteks, mantıklı düşünme ve analitik problem çözme gibi yüksek düzey bilişsel işlevleri destekleyerek karar alma süreçlerinde rasyonel düşünmenin temelini oluşturmaktadır. Karar verme süreçlerinde limbik sistem gibi duygusal merkezler de önemli bir yere sahiptir. Limbik sistem, duygu ve motivasyon ile ilgili kararları yönlendirerek bireyin duygusal deneyimlerine dayalı bir bağlam sunmaktadır. Karar verme sürecinde beyin hem rasyonel hem de sezgisel düşünme stillerini bir arada kullanmaktadır. Rasyonel düşünme, mantıklı ve analitik bir işlemle gerçekleşirken sezgisel düşünme hızlı ve otomatik bir yanıt olarak ortaya çıkmaktadır. Örneğin, sezgisel düşünme stilini etkileyen beyin yapılarından biri olan Amigdala, stres ve tehlike algısıyla ilişkili duygusal yanıtları modüle ederek bireylerin hızlı karar almalarını sağlamaktadır. Dolayısıyla karar verme süreçleri, beynin hem rasyonel hem de duygusal bölgelerinin etkileşimiyle şekillenen karmaşık ve dinamik bir yapıdır. Bu etkileşim, bireylerin karşılaştıkları durumlara verdikleri tepkileri ve aldıkları kararları doğrudan etkileyerek onların davranışlarını ve seçimlerini yönlendirmektedir. Özellikle amigdalanın stres ve tehlike durumlarında devreye girmesi bireylerin hayatta kalma içgüdülerini harekete geçirerek hızlı ve otomatik kararlar almalarını sağlamaktadır. Ancak bu durum aynı zamanda rasyonel düşüncenin devre dışı kalmasına ve hatalı kararların alınmasına da yol açabilmektedir. Bu nedenle karar verme süreçlerinde hem rasyonel hem de duygusal faktörlerin dengeli bir şekilde değerlendirilmesi daha sağlıklı ve etkili kararlar alınmasına olanak tanımaktadır. Beyin yarım küreleri de karar verme süreçlerinde farklı işlevlere sahip olabilmektedir. Sağ beyin, neşe, huzur ve mutluluk gibi duygusal durumlarla ilişkilendirilen süreçleri yöneterek karar verme sürecinin olumlu yönde etkilenmesine katkıda bulunmaktadır. Sol beyin ise sebep-sonuç ilişkilerini analiz ederek daha mantıklı ve analitik kararların alınmasına yardımcı olmaktadır. LeDoux (1996) tarafından belirtildiği üzere amigdala, prefrontal kortekse göre iki kat daha hızlı çalışmakta ve bu hızlı yanıtlar bireylerin acil durumlarla başa çıkmalarını kolaylaştırmaktadır.

Karar verme süreci, beynin karmaşık yapısı ve işlevleri arasındaki etkileşimin bir yansımasıdır. Hem rasyonel hem de sezgisel düşünme stillerinin bu süreçteki rolü,

bireylerin karar alma yetilerini etkileyerek toplumsal ve bireysel düzeyde sonuçlar doğurur. Bu bağlamda karar alma süreçlerinin daha iyi anlaşılması bireylerin bilinçli seçimler yapmalarına ve daha etkili kararlar almalarına katkı sağlayacaktır. Dolayısıyla beyin yarım kürelerinin ve farklı beyin bölgelerinin etkileşimi karar verme süreçlerinin karmaşıklığını ve çok yönlülüğünü ortaya koymaktadır. İnsanlar, yaşamlarının çeşitli aşamalarında karar verme sürecine girmek zorunda kalmaktadır. Alınan kararlar farklı metodolojilerle yapılsa da yaşam gereklilikleri açısından önemli bir değer taşımaktadır. Bu bağlamda etkin, pratik ve verimli karar alma hedefinin bireylerin öncelikleri arasında yer alması gerekmektedir. TDK Büyük Türkçe Sözlük (2005) tarafından belirtildiği üzere karar kelimesi, bir düşünceyi onaylama zorunluluğunu ifade etmektedir.

Karar verme süreci, bir düşünceyi onaylamak için gerçekleştirilen faaliyetlerin toplamından oluşmaktadır. Kıranlı ve İlgün (2007) tarafından tanımlandığı üzere karar verme süreci, bireylerin bilgi işleme kapasiteleri ve bireysel özelliklerden etkilenen karmaşık bir tasarım süreci olarak tanımlanmaktadır. Özden (1998) tarafından vurgulandığı üzere, bu sürecin etkin bir şekilde yürütülebilmesi için karar vericinin mevcut fırsatları ve değişim potansiyelini anlaması kritik öneme sahip olabilmektedir. İmrek (2003) tarafından belirtildiği üzere alınacak kararların kalitesini artırmak amacıyla bireylerin geçmişte benzer kararlara karşı verdikleri tepkiler, psikolojik ve sosyal yapılarını, risk algılarını ve özgüven seviyelerini dikkate almak önem taşımaktadır. Byrd ve Moore (1982) tarafından belirtildiği üzere karar verme süreçlerini etkileyen diğer önemli unsurlar arasında bilinçaltı, sezgi, belirsizlik, stres, kişisel alışkanlıklar ve bireysel ile örgütsel davranışlar yer alırken güç ve otorite gibi faktörler de karar alma süreçlerini şekillendiren kritik etmenlerdendir. Etik Kurallar, yasal metinler ve toplumsal normlar hem bireysel hem de örgütsel karar alma süreçlerini etkileyen önemli belli başlı unsurlardır. Koşoğlu (2010) tarafından belirtildiği üzere karar verme süreci, bireylerin çeşitli düşünce yapıları arasında en verimli olanı seçme çabası olarak tanımlanabilmektedir. Mevcut alternatifler arasında en uygun seçeneğin belirlenmesi, hedeflere ulaşmada önemli bir rol oynamaktadır. Bu süreç, basit bir eylem olmanın ötesinde bireylerin karşılaştıkları durumlar karşısında sistematik bir şekilde bilgi toplama, bu bilgileri mantıksal çerçevede değerlendirme ve en uygun seçeneği seçme gereksinimini doğurur. Dolayısıyla karar verme süreci, en

uygun seçeneğin belirlenmesiyle sonuçlanan bir analiz ve değerlendirme süreci olarak tanımlanabilir.

Bu bağlamda karar verme süreci, bireylerin karşılaştıkları durumlar karşısında ulaşmak istedikleri sonuçlar için sistematik bir biçimde bilgilerin toplanması, değerlendirilmeleri ve en uygun seçeneğin belirlenmesi aşamaları olarak kapsamlı bir anlayış gerektirmektedir. Karar verme aşaması, belirli bir durumu çözmek için en uygun seçeneğin belirlenmesi anlamına gelmekle birlikte, bu süreç yalnızca bir kararın verilmesiyle sınırlı değildir. Özellikle pilotlar gibi kritik sorumluluk taşıyan profesyonellerde karar verme süreci çok daha karmaşık ve çok aşamalıdır. Uçuş güvenliğini sağlamak amacıyla alınması gereken doğru kararlar, bir dizi analiz, risk değerlendirmesi ve stratejik düşünmeyi gerektirmektedir. Pilotlar, uçuş sırasında karşılaştıkları çeşitli durumları değerlendirmek için çok sayıda faktörü göz önünde bulundurmak zorundadır. Bu faktörler, ekipman durumu, hava koşulları, yolcu güvenliği ve diğer hava araçlarıyla olan etkileşimleri içermektedir. Dolayısıyla pilotların karar verme süreçleri yalnızca bireysel tercihlere dayalı değil, aynı zamanda ekip çalışması ve mevcut koşulların etkisiyle de şekillenmektedir. Ekip içi iletişim ve iş birliği farklı bakış açıları ve uzmanlık alanlarının entegrasyonu açısından kritik bir rol oynamaktadır. Bu bağlamda pilotların karar alma süreçlerini destekleyen eğitim programları ve simülasyonlar, onların karmaşık durumlarla başa çıkma yetilerini geliştirmekte ve karar alma becerilerini artırmaktadır. Ayrıca, bu süreçlerde kullanılan araçlar ve teknolojiler, pilotların daha kapsamlı bir analiz yapmalarına ve potansiyel riskleri daha etkili bir şekilde değerlendirmelerine olanak tanımaktadır. Pilotların karar verme süreçleri, teknik bilgi ve deneyimle birleşen karmaşık bir yapı arz etmektedir. Bu süreçlerin etkinliği hem bireysel hem de ekip olarak yapılan değerlendirmelere ve mevcut koşullara bağlıdır. Böylece hem uçuş güvenliğinin sağlanması hem de genel hava trafiği yönetimi açısından kritik bir katkı sağlamaktadır. Dolayısıyla havacılıkta karar verme süreçleri, çok boyutlu analizler ekip iş birliği ve teknolojik destekle şekillenen karmaşık ve kritik bir yapıdır.

1.2. Karar Verme Süreci

Karar verme süreci, bir amaca ulaşmak veya bir problemi çözmek için izlenen sistematik adımlar dizisi olarak tanımlanmaktadır. Simon (1997) ve Tversky ve Kahneman'a (1981) göre bu süreç genellikle bilgi toplama, alternatiflerin

değerlendirilmesi, karar verme ve uygulama aşamalarını içermektedir. İlk aşamada, karar verici gerekli verileri toplamakta ve mevcut durumu anlamak amacıyla ilgili bilgileri analiz etmektedir. Karar alma sürecinin temelini oluşturmaktadır. Doğru bilgiye ulaşmak, kararın kalitesini doğrudan etkileyen kritik bir faktördür. Ardından çözüme yönelik olası alternatifler belirlenir ve her bir alternatifin avantajları ile dezavantajları dikkatlice değerlendirilmektedir. Bu değerlendirme aşaması, bireylerin alternatifler arasındaki farkları anlamalarına ve hangi seçeneğin daha uygun olduğunu belirlemelerine yardımcı olmaktadır. Sonrasında en uygun çözüm veya strateji seçilerek, seçilen karar somut bir şekilde uygulanmaya konulmaktadır. Uygulama aşaması, karar verme sürecinin başarısını belirleyen önemli bir adımdır. Zira kararların etkili bir biçimde hayata geçirilmesi, beklenen sonuçların elde edilmesini sağlamaktadır. Bu süreç bireylerin ve grupların bilinçli ve mantıklı seçimler yapmalarını sağlarken, aynı zamanda karar vericinin kişisel deneyimlerinin, bilgi seviyesinin ve çevresel faktörlerin nasıl etkilendiğini de gözler önüne sermektedir. Dolayısıyla karar verme süreci bilgi toplama, değerlendirme, seçim ve uygulama aşamalarını içeren karmaşık ve çok boyutlu bir yapıdır.

Karar verme süreci yalnızca analitik bir süreç değildir. Bireylerin geçmiş deneyimlerinden ve mevcut koşullardan etkilenen dinamik bir yapıdadır. Bu bağlamda karar alma mekanizmalarının anlaşılması, daha etkili stratejiler geliştirilmesine ve daha bilinçli tercihlerin yapılmasına olanak tanımaktadır. Dolayısıyla karar verme süreçleri, bireylerin bilişsel, duygusal ve sosyal faktörlerin etkileşimiyle şekillenen karmaşık bir yapıdır. Bu karmaşıklık, karar vericilerin sadece mantıksal analizlerle değil, aynı zamanda sezgisel ve deneyimsel bilgilerle de hareket etmelerini gerektirmektedir. Özellikle, belirsizlik ve risk faktörlerinin yüksek olduğu durumlarda, karar vericilerin hem rasyonel hem de sezgisel yaklaşımları bir arada kullanmaları, daha etkili ve adaptif kararlar almalarına yardımcı olmaktadır. Bu nedenle karar verme süreçlerinin derinlemesine incelenmesi, bireylerin ve organizasyonların karşılaştıkları zorluklarla daha etkin bir şekilde başa çıkmalarına ve başarılı sonuçlar elde etmelerine olanak tanımaktadır.

1)Problemin tanımı: Karar verme sürecinin ilk aşaması, karar verme gerekliliğini belirlemek ve problemi tanımlamak üzerine odaklanmaktadır. Forgas (2008) tarafından bu aşamada, birey beynindeki mevcut bilgileri kullanarak durumu

analiz etmektedir. Karar verici, problemi net bir şekilde belirlemek ve anlamak için önce zihinsel kaynaklarını devreye sokar; böylece hangi adımların atılacağına dair bir temel oluşturmaktadır. Bu süreç, bireyin mevcut bilişsel yapısını ve önceki deneyimlerinden edindiği bilgileri kullanarak durumu değerlendirmesine olanak tanımaktadır. Burada bireyin geçmişte yaşadığı benzer durumlarla karşılaşması ve bu deneyimlerden öğrenmiş olması, problemi daha iyi kavrayabilmesi açısından büyük önem taşımaktadır. Yani bireyin bilişsel yapısındaki bilgi ve deneyimler, problemi anlamlandırma yetisini artırmakta ve karar alma sürecinde daha etkili bir yaklaşım geliştirmesine yardımcı olmaktadır. Dolayısıyla karar verme sürecinin bu ilk aşaması, ilerleyen adımların temeli niteliğindedir ve bireyin karşılaştığı durumu doğru bir şekilde değerlendirmesi, örneğin alternatiflerin belirlenmesi ve uygun stratejilerin seçilmesi için gereklidir.

Problemi Tanımlamanın sağladığı netlik, bireylerin bilinçli ve mantıklı kararlar alabilmesi için vazgeçilmez bir unsurdur. Bu bağlamda problem tanımlama aşaması, karar verme sürecinin başarısını doğrudan etkileyen kritik bir adımdır ve bu aşamada yapılan hatalar, sonraki adımlarda telafi edilmesi zor sonuçlara yol açabilir. Bu nedenle karar vericilerin bu aşamada dikkatli ve titiz bir şekilde çalışmaları, doğru ve etkili kararlar alabilmeleri için büyük önem taşımaktadır.

2)Bilgi toplama ve Değerlendirme: Karar verme sürecinde beyin, problemle ilgili veri toplamakta ve olası alternatifleri değerlendirirken bireyin geçmiş deneyimleri ile psikolojik durumları önemli bir rol oynamaktadır. Kahneman ve Tversky (1979) tarafından önceki başarılar ya da başarısızlıklar, bireyin alternatifleri değerlendirme biçimini etkilemektedir. Bu bağlamda birey yalnızca objektif verileri göz önünde bulundurmakla kalmaz; aynı zamanda duygusal ve bilişsel geçmişini de karar verme sürecine dahil etmektedir. Bu durum karar verme süreçlerinin ne kadar öznel ve kişisel faktörlerden etkilendiğini ortaya koymaktadır. Bireyin geçmiş deneyimlerinin sonucunda oluşturduğu duygu ve düşünceler, alternatiflerin algılanmasında ve değerlendirilen seçeneklerin önem derecesinin belirlenmesinde belirleyici bir etkiye sahiptir. Örneğin, daha önce başarılı olunmuş bir durum bireyin mevcut alternatifleri daha olumlu bir perspektiften değerlendirmesine yol açmaktadır. Önceki başarısızlıklar, risk algısını artırarak tereddütlere neden olabilir. Karar verme süreci sadece analitik ve mantıksal bir süreç olmanın ötesinde, bireyin psikolojik

durumu ve duygusal durumu ile de yakından ilişkilidir. Bu nedenle karar alma mekanizmalarının incelenmesi, bireylerin karşılaştıkları zorluklar karşısında daha bütünsel bir anlayış geliştirmeleri açısından önem kazanmaktadır. Bu Anlayış, karar verme kalitesini artırmak için stratejik müdahalelere olanak tanıyabilir. Dolayısıyla karar verme süreçleri; bireyin bilişsel, duygusal ve deneyimsel faktörlerinin karmaşık etkileşimiyle şekillenen dinamik bir yapıdır.

3)Alternatiflerin Oluşturulması: Birey, mevcut sorun için olası çözümler oluşturma aşamasına geçtiğinde beynin yaratıcı düşünme yetisi devreye girmektedir. Kahneman ve Tversky (1979) tarafından geliştirilen Beklenti Teorisi'nde belirtildiği üzere; bu aşamada bireyin önceki deneyimleri, bilgi birikimi ve psikolojik durumu olası çözümleri oluşturma sürecini önemli ölçüde etkilemektedir. Yaratıcı düşünme, bireyin düşünce kalıplarını aşarak yeni ve farklı çözümler bulmasına olanak tanırken, bu süreçte bireyin risk algısı ve kayıptan kaçınma eğilimi de alternatiflerin değerlendirilmesinde belirleyici bir rol oynamaktadır. Özellikle Kahneman ve Tversky'nin (1979) Beklenti Teorisi, bireylerin riskli durumlarda nasıl kararlar aldığını ve alternatifleri nasıl değerlendirdiğini anlamada önemli bir çerçeve sunmaktadır. Bu teoriye göre, bireyler genellikle potansiyel kayıpları kazançlardan daha fazla dikkate almaktadır. Karar verme süreçlerinde aşırı temkinli bir yaklaşım geliştirmelerine yol açmaktadır.

Dolayısıyla yaratıcı düşünme süreci, bireylerin risk algısını yöneterek daha yenilikçi ve çeşitli çözümler üretebilme kapasitesini etkileyen bir etmen olarak karşımıza çıkmaktadır. Mevcut sorunlar için olası çözümler oluşturma aşaması, bireyin yaratıcılığının yanı sıra psikolojik dinamiklerinin de etkisini yansıtan karmaşık bir süreçtir. Bu durum, bireylerin karar verme süreçlerinde bilinçli bir şekilde risk yönetimi yapmalarını sağlamakta ve daha kapsamlı bir çözüm geliştirme anlayışının temelini oluşturmaktadır. Dolayısıyla yaratıcı düşünme becerisi ve psikolojik etkenlerin anlaşılması, karar alma kalitesini artırmak amacıyla dikkatle ele alınmalıdır. Bu bağlamda bireylerin yaratıcı düşünme süreçlerini destekleyen eğitim ve uygulamaların geliştirilmesi, karar verme süreçlerinin etkinliğini artırmada önemli bir rol oynamaktadır.

4)Karar Alma: Alternatiflerin artı ve eksilerini değerlendirerek birey, son bir seçim yapmaktadır. Forgas (2008) tarafından belirtildiği üzere, beynin bu aşamadaki

işlemleri hem duygusal hem de analitik bileşenlerle şekillenmektedir. Bu süreçte birey, mevcut seçeneklerin avantajlarını ve dezavantajlarını dikkatlice tartmakta; böylece mantıklı ve dengeli bir karar almak için gerekli analitik düşünmeyi devreye sokmaktadır. Analitik düşünme, seçeneklerin mantıklı ve objektif bir şekilde değerlendirilmesine olanak tanırken bu değerlendirme süreci aynı zamanda bireyin karar verme sürecine ilişkin daha derinlemesine bir anlayış geliştirmesini sağlamaktadır. Öte yandan duygusal bileşenler; bireyin önceki deneyimleri, değer sistemleri ve mevcut duygusal durumu doğrultusunda kararlarını etkileyebilir. Örneğin; bireyin geçmişteki başarıları ya da hayal kırıklıkları, mevcut seçeneklerin algılanışını ve değerlendirilmesini derinden etkileyebilir. Dolayısıyla analitik düşünme ile duygusal etkenlerin etkileşimi, karar verme sürecinin karmaşıklığını ve bireyselliğini artırmaktadır.

Birey, analitik değerlendirmeler ve duygusal etkiler arasında bir denge kurarak en uygun kararı vermeye çalışmaktadır. Bireyin karar alma mekanizmasının bu çok boyutlu doğası, karar verme sürecinin sadece rasyonel bir analiz olmadığını aynı zamanda bireyin içsel psikolojik durumu ve deneyimlerinden de etkilendiğini ortaya koymaktadır. Böylece karar vermenin dinamik yapısı, bireylerin farklı durumlarla başa çıkma becerilerinin gelişmesinde önemli bir rol oynamaktadır. Bu bağlamda bireylerin hem analitik hem de duygusal zekalarını geliştiren eğitim ve uygulamaların, karar verme süreçlerinin etkinliğini artırmada kritik bir rol oynadığı söylenebilmektedir.

5)Sonucun Değerlendirilmesi: Karar aldıktan sonra beynin sonucu değerlendirmesi ve öğrenmesi bireyin gelecekteki karar süreçlerini önemli ölçüde etkilemektedir. Forgas (2008) tarafından belirtildiği üzere; bu aşamada birey, daha sonraki kararlarını şekillendirecek olan deneyimler edinmektedir. Özellikle önceki kararların sonuçları, bireyin risk algısını ve seçim stratejilerini yeniden şekillendirerek karar alma süreçlerine derinlemesine bir etki yapmaktadır. Bu süreç, bireyin öğrenme ve adaptasyon yeteneğini artırarak daha bilinçli ve etkili kararlar almasına olanak tanımaktadır. Önceki deneyimlerin analizi, bireyin hangi stratejilerin daha etkili olduğunu ve hangi yaklaşımların istenilen sonuçları sağlamadığını değerlendirmesine yardımcı olmaktadır. Böylece karar verme süreci evrim geçirirken birey elde ettiği deneyimlerle kendini sürekli olarak tarif etmektedir. Her karar deneyimi, bireyin karar verme becerilerini geliştiren ve gelecekteki seçimlerini yönlendiren değerli bir

öğrenme fırsatı oluşturmaktadır. Bu öğrenme süreci, bireyin gelecekteki kararlarında daha iyi bir performans sergilemesine katkı sağlarken; aynı zamanda, bireyin risk algısını ve seçim stratejilerindeki esnekliğini artırmaktadır. Dolayısıyla karar alma süreçlerinin sonunda elde edilen deneyimler yalnızca bireysel gelişim açısından değildir. Bireylerin karşılaştıkları durumlara uygun çözümler bulma yetenekleri açısından da kritik bir öneme sahiptir. Bu bağlamda bireylerin deneyimlerinden öğrenme süreçlerini destekleyen mekanizmaların ve geri bildirim sistemlerinin geliştirilmesi, karar verme süreçlerinin etkinliğini artırmada önemli bir rol oynamaktadır.

1.2.1. Karar Verme Sürecini Etkileyen Faktörler

Karar verme süreci, bireylerin veya organizasyonların mevcut alternatifler arasında seçim yaparken karşılaştıkları pek çok farklı faktörden etkilenmektedir. Bu faktörler, genellikle bağlamsal etmenler olarak tanımlanmakta olup karar alma sürecinin şekillenmesinde belirleyici bir rol oynamaktadır.

Ürün Sanı ve diğerleri (2016) ile Yaşar (2016) tarafından belirtildiği üzere, literatürde bu faktörler üç ana başlık altında incelenmektedir: çevresel faktörler, kararın kendine özgü özellikleri ve bireysel kararın özellikleri.

Çevresel faktörler; karar verme sürecini etkileyen dışsal koşulları ifade etmektedir. Bu bağlamda ekonomik durum, sosyal dinamikler, kültürel etmenler ve hukuksal çerçeve gibi unsurlar, bireylerin veya organizasyonların kararlarını nasıl şekillendirdiğine dair önemli ipuçları sunmaktadır. Öte yandan kararın kendine özgü özellikleri; kararın niteliği, karmaşıklığı ve potansiyel sonuçları gibi unsurları içerir, bu da bireylerin hangi alternatifleri değerlendireceklerini ve nasıl yaklaşacaklarını belirler. Karar verme süreçleri hem çevresel hem de kararın kendine özgü özelliklerinin etkileşimiyle şekillenen karmaşık ve çok boyutlu bir yapıdır.

Bireysel kararın özellikleri; karar vericinin kişisel deneyimleri, değerleri ve risk algısı gibi faktörlerle ilişkilidir. Bu özellikler, bireylerin karar verme süreçlerinde nasıl bir yol izleyeceklerini belirlemekte ve alternatiflerin değerlendirilmesinde önemli bir rol oynamaktadır. Sonuç olarak, karar verme sürecinin karmaşıklığını anlamak için bu bağlamsal etmenlerin her birinin dikkatlice ele alınması gerekmektedir. Böylece bireyler ve organizasyonlar daha etkili ve bilinçli kararlar alarak değişen koşullara

daha iyi uyum sağlayabilirler. Dolayısıyla karar verme süreçleri, bireysel özellikler ve bağlamsal etmenlerin karmaşık etkileşimiyle şekillenen dinamik bir yapıdır. Bu etkileşim, karar vericilerin sadece rasyonel analizlerle değil, aynı zamanda kişisel deneyim ve değer yargılarıyla da hareket etmelerini gerektirmektedir. Özellikle belirsizlik ve risk faktörlerinin yüksek olduğu durumlarda bireylerin kişisel özellikleri ve bağlamsal etmenleri dikkate alarak daha esnek ve adaptif stratejiler geliştirmeleri, başarılı sonuçlar elde etmelerine yardımcı olmaktadır. Bu nedenle karar verme süreçlerinin derinlemesine incelenmesi, bireylerin ve organizasyonların karşılaştıkları zorluklarla daha etkin bir şekilde başa çıkmalarına ve sürdürülebilir başarılar elde etmelerine olanak tanımaktadır.

1.2.1.1. Çevresel Faktörler

Karar alma sürecinin şekillenmesinde çevresel faktörlerin önemli bir rol oynadığı, çevresel determinizm perspektifi ile açıklanmaktadır. Bu yaklaşıma göre; kararlar, dışsal fırsatlar, tehditler, baskılar ve diğer çevresel etkiler doğrultusunda uyum sağlama amacı taşımaktadır. Dolayısıyla çevreyle olan etkileşimler, bireylerin ve organizasyonların karar verme süreçlerinde belirleyici bir etkendir. Çevresel determinizm anlayışına göre, karar vericilerin çevreye uyum sağlama süreçlerinde üstlendikleri rollerin sınırlı olduğu gözlemlenmektedir. Bu bakış açısı, bireylerin ve organizasyonların karar alma Süreçlerinde maruz kaldıkları çevresel faktörlerin (örn. belirsizlik, çevresel dinamizm ve olumsuzluk gibi) karar verme davranışlarını nasıl şekillendirdiğini analiz etmeyi hedeflemektedir.

Papadakis ve Barwise (1996) ile Elbanna (2011) gibi araştırmacılar, dış çevredeki faktörlerin (dış kontrol) ve bu faktörlerin Karar Alma süreçlerindeki etkilerini inceleyerek çevresel deterministik yaklaşımın temel bileşenlerini ortaya koymuşlardır. Bu perspektif, bireylerin karar verme süreçlerinde maruz kaldıkları çevresel baskı ve fırsatların etki düzeyini anlamada önemli bir çerçeve sunmaktadır. Böylece karar alma süreçlerinin daha iyi anlaşılması, organizasyonların çevresel değişkenlere daha etkin bir şekilde yanıt vermelerine olanak sağlayabilir. Bu durum, stratejik planlama ve yönetim uygulamalarında çevresel faktörlerin dikkate alınmasının ne denli kritik olduğunu göstermektedir. Çevresel determinizm, karar verme süreçlerinin dışsal etkenler tarafından nasıl şekillendirildiğini anlamamıza yardımcı olan önemli bir teorik yaklaşımdır.

1.2.1.2. Kararın Kendine Has Özellikleri

Kararın kendine özgü özellikleri, karar alacak kişilerin seçimlerini etkileyen algısal unsurlara dayanarak şekillenmektedir. Bu unsurlar arasında kararın etkisi, belirsizlik derecesi, motivasyonlar, baskılar ve yakınlık gibi faktörler bulunmaktadır. Bu anlayışa göre, kararın doğası dikkate alındığında kararın niteliği ve önemi ön plana çıkmaktadır (Kahneman, 2011).

Kahneman'ın (2011) vurguladığı üzere bireylerin karar verme süreçlerinde karşılaştıkları farklı unsurlar yalnızca analitik bir değerlendirme yapmakla kalmaz; aynı zamanda bu unsurlar bireylerin kararlarının algılanışı üzerinde de etkili olmaktadır. Örneğin belirsizlik derecesi yüksek olan bir durumda bireyler daha temkinli ve korunmacı bir yaklaşım benimseyebilirler. Bunun yanı sıra kararın niteliği ve önemi bireylerin üzerinde daha fazla düşünmesi gereken ve daha çok etki yaratma potansiyeli taşıyan seçimleri içermektedir. Kararın kendine özgü özellikleri, bireylerin seçimlerini şekillendiren karmaşık bir etkileşim ağı oluşturmakta ve karar alma süreçlerinin dinamik yapısını anlamada önemli bir rol oynamaktadır. Bu etkileşimlerin farkında olmak, karar vericilere daha bilinçli ve etkili kararlar alma imkânı sunarken, aynı zamanda bu süreçte karşılaşabilecekleri zorlukları da daha iyi yönetmelerine yardımcı olabilir. Dolayısıyla karar alma süreçlerini şekillendiren algısal unsurların dikkate alınması, stratejik düşünme ve uygulama açısından kritik bir öneme sahiptir.

Kararın niteliği: Toplumsal etkileşimler, bireylerin topluluk içindeki karar alma biçimini etkileyen önemli bir faktördür. Harrison (1987) tarafından ifade edildiği üzere, bireylerin karar alma süreçleri yalnızca kendi bireysel tercihleriyle sınırlı kalmayıp aynı zamanda topluluğun dinamikleri üzerinde de derin bir etki yaratmaktadır. Bu bağlamda bir bireyin alacağı kararlar topluluk içindeki diğer bireylerin düşünce ve davranışlarını şekillendirebilir. Örneğin liderlik pozisyonundaki bir kişi ya da topluluk kararlarına olan katkılarıyla öne çıkan bir birey, topluluk üyelerinin karar alma süreçlerinde önemli bir rol oynamaktadır. Bu durum bireyin kararının niteliğinin ve aldığı kararın ağırlığının toplumsal etkilerini ortaya koymaktadır.

Toplumsal etkiler, sadece bireysel kararların sonuçlarıyla sınırlı kalmayıp aynı zamanda topluluk içindeki normların ve değerlerin de evrilmesine katkıda bulunabilir. Dolayısıyla bireylerin karar alma süreçlerinde dikkate aldığı unsurlar, topluluk

yapısının değişimine ve gelişimine yön verebilir. Birey olarak karar alma yetisi topluluk içindeki etkileşimleri ve dinamikleri etkileyerek kolektif davranışların şekillenmesinde kritik bir rol oynamaktadır. Bu durum bireylerin kararlarının yalnızca kişisel sonuçlar üretmediğini aynı zamanda sosyal yapının da biçimlenmesinde önemli bir etken olduğunu göstermektedir. Bu nedenle karar alma süreçlerinin incelenmesi, bireysel ve toplumsal düzeydeki etkileşimlerin daha iyi anlaşılmasına olanak tanınmaktadır. Dolayısıyla bireylerin karar alma Süreçleri hem bireysel hem de toplumsal faktörlerin karmaşık etkileşimiyle şekillenen dinamik bir yapıdır.

Kararın önemi: Bir kararın içeriği ne olursa olsun, kararın önemini belirleyen temel faktör kararın kişisel ve profesyonel yaşam üzerindeki etkisidir. Kişisel yaşamda bireyleri doğrudan etkileyen ve yaşam kalitesini şekillendiren kararlar genellikle önemli kabul edilmektedir. Harrison (1987) tarafından vurgulandığı üzere, kararlar sahip oldukları etkiye göre önem kazanmaktadır. Bireylerin yaşamlarını şekillendiren ve yönlendiren kararların özellikleri, karar alma süreçlerinin kritik bir bileşenini temsil etmektedir.

Özellikle kariyer açısından önemli olan kararlar, bireylerin gelecekteki yaşamlarını belirleme ve tüm faaliyetlerini yönlendirme potansiyeline sahiptir. Bu sebeple bu tür kararlar bireysel karar alma hedeflerinin şekillendirilmesinde hayati bir rol oynamaktadır. Kurt (2003) tarafından belirtildiği üzere, bu tarz kararlar bireylerin yaşamlarındaki dönüm noktaları olabilmektedir. Bu nedenle kararların etki düzeylerinin anlaşılması, bireylerin daha bilinçli ve etkili seçimler yapmalarına imkân tanımaktadır.

Karar alma süreçlerinin önemi, bireylerin yaşam kalitesini doğrudan etkileyen unsurların merkezinde yer almaktadır. Kararların kişisel ve profesyonel hayata olan etkileri, bireylerin stratejik düşünmeleri gereken kritik noktalardır. Bu durum Karar alma sürecinin sadece bireysel bir işlev olmadığı, aynı zamanda toplumsal ve profesyonel dinamiklerin de şekillendirilmesinde önemli bir rol oynadığını göstermektedir. Dolayısıyla kararların etki düzeyi, bireylerin ve toplumların gelişiminde belirleyici bir faktördür.

1.2.1.3. Bireysel Özellikler

Karar alma süreci, insan merkezli bir süreç olduğundan bireylerin algılama, motive etme ve kavrama özelliklerinden; ayrıca diğer bireylerle kurdukları ilişkiler ve etkileşimlerden etkilenmektedir. Harrison (1987) ve Kurt (2003) tarafından belirtildiği üzere, bu noktada bireylerin karar alma süreçlerinde gösterdikleri farklılıklar kişisel özelliklerinin yanı sıra sosyal bağlamlarının da önemli bir rol oynadığını ortaya koymaktadır. Bireylerin karar alma süreçlerini etkileyen bu özellikler genellikle belirli kategorilere ayrılmaktadır. Örneğin algılama biçimi karar vericinin bir durumu nasıl anladığı ve yorumladığı ile ilişkilidir; bu karar sürecinin ilk aşamasında önemli bir rol oynamaktadır. Motivasyon faktörleri, bireyin bir kararı alma ya da erteleme isteğini doğrudan etkilerken, kavrama yeteneği, bireyin karmaşık bilgileri nasıl işlediğini belirleyen bir unsur olarak öne çıkmaktadır. Diğer bireylerle kurulan ilişkiler ve etkileşimler ise sosyal bağların ve grup dinamiklerinin karar alma sürecine etkisini ortaya koymaktadır. Bu sosyal faktörler bireylerin düşüncelerini, duygularını ve seçtikleri alternatifleri şekillendirerek, karar alma sürecine katılımı etkileyebilmektedir.

Dolayısıyla bireysel özelliklerin yanı sıra sosyal etkileşimlerin incelenmesi, karar alma süreçlerinin daha derinlemesine anlaşılmasına katkı sağlamaktadır. Karar alma süreci, bireylerin bireysel algı ve motivasyonları kadar sosyal ilişkilerini de dikkate alarak daha kapsamlı bir şekilde ele alınmalıdır. Bu anlayış, bireylerin sadece kendi içsel süreçleri değil aynı zamanda çevreleriyle olan etkileşimleri üzerinden de nasıl karar aldıkları konusunda derinlemesine bir perspektif sunmaktadır. Bu bağlamda bireylerin hem bireysel hem de sosyal zekalarını geliştiren eğitim ve uygulamaların, karar verme süreçlerinin etkinliğini artırmada kritik bir rol oynadığı söylenebilir.

Kişilik: Karar alma sürecini etkileyen en önemli faktörlerden biri, karar vericinin kendisidir. Bu süreçte bireyi diğerlerinden ayıran en temel unsur ise kişilik kavramıdır. Türkel (1992) tarafından belirtildiği üzere kişilik, bireyin zihinsel ve fiziksel özelliklerinde ortaya çıkan farklılıkların kişinin davranış ve düşüncelerine yansıması olarak tanımlanabilir. Bu noktada kişiliğin karar alma sürecindeki etkisi, bireyin seçimlerinin temel dinamiklerini anlamada kritik bir öneme sahiptir. Cüceloğlu (1991) ise kişiliği, bireyin iç ve dış çevresiyle kurduğu diğer insanlardan ayıran tutarlı

ve şekillenen bir ilişki biçimi olarak tanımlamaktadır. Bu tanım; kişiliğin yalnızca bireysel bir kavram olmadığını, aynı zamanda sosyal etkileşimler ve çevresel faktörler ile de derin bir bağlantıya sahip olduğunu vurgulamaktadır. Böylelikle, bireylerin karar almak için kullandıkları düşünce süreçleri ve davranış kalıpları kişilik özellikleri tarafından şekillendirilmektedir. Kişiliğin bu süreçte ne denli önemli bir faktör olduğunu vurgulamak karar vericilerin kendilerini ve başkalarını nasıl etkilediklerini anlamak açısından kritik bir değere sahiptir. Bu bağlamda Karar alma sürecinde bireylerin kişilik özellikleri seçimlerini belirleyen temel unsurlar arasında yer almakta ve alternatiflerin değerlendirilmesinde önemli bir rol oynamaktadır. Sonuç olarak, kişiliğin etkileri hem bireysel hem de toplumsal düzeyde karar alma süreçlerinin daha iyi anlaşılmasını sağlayarak, etkili stratejilerin geliştirilmesine olanak tanımaktadır. Dolayısıyla kişilik, karar verme süreçlerinin temelini oluşturan ve bireylerin seçimlerini derinlemesine etkileyen karmaşık bir yapıdır.

Değerler: Karar alma sürecinde bireyin kişisel değerleri özellikle inançları, hedefleri ve yaşam tarzları kararların şekillenmesinde önemli bir etki yaratmaktadır. Araştırmalar, bireylerin karar verirken kişisel değerlerinin yönetimiyle ilgili seçenekleri oluştururken nasıl belirleyici bir rol oynadığını ortaya koymaktadır. Harrison (1987) tarafından belirtildiği üzere kişisel değerler bireyin alternatifleri analiz etme ve geliştirme sürecinde kişinin içsel normatif ölçütlerini oluşturmakta ve karar alma süreçlerinde rehber işlevi gören temel unsurlar olarak işlev görmektedir.

Literatürde bireysel değerler arasında maddi kazanç, itibar, terfi, güç ve güvenlik gibi unsurlar öne çıkmakta ve bu değerler bireyin yaşamında belirleyici ve önemli faktörler olarak yer almaktadır. Bu bağlamda bireylerin karar alma süreçlerinde bu değerlerin etkisini dikkate almak, kararların niteliğini ve sonuçlarını anlamak açısından kritik bir öneme sahiptir. Kurt (2003) tarafından vurgulandığı üzere birey, kişisel değerleri ile diğer bireyler arasındaki değerleri uyumlu hale getirdiğinde, daha tutarlı ve etkili kararlar alabilmektedir. Bu uyum bireyin hem içsel motivasyonlarıyla hem de sosyal etkileşimleriyle daha sağlıklı bir ilişki kurmasına olanak tanımaktadır. Sonuç olarak, kişisel ve bireyler arası değerlerin dengelenmesi, karar alma süreçlerindeki kalitenin artırılmasına katkıda bulunmakta ve bireylerin daha etkili seçimler yapmalarını sağlamaktadır. Bu durum karar alma süreçlerinin sadece bireysel değil aynı zamanda sosyal bir dinamik olarak da değerlendirilmesi gerektiğine işaret

etmektedir. Dolayısıyla kişisel değerler, karar verme süreçlerinin temelini oluşturan ve bireylerin seçimlerini derinlemesine etkileyen karmaşık bir yapıdır. Bu bağlamda bireylerin değer sistemlerini anlamak ve bu değerlerin karar verme süreçlerindeki etkilerini analiz etmek hem bireysel hem de organizasyonel düzeyde daha etkili stratejiler geliştirilmesine olanak tanımaktadır.

Algı: Karar alacak kişinin karar verme sorununu ve çevresini nasıl algıladığı, karar alma sürecindeki yaşamını şekillendiren önemli bir faktördür. Kurt (2003) tarafından belirtildiği üzere algı, bireyin çevresini kavrayışındaki seçici bir süreç olarak tanımlanmakta olup aslında bilincin sınırlı bir yansıması ve bilinçaltı farkındalığı ile ilişkili bir durumdur. Bu cümledeki seçicilik, bireyin çevresindeki bilgi ve olayları nasıl değerlendirdiğinin ve hangi unsurlara odaklandığının altını çizmektedir. Bireylerin algıları, karar alma süreçlerinin başlangıç aşamasında kritik bir rol oynamaktadır. Bireyler, çevrelerinden gelen bilgileri belirli bir çerçevede değerlendirerek hangi alternatiflerin daha anlamlı olduğu konusunda fikir geliştirmektedirler. Bu süreçte bireyin mevcut zihinsel yapısı, geçmiş deneyimleri ve çevresel faktörler algılama biçimini etkileyen unsurlar arasında yer almaktadır. Aynı zamanda algının sınırlı doğası bireylerin karar verme süreçlerinde dikkatlerini yoğunlaştırdıkları unsurları belirlediğinden dolayı önemli bilgi kayıplarına veya yanlış değerlendirmelere neden olabilir. Dolayısıyla bireyin çevresini algılayışı, karar alma sürecinin bütünlüğü açısından kritik bir öneme sahiptir. Bireyin çevresini anlama ve anlamlandırma biçimini yönlendirirken bu yönlendirme, kararların kalitesini ve sonuçlarını doğrudan etkileyen bir mekanizma işlevi görmektedir. Algının bu rolü, karar alma süreçlerinde bireyin farkındalığının ve bilinçli tercihlerinin önemini bir kez daha ortaya koymaktadır. Bu bağlamda bireylerin algısal süreçlerini anlamak ve bu süreçlerin karar verme üzerindeki etkilerini analiz etmek hem bireysel hem de organizasyonel düzeyde daha etkili stratejiler geliştirilmesine olanak tanımaktadır.

Tutum: Karar alacak kişinin karar alma sürecini etkileyen bir diğer önemli faktör, bireylerin riske karşı tutumlarıdır. Harrison (1987) tarafından belirtildiği üzere özellikle bireyler arasında riske karşı nasıl bir algılama geliştirdikleri ve karar verirken ne derece dikkate aldıkları karar alma süreçlerini ve stillerini şekillendirmektedir. Bu durum bireylerin aldığı riskleri ne ölçüde kabul edebileceğini belirlerken karar verme mekanizmalarının da temel dinamiklerini oluşturmaktadır.

Bireylere özgü risk algıları, karar verme aşamasında karşılaşılan alternatiflerin değerlendirilmesi sürecini doğrudan etkileyerek çeşitli sonuçlara yol açmaktadır. Örneğin yüksek riskli durumları kabul eden bireyler, daha sıra dışı ve yenilikçi seçeneklere yönelirken; düşük risk algısına sahip bireyler, daha temkinli ve geleneksel seçimleri tercih edebilirler. Bu farklılıklar karar alma stillerinin çeşitlenmesine ve bireylerin risk toleranslarının kararlarını nasıl etkilediğine dair önemli bilgiler sunmaktadır.

Riske karşı tutumlar, bireylerin karar alma süreçlerinin kalitesini ve yönünü belirleyen kritik bir elemandır. Bu durum karar alma süreçlerinin yalnızca mantıklı bir değerlendirme süreci değil aynı zamanda bireysel psikolojik faktörlerin de etkileşime girdiği bir dinamik olduğunu ortaya koymaktadır. Bu nedenle risk algısının anlaşılması, bireylerin karar alma süreçlerinin daha iyi yorumlanması ve yönetilmesi için önem taşımaktadır. Risk algısı, karar verme süreçlerinin temelini oluşturan ve bireylerin seçimlerini derinlemesine etkileyen karmaşık bir yapıdır. Bu bağlamda bireylerin risk algılarını anlamak ve bu algıların karar verme süreçlerindeki etkilerini analiz etmek hem bireysel hem de organizasyonel düzeyde daha etkili stratejiler geliştirilmesine olanak tanımaktadır.

Demografik Özellikler: Karar alacak kişinin bireysel özelliklerinin çoğunlukla psikolojik temellere dayandığı ve bu tür özelliklerin ölçülmesinin güçlükler içerdiği vurgulanmaktadır. Bu bağlamda psikolojik faktörlerin açıklanmasının teorik ve ampirik çalışmalarda yanıltıcı sonuçlar doğurabileceği ileri sürülmektedir. Böylece bu zorlukları aşmak için daha objektif ve ölçülebilir demografik özelliklerin kullanılmasının araştırmaları daha sağlam ve birikimsel hale getireceği savunulmaktadır. Yaşar (2016) tarafından yapılan incelemelerde; demografik faktörlerin karar alma süreçlerine etkisi üzerine yaş, görev süresi, eğitim düzeyi ve cinsiyet gibi unsurların önemli roller oynadığı tespit edilmiştir.

Yaşın ilerlemesiyle birlikte bireylerin daha rutin davranışları tercih etme eğiliminde olduğu, kurallara müdahale konusunda daha temkinli davrandıkları ve karar alırken daha fazla bilgiye ihtiyaç duydukları gözlemlenmektedir. Ayrıca bilginin güvenilirliğini sorgulama eğilimlerinin artmasıyla birlikte, verilen kararlar hakkında daha fazla tereddüt yaşandığı ve bireylerin yeniden düşünmeye daha yatkın hâle geldiği dikkat çekmektedir. Görev süresi uzun olan bireyler hangi konulara

odaklanmaları gerektiğini ve hangi detaylardan kaçınmaları gerektiğini daha iyi belirleyebilme yeteneğine sahiptirler. Ancak uzun görev süresi, yenilgiye karşı isteksizliği ve mevcut statünün korunmasına yönelik eğilimleri artırabileceği için karar alma süreçlerinde bazı sınırlamalar getirebilmektedir. Eğitim seviyesi yüksek bireylerin daha analitik ve rasyonel kararlar alma eğiliminde olduğu, genel stratejileriyle daha uyumlu hareket ettikleri yönünde bulgular bulunmaktadır. Bunun aksine eğitim seviyesi düşük bireyler daha fazla risk alarak öznel değerlendirmelere dayalı kararlar almaktadırlar. Cinsiyetin karar alma tarzı üzerindeki etkisinin ise kültürel farkların azalmasıyla birlikte belirgin bir farklılık yaratmadığı gözlemlenmiştir. Karar alma aşaması, karar verme sürecinin temel bir bileşeni olup alınacak kararın türüne göre değişkenlik göstermektedir. Kahneman (2011) karar alma türleri genellikle kararın doğası, belirsizlik derecesi ve karar alacak kişinin hedefleri doğrultusunda çeşitlenmektedir. Bu çeşitlilik, karar alma süreçlerinin dinamik bir yapıya sahip olduğunu ve farklı durumlar için farklı yaklaşımlar gerektirdiğini göstermektedir. Rasyonel karar alma, bu süreçte dikkatle gözden geçirilen tüm olası seçeneklerin sistematik bir değerlendirmeye tabi tutulduğu bir yaklaşım olarak öne çıkmaktadır. Simon (1997) tarafından vurgulandığı üzere rasyonel karar verme, bilgiye dayalı ve mantıklı seçimler yapılmasını sağlarken çoğu zaman bilgi eksiklikleri ve kaynak kısıtlamaları gibi zorluklar nedeniyle uygulamada güçlüklerle karşılaşabilmektedir. Bu tür bir yaklaşım karar alıcının mantıklı bir çerçevede düşünmesini sağlasa da bazı durumlarda karar alma süreci oldukça karmaşık hale gelebilmektedir. Diğer bir karar alma türü ise sezgisel karar almaktır. Kahneman (2011) tarafından belirtildiği üzere bu tür kararlar, hızlı ve anlık karar almayı gerektiren durumlar için uygun bir seçenek oluşturmaktadır. Sezgisel kararlar öncelikle geçmiş deneyimlere, içgüdülere ve duygusal tepkilere dayanmaktadır. Zaman baskısı altında yapılan bu tür karar alma süreçleri, etkin bir şekilde uygulanabilmekte ve ani durumlarla başa çıkma becerisini güçlendirmektedir. Dolayısıyla karar verme süreçleri, rasyonel ve sezgisel yaklaşımların etkileşimiyle şekillenen karmaşık ve dinamik bir yapıdır. Bu bağlamda karar vericilerin hem analitik hem de sezgisel zekalarını geliştiren eğitim ve uygulamaların karar verme süreçlerinin etkinliğini artırmada kritik bir rol oynadığı söylenebilmektedir. Karar verme sürecinin aşamaları, farklı karar türlerine bağlı olarak çeşitli stratejiler gerektirmektedir. Janis (1982) tarafından belirtildiği üzere bu stratejiler arasındaki farklar, alınan kararın

doğruluğunu ve etkinliğini belirlemede önemli bir rol oynamaktadır. Dolayısıyla karar alma süreçlerinde kullanılan stratejilerin doğru seçimi kararın başarısını doğrudan etkileyen bir faktördür. Sonuç olarak karar alırken kullanılan yaklaşımların ve stratejilerin anlaşılması hem bireylerin hem de kurumların daha etkili ve doğru karar vermesine katkı sağlamaktadır. Bu bağlamda karar verme süreçlerinin karmaşıklığı ve dinamik yapısı göz önüne alındığında, karar vericilerin farklı durumlar için uygun stratejileri belirleyebilme yeteneği başarılı sonuçlar elde etmede kritik bir öneme sahip olabilmektedir. Özellikle belirsizlik ve risk faktörlerinin yüksek olduğu durumlarda karar vericilerin hem analitik hem de sezgisel yaklaşımları bir arada kullanarak esnek ve adaptif stratejiler geliştirmeleri daha etkili kararlar almalarına yardımcı olmaktadır. Bu nedenle karar verme süreçlerinin derinlemesine incelenmesi ve farklı stratejilerin uygulanması, bireylerin ve organizasyonların karşılaştıkları zorluklarla daha etkin bir şekilde başa çıkmalarına ve sürdürülebilir başarılar elde etmelerine olanak tanımaktadır.

1.3. Karar Verme Türleri

Diğer taraftan daha düşük belirsizlik içeren rutin kararlar genellikle daha tanıdık süreçlere dayanmakta ve daha az risk içermektedir. Karar türleri; hedefleri ve mevcut durumu göz önünde bulundurarak alınan kararların etkisini belirleyen temel faktörlerden biridir (Weber, 1947). Karar alma süreçlerinde bu faktörlerin etkisinin anlaşılması, bireylerin ve organizasyonların daha etkili ve hedef odaklı kararlar alabilmesine olanak tanımaktadır. Dolayısıyla, karar türlerinin doğru bir şekilde sınıflandırılması ve uygun bağlamda uygulanması, Karar Alma süreçlerinin başarısını büyük ölçüde artıracaktır.

1.3.1. Yapısına Göre Kararlar

Karar türleri, çeşitli kriterlere göre sınıflandırılabilmekte olup her bir tür belirli bir bağlamda önemli farklılıklar gösterebilmektedir. Mintzberg (1976) tarafından ifade edildiği üzere bilgi kaynaklarına dayalı kararlar, bireylerin sezgi, tecrübe, araştırma veya geleneksel uygulamalara dayanarak şekillenmektedir. Bu tür kararlar karar alacak kişinin mevcut bilgi kaynakları ve geçmiş deneyimlerine dayanmakta olup bireyin karar alma sürecindeki akıl yürütme kapasitesinin önemli bir göstergesidir. Simon (1997) kararlar sürelerine göre kısa, orta ve uzun vadeli olarak

sınıflandırılabilir. Her kategori, uygulama süresi ve etkinlik düzeyi açısından farklılık göstermektedir; bu durum kararın zamanlama ve sonuçları üzerindeki etkisini belirlemekte önemli bir rol oynamaktadır. Kısa vadeli kararlar genellikle ani ve acil ihtiyaçlara yönelikken orta ve uzun vadeli kararlar daha stratejik ve planlı bir yaklaşımı gerektirmektedir. Kahneman ve Tversky (1979) belirsizlik derecesine göre de kararlar iki ana gruba ayrılmaktadır: yüksek belirsizlik içeren yapılandırılmamış kararlar ve daha düşük belirsizlik içeren rutin kararlar olabilmektedir. Yüksek belirsizlik durumunda karar alıcılar karşılaştıkları alternatifleri daha az bilgiyle değerlendirmek zorunda kalabilirler, bu da karar alma sürecinin karmaşıklığını artırmaktadır. Dolayısıyla karar türleri; bilgi kaynakları, süre ve belirsizlik derecesi gibi faktörlere bağlı olarak çeşitlenmekte ve her bir tür farklı karar verme stratejileri gerektirmektedir. Karar alma süreçleri, yapısal özellikleri bağlamında üç temel kategoriye ayrılmaktadır: yapılandırılmamış, yarı yapılandırılmış ve yapılandırılmış kararlar. Simon (1997) tarafından ortaya konulduğu üzere yapılandırılmamış kararlar; önceden belirlenmiş bir rehber veya protokole dayanmayan aksine yüksek düzeyde belirsizlik ve karmaşıklık içeren durumlardan kaynaklanan kararları ifade etmektedir. Bu tür kararlar, özellikle stratejik yönetim alanında ve belirsizliğin hâkim olduğu ortamlarda karşımıza çıkmaktadır. Öte yandan March ve Simon (1958) tarafından tanımlanan yarı yapılandırılmış kararlar, belirli yönergeler ve kurallar çerçevesinde alınmakla birlikte karar vericinin öznel değerlendirmelerine ve esnekliğe ihtiyaç duyulan durumları kapsamaktadır. Bu bağlamda Mintzberg (1979) tarafından belirtildiği gibi yapılandırılmış kararlar ise net bir şekilde tanımlanmış ve belirli bir süreç veya prosedüre dayalı olarak alınan tekrarlanabilir ve öngörülebilir nitelikteki kararları temsil etmektedir. Karar alma süreçlerinin bu üç kategorisi, karar vericilerin karşılaştıkları durumların karmaşıklığına ve belirsizlik düzeyine göre farklılaşmaktadır. Bu farklılaşma karar vericilerin her bir karar türü için uygun stratejileri belirleyebilme yeteneğini gerektirmektedir. Özellikle yapılandırılmamış kararların alınması gereken durumlarda karar vericilerin belirsizlikle başa çıkma ve yaratıcı çözümler üretebilme kapasiteleri kritik bir öneme sahiptir. Yarı yapılandırılmış kararlarda ise; karar vericilerin hem mevcut yönergeleri takip edebilme hem de öznel değerlendirmelerini yapabilme dengesini kurmaları gerekmektedir. Yapılandırılmış kararlar ise daha çok rutin ve operasyonel süreçlerde karşımıza çıkmakta olup, bu tür kararlarda süreçlerin ve prosedürlerin etkin bir şekilde

uygulanması önemlidir. Bu nedenle karar vericilerin her bir karar türünün özelliklerini anlamaları ve bu özelliklere uygun stratejiler geliştirmeleri, başarılı sonuçlar elde etmelerine olanak tanımaktadır.

Yapılandırılmamış (Programlanmamış) kararlar, yüksek belirsizlik oranının hâkim olduğu ve stratejik yönelimli kararların alındığı karmaşık durumlarda ortaya çıkmaktadır. Bu tür kararlar genellikle sezgisel düşünme, derinlemesine değerlendirme ve analitik yaklaşımların bütünleşik bir şekilde kullanılmasını gerektirmektedir. Laudon ve Laudon (2011) tarafından vurgulandığı üzere yapılandırılmamış kararlar; rutin dışı ve tekrarlanmayan özellikler taşımaktadır. Karşılaşılan problemler genellikle iyi tanımlanmamış ve çözüm alternatifleri belirsizdir. Daft ve Marcic (2009) bu durumu, bu tür kararların kesin ve net sonuçlar vaat etmemesi olarak açıklamaktadır. Hodgetts (1999) ise, yapılandırılmamış kararların olağandışı durumlar yeni fırsatlar veya tehditlere tepki olarak ortaya çıktığını belirtmektedir. Yapılandırılmamış kararlar, karar vericilerin belirsiz ve karmaşık ortamlarda stratejik ve yaratıcı çözümler üretmelerini gerektiren kritik öneme sahip süreçlerdir. Bu bağlamda yapılandırılmamış kararların alınması gereken durumlarda karar vericilerin belirsizlikle başa çıkma ve yaratıcı çözümler üretebilme kapasiteleri kritik bir öneme sahiptir. Karar vericilerin, belirsizlik ve risk faktörlerinin yüksek olduğu durumlarda hem analitik hem de sezgisel yaklaşımları bir arada kullanarak esnek ve adaptif stratejiler geliştirmeleri daha etkili kararlar almalarına yardımcı olmaktadır. Bu nedenle yapılandırılmamış karar verme süreçlerinin derinlemesine incelenmesi ve bu tür kararlar için uygun stratejilerin belirlenmesi, organizasyonların karşılaştıkları zorluklarla daha etkin bir şekilde başa çıkmalarına ve sürdürülebilir başarılar elde etmelerine olanak tanımaktadır.

Yapılandırılmış (Programlanmış) Kararlar; bireylerin günlük yaşamlarında karşılaştıkları rutin ve tekrarlayan durumlara yönelik olarak aldıkları kararları ifade etmektedir. Bu tür kararlar, genellikle önceden belirlenmiş bir yöntem veya alışkanlık temelinde alınmakta ve sıkça karşılaşılan olaylara sistematik bir şekilde uygulanmaktadır. Simon (1976) tarafından belirtildiği üzere yapılandırılmış kararlar, bireyin yaşamını daha düzenli ve organize bir hale getirerek bir yapı oluşturmaktadır. Örneğin iş yerindeki düzenli görevler veya kişisel yaşamdaki rutin alışverişler gibi belirli prosedürlere dayanan tekrarlanan kararlar bu kategoriye dahil edilmektedir.

Certo (2003) ise, bireysel düzeydeki bu rutinlerin kurumsal düzeyde olduğu gibi kişisel organizasyon ve sistem kurma yeteneğini yansıttığını vurgulamaktadır. Dolayısıyla yapılandırılmış kararlar, bireylerin ve kurumların verimliliğini artıran ve öngörülebilirliği sağlayan temel unsurlardan biridir. Bu bağlamda, yapılandırılmış kararların alınması gereken durumlarda süreçlerin ve prosedürlerin etkin bir şekilde uygulanması büyük önem taşımaktadır. Karar vericilerin, rutin ve tekrarlayan durumlarda önceden belirlenmiş yöntemleri ve alışkanlıkları sistematik bir şekilde uygulayabilme yeteneği verimliliği artırmakta ve hataları minimize etmektedir. Bu nedenle yapılandırılmış karar verme süreçlerinin etkin bir şekilde yönetilmesi hem bireysel hem de organizasyonel başarı için kritik bir öneme sahiptir.

Yarı Yapılandırılmış Kararlar, yapılandırılmış ve yapılandırılmamış karar türleri arasında konumlanmakta ve her iki türün karakteristik özelliklerini bünyesinde barındırmaktadır. Bu karar kategorisi, belirli ölçüde tanımlanmış parametreler ve prosedürler içermekle birlikte karar vericinin öznel değerlendirmelerine ve esnekliğine de alan tanımaktadır. Laudon ve Laudon (2011) tarafından belirtildiği üzere yarı yapılandırılmış kararlar, net bir şekilde belirlenmiş süreçlerin yanı sıra belirsizlik ve karmaşıklık içeren unsurları da içermektedir. Dolayısıyla bu tür kararlar karar vericinin analitik becerilerinin yanı sıra sezgisel ve yaratıcı yaklaşımlarını da kullanmasını gerektirmektedir. Bu bağlamda yarı yapılandırılmış kararların alınması gereken durumlarda, karar vericilerin hem mevcut yönergeleri takip edebilme hem de öznel değerlendirmelerini yapabilme dengesini kurmaları gerekmektedir. Karar vericilerin belirli ölçüde tanımlanmış parametreler ve prosedürler çerçevesinde belirsizlik ve karmaşıklık içeren unsurları da dikkate alarak analitik ve sezgisel yaklaşımları bir arada kullanabilme yeteneği başarılı sonuçlar elde etmede kritik bir öneme sahiptir. Bu nedenle yarı yapılandırılmış karar verme süreçlerinin etkin bir şekilde yönetilmesi hem bireysel hem de organizasyonel başarı için önemli bir unsurdur.

1.3.2. Hiyerarşik Düzeye Göre Kararlar

Karar alma süreçleri, zaman ve içerik bağlamında farklı aşamalara ve türlere ayrılmaktadır. Certo (2003) tarafından ortaya konduğu üzere karar alma süreçleri, başlangıçta planlı (programlı) kararların alındığı durumlar ve ardından plansız (programlanmamış) kararların alındığı durumlar olmak üzere iki temel aşamada

incelenebilir. Ansoff (1965) ise bu kararların stratejik yönetsel ve operasyonel kararlar olarak sınıflandırılabileceğini belirtmektedir. Bu sınıflandırma kararların organizasyon içindeki etkileri ve kapsamları açısından farklılık gösterdiğini vurgulamaktadır. Dolayısıyla karar alma süreçlerinin bu aşamalı ve türsel ayrımı organizasyonların karmaşık karar alma ortamlarında etkili ve verimli kararlar alabilmeleri için kritik bir öneme sahiptir. Bu bağlamda organizasyonların karar alma süreçlerini daha iyi anlamaları ve yönetmeleri için hem planlı/plansız karar ayrımını hem de stratejik/yönetsel/operasyonel karar ayrımını dikkate almaları gerekmektedir. Planlı Kararlar genellikle rutin ve tekrarlayan durumlarda alınırken plansız kararlar belirsizlik ve karmaşıklık içeren durumlarda ortaya çıkmaktadır. Stratejik kararlar, organizasyonun uzun vadeli hedeflerini ve yönünü belirlerken yönetsel kararlar kaynakların etkin bir şekilde kullanılmasını ve operasyonel kararlar günlük işleyişin sorunsuz bir şekilde yürütülmesini sağlamaktadır. Bu nedenle organizasyonların her bir karar türü için uygun stratejileri belirleyebilmeleri başarılı sonuçlar elde etmede kritik bir öneme sahiptir.



Şekil 1. Karar Seviyeleri

- Stratejik Kararlar; Bireylerin uzun vadeli başarılarını destekleyen temel unsurlar olarak kabul edilmektedir. Mintzberg, Ahlstrand ve Lamperl'in (2009) ortaya koyduğu üzere bu kararlar; bireylerin vizyonu, misyonu ve stratejik hedefleriyle uyumlu bir şekilde alınmaktadır. Dolayısıyla stratejik kararlar, bireylerin geleceğe yönelik yol haritalarını çizmelerine ve rekabet avantajı elde etmelerine olanak tanımaktadır.

- Yönetsel Kararlar; Bireylerin veya organizasyonların günlük işleyişini ve genel performansını doğrudan etkileyen dolayısıyla karar verme süreçlerinin temelini oluşturan kararlar olarak tanımlanmaktadır. Mintzberg, Alstrand ve Lamperl (2009) tarafından belirtildiği üzere bu kararlar kısa ve orta vadeli hedeflere ulaşmada kritik bir role sahiptir. Bu bağlamda yönetsel kararlar, operasyonel etkinlik ve verimliliği artırmayı amaçlayan somut ve ölçülebilir sonuçlar doğuran kararlar olarak değerlendirilmektedir

-Operasyonel Kararlar; Bireylerin kısa süreli ve anlık ihtiyaçlarına yönelik olarak aldıkları kararları ifade etmektedir. Mintzberg, Alstrand ve Lamperl (2009) tarafından belirtildiği üzere bu kararlar bireylerin günlük yaşamlarında karşılaştıkları rutin durumlar için alınan kararların temelini oluşturmaktadır. Karar verme süreci, planlama aşamasının kritik bir bileşeni olarak kabul edilmekle birlikte, alternatifler arasından en uygun seçeneğin belirlenmesi de başlı başına bir karar verme sürecini gerektirmektedir. Eğer alternatiflerin değerlendirilmesi için gerekli tüm bilgilere sahip olunursa karar verme aşaması sorunsuz bir şekilde ilerleyebilir. Ancak karar verme sürecini etkileyen çok sayıda faktör bulunmaktadır ve bu faktörler hakkında her zaman eksiksiz bilgiye ulaşmak mümkün olmayabilir. Dolayısıyla operasyonel kararlar, hızlı ve etkili bir şekilde alınması gereken, ancak belirsizlik ve risk faktörlerini de içeren karmaşık süreçlerdir.

1.3.3. Durumlarına Göre Kararlar

Karar alma ortamlarının değişkenliği göz önünde bulundurulduğunda, karar durumları belirsizlik, risk, belirlilik ve muğlaklık olmak üzere dört temel kategoriye ayrılmaktadır (Scherpereel, 2006; Archer, 1964). Bu sınıflandırma karar süreçlerinin farklı aşamalarında karşılaşılan koşulların çeşitliliğini ortaya koymaktadır (Eren, 2009). Dolayısıyla karar vericilerin bu farklı karar ortamlarını dikkate alarak uygun stratejiler geliştirmesi, etkili karar alma süreçleri için kritik bir öneme sahiptir.

Belirlilik: Karar alacak bireylerin her alternatifin kesin sonuçlarını önceden bildiği koşulları ifade etmektedir (Archer, 1964). Diğer bir deyişle belirlilik, karar vericilerin tüm gerekli bilgilere sahip olması nedeniyle değişim veya geçerliliğini yitirme olasılığının oldukça düşük olduğu bir karar ortamını tanımlamaktadır (Eren, 2009).

Can'ın (1991) belirttiği üzere belirli düzeyde bilgiye sahip olunan ve olaya hâkim olunan kararlar genellikle Rutin (Planlanmış) kararlar kategorisine girmektedir. Dolayısıyla belirlilik karar vericilerin risk almadan ve belirsizlikten etkilenmeden, öngörülebilir sonuçlara ulaşabilecekleri bir karar alma ortamını temsil etmektedir.

Belirsizlik: Karar alıcıların ulaşmak istedikleri hedefleri bilmelerine rağmen alternatifler ve gelecekteki olaylar hakkında eksik bilgilere sahip oldukları bir durumu ifade etmektedir (Daft ve Marcic, 2009).

Eren (2009) tarafından belirtildiği üzere belirsizlik, karar vericilerin hedeflerine ulaşma arzusunda oldukları ancak bu hedeflere ulaşmak için gerekli alternatif bilgilere erişimin zor veya imkânsız olduğu bir ortamı tanımlamaktadır. Kısaca belirsizlik, mevcut bilgi ile alınacak eylem için gereken bilgi arasındaki boşluk olarak kavramsallaştırılabilir. Simon (1987) ise, karar alma sürecindeki belirsizliğin zorlukların temel kaynağı olduğunu vurgulamaktadır. Çevresel faktörlerin öngörülebilir olduğu durumlarda her seçenek olumlu sonuçlar doğurabilirken belirsizlik ortamında mevcut seçeneklerin olumsuz sonuçlar doğurma riski artmaktadır. Dolayısıyla belirsizlik, karar vericilerin dikkatli analiz ve değerlendirme yapmalarını gerektiren risk ve karmaşıklık içeren bir karar alma ortamını temsil etmektedir.

Risk: Karar alıcıların her bir alternatifin başarıya ulaşma olasılıklarını hesaplayabilecekleri yeterli bilgiye sahip oldukları durumları ifade etmektedir (Daft ve Marcic, 2009). Diğer bir deyişle risk, ölçülebilir belirsizlik olarak tanımlanabilir.

İmrek (2003) tarafından belirtildiği üzere risk, karar vericilerin kararla ilgili tüm değişkenleri ve bu değişkenlerin olasılıklarını sayısal olarak belirleyebilme yeteneğini gerektirmektedir. Hodgetts (1999) ise, riskli bir ortamda karar alırken her bir alternatif için farklı koşullar altında elde edilebilecek sonuçların belirli bir olasılık çerçevesinde şekillendiğini vurgulamaktadır.

Dolayısıyla risk ortamında karar alma süreci, alternatiflerin kesin sonuçları önceden bilinmemekle birlikte, sonuçların olasılıkla ortaya çıkacağı ve bu olasılıkların dikkate alınarak yapılan seçimleri içermektedir. Muğlaklık ise karar alma sürecinin en zorlu aşamalarından biri olup hedeflerin veya çözülmesi gereken problemin netleşmediği alternatiflerin belirlenmesinin güç olduğu ve sonuçlarla ilgili bilgiye

ulaşılamadığı bir durumu ifade etmektedir (Daft ve Marcic, 2009). Eren (2009) tarafından belirtildiği üzere muğlaklık, çözüme ulaşması gereken sorunun veya hedefin belirsizliğini bu belirsizlikten kaynaklanan alternatiflerin oluşmasının güçlüğünü ve gerekli bilgilere erişimin imkânsızlığını içermektedir. Karar verme izlenecek yolu mümkün olan en rasyonel biçimde seçme eylemi olarak tanımlanmaktadır. Üçok (1988) tarafından kısıtlı rasyonellik olarak adlandırılan bu kavramsal çerçeve, gelecek hakkında tam ve kusursuz bilgiye sahip olamayacağımız gerçeğini kabul ederek en iyi bilgilerle karar vermeyi ifade etmektedir. Daft (1991) ise karar vermeyi sorun çözme ve çevrenin sunduğu fırsatları tanımlama süreci olarak tanımlamaktadır. Alpugan ve diğerleri (1955) tarafından ifade edildiği üzere bu süreç, karşılaşılan engellerin ortadan kaldırılması ve olumlu koşulların sağlanması amacıyla çeşitli önlemlerin alınmasını gerektirmektedir. Karar verme süreci, sürdürülebilirliğin çeşitli boyutlarının korunmasını ve geliştirilmesini kapsayan karmaşık ve çok boyutlu bir süreçtir. Bu süreç tercih etme, tutum belirleme ve kavramları benimseme gibi bilişsel eylemlerle yakından ilişkilidir. Koçel (1999) tarafından belirtildiği üzere bireyin bir konu üzerinde düşünmesi ve uygun çözüm yollarını araması bu sürecin tamamlanmasında kritik bir rol oynamaktadır. Demir-Gözoplu (1988) ise karar vermeyi en temel anlamıyla çeşitli alternatifler arasında seçim yapma eylemi olarak tanımlamakta ve bu süreçte etken olan eylemin seçiminin önemini vurgulamaktadır. Ayrıca karar vermemek de bir sorunun çözümünü ifade edebilmektedir. Tosun (1992), karar sürecinin araştırmaların düşünsel bir temele dayandığını ve fiziksel çalışmaların ise karara yardımcı olacak bilgilerin sınıflandırılması ve bu çalışmalara yönelik çabaları içerdiğini belirtmektedir. İyi karar verebilmek için karar verme sürecinin nasıl şekillendiği ve gözlemlenebildiği aşamalarda hangi durumların ortaya çıktığı dikkate alınmalıdır.

Karar süreci aslında fikir geliştirme, anlama ve değerlendirme süreçlerini içeren esnek bir boyutlandırma sürecidir. Dawson (1995) Karar alma sürecinde aceleci davranmak, geç kalmak, görünümün sırasını göz ardı etmek, yapılan hataları kabul etmemek ve alışkanlık edinilen çözümler gibi risk faktörlerinin bulunduğunu ve bu durumların farklı risk senaryolarına yol açabileceğini ifade etmektedir. Karar verme, sistematik bir eylem süreci olarak ele alınabileceği gibi örgüt içinde ortaya çıkan sosyal bir süreç olarak da değerlendirilebilir. Onaran (1971) bireylerin konularda çeşitli analizler yaparak farklı sonuçlara ulaşabildiklerini belirtmektedir. Hammond,

Keeney ve Raiffa (1999) ise karar verme stillerinin bireylerin çeşitli durumlarla karşılaştığında sergiledikleri davranışları, bilgi toplama süreçlerini, alternatiflerini değerlendirmelerini ve nihai kararlarına ulaşmalarını etkileyen temel unsurlar olduğunu vurgulamaktadır. Dolayısıyla bu stillerin anlaşılması hem bireysel gelişim hem de daha etkili kararlar alabilme açısından kritik bir öneme sahiptir. Barker ve Smith (2001) tarafından belirtildiği üzere karar verme stillerine dair derinlemesine bir anlayış bu süreci daha bilinçli ve verimli yönetmeyi mümkün kılmaktadır.

1.4. Karar Verme Stilleri

Karar verme süreci, bireylerin yaşamlarında karşılaştıkları durumları geniş bir seçenek yelpazesi arasından kendi çıkarlarına en uygun olanı belirleme eylemi olarak tanımlanabilir. Bu süreçte alınan kararların bireylerin amaçları, değerleri, yaşam tarzları ve prensipleri gibi ölçütlerle ne derece uyumlu olduğu da değerlendirilmektedir. Dolayısıyla karar verme, bireylerin kendi değerleri ve hedefleri doğrultusunda en uygun seçimi yapma sürecidir. Bu süreç bireylerin yaşam kalitesini doğrudan etkileyen kritik bir öneme sahiptir. Karar verme süreçleri, bireylerin kişisel gelişimlerini ve yaşam memnuniyetlerini şekillendiren temel unsurlardan biridir. Bu bağlamda bireylerin karar verme becerilerini geliştirmeleri hem bireysel hem de toplumsal düzeyde olumlu sonuçlar doğurmaktadır. Özellikle karmaşık ve belirsiz durumlarla karşılaşıldığında bireylerin rasyonel ve bilinçli kararlar alabilmeleri yaşamlarını daha etkili bir şekilde yönetmelerine olanak tanımaktadır. Bu nedenle karar verme süreçlerinin derinlemesine incelenmesi ve bireylerin karar verme becerilerinin geliştirilmesi hem akademik hem de pratik açılardan büyük önem taşımaktadır. Karar verme sürecinde, bireylerin öznel olgulara sahip olduğu ve bu öznel olguların karar alma süresi boyunca derlenen ve incelenen bilgi miktarından kaynaklandığı kabul edilmektedir. Literatürde, karar verme stilleri çeşitli yaklaşımlar çerçevesinde ele alınmaktadır. Bireylerin karar verme sürecinde bilgiyi nasıl kullandığına ve analiz ettiğine bağlı olarak dört temel yaklaşım tanımlanmıştır: Harren Yaklaşımı, Johnson Yaklaşımı, Sürücü Yaklaşımı ve Scott Yaklaşımı. Harren Yaklaşımı, Karar Verme Stillerini Rasyonel (kendini objektif olarak değerlendiren), Bağımlı (sınırlı seçenek algısına sahip, sorumluluğu başkalarına yansıtan) ve Sezgisel/Duygusal (öz farklılıklara sahip) olmak üzere üç kategoriye ayırmaktadır. Sürücü yaklaşımı, dinamik karar verme tarzını, karar üslubunu ve bilgi kullanımını,

seçenekleri oluşturma boyutlarıyla alt stillere ayırmaktadır: belirleyici, esnek, hiyerarşik ve bütünleştirici. Johnson Yaklaşımı ise spontane, sistematik, dış ve iç olmak üzere dört karar verme stilini önermektedir. Scott ve Bruce (1995) tarafından geliştirilen Genel Karar Verme Stili (GDMS) modeli, beş bilişsel stil içermektedir: Rasyonel (seçeneklerin mantıksal bir şekilde araştırılması), Sezgisel (kararların bilgiye değil ön sezgilere, duygulara ve soyut etkilere dayandırılması), Spontane (dürtüsel karar verme eğilimi), Bağımlı (kararların başkalarına dayandırılması) ve Kaçınmacı (karar vermekten kaçınma eğilimi). Scott ve Bruce'un (1995) yaygın olarak kullanılan ve geçerliliği kanıtlanmış olan bu modeli, organizasyonel ve eğitimsel değişiklikleri başlatmak ve uygulamak açısından kritik öneme sahiptir (Loo, 2000; Hansson ve Andersen, 2007). Dolayısıyla karar verme stilleri, bireylerin bilgi işleme ve analiz süreçlerindeki farklılıkları yansıtan karmaşık bir yapıdır. Bu bağlamda bireylerin kendi karar verme stillerini anlamaları ve bu stillerin güçlü ve zayıf yönlerini değerlendirmeleri daha etkili ve bilinçli kararlar almalarına olanak tanımaktadır. Senge (2013) tarafından belirtildiği üzere zihinsel modeller bireylerin algılarını ve eylemlerini etkilemektedir. Bu bağlamda bireylerin karar verme süreçlerinde kullanabilecekleri zihinsel modeller karar verme stilleri, yaratıcı problem çözme, özgüven ve risk alma davranışları ile ilişkilendirilebilmektedir (Thunholm, 2004). Dolayısıyla karar verme stillerinin ve zihinsel modellerin anlaşılması, bireylerin ve organizasyonların daha etkili kararlar almasına katkı sağlamaktadır. Özgenel (2017) tarafından yapılan araştırmalarda, rasyonel karar verme stilinin yaratıcılık ile pozitif bir ilişki sergilediği görülmüştür. Öte yandan, Scott ve Bruce (1995) ve Öneren ve Çiftçi (2013) tarafından belirtildiği üzere kaçıngan stil düşük öz-yeterlilik algısı ve kontrol ile özgüven eksikliği ile ilişkilendirilmektedir. Bu bağlamda yöneticilerin karar alma biçimleri, sosyal girişimciliğin yaratıcılık, özgüven ve risk alma davranışlarını etkileyebileceği varsayımıyla incelenmektedir. Hansson ve Andersen (2007) tarafından belirtildiği üzere yöneticilerin eylem ve davranışları, organizasyonel eğitimsel değişiklikleri başlatmak ve başarılı bir şekilde uygulamak açısından kritik öneme sahiptir. Bireylerin karar verme Stilleri, öncelikle örgütsel tutum ve davranışlarla ilişkilidir. Ayrıca bireylerin motivasyon unsurlarının da karar verme stilleri üzerinde etkili olduğu değerlendirilmektedir. Bu bağlamda bireysel ve motivasyonel unsurların karar verme stillerini şekillendirdiği görülmektedir. Taşdelen (2002) tarafından belirtildiği üzere yüksek risk eğilimindeki bireyler hızlı karar verme

eğiliminde olup karar verme sürecinde bilgi toplama ve değerlendirmeye daha az zaman harcamaktadırlar. Ancak bu durumun beraberinde önemli riskleri getirdiği de değerlendirilmektedir. Dolayısıyla bu dengeyi korumak, etkili karar verme stillerinden biri olarak kabul edilebilir. Bu nedenle karar verme stillerinin ve zihinsel modellerin derinlemesine incelenmesi, bireylerin ve organizasyonların karar alma süreçlerini daha iyi anlamalarına ve yönetmelerine olanak tanımaktadır.

Payne, Betman ve Johson (1993) tarafından belirtildiği üzere sosyal faktörler de karar verme stillerini etkileyen önemli unsurlar arasında yer almaktadır. Bireylerin aile üyelerine arkadaşlarına ve yakın çevrelerine karşı yükümlülük hissettikleri ve bu yükümlülük duygusunun karar alma süreçlerini etkilediği gözlemlenmektedir. Bu durum bireylerin karar verme sürecinde zorluklar yaşamasına neden olabilmekte ancak açık iletişim ve esneklik yoluyla yönetilebilmektedir. Sağlıklı bir karar alma süreci, bireylerin hem kişisel hem de sosyal yaşamlarını dengede tutmalarını ve karar verme stillerini bu dengeye göre koordine etmelerini gerektirmektedir. Driver ve Mock (1975) karar verme sürecini bilgi kullanımı açısından iki boyutta tanımlamaktadır: odak boyutu ve yararlanılan bilgi miktarı. Odak boyutu kısa ve uzun vadeli odaklar ile kişisel ve sosyal odaklar olmak üzere iki temel bileşenden oluşmaktadır. Bu boyutlar, bireylerin karar verme süreçlerinde hangi bilgi türlerine ve zaman dilimlerine odaklandıklarını belirlemektedir. Dolayısıyla karar verme sürecinde bireylerin hem kişisel hem de sosyal sorumluluklarını dikkate alarak kısa ve uzun vadeli sonuçları değerlendirmeleri önem arz etmektedir. Bu bağlamda bireylerin sosyal faktörleri ve bilgi kullanımını dikkate alarak karar verme stillerini geliştirmeleri hem kişisel hem de organizasyonel düzeyde daha etkili kararlar almalarına olanak tanımaktadır.

Kısa ve uzun vadeli odaklar: Karar verme süreçlerinde bireylerin odak mekanizmaları kararın zaman dilimine göre farklılık göstermektedir. Driver ve Mock (1975) tarafından ortaya konduğu üzere kısa vadeli kararlar incelendiğinde anlık odak mekanizması devreye girerken uzun vadeli odaklar söz konusu olduğunda geleceğe yönelik odak mekanizması gözlemlenmektedir. Bu durum, bireylerin karar verme süreçlerinde zaman faktörünün önemini ve farklı zaman dilimlerine yönelik farklı bilişsel yaklaşımlar sergilediklerini göstermektedir. Bu bağlamda kısa vadeli kararların alınması gereken durumlarda karar vericilerin hızlı ve anlık tepki verme yetenekleri ön plana çıkmaktadır. Anlık odak mekanizması karar vericilerin mevcut

durumu hızlı bir şekilde değerlendirmelerini ve acil çözümler üretmelerini sağlamaktadır. Uzun vadeli kararların alınması gereken durumlarda ise karar vericilerin geleceğe yönelik öngörülerde bulunma ve stratejik planlama yetenekleri önem kazanmaktadır. Geleceğe yönelik odak mekanizması karar vericilerin uzun vadeli hedeflere ulaşmak için gerekli adımları planlamalarını ve uygulamalarını sağlamaktadır. Dolayısıyla karar vericilerin hem anlık hem de geleceğe yönelik odak mekanizmalarını etkili bir şekilde kullanabilmeleri farklı zaman dilimlerinde karşılaştıkları durumlarla daha başarılı bir şekilde başa çıkmalarına olanak tanımaktadır.

Kişisel ve sosyal odaklar: Karar verme süreçlerinde bireylerin odak mekanizmaları, kararın içeriğine göre farklılık göstermektedir. Driver ve Mock (1975) tarafından belirtildiği üzere kişisel odaklar incelendiğinde bireylerin ihtiyaçlarına göre şekillenen bir odak mekanizması ortaya çıkarken sosyal odaklar söz konusu olduğunda sosyal normlar çerçevesinde alınması gereken kararlar üzerinde yoğunlaşan bir odak mekanizması gözlemlenmektedir. Karar verme sürecinde bireylerin hangi durumlarda seçim yaptıklarını anlamak için temel olarak ön görüler bulunmaktadır. Karara ulaşırken kullanılan bilgi setleri, bireyden bireye farklılık göstermektedir. Driver ve Mock (1975) bu süreçte iki boyut üzerinde dört temel karar verme stili tanımlamıştır. Dolayısıyla bireylerin karar verme süreçleri hem kişisel ihtiyaçları hem de sosyal normları dikkate alarak farklı bilgi setleri ve karar verme stilleri ile şekillenmektedir. Bu süreçte iki boyut üzerinde dört temel karar verme stili tanımlanmıştır. Driver ve Mock (1975) tarafından ortaya konulan bu dört temel karar verme stili bireylerin karar verme süreçlerindeki bilgi kullanımını ve odak mekanizmalarını anlamada önemli bir çerçeve sunmaktadır. Kişisel ve sosyal odakların yanı sıra kısa ve uzun vadeli odakların da dikkate alınması, bireylerin karar verme süreçlerini daha kapsamlı bir şekilde değerlendirmelerine olanak tanımaktadır. Bu bağlamda bireylerin hem kişisel ihtiyaçlarını hem de sosyal normları dikkate alarak farklı bilgi setleri ve karar verme stilleri geliştirmeleri daha etkili ve bilinçli kararlar almalarına yardımcı olmaktadır. Bu nedenle karar verme süreçlerinin derinlemesine incelenmesi ve bireylerin odak mekanizmalarını anlamaları hem bireysel hem de organizasyonel düzeyde daha başarılı sonuçlar elde edilmesine katkı sağlamaktadır.

Esnek (flexible): Driver ve Mock (1975) tarafından tanımlanan bu karar verme stilinde birey minimum düzeyde bilgi kullanmakta ve bu bilginin farklı zaman dilimlerinde farklı anlamlar kazanabileceğini öngörmektedir. Bu yaklaşım hız, esneklik ve içgörü unsurlarını ön plana çıkarmaktadır. Dolayısıyla bu stil, dinamik ve belirsiz ortamlarda hızlı ve etkili kararlar almayı gerektiren durumlarda avantaj sağlayabilir. Bu karar verme stili özellikle zaman kısıtlamasının olduğu ve hızlı tepki verilmesi gereken durumlarda etkili olmaktadır. Karar vericiler sınırlı bilgiyle hızlı bir şekilde karar alarak değişen koşullara uyum sağlayabilirler. Ayrıca bu stil bireylerin içgüdülerine ve deneyimlerine güvenmelerini gerektirdiği için belirsiz durumlarda bile doğru kararlar almalarına yardımcı olabilmektedir. Ancak bu stilin dezavantajı yeterli bilgiye dayanmadan alınan kararların riskli olabilmesidir. Bu nedenle karar vericilerin bu stili kullanırken riskleri dikkatlice değerlendirmeleri ve içgüdülerine aşırı güvenmemeleri önemlidir. Bu bağlamda bu karar verme stilinin hızlı ve esnek kararlar almayı gerektiren durumlarda dikkatli bir şekilde kullanılması başarılı sonuçlar elde edilmesine olanak tanımaktadır.

Hiyerarşik (hierarchic): Driver ve Mock (1975) tarafından tanımlanan bu karar verme stilinde bireyler maksimum sonuç elde etmek amacıyla bilgiyi titizlikle incelemektedir. Bu yaklaşım kapsamlı analiz ve detaylı değerlendirme süreçlerini ön plana çıkarmaktadır. Dolayısıyla bu stil karmaşık ve stratejik kararların alınması gereken durumlarda bilgiye dayalı ve rasyonel bir yaklaşım sergilemeyi gerektirmektedir.

Bu karar verme stili özellikle uzun vadeli ve stratejik kararların alınması gereken durumlarda büyük önem taşımaktadır. Karar vericiler, bu stili kullanarak mevcut durumu derinlemesine analiz eder, olası tüm alternatifleri değerlendirir ve en uygun çözümü belirlerler. Bu süreçte bilgi toplama, analiz etme ve değerlendirme aşamaları titizlikle yürütülür. Ayrıca bu stil, riskleri minimize etmeye ve olası olumsuz sonuçları önlemeye yardımcı olur. Ancak bu stilin dezavantajı, zaman alıcı olması ve hızlı karar verilmesi gereken durumlarda uygulanamamasıdır. Bu nedenle karar vericilerin bu stili kullanırken zaman kısıtlamalarını ve aciliyet durumlarını dikkate almaları önemlidir. Bu bağlamda bu karar verme stilinin karmaşık ve stratejik kararların alınması gereken durumlarda dikkatli ve titiz bir şekilde kullanılması başarılı sonuçlar elde edilmesine olanak tanımaktadır.

Kesin (decisive): Driver ve Mock (1975) tarafından tanımlanan bu karar verme stilinde birey alışkanlık olarak minimum düzeyde bilgi kullanmakta ve güçlü bir görünüm oluşturmayı hedeflemektedir. Bu yaklaşım hız, etkin çalışma ve tutarlılık unsurlarını ön plana çıkarmaktadır. Dolayısıyla bu stil, hızlı karar almayı gerektiren rekabetçi ve dinamik ortamlarda bireylerin güçlü bir imaj sergilemelerine olanak tanımaktadır. Bu karar verme stili, özellikle rekabetin yoğun olduğu ve hızlı tepki verilmesi gereken ortamlarda, bireylerin güçlü bir liderlik imajı sergilemelerine yardımcı olmaktadır. Karar vericiler, sınırlı bilgiyle hızlı ve tutarlı kararlar alarak hem kendi imajlarını güçlendirirler hem de rakiplerine karşı avantaj sağlarlar. Ayrıca bu stil bireylerin özgüvenlerini artırarak belirsiz durumlarda bile kararlı bir duruş sergilemelerine olanak tanır. Ancak bu stilin dezavantajı yeterli bilgiye dayanmadan alınan kararların riskli olabilmesidir. Bu nedenle karar vericilerin bu stili kullanırken riskleri dikkatlice değerlendirmeleri ve özgüvenlerini aşırıya kaçırmamaları önemlidir. Bu bağlamda bu karar verme stilinin hızlı karar almayı gerektiren rekabetçi ve dinamik ortamlarda dikkatli ve dengeli bir şekilde kullanılması başarılı sonuçlar elde edilmesine olanak tanımaktadır.

Birleştirici (integrative): Driver ve Mock (1975) tarafından tanımlanan bu karar verme stilinde birey benzer bilgilerin tamamını kullanmakta mümkün olan en iyi çözümü üretmeye çalışmakta ve deneysel bir yaklaşım sergilemektedir. Bu yaklaşım kapsamlı bilgi toplama, detaylı analiz ve deneysel süreçleri ön plana çıkarmaktadır. Wright (1985) ve Taşdelen (2002) tarafından desteklenen bu görüş davranışla ilgili terminolojinin tanımlamaları, ampirik araştırmalar ve ilk teoriler doğrultusunda dört temel karar verme stilinin tanımlanmasına katkıda bulunmuştur. Dolayısıyla bu stil, karmaşık ve belirsiz ortamlarda bilgiye dayalı ve deneysel bir yaklaşımla en iyi çözümü bulmayı hedefleyen bireyler için uygun bir yaklaşım sergilemektedir. Bu Karar Verme Stili, özellikle karmaşık ve belirsiz ortamlarda, bilgiye dayalı ve deneysel bir yaklaşımla, en iyi çözümü bulmayı hedefleyen bireyler için uygun bir yaklaşım sergilemektedir. Karar vericiler bu stili kullanarak mevcut durumu derinlemesine analiz eder, olası tüm alternatifleri değerlendirir ve deneysel süreçlerle en uygun çözümü belirlerler. Bu süreçte kapsamlı bilgi toplama, detaylı analiz ve deneysel süreçler titizlikle yürütülmektedir. Ayrıca bu stil riskleri minimize etmeye ve olası olumsuz sonuçları önlemeye yardımcı olur. Ancak bu stilin dezavantajı zaman alıcı olması ve hızlı karar verilmesi gereken durumlarda uygulanamamasıdır. Bu nedenle

karar vericilerin bu stili kullanırken zaman kısıtlamalarını ve aciliyet durumlarını dikkate almaları önemlidir. Bu bağlamda bu karar verme stilinin karmaşık ve belirsiz ortamlarda bilgiye dayalı ve deneysel bir yaklaşımla dikkatli ve titiz bir şekilde kullanılması başarılı sonuçlar elde edilmesine olanak tanımaktadır. İnsanların karar vermede kullanma olasılığının en yüksek olduğu durumlar şu şekilde sıralanmalarıdır:

1. Yararlanılabilir çok az emsal olduğunda,
2. Değişkenler daha az raporlanabilir ve tahmin edilebilir olduğunda,
3. Gerekçeler sınırlı olduğunda,
4. Gerekçeler ilerlenecek yol göstermediğinde,
5. Analitik veriler çok az olduğunda,
6. Seçilebilecek birkaç makul alternatif çözüm mevcut olduğunda ve her biri için iyi oluşumlar bulunduğunda,
7. Zaman altında baskı ile karar verme aşamasında (Robbins, 2001) Agora'dan önce, araştırmacılar karar verme stillerini gerekçeler üzerinden incelemişlerdir.

Karar verme stilleri, bireylerin farklı durumlarla başa çıkarken kullandıkları çeşitli stratejileri ifade etmektedir. Bu stratejiler arasında rasyonel karar verme, mantıklı ve sistematik bir yaklaşım olarak öne çıkmaktadır. Bazerman (2006) tarafından belirtildiği üzere, rasyonel karar verme stili; bilgi toplama, alternatifleri objektif bir şekilde değerlendirme ve sonuçları titizlikle analiz etme süreçlerini içermektedir. Bu yaklaşım, duygusal etkenler ve belirsizliklerden arındırılmış bir şekilde en verimli çözüme ulaşmayı amaçlamaktadır. Özellikle karmaşık ve belirsiz koşullarda rasyonel karar verme süreci, daha bilinçli ve etkili seçimlerin yapılmasını sağlamaktadır. Simon (1977) tarafından vurgulandığı üzere bu bağlamda rasyonel karar verme stillerinin karar alma sürecindeki etkinliği ve hedefe yönelikliği artırmadaki rolünü incelemek oldukça önemlidir. Dolayısıyla rasyonel karar verme, bireylerin ve organizasyonların karmaşık karar alma ortamlarında başarılı olmaları için kritik bir öneme sahiptir. Bu bağlamda rasyonel karar verme stilinin, bireylerin ve organizasyonların karar verme süreçlerinde önemli bir rol oynadığı görülmektedir. Rasyonel karar verme, bilgiye dayalı ve mantıklı seçimler yapılmasını sağlayarak

karar verme süreçlerinin etkinliğini artırmaktadır. Özellikle karmaşık ve belirsiz durumlarda rasyonel karar verme stilinin kullanılması daha bilinçli ve etkili kararlar alınmasına yardımcı olmaktadır. Bu nedenle rasyonel karar verme stillerinin derinlemesine incelenmesi ve bu stillerin karar verme süreçlerindeki etkilerinin analiz edilmesi hem bireysel hem de organizasyonel düzeyde daha başarılı sonuçlar elde edilmesine olanak tanımaktadır.

1.4.1. Rasyonel Karar Verme Stili

Rasyonel karar verme stili, bireylerin sistematik bir yaklaşım benimseyerek bilgi toplama, alternatifleri değerlendirme ve en uygun seçeneği belirlemesini kapsamaktadır. Simon (1979) tarafından tanımlandığı üzere bu yaklaşım özellikle karmaşık sorunlarla başa çıkmak için etkili bir yöntem olarak kabul edilmektedir. Rasyonel karar verme süreci genellikle problem tanımlama, bilgi toplama, alternatiflerin geliştirilmesi, alternatiflerin değerlendirilmesi ve nihai kararların alınması gibi belirli aşamalardan oluşmaktadır. Bu aşamalar karar vericilerin mantıklı ve sistematik bir çerçevede hareket etmelerini sağlayarak daha bilinçli seçimler yapmalarına yardımcı olmaktadır.

Rasyonel karar vermenin temel varsayımı karar vericilerin mevcut bilgileri kullanarak en iyi sonucu elde etmek için mantıklı bir şekilde hareket ettikleridir. Adam Smith'in (1776) kişisel çıkarların yol göstericiliği üzerine yaptığı gözlemler, bu yaklaşımın ekonomik bağlamda da geçerli olduğunu göstermektedir. Ekonomi teorisinde rasyonellik, bireylerin kendi çıkarlarını maksimize etme çabası içinde hareket ettiklerini varsaymaktadır. Hammond ve diğerleri (1998) tarafından belirtildiği üzere bu bağlamda rasyonel karar verme stili yalnızca ekonomik alanla sınırlı kalmayıp sosyal, politik ve organizasyonel karar alma süreçlerinde de uygulanabilmektedir. Bazerman ve Moore (2013) tarafından vurgulandığı üzere rasyonel karar verme Stilinin en önemli avantajlarından biri karar vericilerin olasılıkları ve sonuçları dikkate alarak daha az duygusal etkiler altında kalmalarıdır. Bu durum özellikle belirsiz ve karmaşık durumlarda daha objektif kararların alınmasını sağlamaktadır. Ancak Herbert Simon'un (1957) "sınırlı rasyonellik" kavramında ifade ettiği gibi gerçek hayatta bireylerin bilgiye erişimi sınırlı olabilir ve zaman baskısı altında karar vermek zorunda kalabilirler bu da rasyonel karar vermeyi zorlaştırabilir. Bu kavram karar vericilerin mükemmel bir rasyonellik

sergileyemeyeceklerini bunun yerine kısıtlı bilgi ve zamanla en iyi kararı vermeye çalıştıklarını ifade etmektedir.

Kahneman (2011) tarafından belirtildiği üzere rasyonel karar verme stili, birçok sektörde özellikle iş dünyasında stratejik planlama ve yönetim kararları için yaygın olarak uygulanmaktadır. Örneğin şirketlerin yeni ürün stratejilerinin değerlendirilmesi ve uygun ürünün belirlenmesi bu sürecin temel bileşenlerindendir. Ayrıca rasyonel karar verme, sigorta ve finans gibi alanlarda risk analizi ve yönetimi için de kritik bir rol oynamaktadır. Gigerenzer (2007) tarafından belirtildiği üzere rasyonel karar verme stili, bireylerin ve organizasyonların bilinçli ve mantıklı seçimler yapmalarını sağlayan etkili bir yöntemdir. Ancak gerçek dünyada karar verme süreçlerinin karmaşıklığı ve belirsizliği göz önünde bulundurulduğunda bu stilin uygulanabilirliği bazı zorluklarla karşılaşabilir. Dolayısıyla rasyonel karar vermenin yanı sıra sezgisel ve duygusal karar verme süreçlerinin de dikkate alınması daha kapsamlı bir anlayış geliştirilmesine katkıda bulunabilir. Wright (1985) ve Taşdelen (2002) tarafından desteklenen bu görüşe göre rasyonel karar verme stilinde alternatiflerin akılcı bir biçimde incelenmesi nesnel ve analitik olarak ele alınmaktadır. Bu süreç mevcut alternatiflerin artılarını ve eksilerini incelemeyi kapsadığı öngörülmektedir. Değerlendirme aşamasında çeşitli unsurlar gözden geçirilerek karar verme süreci desteklenmektedir. Bu stil genellikle bilgi toplama, analiz etme ve analitikleri değerlendirme yoluyla en iyi çözüme ulaşmaya odaklanır ve belirlenen adımlar çerçevesinde sistematik bir şekilde uygulanmaktadır. Simon (1979) tarafından vurgulandığı üzere rasyonel karar verme modeli geniş bir literatüre sahip olup özellikle yönetim ve psikoloji alanlarında önemli bir yere sahiptir. Yapılan araştırmalarda; bireyin sıklıkla ideal rasyonel karar verme sürecine ulaşamadığı ve çeşitli kısıtlamalar nedeniyle "sınırlı rasyonellik" içinde karar aldıkları ortaya konmuştur. Bu bağlamda rasyonel karar verme stili, bireylerin bilgi temelinde en uygun seçeneği bulmak için çaba gösterdiklerini belirtirken bu süreçte duygusal ve sosyal unsurların da dikkate alınmasının önemini vurgulamaktadır. Adam Smith (1976) tarafından belirtildiği üzere, rasyonel karar vericilerin varlığı medeni toplumların sürdürülebilirliğinde kritik bir rol oynamaktadır. Eğitimli bireylerin kendi menfaatleri doğrultusunda en uygun kararları alma kapasitesine sahip olduğu varsayılmaktadır. Dünya ticaretinin sanayileşme sürecinde bireylerin kişisel çıkarlarının kolektif refah arayışına yön verdiği gözlemlenmiştir. Rasyonellik varsayımı iş dünyasında ekonomik analizlerin temeline dayanmaktadır. Karar

vericinin nesnel olasılıklara erişimi olduğu durumlarda karar verme süreci riskli bir durum içermektedir. Ancak nesnel olasılıklara erişimin bulunmadığı durumlarda karar vericiler belirsizlik altında seçim yapmak zorunda kalmaktadırlar. Gigerenzer (2007) ve Kahneman (2011) tarafından belirtildiği üzere rasyonel karar verme, genellikle mantıklı ve sistematik bir analiz süreciyle karar almayı sağlayan bir yaklaşımdır.

Ancak bazı durumlarda bu yaklaşım yeterli olmayabilir ve daha hızlı, duygusal tepkilerle alınan kararlar gerekebilmektedir. Bu tür durumlarda sezgisel karar verme stili ön plana çıkmaktadır. Sezgisel karar verme, bireylerin uzun bir analiz sürecine girmeden, daha hızlı ve otomatik bir biçimde Karar verdikleri süreçtir. Bu stil genellikle kişisel hisler, deneyimler ve anlık duygusal tepkilerle şekillenir ve belirsizlik ya da karmaşık koşullarda etkili olabilir. Sezgisel karar verme, rasyonel analizlerin ötesinde bilinçaltı süreçlerin ve bireysel deneyimlerin belirleyici olduğu bir karar alma biçimi olarak dikkat çekmektedir. Dolayısıyla rasyonel karar verme stili, bireylerin ve organizasyonların karmaşık karar alma ortamlarında başarılı olmaları için kritik bir öneme sahiptir. Ancak bu stilin uygulanabilirliği, gerçek dünyadaki sınırlamalar ve belirsizlikler nedeniyle bazı zorluklarla karşılaşabilir. Bu nedenle karar vericilerin hem rasyonel hem de sezgisel yaklaşımları bir arada kullanarak esnek ve adaptif stratejiler geliştirmeleri daha etkili kararlar almalarına yardımcı olmaktadır.

1.4.2. Sezgisel Karar Verme Stili

Sezgisel karar verme stili, bireylerin bilgi ve deneyimlerini kullanarak düşünmeden hızlı bir şekilde karar verme tekniği olarak tanımlanmaktadır. Bu stil genellikle karmaşık karar alma süreçlerinde belirsizlik ve zaman baskısı altında ortaya çıkmaktadır. Kahneman (2011) tarafından belirtildiği üzere sezgisel karar verme, bireylerin değerlendirme süreçlerinde içgüdüsel ve anlık tepkilerle hareket etmelerini sağlar ve birçok durumda pratik bir yöntem olarak kabul edilmektedir. Dane ve Pratt (2007) tarafından vurgulandığı üzere, bu stil bireylerin deneyimlerine dayanarak hızlı ve otomatik şekilde karar almaları anlamına gelmektedir. Bu stil belirli durumların ve deneyimlerin etkili bir şekilde kodlanması ve öğrenilmesi yoluyla pekiştirilir. Bireyler geçmiş deneyimlerinden edindikleri bilgilerle anlık ve hızlı çözümler bulabilmektedirler. Robbins (2001) ve Rowan (1986) tarafından ileri sürülen teknoloji eksikliğinin bireylerin edindikleri bilgileri etkili kararlar almak amacıyla fikirlerini kullanmalarını sezgisel karar alma stili olarak değerlendirdiğini belirtmektedir.

Robbins (2001), sezginin saygınlığını kabul etmekte ve rasyonel analizin aşırı derecede vurgulandığına dikkat çekmektedir. Bu bağlamda Weston H. Agor'un (1984, 1986, 1989) çalışmaları, sezgiye güvenmenin karar verme süreçlerini geliştirebileceği fikrini desteklemektedir. Brand (1938), "Gündelik İşlerde Zihin" adlı makalesinde, karar verme sürecini farklı insanların bakış açılarıyla karşılaştırmış ve sezgilere güvenilebileceği sonucuna varmıştır. Herbert Simon (1976) ise bölünmüş beyin teorisinin kanıtlarını tartışarak beynin bir yarım küresinin diğerinden farklı karar verme şeklinde çalışabileceğini öne sürmüştür. Bu durum Brand'ın (1938) "mantıksal çalışmalar" ve "mantıksal olmayan parçalar" arasındaki ayrımını desteklemektedir. Simon (1976), analitik ve sezgisel yönetim tarzlarını karşılaştırmanın yanlışlığına inanmış ve bu iki sürecin etkili karar alma sonuçlarının temel bileşenleri olduğunu savunmuştur. Wright (1985) ve Taşdelen (2002) tarafından desteklenen bu görüşe göre sezgisel karar verme stilinde bilgilere ve analizlere değil, içgüdü ve anlık algılara dayanarak karar verilmektedir. Bu stil kişisel deneyim, gözlem ve sezgi gibi unsurları ön plana çıkarmaktadır. Dane ve Pratt (2007) tarafından vurgulandığı üzere sezgisel karar verme, bireylerin geçmiş deneyimlerine ve içgüdülerine dayanarak hızlı bir şekilde karar vermelerine olanak tanımaktadır.

Sezgisel karar verme, bireylerin içsel hisleri ve duygusal tepkilerine dayanarak hızlı ve otomatik kararlar aldıkları bir yaklaşımdır. Bu yöntem genellikle belirsizlik ve karmaşıklık içeren durumlarda etkin bir şekilde kullanılsa da bazı bireyler karar alma süreçlerinde başkalarının görüş ve onaylarına daha bağımlı olabilmektedir. Dixon ve Turner (2003) tarafından tanımlandığı üzere bağımlı karar verme, bireylerin kararlarını yalnızca kendi sezgileri ve yargılarıyla değil, aynı zamanda çevrelerinden özellikle otorite figürlerinden veya başkalarının görüşlerinden etkilenerek aldıkları bir süreçtir. Langer (1992) tarafından belirtildiği üzere bu stil dışsal onay ve destek arayışını öne çıkararak bireylerin bağımsızlıklarını sınırlayabilir ve genellikle kişisel güvensizlik ile başkalarının doğruluğuna duyulan inançla ilişkilidir. Dolayısıyla sezgisel karar verme stili, bireylerin deneyimlerine ve içgüdülerine dayanarak hızlı kararlar almalarını sağlarken bağımlı karar verme stili ise bireylerin kararlarını başkalarının görüşlerine dayandırmalarına neden olmaktadır. Bu iki stilin dengeli bir şekilde kullanılması bireylerin daha etkili ve bilinçli kararlar almalarına yardımcı olmaktadır.

1.4.3. Bağımlı Karar Verme Stili

Bağımlı karar verme stili, bireylerin karar alma süreçlerinde başkalarının görüşlerine onaylarına ve rehberliğine aşırı bir bağlılık göstermeleri durumunu tanımlamaktadır. Bu stil, bireylerin kendi düşünce ve inançlarını yeterince geliştirememesi veya kendilerine olan güvenlerinin eksik olmasından kaynaklanmaktadır. Bireylerin başkalarından sürekli yardım alma gerekliliği kendi düşüncelerine olan güvensizlikleri veya kendi kararlarını vermekte yaşadıkları zorluklarla ilişkilidir. Sullivan ve Gibbons (2010) tarafından belirtildiği üzere çeşitli araştırmalar bağımlı karar verme tarzının bireylerin psikolojik sağlığına olumsuz etkilerde bulunabileceğini ortaya koymaktadır. Jung (2015) ise düşük öz saygı ve rafinasyon gibi durumların bu karar verme stiliyle bağlantılı olduğunu vurgulamaktadır. Hogg ve Vaughan (2018) tarafından belirtildiği üzere sosyal ilişkilerde de önemli bir şekilde kendini gösteren bu stilde bireyler karar alma süreçlerinde başkalarının görüşlerine yöneldikleri için genellikle kendi ihtiyaç ve arzularını yetersiz kılabilirler. Bu durum sosyal baskı altında kalmaya veya grup normlarına uyum sağlama eğilimine yol açarak sosyal ilişkilerini etkileyebilir. Ayrıca Dewberry ve diğerleri (2018) tarafından belirtildiği üzere bireylerde stres ve kaygı seviyelerinin artması da görülebilmektedir. Bireyler, sürekli olarak başkalarının onayını almak için çalışırken içsel çatışmalar yaşayabilirler. Bu çatışmalar bireylerin değersizlik hissi yaşamalarına ve daha derin bir kararsızlık içinde bulunmalarına neden olabilmektedir. Fitzgerald ve diğerleri (2010) tarafından belirtildiği üzere bağımlı karar verme stili bireylerin kariyer hayatını da olumsuz etkileyebilmektedirler. Örneğin iş hayatında kendi kararlarını almaya başaramayan bireyler, kariyerlerinde ilerlemekte zorluk çekebilmektedirler.

Carlson ve Kiva (2021) tarafından belirtildiği üzere bu bağlılık durumuyla başa çıkmak için bireylerin karar alma yeteneklerini geliştirmeleri çok önemlidir. Özellikle öz farkındalık bireylerin kendi hislerini ve düşüncelerini tanıma yeteneği bireylerin kendi kararlarını almalarına yardımcı olabilir. Ayrıca grup terapileri veya bireysel danışmanlık gibi yöntemlerin uygulanması bağımlı karar verme stilini azaltmak için etkili stratejiler arasında sayılmaktadır. Wright (1985) ve Taşdelen (2002) tarafından desteklenen bu görüşe göre bağımlı karar verme stilinde bireylerin karar alma sürecinde diğer bireylerin görüşlerine onaylarına veya rehberliklerine dayanan bir

yaklaşım sergilenmektedir. Bu stil kişilerin seçimleri ve kararlarının dışsal kaynaklardan elde edilen bilgi, öneri ve yetkilendirmeye dayandığını göstermektedir. Hollander (2009) tarafından belirtildiği üzere araştırmalar bağımlı karar verme stilinin genellikle düşük özgüven ve belirsizlik kaygısıyla ilişkili olduğunu göstermektedir. Brown ve Ryan (2015) tarafından vurgulandığı üzere bu stili benimseyen bireyler diğer bireylerin onayını aramakta ve bu onay doğrultusunda hareket etmekte olup bu durum bağımsız düşünme yeteneklerini sınırlayabilmektedir. Hollander (2009) tarafından belirtildiği üzere dolayısıyla bağımlı karar verme stili sosyal destek arayışını arttırabilir, ancak bireylerin kendi bağımsızlıklarını ve karar alma becerilerini geliştirmelerini de zorlaştırabilir. Reed (2006) tarafından belirtildiği üzere bağımlı karar verme, bireylerin kararlarını çoğunlukla dışsal onay ve destek arayarak aldıkları bir yaklaşımdır ve bu durum, başkalarının görüşlerine duyulan yüksek bağlılık ile kişisel güvensizliği yansıtır. Bununla birlikte bazı bireyler karar alma sürecinden kaçınarak belirsizlik ve sorumluluk duygusundan korunmayı tercih ederler. Bu noktada, kaçıngan karar verme stili devreye girmektedir. Kaçıngan karar verme, bireylerin karar alma sorumluluğundan kaçınarak karar verme sürecini ertelemeye çalışma eğiliminde oldukları bir yaklaşımdır. Brcl (2008) tarafından tanımlandığı üzere bağımlı karar verme stili ile kendiliğinden ve anlık karar verme stilleri bireylerin karar alma süreçlerinde farklı bilişsel ve duygusal dinamiklerin etkili olduğu iki farklı yaklaşımı temsil etmektedir.

Bağımlı karar verme, bireylerin kararlarını almak için başkalarına danışma ve dışsal rehberlik arama eğiliminde olmalarını tanımlarken Kahneman (2011) tarafından belirtildiği üzere kendiliğinden anlık karar verme bireylerin daha hızlı, sezgisel ve çoğu zaman duygusal temelli kararlar aldıkları bir yaklaşımı ifade etmektedir. Frost ve Shows (1993) ve Forst (2000) tarafından vurgulandığı üzere bağımlı karar verme genellikle dışsal onay ve rehberlik arayışını gerektirirken kendiliğinden karar verenler daha bağımsız bir tutum sergiler ve hızlı tepki verirler. Bu iki stil arasındaki fark bireylerin içsel güven duygularını ve dışsal desteğe olan ihtiyaçlarını nasıl dengede tutmaya çalıştıklarına dayanmaktadır. Dolayısıyla bağımlı karar verme stili bireylerin psikolojik ve sosyal yaşamlarını olumsuz etkileyebilecek bir yaklaşımdır. Bu nedenle bireylerin kendi karar verme becerilerini geliştirmeleri ve bağımsız kararlar alabilmeleri hem kişisel gelişimleri hem de sağlıklı ilişkiler kurmaları açısından büyük önem taşımaktadır.

1.4.4. Kendiliğinden -Anlık Karar Verme Stili

Kendiliğinden karar verme, bireylerin dışsal bir baskı veya uzun süreli düşünme süreci olmaksızın içsel dürtülerine veya sezgilerine dayanarak aldıkları kararları ifade etmektedir. Kahneman (2011) tarafından belirtildiği üzere bu tür kararlar genellikle hızlı, doğrudan ve anlık olup bireyin mevcut duygusal durumu ve çevresel faktörlere bağlı olarak şekillenmektedir. Gigerenzer (2007) tarafından vurgulandığı üzere kendiliğinden kararlar, özellikle karmaşık düşünme süreçlerinin zaman alacağı durumlarda ortaya çıkar ve pratik, hızlı çözümler sunmaktadır. Mayer ve Salovey (1997) tarafından belirtildiği üzere, bu tür kararlar çoğunlukla sezgisel ve duygusal olabilir ve duygusal zekâ, bu kararların alınmasında önemli bir rol oynamaktadır. Çünkü bireylerin içsel dünyadaki duygusal durumlar, karar alma süreçlerini doğrudan etkileyebilmektedir. Damasio (1994) tarafından belirtildiği üzere, kendiliğinden karar verme, bazen bireyin kişisel eğilimleriyle ilişkili olduğu gibi, çevresel etmenlerin ve sosyal koşulların etkisiyle de şekillenebilmektedir. Kahneman (2011) tarafından belirtildiği üzere, anlık karar verme, bireylerin kısa bir süre zarfında derinlemesine düşünme süreçlerine girmeksizin, genellikle dışsal faktörler veya içsel dürtüler doğrultusunda aldıkları kararları ifade etmektedir. Bu tür kararlar, zaman kısıtlaması altında çevresel şartlara hızla tepki verme amacı taşımaktadır. Anlık kararlar, çoğu zaman bilişsel yükü hafifleten ve hızlı otomatik düşünme süreçleriyle alınan kararlardır. Kahneman (2011) tarafından "Sistem 1" olarak tanımlanan bu düşünme tarzı, hızlı alınan kararları destekleyen sezgisel bir süreçtir. Bechara (2004) tarafından belirtildiği üzere, anlık karar verme, kişinin duygusal durumlarının, örneğin stres, heyecan veya korku gibi duygularının karar verme sürecini etkilemesine neden olabilmektedir. Kahneman (2011) tarafından vurgulandığı üzere, insan beyninin bilgi işleme ve karar alma yöntemlerine dair önemli bilgiler sunan bu yaklaşımda, insanlar her zaman tüm olasılıkları değerlendirip yeterli zaman harcamayabilmektedir. Bu yüzden beynimiz hızlı kararlar almak için sezgisel yollar kullanmaktadır. Bilişsel psikoloji, bu tür kararların nasıl alındığını açıklamak için çeşitli teoriler geliştirmiştir. Kahneman'ın "iki sistem teorisi", bu bağlamda en yaygın açıklamalardan biridir.

Kaheman'a göre, insan beyni karar alırken iki farklı sistem kullanılmaktadır.

Sistem 1: Kendiliğinden ve anlık karar verme durumları, bireylerin hızlı, sezgisel ve otomatik kararlar aldığı süreçleri ifade etmektedir. Bu tür kararlar, genellikle derinlemesine analiz veya uzun süreli düşünme süreçlerine dayanmaksızın, bireyin içsel dürtüleri, deneyimleri ve anlık algıları tarafından yönlendirilir. Dolayısıyla, bu süreçler, bireylerin belirsiz ve zaman baskısı altında oldukları durumlarda, hızlı ve etkili tepkiler vermelerini sağlamaktadır.

Sistem 2: Karar verme süreçleri, bilişsel yük ve zaman gereksinimleri açısından farklılık göstermektedir. Yavaş, mantıklı ve analitik kararlar, derinlemesine düşünme ve detaylı değerlendirme süreçlerini gerektirirken, kendiliğinden ve anlık kararlar, bu tür süreçlere ihtiyaç duymamaktadır. Dolayısıyla, karar verme bağlamına ve gereksinimlerine bağlı olarak, bireyler farklı bilişsel yaklaşımlar sergilemektedir.

Kendiliğinden kararlar, genellikle Kahneman'ın (2011) "Sistem 1" olarak adlandırdığı hızlı ve sezgisel düşünme süreçlerine dayanırken, daha derinlemesine analiz gerektiren kararlar, "Sistem 2" olarak tanımlanan yavaş ve mantıksal düşünme süreçlerini kullanmaktadır. Sistem 1'in etkinliği, karar verme sürecini hızlandırırken, aynı zamanda yanlış veya hatalı kararlara yol açabilmektedir. Bu nedenle, anlık kararlar yanıltıcı olabilmektedir (Kahneman, 2011). Kendiliğinden karar verme ve anlık kararlar, yalnızca bireysel psikolojik süreçler tarafından değil, aynı zamanda sosyal ve kültürel faktörler tarafından da şekillenebilmektedir. Schwartz (2004) tarafından belirtildiği üzere, bir kişinin ailesi, arkadaş çevresi, kültürel geçmişi ve toplumsal normlar, karar verme stillerini etkileyebilir. Miller (2011) tarafından vurgulandığı üzere, örneğin, bazı kültürlerde bireylerin hızlı kararlar alması, toplumsal baskılar ve hızla elde edilmesi beklenen sonuçlar nedeniyle daha yaygın olabilir. Tajfel ve Turner (1986) tarafından belirtildiği üzere, ayrıca toplumsal etkileşimler, bireylerin başkalarına nasıl tepki verdiklerini ve bu tepkilerin karar alma süreçlerini nasıl şekillendirdiğini anlamada ipuçları sunmaktadır. Kendiliğinden ve anlık karar verme stilleri hem olumlu hem de olumsuz sonuçlar doğurabilmektedir. Kahneman (2011) tarafından belirtildiği üzere, bu tür kararlar genellikle zaman kazandırsa da dikkatsizlik veya aceleci davranma nedeniyle hatalı sonuçlara yol açabilmektedir. Bununla birlikte, bu durum her zaman geçerli değildir. Çünkü kendiliğinden ve anlık kararlar bazen sezgisel olarak doğru sonuçlar da verebilmektedir. Dolayısıyla karar verme

süreçlerinde hem Sistem 1 hem de Sistem 2 düşünme biçimlerinin dengeli bir şekilde kullanılması, daha etkili ve doğru kararlar alınmasına katkı sağlayabilir.

Olumlu yönler; Kendiliğinden ve anlık karar verme stilleri, bireylere çeşitli avantajlar sunmaktadır. Bechara (2004) tarafından belirtildiği üzere, özellikle acil durumlarda hızlı tepki vermek kritik öneme sahip olabilmektedir. Kriz anlarında anlık bir karar, insan hayatını kurtarabilir. Gigerenzer (2007) tarafından vurgulandığı üzere, karar alma süreci daha hızlı ve basit hale geldiğinde birey daha az zihinsel enerji harcar ve bu da diğer görevlere odaklanmak için zaman bırakır. Csikszentmihalyi (1996) tarafından belirtildiği üzere, kendiliğinden alınan kararlar bazen alışılmadık ve yaratıcı çözümler ortaya koyabilir. Çünkü hızlı karar verme, daha esnek düşünmeye teşvik edebilmektedir. Dolayısıyla, kendiliğinden ve anlık karar verme, bireylerin hızlı tepki verme, bilişsel yükü azaltma ve yaratıcı çözümler üretme gibi önemli avantajlara sahip olmasını sağlamaktadır. Bu bağlamda, kendiliğinden ve anlık karar verme stilleri, özellikle zaman kısıtlamasının olduğu ve hızlı tepki verilmesi gereken durumlarda büyük önem taşımaktadır. Karar vericiler, bu stilleri kullanarak, mevcut durumu hızlı bir şekilde değerlendirir ve acil çözümler üretirler. Bu, özellikle kriz anlarında veya ani gelişen durumlarda hayati önem taşımaktadır. Ayrıca, bu stiller, bireylerin bilişsel yükünü azaltarak, daha az zihinsel enerji harcamalarına ve diğer görevlere odaklanmalarına olanak tanımaktadır. Kendiliğinden alınan kararlar, bazen alışılmadık ve yaratıcı çözümler ortaya çıkarabilir, çünkü hızlı karar verme, daha esnek düşünmeyi teşvik eder. Ancak, bu stillerin dezavantajı, yeterli bilgiye dayanmadan alınan kararların riskli olabilmesidir. Bu nedenle, karar vericilerin bu stilleri kullanırken, riskleri dikkatlice değerlendirmeleri ve içgüdülerine aşırı güvenmemeleri önemlidir. Bu bağlamda, kendiliğinden ve anlık karar verme stillerinin, hızlı tepki vermeyi gerektiren durumlarda, dikkatli ve dengeli bir şekilde kullanılması, başarılı sonuçlar elde edilmesine olanak tanımaktadır.

Olumsuz yönler; Kendiliğinden ve anlık karar verme, bireylerin içsel dürtülerine ve sezgilerine dayanarak hızlı, çoğunlukla duygusal temelli kararlar almasını ifade etmektedir. Gigerenzer (2007) tarafından belirtildiği üzere, bu stil bireylere daha fazla özgürlük ve hız sunarken, zaman zaman aceleci ve dikkatsiz kararların alınmasına da yol açabilmektedir. Tversky ve Kahneman (1974) tarafından vurgulandığı üzere, kendiliğinden alınan kararlar acelecilikten kaynaklanan hatalar

içerebilir ve bu da pişmanlıklara yol açabilmektedir. Schwartz (2004) tarafından belirtildiği üzere, duygusal tepkiler veya dışsal baskılar altında verilen kararlar genellikle daha düşüncesiz olabilir ve bu da yanlış sonuçlar doğurabilir. Damasio (1994) tarafından belirtildiği üzere, stresli durumlarda anlık kararlar hata yapma riskini artırabilir ve bu da bireylerin karar alma süreçlerinde yanlış yönlere sapmalarına neden olabilmektedir. Ancak her birey hızlı kararlar almayı tercih etmez ve bazı kişiler belirsizlikle karşılaştıklarında ya da olası hatalardan kaçınmak istediklerinde daha temkinli ve farklı bir yaklaşım benimseme eğilimindedir. Ariely (2008) tarafından belirtildiği üzere, bu noktada kaçıngan karar verme stili devreye girmektedir. Kaçıngan karar verme, bireylerin belirsizlikten, hata yapma riskinden veya olumsuz sonuçlardan kaçınmak için karar alma sürecini ertelemeleriyle tanımlanır ve bu genellikle kararsızlık, aşırı analiz ve endişe ile ilişkilidir. Tversky ve Kahneman (1974) tarafından belirtildiği üzere, kendiliğinden ve kaçıngan karar verme stilleri arasındaki temel fark, bireylerin kararlarını alırken risk alma düzeylerine ve bu süreçte ne kadar zaman harcadıklarına dayanmaktadır. Dolayısıyla, kendiliğinden karar verme ve kaçıngan karar verme stilleri, bireylerin karar alma süreçlerinde farklı risk algıları ve zaman yönetimleri sergilediklerini göstermektedir. Bu stillerin anlaşılması, bireylerin ve organizasyonların daha etkili karar alma stratejileri geliştirmelerine yardımcı olabilir. Bu bağlamda, her iki stilin de avantaj ve dezavantajlarının dikkate alınması, bireylerin ve organizasyonların karar verme süreçlerini daha iyi yönetmelerine olanak tanımaktadır. Özellikle karmaşık ve belirsiz durumlarda karar vericilerin bu iki stil arasında denge kurabilmeleri, daha etkili ve bilinçli kararlar almalarına yardımcı olmaktadır.

1.4.5. Kaçıngan Karar Verme Stilli

Kaçıngan karar verme stili, bireylerin belirsizlik ve risk içeren durumlarda karar almaktan kaçınmalarını ifade etmektedir. Kahneman ve Tversky (1979) tarafından belirtildiği üzere bu tutum genellikle bireylerin kararsızlık hissi, kaygı düzeyi ve kendi yeteneklerine olan güvensizlikleri ile ilişkilidir. Bu stildeki bireyler, karar alırken aşırı düşünme ve analiz yapma eğilimindedirler. Bu da sonuç olarak kararsızlık ve düşük karar alma etkinliği ile sonuçlanmaktadır. Selly (2020) tarafından vurgulandığı üzere Kaçıngan karar verme, bireylerde psikolojik etkiler ortaya çıkarabilir. Bireylerin çoğu durumda karar verememe ya da erteleme davranışları göstermeleri, stres ve anksiyete

seviyelerini artırabilir. Chooi ve Diğerleri (2016) tarafından belirtildiği üzere, bu stil bireylerin sosyal ve profesyonel yaşamlarını da olumsuz etkileyebilir. Örneğin bir birey iş yerinde önemli bir projeyi üstlenmekten kaçınabilir. Bu da kariyer gelişimi açısından olumsuz sonuçlar doğurmaktadır. Griffin ve Ross (1991) tarafından ayrıca kaçınan karar vericiler genellikle sosyal baskı ve grup normlarından etkilenerek karar verme süreçlerinde pasif bir tutum sergileyebilirler. Bu bireylerin kendi ihtiyaçlarını göz ardı etmelerine neden olabilir ve dolayısıyla bireyler sosyal ilişkilerinde hitap ettikleri grup tarafından kabullenilmeme ya da dışlanma korkusu taşıyabilirler. Dewberry ve diğerleri (2018) tarafından belirtildiği üzere araştırmalar, kişiler arası ilişkilerde bağımlılığı artırmakta ve bu bağımlılık sonucunda bireyler arasında çatışmalara yol açabilmektedir. Sullivan ve Gibbons (2010) kendi kararlarını almadıkları için bireyler karşılaşabilecekleri zorluklarla yüzleşmekten kaçınırlar. Bu durum, bireylerin deneyim kazanmalarına ve kendi potansiyellerini keşfetmelerine engel olur. Carlos ve Kiva (2021) bu stilde öz farkındalığın önemli olduğu değerlendirilmektedir. Öz farkındalık, bireylerin kendi düşünce ve hislerini tanıma kapasitesidir ve bu durum, karar verme süreçlerinde daha etkin ve özgüvenli olmalarına yardımcı olabilir.

Wright (1985) ve Taşdelen (2002) tarafından desteklenen bu görüşe göre bu stil, alternatifleri değerlendirmeden ve anında düşünmeden hızlı bir şekilde faaliyete geçme eğilimi olarak tanımlanmaktadır. Bu durum, karar almak yerine geciktirme, belirsizlikten kaçınma ve karar verme sorumluluğunu başkalarına devretme eğilimi olarak değerlendirilmektedir. Ayrıca bireylerde sıkça tereddüt, belirsizlik ve riskten kaçınma ile ilişkili olduğu değerlendirilmektedir. Eisenberg ve diğerleri (2018) tarafından belirtildiği üzere, bu stil genellikle düşük özgüven ve karar verme ile ilgili kaygılarla ilişkilendirilmektedir. Kahneman ve Tversky (1979) tarafından vurgulandığı üzere kaçıngan bireyler, alternatifleri değerlendirmekten kaçınarak ya da karar verme sürecini erteleyerek belirsizlikten uzak durmayı amaçlamaktadırlar. Bu tür bir yaklaşım, bireylerin daha fazla tereddüt yaşamalarına ve risk almaktan sakınmalarına yol açabilmekte, dolayısıyla karar alma süreçlerini olumsuz yönde etkileyebilmektedir. Sweeny (2015) tarafından belirtildiği üzere, bu stil sosyal etkileşimlerde de olumsuz sonuçlar doğurabileceğini ortaya koymaktadır; zira bireyler sosyal fırsatları değerlendirmekten kaçınabilirler. Halbesleben ve Buckley (2004) tarafından belirtildiği üzere, karar verme stillerinin değişimi, özellikle bireylerin risk

alma ve belirsizlikle başa çıkma becerilerinde kendini göstermektedir. Karar verme stillerinin analitik bir yaklaşımdan daha sezgisel ve riskten kaçınan bir yaklaşıma kayması, tükenmişliğin belirgin bir etkisi olarak karşımıza çıkmaktadır. Maslach ve Leiter (2016) tarafından belirtildiği üzere kaçıngan karar verme stili, bireylerin karar alma sorumluluğundan kaçınarak ve belirsizlikten uzak durmaya çalışarak pasif bir yaklaşım benimsemelerine yol açabilmektedir. Bu sürekli erteleme ve kararsızlık, bireylerin stres seviyelerini artırarak zaman içinde tükenmişlik hissine neden olabilmektedir. Tükenmişlik, bireylerin fiziksel, duygusal ve zihinsel olarak tükenmiş hissettikleri bir durum olup genellikle aşırı stres, duygusal yük ve yetersiz başa çıkma stratejilerinin bir sonucu olarak ortaya çıkmaktadır. Ferrari (2001) tarafından belirtildiği üzere, kaçıngan karar verme stili üzerine yapılan araştırmalar, bireylerin belirsizlik ve riskten kaçınarak genellikle karar almak yerine ertelendiğini ortaya koymaktadır. Zohar ve Luria (2005) ve Hendricks ve Griggs (2006) tarafından belirtildiği üzere havacılık alanında ise bu yaklaşım, özellikle kritik durumlarda pilotlar ve hava trafik kontrolleri gibi uzmanların karar alma süreçlerinde daha belirgin hale gelebilmektedir. Hem ulusal hem de uluslararası düzeyde bu karar verme tarzı havacılıkta, güvenlik standartları ve kriz yönetimi gibi kritik alanlarda önemli etkiler yaratabilir. Bu nedenle, karar vericilerin kültürel ve organizasyonel faktörleri göz önünde bulundurarak kaçıngan karar verme stilini nasıl aşabileceklerini incelemek, havacılık sektöründe daha güvenli ve etkili karar alma yöntemlerinin geliştirilmesine katkı sağlayabilmektedirler. Dolayısıyla, kaçıngan karar verme stilinin anlaşılması ve yönetilmesi bireylerin ve organizasyonların daha etkili karar alma süreçleri geliştirmelerine yardımcı olabilir. Bu bağlamda, bireylerin ve organizasyonların kaçıngan karar verme stilinin olumsuz etkilerini azaltmak için çeşitli stratejiler geliştirmeleri, daha başarılı ve etkili karar alma süreçleri oluşturmalarına olanak tanımaktadır.

1.4.6. Ulusal Ve Uluslarası Literatürde Havacılık Sektöründe Yapılan Araştırmalar

Havacılık sektörü, ulusal ve uluslararası düzeyde karmaşık karar alma süreçlerini içermektedir. Wang ve Hsu (2012) tarafından belirtildiği üzere, bu süreçler; güvenlik, düzenlemeler, yatırımlar ve kriz yönetimi gibi alanlarda büyük öneme sahiptir ve karar verme stilleri, bu süreçlerin etkinliği ve verimliliği üzerinde doğrudan

bir etkiye sahiptir. Havacılık sektöründeki karar verme stillerinin etkilerini ele alan literatür incelemeleri, bu alandaki teorik çerçeveleri ve pratik uygulamaları anlamak için önemli bir temel sağlamaktadır. Wright ve Mckee (2015) tarafından vurgulandığı üzere, karar alma süreçlerinde genellikle risk, belirsizlik ve zaman baskısı gibi faktörler önemli rol oynamaktadır. Bu bağlamda, yapılan araştırmalar, havacılıkta karar verme stillerinin, özellikle pilotlar, hava trafik kontrolleri ve yöneticileri gibi profesyonellerin karar alma süreçlerinde nasıl şekillendiğini ve bu süreçlerin sonuçlarını nasıl etkilediğini incelemektedir. Zohar ve Luria (2005) tarafından belirtildiği üzere, havacılık sektöründe güvenlik kararlarının liderlik ve iletişimle ilişkili karar verme stillerinden nasıl etkilendiği ortaya koyulmaktadır. Hendricks ve Griggs (2006) tarafından belirtildiği üzere, kriz yönetimi bağlamında kaçıngan karar verme stilinin etkileri araştırılmış ve bu karar verme tarzının havacılıkta kritik hatalara yol açma potansiyeline sahip olduğu belirlenmiştir. Bu literatür, havacılık sektöründe karar alma süreçlerini iyileştirmeye yönelik stratejik müdahaleleri ve eğitim yaklaşımlarını belirlemek açısından önemli bilgiler sunmaktadır. Simon (1947) tarafından tanımlandığı üzere, rasyonel karar verme sürecinde, karar vericilerin bilgi toplama, analiz yapma ve en uygun çözümü seçme aşamalarını sistematik ve mantıklı bir şekilde izlemeleri gerekmektedir. Simon'a göre, rasyonel karar alma süreci, her aşamada veriye dayalı ve yapılandırılmış bir yaklaşım gerektirmektedir. Bu yaklaşım, karmaşık ve yüksek risk içeren sektörlerde, özellikle havacılık alanında, kararların etkinliğini arttırmak için kritik bir öneme sahiptir. Wang ve Hsu (2012) tarafından belirtildiği üzere, havacılık sektörü, rasyonel karar verme süreçlerinin somut örneklerini sunmakta ve süreçlerin güvenlik standartlarının belirlenmesi ve düzenleyici politikaların oluşturulmasında nasıl işlendiğini göstermektedir.

Özellikle uçak kazalarının analizi ve bu kazaların önlenmesine yönelik alınan tedbirler, rasyonel karar verme süreçlerinin doğrudan sonucu olarak değerlendirilmektedir. Havacılıkta her kaza detaylı incelemeye tabi tutulmaktadır. Kazanın nedenleri hakkında veriler toplanır, olasılıklar hesaplanır ve risk faktörleri değerlendirilir. Bu süreç, Simon'un önerdiği rasyonel karar verme modeline dayanarak kazanın kökenlerinin belirlenmesine ve bu verilere dayalı olarak önleyici tedbirlerin alınmasına olanak tanımaktadır. Uçak tasarımı, pilot eğitimi gibi alanlarda bu tür analizler, güvenlik önlemlerinin gelişmesini sağlamaktadır. Örneğin, 1989 yılında yaşanan United Airlines Flight 232 Kazası'nda yapılan kapsamlı analizler, uçak

motoru tasarımındaki eksiklikleri ve pilot eğitimindeki yetersizlikleri ortaya koymuş ve bu doğrultuda çeşitli iyileştirme kararları alınmıştır (National Transportation Safety Board, 1990). Wright ve Mckee (2015) tarafından belirtildiği üzere, rasyonel karar verme sürecinin başka bir örneği, hava trafik kontrolü ve uçuş güvenliği olmaktadır. Hava trafik kontrolleri, uçuş rotaları, hava koşulları ve uçak hızları gibi çeşitli verileri analiz ederek uçakların güvenli bir şekilde yönlendirilmesini sağlamaktadır. Simon'un önerdiği gibi, bu süreç bilgi toplama, analiz yapma ve en uygun çözümün belirlenmesi aşamalarını içermektedir. Örneğin, New York'taki Jfk Havaalanı'nda yoğun hava trafiği sırasında hava trafik kontrolleri, uçakların güvenli mesafelerde katılmasını sağlamak için uçuş planlarını gözden geçirir ve gerekirse rota değiştirmektedir. Ayrıca, bu tür kararlar hava koşullarındaki ani değişimlere karşı ani tepki verme gereksinimi doğrultusunda, hava trafik kontrollerinin hızlı ve doğru kararlar alması gerekmektedir. Bu tür kararlar hem güvenliği arttırır hem de uçuş verimliliğini sağlamaktadır. Hendricks ve Griggs (2006) tarafından belirtildiği üzere, son olarak, uçak bakımı ve onarımı da karar verme sürecine dayanmaktadır. Bakım ekipleri, uçakların tüm sistemlerini ve bileşenlerini düzenli olarak denetler, bakım geçmişini gözden geçirir ve uçakların güvenli bir şekilde uçmaya devam etmesi için gerekli tedbirler alınmaktadır. Örneğin, bir uçakta tespit edilen motor arızası durumunda, bakım ekibi, uçak üreticisi tarafından belirlenen bakım planı ve uçuş geçmişini analiz ederek, en uygun bakım prosedürlerini uygulamaktadır. Bu tür kararlar, uçuş güvenliğini sağlamak için kritik bir rol oynamaktadır. Simon'un teorisi, havacılıkta karar alma süreçlerini daha yapılandırılmış ve veri odaklı hale getirerek, sektördeki yüksek riskleri minimize etmeye yardımcı olmaktadır. Kahneman (2011), sezgisel karar verme süreçlerini inceleyerek, insanların karar alma süreçlerinde içgüdü ve deneyimlerinin nasıl etkili olduğunu ortaya koymaktadır.

Sezgisel karar verme, genellikle bilinçli düşünme ve analizden daha hızlı, daha az bilgiyle ve duygusal faktörlerle yapılan bir süreç olarak değerlendirilmektedir. Kahneman, insanların çoğu zaman hızlı kararlar almak zorunda oldukları için sezgisel yaklaşımlar geliştirdiklerini ve bu kararların bazen doğru bazen de hatalı sonuçlara yol açabileceklerini vurgulamaktadır. Bu bağlamda, özellikle havacılık gibi yüksek risk içeren sektörlerde karar vericilerin kriz anlarında hızla ve doğru şekilde yanıt verebilmeleri için sezgisel karar verme tarzı büyük önem kazanmaktadır. Kahneman (2011) tarafından belirtildiği üzere, kriz anlarında sezgisel karar verme becerileri kritik

bir rol oynamaktadır. Özellikle uçak kazası veya acil durumlar gibi yüksek stres altındaki koşullarda, pilotlar ve hava trafik kontrolleri, sınırlı bilgi ve zaman dilimlerinde hızlıca karar almak zorundadırlar. Bu tür durumlar, sezgisel karar vermeyi zorunlu kılmaktadır. Örneğin, 2009 yılında gerçekleşen Air France 447 Kazası, pilotların, uçak Atlantik Okyanusu'nda kötü hava koşulları ve sistemsel arızalar nedeniyle kontrolden çıkarken, kriz ortamında sezgisel kararlar aldıklarını göstermektedir.

Kazadan sonra yapılan analizlerde, pilotların bu karmaşık ve hızlı değişen durumu yönetebilmek için içgüdüsel tepkiler verdikleri ve anlık kararlar aldıkları tespit edilmiştir. Bu durum, sezgisel karar verme tarzının bazen yanlış anlamalara ve hatalı kararlara yol açabileceğini ortaya koymaktadır. Kahneman'ın belirttiği gibi, hızlı karar alma süreçlerinin her zaman doğru sonuçlar doğurmadığı gözlemlenmiştir; ancak kriz anlarında bu tür kararlar, hayatta kalma ve güvenliğin sağlanması için gerekli olmaktadır (National Transportation Safety Board, 2012). Kahneman (2011) tarafından belirtildiği üzere, havacılık sektöründe acil durum yönetimi, pilotların ve diğer havacılık personellerinin sezgisel karar verme becerilerine dayanmaktadır. Eğitim süreçlerinde, pilotlar farklı acil durum senaryoları ile karşılaşarak bu tür durumlarla başa çıkmak için deneyim kazandıkları için, genellikle sezgisel kararlar almaktadırlar. Örneğin, uçak motorunda arıza meydana geldiğinde pilotların anında hangi prosedürleri uygulayacakları ve inişi güvenli bir şekilde gerçekleştirecekleri eğitim sırasında geliştirdikleri sezgisel becerilere dayanmaktadır. 2013 yılına ait Asiana Airlines Flight 214 Kazası'nda pilotlar, yaklaşma sırasında hız kaybı ve yüksek irtifa nedeniyle inişi düşürmeye çalışmışlardır. Ancak zaman kısıtlı olduğu ve kontrolün hızla kaybolduğu bir ortamda alınan sezgisel kararlar hatalı sonuçlar doğurabilmiştir. Kahneman'ın belirttiği gibi, sezgisel kararlar çoğunlukla doğru olsa da bu tür olaylar, insanların sezgisel kararlarının her zaman doğru olamayacağını ve bazen daha fazla veri ve analize ihtiyaç duyabileceğini göstermektedir (National Transportation Safety Board, 2014). Wright ve Mckee (2015) tarafından belirtildiği üzere, hava trafik kontrolleri, uçakların iniş, kalkış ve rotalarındaki yoğun trafik durumlarında sıkça sezgisel kararlar almak zorunda kalmaktadırlar. Bu kararlar genellikle sistematik bir analiz ve planlamadan ziyade deneyim ve sezgisel bir kavrayışa dayanmaktadır. Örneğin, hava trafik kontrolleri yoğun trafik sırasında uçakların güvenli mesafede kalmalarını sağlamak amacıyla uçuş rotalarını

değiştirebilir veya yeniden düzenleyebilirler. Bu sezgisel kararlar, uçuşların verimli ve güvenli bir şekilde yapılmasını sağlamakta önemli rol oynamaktadır. Ancak sezgisel kararlar bazen hatalı olabileceği için hava trafik kontrollerinin sürekli eğitim ve uygulama ile sezgisel becerilerini geliştirmeleri önemlidir. Wright ve Mckee (2015) tarafından vurgulandığı üzere sezgisel karar verme, özellikle hızlı tepki gerektiren durumlarda etkili bir strateji sunmakla birlikte, bazen hatalı sonuçlar da doğurabilmektedir. Bu nedenle, sezgisel karar verme becerilerinin geliştirilmesinin yanı sıra, bilinçli analiz ve veri temelli karar alma süreçlerinin de entegrasyonu, havacılıktaki güvenliği artırması açısından önem taşımaktadır. Mintzberg (1979), organizasyonel karar alma süreçlerini detaylı bir şekilde inceleyerek, kararların alınma yöntemlerini ve bu süreçlerin organizasyonel yapılarla nasıl etkileşimde bulunduğunu açıklamaktadır. Mintzberg'in perspektifine göre, organizasyonel kararlar genellikle belirli bir düzeyde yapılandırılmış süreçler aracılığıyla alınırken, aynı zamanda esnek ve dinamik bir yapıda sezgisel yaklaşımlar da ortaya çıkabilmektedir. Organizasyon yapıları, bu karar alma süreçlerini doğrudan şekillendirir; kararların alınma hızı, doğruluğu ve etkinliği, organizasyonun merkeziyetçi ya da yerel yönetim yapısına bağlı olarak farklılık gösterebilmektedir. Havacılık sektörü, organizasyonel karar alma süreçlerinin ve yapılarının açık bir şekilde işlediği alanlar arasında yer almaktadır. Bu sektörde, özellikle büyük havayolu şirketlerinde, Mintzberg'in önerdiği karar alma stillerinin bir bileşimi sıklıkla görülmektedir.

Havacılık şirketlerinde karar alma süreci, genellikle üst düzey yöneticilerin stratejik kararları aldığı merkeziyetçi bir yapıda başlarken, operasyonel düzeyde daha yerel kararlar alınabilmektedir. Örneğin, uçuş ekipleri ve hava trafik kontrolleri, deneyimlerine dayalı olarak sezgisel kararlar vererek uçuşları yönetirler. Mintzberg'in "rasyonel" ve "sezgisel" kararlarının birleşimi, havacılıktaki yüksek riskli ve değişen koşulları etkili bir şekilde yönetmeye yardımcı olabilmektedir (Mintzberg, 1979). Sezgisel kararlar, acil durumlar sırasında daha da önemli hale gelmektedir. Bu tür durumlar, pilotlar ve hava trafik kontrolleri gibi profesyonellerin, sınırlı zaman ve bilgi ile hızlıca kararlar almalarını gerektirmektedir. Çoğu zaman, rasyonel analizlerin yerine sezgisel kararlar almak zorunlu olabilmektedir. Örneğin, Asiana Airlines Flight 214 Kazası'nda, pilotlar, hız kaybı ve yüksek irtifa nedeniyle anlık durumlarla başa çıkabilmek için sezgisel kararlar almışlardır. Ancak bu kararlar, yanlış anlamalar ve hatalı analizler sonucunda kazaya yol açmıştır (National Transportation Safety Board,

2014). Hava trafik kontrolü, Mintzberg'in organizasyonel karar alma teorisinin etkili bir şekilde işlediği önemli bir örnek teşkil etmektedir. Uçuş güvenliğini sağlamak amacıyla sürekli olarak anlık kararlar almaktadırlar. Bu kararlar, merkezi bir yapı altında kontrol edilen süreçlerle ve yerel düzeyde yapılan sezgisel müdahalelerle şekillenmektedir. Hava trafik kontrolörü, hava koşulları, uçuş yoğunluğu ve acil durumlar gibi faktörleri hızlıca değerlendirerek sezgisel kararlar almaktadır. Ancak bu kararlar, merkezi yönetim talimatları ve analitik verilerle de şekillenmektedir. Mintzberg'in organizasyonel karar alma teorisi, havacılık sektöründeki karar alma süreçlerini daha iyi anlamak için önemli bir temel sunmaktadır. Havacılıkta hem rasyonel hem de sezgisel karar verme yaklaşımlarının bir arada kullanılması, sektörde yüksek riskleri ve hızlı değişen koşulları göz önünde bulundurulduğunda, etkili ve verimli kararlar almak için kritik bir strateji sunmaktadır. Bu karar alma süreçlerinin organizasyonel yapılarla etkileşimi, havacılıktaki operasyonel başarıyı ve güvenliği artırmak için büyük önem taşımaktadır (Wright ve Mckee, 2015). Başdemir, (2020) yılında yaptığı araştırmada uçuş operasyonlarında insan faktörünün rolü ve pilot performansını ilişkisini araştırmalarında yer vermiştir. Araştırmasını nitel olarak ele almış olup yarı yapılandırılmış mülakatlar ve veri toplama yönetimini benimsemiştir. Pilotlarda en önemli unsurda karar verme segmenti yer almaktadır.

Pilotların yanlış karar verme sonucu hata zinciriyle karşılaşabilmekteyiz. Çalışmamızda uçuş emniyetini tehlikeye atabilecek durumlar karşısında olası tehdit ve hataların düzenlenmesi ve kazaları önlemek için tedbirlerin alınması esas olarak görülmüştür. Eser, (2022) yılında yapığı araştırmada karar verme stillerinin kişilik özellikleri ile arasında ilişki üzerinde durmaktadır. Alınacak kararların, sergilenen farklı tutumların ve büyümenin; kişisel özelliklerle bir iletişimin içinde nasıl analiz edileceğine odaklanmıştır. Kişisel özellikleri, değişen algılama biçimlerini ve özelliklerle bir iletişimin içinde nasıl analiz edileceğine odaklanmıştır. Kişilik, bir kişinin düşünmesini, hissetmesini ve davranış biçimlerini şekillendirir. Karar vermeye doğrudan etki etmektedir. Bu araştırma, değişebilecek karar verme stratejileri geliştirdikleri hangi kişilik değişken karar seçenekleri ve yetenekli karar alma seçeneklerindeki rolü seçebilmektedir. Bu bağlamda, karar verme sürecinin kişilik dağılımının etkileyeceği, daha iyi saklanacağı çözümler sunmaktadır.

Atsan, (2017) çalışmada yaşanan krizler, çatışmalar durumlarında öz saygılarının ne çok yüksek ne de çok düşük olduğu, gözlenip karar verildiği göstermektedir. Çalışma ABD ve Japon oranlarıyla karşılaşmalar ise Türk ülkelerinde karar verme öz saygılarının, bu yaygınlığın nedeni yandaşlarına kıyasla daha düşük olduğu ortaya çıkmaktadır. Elde edilen bulgulara göre, karar verme sürecinin titizlik olduğu tespit edilmiştir. Yani karar alma sürecini dikkatli ve ayrıntılara önem vererek hareket etmektedir. Ayrıca, Türk ülkelerinin karar verme özsaygıları, ABD VE Japonya'daki gösterilerle karşılaştırıldığı daha düşük oranlarda yer almaktadır. Bu, Türk halkının kendi kararlarına güvenin, diğer çeşitlikteki bilgilerin daha düşük olduğunu göstermektedir. Bu çatışma ile başa çıkma açısında yapılan karşılaştırmalar, Türk sınırı ile ABD ve Japonya'daki nokta arasındaki anlamlı bir fark olmadığı ortaya çıkmaktadır. Yani aralarındaki çatışma durumlarıyla başa çıkma yöntemleri benzer şekillenmiştir, bu da farklılıkların çatışmaları olarak değerlendirilmektedir. Ulusal ve uluslara karar verme kapsamı, karar alma genişliklerinde farklı yaklaşımlar sergileyebildiği ve kültürel olarak geniş kitlelere nasıl şekillendiğiyle ilgili önemli bulgular sunmaktadır. Ancak bu karar verme değişikliklerinin etkinliği, fiziksel stres ve duygusal durumlarına özellikle de tükenmişlik gibi psikolojik olarak değişebilmektedir. Tükenmişlik, karar verme stillerini kişisel düzeyde değil aynı zamanda organizasyonel ve kültürel düzeyde etkilemektedir. Bu nedenle tükenmişlikle başa çıkmak için stratejiler yaygınlaşacak ve organizasyonların daha etkili kararların alınmasına yardımcı olabilmektedir. Başdemir (2020) tarafından yapılan nitel araştırma, uçuş operasyonlarında insan faktörünün rolünü ve pilot performansıyla ilişkisini incelemiştir. Yarı yapılandırılmış mülakatlar ve veri toplama yöntemleri kullanılarak gerçekleştirilen bu çalışma, pilotların karar verme süreçlerinin kritik önem taşıdığını vurgulamaktadır. Pilotların hatalı karar verme durumlarında ortaya çıkabilecek hata zincirleri, uçuş emniyetini tehlikeye atabilecek potansiyel tehdit ve hataların düzenlenmesi ve kazaların önlenmesi için alınması gereken tedbirlerin belirlenmesi üzerine odaklanmıştır.

Eser (2022) tarafından gerçekleştirilen bir diğer araştırma, karar verme stilleri ile kişilik özellikleri arasındaki ilişkiyi incelemektedir. Bu çalışma, bireylerin karar alırken sergiledikleri farklı tutumların ve davranışların kişisel özelliklerle nasıl bir etkileşim içinde olduğunu analiz etmeyi amaçlamaktadır. Kişilik, bireyin düşünce, duygu ve davranış biçimlerini şekillendirerek karar verme süreçlerini doğrudan

etkilemektedir. Bu araştırma, farklı kişilik değişkenlerinin karar seçenekleri ve yetenekli karar alma süreçlerindeki rolünü inceleyerek, karar verme stratejilerinin geliştirilmesine katkıda bulunmayı hedeflemektedir. Bu bağlamda, karar verme süreçlerinin kişilik dağılımından nasıl etkilendiğine dair çözümler sunulmaktadır.

Atsan (2017) tarafından yapılan çalışmada, kriz ve çatışma durumlarında bireylerin öz saygılarının karar verme süreçlerini nasıl etkilediği incelenmiştir. ABD ve Japonya örnekleriyle karşılaştırmalı olarak yapılan bu çalışma, Türk kültüründe karar verme öz saygısının diğer kültürlere kıyasla daha düşük olduğunu ortaya koymaktadır. Ancak, karar verme sürecinde titizliğin önemli bir faktör olduğu tespit edilmiştir. Türk kültüründe bireyler, karar alırken dikkatli ve ayrıntılara önem vererek hareket etmektedirler. Çatışma durumlarıyla başa çıkma yöntemleri açısından ise Türk kültüründe ABD ve Japonya'daki yaklaşımlar arasında anlamlı bir fark bulunmamaktadır. Bu durum, farklı kültürel bağlamlarda çatışma çözme yöntemlerinin benzer şekillerde geliştiğini göstermektedir. Ulusal ve uluslararası düzeyde karar verme süreçleri, farklı yaklaşımlar sergileyebilmekte ve kültürel faktörlerden önemli ölçüde etkilenmektedir. Karar verme süreçlerinin etkinliği, fiziksel stres ve tükenmişlik gibi psikolojik faktörlerden de etkilenebilmektedir. Tükenmişlik, karar verme stillerini sadece bireysel düzeyde değil, aynı zamanda organizasyonel ve kültürel düzeyde de etkileyebilmektedir. Bu nedenle, tükenmişlikle başa çıkma stratejilerinin geliştirilmesi organizasyonların daha etkili kararlar almasına yardımcı olabilmektedir.

İKİNCİ BÖLÜM

TÜKENMİŞLİK

Tükenmişlik, bireylerin stresle başa çıkma kapasitesinin tükenmesi sonucu iş ve yaşamla ilgili duygusal ve fiziksel enerjilerinin azalması olarak tanımlanmaktadır. Freudenberger (1974), tükenmişliği "kişinin işine olan tutkusunu ve enerjisini kaybetmesi, fiziksel ve duygusal olarak tükenmiş hissetmesi" şeklinde açıklamaktadır. Bu tanım, tükenmişliği yalnızca profesyonel bir sorun olarak değil, aynı zamanda bir yaşam tarzı ve psikolojik bir durum olarak değerlendirmeye olanak tanımaktadır. Maslach (2001) tarafından belirtildiği üzere, tükenmişlik, özellikle duygusal açıdan yoğun taleplerin olduğu mesleklerde aşırı iş yükü, stres ve duygusal tükenmişlik sonucu ortaya çıkmaktadır. Bu durum, zamanla işin ve kişisel hayatın anlamını kaybetmeye, üretkenlik kaybına ve genel yaşam kalitesinde düşüşe yol açmaktadır.

Schaufeli ve Bakker (2004) tarafından vurgulandığı üzere, tükenmişlik yalnızca çalışanlar için değil; aile içi sorumlulukları üstlenen, eğitim veren, hasta bakımı yapan veya müşteri hizmetlerinde yer alan profesyoneller için de önemli bir sorundur. Schaulfelli ve Enzmann (1998) tarafından belirtildiği üzere, tükenmişlik, bireyin fiziksel, duygusal ve zihinsel kaynaklarının tükenmesi durumudur. Birey sürekli iş yükü ve stres altında kaldığında, bu durum zamanla tükenmişliğe yol açabilir. İnsanların faaliyetinin yoğun olduğu işlerde tükenmişlik yaygın olarak görülmektedir. Tükenmişliğin nedenleri arasında iş yükü, işin doğası, çalışma ortamı ve kişisel özellikler gibi faktörler bulunmaktadır. Maslach, Schaufeli ve Leiter (2001) tarafından belirtildiği üzere, aşırı iş yükü, tükenmişliğin en yaygın nedenlerinden biridir. Çalışanlar sürekli olarak yüksek iş talepleriyle karşılaştıklarında zamanla enerji ve motivasyon kaybı yaşayabilirler. Araştırmalar, iş yükünün artmasının çalışanların stres düzeylerini yükselttiğini ve tükenmişlik riskini artırdığını göstermektedir.

Figley (2002) tarafından belirtildiği üzere, işin doğası da tükenmişlikte önemli bir etkiye sahip olabilmektedir. Duygusal iş yükü yüksek olan meslek gruplarında çalışmak, çalışanların duygusal tükenme yaşamalarına yol açabilmektedir. Örneğin, sağlık çalışanları sürekli hastalarla etkileşimde bulundukları ve onların duygusal acılarına tanık oldukları için tükenmişlik riski taşımaktadır. Bakker, Demerouti ve Euwema (2005) tarafından belirtildiği üzere, çalışma ortamı koşullarının da

tükenmişlik üzerinde etkili olduğu değerlendirilmektedir. Destekleyici bir çalışma ortamının olmaması, çalışanların stres düzeyini artırabilmektedir. İş arkadaşlarıyla olan ilişkiler, yönetim tarzı ve organizasyonel destek gibi unsurlar tükenmişlik riskini etkileyen faktörler arasındadır. Flett ve Hewitt (2002) tarafından belirtildiği üzere, bireyin kişisel özellikleri de tükenmişlik düzeyini artırabilir. Özellikle yüksek öz disiplin ve mükemmeliyetçilik gibi özellikler, çalışanların kendilerine yüksek standartlar koymasına ve dolayısıyla tükenmişlik yaşamalarına neden olabilmektedir. Gold (1991) tarafından belirtildiği üzere, insan hayatında aşırı stres, bireylerin kendilerine aşırı yüklenmesi ve çevresinden yetersiz destek alması gibi çeşitli durumların birleşimiyle ortaya çıkan duygusal, fiziksel ve zihinsel tükenme hali, eski enerjik durumdan daha az enerjik bir duruma geçiş olarak tanımlanmaktadır. Bireyin sosyal anlamda iş hayatında olumsuz deneyimler yaşadığı süreçte, tükenmişlikle ilgili unsurlar ortaya çıkması değerlendirilmektedir. Bireyin iş yükünün aşırı olması, fazla çalışma, yüksek performans beklentileri ve zorlu teslim tarihleri gibi faktörlerle birlikte, iş hayatındaki zorlu insanlarla empati eksikliği yaşaması durumunda tükenmişlik düzeyi artabilmektedir. Dolayısıyla, tükenmişlik, bireylerin iş ve yaşam dengesini olumsuz etkileyen çok boyutlu bir sorundur ve bu sorunun çözümü için hem bireysel hem de organizasyonel düzeyde çeşitli stratejilerin geliştirilmesi gerekmektedir.

Tükenmişlik, bireylerin hem duygusal hem de fiziksel sağlığını olumsuz yönde etkileyen ve çeşitli belirtilerle kendini gösteren karmaşık bir durumdur. Maslach ve Jackson (1981) tarafından belirtildiği üzere, bu belirtiler bireylerin kişisel özelliklerine, çalışma koşullarına ve tükenmişlik aşamasına göre değişiklik gösterebilmekle birlikte genellikle dört ana kategoride toplanmaktadır: duygusal tükenme, depersonalizasyon, kişisel başarıda azalma ve fiziksel belirtiler. Duygusal tükenme, bireylerin duygusal kaynaklarının tükenmesiyle karakterize edilen bir durumdur. Bu durum, bireylerin sürekli yorgun, bitkin ve umutsuz hissetmelerine neden olabilmektedir. Depersonalizasyon, bireylerin işlerine ve diğer insanlara karşı duyarsızlaşması ve yabancılaşması olarak tanımlanır. Bu durum, bireylerin işlerini ve ilişkilerini mekanik ve duygusuz bir şekilde sürdürmelerine yol açabilir. Kişisel başarıda azalma, bireylerin işlerinde ve kişisel yaşamlarında başarı duygusunu kaybetmeleri ve yetersizlik hissi yaşamalarıdır. Bu durum, bireylerin motivasyonunu düşürerek iş performanslarını olumsuz yönde etkileyebilir. Fiziksel belirtiler ise,

tükenmişliğin bireylerin fiziksel sağlığı üzerinde yarattığı etkileri kapsamaktadır.Bu belirtiler arasında baş ağrısı, uyku bozuklukları, iştah değişiklikleri ve kas ağrıları gibi çeşitli fiziksel rahatsızlıklar yer alabilmektedir. Bu semptomlar, bireylerin hem iş performansını hem de genel yaşam kalitesini önemli ölçüde olumsuz yönde etkileyebilmektedir. Dolayısıyla, tükenmişlik belirtilerinin erken tespiti ve uygun müdahalelerin yapılması, bireylerin ve organizasyonların sağlığı için büyük önem taşımaktadır.

2.1. Duygusal Tükenme

Duygusal tükenme, tükenmişliğin en belirgin ve yaygın belirtisi olarak kabul edilmektedir. Maslach ve Jackson (1981) tarafından belirtildiği üzere, birey işine karşı duygusal olarak tükenmiş hissedebilir ve bir zamanlar duyduğu ilgi kaybolabilmektedir. Bu durum, bireyin halsiz hissetmesine yol açabilmektedir. Uzun süreli stres, işe duyarsızlaşma ve duygusal boşluk hissi gibi belirtiler, duygusal tükenmenin temel göstergeleri arasında yer almaktadır. Maslach ve Leiter (2016) tarafından vurgulandığı üzere, duygusal tükenme, çalışanların işlerine olan motivasyonlarını kaybetmelerine ve kişisel ilişkilerinden uzaklaşmalarına neden olabilmektedir. Bu durum, sadece profesyonel yaşamı değil, aynı zamanda kişisel yaşamı da olumsuz yönde etkileyebilmektedir. Dolayısıyla, duygusal tükenme, bireylerin hem iş hem de özel hayatlarında önemli sorunlara yol açabilen, çok yönlü bir olgudur.

2.1.1. Depersonalizasyon

Depersonalizasyon, tükenmişlik yaşayan bireylerin başkalarına karşı duyarsızlaşması olarak tanımlanmaktadır. Leiter ve Maslach (2004) tarafından belirtildiği üzere, bu süreçte bireyler empati kurma yeteneklerini kaybedebilirler. İş arkadaşlarına ve müşterilere karşı soğuk ve mesafeli bir tutum sergileyebilirler. Depersonalizasyon, tükenmişliğin daha ileri bir aşamasında görülmekte ve bireylerin işlerine karşı duygusal bağlarının zayıflamasına neden olabilmektedir. Schaufeli ve Bakker (2004) tarafından vurgulandığı üzere, bu tutum, çalışanların iş yerindeki sosyal ilişkilerinde daha fazla mesafeye yol açabilir ve profesyonel kimliklerine olan güvenlerini zedeleyebilir. Aynı zamanda, çalışanların işin anlamını kaybetmelerine ve iş yerindeki psikolojik mesafenin artmasına neden olabilmektedir. Bu durum,

tükenmişliğin daha ciddi sonuçlara yol açmasının bir göstergesi olarak kabul edilmektedir. Dolayısıyla depersonalizasyon, bireylerin hem iş hem de sosyal yaşamlarında önemli sorunlara yol açabilen çok yönlü bir olgudur.

2.1.2. Kişisel Başarıda Azalma

Kişisel başarıda azalma, tükenmişlik yaşayan bireylerin işlerinde ve yaşamlarında başarılı olma duygularını kaybetmeleriyle karakterize edilen bir durumdur. Maslach (2003) tarafından belirtildiği üzere, çalışanlar kişisel hedeflerine ulaşmada ve başarılarını gerçekleştirmede yetersiz oldukları hissini taşıyabilmektedir. Bu durum, öz saygılarının zedelenmesine yol açarak tükenmişlik sürecini derinleştirebilmektedir. Schaufeli ve diğerleri (2002) tarafından vurgulandığı üzere, bu duygusal düşüş bireylerin işlerine olan bağlılıklarını ve motivasyonlarını azaltabilmektedir. Hatta profesyonel başarıları daha anlamlı hale getirme çabalarını sınırlayabilmektedir. Kişisel başarıdaki azalma, tükenmişliğin duygusal ve zihinsel yükünü artırarak bireylerin tükenmişlik hissini daha da güçlendirebilir. Çalışanlar, zamanla verimsizlik hissiyle baş etmeye çalışırken bu durum işlerine karşı duydukları sorumluluk duygusunu da zayıflatabilmektedir. Dolayısıyla, kişisel başarıda azalma, bireylerin hem iş hem de kişisel yaşamlarında önemli sorunlara yol açabilen, çok yönlü bir olgudur.

2.1.3. Fiziksel Belirtiler

Tükenmişlik, bireylerin sadece duygusal ve zihinsel sağlığını değil, aynı zamanda fiziksel sağlığını da olumsuz yönde etkileyen çok boyutlu bir durumdur. Maslach ve Leiter (2016) tarafından belirtildiği üzere uzun süreli stres ve tükenmişlik, baş ağrıları, uyku bozuklukları, mide rahatsızlıkları, kas ağrıları ve halsizlik gibi çeşitli fiziksel semptomlara yol açabilmektedir. Bu tür fiziksel belirtiler, tükenmişliğin vücutta yarattığı etkilerin dışa vurumu olarak kabul edilebilir ve genellikle tükenmişliğin ilerlemesiyle birlikte daha belirgin hale gelmektedir. Schaufeli ve Bakker (2004) tarafından vurgulandığı üzere, fiziksel belirtiler tükenmişliğin sadece iş verimliliğini etkilemekle kalmayıp, aynı zamanda bireylerin genel sağlık durumunu ve yaşam kalitesini de düşürmektedir. Uzun süreli tükenmişlik, bağışıklık sistemini zayıflatarak bireyleri hastalıklara karşı daha duyarlı hale getirebilmektedir. Bu sağlık sorunları, bireylerin iş yerindeki performansını ve genel yaşam memnuniyetini

olumsuz yönde etkileyebilmektedir. Dolayısıyla, tükenmişliğin fiziksel belirtileri bireylerin hem iş hem de kişisel yaşamlarında önemli sorunlara yol açabilen çok yönlü bir olgudur.

Bireylerin yaşamlarında deneyimledikleri stres, sağlıkları üzerinde önemli olumsuz etkilere neden olabilmektedir. Monte (2005) tarafından belirtildiği üzere, aşırı stres altında olan bireyler hem fiziksel hem de psikolojik problemler yaşayabilmektedirler. Fiziksel problemler: bağışıklık sistemindeki bozukluklar, sindirim sistemi sorunları ve kardiyovasküler problemler olarak ele alınmaktadır. Psikolojik problemler ise depresyon, anksiyete, duygusal dengesizlik ve zihinsel yorgunluk gibi unsurlar üzerinden değerlendirilmektedir. Maslach (1981) tarafından tanımlandığı üzere tükenmişlik, fiziksel bitkinlik, uzun süreli yorgunluk, çaresizlik ve umutsuzluk duygularını içeren bireyin kariyer hayatındaki motivasyonunu etkileyen fiziksel ve zihinsel boyutları olan bir sendromdur. Bireyin kariyerine olan hevesinin ve bağlılığının kaybolmasına yol açabilen bu durum genel bir umutsuzluk ve çaresizlik hissi yaratabilmektedir. Bu durum, fiziksel sağlık problemleri ve iş verimliliğinin azalması ile ilişkilendirilerek değerlendirilmektedir. Dolayısıyla, stres ve tükenmişlik, bireylerin hem fiziksel hem de psikolojik sağlığını olumsuz yönde etkileyen ve yaşam kalitesini düşüren önemli faktörlerdir.

2.2. Tükenmişlik Alt Boyutları

Tükenmişlik, psikoloji literatüründe yaygın olarak kabul gören bir model çerçevesinde, üç temel boyutta incelenmektedir. Maslach (1981), Felton (1998) ve Schaufeli (1999) tarafından yapılan çalışmalar, tükenmişliğin duygusal tükenme, duyarsızlaşma ve düşük kişisel başarı olmak üzere üç ana bileşenden oluştuğunu ortaya koymaktadır. Duygusal tükenme, bireyin duygusal kaynaklarının tükenmesi ve işine karşı ilgisinin azalması olarak tanımlanır. Duyarsızlaşma, bireyin işine ve diğer insanlara karşı yabancılaşması ve mesafeli bir tutum sergilemesi anlamına gelir. Düşük kişisel başarı ise bireyin işinde ve kişisel yaşamında başarı duygusunu kaybetmesi ve yetersizlik hissi yaşamasıdır. Bu üç boyut, tükenmişliğin farklı yönlerini temsil eder ve bireyin iş ve yaşam dengesi üzerindeki etkilerini anlamak için önemli bir çerçeve sunmaktadır. Dolayısıyla bu üç boyutun ayrı ayrı ve birlikte incelenmesi, tükenmişliğin daha kapsamlı bir şekilde anlaşılmasına ve etkili müdahale stratejilerinin geliştirilmesine olanak tanımaktadır.

2.2.1. Duygusal Tükenmişlik

Yüksek düzeyde stres ve sürekli baskı altında kalmak, bireyin enerjisinin tükenmesine ve işe başlamakta zorluk çekmesine neden olabilmektedir. Bu durum, sadece fiziksel yorgunlukla sınırlı kalmayıp zihinsel ve duygusal yorgunluğu da içermektedir. Bireyin günlük yaşamında deneyimlediği yoğun stres, yaşam kalitesinin azalmasına ve iş verimliliğinin düşmesine yol açabilmektedir. Maslach (1981), Felton (1998) ve Schaufeli (1999) tarafından yapılan çalışmalarda belirtildiği üzere bu bağlamda bireylerin hem sosyal hem de mesleki yaşamları olumsuz yönde etkilenebilmektedir. Sürekli stres ve baskı altında kalmak, bireyin tükenmişlik sendromuna girmesine neden olabilir. Tükenmişlik, bireyin işine karşı ilgisinin azalması, duygusal olarak tükenmiş hissetmesi ve iş performansında düşüş yaşaması olarak tanımlanabilir. Bu durum, bireyin motivasyonunu düşürerek işe karşı isteksizliğe ve verimsizliğe yol açabilir. Ayrıca, bireyin sosyal ilişkilerini de olumsuz etkileyerek yalnızlaşmasına ve izolasyonuna neden olabilmektedir. Dolayısıyla, yüksek düzeyde stres ve sürekli baskı altında kalmak, bireyin hem fiziksel hem de psikolojik sağlığını olumsuz yönde etkileyen ve yaşam kalitesini düşüren önemli bir faktördür**.**

2.2.2. Duyarsızlaşma

Depersonalizasyon, bireylerin işlerine, diğer insanlara veya kendilerine karşı duygusal mesafe koymaları olarak tanımlanmaktadır. Bu durum, bireylerin işlerinde veya sosyal çevrelerinde kayıtsızlık yaşamalarına neden olabilmektedir. Bireylerin duygusal bağlarının zayıflaması, genel yaşamlarında empati eksikliği ile sonuçlanabilmektedir. Maslach (1981), Felton (1998) ve Schaufeli (1999) tarafından yapılan çalışmalarda belirtildiği üzere duyarsızlaşma genellikle aşırı yüklenme ve tükenmişlik sonucunda ortaya çıkmakta olup hem bireylerin hem de bulundukları ortamdaki diğer bireylerin psikolojik ve sosyal sağlığını olumsuz yönde etkileyebilmektedir. Depersonalizasyon, bireylerin işlerine ve sosyal çevrelerine karşı yabancılaşmasına ve mesafeli bir tutum sergilemesine yol açabilmektedir. Bu durum, bireylerin iş yerindeki sosyal ilişkilerinde daha fazla mesafeye neden olabilir ve profesyonel kimliklerine olan güvenlerini zedeleyebilir. Ayrıca, bireylerin işin anlamını kaybetmelerine ve iş yerindeki psikolojik mesafenin artmasına neden

olabilmektedir. Dolayısıyla, depersonalizasyon, bireylerin hem iş hem de sosyal yaşamlarında önemli sorunlara yol açabilen çok boyutlu bir olgudur.

2.2.3. Düşük Kişisel Başarı Hissi

Kişisel başarıda azalma, bireylerin kendi başarılarını düşük olarak değerlendirmeleri, yeteneklerinden şüphe duymaları, başarısızlık duyguları hissetmeleri ve öz güvenlerini yitirmeleri ile ilişkilidir. Maslach (1981), Felton (1998) ve Schaufeli (1999) tarafından yapılan çalışmalarda belirtildiği üzere kişisel başarı kriterindeki azalma, bireylerin vizyonlarını daraltarak ve hedeflerine ulaşma konusunda olumsuz etkilere yol açmaktadır. Bu durum, bireylerin hem yaşamlarını hem de motivasyonlarını olumsuz yönde etkilemektedir. Tükenmişlik belirtilerinin olumsuz etkileri, bireyler üzerinde incelenmekte olup, iş performansının düşmesi, kişisel tatminsizlik ve umutsuzluk gibi durumlar gözlemlenmektedir. Tükenmişlik belirtilerini fark etmek ve bu belirtilerle başa çıkmayı öğrenmek, genel yaşam kalitesini artırmanın en önemli adımlarından biri olarak değerlendirilmektedir. Goleman (1995) tarafından belirtildiği üzere, tükenmişlik, bireylerin karar verme süreçlerini de önemli ölçüde etkileyebilmektedir. Tükenmişlik yaşayan bireyler, karar verirken daha kararsız, temkinli ve riskten kaçınan bir yaklaşım benimseyebilirler. Bu durum, bireylerin iş ve kişisel yaşamlarında önemli kararlar alırken zorlanmalarına ve potansiyellerini tam olarak kullanamamalarına neden olabilmektedir. Dolayısıyla, tükenmişlik belirtilerinin hem bireysel hem de profesyonel yaşam üzerinde önemli etkileri bulunmaktadır.

2.3. Tükenmişliğin Nedenleri

Tükenmişlik, bireylerin hem kişisel hem de profesyonel yaşamlarını derinden etkileyen ve çeşitli çevresel, bireysel ve örgütsel faktörlerin karmaşık etkileşimi sonucunda ortaya çıkan bir olgudur. Maslach ve Leiter (2008) tarafından belirtildiği üzere hem bireylerin kişilik özellikleri hem de örgüt içindeki yapısal faktörler tükenmişlik riskini artıran önemli etmenler arasında yer almaktadır. Çevresel faktörler, bireylerin yaşam koşulları, sosyal destek sistemleri ve genel yaşam stresörlerini içerir. Bireysel faktörler, kişilik özellikleri, başa çıkma mekanizmaları ve kişisel değerler gibi unsurları kapsamaktadır. Örgütsel faktörler ise iş yükü, işin doğası, çalışma ortamı, yönetim tarzı ve organizasyonel destek gibi unsurları içerir. Bu faktörlerin karmaşık

etkileşimi, bireylerin tükenmişlik yaşama olasılığını artırabilir. Bu nedenlerin anlaşılması hem bireysel hem de örgütsel düzeyde etkili çözüm stratejilerinin geliştirilmesine olanak tanımaktadır. Bireysel düzeyde, başa çıkma becerilerinin geliştirilmesi, stres yönetimi tekniklerinin öğrenilmesi ve kişisel değerlere uygun yaşam tarzı seçimleri gibi stratejiler uygulanabilmektedir. Örgütsel düzeyde ise, iş yükünün dengelenmesi, destekleyici bir çalışma ortamının oluşturulması, adil yönetim politikalarının uygulanması ve çalışanların gelişimine yönelik fırsatlar sunulması gibi stratejiler uygulanabilmektedir. Dolayısıyla, tükenmişlikle mücadele, çok yönlü bir yaklaşım gerektiren karmaşık bir süreçtir.

2.3.1. Çalışma Koşulları ve Yüksek Talepler

Tükenmişliğin en belirgin sebeplerinden biri, işin gerektirdiği duygusal ve fiziksel taleplerin aşırı yüksek olmasıdır. Schaufeli (2003) tarafından belirtildiği üzere, sağlık, eğitim ve müşteri hizmetleri gibi empati ve yüksek performans gerektiren mesleklerde çalışan bireyler, sürekli olarak başkalarının ihtiyaçlarını karşılamak zorunda kalırken, bu durum hem fiziksel hem de duygusal tükenmeye yol açmaktadır. Uzun çalışma saatleri, düşük ücretler, belirsiz çalışma koşulları ve yetersiz destek, tükenmişlik riskini artıran önemli faktörlerdir. Maslach ve Leiter (2008) tarafından vurgulandığı üzere, aşırı iş yükü ve sıkı takvimler, çalışanların birden fazla hedefe ulaşma çabası içinde stres ve tükenmişlik yaşamalarına neden olabilmektedir. Bu tür bir yüksek hedef baskısı, iş motivasyonunu zayıflatabilir ve tükenmişliği hızlandırabilmektedir. Dolayısıyla, işin gerektirdiği aşırı talepler ve yüksek hedef baskısı, bireylerin tükenmişlik yaşamalarında önemli bir rol oynamaktadır.

2.3.2. Bireysel Kişisel Özellikler

Tükenmişliğe yol açan önemli bir diğer faktör, bireylerin kişilik özellikleridir. Frost, Marten, Lahart ve Rosenblate (1990) tarafından belirtildiği üzere mükemmeliyetçi tutumlar, aşırı sorumluluk duygusu ve başkalarının beklentilerini karşılama çabası gibi özellikler, bireyleri tükenmişlik sendromuna daha yatkın hale getirebilmektedir. Mükemmeliyetçi bireyler, yüksek standartlara ulaşma çabası içinde sıklıkla başarısızlık hissi yaşayabilir ve bu durum tükenmişliğe yol açabilmektedir. Maslach (2003) tarafından vurgulandığı üzere, duygusal olarak hassas bireyler, başkalarının duygusal yüklerini taşımaya meyilli olup kendi duygusal ihtiyaçlarını göz

ardı edebilirler. Bu durum da tükenmişlik riskini artırabilmektedir. Dolayısıyla, bireylerin kişilik özellikleri, tükenmişlik sendromunun ortaya çıkmasında önemli bir rol oynamaktadır.

2.3.3. Örgütsel Faktörler

Örgütsel faktörler, tükenmişlik üzerinde önemli bir etkiye sahiptir. Leiter ve Maslach (2004) tarafından belirtildiği üzere yetersiz liderlik, adaletsiz yönetim ve eksik geri bildirim gibi durumlar, çalışanlar üzerinde olumsuz etkiler yaratarak tükenmişlik sendromunun gelişmesine neden olabilmektedir. Çalışanların düşük motivasyon, başarısız yönetim ve olumsuz bir iş kültürü ile karşılaşmaları, tükenmişlik sürecini tetikleyebilmektedir. Schaufeli ve diğerleri (2002) tarafından vurgulandığı üzere, iş yerinde yeterli eğitim ve gelişim fırsatlarının bulunmaması, bireylerin profesyonel becerilerini geliştirmelerini engeller ve tükenmişlik hissine yol açmaktadır. Çalışanlar kendilerini yetersiz hissettiklerinde, işlerinde tatminsizlik duygusu artar ve bu da tükenmişlik seviyesini yükseltir. Dolayısıyla, örgüt içindeki olumsuz faktörler, çalışanların tükenmişlik yaşamalarında önemli bir rol oynamaktadır.

2.4. Ulusal ve Uluslarası Literatürde Havacılık Sektöründe Araştırmalar

Tükenmişlik, uzun süreli stres ve aşırı iş yükü neticesinde bireylerin duygusal, fiziksel ve zihinsel olarak yıpranması durumu olarak tanımlanmaktadır. Bu durum, çalışma koşulları, yoğun baskılar, uzun mesai saatleri, düşük iş tatmini ve yetersiz dinlenme koşulları gibi faktörlerin etkisiyle ortaya çıkmaktadır. Tükenmişlik kavramı, ilk olarak psikolog Herbert Freudenberger tarafından tanımlanmıştır. Ertuğrul ve Akpınar (2021) tarafından gerçekleştirilen araştırmada, öğretmenlik mesleğindeki tükenmişlik düzeyleri incelenmiştir. Bu araştırma, öğretmenlik mesleğinin yüksek iş yükünü ve duygusal kaynakların tükenmesini vurgulamaktadır. Öğretmenlerin, öğrencilerle sürekli etkileşimde bulunmaları ve eğitim süreçlerinde yüksek başarı beklentisi taşımaları, duygusal tükenmişlik yaşamalarına neden olmaktadır. Ayrıca, öğrencilerin artan iş yükü, sınıflardaki öğrenci sayısının fazlalığı, müfredat değişiklikleri ve düşük maaşlar gibi faktörler de araştırmada öne çıkan unsurlardır. Öğretmenlerin uzun çalışma saatleri ve sürekli artan beklentilerle karşılaşmaları, onların duygusal ve fiziksel olarak tükenmiş hissetmelerine yol açmaktadır. Bu durum,

öğretmenlerin iş tatminlerini düşürmekte ve eğitim kalitesini olumsuz yönde etkilemektedir. Ertuğrul ve Akpınar'ın (2021) araştırmasına göre, Türkiye'deki öğretmenlerin tükenmişlik oranı oldukça yüksek olup, bu durum öğretmenlerin genel refahını ve sundukları eğitimin kalitesini olumsuz etkilemektedir. Öğretmenlerin tükenmişlik yaşaması, sadece bireysel sağlıklarını değil, aynı zamanda eğitim sisteminin genel başarısını ve öğrencilerin öğrenme deneyimlerini de olumsuz yönde etkileyebilmektedir. Dolayısıyla öğretmenlik mesleğindeki tükenmişlik sorunu hem bireysel hem de sistemsel düzeyde ele alınması gereken önemli bir konudur. Smith ve Jones (2022) tarafından yürütülen bir araştırma, Covıd-19 pandemisinin farklı sektörlerdeki çalışanların zihinsel sağlık durumları ve tükenmişlik düzeyleri üzerinde önemli bir artışa neden olduğunu ortaya koymaktadır. Araştırma, pandeminin başlangıcından itibaren özellikle havacılık sektöründe çalışan uçuş personeli ve yer hizmetleri görevlilerinin belirgin psikolojik ve duygusal zorluklar yaşadığını göstermektedir. Pandeminin getirdiği seyahat kısıtlamaları, sürekli değişen sağlık protokolleri ve belirsizlik ortamı, çalışanların stres düzeylerini önemli ölçüde artırmıştır. Araştırma bulgularına göre, belirsiz çalışma koşulları, artan iş yükü, iş güvencesizliği ve sağlık riski endişeleri gibi faktörler, çalışanlarda tükenmişlik sendromunun gelişmesine katkıda bulunmuştur. Ayrıca, uzun süreli izolasyon koşulları, yoğun iş yükü ve yüksek hedef baskısı gibi faktörler, zihinsel sağlıkta bozulmaları daha da derinleştirmiştir. Çalışanlar, sağlıklarını riske atma endişesi, sürekli sağlık protokollerine uyum sağlama zorunluluğu ve artan iş yükü nedeniyle tükenmişlik riskiyle karşı karşıya kalmışlardır. Smith ve Jones (2022), bu durumun, çalışanların iş yapma biçimlerini ve genel yaşam koşullarını olumsuz yönde etkilediğini belirtmektedir. Araştırma, işverenlerin bu dönemde çalışanlarına psikolojik destek sunmasının ve stresle başa çıkmalarına yardımcı olacak stratejiler geliştirmesinin önemini vurgulamaktadır. Ayrıca, çalışanların iş yerinde güvenli bir psikolojik ortamın sağlanması, tükenmişliğin azaltılmasına yardımcı olacak etkili bir önlem olarak önerilmektedir.

Dolayısıyla Covıd-19 pandemisi, çalışanların zihinsel sağlığı ve tükenmişlik düzeyleri üzerinde önemli etkiler yaratmış olup bu durumla başa çıkmak için hem bireysel hem de örgütsel düzeyde çeşitli stratejilerin geliştirilmesi gerekmektedir. Loney ve Reed (2020) tarafından gerçekleştirilen bir araştırma, Avrupa'daki hava trafik kontrolörlerinin tükenmişlik düzeylerine odaklanmıştır. Araştırma, hava trafik

kontrolörlerinin sürekli yüksek düzeyde dikkat ve odaklanma gerektiren görevlerde çalıştıklarını ve bu durumun tükenmişlik oranlarını önemli ölçüde artırdığını ortaya koymaktadır. Hava trafik kontrolörlerinin görevleri, uçuşların güvenliğini sağlamak amacıyla yoğun bir şekilde dağılım ve hızlı karar verme yeteneği gerektirmektedir. Uzun süreli dikkat ve stresli çalışma koşulları, bu profesyonellerin hem fiziksel hem de psikolojik olarak tükenmesine yol açabilmektedir. Araştırma bulgularına göre hava trafik kontrolörlerinin artan iş yükü, sürekli dikkat gerektiren görevler ve yaşadıkları yüksek stres, tükenmişlik düzeylerini önemli ölçüde etkilemektedir. Bu profesyonellerin karşılaştığı zorluklar arasında uçuş trafiğini yönetme sürecindeki yoğunluk, sürekli değişen hava koşulları ve kriz anlarında hızlı müdahale gerekliliği yer almaktadır. Tüm bu etmenler, hava trafik kontrolörlerinin psikolojik ve fiziksel sağlıklarını olumsuz yönde etkilemektedir. Tükenmişlik oranlarının yüksek olduğu bu meslek grubunda, işverenlerin psikolojik destek, yeterli dinlenme imkanları ve iş yükünün dengelenmesi gibi önlemler alması gerekmektedir. Hava trafik kontrolörlerinin zihinsel ve fiziksel sağlığının korunması hem kişisel sağlıkları hem de genel hava trafiği güvenliği açısından büyük önem taşımaktadır. Dolayısıyla, hava trafik kontrolörlerinin tükenmişlik sorunu hem bireysel hem de örgütsel düzeyde ele alınması gereken önemli bir konudur. Durmuş ve Kurt (2019) tarafından gerçekleştirilen bir araştırma, pilotların tükenmişlik düzeylerini ve iş stresini incelemiştir. Araştırma, pilotların yoğun iş stresine maruz kaldıklarını ve bu stresin tükenmişlik düzeyleri üzerindeki etkisini analiz etmektedir. Çalışmada, pilotların özellikle uzun süreli uçuşlar, sık seyahatler ve değişken çalışma saatleri gibi faktörler nedeniyle yüksek düzeyde stres yaşadıkları belirlenmiştir. Yüksek stres, pilotların iş performanslarını ve genel yaşam kalitelerini olumsuz yönde etkileyebilmektedir. Araştırma, iş stresinin tükenmişlik üzerinde pozitif bir etkiye sahip olduğunu ortaya koymuştur. Yani, pilotların yaşadığı yüksek stres, tükenmişlik düzeylerini artırmakta ve bu durum da pilotların iş tatminlerini ve motivasyonlarını olumsuz yönde etkilemektedir. Çalışmada, iş stresinin fiziksel ve psikolojik sağlığı bozan, tükenmişliğe yol açan bir etken olarak öne çıktığı vurgulanmaktadır. Özellikle uçuş sürelerinin uzun olması, sürekli dikkat ve odaklanma gerektiren görevler ve biyolojik saat ritmi bozuklukları gibi faktörler, pilotların tükenmişlik yaşama riskini artırmaktadır. Araştırmada, iş stresinin yüksek olduğu ve bunun tükenmişlik üzerinde olumsuz etkiler yarattığı ortaya konmuştur. Bu bulgular, pilotların tükenmişlik riskini

azaltmak için iş yükünün dengelenmesi, stres yönetimi programlarının iyileştirilmesi ve daha iyi dinlenme koşullarının sağlanması gibi önlemlerin alınması gerektiğini göstermektedir.

Dolayısıyla, pilotların tükenmişlik sorunu hem bireysel hem de örgütsel düzeyde ele alınması gereken önemli bir konudur. Kızılcan ve Demiral (2021) tarafından gerçekleştirilen çalışmada, kabin ekibi çalışanlarının tükenmişlik düzeyleri incelenmiştir. Tükenmişlik, aşırı iş yükü, duygusal ve fiziksel yorgunluk, stres ve iş tatminsizliği gibi faktörlerden kaynaklanan psikolojik bir rahatsızlık olarak tanımlanmaktadır. Özellikle hizmet sektöründe doğrudan müşteri ile iletişimde bulunan kabin ekibi gibi emek yoğun işlerde çalışan bireylerde tükenmişlik daha sık görülmektedir. Bu tür işler yüz yüze hizmet verme, uzun mesai saatleri ve düzensiz çalışma saatleri gibi özellikleri içermektedir ve bu durum çalışanların tükenmişlik riskini artırmaktadır. Araştırma bulgularına göre genç kabin ekibi çalışanlarının tükenmişlik düzeyleri daha yüksek olup, yaş ilerledikçe tükenmişlik alt boyutlarında azalma görülmektedir. Bu durum, yaşça daha büyük bireylerin daha fazla deneyime sahip olmaları ve bu deneyimle başa çıkma becerilerinin gelişmesiyle ilişkilendirilmektedir. Ayrıca evli ve çocuk sahibi olan bireylerin, beklenen şekilde tükenmişlik belirtilerinden etkilenmediği görülmektedir. Bu durum, ailevi sorumlulukların ve sosyal desteğin, tükenmişlikle başa çıkmada koruyucu bir rol oynayabileceğini düşündürmektedir. Çalışma statüsü ile tükenmişlik alt boyutları arasında da anlamlı farklılıklar bulunmaktadır. Özellikle, tam zamanlı çalışanlar ile diğer statülerdeki çalışanlar arasında tükenmişlik düzeyinde anlamlı farklar gözlemlenmiştir. Bu durum, işin türü ve koşullarının tükenmişlik düzeyleri üzerinde önemli bir etkiye sahip olduğunu göstermektedir. Kabin ekibinin tükenmişlik düzeyinin demografik faktörlere göre değiştiği ve özellikle genç bireyler için daha yüksek olduğu belirlenmiştir. Ayrıca, aile durumu ve çalışma koşulları gibi faktörler de tükenmişlik düzeylerini etkilemektedir. Bu bulgular, kabin ekibi çalışanlarının tükenmişlik düzeylerini azaltmak için iş yükünün dengelenmesi, uygun çalışma koşullarının sağlanması ve sosyal destek sistemlerinin güçlendirilmesi gibi önlemlerin alınması gerektiğini göstermektedir.Violanti ve Patton (2019) tarafından gerçekleştirilen bir diğer araştırma, Amerika Birleşik Devletleri'ndeki ticari pilotlar arasında tükenmişliğin yaygın olduğunu ve bu durumun uçuş güvenliği üzerinde potansiyel bir tehdit oluşturabileceğini ortaya koymaktadır. Araştırma, pilotların

yoğun iş yükü, uzun uçuş saatleri ve düzensiz çalışma programları gibi faktörlerle başa çıkarken, tükenmişlik düzeylerinin giderek arttığını göstermektedir.

Tükenmişlik, fiziksel ve duygusal yorgunluk, iş tatminsizliği ve düşük motivasyon gibi özelliklerle kendini göstermekte ve pilotların karşılaştıkları strese doğrudan bir tepki olarak değerlendirilmektedir. Çalışmada, tükenmişliğin pilotların iş performansını olumsuz yönde etkileyebileceği ve bu durumun uçuş güvenliği üzerinde ciddi sonuçlar doğurabileceği vurgulanmaktadır. Uzun süreli dikkat ve odaklanma gerektiren pilotluk görevi, tükenmişlik seviyeleri yükseldikçe pilotların karar verme yeteneklerini, dikkatlerini ve genel uçuş performanslarını olumsuz etkileyebilmektedir. Bu durum, özellikle acil durumlarda veya anlık kararların kritik olduğu uçuşlarda güvenlik riskleri oluşturabilmektedir. Pilotların tükenmişlik düzeylerinin izlenmesi, psikolojik destek sağlanması ve stresle başa çıkma stratejilerinin geliştirilmesi hem pilotların hem de uçuş güvenliğinin korunması açısından kritik öneme sahiptir. Dolayısıyla tükenmişlik oranlarının azaltılması için hem bireysel hem de örgütsel düzeyde önlemler alınması gerekmektedir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

KARAR VERME VE TÜKENMİŞLİK ARASINDAKİ İLİŞKİ

3.1. Karar Verme ve Tükenmişlik Arasındaki Havacılık Alanındaki Örnekler

Karar verme, bireylerin yaşamlarında sürekli karşılaştıkları ve günlük aktivitelerini şekillendiren temel bir süreç olarak değerlendirilmektedir. Ancak özellikle profesyonel yaşamda sürekli karar almak, bireyler üzerinde önemli bir zihinsel yük oluşturmakta ve tükenmişlik gibi olumsuz sonuçlara yol açabilmektedir. Karar verme aşamaları, zaman alıcı, fiziksel ve psikolojik sorunlara neden olan ve stres oluşturan faktörler içermektedir. Bu nedenle sürekli karar almak zorunda kalan bireyler, duygusal ve fiziksel tükenmişlik riskiyle karşı karşıya kalabilmektedir. Baumeister (2002) tarafından belirtildiği üzere karar verme, mevcut alternatifler arasında seçim yaparak en uygun olanın belirlenmesi ve bu seçimi gerçekleştirmek için gerekli adımların atılmasıdır. Günlük yaşamda sürekli olarak alınan küçük kararlar bile önemli zihinsel çaba gerektirmektedir. Bu tür çözümlemeler, bireylerin mevcut bilgi ve deneyimlerine dayanarak uzun vadeli sonuçları tahmin etmelerini sağlamaktadır. İş dünyasında, özellikle yönetici pozisyonlarında karar verme sürecindeki kişilerin kariyerleri, iş bilgileri ve kişisel yaşamları doğrudan etkilenmektedir.

Maslach (1982) tarafından vurgulandığı üzere, karar verme sürecinde karşılaşılan yüksek düzeydeki baskı ve stres, tükenmişlik riskinin artmasında önemli bir faktördür. Tükenmişlik, bireylerin duygusal, fiziksel ve zihinsel olarak tükenmesi durumunu ifade etmektedir ve duygusal tükenmişlik, duyarsızlaşma (ilişkilerden uzaklaşma) ve kişisel başarı eksikliği gibi boyutları içermektedir. Bu durum, bireyin yaşadığı stresin artmasıyla ortaya çıkmakta ve uzun süreli stresli durumlar tükenmişliği pekiştirebilmektedir. Shafir (1993) tarafından belirtildiği üzere karar verme süreci, özellikle yoğun baskı ve performans koşulları altında, tükenmişliğin temel tetikleyicilerinden biri olabilmektedir. Sürekli karar almak, bireylerin zihinsel enerjisinin tükenmesine yol açarak tükenmişlik hissine neden olabilmektedir. Vohs, Baumeister ve Schmeichel (2012) tarafından tanımlandığı üzere karar yorgunluğu, zihinsel enerjinin tükenmesi ve bunun sonucunda karar verme kalitesinin düşmesi durumudur. Bireylerin gün boyunca sürekli olarak karar vermek zorunda kalmaları

basit, hatalı veya hızlı kararlar almaya başlamalarına neden olabilmektedir. İş dünyasında yöneticiler sürekli olarak karmaşık sorunlara çözüm bulmak zorunda olduklarından, bu tür yorgunluklar daha belirgin hale gelmektedir. Folkman (1984) tarafından belirtildiği üzere karar zayıflığı, kişilerin karar alma yeteneklerini olumsuz yönde etkileyebilmektedir. Dolayısıyla sürekli karar verme baskısı, bireylerin hem zihinsel hem de fiziksel sağlığını olumsuz yönde etkileyen ve tükenmişliğe yol açabilen önemli bir faktördür. Baumeister ve diğerleri (2002), karar verme sürecindeki zihinsel enerjinin tükenmesinin mümkün olduğunu belirtmişlerdir. Zihinsel yorgunluk, karar verme kapasitesinin azalması ve aynı zamanda mevcut kaynakların tükenmesi anlamına gelmektedir. Bu durum, tükenmişlik riskini artıran önemli bir faktördür. Karar verme, genellikle belirsizlik ve risklerle ilişkilidir. Bireyler, belirsiz durumlarla karşılaştıklarında daha fazla stres yaşarlar ve bu da tükenmişlik riskini artırabilir. Karar alma sürecindeki olumsuz sonuçlar, duygusal ve psikolojik kaynakların tüketildiğinin önemli bir göstergesidir. Lazarus ve Folkman (1984) tarafından belirtildiği üzere, belirsiz bir iş ortamında çalışan bireyler gelecekte tahmin edilemeyen sonuçlar ve değişkenler arasında sürekli olarak doğru kararlar almakta zorlanabilirler. Bu durum, tükenmişlik hissini güçlendirebilir. Stresli karar verme durumları, duygusal ve psikolojik kaynakları tüketerek tükenmişlik riskini artırabilir.

Maslach (1982) tarafından yapılan araştırmalar, stres ve belirsizliğin, gelecekte karar almak zorunda kalacak bireylerde tükenmişlik belirtilerinin daha belirgin olarak ortaya çıkmasına neden olduğunu göstermektedir. Bireylerin karar verme stilleri, tükenmişlik üzerindeki etkileri farklılaştırabilir. Örneğin, mükemmeliyetçi bireyler her kararı en ince ayrıntısına kadar düşünerek çalışırlar ve bu da onları daha fazla strese sokar. Shafir (1993) tarafından belirtildiği üzere, bazı bireyler karar alırken daha fazla kaygı yaşayabilir veya kararlarını sürekli erteleyebilirler. Stresle başa çıkma, karar verme ve tükenmişlik arasındaki ilişkiyi şekillendiren önemli bir faktördür. Stresle başa çıkma becerisi yüksek olan bireyler, karar verme sürecinde karşılaştıkları zorluklarla daha iyi başa çıkabilir ve tükenmişlikten daha az etkilenebilirler. Öte yandan stresle başa çıkma becerisi düşük olan bireyler, karar alma sürecinde stres ve baskılara karşı daha hassas olabilir ve tükenmişlik yaşayabilirler. Karar verme ve tükenmişlik arasındaki ilişki hem profesyonel hem de kişisel yaşamda önemli sonuçlar doğurabilir. Sürekli karar alma, organizasyonlarda karar verme süreçlerinin daha sağlıklı bir şekilde yönetilmesini gerektirmektedir. Lazarus ve Folkman (1984)

tarafından vurgulandığı üzere, iş dünyasında ve bireysel yaşamda, karar verme sürecinin psikolojik sağlığı koruyacak ve verimliliği artıracak şekilde optimize edilmesi gerekmektedir. Araştırmalar, analitik karar verme stiline sahip bireylerin yüksek stres altında tükenmişlik yaşamaya daha yatkın olduğunu göstermektedir. Brüggen (2017) tarafından belirtildiği üzere, analitik karar verme süreci, karmaşık bilgilerin işlenmesini gerektirirken, bu durum bireyleri zihinsel olarak yorabilmektedir. Ayrıca analitik bireyler, belirsizlik ve aşırı analiz nedeniyle stresli bir çalışma ortamında hızla tükenebilirler. Rudolph ve diğerleri (2013) tarafından belirtildiği üzere sezgisel karar verme stiline sahip bireyler genellikle daha az tükenmişlik yaşamakta ve bu stil onlara hızlı ve etkili kararlar alma yeteneği kazandırmaktadır. Sezgisel karar verme stili, bireylerin içgüdüsel olarak hareket etmelerini sağlarken, aynı zamanda stres altında daha esnek olmalarına yardımcı olabilir. Schaufeli ve diğerleri (2009) tarafından belirtildiği üzere, kararsız karar verme stili bireylerin hızlı karar alma gereksinimiyle birleştiğinde geçici bir tükenmişlik hissi yaratabilmektedir. Çoğu zaman bu bireyler düşünmeden aldıkları kararların sonuçlarıyla başa çıkmakta zorlanabilirler ve bu durum tükenmişliği tetikleyebilmektedir. Brüggen (2017) tarafından belirtildiği üzere, karar verme ve tükenmişlik arasında karmaşık bir ilişki bulunmaktadır. Analitik karar verme stili, bireyleri aşırı düşünmeye ve zihinsel yorgunluğa yönlendirirken, sezgisel karar verme stili bireylerin daha esnek ve hızlı karar almalarına olanak tanımaktadır.

Dolayısıyla, karar verme stilleri, bireylerin tükenmişlik düzeyleri üzerinde önemli bir etkiye sahiptir. Havacılık sektörü, doğası gereği yüksek risk, yoğun iş yükü ve sürekli değişen dinamiklerle karakterize edilmektedir. Bu bağlamda, pilotlar görevlerini yerine getirirken çok sayıda kritik karar almak zorunda kalan profesyonellerdir. Bu yoğun ve stresli çalışma ortamı, pilotların karar verme süreçleri üzerinde önemli bir etkiye sahiptir. Tükenmişlik, iş yükü, stres ve duygusal yorgunluk gibi faktörlerle ilişkili olarak, havacılık sektöründe özellikle dikkat edilmesi gereken bir konudur. Hancock ve Desmond (2001) tarafından belirtildiği üzere, pilotlar için tükenmişlik, sadece bireysel sağlık ve refahı olumsuz etkilemekle kalmaz, aynı zamanda uçuş güvenliğini ve genel performansı da düşürebilmektedir. Karar verme, havacılık sektöründe kritik bir beceri olarak kabul edilmektedir. Pilotlar, uçuş sırasında çeşitli beklenmedik durumlarla karşılaşabilirler ve her bir durumda doğru kararlar alabilmek için hızlı, etkili ve doğru bilgiye ihtiyaç duyarlar. Bu süreç, bilgi

toplama, seçenekleri değerlendirme, risk analizi yapma ve nihayetinde bir eylem planı oluşturmayı içermektedir. Uçuş esnasında, pilotlar özellikle hava koşulları, yolcuların durumu, hava trafik kontrolüyle iletişim ve teknik sorunlar gibi birçok faktörü eş zamanlı olarak değerlendirmek zorundadır. Karar verme süreci, genellikle analitik ve sezgisel olmak üzere iki ana türde ele alınabilmektedir. Maslach, Schaufeli ve Leiter (2001) tarafından belirtildiği üzere analitik kararlar daha fazla bilgili ve mantıklı, sistematik bir yaklaşım gerektirirken sezgisel kararlar daha hızlı ve genellikle deneyime dayalıdır. Dolayısıyla, pilotların hem analitik hem de sezgisel karar verme becerilerini etkili bir şekilde kullanabilmeleri uçuş güvenliği açısından büyük önem taşımaktadır. Havacılıkta hem analitik hem de sezgisel karar verme türleri kritik öneme sahiptir. Ancak aşırı stres veya tükenmişlik durumlarında sezgisel kararlar daha baskın hale gelebilir ve bu durum hatalı kararlar alınmasına yol açabilir. Guthrie (2020) tarafından belirtildiği üzere pilotların karar verme süreçlerinde dikkat edilmesi gereken önemli bir konu, yüksek stres durumlarının karar verme yeteneklerini nasıl etkilediğidir. Stres, bireylerin bilişsel yeteneklerini ve karar alma süreçlerini olumsuz yönde etkileyebilmektedir. Flin ve diğerleri (2008) tarafından vurgulandığı üzere yüksek düzeyde stres altındaki pilotlar, daha hızlı ancak daha az dikkatli kararlar alabilirler ve bu durum uçuş güvenliği açısından önemli bir risk oluşturabilir. Tükenmişlik, iş yerindeki aşırı stres, uzun çalışma saatleri, yetersiz destek ve duygusal tükenme gibi faktörlerin bir sonucu olarak ortaya çıkan bir durumdur. Maslach ve Jackson (1981) tarafından tanımlanan tükenmişlik, duygusal tükenme, depersonalizasyon (duygusal mesafelenme) ve düşük kişisel başarı hissi olmak üzere üç ana bileşenden oluşmaktadır.

Hancock ve Desmond (2001) tarafından belirtildiği üzere, pilotlar için tükenmişlik genellikle işin gerektirdiği sürekli stres ve yüksek düzeyde sorumluluklarla ilişkilidir. Pilotların karşılaştığı fiziksel ve duygusal zorluklar, uçuş sırasında performanslarını doğrudan etkileyebilir. Kass ve diğerleri (2001) tarafından vurgulandığı üzere, tükenmişlik pilotların dikkatini ve odaklanmasını azaltabilir, karar verme becerilerini olumsuz yönde etkileyebilir ve bu durum stresli durumlarda soğukkanlılıklarını korumalarını zorlaştırabilir. Çalışmalar, havacılık sektöründeki tükenmişlik oranlarının diğer meslek gruplarına kıyasla genellikle daha yüksek olduğunu göstermektedir. Maslach ve diğerleri (2001) tarafından belirtildiği üzere, pilotlar uçuşlar arasında uzun mesafeler kat ederken düzensiz uyku ve fiziksel

yorgunlukla başa çıkmak zorunda kalmaktadırlar. Bu durum tükenmişliğin gelişimini hızlandırabilir. Ayrıca, tükenmişlik pilotların mesleklerine olan bağlılıklarını ve işlerine olan motivasyonlarını da azaltabilir. Pilotların karar verme süreçleri, tükenmişlik ile doğrudan ilişkilidir. Flin ve diğerleri (2008) tarafından belirtildiği üzere, tükenmişlik hissi pilotların zihinsel ve duygusal kapasitelerini azaltarak karar verme becerilerini olumsuz yönde etkileyebilmektedir. Tükenmişlik yaşayan bir pilot, duygusal olarak tükenmiş hissedebilir ve bu durum stresli durumlarda daha az dikkatli ve daha fazla hata yapmalarına yol açabilmektedir. Özellikle, tükenmişlik pilotların krize yanıt verme yeteneklerini önemli ölçüde azaltabilir. Dolayısıyla, pilotların tükenmişlik düzeylerinin sürekli olarak izlenmesi ve uygun müdahale stratejilerinin geliştirilmesi, uçuş güvenliği açısından büyük önem taşımaktadır. Lin (2008) tükenmişlik durumunun, özellikle kriz anlarında, pilotların daha hızlı ancak daha az düşünülmüş kararlar almasına neden olabileceğini belirtmektedir. Bununla birlikte, tükenmişlik karar verme tarzlarında da değişimlere yol açabilmektedir. Guthrie (2020) tarafından belirtildiği üzere, tükenmişliğin başlangıç aşamalarında pilotlar daha fazla risk alabilirler. Duygusal tükenmişlik, olumsuz sonuçları göz ardı etmelerine neden olabilir. Flin, O'Connor ve Mearns (2008) tarafından vurgulandığı üzere, uzun vadeli tükenmişlik ise karar almayı engelleyebilir çünkü pilotlar karar verme süreçlerinden tamamen vazgeçebilir veya karar almakta zorlanabilirler.

Bu durum, özellikle uçuş güvenliğini tehdit edebilir ve kazalara yol açabilir. Havacılık sektöründe pilotaj hataları, uçuş güvenliğini ciddi şekilde tehdit eden ve kazaların başlıca nedenlerinden biri olarak kabul edilen önemli bir sorundur. Reason (1997) tarafından belirtildiği üzere, bu hatalar genellikle pilotun dikkatsizliği, yorgunluğu, stresi, yetersiz eğitimi ve iletişim eksikliklerinden kaynaklanabilmektedir. Uçuş esnasında gerçekleştirilen hatalı manevralar, yanlış kararlar veya prosedürlere uyumsuzluk uçak kazalarının meydana gelmesine yol açabilmektedir. Dolayısıyla, pilotların tükenmişlik düzeylerinin izlenmesi ve uygun müdahale stratejilerinin geliştirilmesi, uçuş güvenliği açısından büyük önem taşımaktadır. İnsan faktörlerinden kaynaklanan uçak kazalarının önlenmesi için çeşitli stratejilerin geliştirilmesi gerekmektedir. Bu stratejilerin başında pilotaj eğitimi, etkili iletişim sistemleri ve stres yönetimi gibi unsurlar yer almaktadır. Ayrıca, pilotların düzenli olarak psikolojik destek alması ve sürekli eğitim programlarına katılması önem arz etmektedir. Pilotların eğitim aşamalarının temelinde disiplin ve sürekli

kendini yenileme gereklilikleri bulunmaktadır. Pilotlar, eğitim aşamasında teorik bilgileri sağlam bir temel üzerine inşa etmeli ve bu temeli sürekli olarak yeni bilgilerle zenginleştirmelidir. Pilotların karar verme süreçleri ile tükenmişlik arasındaki ilişki, havacılık sektöründe uçuş güvenliğinin sağlanması açısından kritik bir faktör olarak değerlendirilmektedir. Havacılık sektörü, dünya genelinde binlerce yolcunun güvenli bir şekilde seyahat etmesini sağlamakta ve bu alandaki en önemli rollerden biri de pilotlara aittir. Gittikçe büyüyen havacılık sektöründe her geçen gün pilot ihtiyacının artması gözlemlenmektedir. Dolayısıyla, pilotların tükenmişlik düzeylerinin izlenmesi ve uygun müdahale stratejilerinin geliştirilmesi, uçuş güvenliği açısından büyük önem taşımaktadır.

Tablo1. SHGM Sektör Raporu (2023)

D. Diğer Hususlar
1.3. Sektörel Büyüklükler

1.3.3. Lisanslı Teknik Personel Sayısı

Lisanslı teknik personel sayısına ilişkin detaylar Tablo 16'da yer almaktadır. 2023 yılsonu itibarıyla toplam pilot sayısı 14.884 olarak gerçekleşmiştir. Yabancı pilot sayısının uçak ve helikopter pilot sayısı içindeki oranı %4,2' dir. 2023 yılsonu itibarıyla, 2.045 hava trafik kontrolörü,463 dispeçer, 4.684 teknisyen, 620 ATSEP ve 609 havacılık bilgi yönetimi uzmanı olmak üzere diğer lisanslı teknik personelin toplamı 8.421' e ulaşmıştır.

Tablo 16. *Lisanslı Teknik Personel Sayısı*

	2022	2023	Değişim (%)
Uçak ve Helikopter Pilotları Toplamı	11.926	12.277	3%
Uçak	11.717	12.070	3%
Helikopter	209	207	-1%
Diğer Hava Aracı Pilotları Toplamı	744	875	18%
Balon	575	654	14%
Çok Hafif Hava Aracı	137	153	12%
Planör	32	68	113%
Öğrenci Pilotlar	1.385	1.732	25%
Toplam Pilot Sayısı	**14.055**	**14.884**	**6%**
Toplam Yabancı Uçak ve Helikopter Pilotları*	**467 (%3,9)**	**518 (%4,2)**	

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün (SHGM) 2023 raporuna göre, 2022 yılında 1.385 olan toplam pilot öğrenci sayısı, 2023 yılında 1.732'ye yükselmiştir. Bu artış, sektörün artan ihtiyacını karşılamak amacıyla pilot öğrenci sayısının gelecekte de artmaya devam edeceğinin bir göstergesi olarak değerlendirilmektedir. Pilotlar yalnızca uçağın değil, aynı zamanda yolcuların ve mürettebatın güvenliğinden de sorumlu oldukları için, pilot adaylarının eğitim süreci ve bu süreçteki kazanımları, havacılık endüstrisinin güvenliği ve verimliliği açısından kritik öneme sahiptir.

Pilot öğrencilerinin uçuş yeteneklerini ve profesyonelliklerini geliştirmeleri, havacılık endüstrisi için hayati önem taşımaktadır. Eğitim sürecinde, öğrenciler hem teknik beceriler hem de insan ilişkileri konularında kapsamlı eğitim almaktadırlar. Havacılık kariyerinde PPL (Private Pilot License) ve ATPL (Airline Transport Pilot License) gibi lisanslara sahip olmak, havacılığa ilk adım atanlar için heyecan verici bir süreç olmakla birlikte, bazı öğrenciler için tükenmişlik hissine yol açabilmektedir. Bu tükenmişlik düzeyini etkileyen faktörler arasında yoğun eğitim çalışma yükü, kişisel ve sosyal baskılar ile performans kaygısı gibi unsurlar bulunmaktadır. Özellikle PPL sınav süreci hem teorik hem de pratik aşamaları içermekte olup, yoğun teknik konuları kapsamaktadır. SHGM'nin 2023 faaliyet raporunda belirtildiği üzere, bu süreç pilotların çeşitli stres faktörleri ve zorluklarla karşılaşmalarına neden olabilmektedir.

SHT-1 (Sivil Havacılık Talimatı-1) ve TBS (Teorik Bilgi Sınavı) 2020 verilerine göre; PPL eğitimi dokuz modülden oluşmaktadır. Bu modüller, pilot adaylarının havacılık alanında gerekli temel bilgi ve becerileri kazanmalarını sağlamak amacıyla tasarlanmıştır. Modüller şunlardır (SHT-1, TBS, 2020);

010-Hava Hukuku Bilgisi: Havacılıkla ilgili ulusal ve uluslararası yasal düzenlemeleri kapsamaktadır.

020-Hava Aracı Genel Bilgisi: Uçakların temel sistemleri, aerodinamik prensipleri ve motor bilgisi gibi konuları içermektedir.

030-Uçuş Performansı Ve Planlanması: Uçuş planlaması, yakıt hesaplamaları, uçak performans tabloları ve hava koşullarının uçuş üzerindeki etkileri gibi konuları kapsamaktadır.

040-İnsan Performansı: İnsan fizyolojisi, psikolojisi, stres yönetimi ve karar verme süreçleri gibi konuları içermektedir.

050-Meteoroloji: Hava olayları, hava tahminleri ve meteorolojik haritaların yorumlanması gibi konuları kapsamaktadır.

060-Navigasyon: Harita okuma, uçuş planlaması, radyo seyrüseferi ve gps kullanımı gibi konuları içermektedir.

070-Opersyonel Prosedürler: Uçuş emniyeti, acil durum prosedürleri ve hava trafik kontrolü ile iletişim gibi konuları kapsamaktadır.

080-Uçuş Prensipleri: Aerodinamik kuvvetler, uçuş mekaniği ve uçağın stabilitesi gibi konuları içermektedir.

090 -İletişim Usulleri: Telsiz haberleşme prosedürleri, acil durum haberleşmesi ve uluslararası haberleşme kodları gibi konuları içermektedir.

Pilot öğrencilerinin ilk eğitim aşaması olan PPL (Private Pilot License) eğitimi dokuz modülden oluşmaktadır (SHT-1, TBS, 2020). Bu modüller üzerinde alınan eğitimlerin ardından, öğrenciler kurum içi yeterliliklerini kanıtladıktan sonra Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) tarafından düzenlenen ve dört sınav hakkı bulunan dokuz modüllü PPL teorik bilgi sınavına katılmaktadırlar. Bu süreçte öğrencilerin başarılarını artırmak için sistemli ve günlük tekrarlı çalışma programları uygulamaları önerilmektedir. Günlük çalışmanın, stres ve kriz yönetimini kolaylaştırdığı ve dolayısıyla tükenmişlik oranlarını azalttığı gözlemlenmektedir. Teorik sınavda başarılı olan öğrenciler, pratik uçuş eğitimine geçmektedirler. Pratik eğitim gerçek uçuş koşullarında yapılacak testleri içermektedir.

Uçuş okulu içindeki yer eğitimini tamamlayan öğrenciler, uçuş safhasına geçmeden önce maksimum beş saatlik bir simülatör eğitimi almaktadırlar. Bu simülatör eğitimi, hava aracı simülatörü veya gerçek uçak üzerinde gerçekleştirilebilmektedir. Simülatör eğitimini takiben PPL uçuşları başlamaktadır. PPL uçuşlarını başarıyla tamamlayan öğrenciler, PPL (Private Pilot License) lisansını almaya hak kazanmaktadırlar (SHT-1, TBS, 2020). ATPL (Airline Transport Pilot License), ticari havacılıkta kaptan pilot olarak uçabilmek için gerekli olan en yüksek seviyedeki pilot lisansıdır. Bu lisansı alabilmek için pilot adaylarının zorlu ve kapsamlı bir eğitim sürecinden geçmeleri gerekmektedir. ATPL eğitimi pilot adaylarının ticari havacılıkta karşılaşabilecekleri her türlü duruma hazırlıklı olmalarını sağlamayı amaçlamaktadır. Bu nedenle eğitim içeriği oldukça geniştir ve derinlemesine teknik bilgi gerektirir. SHT-1 (Sivil Havacılık Talimatı-1) ve TBS (Teorik Bilgi Sınavı) 2020 verilerine göre; ATPL teorik eğitimi 14 modülden oluşmaktadır. Bu modüller, pilot adaylarının havacılık alanında ileri düzey bilgi ve becerileri kazanmalarını sağlamak amacıyla tasarlanmıştır. Modüller şunlardır (sht-1, tbs, 2020);

-010 – Hava Hukuku Bilgisi: Ticari havacılıkla ilgili ulusal ve uluslararası yasal düzenlemeler, hava sahası kuralları ve havacılık otoritelerinin yetkileri gibi konuları kapsamaktadır.

-(021-022) Hava Aracı Genel Bilgisi Gövde /Sistemler /Motor /Uçuş Aletleri: Ticari uçakların sistemleri, aerodinamik prensipleri, motor bilgisi ve elektronik sistemleri gibi konuları içermektedir.

-(031-032-033)-Ağırlık Ve Denge / Performans/ Uçuş Planlama Ve İzleme: cari uçuş planlaması, yakıt hesaplamaları, uçak performans tabloları, hava koşullarının uçuş üzerindeki etkileri ve uçuş optimizasyonu gibi konuları kapsamaktadır.

-040- İnsan Performansı Ve Limitleri: nsan fizyolojisi, psikolojisi, stres yönetimi, karar verme süreçleri, ekip kaynak yönetimi (CRM) ve insan faktörleri gibi konuları içermektedir.

- **050-Meteoroloji:** İleri düzey hava olayları, hava tahminleri, meteorolojik haritaların yorumlanması, hava radarı kullanımı ve uçuş güvenliği için meteorolojik risk değerlendirmesi gibi konuları kapsamaktadır.

-(061-062)-Genel/ Radyo Seyrüsefer: İleri düzey harita okuma, uçuş planlaması, radyo seyrüseferi, GPS kullanımı, atalet seyrüseferi (INS) ve uydu tabanlı seyrüsefer sistemleri gibi konuları içermektedir.

-070- Operasyon Usulleri: Ticari uçuş emniyeti, acil durum prosedürleri, hava trafik kontrolü ile iletişim, uluslararası havacılık standartları ve şirket operasyonel prosedürleri gibi konuları kapsamaktadır.

-081- Uçuş Prensipleri: İleri düzey aerodinamik kuvvetler, uçuş mekaniği, uçağın stabilitesi, uçuş kontrol sistemleri ve yüksek hızlı uçuş aerodinamiği gibi konuları içermektedir.

-(091-092) VFR/IFR İletişim: İleri düzey telsiz haberleşme prosedürleri, acil durum haberleşmesi, uluslararası haberleşme kodları, veri bağlantısı iletişimi (CPDLC) ve otomatik bağımlı gözetim (ADS-B) gibi konuları içermektedir. ATPL (Airline Transport Pilot License) eğitimi, ticari havacılıkta kaptan pilot olarak görev yapabilmek için gerekli olan en yüksek seviyedeki eğitimdir ve yoğun bir program içermektedir. Bu süreç, uzun saatler süren teorik dersler, pratik uçuşlar ve simülasyon eğitimlerini kapsamaktadır. Eğitimin uzunluğu ve zorluğu öğrencileri baskı altında bırakarak tükenmişlik riskini artırmaktadır. Öğrenciler hem kendilerine hem de çevrelerine yüksek başarı hedefleri belirlemekte bu da stres düzeylerini artırmaktadır. Yoğun eğitim temposu öğrencilerin kişisel ve sosyal yaşamlarını kısıtlayabilmekte,

sosyal ve kişisel ilişkilerinden uzak kalmaları ise yalnızlık ve tükenmişlik düzeylerini artırabilmektedir. Bu zorlu süreçte öğrencilerin öncelikle etkili zaman yönetimi uygulamaları geliştirmeleri gerekmektedir. Etkili zaman yönetimi eğitim sürecini ve kişisel yaşamı dengede tutmaya yardımcı olmaktadır. Yoğun eğitim sürecinde sistemli çalışmanın ve günlük tekrarın önemi belirgin bir şekilde ortaya çıkmaktadır. Bu süreçte modül eğitimlerini tamamlayan öğrenciler, modüllerini gruplandırarak Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) tarafından düzenlenen grup modülü sınavlarına katılmaktadırlar. Yanlış modül gruplaması, stresin daha da artmasına neden olabilmektedir. Dolayısıyla, hatalı modül gruplamalarının tükenmişlik düzeyini paralel olarak artırdığı değerlendirilmektedir. Öğrencilerin kendi yeteneklerini bilmeleri ve modül gruplarını oluştururken kendi yapılarına uygun dersleri seçmeleri durumunda, stresin azalacağı ve buna bağlı olarak tükenmişlik düzeyinin de düşeceği gözlemlenmektedir. Öğrenciler hem okuldaki hem de SHGM tarafından düzenlenen sınavları başarıyla tamamladıktan sonra uçuş hattına geçmektedirler. Uçuş hattında ATPL uçuş saatlerini tamamlayan ve hem teorik hem de pratik eğitimde başarılı olan öğrenciler, ATPL (Airline Transport Pilot License) lisansını almaya hak kazanmaktadırlar (SHT-1, TBS, 2020). Pilotaj eğitimi öğrencilere havacılıkta yüksek düzeyde güvenlik, dikkat ve sorumluluk gerektiren kararlar alabilme becerisi kazandırmak amacıyla tasarlanmış karmaşık bir süreçtir.

Helmreich ve diğerleri (1999) tarafından belirtildiği üzere bu süreç öğrencilere teknik bilgi ve beceriler kazandırmanın yanı sıra doğru ve hızlı karar verebilme yeteneklerini geliştirmeyi de hedeflemektedir. Ancak pilot öğrencileri de profesyonel pilotlar gibi yoğun eğitim süreçleri ve uçuş uygulamaları nedeniyle yüksek stres ve tükenmişlik riski taşımaktadırlar. Eğitim süreci genellikle sıkı zaman çizelgeleri, uzun saatler süren teorik dersler, uçuş simülasyonları ve gerçek uçuş uygulamaları gibi unsurları içermektedir. Baker ve Wierzbicki (2019) tarafından vurgulandığı üzere bu faktörler öğrencilere psikolojik baskı ve yoğun bir yük getirebilmektedir. Tükenmişlik, uzun süreli stres ve aşırı iş yükünün bir sonucu olarak gelişebilmekte ve pilot öğrencilerinin psikolojik, bilişsel ve duygusal kapasitelerini olumsuz yönde etkileyebilmektedir. Wiegmann ve diğerleri (2002) tarafından belirtildiği üzere tükenmişlik, pilot öğrencilerinin özellikle zorlayıcı durumlarla başa çıkabilme ve anlık karar verme yeteneklerini zayıflatabilmektedir. Uzun süreli zihinsel ve fiziksel yorgunluk, karar verme süreçlerinde dikkatsizliğe, yanlış değerlendirmelere ve hatalı

seçimlere neden olabilmektedir. Bir pilot öğrencisi, tükenmişlik nedeniyle uçuş sırasında değişken koşullara hızlı ve doğru tepki verme yeteneğinde zorluk yaşayabilir. Bamber ve diğerleri (2013) tarafından vurgulandığı üzereayrıca tükenmişlik yaşayan öğrencilerin morali düşebilir, motivasyon eksikliği yaşayabilir ve bu durum karar verme becerilerinin genel verimliliğini olumsuz yönde etkileyebilir. Özellikle simülasyon ve gerçek uçuş koşullarında öğrenci pilotların aldığı kararların hızlı, doğru ve güvenli olması gerekmektedir. Ancak tükenmişlik bu kararların doğruluğunu ve zamanlamasını engelleyerek uçuş güvenliğini tehdit edebilir. Pilot öğrencilerinin tükenmişlikle başa çıkabilmeleri ve etkili kararlar verebilmeleri için eğitim sürecinde stratejik yaklaşımlar gereklidir. Baker ve Wierzbicki (2019) tarafından belirtildiği üzere eğitimcilerin öğrencilerinin tükenmişlik düzeylerini sürekli izlemeleri ve gerektiğinde psikolojik destek sağlayacak mekanizmalar kurmaları önemlidir. Miller ve Cannell (2019) tarafından belirtildiği üzere bu hızla değişen rekabet ortamı, havacılık sektöründeki en kritik paydaşlardan biri olan pilotlar için önemli zorluklar yaratmaktadır. Uçuş güvenliği ve operasyonel verimlilik açısından alınan her kararın büyük bir öneme sahip olduğu bu sektörde pilotlar her an doğru ve etkili kararlar alabilmek için yüksek derece dikkat ve profesyonellik sergilemek zorundadırlar. Dolayısıyla pilotaj eğitiminde tükenmişlik riskinin azaltılması için hem bireysel hem de örgütsel düzeyde önlemler alınması gerekmektedir. Ancak artan iş yükü, uzun çalışma saatleri ve yüksek stres seviyeleri, pilotlar üzerinde tükenmişlik riskini de artırmaktadır. Wiegmann ve diğerleri (2002) tarafından belirtildiği üzere tükenmişlik karar verme süreçlerini olumsuz yönde etkileyebilir; yorgunluk ve duygusal tükenmişlik pilotların doğru bilgiye dayalı kararlar almalarını engelleyebilir, özellikle acil durumlarda görülmekredir. Gist (2001) tarafından vurgulandığı üzere bu durum hem uçuş güvenliğini tehdit edebilir hem de havayolu şirketlerinin operasyonel verimliliğini düşürebilir. Ayrıca Maslach ve Leiter (2016) tarafından belirtildiği üzere tükenmişlik düzeyi yüksek olan pilotlar işlerine olan bağlılıklarını ve motivasyonlarını kaybedebilir, bu da karar verme stratejilerinin kalitesini doğrudan etkileyebilir.

Goleman ve Sweeney (2005) tarafından belirtildiği üzere tükenmişlik, bir pilotun bilişsel ve duygusal kapasitelerinin tükenmesine stres altında daha kötü kararlar almasına ve uzun vadede iş gücü verimliliğinin düşmesine yol açabilmektedir.Bu bağlamda havacılık sektöründe pilotların karar verme stratejilerini optimize edebilmek ve tükenmişlikle mücadele etmek için etkili önlemler almak,

sadece bireysel sağlıkları için değil, aynı zamanda küresel havacılığın güvenli ve sürdürülebilir bir şekilde işlemesi için de kritik öneme sahiptir. Uçuş güvenliği ve pilotların sağlığı arasındaki bu ilişki havacılık sektöründeki yönetici ve eğitici kadroların karar verme süreçlerinde önemli bir rol oynamaktadır. Baker ve Wierzbicki (2019) tarafından belirtildiği üzere eğitim programları ve psikolojik destek mekanizmaları, pilotların hem profesyonel yeterliliklerini artırmalarına hem de tükenmişlikle başa çıkmalarına yardımcı olabilir. Pilot öğrencilerinin uçuş aşamasındaki karar verme becerileri eğitim sürecinin merkezinde yer almaktadır. Doğru karar almak hem güvenliği sağlamak hem de uçuş performansını optimize etmek için kritik öneme sahiptir. Skybrary Decision Making (t.y.) kaynağında belirtildiği üzere karar verme pilotların karşılaştıkları olası zor durumlarla başa çıkmak için kullandıkları bir yöntemdir. Bu süreç pilotların uçuşun her aşamasında hava durumu, hava sahası, havaalanı koşulları ve tahmini varış süresi gibi unsurları değerlendirmesini içermektedir. Dolayısıyla pilotların karar verme yeteneklerinin geliştirilmesi ve tükenmişlik riskinin azaltılması havacılık sektörünün güvenliği ve verimliliği için hayati öneme sahiptir.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

UÇUŞTA KARAR VERME STİLLERİNİN TÜKENMİŞLİK DÜZEYİNE ETKİSİ: PİLOT ÖĞRENCİLERİ ÜZERİNDE ARAŞTIRMA

4.1. Araştırma Sorusu

Pilotlar, çalışma hayatları boyunca yolcu ve mürettebatın güvenliğini etkileyecek kararlar almak zorunda kalmaktadır. Bu bağlamda karar verme süreçleri bireylerde tükenmişlik yaratma potansiyeline sahiptir. Bu nedenle eğitim aşamasında pilot öğrencilerin karar verme stillerinin incelenmesi, pilotların karar verme süreçlerini kolaylaştırmayı hedeflemektedir. Bu bilgiler doğrultusunda bu araştırma sorusu, **"Pilot öğrencilerinin karar verme stillerinin incelenmesi, karar verme süreçlerinde ortaya çıkabilecek tükenmişlik düzeylerini nasıl etkileyebilir ve eğitim sürecinde bu durumun yönetilmesinde hangi stratejiler geliştirilmelidir?"** olarak belirlenmiştir.

4.2. Araştırmanın Önemi ve Amacı

Araştırmanın Önemi: Günümüzde havacılık, globalleşmenin arka planında sürekli olarak gelişen dinamik bir sektör olarak ön plana çıkmaktadır. Bu bağlamda, hava seyahatleri modern toplumda oldukça cazip ve gerekli bir ulaşım aracı haline gelmiştir. Yoğun yolcu trafiği, havacılık endüstrisinin hizmet sürecinin sistemli ve etkin bir şekilde işlemesini zorunlu kılmaktadır. Bu süreçte uçakların en temel yapı taşları olan pilotların rolü kritik bir önem taşımaktadır. Eğitim sürecindeki pilot adaylarının etkin karar verme yetilerini geliştirmek, sektördeki güvenliği ve verimliliği artırmak açısından büyük bir hedeftir. Pilot öğrencilerinin karar verme süreçlerinde pratik kazanmaları, beklenmedik durumlarla başa çıkabilme yeteneklerini güçlendirecektir. Bu amaçla karar verme stillerinin analizi, bireylerin kişisel faktörleri esas alınarak gerçekleştirilmelidir. Pilot adaylarının kişilik envanterleri çıkarılarak, hangi karar verme stillerinin onların karakter yapılarına uygun olduğu belirlenmeli ve bu veriler, kriz anlarında etkin yönetim stratejilerinin geliştirilmesi için kullanılmalıdır. Kriz durumlarında, doğru ve hızlı adımlarla ilerlemek hem pilotların hem de yolcuların güvenliği açısından hayati bir öneme sahiptir. Ayrıca yoğun eğitim

süreçlerinin getirdiği stres ve tükenmişlik sendromunu azaltmak adına uygun destek mekanizmalarının oluşturulması, pilot adaylarının genel psikolojik durumlarını iyileştirecek ve performanslarını artıracaktır. Tüm bu çabalar, emniyetli uçuşların kalitesini artırmayı ve havacılık sektörünün sürdürülebilir gelişimini sağlamak için kritik bir gerekliliktir.

Araştırmanın amacı; Pilot öğrencilerin karar verme süreçlerinde pratik olmayı hedeflemek, kişisel faktörler esas alınarak karar verme stillerinin analizi ile sağlanmalıdır. Bu bağlamda, bireylerin kişilik envanterleri çıkarılarak, hangi karar verme stillerinin kendilerine en uygun olduğu belirlenmeli ve kriz anlarında etkin kriz yönetimi sağlanmalıdır. Kriz durumlarında doğru adımlarla ilerlemek esansiyel bir gerekliliktir. Ayrıca, yoğun eğitim süreçlerinde tükenmişlik sendromunun azaltılması ve emniyetli uçuşların kalitesinin artırılması hedeflenmektedir. Bu araştırma; İstanbul'da pilotaj bölümü bulunan çeşitli üniversiteler ile Ankara ve Samsun illerinde yer alan uçuş okullarında eğitim gören toplam 335 pilotaj öğrencisinin demografik özellikleri, uçuşta karar verme stilleri ve tükenmişlik düzeylerinin incelenmiştir. Araştırmada, pilotaj öğrencilerinin yaş, cinsiyet, eğitim düzeyi ve önceki deneyimler gibi demografik faktörleri belirlenerek, bu özelliklerin karar verme süreçlerine ve tükenmişlik düzeylerine etkisi analiz edilmiştir. Uçuşta karar verme stilleri, bireylerin kriz durumlarıyla başa çıkma yeteneklerini ve problem çözme becerilerini yansıtmakta olup, bu stillerin tespit edilmesi, eğitim programlarının geliştirilmesi açısından kritik öneme sahiptir. Aynı zamanda, tükenmişlik düzeylerinin belirlenmesi, yoğun eğitim süreçlerinin getirdiği psikolojik yüklerin anlaşılmasına yardımcı olacak ve pilot adaylarının performansını olumsuz yönde etkileyebilecek faktörlerin öncelikle dirilmesine olanak tanıyacaktır. Elde edilen veriler hem eğitim programlarının iyileştirilmesi hem de pilotların psikolojik sağlıklarını koruyacak destek sistemlerinin oluşturulmasına yönelik önerilerin geliştirilmesine katkıda bulunmuştur. Sonuç olarak, bu çalışma, Türkiye'deki pilotaj eğitiminin kalitesini artırmaya yönelik önemli bulgular sunarak, sektördeki gelişmelerin desteklenmesine yardımcı olmayı hedeflemektedir.

4.3. Araştırmanın Varsayımları

a) Araştırma modeli konu kapsamı ve amaç için uygundur.

b) Araştırmaya katılan bütün çalışanlarının anketlere verecekleri cevaplar gerçek algılarını yansıtmaktadır.

c) Araştırma kapsamı içerisindeki çalışanların evren grubunu yeterli düzeyde temsil etmektedir.

d) Araştırma kapsamında kullanılan istatistiksel teknikleri amaca uygundur.

e) Araştırmada kullanılan anketler istatistiksel açıdan güvenilirdir.

4.4. Araştırmanın Sınırları

Bu araştırma, üniversitelerdeki pilotaj bölümleri ve uçuş okullarındaki pilotaj öğrencilerini kapsamaktadır. Araştırma kapsamında, kısa bir süre içerisinde ve kısıtlı mekanlarda çevrimiçi anketler gerçekleştirilmiştir. Elde edilen veriler, İstanbul, Ankara ve Samsun'daki uçuş okulları ile üniversitelerdeki pilotaj programlarında eğitim gören öğrencilere yöneltilmiştir. Araştırmanın sınırları, zaman ve mekân faktörleri ile belirlenmiştir. Zaman faktörü, anketin uygulama süresi ile sınırlıyken, mekân faktörü ise sadece belirli şehirlerdeki belirli eğitim kurumları ile kısıtlanmıştır. Bu durum, elde edilen sonuçların genelleme yapılabilirliğini sınırlamakta ve sadece araştırmanın yapıldığı illerdeki pilotaj öğrencilerinin belirli bir kesimini temsil etmektedir. Araştırma bulguları, bu sınırlamalar çerçevesinde değerlendirilmelidir.

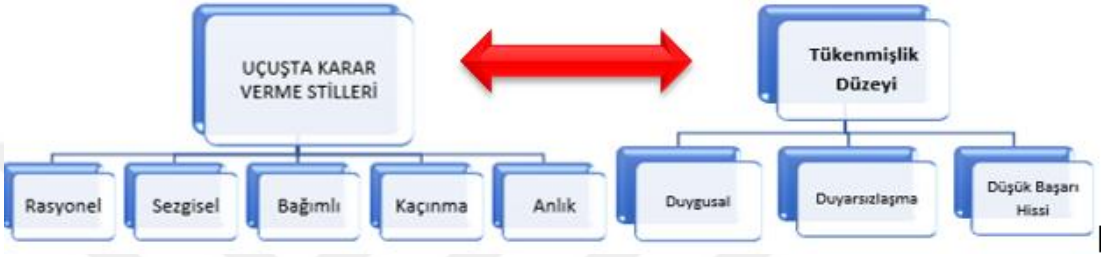
4.5. Araştırmanın Yöntemi

Bu araştırma, pilot öğrencilerinin tükenmişlik düzeylerini, karar verme mekanizmalarını ve kariyer planlamalarını incelemeyi amaçlamaktadır. Özel olarak, İsmail Seçer ve arkadaşları tarafından geliştirilen Okul Tükenmişlik Ölçeği (2013) kullanılarak, duygusal tükenmişlik, duyarsızlaşma ve düşük başarı hissi alt faktörleri üzerinden pilot öğrencilerin akademik tutumları değerlendirilmiştir. Ayrıca, Murat Balkıs'ın (2006) geliştirdiği Karar Verme Erteleme Eğitimi Ölçeği ile pilot adaylarının karar verme süreçlerinin rasyonel, sezgisel, bağımlı, kaçınma ve kendiliğinden-anlık boyutları üzerinden analiz edilmiştir. Araştırma, İstanbul, Ankara, Eskişehir ve Samsun'da bulunan pilot adaylarına uygulanacak bir anket aracılığıyla gerçekleşmiştir. Bu bağlamda, öğrencilerin PPL (Private Pilot License) ve ATPL (Airline Transport Pilot License) teorik dersleri karşısındaki tutumları, kariyer planlamaları ve sınav hazırlık süreçleri üzerine odaklanmıştır. Pilot öğrencilerinin bu

süreçlerde dikkate almaları gereken unsurlar, kişilik envanterleri ile birlikte değerlendirilmiştir. Deneyimlerim ve gözlemlerim doğrultusunda elde edilen veriler, pilot öğrencilerin akademik ve mesleki gelişimlerini destekleyecek önemli bulgular sunmuştur. Bu çalışma, pilot eğitimine dair literatüre önemli katkılarda bulunmayı ve pilot adaylarının eğitim süreçlerini daha etkin hale getirmeyi amaçlamaktadır.

4.6. Araştırmanın Modeli ve Hipotezleri

Tablo 2. Araştırma modeli



4.6.1. Normallik Testleri İçin Hipotezler:

H_0A: Demografik Özelliklere Ait Veri Dağılımı Normaldir.

H_1A: Demografik Özelliklere Ait Veri Dağılımı Normal Değildir.

H_0B: Uçuşta Karar Verme Stilleri Ölçeği Faktörlerinin Veri Dağılımı Normaldir.

H_1B: Uçuşta Karar Verme Stilleri Ölçeği Faktörlerinin Veri Dağılımı Normal Değildir.

H_0C: Tükenmişlik Düzeyi Ölçeğinin Veri Dağılımı Normaldir.

H_1C: Tükenmişlik Düzeyi Ölçeğinin Veri Dağılımı Normal Değildir.

4.6.2. Mann-Whitney U Testi İçin Hipotezler:

H_0A: Uçuşta Karar Verme Stilleri ile Tükenmişlik Düzeyinin Cinsiyet ile Arasında Anlamlı Bir Farklılık Yoktur.

H_1A: Uçuşta Karar Verme Stilleri ile Tükenmişlik Düzeyinin Cinsiyet ile Anlamlı Bir Farklılık Vardır.

$\boldsymbol{H_0B}$**:** Uçuşta Karar Verme Stilleri ile Tükenmişlik Düzeyinin Pilotaj Eğitimi Alıp Alınmaması ile Arasında Anlamlı Bir Farklılık Yoktur.

$\boldsymbol{H_1B}$**:** Uçuşta Karar Verme Stilleri ile Tükenmişlik Düzeyinin Pilotaj Eğitimi Alıp Alınmaması ile Arasında Anlamlı Bir Farklılık Vardır.

4.6.3. Kruskal-Wallis H Testi İçin Hipotezler

$\boldsymbol{H_0A}$**:** Uçuşta Karar Verme Stilleri ile Tükenmişlik Düzeyinin Yaş ile Arasında Anlamlı Bir Farklılık Yoktur.

$\boldsymbol{H_1A}$**:** Uçuşta Karar Verme Stilleri ile Tükenmişlik Düzeyinin Yaş ile Arasında Anlamlı Bir Farklılık Vardır.

$\boldsymbol{H_0B}$**:** Uçuşta Karar Verme Stilleri ile Tükenmişlik Düzeyinin Eğitim Durumu ile Arasında Anlamlı Bir Farklılık Yoktur.

$\boldsymbol{H_1B}$**:** Uçuşta Karar Verme Stilleri ile Tükenmişlik Düzeyinin Eğitim Durumu ile Arasında Anlamlı Bir Farklılık Vardır.

4.6.4. Korelasyon Analizi İçin Hipotezler:

$\boldsymbol{H_{0A}}$**:** Uçuşta Karar Verme Stilleri Faktörleri Arasında Anlamlı Bir İlişki Yoktur.

$\boldsymbol{H_{1A}}$ **:** Uçuşta Karar Verme Stilleri Faktörleri Arasında Anlamlı Bir İlişki Vardır.

$\boldsymbol{H_{0B}}$**:** Tükenmişlik Düzeyi Faktörleri Arasında Anlamlı Bir İlişki Yoktur.

$\boldsymbol{H_{2B}}$ **:** Tükenmişlik Düzeyi Faktörleri Arasında Anlamlı Bir İlişki Vardır.

$\boldsymbol{H_{0C}}$**:** Uçuşta Karar Verme Stilleri ile Tükenmişlik Düzeyi Faktörleri Arasında Anlamlı Bir İlişki Yoktur.

$\boldsymbol{H_{3C}}$ **:** Uçuşta Karar Verme Stilleri ile Tükenmişlik Düzeyi Arasında Anlamlı Bir İlişki Vardır.

4.7. Araştırmanın Ana Kütlesi ve Örneklemi

Bu araştırmanın ana kütlesini, İstanbul, Ankara ve Samsun illerinde bulunan pilotaj bölümü olan üniversiteler ile uçuş okullarında eğitim gören öğrenciler oluşturmuştur. Ana kütle, pilotaj eğitimi alan tüm öğrencileri kapsamaktadır. Ancak, tüm öğrencilere ulaşmak yerine, araştırma için bir örneklem seçilmiştir. Bu örneklem,

belirtilen üç şehirdeki üniversiteler ve uçuş okullarında eğitim gören 335 öğrenciden oluşmaktadır. Örneklem seçimi, %5'lik hata payı ve %95 güvenilirlik düzeyi göz önünde bulundurularak yapılmıştır. Bu, araştırmanın bulgularının yüksek bir güvenilirlik ile genellenebileceği anlamına gelmektedir. Örneklem büyüklüğü ve güvenilirlik düzeyi, araştırmanın sonuçlarının geçerliliğini artıran önemli unsurlar olarak belirlenmiştir.

4.8. Veri Toplama Araçları

Yapılan saha araştırmasında elde edilen veriler, anket yöntemiyle toplanmıştır. Anketler, katılımcıların gönüllülük esasına dayalı olarak, tarafsız bir biçimde kendileri tarafından doldurulmuştur. Bu durum, araştırmanın güvenilirliğini ve geçerliliğini artırmaktadır, zira katılımcılar, kendi görüş ve deneyimlerini özgürce ifade etmişlerdir. Araştırma kapsamında, pilot öğrencilerinin karar verme stillerinin yanı sıra tükenmişlik düzeylerini ölçmek amacıyla iki farklı ölçek kullanılmıştır. İlk ölçek, katılımcıların uçuş sırasında karar verme süreçlerini anlamaya yönelik tasarlanmış olup, bu süreçlerin çeşitli aşamalarında hangi karar verme stillerinin ön plana çıktığını değerlendirmektedir. İkinci ölçek ise tükenmişlik düzeyini ölçmekte olup, öğrencilerin eğitim süreçleri sırasında karşılaştıkları stres faktörlerini ve bu faktörlerin yarattığı tükenmişlik hissini analiz etmeyi hedeflemektedir. Bu iki ölçeğin kombinasyonu hem karar verme süreçlerinin niteliğini hem de bu süreçlerin katılımcıların psikolojik durumları üzerindeki etkisini derinlemesine incelemek için bir çerçeve sunmaktadır. Böylece, elde edilen veriler, pilot adaylarının eğitim süreçlerinin daha etkili bir şekilde yönlendirilmesine katkı sağlamak amacıyla olumlu bir temel oluşturmaktadır.

4.9. Kişisel Bilgi Formu

Araştırmacı tarafından geliştirilen katılımcı bilgi formu, bireylerin yaş, cinsiyet ve eğitim düzeyi gibi demografik değişkenleri içermektedir. Bu kişisel bilgi formunun amacı, karar verme stillerinin tükenmişlik düzeyine olan etkisiyle bu demografik değişkenler arasındaki ilişkiyi incelemektir. Demografik değişkenlerin etkisinin analiz edilmesi, pilot öğrencilerinin farklı özelliklerinin karar verme süreçlerini ve psikolojik durumlarını nasıl şekillendirdiğini anlamaya yardımcı olmuştur. Özellikle, belirli yaş gruplarındaki veya cinsiyetler arasındaki farklılıklar ile eğitim düzeyinin, pilotaj eğitiminde karşılaşılan stres ve tükenmişlik gibi durumlarla ilişkisini değerlendirerek,

eğitim süreçlerinin daha verimli hale getirilmesi için öneriler geliştirilmesine olanak tanımıştır. Bu bağlamda, araştırma, bireysel özelliklerin karar verme stilleri üzerindeki etkisinin yanı sıra, bu stillerin tükenmişlik düzeyleriyle olan bağını anlamaya yönelik anlamlı veriler sağlamayı amaçlamaktadır.

4.10. Karar Verme Ölçeği

Karar Verme Stilleri Ölçeği (KVSÖ), bireylerin karar verme sürecinde karşılaştıkları sorunlara yaklaşımlarını ölçmek amacıyla Scott ve Bruce (1995) tarafından geliştirilmiştir. Bu ölçek, bireyler arasındaki karar verme stillerindeki farklılıkları ortaya koyarak, çeşitli karar verme yaklaşımlarının anlaşılmasına katkı sağlamayı hedeflemektedir. KVSÖ, toplamda 25 maddeden oluşan orijinal bir form ile tasarlanmıştır ve bu form, rasyonel, sezgisel, bağımlı, kendiliğinden ve kaçıngan olmak üzere beş ayrı alt boyut içermektedir. Ölçek maddeleri, katılımcıların belirli ifadelerle ilgili duygularını ölçmek için beş dereceli Likert tipi ölçek ile puanlanmaktadır. Bu dereceleme sistemine göre, yanıt seçenekleri "kesinlikle katılmıyorum" (1) ile "kesinlikle katılıyorum" (5) arasında sıralanmıştır ve bu sayede katılımcının karar verme tarzına ilişkin niyetleri nicel bir şekilde ölçülmektedir. Scott ve Bruce (1995), KVSÖ'nün iç tutarlılık katsayılarını her bir alt ölçek için $\alpha = .79$ ile .94 arasında değişen değerler ile belirlemişlerdir. Bu sonuç, ölçeğin güvenilirliğinin yüksek olduğunu göstermekte ve her bir alt boyutun tutarlı bir şekilde ölçüm gerçekleştirdiğini ortaya koymaktadır. Ayrıca, ölçek Türkçe 'ye Taşdelen (2002) tarafından uyarlanmıştır. Taşdelen'in bu uyarlama sürecindeki bulguları, ölçeğin Türkçe konuşan bireylerdeki geçerliliği ve güvenilirliği konusunda önemli veriler sağlamaktadır. Bu bağlamda, KVSÖ, karar verme süreçlerini incelemek için kapsamlı bir araç olarak kullanılmakta ve araştırmalara değerli katkılarda bulunmaktadır.

4.11. Tükenmişlik Ölçeği

Tükenmişlik ölçeği, 2009 yılında Salmela-Aro, Kiuru, Leskinen ve Nurmi tarafından, ilköğretim ve ortaöğretim düzeyindeki öğrencilerin okulda yaşadıkları tükenmişlik düzeylerini belirlemek amacıyla geliştirilmiştir. Ölçek, öğrencilere okulda hissettikleri tükenmişlik duygularını ölçme imkânı tanır.

Ölçek, **orijinal formunda 9 maddeden** oluşur ve **üç alt boyuta** ayrılmıştır. Bu üç alt boyut, öğrencilerin okul hayatında yaşadıkları tükenmişlik hissini farklı yönlerden değerlendirir:

Duygusal Tükenmişlik: Öğrencinin okul yaşamı nedeniyle hissettiği duygusal tükenmişlik hissini ifade eder. Bu, öğrencinin okula karşı duyduğu motivasyon kaybı, yorgunluk ve stres ile ilgilidir.

Duyarsızlaşma: Öğrencinin okul yaşamına ve öğrenim sürecine karşı duyarsızlaşması, yani okula ve öğrenmeye karşı ilgisizleşmesi durumunu ölçer. Bu alt boyut, öğrencinin duygusal olarak okuldan uzaklaşmasını ve okula karşı negatif bir tutum geliştirmesini yansıtır.

Düşük Kişisel Başarı Hissi: Öğrencinin kendini yetersiz ve başarısız hissetmesiyle ilgilidir. Bu boyut, öğrencinin akademik başarı düzeyine dair hislerini, yani kişisel başarı hissinin azalmasını ölçer.

Bu ölçek, **5'li Likert tipi öz bildirime dayalı** bir ölçme aracıdır, yani öğrenciler belirli ifadelerle ne kadar katıldıklarını belirtirler. Bu yöntemle elde edilen sonuçlar, öğrencilerin tükenmişlik düzeylerini daha iyi anlamayı ve bu durumu tedavi etmeyi amaçlayan eğitim politikaları geliştirmeye yardımcı olur.

4.12. Verilerin Toplanması ve Çözümlenmesi

01 Ocak 2025 – 01 Şubat 2025 tarihleri arasında toplanmıştır. Soru formlarından elde edilen veriler araştırmacı tarafından SPSS 21.0 (Statistical Package for Social Sciences) istatistiksel veri analizi paket programı ve AMOS programına yüklenerek analizlerin yapılması ve yorumlanabilmesi için hazır hale getirilmiştir. Faktör analizi, güvenirlik analizi ve korelasyon analizi yapılmıştır. İstatistiksel sonuçlar normal dağılım göstermediğinden dolayı parametrik olmayan analizler uygulanmıştır. Basit doğrusal regresyon analizi, parametrik analizler için kullanılan bir yöntemdir.

BEŞİNCİ BÖLÜM

BULGULAR VE TARTIŞMA

Örneklemin Demografik Özelliklerine İlişkin Bulgular

5.1. Betimsel Analizler

Araştırma kapsamında oluşturulan anket online olarak katılımcılara gönderilmiştir. Katılım oranı hedeflenen katılımcı sayısının üzerine çıktığında ankete son verilmiştir. Toplam 360 ankete ulaşılmasına rağmen kontrol sorusu olan "Pilotaj eğitimi alıyor muşunuz?" sorusuna olumsuz cevap veren 25 katılımcının anketleri araştırmadan çıkartılmıştır.

Araştırmada kullanılan iki farklı ölçek 335 kişiye uygulanmış olup, demografik özelliklere göre elde edilen frekans dağılımları aşağıdaki gibidir;

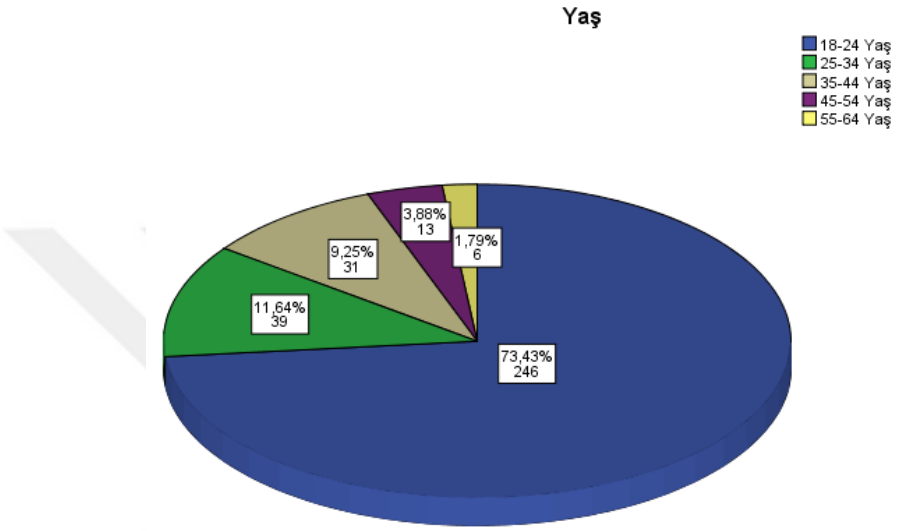
5.1.1. Demografik Özelliklere Ait Frekans Dağılımı

Tablo 3. Araştırmaya Katılanların Pilotaj Eğitimi Alıp Almamalarına Göre Dağılımı

Pilotaj Eğitimi Alıp Almamaları Durumu					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	EVET	335	93,1	93,1	93,1
	HAYIR	25	6,9	6,9	100,0
	Total	360	100,0	100,0	

Araştırmaya katılan 360 kişinin %5,64'ü (25 kişi) pilotaj eğitimi almamış, %95,36'sı (335 kişi) pilotaj eğitimi almıştır. Ankete katılım sırasında pilotaj eğitimi almadığını ifade eden 25 katılımcının anketleri araştırma dışında tutulmuştur. Dolayısı ile araştırmaya pilotaj eğitimi aldığını belirten 335 katılımcı anketi ile devam edilmiştir. Bu durum, pilotaj eğitiminin hâlâ yüksek bir katılım oranına sahip olduğunu ve araştırmanın hedef grubu için geçerlilik ve güvenilirlik sunduğunu göstermektedir. Pilotaj eğitimi almayan 25 katılımcının oranı ise %6,9 düzeyinde olup, bu grup, genel veriler üzerinde anlamlı bir etkiye sahip değildir. Elde edilen bulgular, araştırmanın amacına ulaşması için pilotaj eğitimi alan bireylerin karar verme süreçleri ile tükenmişlik düzeyleri üzerinde daha kapsamlı ve derinlemesine bir inceleme

yapılmasını teşvik etmektedir. Bu bağlamda, araştırma sonuçları pilotaj eğitimine yönelik stratejilerin ve içeriklerin geliştirilmesine katkı sağlamak için değerli veriler sunmaktadır. Böylece, pilotaj öğrencilerinin ihtiyaçları daha iyi anlaşılacak ve eğitim süreçlerinin iyileştirilmesine yönelik öneriler geliştirilmesine olanak tanıyacaktır. Bu tür verilerin analizi, eğitim ve yönetim alanında daha etkili yaklaşımlar geliştirilmesi için zemin hazırlamaktadır.



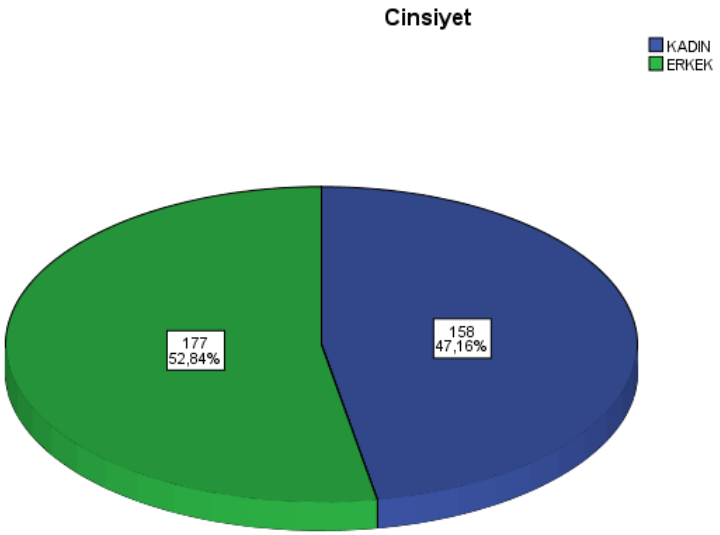
Grafik 1. Araştırmaya Katılanların Yaşa Göre Dağılımı

Tablo 4. Araştırmaya Katılanların Yaşa Göre Dağılımı

Yaş		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	18-24 Yaş	246	73,4	73,4	73,4
	25-34 Yaş	39	11,6	11,6	85,1
	35-44 Yaş	31	9,3	9,3	94,3
	45-54 Yaş	13	3,9	3,9	98,2
	55-64 Yaş	6	1,8	1,8	100,0
	Total	335	100,0	100,0	

Araştırmaya katılan 360 kişiden %5,64'ü (25 kişi) pilotaj eğitimi almamış, %95,36'sı (335 kişi) ise pilotaj eğitimi almıştır. Ankete katılım sırasında pilotaj eğitimi almadığını belirten 25 katılımcının anketleri araştırma dışında tutulmuştur. Bu nedenle, araştırmaya yalnızca pilotaj eğitimi aldığını belirten 335 katılımcının anketleri ile devam edilmiştir. Bu durum, pilotaj eğitiminin hâlâ yüksek bir katılım

oranına sahip olduğunu ve araştırmanın hedef grubu için geçerlilik ve güvenilirlik sunduğunu göstermektedir. Pilotaj eğitimi almayan 25 katılımcının oranı %6,9 olup, bu grubun genel veriler üzerinde anlamlı bir etkisi bulunmamaktadır. Elde edilen bulgular, araştırmanın amacına ulaşması için pilotaj eğitimi alan bireylerin karar verme süreçleri ile tükenmişlik düzeyleri üzerine daha kapsamlı ve derinlemesine bir inceleme yapılmasını teşvik etmektedir. Bu bağlamda, araştırma sonuçları, pilotaj eğitimine yönelik stratejilerin ve içeriklerin geliştirilmesine katkı sağlamak için değerli veriler sunmaktadır. Böylece, pilotaj öğrencilerinin ihtiyaçları daha iyi anlaşılacak ve eğitim süreçlerinin iyileştirilmesine yönelik öneriler geliştirilecektir. Bu tür verilerin analizi, eğitim ve yönetim alanında daha etkili yaklaşımlar geliştirilmesi için zemin hazırlamaktadır. Ayrıca, Türkiye'deki pilotaj bölümü öğrencilerinin yaş dağılımı, 18-24 yaş arasındaki bireylerin çoğunlukta olduğunu göstermektedir. Havacılık sektörüne girdikten sonra veya başka bir mesleğe yöneldikten sonra pilotaj eğitimi alabilen bireyler, diğer yaş gruplarında da gözlemlenmiştir. Özellikle 40 yaşından sonra ticari havacılık işletmelerine giriş imkanlarının sınırlanması nedeniyle, 45 yaş üstü öğrenci sayısının giderek azaldığı gözlemlenmiştir. Bu yaş kategorisinde, 45 yaş üzeri katılımcıların çoğunluğunun bireysel amaçlı pilotaj eğitimi alan bireyler olduğu değerlendirilmektedir.

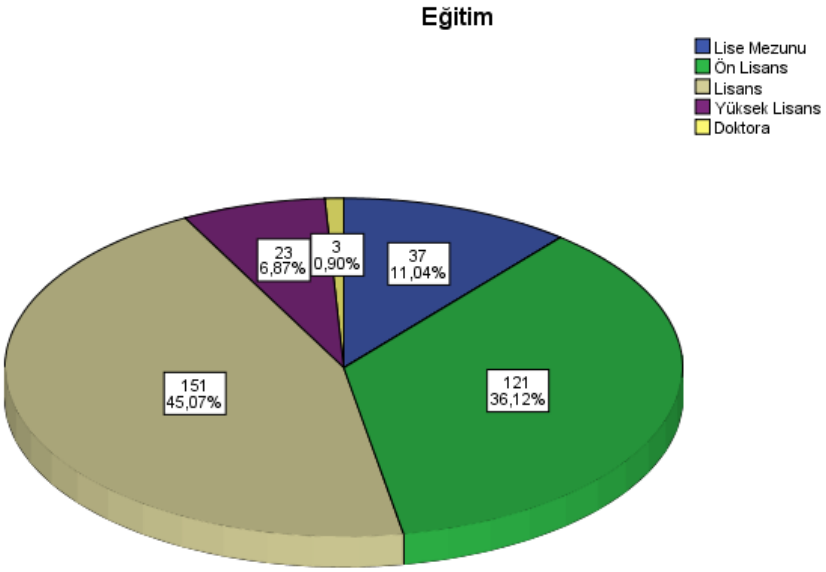


Grafik 2. Araştırmaya Katılanların Cinsiyete Göre Dağılımı

Tablo 5. Araştırmaya Katılanların Cinsiyete Göre Dağılımı

Cinsiyet		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	KADIN	158	47,2	47,2	47,2
	ERKEK	177	52,8	52,8	100,0
	Total	335	100,0	100,0	

Araştırmaya katılan 335 kişiden %52,8'i (177 kişi) erkek, %47,2'si (158 kişi) kadındır. Bu cinsiyet oranı, kadın ve erkek katılımcılar arasında dengeli bir dağılım olduğunu göstermektedir. Özellikle son yıllarda kadın pilot adaylarının sayısındaki artış ve pilotaj mesleğine duyulan ilginin artması, bu dengeli dağılımın oluşmasına neden olmuştur. Kadınların pilotaj mesleğine olan ilgisinin arttığı ve bu alanda daha fazla fırsat buldukları bir dönemde, kadın ve erkek katılımcılar arasındaki bu denge, sektördeki eşitlikçi bir yapıyı da yansıtmaktadır. Bu durum, kadın pilotların sayısındaki artışın ve sektöre duyulan ilgilerin, geleneksel cinsiyet rolleri dışındaki mesleklerdeki katılım oranlarını nasıl etkileyebileceğine dair önemli bir gösterge sunmaktadır.



Grafik 3. Araştırmaya Katılanların Eğitime Göre Dağılımı

Tablo 6. Araştırmaya Katılanların Eğitime Göre Dağılımı

Eğitim		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Lise Mezunu	37	11,0	11,0	11,0
	Ön Lisans	121	36,1	36,1	47,2
	Lisans	151	45,1	45,1	92,2
	Yüksek Lisans	23	6,9	6,9	99,1
	Doktora	3	,9	,9	100,0
	Total	335	100,0	100,0	

Araştırmaya katılan 335 kişinin eğitim düzeyine göre dağılımı incelendiğinde, katılımcıların %11'i (37 kişi) lise mezunu, %36,1'i (121 kişi) ön lisans, %45,1'i (151 kişi) lisans, %6,9'u (23 kişi) yüksek lisans ve %0,9'u (3 kişi) doktora mezunu olduğu görülmektedir. Bu veriye göre, en yüksek oran lisans mezunlarından oluşmakta olup, %45,1'lik bir paya sahiptir. Bunu, %36,1 oranı ile ön lisans mezunları ve %11 oranı ile lise mezunları takip etmektedir. Yüksek lisans mezunlarının oranı %6,9, doktora mezunları ise %0,9 ile en düşük orana sahiptir. Bu dağılım, pilotaj eğitimi sürecine katılan bireylerin büyük çoğunluğunun yükseköğrenim düzeyine sahip olduğunu açıkça göstermektedir. Özellikle lisans ve ön lisans mezunlarının fazla olması, eğitim programlarının bu kitleye uygun şekilde tasarlanması gerekliliğini vurgulamaktadır. Ayrıca, eğitim düzeyinin, pilotaj eğitimi alan bireylerin karar verme süreçleri ve iletişim becerileri üzerindeki potansiyel etkilerinin daha derinlemesine analiz edilmesi gerektiği açıktır. Eğitim düzeyinin bu beceriler üzerindeki rolünü anlamak, pilotaj eğitiminin içeriğini ve metodolojisini yeniden şekillendirme fırsatlarını doğurabilir. Eğitim programlarının katılımcıların bilgi düzeyine ve yetkinliklerine uygun şekilde düzenlenmesi, öğrenme sürecinin etkinliğini artıracak ve bireylerin profesyonel gelişimlerine önemli katkılar sağlayacaktır. Sonuç olarak, elde edilen veriler, pilotaj eğitimine yönelik müfredat geliştirme süreçlerinin titizlikle ele alınması gerektiğini göstermektedir. Farklı eğitim seviyelerindeki katılımcıların ihtiyaçlarına yönelik programların oluşturulması, pilotaj eğitimi alan öğrencilerin kariyerlerinde daha başarılı olmalarına ve daha etkin kararlar verebilmelerine destek olacaktır. Bu bağlamda, gelecekteki araştırmalar eğitim düzeyinin pilotaj eğitimi üzerindeki etkilerini daha kapsamlı bir şekilde inceleyebilir ve eğitim politikalarının geliştirilmesine katkı sağlayabilir. Araştırma verilerine göre, katılımcıların büyük bir bölümü ön lisans ve lisans mezunu olup, pilotaj eğitim veren üniversitelerin sayısının artması bu durumu önemli ölçüde etkilemiştir. Ayrıca, SHGM genel mevzuatına göre

lise mezunu bireyler de pilotaj eğitimi alabiliyor, bu nedenle ankete katılanların %11'inin lise mezunu olduğu gözlemlenmektedir. Yüksek lisans ve doktora mezunu adaylar ise genellikle üniversitelerin pilotaj bölümü akademik kadrolarında görev yapmayı amaçlayan personeller olarak değerlendirilmektedir.

5.2. Normallik Varsayımı Analizleri

5.2.1. 1 Normallik Testleri

H_0**:** Demografik Özelliklere Ait Veri Dağılımı Normaldir.

H_1**:** Demografik Özelliklere Ait Veri Dağılımı Normal Değildir.

Tablo 7. Demografik Özelliklerin Normallik Analizi

	Kolmogorov-Smirnov[a]			Shapiro-Wilk		
	Statistic	Df	Sig.	Statistic	df	Sig.
Yaş	,433	335	,000	,585	335	,000
Cinsiyet	,356	335	,000	,635	335	,000
Pilotajeğitimi	,349	335	,000	,636	335	,000
Eğitim	,257	335	,000	,864	335	,000

Araştırmaya katılan kişi sayısının 335 olması, $n > 50$ olduğundan Kolmogorov-Smirnov Testi sonucuna Tablo 6'ya baktığımızda p=,00 ve p<0,05 olduğundan demografik özelliklere ait değişkenlerin veri dağılımları ,05 anlamlılık düzeyinde normal dağılım şartını sağlamamaktadır. Bu durumda H_0 reddedilir ve H_1kabul edilir. Tablodaki Kolmogorov-Smirnov ve Shapiro-Wilk test sonuçlarına göre, **yaş, cinsiyet, pilotaj eğitimi ve eğitim** gibi demografik özelliklerin verileri normal dağılıma uymamaktadır. Bu, tüm bu değişkenlerin verisinin normal dağılımdan sapma gösterdiği anlamına gelir. Testlerin p-değerleri (Sig.) 0,05'ten küçük olduğu için, normal dağılım varsayımı reddedilmiştir

Yaş:

Kolmogorov-Smirnov testi p-değeri: 0,000

Shapiro-Wilk testi p-değeri: 0,000

Sonuç: Yaş verisi normal dağılmamaktadır. Bu, katılımcıların yaş dağılımının oldukça heterojen olduğunu ve yaş aralıklarının dağılmış olduğunu gösterir. Yaş verisinin normal dağılmaması, yaşların farklı gruplar arasında önemli farklılıklar

gösterdiğini, özellikle eğitim sürecinde farklı yaş gruplarının yer aldığını düşündürmektedir.

Cinsiyet:

Kolmogorov-Smirnov testi p-değeri: 0,000

Shapiro-Wilk testi p-değeri: 0,000

Sonuç: Cinsiyet verisi de normal dağılmamaktadır. Cinsiyetin genellikle ikili bir kategoride (erkek/kadın) sınıflandırılması nedeniyle, verinin normal dağılıma uymaması beklenen bir durumdur. Bu, cinsiyet dağılımının sınırlı bir çeşitlilik gösterdiğini ve büyük olasılıkla verilerin kategorik olduğunu işaret eder.

Pilotaj Eğitimi:

Kolmogorov-Smirnov testi p-değeri: 0,000

Shapiro-Wilk testi p-değeri: 0,000

Sonuç: Pilotaj eğitimi verisi de normal dağılmamaktadır. Pilotaj eğitimi almış olan katılımcıların sayısı diğerlerine göre çok daha fazla olabilir ve bu durum verilerin dengesiz ve dağılmamış olmasına yol açabilir.

Eğitim:

Kolmogorov-Smirnov testi p-değeri: 0,000

Shapiro-Wilk testi p-değeri: 0,000

Sonuç: Eğitim düzeyi verisi de normal dağılmamaktadır. Eğitim düzeyine göre dağılımda da büyük bir çeşitlilik gözlemlenmiş ve verilerdeki normal dağılım sapmaları eğitim seviyelerinin çeşitliliğinden kaynaklanıyor olabilir.

Tüm demografik özelliklerin verileri **normal dağılıma uymadığı** için, bu değişkenlerin analizinde **parametrik testler** kullanılamaz. Bunun yerine **non-parametrik testler** uygulanması gerekecektir. Bu durum, demografik verilerin önemli bir çeşitliliğe sahip olduğunu ve bireylerin farklı özelliklerinin birbirinden önemli ölçüde farklılık gösterdiğini ortaya koymaktadır. Eğitim, yaş, cinsiyet gibi değişkenlerin uç bir dağılımı veya eşit olmayan gruplara sahip olması, araştırma sonuçlarını yorumlarken dikkate alınmalıdır. Bu tür durumlar, eğitim stratejilerinin ya da politika önerilerinin bireylerin özelliklerine göre özelleştirilmesi gerektiğini

gösterebilir. Tüm demografik değişkenler (yaş, cinsiyet, pilotaj eğitimi ve eğitim düzeyi) normal dağılıma uymamaktadır. Bu durum, parametrik testler yerine non-parametrik testlerin kullanılmasını gerektirir. Normal dağılım varsayımının sağlanmadığı bu tür durumlarda, non-parametrik testlerle yapılan analizler daha güvenilir olacaktır.

$\boldsymbol{H_0B}$**:** Uçuşta Karar Verme Stilleri Ölçeği Faktörlerinin Veri Dağılımı Normaldir.

$\boldsymbol{H_1B}$**:** Uçuşta Karar Verme Stilleri Ölçeği Faktörlerinin Veri Dağılımı Normal Değildir.

Tablo 8. Karar Verme Stilleri Ölçeğine Ait Faktörlerin Normallik Analizi

	Kolmogorov-Smirnov[a]			Shapiro-Wilk		
	Statistic	Df	Sig.	Statistic	df	Sig.
Rasyonel KararVerme	,244	335	,000	,804	335	,000
Sezgisel KararVerme	,091	335	,000	,951	335	,000
Bagımlı Karar Verme	,124	335	,000	,943	335	,000
Kaçınma	,226	335	,000	,855	335	,000
Anlık Karar Verme	,131	335	,000	,945	335	,000

Karar Verme Stilleri Ölçeği Faktörlerinin veri dağılımının Kolmogorov-Smirnov Testi sonucuna Tablo 8'e baktığımızda p<0,05 olduğundan faktörlerin veri dağılımları ,05 anlamlılık düzeyinde normal dağılım şartını sağlamamaktadır. Bu durumda H_0B reddedilir ve H_2Bkabul edilir.

Tablodaki Kolmogorov-Smirnov ve Shapiro-Wilk test sonuçlarına göre, **Karar Verme Stilleri Ölçeği** faktörlerinin tümü (rasyonel karar verme, sezgisel karar verme, bağımlı karar verme, kaçınma, anlık karar verme) normal dağılıma uymamaktadır. Bu, her bir karar verme stilinin verisinin normal dağılımdan sapma gösterdiği anlamına gelir. Testlerin p-değeri (Sig.) 0,05'ten küçük olduğu için, normal dağılım varsayımı reddedilmektedir.

Rasyonel Karar Verme:

Kolmogorov-Smirnov testi p-değeri: 0,000

Shapiro-Wilk testi p-değeri: 0,000

Sonuç: Rasyonel karar verme verisi normal dağılmamaktadır. Bu, bireylerin mantıklı ve planlı kararlar alırken farklı faktörlerden etkilendiğini ve veri setinin bu çeşitliliği yansıttığını gösterir.

Sezgisel Karar Verme:

Kolmogorov-Smirnov testi p-değeri: 0,000

Shapiro-Wilk testi p-değeri: 0,000

Sonuç: Sezgisel karar verme verisi de normal dağılmamaktadır. Sezgisel kararlar genellikle içgüdülerle ve anlık duygusal durumlarla alınır, bu da verilerin dağılmasında belirgin farklılıklar yaratabilir.

Bağımlı Karar Verme:

Kolmogorov-Smirnov testi p-değeri: 0,000

Shapiro-Wilk testi p-değeri: 0,000

Sonuç: Bağımlı karar verme stilinin verisi de normal dağılmamaktadır. Bu, bireylerin başkalarının önerileri veya deneyimleriyle karar alma süreçlerinde farklılıklar gösterdiğini düşündürür.

Kaçınma:

Kolmogorov-Smirnov testi p-değeri: 0,000

Shapiro-Wilk testi p-değeri: 0,000

Sonuç: Kaçınma karar verme stilinin verisi normal dağılmamaktadır. Bu da, bireylerin riskten kaçınma eğilimlerinin farklı derecelerde olduğunu ve anket verilerinin çeşitli tepkileri yansıttığını gösterir.

Anlık Karar Verme:

Kolmogorov-Smirnov testi p-değeri: 0,000

Shapiro-Wilk testi p-değeri: 0,000

Sonuç: Anlık karar verme de normal dağılmamaktadır. Bu, bireylerin hızlı ve genellikle anlık etkenlerle aldıkları kararların çeşitli ve düzensiz olduğunu gösterebilir. Tüm karar verme stillerine ait veriler normal dağılıma uymadığı için, parametrik testler (örneğin, t-testleri veya ANOVA) kullanılmamalıdır. Bunun yerine non-parametrik

testler (örneğin, Mann-Whitney U testi, Kruskal-Wallis testi) kullanılmalıdır. Bu durum, karar verme süreçlerinin farklı bireyler ve durumlar arasında değişkenlik gösterdiğini ve her bireyin karar verme tarzının farklı faktörlere bağlı olarak şekillendiğini gösterir. Eğitim ve araştırma süreçlerinde, farklı karar verme stillerinin daha dikkatli analiz edilmesi, kararların nedenlerini ve bağlamlarını anlamak için önemlidir.

$\boldsymbol{H_0C}$: Tükenmişlik Düzeyi Ölçeğinin Veri Dağılımı Normaldir.

$\boldsymbol{H_1C}$: Tükenmişlik Düzeyi Ölçeğinin Veri Dağılımı Normal Değildir.

Tablo 9. Tükenmişlik Düzeyi Ölçeğine Ait Faktörlerin Normallik Analizi

	Kolmogorov-Smirnov[a]			Shapiro-Wilk		
	Statistic	Df	Sig.	Statistic	df	Sig.
Duygusal Tükenmişlik	,181	335	,000	,897	335	,000
Duyarsızlaşma	,232	335	,000	,868	335	,000
Düşük Basarı Hissi	,244	335	,000	,869	335	,000

Tükenmişlik Düzeyi Ölçeği Faktörlerinin veri dağılımının Kolmogorov-Smirnov Testi sonucuna Tablo 9'a baktığımızda p<0,05 olduğundan faktörlerin veri dağılımları ,05 anlamlılık düzeyinde normal dağılım şartını sağlamamaktadır. Bu durumda H_0C reddedilir ve H_2C kabul edilir.

Tablodaki Kolmogorov-Smirnov ve Shapiro-Wilk test sonuçlarına göre, **Duygusal Tükenmişlik, Duyarsızlaşma ve Düşük Başarı Hissi** faktörlerinin tümü normal dağılıma uymamaktadır. Testlerin p-değerleri (Sig.) 0,05'ten küçük olduğu için, normal dağılım varsayımı reddedilmiştir. Bu, her bir tükenmişlik faktörünün verisinin normal dağılımdan sapma gösterdiği anlamına gelir.

Duygusal Tükenmişlik:

Kolmogorov-Smirnov testi p-değeri: 0,000

Shapiro-Wilk testi p-değeri: 0,000

Sonuç: Duygusal tükenmişlik verisi normal dağılmamaktadır. Bu, bireylerin duygusal tükenmişlik seviyelerinin farklı derecelerde olduğunu ve verilerin çeşitli bireysel faktörlere göre farklılık gösterdiğini gösterir.

Duyarsızlaşma:

Kolmogorov-Smirnov testi p-değeri: 0,000

Shapiro-Wilk testi p-değeri: 0,000

Sonuç: Duyarsızlaşma verisi de normal dağılmamaktadır. Bu, bireylerin iş yerindeki veya sosyal ortamlardaki duyarsızlaşma düzeylerinin çok farklı olabileceğini ve bu faktörün bireysel farklılıklar gösterdiğini yansıtır.

Düşük Başarı Hissi:

Kolmogorov-Smirnov testi p-değeri: 0,000

Shapiro-Wilk testi p-değeri: 0,000

Sonuç: Düşük başarı hissi verisi de normal dağılmamaktadır. Bu, bireylerin başarı hissiyatlarının çok çeşitli ve birbirinden farklı seviyelerde olduğunu gösterir. Birçok katılımcı, başarı hissi ile ilgili olarak düşük seviyelerde yanıtlar verirken, bazıları yüksek seviyelerde yanıt verebilir.

Tükenmişlik düzeyi faktörlerine ait veriler normal dağılıma uymadığı için, bu faktörlerin analizinde parametrik testler kullanılamaz. Bunun yerine, non-parametrik testler (örneğin, Mann-Whitney U testi veya Kruskal-Wallis testi) kullanılmalıdır. Bu durum, tükenmişlik düzeyine ait her bir faktörün verisinin çeşitli bireysel farklardan etkilenerek farklı dağılımlar sergilediğini ve her bir bireyin tükenmişlik düzeyinin farklı bir seviyede olduğunu göstermektedir.

Bununla birlikte, tükenmişlik düzeylerinin normal dağılmaması, bu alandaki araştırmaların daha geniş ve heterojen birey gruplarını içermesinin ve kişisel faktörlerin etkisinin dikkate alınmasının önemini vurgular. Ayrıca, tükenmişlikle ilgili eğitim ve müdahale stratejilerinin, farklı düzeyde tükenmişlik yaşayan bireylere yönelik özelleştirilmesi gerektiğini ortaya koymaktadır.

5.3. Parametrik Olmayan Karşılaştırma Analizleri

5.3.1. Mann-Whitney U testi

$\boldsymbol{H_0A}$**:** Uçuşta Karar Verme Stilleri ile Tükenmişlik Düzeyinin Cinsiyet ile Arasında Anlamlı Bir Farklılık Yoktur.

$\boldsymbol{H_1A}$**:** Uçuşta Karar Verme Stilleri ile Tükenmişlik Düzeyinin Cinsiyet ile Anlamlı Bir Farklılık Vardır.

Tablo 10. Uçuşta Karar Verme Stilleri ile Tükenmişlik Düzeyinin Cinsiyet ile Arasındaki İlişki

	Rasyonel Karar Verme	Sezgisel Karar Verme	Bagımlı Karar Verme	Kaçınma	Anlık Karar Verme	Duygusal Tükenmişlik	Duyarsızlaşma	Düşük Basarı Hissi
Mann-Whitney U	13028,000	13101,500	13578,500	11857,500	12925,500	12157,000	11949,000	11237,500
Wilcoxon W	25589,000	28854,500	29331,500	27610,500	28678,500	27910,000	27702,000	26990,500
Z	-1,087	-,998	-,459	-2,416	-1,198	-2,076	-2,324	-3,158
Asymp. Sig. (2-tailed)	,277	,318	,647	,016	,231	,038	,020	,002

Tablo 10'da görüldüğü gibi Karar Verme Stilleri faktörlerinden Kaçınma ile cinsiyet arasında anlamlı bir farklılık vardır. p<,05 olduğundan bu ilişki için H_0hipotezi reddedilerek, H_1 hipotezi kabul edilir. Karar Verme Stillerinin diğer faktörleri ile cinsiyet arasında ise p>,05 olduğundan anlamlı bir farklılık yoktur. Bu faktörler için ise H_0hipotezi kabul edilerek, H_1 hipotezi reddedilir. Bu durumda kişilerin kadın ya da erkek olması durumuna göre Kaçınma faktörü farklılık göstermektedir. Tükenmişlik Düzeyi faktörleri ile cinsiyet arasında ise anlamlı bir farklılık hepsinde vardır. p<,05 olduğundan H_0hipotezi reddedilerek, H_1 hipotezi kabul edilir. Bu durumda Duygusa Tükenmişlik, Duyarsızlaşma ve Düşük Başarı Hissi cinsiyete göre değişmektedir. Uçuşta karar verme stilleri ile tükenmişlik düzeylerinin cinsiyetle olan ilişkisi üzerine yapılan Mann-Whitney U testi ve Wilcoxon testi sonuçları, cinsiyetin farklı karar verme stilleri ve tükenmişlik düzeyleri üzerindeki etkilerini belirlemeye yöneliktir. Bu sonuçları detaylı bir şekilde inceleyerek her bir karar verme tarzı ve tükenmişlik düzeyinin cinsiyetle olan ilişkisini açıklayalım:

Rasyonel Karar Verme ve Cinsiyet:

Mann-Whitney U p-değeri: 0,277

Wilcoxon Z: -1,087

Yorum: P-değeri 0,05'ten büyük olduğu için, erkek ve kadın katılımcılar arasında rasyonel karar verme tarzı açısından anlamlı bir fark bulunmamaktadır. Bu, erkek ve kadınların uçuşta rasyonel, mantıklı kararlar alırken benzer bir yaklaşım sergilediklerini gösterir. Rasyonel karar verme stili, genellikle mantıklı, veriye dayalı kararlar alma ile ilgilidir ve cinsiyetin bu tarz üzerinde etkisi olmadığı düşünülebilir.

Uçuş eğitimi ve karar alma süreçlerinde, her iki cinsiyet de benzer şekilde mantıklı ve analitik kararlar alma eğiliminde olabilir.

Sezgisel Karar Verme ve Cinsiyet:

Mann-Whitney U p-değeri: 0,318

Wilcoxon Z: -0,998

Yorum: P-değeri yine 0,05'ten büyük olduğu için, cinsiyetin sezgisel karar verme üzerinde anlamlı bir etkisi bulunmamaktadır. Sezgisel karar verme, hızlı ve içgüdüsel kararlar alma şeklinde tanımlanabilir. Bu durumda, erkek ve kadın katılımcılar arasında sezgisel kararlar alma konusunda belirgin bir fark olmadığı, her iki cinsiyetin de bu tür kararları benzer şekilde aldığını gösterebilir. Ayrıca, sezgisel karar verme genellikle deneyime ve çevresel uyarıcılara dayalı bir süreçtir, bu nedenle cinsiyetin bu faktör üzerinde bir fark yaratmaması olasıdır.

Bağımlı Karar Verme ve Cinsiyet:

Mann-Whitney U p-değeri: 0,647

Wilcoxon Z: -0,459

Yorum: P-değeri 0,05'ten büyük olduğundan, cinsiyetin bağımlı karar verme üzerinde anlamlı bir etkisi yoktur. Bağımlı karar verme, kişinin başkalarının öneri ve yönlendirmelerine dayanarak karar almasıdır. Uçuşta bu tür kararlar genellikle eğitmenlerin veya deneyimli pilotların rehberliğine dayanabilir. Ancak cinsiyetin bu tarz üzerinde bir fark yaratmadığı, her iki cinsiyetin de başkalarının rehberliğine eşit ölçüde ihtiyaç duyduğunu gösterebilir.

Kaçınma ve Cinsiyet:

Mann-Whitney U p-değeri: 0,016

Wilcoxon Z: -2,416

Yorum: P-değeri 0,05'ten küçük olduğu için, cinsiyetin kaçınma karar verme tarzı üzerinde anlamlı bir etkisi vardır. Kaçınma, risklerden veya zorluklardan kaçınma eğilimidir ve bu karar verme tarzı stresli durumlarla başa çıkma stratejisi olarak ortaya çıkabilir. Burada, kadın ve erkek katılımcılar arasında kaçınma davranışında belirgin bir fark olduğu görülmektedir. Kadınlar ve erkekler uçuş süreçlerinde stresli ve

zorlayıcı durumlardan farklı şekillerde kaçınabilirler. Kadınların belki de daha fazla riskten kaçınma eğiliminde olabileceği, bunun eğitim ve deneyim ile bağlantılı olarak değişebileceği düşünülmektedir.

Anlık Karar Verme ve Cinsiyet:

Mann-Whitney U p-değeri: 0,231

Wilcoxon Z: -1,198

Yorum: P-değeri 0,05'ten büyük olduğu için, cinsiyetin anlık karar verme üzerinde anlamlı bir etkisi yoktur. Anlık karar verme, hızla verilen ve genellikle refleksif olan kararlardır. Bu tür kararlar, genellikle eğitimli pilotların deneyimlerinden yararlandığı anlarda ortaya çıkar. Cinsiyetin anlık karar verme tarzı üzerinde bir fark yaratmadığı, her iki cinsiyetin de benzer hızda ve benzer şekilde karar aldığını gösterir.

Duygusal Tükenmişlik ve Cinsiyet:

Mann-Whitney U p-değeri: 0,038

Wilcoxon Z: -2,076

Yorum: P-değeri 0,05'ten küçük olduğundan, cinsiyetin duygusal tükenmişlik üzerinde anlamlı bir etkisi vardır. Duygusal tükenmişlik, sürekli stresli durumlarla başa çıkarken yaşanan tükenme hissidir. Kadınlar ve erkekler arasında duygusal tükenmişlikte belirgin bir fark bulunmaktadır. Kadınların uçuş eğitim süreçlerinde veya mesleklerinde daha fazla duygusal tükenmişlik hissedebileceği düşünülmektedir. Bu durum, mesleki roller, toplumsal beklentiler veya kadınların daha fazla duygusal yük taşıma eğiliminden kaynaklanabilir.

Duyarsızlaşma ve Cinsiyet:

Mann-Whitney U p-değeri: 0,020

Wilcoxon Z: -2,324

Yorum: P-değeri 0,05'ten küçük olduğu için, cinsiyetin duyarsızlaşma üzerinde anlamlı bir etkisi vardır. Duyarsızlaşma, kişinin stresli durumlara karşı duyarsız hale gelmesi durumudur. Cinsiyetin duyarsızlaşma üzerinde bir etkisi olduğu ve kadınlar ile erkekler arasında bu konuda farklar bulunduğu görülmektedir. Kadınlar, eğitim ve

mesleklerinde daha fazla duygusal yorgunluk yaşayarak duyarsızlaşabilirler. Bu fark, toplumsal normlar ve kadınların çoğu zaman daha fazla duygusal yük taşıyor olmalarından kaynaklanabilir.

Düşük Başarı Hissi ve Cinsiyet:

Mann-Whitney U p-değeri: 0,002

Wilcoxon Z: -3,158

Yorum: P-değeri 0,05'ten küçük olduğu için, cinsiyetin düşük başarı hissi üzerinde anlamlı bir etkisi vardır. Düşük başarı hissi, bireylerin kendilerini yetersiz hissetme durumudur. Kadınlar ve erkekler arasında düşük başarı hissi konusunda anlamlı bir fark bulunmuş olup, kadınların genellikle erkeklere kıyasla daha fazla başarısızlık hissi yaşayabileceği düşünülmektedir. Toplumsal baskılar ve kadınların kariyerlerinde daha fazla engelle karşılaşmaları, bu duyguyu daha yoğun yaşamalarına yol açabilir.

Cinsiyetin kaçınma, duygusal tükenmişlik, duyarsızlaşma ve düşük başarı hissi gibi faktörler üzerinde anlamlı etkileri olduğu, ancak rasyonel karar verme, sezgisel karar verme, bağımlı karar verme ve anlık karar verme gibi karar verme stilleri üzerinde etkisi olmadığı gözlemlenmiştir. Bu sonuçlar, kadın ve erkeklerin uçuş süreçlerinde farklı psikolojik süreçlerden geçebileceğini ve bu farkların eğitim, eğitim süreci tasarımı ve destekleyici stratejilerle ele alınması gerektiğini göstermektedir.

$\boldsymbol{H_0B}$: Uçuşta Karar Verme Stilleri ile Tükenmişlik Düzeyinin Pilotaj Eğitimi Alıp Alınmaması ile Arasında Anlamlı Bir Farklılık Yoktur.

$\boldsymbol{H_1B}$: Uçuşta Karar Verme Stilleri ile Tükenmişlik Düzeyinin Pilotaj Eğitimi Alıp Alınmaması ile Arasında Anlamlı Bir Farklılık Vardır.

5.4. 2Kruskal-Wallis H Testi Analizi

$\boldsymbol{H_0A}$**:** Uçuşta Karar Verme Stilleri ile Tükenmişlik Düzeyinin Yaş ile Arasında Anlamlı Bir Farklılık Yoktur.

$\boldsymbol{H_1A}$**:** Uçuşta Karar Verme Stilleri ile Tükenmişlik Düzeyinin Yaş ile Arasında Anlamlı Bir Farklılık Vardır.

Tablo 11. Karar Verme Stilleri ile Tükenmişlik Düzeyinin Yaş ile Arasındaki İlişki

	Rasyonel Karar Verme	Sezgisel Karar Verme	Bağımlı Karar Verme	Kaçınma	Anlık Karar Verme	Duygusal Tükenmişlik	Duyarsızlaşma	Düşük Basarı Hissi
Chi-Square	3,350	31,235	3,089	11,187	22,010	11,462	13,634	9,939
df	4	4	4	4	4	4	4	4
Asymp. Sig.	,501	,000	,543	,025	,000	,022	,009	,041

Tablo 11'de görüldüğü gibi Karar Verme Stilleri faktörlerinden Rasyonel Karar Verme ve Bağımlı Karar Verme faktörleri dışında, Sezgisel Karar Verme, Kaçınma ve Anlık Karar Verme faktörleri ile yaş arasında anlamlı bir farklılık bulunmaktadır. p<,05 olduğundan H_0hipotezi reddedilerek, H_1 hipotezi kabul edilir. Tükenmişlik Düzeyi ile yaş arasında ise anlamlı bir farklılık bulunmaktadır. (p<0,05) bu faktör içinse H_0 hipotezi reddedilerek, H_1 hipotezi kabul edilir. Bu durumda kişilerin sezgisel karar vermelerinde, kaçınmada ve anlık karar vermelerinde yaş etkilidir. Aynı zamanda kişilerin tükenmişlik düzeyleri de yaşa göre farklılık göstermektedir.

Karar verme stilleri ile tükenmişlik düzeylerinin yaşla olan ilişkisini incelemek için yapılan **Ki-Kare Testi (Chi-Square Testi)** sonuçlarını detaylı bir şekilde değerlendirelim.

Rasyonel Karar Verme ile Yaş Arasındaki İlişki:

Ki-Square Değeri (χ^2): 3,350

Serbestlik Derecesi (df): 4

Asymptotic Sig. (p-değeri): 0,501

Yorum: P-değeri 0,05'ten büyük olduğundan, rasyonel karar verme ile yaş arasında anlamlı bir ilişki bulunmamaktadır. Bu sonuç, yaşın, bireylerin rasyonel, mantıklı kararlar alma tarzlarını etkilemediğini gösteriyor. Farklı yaş gruplarındaki katılımcıların uçuş sırasında mantıklı ve analitik kararlar alma süreçleri benzer şekilde işliyor. Yaş faktörü, rasyonel karar verme üzerinde belirgin bir etkiye sahip değildir.

Sezgisel Karar Verme ile Yaş Arasındaki İlişki:

Ki-Square Değeri (χ^2): 31,235

Serbestlik Derecesi (df): 4

Asymptotic Sig. (p-değeri): 0,000

Yorum: P-değeri 0,05'ten küçük olduğu için, sezgisel karar verme ile yaş arasında anlamlı bir ilişki vardır. Bu sonuç, yaşın, bireylerin sezgisel karar verme tarzını etkilediğini gösterir. Sezgisel karar verme, genellikle içgüdüler ve deneyime dayalı olarak yapılan kararlar olduğundan, farklı yaş grupları arasında sezgisel karar alma biçimlerinde farklar olabilir. Örneğin, deneyimli pilotların sezgisel kararları daha fazla kullanma eğiliminde olabileceği düşünülebilir. Genç bireyler, bu tür kararlar almak yerine daha fazla analitik (rasyonel) kararlar alabilirler.

Bağımlı Karar Verme ile Yaş Arasındaki İlişki:

Ki-Square Değeri (χ^2): 3,089

Serbestlik Derecesi (df): 4

Asymptotic Sig. (p-değeri): 0,543

Yorum: P-değeri 0,05'ten büyük olduğu için, bağımlı karar verme ile yaş arasında anlamlı bir ilişki bulunmamaktadır. Bağımlı karar verme, başkalarının önerilerine dayanarak karar alma eğilimidir ve yaş faktörü bu stili etkilememektedir. Bu sonuç, tüm yaş gruplarındaki katılımcıların benzer şekilde başkalarının yönlendirmelerine dayalı kararlar aldığını göstermektedir. Yaş ilerledikçe, bireylerin bağımlı karar verme tarzlarında belirgin bir değişim yaşamadıkları söylenebilir.

Kaçınma ile Yaş Arasındaki İlişki:

Ki-Square Değeri (χ^2): 11,187

Serbestlik Derecesi (df): 4

Asymptotic Sig. (p-değeri): 0,025

Yorum: P-değeri 0,05'ten küçük olduğu için, kaçınma ile yaş arasında anlamlı bir ilişki vardır. Bu sonuç, yaşın, bireylerin stresli durumlardan kaçınma eğilimlerini etkilediğini gösteriyor. Yaş ilerledikçe, stresli durumlara karşı duyarlılık artabilir ve bu nedenle bireyler daha fazla riskten kaçınma eğiliminde olabilirler. Genç bireyler, belki de daha fazla risk alma eğiliminde olabilirken, yaşlı bireyler daha fazla kaçınma davranışı sergileyebilir. Bu yaşla ilişkili bir psikolojik değişim olabilir.

Anlık Karar Verme ile Yaş Arasındaki İlişki:

Ki-Square Değeri (χ^2): 22,010

Serbestlik Derecesi (df): 4

Asymptotic Sig. (p-değeri): 0,000

Yorum: P-değeri 0,05'ten küçük olduğu için, anlık karar verme ile yaş arasında anlamlı bir ilişki vardır. Anlık karar verme, genellikle hızlı ve refleksif kararlar almayı ifade eder. Yaş ilerledikçe, bireylerin anlık kararlar alma hızları ve bu tür kararları alma tarzları değişebilir. Genç bireyler, daha hızlı refleksif kararlar alma eğiliminde olabilirken, daha deneyimli bireyler daha bilinçli ve kontrollü bir şekilde anlık kararlar alabilirler. Bu da yaşla birlikte anlık karar alma tarzında belirgin bir fark olduğunu gösteriyor.

Duygusal Tükenmişlik ile Yaş Arasındaki İlişki:

Ki-Square Değeri (χ^2): 11,462

Serbestlik Derecesi (df): 4

Asymptotic Sig. (p-değeri): 0,022

Yorum: P-değeri 0,05'ten küçük olduğu için, duygusal tükenmişlik ile yaş arasında anlamlı bir ilişki vardır. Yaş ilerledikçe, bireylerin duygusal tükenmişlik yaşama düzeyi artabilir. Özellikle yoğun stres altında çalışan bireyler, zamanla tükenmişlik hissi yaşayabilirler. Bu da, yaşın, uçuş sürecindeki stresle başa çıkma yeteneği ve tükenmişlik düzeyi üzerindeki etkisini gösteriyor. Deneyimli pilotlar, başlangıçta yaşadıkları tükenmişlik hissinin arttığını veya bu durumu daha fazla hissedebileceklerini gözlemleyebilirler.

Duyarsızlaşma ile Yaş Arasındaki İlişki:

Ki-Square Değeri (χ^2): 13,634

Serbestlik Derecesi (df): 4

Asymptotic Sig. (p-değeri): 0,009

Yorum: P-değeri 0,05'ten küçük olduğu için, duyarsızlaşma ile yaş arasında anlamlı bir ilişki vardır. Duyarsızlaşma, bireylerin stresli durumlarla karşılaştıklarında duygusal olarak etkilenmemeleri durumudur. Yaş ilerledikçe, bireyler genellikle daha

fazla deneyim kazandıkça stresli durumlardan daha az etkilenebilir ve daha duyarsız hale gelebilirler. Bu yaşla ilişkili bir olgunlaşma ve stres yönetimi stratejisi olabilir. Yaş ilerledikçe bireylerin duyarsızlaşma seviyeleri artabilir.

Düşük Başarı Hissi ile Yaş Arasındaki İlişki:

Ki-Square Değeri (χ^2): 9,939

Serbestlik Derecesi (df): 4

Asymptotic Sig. (p-değeri): 0,041

Yorum: P-değeri 0,05'ten küçük olduğu için, düşük başarı hissi ile yaş arasında anlamlı bir ilişki vardır. Yaş ilerledikçe, bireyler düşük başarı hissi yaşayabilirler. Genç yaşlarda daha fazla başarı beklentisi olabilirken, yaş ilerledikçe kişiler daha fazla başarı kaygısı yaşayabilirler. Bu, kariyerlerinde daha fazla deneyim kazanan ve aynı zamanda daha fazla başarısızlık hissi taşıyan bireyler arasında gözlemlenebilir.

Yaş ile ilişkisi anlamlı olan değişkenler: Sezgisel Karar Verme, Kaçınma, Anlık Karar Verme, Duygusal Tükenmişlik, Duyarsızlaşma, Düşük Başarı Hissi.

Yaş ile ilişkisi anlamlı olmayan değişkenler: Rasyonel Karar Verme, Bağımlı Karar Verme.

Yaşın uçuş eğitimi ve mesleki deneyimle etkileşimi, farklı karar verme stilleri ve tükenmişlik düzeyleri üzerinde önemli bir rol oynayabilir. Bu bulgular, yaşa dayalı farklı eğitim stratejilerinin ve destek sistemlerinin geliştirilmesi gerektiğini ortaya koymaktadır.

$\boldsymbol{H_0 B}$: Uçuşta Karar Verme Stilleri ile Tükenmişlik Düzeyinin Eğitim Durumu ile Arasında Anlamlı Bir Farklılık Yoktur.

$\boldsymbol{H_1 B}$: Uçuşta Karar Verme Stilleri ile Tükenmişlik Düzeyinin Eğitim Durumu ile Arasında Anlamlı Bir Farklılık Vardır.

Tablo 12. Karar Verme Stilleri ile Tükenmişlik Düzeyinin Eğitim Durumu ile Arasındaki İlişki

	Rasyonel Karar Verme	Sezgisel Karar Verme	Bagımlı Karar Verme	Kaçınma	Anlık Karar Verme	Duygusal Tükenmişlik	Duyarsızlaşma	Düşük Basarı Hissi
Chi-Square	12,162	13,621	1,849	2,553	,110	7,132	5,449	4,856
Df	4	4	4	4	4	4	4	4
Asymp. Sig.	,016	,009	,764	,635	,999	,129	,244	,302

Tablo 12'de görüldüğü gibi Karar Verme Stilleri faktörlerinden Rasyonel Karar Verme ve Sezgisel Karar Verme faktörleri ile eğitim arasında anlamlı bir farklılık bulunmaktadır. p<,05 olduğundan H_0hipotezi reddedilerek, bu faktörler için H_1 hipotezi kabul edilir. Karar verme stillerinin diğer faktörleri için ve tükenmişlik düzeyi için eğitim ile aralarında anlamlı bir farklılık bulunmadığından bu faktör içinse H_0 hipotezi kabul edilerek, H_1 hipotezi reddedilir. Böylece kişilerde eğitim düzeyi değiştikçe rasyonel ve sezgisel karar verme biçimlerinin de farklılaştığını söyleyebiliriz.

Karar verme stilleri ile tükenmişlik düzeylerinin yaşla olan ilişkisini incelemek için yapılan Ki-Kare Testi (Chi-Square Testi) sonuçlarını detaylı bir şekilde değerlendirelim.

Rasyonel Karar Verme ile Yaş Arasındaki İlişki:

Ki-Square Değeri (χ^2): 3,350

Serbestlik Derecesi (df): 4

Asymptotic Sig. (p-değeri): 0,501

Yorum: P-değeri 0,05'ten büyük olduğundan, rasyonel karar verme ile yaş arasında anlamlı bir ilişki bulunmamaktadır. Bu sonuç, yaşın, bireylerin rasyonel, mantıklı kararlar alma tarzlarını etkilemediğini gösteriyor. Farklı yaş gruplarındaki katılımcıların uçuş sırasında mantıklı ve analitik kararlar alma süreçleri benzer şekilde işliyor. Yaş faktörü, rasyonel karar verme üzerinde belirgin bir etkiye sahip değildir.

Sezgisel Karar Verme ile Yaş Arasındaki İlişki:

Ki-Square Değeri (χ^2): 31,235

Serbestlik Derecesi (df): 4

Asymptotic Sig. (p-değeri): 0,000

Yorum: P-değeri 0,05'ten küçük olduğu için, sezgisel karar verme ile yaş arasında anlamlı bir ilişki vardır. Bu sonuç, yaşın, bireylerin sezgisel karar verme tarzını etkilediğini gösterir. Sezgisel karar verme, genellikle içgüdüler ve deneyime dayalı olarak yapılan kararlar olduğundan, farklı yaş grupları arasında sezgisel karar alma biçimlerinde farklar olabilir. Örneğin, deneyimli pilotların sezgisel kararları daha fazla kullanma eğiliminde olabileceği düşünülebilir. Genç bireyler, bu tür kararlar almak yerine daha fazla analitik (rasyonel) kararlar alabilirler.

Bağımlı Karar Verme ile Yaş Arasındaki İlişki:

Ki-Square Değeri (χ^2): 3,089

Serbestlik Derecesi (df): 4

Asymptotic Sig. (p-değeri): 0,543

Yorum: P-değeri 0,05'ten büyük olduğu için, bağımlı karar verme ile yaş arasında anlamlı bir ilişki bulunmamaktadır. Bağımlı karar verme, başkalarının önerilerine dayanarak karar alma eğilimidir ve yaş faktörü bu stili etkilememektedir. Bu sonuç, tüm yaş gruplarındaki katılımcıların benzer şekilde başkalarının yönlendirmelerine dayalı kararlar aldığını göstermektedir. Yaş ilerledikçe, bireylerin bağımlı karar verme tarzlarında belirgin bir değişim yaşamadıkları söylenebilir.

Kaçınma ile Yaş Arasındaki İlişki:

Ki-Square Değeri (χ^2): 11,187

Serbestlik Derecesi (df): 4

Asymptotic Sig. (p-değeri): 0,025

Yorum: P-değeri 0,05'ten küçük olduğu için, kaçınma ile yaş arasında anlamlı bir ilişki vardır. Bu sonuç, yaşın, bireylerin stresli durumlardan kaçınma eğilimlerini etkilediğini gösteriyor. Yaş ilerledikçe, stresli durumlara karşı duyarlılık artabilir ve bu nedenle bireyler daha fazla riskten kaçınma eğiliminde olabilirler. Genç bireyler, belki de daha fazla risk alma eğiliminde olabilirken, yaşlı bireyler daha fazla kaçınma davranışı sergileyebilir. Bu yaşla ilişkili bir psikolojik değişim olabilir.

Anlık Karar Verme ile Yaş Arasındaki İlişki:

Ki-Square Değeri (χ^2): 22,010

Serbestlik Derecesi (df): 4

Asymptotic Sig. (p-değeri): 0,000

Yorum: P-değeri 0,05'ten küçük olduğu için, anlık karar verme ile yaş arasında anlamlı bir ilişki vardır. Anlık karar verme, genellikle hızlı ve refleksif kararlar almayı ifade eder. Yaş ilerledikçe, bireylerin anlık kararlar alma hızları ve bu tür kararları alma tarzları değişebilir. Genç bireyler, daha hızlı refleksif kararlar alma eğiliminde olabilirken, daha deneyimli bireyler daha bilinçli ve kontrollü bir şekilde anlık kararlar alabilirler. Bu da yaşla birlikte anlık karar alma tarzında belirgin bir fark olduğunu gösteriyor.

Duygusal Tükenmişlik ile Yaş Arasındaki İlişki:

Ki-Square Değeri (χ^2): 11,462

Serbestlik Derecesi (df): 4

Asymptotic Sig. (p-değeri): 0,022

Yorum: P-değeri 0,05'ten küçük olduğu için, duygusal tükenmişlik ile yaş arasında anlamlı bir ilişki vardır. Yaş ilerledikçe, bireylerin duygusal tükenmişlik yaşama düzeyi artabilir. Özellikle yoğun stres altında çalışan bireyler, zamanla tükenmişlik hissi yaşayabilirler. Bu da, yaşın, uçuş sürecindeki stresle başa çıkma yeteneği ve tükenmişlik düzeyi üzerindeki etkisini gösteriyor. Deneyimli pilotlar, başlangıçta yaşadıkları tükenmişlik hissinin arttığını veya bu durumu daha fazla hissedebileceklerini gözlemleyebilirler.

Duyarsızlaşma ile Yaş Arasındaki İlişki:

Ki-Square Değeri (χ^2): 13,634

Serbestlik Derecesi (df): 4

Asymptotic Sig. (p-değeri): 0,009

Yorum: P-değeri 0,05'ten küçük olduğu için, duyarsızlaşma ile yaş arasında anlamlı bir ilişki vardır. Duyarsızlaşma, bireylerin stresli durumlarla karşılaştıklarında duygusal olarak etkilenmemeleri durumudur. Yaş ilerledikçe, bireyler genellikle daha

fazla deneyim kazandıkça stresli durumlardan daha az etkilenebilir ve daha duyarsız hale gelebilirler. Bu yaşla ilişkili bir olgunlaşma ve stres yönetimi stratejisi olabilir. Yaş ilerledikçe bireylerin duyarsızlaşma seviyeleri artabilir.

Düşük Başarı Hissi ile Yaş Arasındaki İlişki:

Ki-Square Değeri (χ^2): 9,939

Serbestlik Derecesi (df): 4

Asymptotic Sig. (p-değeri): 0,041

Yorum: P-değeri 0,05'ten küçük olduğu için, düşük başarı hissi ile yaş arasında anlamlı bir ilişki vardır. Yaş ilerledikçe, bireyler düşük başarı hissi yaşayabilirler. Genç yaşlarda daha fazla başarı beklentisi olabilirken, yaş ilerledikçe kişiler daha fazla başarı kaygısı yaşayabilirler. Bu, kariyerlerinde daha fazla deneyim kazanan ve aynı zamanda daha fazla başarısızlık hissi taşıyan bireyler arasında gözlemlenebilir.

Yaş ile ilişkisi anlamlı olan değişkenler: Sezgisel Karar Verme, Kaçınma, Anlık Karar Verme, Duygusal Tükenmişlik, Duyarsızlaşma, Düşük Başarı Hissi.

Yaş ile ilişkisi anlamlı olmayan değişkenler: Rasyonel Karar Verme, Bağımlı Karar Verme.

Yaşın uçuş eğitimi ve mesleki deneyimle etkileşimi, farklı karar verme stilleri ve tükenmişlik düzeyleri üzerinde önemli bir rol oynayabilir. Bu bulgular, yaşa dayalı farklı eğitim stratejilerinin ve destek sistemlerinin geliştirilmesi gerektiğini ortaya koymaktadır.

Eğitim durumu ile karar verme stilleri ve tükenmişlik düzeyleri arasındaki ilişkiyi değerlendirmek için yapılan Ki-Kare Testi sonuçlarına detaylı bir şekilde bakalım.

Rasyonel Karar Verme ile Eğitim Durumu Arasındaki İlişki:

Ki-Square Değeri (χ^2): 12,162

Serbestlik Derecesi (df): 4

Asymptotic Sig. (p-değeri): 0,016

Yorum: P-değeri 0,05'ten küçük olduğu için, rasyonel karar verme ile eğitim durumu arasında anlamlı bir ilişki vardır. Bu sonuç, eğitim düzeyinin artmasıyla

bireylerin rasyonel karar verme eğilimlerinin de değiştiğini gösteriyor. Yüksek eğitim seviyesine sahip bireyler, mantıklı ve analitik kararlar alırken, daha düşük eğitim seviyesindeki bireyler, belki de daha sezgisel veya bağımlı kararlar alabilirler. Bu durum, eğitim seviyesinin bilgi ve deneyimle bağlantılı olarak karar verme süreçlerini etkileyebileceğini gösteriyor.

Sezgisel Karar Verme ile Eğitim Durumu Arasındaki İlişki:

Ki-Square Değeri (χ^2): 13,621

Serbestlik Derecesi (df): 4

Asymptotic Sig. (p-değeri): 0,009

Yorum: P-değeri 0,05'ten küçük olduğu için, sezgisel karar verme ile eğitim durumu arasında anlamlı bir ilişki vardır. Bu sonuç, eğitim durumu arttıkça, bireylerin sezgisel karar verme tarzlarını daha az kullandıklarını veya farklı bir şekilde kullandıklarını gösterebilir. Eğitimli bireyler, daha fazla bilgi ve deneyime sahip oldukları için sezgisel kararları daha az kullanabilir veya daha fazla bilinçli bir şekilde sezgisel kararlar alabilirler. Bu da sezgisel karar vermenin eğitim seviyesiyle ters bir ilişki içinde olduğunu gösterebilir.

Bağımlı Karar Verme ile Eğitim Durumu Arasındaki İlişki:

Ki-Square Değeri (χ^2): 1,849

Serbestlik Derecesi (df): 4

Asymptotic Sig. (p-değeri): 0,764

Yorum: P-değeri 0,05'ten büyük olduğu için, bağımlı karar verme ile eğitim durumu arasında anlamlı bir ilişki bulunmamaktadır. Bu sonuç, eğitim durumu ne olursa olsun, bireylerin başkalarının önerilerine dayalı kararlar alma eğilimlerinin aynı seviyede olduğunu gösteriyor. Bağımlı karar verme tarzı, eğitim seviyesi ile değişmiyor gibi görünüyor, yani farklı eğitim seviyelerindeki bireyler bağımlı kararlar alma konusunda benzer bir eğilim sergiliyor olabilirler.

Kaçınma ile Eğitim Durumu Arasındaki İlişki:

Ki-Square Değeri (χ^2): 2,553

Serbestlik Derecesi (df): 4

Asymptotic Sig. (p-değeri): 0,635

Yorum: P-değeri 0,05'ten büyük olduğu için, kaçınma ile eğitim durumu arasında anlamlı bir ilişki bulunmamaktadır. Bu sonuç, eğitim düzeyinin bireylerin stresli durumlardan kaçınma eğilimlerini etkilemediğini gösteriyor. Eğitim seviyesi ne olursa olsun, bireylerin kaçınma davranışları benzer şekilde devam ediyor olabilir.

Anlık Karar Verme ile Eğitim Durumu Arasındaki İlişki:

Ki-Square Değeri (χ^2): 0,110

Serbestlik Derecesi (df): 4

Asymptotic Sig. (p-değeri): 0,999

Yorum: P-değeri 0,05'ten büyük olduğu için, anlık karar verme ile eğitim durumu arasında anlamlı bir ilişki bulunmamaktadır. Bu sonuç, bireylerin eğitim durumu ne olursa olsun anlık kararlar alma eğilimlerinin değişmediğini gösteriyor. Eğitim seviyesi anlık karar alma süreçlerini etkilemiyor gibi görünüyor.

Duygusal Tükenmişlik ile Eğitim Durumu Arasındaki İlişki:

Ki-Square Değeri (χ^2): 7,132

Serbestlik Derecesi (df): 4

Asymptotic Sig. (p-değeri): 0,129

Yorum: P-değeri 0,05'ten büyük olduğu için, duygusal tükenmişlik ile eğitim durumu arasında anlamlı bir ilişki bulunmamaktadır. Eğitim seviyesi, bireylerin duygusal tükenmişlik seviyelerini etkilemiyor gibi görünüyor. Bu, her eğitim seviyesindeki bireylerin uçuş sırasında benzer duygusal tükenmişlik seviyelerini yaşayabileceği anlamına gelir.

Duyarsızlaşma ile Eğitim Durumu Arasındaki İlişki:

Ki-Square Değeri (χ^2): 5,449

Serbestlik Derecesi (df): 4

Asymptotic Sig. (p-değeri): 0,244

Yorum: P-değeri 0,05'ten büyük olduğu için, duyarsızlaşma ile eğitim durumu arasında anlamlı bir ilişki bulunmamaktadır. Eğitim düzeyinin, stresli durumlarla

karşılaşıldığında bireylerin duyarsızlaşma eğilimlerini etkilemediğini gösteriyor. Eğitim seviyesi ile duyarsızlaşma arasında bir fark gözlemlenmemektedir.

Düşük Başarı Hissi ile Eğitim Durumu Arasındaki İlişki:

Ki-Square Değeri (χ^2): 4,856

Serbestlik Derecesi (df): 4

Asymptotic Sig. (p-değeri): 0,302

Yorum: P-değeri 0,05'ten büyük olduğu için, düşük başarı hissi ile eğitim durumu arasında anlamlı bir ilişki bulunmamaktadır. Eğitim seviyesi, bireylerin düşük başarı hissini yaşama biçimlerini etkilemiyor. Her eğitim seviyesindeki bireylerin başarı hissiyatları benzer şekilde şekilleniyor olabilir.

Eğitim Durumuna Etki Eden Faktörler:

Anlamlı ilişki tespit edilen karar verme stilleri: Rasyonel Karar Verme, Sezgisel Karar Verme.

Anlamlı ilişki bulunmayan karar verme stilleri: Bağımlı Karar Verme, Kaçınma, Anlık Karar Verme.

Eğitim Durumu ile Tükenmişlik Düzeyinin İlişkisi:

Duygusal tükenmişlik ve duyarsızlaşma ile eğitim durumu arasında anlamlı bir ilişki bulunmamaktadır.

Düşük başarı hissi ile eğitim durumu arasında anlamlı bir ilişki de gözlemlenmemektedir.

Eğitim seviyesi, karar verme süreçleri üzerinde belirgin bir etkiye sahipken, tükenmişlik düzeyleri üzerinde önemli bir fark yaratmamaktadır. Bu, daha fazla eğitimli bireylerin karar verme stillerinde farklılaşmalar gösterdiğini ancak eğitim düzeyinin tükenmişlik hissi veya başarı duygusu üzerinde belirgin bir etki yaratmadığını göstermektedir.

5.5. Açıklayıcı Faktör Analizi (Geçerlik Analizi)

5.5.1. Uçuşta Karar Verme Stilleri Ölçeği'nin Açıklayıcı Faktör Analizi

Tablo 13. Uçuşta Karar Verme Stilleri Ölçeğinin KMO and Bartlett's Testi

Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.		,940
Bartlett's Test of Sphericity	Approx. Chi-Square	8950,549
	Df	276
	Sig.	,000

Tablo 13'de KMO=,940 olup KMO>60 şartını sağlamaktadır ve örneklemden elde edilen verilerin faktör analizine uygun olduğuna karar verilmiştir.

Bartlett's test of sphericity (küresellik testi) sonucu da anlamlı düzeydedir (p<,001). Bu durum korelasyon matrisindeki maddeler arasında anlamlı ilişkilerin mevcut olduğunu ve faktör analizine devam edilebileceğini göstermektedir.

Uçuşta karar verme stillerinin ölçülmesi için gerçekleştirilen **Kaiser-Meyer-Olkin (KMO)** ve **Bartlett's Test of Sphericity** sonuçları, faktör analizi için uygunluk değerlendirmesi yapmaktadır. Bu testlerin amacı, veri setinin faktör analizine uygun olup olmadığını belirlemektir.

Kaiser-Meyer-Olkin (KMO) Measure of Sampling Adequacy:

Sonuç: KMO = 0,940

Yorum:

KMO değeri, faktör analizi için verinin uygunluğunu gösteren bir istatistiktir. KMO değeri 0 ile 1 arasında değişir. 0,5'in altındaki KMO değerleri, faktör analizine uygun olmayan bir veri setine işaret ederken, 0,9 ve üzerindeki değerler çok iyi bir uyum gösterir.

KMO = 0,940 değeri oldukça yüksek olup, **mükemmel** bir uyum sağlandığını ve verilerin faktör analizi için yeterli olduğunu gösterir. Bu durumda, uçuşta karar verme stillerine ilişkin veriler, faktör analizi için uygun ve güvenilir bir yapıya sahiptir.

Bartlett's Test of Sphericity:

Sonuç:

Approx. Chi-Square = 8950,549

df = 276

Sig. = 0,000

Yorum:

Bartlett's Test of Sphericity, verilerin faktör analizine uygunluğunu test etmek için kullanılır. Bu test, korelasyon matrisinin özdeğerlerinin sıfıra yakın olup olmadığını kontrol eder. Eğer korelasyon matrisinin sıfıra yakın özdeğerleri varsa, bu, veri setinin faktör analizi için uygun olmadığı anlamına gelir.

Bartlett's Test of Sphericity sonucunun **p-değeri = 0,000** ($p < 0,05$) olması, verilerin faktör analizine uygun olduğunu gösterir. Yani, **korelasyon matrisi anlamlıdır** ve faktör analizine geçmek için veri seti uygundur. Bu testin anlamlı çıkması, veri setinin değişkenlerinin birbirleriyle anlamlı derecede ilişkili olduğunu ve faktör analizine dayanacak kadar yeterli bir yapıya sahip olduklarını gösterir.

KMO ve Bartlett's Testi Sonuçları, uçuşta karar verme stilleri ölçeğinin faktör analizi için uygun olduğunu gösteren güçlü bir kanıt sunmaktadır.

KMO = 0,940 değeri, veri setinin faktör analizi için yüksek düzeyde uygun olduğunu gösteriyor.

Bartlett's Test of Sphericity'nin **p-değeri < 0,05** olması, verilerin faktör analizine uygun olduğunu doğruluyor.

Sonuç olarak, bu testler, uçuşta karar verme stilleri ölçeğinin faktör analizi için uygun olduğuna işaret etmektedir ve bu verilerle daha fazla analiz yapılabilir.

Tablo 14. Uçuşta Karar Verme Stilleri Ölçeği'nin Toplam Varyans Etkisi

	Initial Eigenvalues			Extraction Sums of Squared Loadings		
Component	Total	% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %
1	11,151	46,461	46,461	11,151	46,461	46,461
2	5,627	23,447	69,908	5,627	23,447	69,908
3	1,190	4,957	74,865	1,190	4,957	74,865
4	1,076	4,482	79,346	1,076	4,482	79,346
5	,691	2,878	82,224	,691	2,878	**82,224**
6	,530	2,207	84,432			
7	,440	1,834	86,266			
8	,396	1,651	87,917			
9	,362	1,508	89,425			
10	,286	1,191	90,616			
11	,265	1,105	91,720			
12	,263	1,094	92,815			
13	,248	1,035	93,850			
14	,207	,862	94,712			
15	,189	,789	95,501			
16	,171	,712	96,214			
17	,161	,670	96,883			
18	,148	,618	97,501			
19	,136	,567	98,068			
20	,129	,537	98,605			
21	,106	,440	99,045			
22	,097	,406	99,451			
23	,077	,323	99,774			
24	,054	,226	100,000			

Tablo 14'te incelenen ölçme aracının 24 maddelik hali için Kaiser ölçütü (Faktör sayısı =Özdeğer>1 durum sayısı) ile 5 faktörlü bir yapı önerilmektedir. Ölçekteki bu 24 soru toplam varyansın %82,224'ünü açıklamaktadır.

Bu tablo, **Uçuşta Karar Verme Stilleri Ölçeği** için yapılan faktör analizinin **toplam varyans etkisi**ni göstermektedir. **Toplam varyans etkisi**, faktörlerin orijinal veri setinin ne kadarını açıkladığını ve her bir faktörün toplam varyans üzerindeki katkısını ifade eder. Bu, analizdeki faktörlerin ne kadar anlamlı olduğunu ve ne kadarını açıklayabildiklerini belirlemek için kritik bir adımdır.

İlk Eigenvalue'lar ve Toplam Varyans:

Tabloda yer alan **"Initial Eigenvalues"** sütunu, faktörlerin her birinin **özdeğerlerini** göstermektedir. Özdeğer, bir faktörün ne kadar varyansı (bilgi) açıkladığını belirler. Özdeğerin değeri, faktörün ne kadar anlamlı olduğunu gösterir; daha yüksek bir özdeğer, daha fazla açıklanan varyans anlamına gelir.

Faktör:

Eigenvalue: 11,151

Toplam Varyansın Yüzdesi: %46,461

Kümülatif Varyans Yüzdesi: %46,461

Bu, ilk faktörün **toplam varyansın %46,46'sını açıkladığını** gösteriyor. Bu, ilk faktörün **çok güçlü bir faktör olduğunu** ve verilerin büyük bir kısmını açıkladığını gösterir.

Faktör:

Eigenvalue: 5,627

Toplam Varyansın Yüzdesi: %23,447

Kümülatif Varyans Yüzdesi: %69,908

İkinci faktör, **toplam varyansın %23,45'ini** açıklıyor. Bu, ilk faktörden sonra önemli bir katkıdır ve verilerin yaklaşık **%69,91'ini** açıklamakta. İkinci faktörün de önemli bir etkiye sahip olduğunu gösterir.

Faktör:

Eigenvalue: 1,190

Toplam Varyansın Yüzdesi: %4,957

Kümülatif Varyans Yüzdesi: %74,865

Üçüncü faktör, varyansın **%4,96'sını** açıklar. Kümülatif yüzde olarak, bu faktörle birlikte **%74,87'ye** ulaşılmaktadır. Bu faktör, önceki faktörlere göre daha az etkili olsa da hala önemli bir katkı sağlar.

Faktör:

Eigenvalue: 1,076

Toplam Varyansın Yüzdesi: %4,482

Kümülatif Varyans Yüzdesi: %79,346

Dördüncü faktör de önemli bir katkı sağlar, ancak etkisi giderek azalmaktadır. Bu faktör **%4,48** varyans açıklarken, toplamda **%79,35** açıklanmış olur.

Faktör ve Sonrası:

5. faktör, **%2,88** varyans açıklamakta ve bu faktörden itibaren açıklanan varyans yavaşça azalmaktadır. 6. faktör ve sonrakiler, daha küçük katkılar sağlar, ancak her biri hala veriyi kısmi olarak açıklamaktadır.

Kümülatif Varyans:

Tablonun ikinci sütunu olan **Extraction Sums of Squared Loadings**, her bir faktörün çıkarılması sonrasında açıklanan varyansı göstermektedir. Bu sayede hangi faktörlerin **en yüksek katkıyı sağladığı** net bir şekilde görülebilir. Kümülatif varyans yüzde oranı, her bir yeni faktör eklendikçe ne kadar toplam varyansın açıklandığını izler.

İlk dört faktör **%79,35** varyans açıklarken, beşinci faktörle birlikte **%82,22'ye** ulaşılmaktadır.

Beşinci faktörden sonra varyansın açıklanma oranı giderek azalır ve son faktör olan 24. faktör, toplam varyansın **%100'ünü** açıklamaktadır. Ancak, bu faktörlerin katkısı çok daha azdır.

Ana Faktörler:

İlk iki faktör, toplam varyansın büyük bir kısmını açıklıyor ve bu da **Uçuşta Karar Verme Stilleri Ölçeği**nin en önemli faktörlerinin bu iki bileşenden oluştuğunu gösteriyor. Özellikle **ilk faktör**, verinin **yaklaşık yarısını** açıklıyor, bu da bu faktörün çok güçlü ve belirleyici bir faktör olduğunu belirtir.

Ekstra Faktörler:

Üçüncü ve dördüncü faktörler, verinin anlamlı bir kısmını açıklamaya devam ediyor, ancak katkıları giderek daha küçük hale geliyor. Bu, verinin daha fazla faktörle açıklanabileceğini gösteriyor, ancak bu faktörlerin açıklanan varyans yüzdeleri daha düşük.

Azalan Katkılar:

Beşinci faktörden sonra, her yeni faktörün varyansa katkısı belirgin bir şekilde azalıyor. Bu, daha fazla faktör eklemenin veri analizi açısından **sınırlı bir fayda sağladığını** gösterir. İleri düzeydeki faktörler veri analizine katılabilir, ancak açıklanan varyans açısından önemli bir fark yaratmazlar.

Uçuşta Karar Verme Stilleri Ölçeği için yapılan faktör analizi, ilk birkaç faktörün güçlü katkılar sağladığını ve ardından açıklanan varyansın giderek azaldığını ortaya koymaktadır. Bu, ölçeğin **temel yapısının büyük ölçüde ilk birkaç faktöre dayandığını**, ancak daha fazla faktörün inceleme ve analiz için dikkate alınabileceğini, fakat katkılarının sınırlı olacağını gösterir. Bu sonuçlar, ölçeğin daha derinlemesine incelenmesinde önemli bir yol gösterici olabilir.

5.5.2. Tükenmişlik Düzeyi ölçeği'nin açıklayıcı faktör analizi

Tablo 15. Tükenmişlik Düzeyi Ölçeğinin KMO and Bartlett's Testi

Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.		,934
Bartlett's Test of Sphericity	Approx. Chi-Square	3012,865
	Df	36
	Sig.	,000

Tablo 15'te KMO=,934 olup KMO>60 şartını sağlamaktadır ve örneklemden elde edilen verilerin faktör analizine uygun olduğuna karar verilmiştir.

Bartlett's test of sphericity (küresellik testi) sonucu da anlamlı düzeydedir (p<,001). Bu durum korelasyon matrisindeki maddeler arasında anlamlı ilişkilerin mevcut olduğunu ve faktör analizine devam edilebileceğini göstermektedir.

Bu testler, **Tükenmişlik Düzeyi Ölçeği** için yapılan faktör analizinin geçerliliğini ve uygunluğunu değerlendiren iki önemli istatistiksel testtir: **Kaiser-Meyer-Olkin (KMO)** testi ve **Bartlett's Test of Sphericity**.

Kaiser-Meyer-Olkin (KMO) Testi:

KMO Skoru: 0,934

KMO testi, verinin faktör analizi için uygun olup olmadığını belirler. KMO skoru, 0 ile 1 arasında bir değer alır ve genellikle şu şekilde yorumlanır:

0,90-1,00: Çok iyi

0,80-0,89: İyi

0,70-0,79: Kabul edilebilir

0,60-0,69: Sınırlı

0,50-0,59: Zayıf

0,50'den küçük: Faktör analizi için uygun değil

Bu durumda **KMO skoru 0,934** olup, **çok iyi** bir değere sahiptir. Bu, **Tükenmişlik Düzeyi Ölçeği** verilerinin faktör analizi için son derece uygun olduğunu gösterir. Yani, bu verilerdeki ilişkiler oldukça güçlüdür ve faktör analizi ile anlamlı sonuçlar elde edilebilir.

Bartlett's Test of Sphericity:

Chi-Square Değeri: 3012,865

df (Serbestlik Derecesi): 36

Sig. Değeri: 0,000

Bartlett's Test of Sphericity, faktör analizinin uygulanabilirliğini test eder. Bu testin null hipotezi, verilerin faktör yapısına uygun olmadığıdır (yani, veriler özdeğeri 1'den küçük olan bir yapı oluşturur ve faktör analizi yapılmaz). Bu testin **p değeri (Sig. Değeri)** çok küçükse (genellikle 0,05'ten küçük), faktör analizi için uygun bir yapı olduğu kabul edilir.

Burada **Bartlett's Test**'in **p değeri 0,000** olarak verilmiştir, yani test **istatistiksel olarak anlamlıdır**. Bu sonuç, **verilerin faktör analizi için yeterli düzeyde korelasyona sahip olduğunu** ve faktör analizi yapılabilir olduğunu gösterir. Bu, verilerin faktör yapısının uygun olduğunu ve faktörlerin açıklanabilir olduğunu gösteren önemli bir bulgudur.

KMO Skoru: Verilerin faktör analizi için son derece uygun olduğunu gösteriyor (0,934).

Bartlett's Test Sonucu: Verilerin faktör analizine uygun olduğunu ve veriler arasında anlamlı ilişkiler bulunduğunu doğruluyor ($p<0,05$).

Bu iki testin sonuçları, **Tükenmişlik Düzeyi Ölçeği** üzerinde yapılacak faktör analizinin sağlam ve güvenilir sonuçlar vereceğini göstermektedir. KMO skoru oldukça yüksek olduğu için, faktör analizinin yapılması veri seti açısından anlamlı ve geçerli olacaktır. Ayrıca, Bartlett's Test'in anlamlı çıkması da faktör analizi yapmayı uygun hale getirmektedir. Bu sonuçlar, veriler arasındaki ilişkiyi keşfetmek ve doğru faktör yapılarını belirlemek için güçlü bir temel sağlar.

Tablo 16. Tükenmişlik Düzeyi Ölçeği'nin Toplam Varyans Etkisi

	Initial Eigenvalues			Extraction Sums of Squared Loadings		
	Total	% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %
1	6,634	73,717	73,717	6,634	73,717	73,717
2	,671	7,452	81,169	,671	7,452	81,169
3	,463	5,147	86,316	,463	5,147	86,316
4	,329	3,655	89,971			
5	,259	2,874	92,845			
6	,195	2,164	95,009			
7	,184	2,047	97,056			
8	,148	1,649	98,704			
9	,117	1,296	100,000			

Tablo 16'da incelenen ölçme aracının 9 maddelik hali için Kaiser ölçütü (Faktör sayısı =Özdeğer>1 durum sayısı) ile 3 faktörlü bir yapı önerilmektedir. Ölçekteki bu 9 soru toplam varyansın %86,316'sını açıklamaktadır.

Bu tablo, **Tükenmişlik Düzeyi Ölçeği** için yapılan faktör analizinin **toplam varyans etkisini** gösteren bir özet sağlar. Varyans, verilerin faktörler tarafından açıklanan kısmını gösterir ve bu faktörlerin ölçeğin anlamlı yapısına nasıl katkıda bulunduğunu anlamamıza yardımcı olur. Tablo, **Eigenvalue** (özdeğer), **Toplam Varyans** ve **Kümülatif Varyans** değerlerini içermektedir. Bu değerler, her bir faktörün veriye ne kadar katkı sağladığını ve toplam varyansın ne kadarını açıkladığını gösterir.

Tablodaki Ana Parametreler:

Initial Eigenvalues (Başlangıç Özdeğerleri): Her bir faktörün ilk başta hesaplanan özdeğerleri. Bu değer, her bir faktörün veri setindeki toplam varyansı ne kadar açıkladığını gösterir.

Extraction Sums of Squared Loadings (Çıkarım Özdeğerleri): Faktör analizi sırasında çıkarılan faktörlerin varyans açıklama gücünü gösteren yeni özdeğerler. Bu değerler, faktör analizinin sonunda elde edilen sonuçları yansıtır.

% of Variance (Varyans Yüzdesi): Her bir faktörün veri setindeki toplam varyansı ne kadar oranla açıkladığını gösterir.

Cumulative % (Kümülatif Varyans Yüzdesi): Her faktörün eklenmesiyle birlikte, toplam varyansın ne kadarının açıklandığını gösterir.

Yorum:

Birinci Faktör (Toplam Özdeğer: 6,634):

Varyans Yüzdesi: 73,717%

Kümülatif Varyans Yüzdesi: 73,717%

İlk faktör, toplam varyansın **%73,7'sini** açıklıyor. Bu, ilk faktörün çok güçlü bir şekilde veriyi temsil ettiğini gösteriyor. Bu faktör, Tükenmişlik Düzeyi Ölçeği'nin temel boyutlarından biri olmalıdır.

İkinci Faktör (Toplam Özdeğer: 0,671):

Varyans Yüzdesi: 7,452%

Kümülatif Varyans Yüzdesi: 81,169%

İkinci faktör, toplam varyansın **%7,5'ini** açıklar. Bu, verinin bir kısmını daha açıklayan, ancak birinci faktöre göre daha az güçlü olan bir faktördür. Ancak, birlikte ele alındığında, birinci ve ikinci faktörler toplamda **%81,2**'yi açıklamaktadır.

Üçüncü Faktör (Toplam Özdeğer: 0,463):

Varyans Yüzdesi: 5,147%

Kümülatif Varyans Yüzdesi: 86,316%

Üçüncü faktör, verinin **%5,1'ini** açıklar. Bu, üçüncü faktörün veri setine katkısının daha sınırlı olduğunu gösterse de, tüm faktörlerin bir araya gelmesiyle **%86,3** oranında bir açıklayıcılık elde edilir.

Dördüncü Faktör (Toplam Özdeğer: 0,329):

Varyans Yüzdesi: 3,655%

Kümülatif Varyans Yüzdesi: 89,971%

Dördüncü faktör, verinin **%3,7'sini** açıklar. Bu faktörün açıklayıcılığı azalmaktadır, ancak yine de tüm varyansın **%90'a** yakınını açıklama amacına katkı sağlar.

Beşinci, Altıncı ve Diğer Faktörler:

Beşinci faktör **%2,9**, altıncı faktör **%2,2** gibi düşük varyans oranlarına sahiptir ve katkıları giderek azalır.

Bu faktörlerin toplam varyansın sadece küçük bir kısmını açıkladığını görebiliyoruz, bu da her birinin modelde daha az önemli olduğunu, ancak yine de bazı anlamlı katkılar sağlayabileceğini gösterir.

Toplam Varyansın Açıklanması: İlk üç faktör toplam varyansın **%86,3'ünü** açıklamaktadır. Bu, Tükenmişlik Düzeyi Ölçeği'nde önemli ölçüde bir yapı oluşturulmuş olduğunu gösteriyor. İlk faktör, en büyük varyansı açıklayan faktördür ve bu faktör, muhtemelen tükenmişlik ile ilgili ana boyutları temsil etmektedir.

Kümülatif Varyans: İlk dört faktör toplam varyansın **%90'ını** açıklıyor. Bu, faktör analizinin çoğunlukla doğru bir şekilde veriyi temsil ettiğini gösterir. Geriye kalan faktörler daha az açıklayıcıdır ve önemli ölçüde daha düşük varyans yüzdelerine sahiptir.

Bu sonuçlar, **Tükenmişlik Düzeyi Ölçeği**'nin geçerli ve anlamlı bir faktör yapısına sahip olduğunu ve analizle belirlenen faktörlerin önemli bir kısmının tükenmişlik düzeyini açıklamaya katkı sağladığını göstermektedir. Ayrıca, ölçekteki faktörlerin çoğu, **Tükenmişlik Düzeyinin** temel boyutlarını etkili bir şekilde temsil etmektedir.

5.6. Güvenirlik Analizi

5.6.1. Uçuşta Karar Verme Stilleri Ölçeği'nin güvenirlik analizi

Tablo 17. Uçuşta Karar Verme Stilleri Ölçeği'nin Güvenirlik Analizi

Cronbach's Alpha	N of Items
,948	24

Tablo 17'de maddelerin tümüne ait hesaplanan Cronbach's Alpha güvenirlik katsayısı ,948 verilmiştir. Güvenirlik katsayısı $(a = ,948)$,70'den büyük olduğu için güvenirlik katsayısının yeterli düzeyde olduğu yani bu maddelerden elde edilen puanların güvenilir olduğu kararına varılmaktadır. Bu analiz, **Uçuşta Karar Verme Stilleri Ölçeği**'nin **güvenirliğini** değerlendirmek için yapılan testin sonuçlarını sunmaktadır. Güvenirlik, bir ölçüm aracının tutarlılığına ve güvenilirliğine işaret eder. Yani, aynı koşullar altında tekrarlandığında benzer sonuçlar verip vermediğini gösterir.

Cronbach's Alpha Değeri:

Cronbach's Alpha: 0,948

N of Items (Öğe Sayısı): 24

Cronbach's Alpha değeri, bir ölçeğin iç tutarlılığını ölçen yaygın bir göstergedir. **Cronbach's Alpha** değeri **0 ile 1** arasında değişir, ancak genellikle şu şekilde yorumlanır:

0.90 ve üstü: Mükemmel güvenilirlik

0.80 ile 0.89 arasında: İyi güvenilirlik

0.70 ile 0.79 arasında: Kabul edilebilir güvenilirlik

0.60 ile 0.69 arasında: Sınırda güvenilirlik

0.60'ın altı: Düşük güvenilirlik

Burada, **Cronbach's Alpha** değeri **0,948** olarak bulunmuş. Bu değer **çok yüksek** bir güvenilirlik göstermektedir ve ölçüm aracının **iç tutarlılığının mükemmel** olduğunu gösterir. Yani, **Uçuşta Karar Verme Stilleri Ölçeği**'nin maddeleri, aynı yapıyı ölçme konusunda oldukça tutarlı bir şekilde çalışmaktadır.

Öğe Sayısı:

Ölçekte toplamda **24 madde** bulunmaktadır. Bu, ölçeğin daha geniş bir içeriğe sahip olduğunu ve uçuşta karar verme stillerine dair farklı faktörleri temsil ettiğini gösterir. Maddelerin sayısının fazla olması, ölçüm aracının çok sayıda farklı boyutu kapsamaya çalıştığını, ancak bu durumun aynı zamanda **güvenirliği** arttıran bir faktör olduğunu da belirtebiliriz.

Çok Yüksek Güvenilirlik: 0,948'lik bir Cronbach's Alpha değeri, ölçeğin yüksek derecede güvenilir olduğunu ve her bir madde ile ölçeğin toplamı arasında güçlü bir tutarlılık olduğunu ortaya koymaktadır. Bu durumda, **Uçuşta Karar Verme Stilleri Ölçeği**, karar verme süreçlerini ölçmede oldukça güvenilir bir araçtır ve **güvenilir sonuçlar** elde etmek için kullanılabilir.

İç Tutarlılık: Bu yüksek alpha değeri, ölçekteki maddelerin birbirleriyle uyumlu olduğunu ve aynı temel kavramı (uçuşta karar verme stillerini) ölçtüğünü gösterir. Yani, ölçek her bir boyutu doğru ve tutarlı bir şekilde değerlendiriyor.

Sonuç olarak, **Uçuşta Karar Verme Stilleri Ölçeği** güvenilir bir ölçüm aracıdır. Ölçeğin yüksek **Cronbach's Alpha** değeri, karar verme stillerini ölçerken tutarlı ve doğru sonuçlar vereceğini gösteriyor, bu da onu hem araştırmalarda hem de uygulamalarda güvenle kullanılabilir kılmaktadır.

5.6.2. Tükenmişlik Düzeyi Ölçeği'nin Güvenirlik Analizi

Tablo 18. Tükenmişlik Düzeyi Ölçeği'nin Güvenirlik Analizi

Cronbach's Alpha	N of Items
,955	9

Tablo 18'de maddelerin tümüne ait hesaplanan Cronbach's Alpha güvenirlik katsayısı ,955 verilmiştir. Güvenirlik katsayısı $(a = ,955)$,70'den büyük olduğu için güvenirlik katsayısının yeterli düzeyde olduğu yani bu maddelerden elde edilen puanların güvenilir olduğu kararına varılmaktadır.

Bu analiz, **Tükenmişlik Düzeyi Ölçeği**'nin **güvenirliğini** değerlendirmek için yapılan testin sonuçlarını sunmaktadır. Güvenirlik, bir ölçüm aracının tutarlılığını ve güvenilirliğini değerlendiren bir parametredir. Bu, aynı koşullar altında tekrarlandığında benzer sonuçların elde edilip edilmediğini gösterir.

Cronbach's Alpha Değeri:

Cronbach's Alpha: 0,955

N of Items (Öğe Sayısı): 9

Cronbach's Alpha değeri, bir ölçeğin iç tutarlılığını ölçen yaygın bir göstergedir. Alpha değeri 0 ile 1 arasında değişir ve genellikle şu şekilde yorumlanır:

0.90 ve üzeri: Mükemmel güvenilirlik

0.80 ile 0.89 arasında: İyi güvenilirlik

0.70 ile 0.79 arasında: Kabul edilebilir güvenilirlik

0.60 ile 0.69 arasında: Sınırda güvenilirlik

0.60'ın altı: Düşük güvenilirlik

Buradaki Cronbach’s Alpha değeri 0,955’tir ve bu değer çok yüksek bir güvenilirlik seviyesi olduğunu gösterir. Bu durum, Tükenmişlik Düzeyi Ölçeği’nin maddelerinin birbiriyle yüksek derecede uyumlu olduğunu ve güvenilir sonuçlar vereceğini gösterir.

Öğe Sayısı:

Ölçekte toplamda 9 madde bulunmaktadır. Bu, ölçeğin tükenmişlik düzeyini ölçmeye yönelik daha özelleşmiş bir yapıya sahip olduğunu ve tükenmişlik belirtilerine dair geniş bir yelpazeyi kapsayarak belirli faktörleri ölçtüğünü ifade eder. Öğe sayısının az olması, ölçeğin konuyu odaklanmış ve verimli bir şekilde ölçmeye çalıştığını gösterir.

Çok Yüksek Güvenilirlik: 0,955'lik bir Cronbach’s Alpha değeri, Tükenmişlik Düzeyi Ölçeği’nin yüksek derecede güvenilir olduğunu ve ölçek maddelerinin birbirleriyle güçlü bir tutarlılığa sahip olduğunu belirtir. Bu durum, testin tutarlı ve doğru sonuçlar verdiğini ve her bir madde ile ölçeğin toplamının aynı tükenmişlik düzeyini doğru bir şekilde ölçtüğünü gösterir.

İç Tutarlılık: Bu yüksek alpha değeri, ölçek maddelerinin birbirleriyle tutarlı olduğunu ve aynı tükenmişlik kavramını doğru ve güvenilir bir şekilde ölçtüğünü işaret eder. Ölçeğin yüksek güvenilirliği hem araştırma hem de uygulama alanlarında güvenle kullanılmasını sağlar.

Kapsamlılık ve Verimlilik: Tükenmişlik düzeyini ölçmek için kullanılan 9 madde, tükenmişlik ile ilgili önemli faktörleri kapsayacak şekilde tasarlanmış olabilir. Ölçeğin güvenirliği, belirli bir konuda yüksek doğrulukla sonuçlar almak adına önemlidir ve bu da tükenmişlik düzeyini doğru bir şekilde değerlendirme şansı tanır.

Sonuç olarak, Tükenmişlik Düzeyi Ölçeği yüksek güvenilirlik gösteriyor ve bu da ölçüm aracının mükemmel iç tutarlılığa sahip olduğu anlamına gelir. 0,955'lik Cronbach’s Alpha değeri, ölçeğin her bir maddesinin tükenmişlik kavramını tutarlı bir şekilde ölçtüğünü ve bu araçla yapılan ölçümlerin güvenilir olduğunu gösterir. Bu durum, Tükenmişlik Düzeyi Ölçeği'nin araştırmalarda ve uygulamalarda güvenle kullanılabilir bir araç olduğunu ifade eder.

5.7. Spearman Korelasyon Katsayısı Analizi

Korelasyon için araştırmaya konu olan hipotezler aşağıdaki gibidir:

$\boldsymbol{H_{0A}}$: Uçuşta Karar Verme Stilleri Faktörleri Arasında Anlamlı Bir İlişki Yoktur.

$\boldsymbol{H_{1A}}$:Uçuşta Karar Verme Stilleri Faktörleri Arasında Anlamlı Bir İlişki Vardır.

$\boldsymbol{H_{0B}}$:Tükenmişlik Düzeyi Faktörleri Arasında Anlamlı Bir İlişki Yoktur.

$\boldsymbol{H_{2B}}$:Tükenmişlik Düzeyi Faktörleri Arasında Anlamlı Bir İlişki Vardır.

$\boldsymbol{H_{0C}}$:Uçuşta Karar Verme Stilleri ile Tükenmişlik Düzeyi Faktörleri Arasında Anlamlı Bir İlişki Yoktur.

$\boldsymbol{H_{3C}}$:Uçuşta Karar Verme Stilleri ile Tükenmişlik Düzeyi Arasında Anlamlı Bir İlişki Vardır.

Tablo 19. Uçuşta Karar Verme Stilleri ile Tükenmişlik Düzeyi Faktörleri Arasındaki Korelasyon İlişkisi

Spearman's rho		Rasyonel Karar Verme	Sezgisel Karar Verme	Bagımlı Karar Verme	Kaçınma	Anlık Karar Verme	Duygusal Tükenmişlik	Duyarsızlaşma	Düşük Basarı Hissi
Rasyonel Karar Verme	Correlation Coefficient	1,000	,572**	,481**	-,106	,158**	,113*	,014	-,010
	Sig. (2-tailed)	.	,000	,000	,054	,004	,038	,792	,855
	N	335	335	335	335	335	335	335	335
Sezgisel Karar Verme	Correlation Coefficient	,572**	1,000	,667**	,215**	,450**	,234**	,183**	,158**
	Sig. (2-tailed)	,000	.	,000	,000	,000	,000	,001	,004
	N	335	335	335	335	335	335	335	335
Bagımlı Karar Verme	Correlation Coefficient	,481**	,667**	1,000	,355**	,454**	,276**	,248**	,235**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	.	,000	,000	,000	,000	,000
	N	335	335	335	335	335	335	335	335
Kaçınma	Correlation Coefficient	-,106	,215**	,355**	1,000	,607**	,385**	,449**	,442**
	Sig. (2-tailed)	,054	,000	,000	.	,000	,000	,000	,000
	N	335	335	335	335	335	335	335	335
Anlık Karar Verme	Correlation Coefficient	,158**	,450**	,454**	,607**	1,000	,325**	,327**	,317**
	Sig. (2-tailed)	,004	,000	,000	,000	.	,000	,000	,000
	N	335	335	335	335	335	335	335	335
Duygusal Tükenmişlik	Correlation Coefficient	,113*	,234**	,276**	,385**	,325**	1,000	,848**	,820**
	Sig. (2-tailed)	,038	,000	,000	,000	,000	.	,000	,000
	N	335	335	335	335	335	335	335	335

Duyarsızlaşma	Correlation Coefficient	,014	,183**	,248**	,449**	,327**	,848**	1,000	,865**
	Sig. (2-tailed)	,792	,001	,000	,000	,000	,000	.	,000
	N	335	335	335	335	335	335	335	335
Düşük Basarı Hissi	Correlation Coefficient	-,010	,158**	,235**	,442**	,317**	,820**	,865**	1,000
	Sig. (2-tailed)	,855	,004	,000	,000	,000	,000	,000	.
	N	335	335	335	335	335	335	335	335

Tablo 19'da görüldüğü üzere Uçuşta Karar Verme Stilleri faktörleri arasında Rasyonel Karar Verme ile Kaçınma faktörü hariç diğer tüm faktörlerin birbirleri ile arasında p<,05 olduğundan anlamlı ve pozitif yönde bir ilişkileri bulunmaktadır. Bu faktörler arasında en güçlü ilişkiyi Bağımlı Karar Verme stili ile Sezgisel Karar Verme Stili faktörleri ve Anlık Karar Verme stili ile Kaçınma stili sağlamaktadır. Buna göre, kişilerde bağımlı karar verme arttıkça, sezgisel karar verme durumu da artmaktadır. Anlık karar verme durumu arttıkça da karar vermekten kaçınma durumu da artacaktır.

Uçuşta Karar Verme Stillerinin Rasyonel Karar Verme ve Karar Vermekten Kaçınma ile aralarında anlamlı bir ilişki bulunmamaktadır (p> ,05). Bu iki karar verme stili için H_0hipotezi kabul edilerek, H_1 reddedilir. Diğer tüm karar verme stilleri ise birbirleri ile anlamlı ve pozitif yönde ilişkiler oluşturduğundan (p<,05), H_0 hipotezi reddedilerek, H_1 hipotezi kabul edilmektedir.

Tükenmişlik Düzeyi faktörleri ise birbirleri ile yüksek korelasyon ilişkileri içindedir (p<,05). Bu faktörler için, H_0 hipotezi reddedilerek, H_1 hipotezi kabul edilmektedir. Buna göre, Tükenmişlik Düzeyi faktörlerinden birinin artması diğer faktörlerin de pozitif yönde artmasına neden olmaktadır. Örneğin kişilerde Duygusal Tükenmişlik Hissi arttıkça, Duyarsızlaşma ve Düşük Başarı Hissi de artmaktadır.

Uçuşta Karar Verme Stilleri ile Tükenmişlik Düzeyi faktörleri arasında ise, Rasyonel Karar Verme faktörünün, Duyarsızlaşma ve Düşük Başarı Hissi faktörleri ile arasında p> ,05 olduğundan anlamlı bir ilişki bulunmamaktadır. Bu faktörler için H_0hipotezi kabul edilerek, H_1 reddedilir. Uçuşta Karar Verme Stillerinden Rasyonel Karar Verme Stili harcinde tüm faktörlerin Tükenmişlik Düzeyi faktörleri ile aralarında anlamlı ve pozitif yönde ilişkiler mevcuttur (p<,05). Bu faktörler için de H_0 hipotezi reddedilerek, H_1 hipotezi kabul edilmektedir. Böylece, kişilerde Sezgisel Karar Verme, Bağımlı Karar Verme, Anlık Karar Verme ve Karar Vermekten

Kaçınma arttıkça, Duygusal Tükenmişlik, Duyarsızlaşma ve Düşük Başarı Hissi de artacaktır.

Korelasyon analizine bakıldığında faktörler arasındaki ilişkiler incelendiğinde en güçlü (r> ,60) ve pozitif yöndeki ilişkiler şu şekilde özetlenebilir.

-Kişilerde Bağımlı Karar Verme özelliği arttıkça, Sezgisel Karar Verme özelliği de artmaktadır (r=,667 p=,00).

- Kişilerde Anlık Karar Verme özelliği arttıkça, Karar Vermekten Kaçınma özelliği de artmaktadır (r=,607 p=,00).

- Kişilerde Duygusal Tükenmişlik özelliği arttıkça, Duyarsızlaşma özelliği de artmaktadır (r=,848 p=,00).

- Kişilerde Duygusal Tükenmişlik özelliği arttıkça, Düşük Başarı Hissi özelliği de artmaktadır (r=,820 p=,00).

- Kişilerde Düşük Başarı Hissi özelliği arttıkça, Duyarsızlaşma özelliği de artmaktadır (r=,865 p=,00).

Spearman's rho testi ile, uçuş sırasında kullanılan karar verme stilleri (rasyonel, sezgisel, bağımlı, kaçınma, anlık karar verme) ile tükenmişlik düzeyinin faktörleri (duygusal tükenmişlik, duyarsızlaşma, düşük başarı hissi) arasındaki korelasyonlar hesaplanmıştır. Şimdi her bir karar verme stilinin tükenmişlik düzeyleriyle olan ilişkisini inceleyelim.

5.7.1. Rasyonel Karar Verme ile Tükenmişlik Düzeyi Arasındaki Korelasyon:

Duygusal Tükenmişlik: r = 0,113, p = 0,038 (Anlamlı)

Yorum: Rasyonel karar verme ile duygusal tükenmişlik arasında pozitif bir ilişki vardır. Yani, rasyonel karar verme eğilimi arttıkça, duygusal tükenmişlik seviyesi de artmaktadır. Ancak bu ilişki zayıf düzeydedir. Bu durum, rasyonel kararlar alan bireylerin uzun vadede tükenmişlik yaşayabileceği ihtimalini düşündürebilir.

Duyarsızlaşma: r = 0,014, p = 0,792 (Anlamsız)

Yorum: Rasyonel karar verme ile duyarsızlaşma arasında anlamlı bir ilişki bulunmamaktadır. Rasyonel kararlar alan bireylerin duyarsızlaşma seviyeleri arasında fark bulunmamaktadır.

Düşük Başarı Hissi: r = -0,010, p = 0,855 (Anlamsız)

Yorum: Rasyonel karar verme ile düşük başarı hissi arasında anlamlı bir ilişki yoktur. Yani rasyonel kararlar, başarı hissiyatı üzerinde bir değişim yaratmamaktadır.

5.7.2. Sezgisel Karar Verme ile Tükenmişlik Düzeyi Arasındaki Korelasyon:

Duygusal Tükenmişlik: r = 0,234, p = 0,000 (Anlamlı)

Yorum: Sezgisel karar verme ile duygusal tükenmişlik arasında pozitif bir ilişki vardır. Sezgisel karar verme eğiliminde olan bireylerin duygusal tükenmişlik seviyeleri daha yüksek olabilir. Bu, sezgisel kararlar alan bireylerin genellikle stresli durumlarla daha fazla başa çıkmak zorunda kaldığı ve tükenmişlik hissinin arttığı anlamına gelebilir.

Duyarsızlaşma: r = 0,183, p = 0,001 (Anlamlı)

Yorum: Sezgisel karar verme ile duyarsızlaşma arasında anlamlı ve pozitif bir ilişki vardır. Sezgisel karar veren bireylerin duyarsızlaşma eğilimlerinin arttığı görülmektedir. Bu, sezgisel kararların hızlı bir şekilde alınması gerektiği için, bireylerin daha az empatik ve duyarsızlaşma eğiliminde olabileceğini gösterebilir.

Düşük Başarı Hissi: r = 0,158, p = 0,004 (Anlamlı)

Yorum: Sezgisel karar verme ile düşük başarı hissi arasında da anlamlı bir pozitif ilişki bulunmaktadır. Sezgisel karar verme, bireylerin başarılı olup olmadıkları konusunda daha fazla belirsizlik yaşadıkları için, bu durum düşük başarı hissine yol açabilir.

5.7.3. Bağımlı Karar Verme ile Tükenmişlik Düzeyi Arasındaki Korelasyon:

Duygusal Tükenmişlik: r = 0,276, p = 0,000 (Anlamlı)

Yorum: Bağımlı karar verme ile duygusal tükenmişlik arasında pozitif bir ilişki bulunmaktadır. Bağımlı kararlar almak, bireylerin başkalarına olan bağımlılıklarını artırabilir ve bu durum onların tükenmişlik yaşamalarına neden olabilir.

Duyarsızlaşma: r = 0,248, p = 0,000 (Anlamlı)

Yorum: Bağımlı karar verme ile duyarsızlaşma arasında anlamlı bir ilişki vardır. Bağımlı kararlar alan bireylerin başkalarına daha fazla bağımlı hale gelmesi, duyarsızlaşmalarına neden olabilir.

Düşük Başarı Hissi: r = 0,235, p = 0,000 (Anlamlı)

Yorum: Bağımlı karar verme ile düşük başarı hissi arasında da anlamlı bir ilişki vardır. Bağımlı karar verme eğiliminde olan bireyler, kendi başlarına kararlar almadıkları için başarı hissi duygusunu daha zayıf hissedebilirler.

5.7.4. Kaçınma ile Tükenmişlik Düzeyi Arasındaki Korelasyon:

Duygusal Tükenmişlik: r = 0,385, p = 0,000 (Anlamlı)

Yorum: Kaçınma ile duygusal tükenmişlik arasında pozitif bir ilişki vardır. Kaçınma davranışı gösteren bireylerin tükenmişlik seviyeleri yüksektir. Kaçınma, stresli durumlardan kaçma isteği ile bağlantılı olabilir, bu da uzun vadede tükenmişliğe yol açabilir.

Duyarsızlaşma: r = 0,449, p = 0,000 (Anlamlı)

Yorum: Kaçınma ile duyarsızlaşma arasında pozitif bir ilişki vardır. Kaçınma davranışı, bireylerin stresli durumlarla yüzleşmek yerine duyarsızlaşmalarına neden olabilir.

Düşük Başarı Hissi: r = 0,442, p = 0,000 (Anlamlı)

Yorum: Kaçınma ile düşük başarı hissi arasında da pozitif bir ilişki bulunmaktadır. Kaçınma davranışı, bireylerin hedeflerine ulaşamamaları ve dolayısıyla başarısızlık hissi yaşamalarına yol açabilir.

5.7.5. Anlık Karar Verme ile Tükenmişlik Düzeyi Arasındaki Korelasyon:

Duygusal Tükenmişlik: r = 0,325, p = 0,000 (Anlamlı)

Yorum: Anlık karar verme ile duygusal tükenmişlik arasında pozitif bir ilişki vardır. Anlık kararlar almak, hızlı düşünmeyi gerektirebilir ve bireylerin tükenmişlik seviyelerini arttırabilir.

Duyarsızlaşma: r = 0,327, p = 0,000 (Anlamlı)

Yorum: Anlık karar verme ile duyarsızlaşma arasında da anlamlı bir ilişki vardır. Anlık kararlar almak, bireylerin stresli durumlarla yüzleşmesini engelleyebilir ve duyarsızlaşmalarına yol açabilir.

Düşük Başarı Hissi: r = 0,317, p = 0,000 (Anlamlı)

Yorum: Anlık karar verme ile düşük başarı hissi arasında anlamlı bir pozitif ilişki vardır. Anlık kararlar almak, bireylerin hedeflerine ulaşamamalarına ve düşük başarı hissine neden olabilir.

Karar Verme Stilleri ile Duygusal Tükenmişlik: Rasyonel karar verme hariç, sezgisel, bağımlı, kaçınma ve anlık karar verme stilleri ile duygusal tükenmişlik arasında pozitif ve anlamlı ilişkiler bulunmuştur. Bu, bu karar verme stillerini benimseyen bireylerin daha yüksek duygusal tükenmişlik yaşadığını gösterebilir.

Karar Verme Stilleri ile Duyarsızlaşma: Sezgisel, bağımlı, kaçınma ve anlık karar verme stillerinin duyarsızlaşma ile pozitif ilişkisi bulunmuştur. Bu durum, stresli durumlarla başa çıkarken duyarsızlaşmanın arttığını gösterebilir.

Karar Verme Stilleri ile Düşük Başarı Hissi: Kaçınma, anlık, bağımlı ve sezgisel karar verme stilleri ile düşük başarı hissi arasında pozitif ilişkiler bulunmuştur. Bu, karar verme tarzlarının bireylerin başarı hissiyatını olumsuz etkileyebileceğini gösteriyor.

Sonuç olarak, tükenmişlik ve karar verme stilleri arasındaki ilişkiler, uçuşta karar verme süreçlerinin, bireylerin tükenmişlik düzeylerini etkileyebileceğini ve karar alma tarzlarının stres ve tükenmişlik üzerindeki etkisini gösteriyor.

5.8. Araştırma Hipotezlerine İlişkin Bulgular

Araştırmada kullanılan hipotezlerin red ve kabul durumları aşağıdaki gibidir.

Tablo 20. Normallik Testleri İçin Hipotezler

Normallik Testleri İçin Hipotezler:	$H_0 - H_1$
H_0A: Demografik Özelliklere Ait Veri Dağılımı Normaldir.	RED
H_1A: Demografik Özelliklere Ait Veri Dağılımı Normal Değildir.	KABUL
H_0B: Uçuşta Karar Verme Stilleri Ölçeği Faktörlerinin Veri Dağılımı Normaldir.	RED
H_1B: Uçuşta Karar Verme Stilleri Ölçeği Faktörlerinin Veri Dağılımı Normal Değildir.	KABUL
H_0C: Tükenmişlik Düzeyi Ölçeğinin Veri Dağılımı Normaldir.	RED
H_1C: Tükenmişlik Düzeyi Ölçeğinin Veri Dağılımı Normal Değildir.	KABUL
Mann-Whitney U Testi İçin Hipotezler:	$H_0 - H_1$
H_0A: Uçuşta Karar Verme Stilleri ile Tükenmişlik Düzeyinin Cinsiyet ile Arasında Anlamlı Bir Farklılık Yoktur.	RED (Karar Verme Stilleri 4 faktör hariç)
H_1A: Uçuşta Karar Verme Stilleri ile Tükenmişlik Düzeyinin Cinsiyet ile Anlamlı Bir Farklılık Vardır.	KABUL (Karar Verme Stilleri 4 faktör hariç)
H_0B: Uçuşta Karar Verme Stilleri ile Tükenmişlik Düzeyinin Pilotaj Eğitimi Alıp Alınmaması ile Arasında Anlamlı Bir Farklılık Yoktur.	RED (Bağımlı karar verme ve Tükenmişlik Düzeyi hariç)
H_1B: Uçuşta Karar Verme Stilleri ile Tükenmişlik Düzeyinin Pilotaj Eğitimi Alıp Alınmaması ile Arasında Anlamlı Bir Farklılık Vardır.	KABUL (Bağımlı karar verme ve Tükenmişlik Düzeyi hariç)
Kruskal-Wallis H Testi İçin Hipotezler:	$H_0 - H_1$
H_0A: Uçuşta Karar Verme Stilleri ile Tükenmişlik Düzeyinin Yaş ile Arasında Anlamlı Bir Farklılık Yoktur.	RED (Rasyonel ve Bağımlı karar verme hariç)
H_1A: Uçuşta Karar Verme Stilleri ile Tükenmişlik Düzeyinin Yaş ile Arasında Anlamlı Bir Farklılık Vardır.	KABUL (Rasyonel ve Bağımlı karar verme hariç)
H_0B: Uçuşta Karar Verme Stilleri ile Tükenmişlik Düzeyinin Eğitim Durumu ile Arasında Anlamlı Bir Farklılık Yoktur.	KABUL (Rasyonel ve Sezgisel karar verme hariç)
H_1B: Uçuşta Karar Verme Stilleri ile Tükenmişlik Düzeyinin Eğitim Durumu ile Arasında Anlamlı Bir Farklılık Vardır.	RED (Rasyonel ve Sezgisel karar verme hariç)
Korelasyon Analizi İçin Hipotezler:	$H_0 - H_1$
H_{0A}: Uçuşta Karar Verme Stilleri Faktörleri Arasında Anlamlı Bir İlişki Yoktur.	RED (Rasyonel karar verme ile Kaçınma hariç.)
H_{1A} : Uçuşta Karar Verme Stilleri Faktörleri Arasında Anlamlı Bir İlişki Vardır.	KABUL (Rasyonel karar verme ile Kaçınma hariç.)
H_{0B}: Tükenmişlik Düzeyi Faktörleri Arasında Anlamlı Bir İlişki Yoktur.	RED

H_{2B} : Tükenmişlik Düzeyi Faktörleri Arasında Anlamlı Bir İlişki Vardır.	KABUL
H_{0C}: Uçuşta Karar Verme Stilleri ile Tükenmişlik Düzeyi Faktörleri Arasında Anlamlı Bir İlişki Yoktur.	RED (Düşük Başarı Hissi ve Duyarsızlaşma ile Rasyonel Karar verme hariç)
H_{3C} : Uçuşta Karar Verme Stilleri ile Tükenmişlik Düzeyi Arasında Anlamlı Bir İlişki Vardır.	KABUL (Düşük Başarı Hissi ve Duyarsızlaşma ile Rasyonel Karar verme hariç)

Normallik Testleri İçin Hipotezler:

Normallik testleri, bir veri setinin belirli bir dağılıma uyup uymadığını belirlemeye yönelik yapılan testlerdir. Özellikle istatistiksel analizlerde, verilerin normal dağılıma uygun olup olmadığını bilmek, hangi analizlerin yapılabileceği konusunda önemlidir. Eğer veriler normal dağılıma uygunsa, parametrik testler kullanılabilir; ancak normal dağılım söz konusu değilse, non-parametrik testler tercih edilmelidir.

Yapılan normallik testlerinin sonuçlarına göre kabul edilen ve reddedilen hipotezler şu şekildedir:

Demografik Özelliklere Ait Veri Dağılımı (H_0 A ve H_1 A)

H_0 A: Demografik özelliklere ait veri dağılımı normaldir.

H_1 A: Demografik özelliklere ait veri dağılımı normal değildir.

Sonuç: H_0 A reddedilmiş ve **H_1 A** kabul edilmiştir. **Yorum:** Demografik özelliklere ait veri dağılımı normal değildir. Bu durumda, demografik verilerin normallik varsayımı sağlanmadığı için parametrik testler kullanılamaz. Bunun yerine **non-parametrik testler** tercih edilmelidir. Demografik verilerin normallikten sapması, farklı analiz yöntemleri gerektirebilir ve bu durum, örneklem dağılımının özelliklerine göre uygun testler seçilmesi gerektiğini gösterir.

Uçuşta Karar Verme Stilleri Ölçeği Faktörlerinin Veri Dağılımı (H_0 B ve H_1 B)

H_0 B: Uçuşta karar verme stilleri ölçeği faktörlerinin veri dağılımı normaldir.

H_1 B: Uçuşta karar verme stilleri ölçeği faktörlerinin veri dağılımı normal değildir.

Sonuç: H_0 B reddedilmiş ve **H_1 B** kabul edilmiştir.

Yorum: Uçuşta karar verme stilleri ölçeği faktörlerinin veri dağılımı normal değildir. Bu da, karar verme stillerine ait verilerin normal dağılım göstermediğini ifade eder. Parametrik analizler yerine **non-parametrik testler** kullanılmalıdır. Non-parametrik testler, bu tür sapmalarla başa çıkabilen daha esnek testlerdir ve normal dağılım varsayımının sağlanmadığı durumlarda daha doğru sonuçlar verir.

Tükenmişlik Düzeyi Ölçeğinin Veri Dağılımı (H_0 C ve H_1 C)

H_0 C: Tükenmişlik düzeyi ölçeğinin veri dağılımı normaldir.

H_1 C: Tükenmişlik düzeyi ölçeğinin veri dağılımı normal değildir.

Sonuç: **H_0 C** reddedilmiş ve **H_1 C** kabul edilmiştir.
Yorum: Tükenmişlik düzeyi ölçeğinin veri dağılımı normal değildir. Yine, bu durum da parametrik testlerin geçerliliğini sorgulatmaktadır ve tükenmişlik düzeyini inceleyen analizlerde **non-parametrik testler** kullanılması gereklidir. Tükenmişlik düzeyine dair verilerin normallikten sapması, bu veri setinin doğrusal olmayan bir yapı sergileyebileceğini ve analizin doğruluğu için uygun testlerin seçilmesi gerektiğini gösterir.

Normallik Testlerinin Sonuçları: Üç veri seti (Demografik Özellikler, Uçuşta Karar Verme Stilleri ve Tükenmişlik Düzeyi Ölçeği) de **normal dağılım göstermemektedir**. Her bir veri seti için **H_0 hipotezleri reddedilmiş** ve **H_1 hipotezleri kabul edilmiştir**. Bu, her üç ölçekte de verilerin **normal olmayan bir dağılıma sahip olduğunu** gösterir.

Test Seçimi: Verilerin normal dağılım göstermemesi nedeniyle, parametrik testler yerine **non-parametrik testler** tercih edilmelidir. Non-parametrik testler, verilerin normal dağılım varsayımını gerektirmez ve bu tür verilerle yapılan analizlerde daha doğru sonuçlar verebilir.

Uygulama ve Yöntem: Bu sonuç, yapılan analizlerin daha dikkatli bir şekilde tasarlanması gerektiğini ve **veri dağılımına uygun testlerin** seçilmesinin önemini ortaya koymaktadır. Özellikle normallik varsayımlarının sağlanmadığı durumlarda, testlerin doğruluğu ve geçerliliği açısından non-parametrik yöntemlerin kullanılması daha güvenilir sonuçlar elde edilmesini sağlar.

Sonuç olarak, normallik testleri, araştırma verilerinin doğru analiz edilmesi için kritik bir adımdır ve bu testlerin sonuçlarına göre analizler için uygun yöntemlerin belirlenmesi gerekmektedir.

Mann-Whitney U Testi İçin Hipotezler:

Mann-Whitney U testi, iki bağımsız grup arasındaki sıralı verilerin meydanlarını karşılaştırarak anlamlı fark olup olmadığını test etmek için kullanılan bir **non-parametrik testtir**. Bu test, verilerin normal dağılım göstermediği veya parametrik testlerin varsayımlarını karşılamadığı durumlarda kullanılır.

Cinsiyet ile Karar Verme Stilleri ve Tükenmişlik Düzeyinin Arasındaki Farklılık (H_0 A ve H_1 A)

H_0 A: Uçuşta karar verme stilleri ile tükenmişlik düzeyinin cinsiyet ile arasında anlamlı bir farklılık yoktur.

H_1 A: Uçuşta karar verme stilleri ile tükenmişlik düzeyinin cinsiyet ile arasında anlamlı bir farklılık vardır.

Sonuç: H_0 A reddedilmiş ve **H_1 A** kabul edilmiştir (Karar verme stillerinin 4 faktörü hariç).

Yorum: Cinsiyetin uçuşta karar verme stilleri ve tükenmişlik düzeyi ile anlamlı bir farklılık yarattığı sonucuna varılmıştır. Ancak, **karar verme stillerinin 4 faktörü hariç** cinsiyetin bir fark yaratmadığı gözlemlenmiştir. Bu, cinsiyetin karar verme stilleri ve tükenmişlik düzeyine etkisinin bazı durumlarda var olduğunu ancak her bir faktör için değişebileceğini gösterir. Cinsiyetin etkisi, özellikle bazı karar verme stilleri ve tükenmişlik düzeyinde daha belirgin olabilmektedir.

Pilotaj Eğitimi Alıp Alınmaması ile Karar Verme Stilleri ve Tükenmişlik Düzeyi Arasındaki Farklılık (H_0 B ve H_1 B)

H_0 B: Uçuşta karar verme stilleri ile tükenmişlik düzeyinin pilotaj eğitimi alıp alınmaması ile arasında anlamlı bir farklılık yoktur.

H_1 B: Uçuşta karar verme stilleri ile tükenmişlik düzeyinin pilotaj eğitimi alıp alınmaması ile arasında anlamlı bir farklılık vardır.

Sonuç: H_0 B reddedilmiş ve **H_1 B** kabul edilmiştir (Bağımlı karar verme ve tükenmişlik düzeyi hariç).

Yorum: Pilotaj eğitimi alıp almamanın, uçuşta karar verme stilleri ve tükenmişlik düzeyi üzerinde anlamlı bir fark yaratmadığı ancak **bağımlı karar verme ve tükenmişlik düzeyinin hariç tutulduğu** durumlarda farklar olduğu sonucuna varılmıştır. Bu, pilotaj eğitiminin bazı karar verme stilleri ve tükenmişlik düzeyi üzerindeki etkisinin sınırlı olduğunu ancak belirli durumlarda anlamlı farklar oluşturduğunu ortaya koymaktadır. Pilotaj eğitimi, bazı faktörlerde önemli bir etkiden yoksun olabilirken, karar verme stillerinin diğer faktörlerinde fark yaratabilmektedir.

Cinsiyet ve Karar Verme Stilleri/Tükenmişlik Düzeyi: Cinsiyetin uçuşta karar verme stilleri ve tükenmişlik düzeyi üzerinde anlamlı bir fark yaratabileceği ancak tüm faktörler için geçerli olmadığı görülmüştür. Karar verme stillerinin dört faktöründe bu fark gözlemlenmemiştir. Cinsiyetin karar verme süreçlerine etkisinin sınırlı olduğu, ancak belirli faktörlerde farklar olduğu anlaşılmaktadır.

Pilotaj Eğitimi ve Karar Verme Stilleri/Tükenmişlik Düzeyi: Pilotaj eğitimi almanın uçuşta karar verme stilleri ve tükenmişlik düzeyi üzerinde anlamlı bir fark yaratmadığı, ancak bazı faktörlerde etkili olduğu tespit edilmiştir. Özellikle **bağımlı karar verme** ve **tükenmişlik düzeyinin** pilotaj eğitimiyle ilişkili olarak anlamlı farklılıklar gösterdiği, ancak diğer faktörlerde fark olmadığı belirtilmiştir.

Sonuç olarak: Bu bulgular, cinsiyet ve pilotaj eğitimi gibi demografik değişkenlerin karar verme süreçleri ve tükenmişlik düzeyine etkilerinin karmaşık ve faktöre bağlı olduğunu göstermektedir. Bazı durumlar için bu değişkenlerin belirgin bir etkisi olsa da tüm karar verme stilleri ve tükenmişlik düzeyinde geçerli olmayabilir. Yine de bu analizlerin, belirli faktörler üzerinde yapılan daha derinlemesine çalışmaları gerektirdiği anlaşılmaktadır.

Kruskal-Wallis H Testi İçin Hipotezler:

Kruskal-Wallis H testi, bağımsız gruplar arasında medyanları karşılaştırarak farklılık olup olmadığını test eden **non-parametrik** bir testtir. Bu test, özellikle verilerin normal dağılım göstermediği veya parametrik testlerin varsayımlarını karşılamadığı durumlarda kullanılır. Burada, yaş ve eğitim durumu gibi demografik değişkenler ile uçuşta karar verme stilleri ve tükenmişlik düzeyi arasındaki farkları analiz etmek amacıyla Kruskal-Wallis testi uygulanmıştır.

1. Yaş ile Karar Verme Stilleri ve Tükenmişlik Düzeyinin Arasındaki Farklılık (H_0 A ve H_1 A)

H_0 A: Uçuşta karar verme stilleri ile tükenmişlik düzeyinin yaş ile arasında anlamlı bir farklılık yoktur.

H_1 A: Uçuşta karar verme stilleri ile tükenmişlik düzeyinin yaş ile arasında anlamlı bir farklılık vardır.

Sonuç: H_0 A reddedilmiş ve **H_1 A** kabul edilmiştir (Rasyonel ve bağımlı karar verme hariç).

Yorum: Yaşın uçuşta karar verme stilleri ve tükenmişlik düzeyi üzerinde anlamlı bir farklılık yarattığı sonucuna varılmıştır. Ancak, bu farklar **rasyonel** ve **bağımlı karar verme** stillerinde gözlemlenmemiştir. Bu bulgu, yaşın özellikle bazı karar verme stilleri (örneğin sezgisel, kaçınma, anlık karar verme) ve tükenmişlik düzeyi üzerinde etkili olduğunu ancak **rasyonel** ve **bağımlı karar verme** gibi daha belirli karar verme süreçlerinde etkisiz kaldığını göstermektedir. Yaş gruplarının karar verme tarzlarını ve tükenmişlik düzeylerini farklı şekillerde etkileyebileceği düşünülmektedir.

Eğitim Durumu ile Karar Verme Stilleri ve Tükenmişlik Düzeyinin Arasındaki Farklılık (H_0 B ve H_1 B)

H_0 B: Uçuşta karar verme stilleri ile tükenmişlik düzeyinin eğitim durumu ile arasında anlamlı bir farklılık yoktur.

H_1 B: Uçuşta karar verme stilleri ile tükenmişlik düzeyinin eğitim durumu ile arasında anlamlı bir farklılık vardır.

Sonuç: H_0 B kabul edilmiş ve **H_1 B** reddedilmiştir (Rasyonel ve sezgisel karar verme hariç).

Yorum: Eğitim durumunun uçuşta karar verme stilleri ve tükenmişlik düzeyi üzerinde anlamlı bir farklılık yaratmadığı ancak **rasyonel** ve **sezgisel karar verme** stillerinde farklar bulunduğu sonucuna varılmıştır. Eğitim düzeyinin, bazı karar verme stillerinde ve tükenmişlik düzeyinde etkisiz kaldığı ancak belirli karar verme stillerinde (özellikle rasyonel ve sezgisel karar verme) etkili olduğu gözlemlenmiştir.

Eğitim durumu, bireylerin karar verme süreçlerinde daha sistematik bir yaklaşım sergileyip sergilememelerine bağlı olarak etkili olabilir.

Yaş ve Karar Verme Stilleri/Tükenmişlik Düzeyi: Yaşın uçuşta karar verme stilleri ve tükenmişlik düzeyi üzerinde anlamlı bir fark yarattığı, ancak **rasyonel** ve **bağımlı karar verme** stillerinde fark yaratmadığı belirlenmiştir. Bu, yaşın, özellikle duygusal karar verme süreçleri ve tükenmişlik gibi faktörler üzerinde etkili olduğunu, ancak mantıklı ve bağımlı karar verme süreçlerinde etkisinin sınırlı olduğunu gösteriyor.

Eğitim Durumu ve Karar Verme Stilleri/Tükenmişlik Düzeyi: Eğitim durumu, karar verme stilleri ve tükenmişlik düzeyinde anlamlı bir fark yaratmamıştır, ancak **rasyonel** ve **sezgisel karar verme** stillerinde etkiler bulunmuştur. Bu bulgular, eğitim düzeyinin bireylerin mantıklı ve sezgisel kararlar üzerinde daha fazla etkisi olduğunu ve bu durumun tükenmişlik düzeyini etkileyebileceğini işaret etmektedir.

Sonuç olarak: Bu testlerin sonuçları, demografik faktörlerin (yaş ve eğitim durumu gibi) uçuşta karar verme stilleri ve tükenmişlik düzeyine etkilerini daha iyi anlamak için daha derinlemesine analizlerin yapılması gerektiğini göstermektedir. Yaş ve eğitim durumu gibi değişkenler, her bir karar verme stili ve tükenmişlik faktörü üzerinde farklı derecelerde etkiler yaratabilir. Bu bağlamda, eğitim düzeyinin daha analitik karar verme süreçlerine, yaşın ise duygusal ve tükenmişlikle ilişkili kararlara daha fazla etki edebileceği söylenebilir.

Korelasyon Analizi İçin Hipotezler:

Korelasyon analizi, iki veya daha fazla değişken arasındaki ilişkinin yönünü (pozitif ya da negatif) ve gücünü inceleyen bir analiz yöntemidir. Bu tür analizler, değişkenler arasında anlamlı bir ilişki olup olmadığını belirlemeye yardımcı olur. Burada, uçuşta karar verme stilleri faktörleri ile tükenmişlik düzeyi faktörleri arasındaki ilişkiler incelenmiştir.

Uçuşta Karar Verme Stilleri Faktörleri Arasındaki İlişki (H_0 A ve H_1 A)

H_0 A: Uçuşta karar verme stilleri faktörleri arasında anlamlı bir ilişki yoktur.

H_1 A: Uçuşta karar verme stilleri faktörleri arasında anlamlı bir ilişki vardır.

Sonuç: H_0 A reddedilmiş ve **H_1 A** kabul edilmiştir (Rasyonel karar verme ile kaçınma hariç).

Yorum: Uçuşta karar verme stilleri arasında anlamlı bir ilişki bulunmuştur, ancak **rasyonel karar verme ile kaçınma** arasında anlamlı bir ilişki tespit edilmemiştir. Bu bulgu, diğer karar verme stillerinin birbiriyle güçlü ilişkiler kurduğunu gösterirken, rasyonel karar verme ile kaçınma arasında daha zayıf bir ilişki olduğunu ortaya koymaktadır. Bu, **rasyonel karar verme** ve **kaçınma** gibi süreçlerin birbirinden bağımsız ve farklı stratejiler olarak işlediğini düşündürebilir. Diğer karar verme stillerinin ise daha çok birbiriyle ilişkili olduğu ve benzer duygusal veya düşünsel süreçleri içerdiği söylenebilir.

Tükenmişlik Düzeyi Faktörleri Arasındaki İlişki (H_0 B ve H_1 B)

H_0 B: Tükenmişlik düzeyi faktörleri arasında anlamlı bir ilişki yoktur.

H_1 B: Tükenmişlik düzeyi faktörleri arasında anlamlı bir ilişki vardır.

Sonuç: H_0 B reddedilmiş ve **H_1 B** kabul edilmiştir.

Yorum: Tükenmişlik düzeyindeki faktörler (örneğin duyarsızlaşma, düşük başarı hissi) arasında anlamlı bir ilişki bulunmuştur. Bu bulgu, tükenmişlik düzeyindeki farklı faktörlerin birbirleriyle ilişkili olduğunu ve bir faktördeki değişikliğin diğer faktörlerde de değişikliklere yol açabileceğini göstermektedir. Örneğin, düşük başarı hissi ile duyarsızlaşma arasında güçlü bir ilişki olduğu düşünülebilir. Bu, bireylerin tükenmişlik seviyelerinin birbirini tetikleyen, birbiriyle bağlantılı psikolojik ve duygusal süreçler tarafından şekillendiğini gösteriyor.

Uçuşta Karar Verme Stilleri ile Tükenmişlik Düzeyi Arasındaki İlişki (H_0 C ve H_1 C)

H_0 C: Uçuşta karar verme stilleri ile tükenmişlik düzeyi faktörleri arasında anlamlı bir ilişki yoktur.

H_1 C: Uçuşta karar verme stilleri ile tükenmişlik düzeyi faktörleri arasında anlamlı bir ilişki vardır.

Sonuç: H_0 C reddedilmiş ve **H_1 C** kabul edilmiştir (Düşük Başarı Hissi ve Duyarsızlaşma ile Rasyonel Karar Verme hariç).

Yorum: Uçuşta karar verme stilleri ile tükenmişlik düzeyi faktörleri arasında anlamlı bir ilişki bulunmuştur. Ancak, **düşük başarı hissi** ve **duyarsızlaşma** ile **rasyonel karar verme** arasında bir ilişki tespit edilmemiştir. Bu, tükenmişlik düzeyinin diğer karar verme stilleriyle daha fazla ilişkili olduğunu, fakat **rasyonel karar verme** sürecinin tükenmişlik faktörleri üzerinde etkisinin sınırlı olduğunu gösteriyor. **Rasyonel karar verme**, daha mantıklı ve planlı bir süreç olarak tükenmişlik gibi duygusal durumlarla daha az etkileşim gösteriyor olabilir. Diğer karar verme stilleri, özellikle duygusal ve sezgisel olanlar, tükenmişlik ile daha güçlü bir bağ kurabilir. Örneğin, **sezgisel karar verme** ve **duygusal tükenmişlik** arasında güçlü bir ilişki olabilir.

TARTIŞMA, SONUÇ VE ÖNERİLER

Uçuş operasyonlarının dinamik ve stresli yapısı, pilotların yüksek düzeyde dikkat, beceri ve hızlı karar alma yeteneklerine sahip olmasını zorunlu kılmaktadır. Bu bağlamda, pilotların uçuş sırasındaki karar verme stilleri, yalnızca bireysel performanslarını değil, aynı zamanda uçuş güvenliğini de doğrudan etkileyen kritik bir faktördür. Özellikle pilotaj eğitim süreçlerinin zorlu zihinsel ve duygusal gereklilikleri, tükenmişlik durumunun ortaya çıkmasına ve pilotların karar verme yeteneklerinin olumsuz etkilenmesine zemin hazırlayabilmektedir. Tükenmişlik, pilotların stresle başa çıkma kapasitelerini azaltarak kritik anlarda karar verme süreçlerinde gecikmelere veya hatalara yol açabilmektedir. Eğitim süreçlerindeki yoğunluk ve baskı, pilotların karar verme becerilerinin yanı sıra bu becerileri destekleyen psikolojik dayanıklılıklarını da zayıflatabilmektedir. Bu nedenle karar verme stilleri ile tükenmişlik arasındaki ilişki, uçuş güvenliği açısından hayati bir öneme sahiptir.

Araştırmamızın temel bulguları, cinsiyet değişkeni açısından yapılan karşılaştırmalar, uçuşta karar verme stillerinin bazı boyutları ile tükenmişlik düzeyi arasında anlamlı farklılıklar olduğunu işaret ederek, kadın ve erkek pilotların karar verme süreçlerinde ve tükenmişlik düzeylerinde farklılıklar olabileceğine dair önemli ipuçları sunmaktadır. Pilotaj eğitimi alma durumu incelendiğinde ise, bağımlı karar verme stili ve tükenmişlik düzeyi haricinde, pilotaj eğitimi alan ve almayan pilotların karar verme stilleri ve tükenmişlik düzeyleri arasında anlamlı farklılıklar bulunmuş, bu durum pilotaj eğitiminin bu değişkenler üzerinde etkili olabileceğini düşündürmektedir. Yaş değişkeni ile yapılan analizler, rasyonel ve bağımlı karar verme stilleri dışındaki karar verme stilleri ve tükenmişlik düzeyi arasında anlamlı farklılıklar olduğunu göstererek, farklı yaş gruplarındaki pilotların karar verme yaklaşımları ve tükenmişlik deneyimlerinin farklılaşabileceğine işaret etmektedir. Eğitim durumu açısından yapılan karşılaştırmalar ise, rasyonel ve sezgisel karar verme stilleri haricinde, karar verme stilleri ve tükenmişlik düzeyi arasında anlamlı bir farklılık bulunmadığını ortaya koymuştur. Karar verme stilleri arasındaki korelasyon analizleri, rasyonel karar verme ile kaçınma stili dışındaki stiller arasında anlamlı ilişkiler olduğunu gösterirken, tükenmişlik düzeyi faktörleri arasında da anlamlı korelasyonlar bulunmuştur. Son olarak, karar verme stilleri ile tükenmişlik düzeyi

arasındaki korelasyon analizleri, düşük başarı hissi ve duyarsızlaşma ile rasyonel karar verme stili haricinde, karar verme stilleri ile tükenmişlik düzeyi arasında anlamlı ilişkiler olduğunu ortaya koyarak, tükenmişliğin bazı boyutlarının pilotların karar verme süreçleriyle ilişkili olabileceğini düşündürmektedir. Bu araştırma, pilotların eğitim süreçlerinde tükenmişlik düzeyleri ile uçuş sırasında aldıkları kararlarla ilgili karar verme stillerinin ilişkisini incelemiştir.

Araştırma kesitsel bir tasarıma dayalı olarak gerçekleştirilmiş olup, gelecekteki çalışmalar için birkaç öneri sunulmaktadır. Öncelikle, araştırmanın daha geniş bir zaman diliminde yapılması, tükenmişlik ve karar verme stillerinin zaman içindeki evrimini gözlemlemeye olanak tanıyacaktır. Zaman ve mekân sınırları göz önüne alındığında, kesitsel bir araştırma planlanmış olsa da daha esnek tarih aralıkları ile daha kapsamlı çalışmalar yapılabilir. Ayrıca, pilot adaylarının karar verme stillerini etkileyebilecek diğer faktörlerin araştırılması gerekmektedir. Bu faktörler arasında çalışma düzeni, uçuş tecrübesi, psikolojik stres ve yaşam tarzı gibi unsurlar yer alabilir. Gelecek çalışmaların yıllara yayılması, daha uzun süreli gözlemler ve geniş kapsamlı veri toplama imkânı sunacaktır. Eğitim süreçlerinde psikolojik destek sağlanması, tükenmişlik ve karar verme stillerinin olumsuz etkilerinin önlenmesinde önemli bir rol oynayacaktır. Pilot adaylarının, eğitim sırasında karşılaştıkları stresli durumlarla başa çıkabilmeleri için stres yönetimi becerileri kazanmaları önerilmektedir. Eğitim müfredatına, stresle baş etme ve duygusal dayanıklılığı artırıcı özel modüllerin eklenmesi, pilotların uçuş sırasında karşılaştıkları stresli durumlarla başa çıkmalarına yardımcı olacaktır. Ayrıca, pilotların karar verme süreçlerini iyileştirecek eğitimler verilmesi, özellikle sezgisel ve anlık karar verme becerilerinin artırılması gerektiği düşünülmektedir. Pilotların eğitim süreçlerinde tükenmişlik duygusunun önlenebilmesi adına, duygusal destek sağlayacak gruplar veya mentorluk programlarının oluşturulması önerilmektedir. Bu tür destekler, pilotların yaşadıkları duygusal zorluklarla başa çıkmalarına ve psikolojik olarak güçlü bir şekilde eğitimlerini tamamlamalarına yardımcı olacaktır. Çeşitli karar verme stillerine yönelik esnek eğitim programlarının oluşturulması da oldukça önemlidir. Eğitimlerde her pilotun kişisel özelliklerine ve karar verme tarzına uygun yaklaşımlar benimsenmelidir. Bu esnek programlar, pilot adaylarının daha verimli kararlar alabilmelerini sağlayacaktır. Bu araştırmanın nicel bulguları, pilotların karar verme stilleri ile tükenmişlik düzeyleri arasındaki ilişkileri genel hatlarıyla ortaya koysa da

bu karmaşık ilişkinin derinlemesine anlaşılması için nitel araştırmaların yapılması değerli olacaktır. Pilotlarla gerçekleştirilecek mülakatlar, bu değişkenlere dair kişisel deneyimleri ve algıları gün yüzüne çıkararak nicel verilerin sunduğu tabloyu zenginleştirebilir. Ayrıca, boylamsal çalışmalar, karar verme stilleri ve tükenmişlik düzeylerinin zaman içindeki karşılıklı etkileşimini ve değişimini izleyerek daha dinamik bir perspektif sunabilir. Farklı kültürel bağlamlardaki pilotlarla yapılacak karşılaştırmalı araştırmalar ise, kültürel etkenlerin bu değişkenler üzerindeki rolünü aydınlatabilir. Pilotların iş yükü, uyku düzeni ve sosyal destek gibi diğer stres faktörlerinin karar verme stilleri ve tükenmişlik ile olan etkileşimlerinin incelenmesi, bu alandaki bilgi birikimini daha da genişletecektir. Gelecek pilotaj akademik yayınlarında öncelik olabilecek çalışma olabilir.

Sonuç olarak, uçuş güvenliğini artırmak ve pilot performansını optimize etmek amacıyla, eğitim süreçlerinde tükenmişlik ve karar verme stillerine yönelik bilinçli müdahaleler yapılması kritik öneme sahiptir. Pilotların tükenmişlik düzeylerini kontrol altına alacak stratejilerin ve karar verme becerilerini geliştirecek eğitimlerin, eğitim sistemlerinde yaygınlaştırılması gerektiği söylenebilir. Bu bağlamda, pilotaj eğitim programlarının stres yönetimi, tükenmişlikle başa çıkma ve psikolojik dayanıklılığı artırma konularını içerecek şekilde revize edilmesi önerilmektedir. Ayrıca, eğitimcilerin bu konularda bilinçlendirilmesi ve pilotlara düzenli psikolojik destek mekanizmalarının sunulması önem arz etmektedir. Gelecek araştırmaların, eğitim süreçlerinin tükenmişlik ve karar verme stillerine etkilerini daha detaylı bir şekilde inceleyerek, uçuş güvenliğini iyileştirecek stratejilerin geliştirilmesine katkı sağlayacağı düşünülmektedir. Bu çalışmalar, havacılık sektöründe emniyet kültürünün güçlendirilmesi ve pilotların refahının artırılması açısından değerli olacaktır.

KAYNAKÇA

Agor, W. H. (1984). *Intuitive management: Integrating left and right brain management skills*. Prentice-Hall.

Agor, W. H. (1986). *The logic of intuitive decision making: A research-based approach for managers.* Quorum Books.

Agor, W. H. (1989). *Intuition in organizations: Leading and managing productively*. Sage Publications.

Aiken, L. H., Clarke, S. P., & Sloane, D. M. (2002). Hospital staffing, organization, and quality of care: Cross-national findings. *International Journal for Quality in Health Care*, 14(5), 345-358.

Ang, L., & Hsu, C. (2012). Decision-making styles in aviation safety management. *Journal of Air Transport Management*, 18(1), 56-62.

Ariely, D. (2008). *Predictably irrational: The hidden forces that shape our decisions*. HarperCollins.

Baker, T., & Wierzbicki, D. (2019). Stress and decision-making in aviationtraining. *Journal of Aviation Psychology*, 15(2), 122-135.

Balkıs, M. (2006). *Öğretmen adaylarının davranışlarındaki erteleme eğiliminin, düşünme ve karar verme tarzları ile ilişkisi*, (yayımlanmamış doktora tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir.

Bamber, P. (2015). Innovation and competition in global aviation. International *Journal of Aviation Management*, 3(1), 17-31.

Bamber, P., et al. (2013). Mental fatigue in aviation: Implications for safetyand training. *Aviation, Space, and Environmental Medicine*, 84(7), 660-666.

Barling, J., & Kelloway, E. K. (2000). Transformational leadership and emotional exhaustion: A longitudinal study. *Leadership & Organization Development Journal*, 21(1), 42-43.

Bazerman, M. H. (2006). *Judgment in managerial decision making*. Wiley.

Bazerman, M. H., & Moore, D. A. (2013). *Judgment in managerial decision making*. Wiley.

Bechara, A. (2004). The role of emotion in decision-making: Evidence from neurological patients with orbitofrontal damage. *Brain and cognition*, *55*(1), 30-47.

Brand, S. (1938). Mind in everyday affairs. *The Journal of Philosophy*, *35*(2), 29-45.

Brcl, M. (2008). Decision-making styles and locus of control in adolescents. *Psihologijske teme, 17*(2), 269-282.

Brown, K. W., & Ryan, R. M. (2015). Perceived autonomy support: Parental predictors in adolescence. *Journal of Personality and Social Psychology*, *108*(4), 629.

Button, K. (2010a). The economics of global aviation. *Journal of Air Transport Management*, 16(3), 130-137.

Button, K. (2010b). *The global aviation industry and economic development*. Elsevier.

Carlson, K., & Kiva, J. (2021). How to improve your decision-making skills. *Harvard Business Review*.

Chooi, W. T., Aslani, N., & Mesdaghinia, S. (2016). Decision-making styles and academic performance among university students. *Journal of Educational Psychology*, *108*(7), 984.

Csikszentmihalyi, M. (1996). *Creativity: Flow and the psychology of discovery and invention*. Harper Perennial.

Damasio, A. R. (1994). *Descartes' error: Emotion, reason, and the human brain*. Grosset/Putnam.

Dane, E., & Pratt, M. G. (2007). Exploring intuition and its role in organizational behavior. *Academy of Management Review*, *32*(1), 33-54.

Dewberry, C., James, V., & Reay, H. (2018). Decision-making styles and perceived stress in university students. *Journal of Further and Higher Education*, *42*(4), 548-560.

Dixon, A. L., & Turner, B. A. (2003). Exploring the structural context of safety culture. *Safety science*, *41*(12), 1085-1103.

Dönmez, K., & Uslu, S. (2018). İnsan faktörleri analiz ve sınıflandırma Sistemi'nin (HFACS) literatürde yaygın kullanımının değerlendirilmesi, *Journal of Aviation*, 2(2), 156-176.

Driver, M. J., & Mock, T. J. (1975). Human information processing, decision style theory, and accounting information systems. *The Accounting Review*, *50*(3), 490-508.

Eisenberg, I. W., Moore, P. J., Riesel, S. L., & Steinberg, L. (2018). Cognitive and psychosocial predictors of risk-taking in adolescence and young adulthood. *Developmental psychology*, *54*(5), 896.

Erdemli, M. G. (2011). *Dünden bugüne Türk havacılık tarihi ve Eskişehir*.

Ferrari, J. R. (2001a). The Psychology of Avoidance. *Journal of Behavioral Decision Making*, 14(4), 285-299.

Ferrari, J. R. (2001b). Trait procrastination: Big Five predictors in a student sample. *Personality and individual differences*, *30*(1), 129-134.

Fitzgerald, C. J., Bernerth, J. B., & Goldsmith, K. M. (2010). The career decision-making self-efficacy scale: An examination of its factor structure and relationships with career-related variables. *Journal of Career Assessment*, *18*(1), 20-33.

Flin, R., O'Connor, P., & Mearns, K. (2008). Crew resource management: A review of human factors in aviation. *International Journal of Aviation Psychology*, 18(3), 208-236.

Forst, J. P. (2000). Decision-making styles of police officers. *Journal of Criminal Justice*, *28*(4), 319-328.

Frost, D. E., & Shows, W. D. (1993). Decision-making styles of police officers. *Journal of Police Science and Administration*, *20*(4), 319-328.

Gigerenzer, G. (2007). *Gut feelings: The intelligence of the unconscious*. Viking Adult.

Gist, R. (2001a). Stress and decision-making in aviation: The role of cognitive factors. *Aviation Psychology*, 8(4), 32-45.

Gist, R. (2001b). Terrorism, aviation safety, and the emotional response of flight crews. *Aviation Psychology*, 1(2), 9-16.

Golem, C., & Sweeney, S. (2005). Post-9/11 mental health impact on airline employees. *Journal of Occupational Health Psychology*, 10(2), 102-113.

Griffin, D., & Ross, L. (1991). Subjective construal, social inference, and human misunderstanding. In M. P. Zanna (Ed.), *Advances in experimental social psychology* (Vol. 24, pp. 319-359). Academic Press.

Guthrie, J. (2020). Stress and decision making in aviation. In D. R. Harris (Ed.), *Aviation psychology and human factors* (pp. 180-204). Routledge.

Halbesleben, J. R., & Buckley, M. R. (2004). Burnout in organizational life. *Journal of management*, *30*(6), 859-879.

Hammond, J. S., Keeney, R. L., & Raiffa, H. (1998). *Smart choices: A practical guide to making better decisions*. Harvard Business School Press.

Hancock, P. A., & Desmond, P. A. (2001). *Stress, workload, and fatigue*. In R. L. Lauber & M. G. S. G. H. Parker (Eds.), *Human factors in aviation* (pp. 105-131). Academic Press.

Hansson, R., & Andersen, J. A. (2007). Decision-making style and its relation to personality and cognitive ability. *Personality and Individual Differences*, *43*(6), 1639-1652.

Helmreich, R. L., Merritt, A. C., & Wilhelm, J. A. (1999). *The Evolution of Crew Resource Management Training in Commercial Aviation*. International Journal of Aviation Psychology, 9(1), 19-32.

Hendricks, J. A., & Griggs, R. A. (2006). Air traffic controller decision making: A review and integration. *Journal of Air Traffic Control*, *48*(2), 12-18.

Hendricks, K. B., & Griggs, L. L. (2006). Managing Decision-Making in Aviation. *Journal of Air Transport Management*, 12(6), 346-352.

Hogg, M. A., & Vaughan, G. M. (2018). *Social psychology*. Pearson.

Hollander, E. P. (2009). *Leadership dynamics: A practical guide to effective relationships*. Transaction Publishers.

IATA. (2020). *Annual report: The impact of aviation on global economy*. International Air Transport Association.

Janis, I. L. (1982). Groupthink: Psychological Studies of Policy Decisions and Fiascoes. Houghton Mifflin.

Jung, C. G. (2015). *Psychological types*. Princeton University Press.

Kaçar, P. (2021). *Pilotların ekip kaynak yönetimi becerilerinin ticari uçak kazalarına etkileri,* (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi), İstanbul gelişim Üniversitesi, İstanbul.

Kahneman, D. (2011). *Thinking, fast and slow*. Farrar, Straus and Giroux.

Kahneman, D., & Tversky, A. (1979). Prospect theory: An analysis of decision under risk. *Econometrica: Journal of the Econometric Society*, 263-291.

Kass, S. J., Mermelstein, M. L., & Rendel, D. (2001). Burnout in airline pilots: The role of the workplace environment. *Journal of Occupational Health Psychology*, 6(3), 232-244.

Korkmaz, E. (2023). Türk Ordusunun Envanterine Giren İlk Uçak: "Osmanlı" Tayyaresi. *BENGİ Dünya Yörük-Türkmen Araştırmaları Dergisi*, 2023(2), 150-172.

Krause, R. J., & Kelly, J. R. (2001). *The Tenerife accident: A study indecisionmaking and human error*. Human Factors and Aviation Safety, 5(2), 27-40.

Langer, E. J. (1992). *Mindfulness*. Addison-Wesley.

Loo, R. (2000). A psychometric analysis of general decision-making style and its relationship to personality. *Educational and Psychological Measurement*, *60*(6), 952-969.

Maslach, C. (1982). *Burnout: The Cost of Caring*. Malor Books.

Maslach, C., & Jackson, S. E. (1981). *The measurement of experienced burnout*. *Journal of Occupational Behaviour*, 2(1), 99-113.

Maslach, C., & Leiter, M. P. (2016a). *Burnout and engagement in the workplace: New perspectives*. In The Handbook of Work and Health Psychology (pp. 69-85). Wiley.

Maslach, C., & Leiter, M. P. (2016b). Understanding the burnout experience: Recent research and its implications for psychiatry. *World psychiatry, 15*(2), 103-111.

Maslach, C., Schaufeli, W. B., & Leiter, M. P. (2001). Job burnout. *Annual Review of Psychology*, 52, 397-422.

Mayer, J. D., & Salovey, P. (1997). What is emotional intelligence?. In P. Salovey & D. Sluyter (Eds.), *Emotional development and emotional intelligence: Educational implications* (pp. 3-31). Basic Books.

McFadden, D. (2006). Stress and coping mechanisms in aviation. *Journal of Aerospace Psychology*, 7(3), 125-137.

Miller, D., & Cannell, T. (2019). Human and decision-making in aviation. *International Journal of Aviation Psychology*, 19(3), 242-253.

Miller, J. G. (2011). Cultural psychology: Bridging disciplinary and global divides. *Perspectives on Psychological Science*, *6*(2), 197-200.

Morrow, D. G. (2000). The Role of Experience in Decision Making: Cognitive and Motivational Influences. Aviation, Space, and Environmental Medicine.

National Transportation Safety Board. (1990). *Aircraft Accident Report: United Airlines Flight 232*. NTSB/AAR-90/06.

National Transportation Safety Board. (2012). *Aircraft Accident Report: Air France Flight 447*. NTSB/AAR-12/01.

National Transportation Safety Board. (2014). *Aircraft Accident Report: Asiana Airlines Flight 214*. NTSB/AAR-14/01.

Öneren, M., & Çiftçi, M. (2013). Karar verme stilleri ile öz yeterlilik algısı arasındaki ilişkinin incelenmesi. *İşletme Araştırmaları Dergisi*, *5*(2), 53-76.

Özen, B. (2017). *Stratejik düşünme, eleştirel düşünme ve yaratıcı düşünmenin karar verme stillerine etkisi üzerine bir araştırma*, (Yayımlanmamış doktora tezi), Haliç Üniversitesi, İstanbul.

Özgenel, M. (2017). Girişimcilikte yaratıcılık ve karar verme stillerinin rolü. *Journal of Entrepreneurship and Development, 12*(1), 1-18.

Payne, J. W., Bettman, J. R., & Johnson, E. J. (1993). *The adaptive decision maker*. Cambridge university press.

Reason, J. (1990). *Human error*. Cambridge University Press.

Reed, G. M. (2006). Toward global mental health. *American Psychologist*, *61*(2), 173.

Robbins, S. P. (2001). *Organizational behavior*. Prentice Hall.

Rowan, B. (1986). Effects of institutional rules on teacher's work. *Sociology of Education*, 258-279.

Saraçoğlu, T. Y. (2019). *İnsan faktörleri online slayt*. Erişim Adresi: https://gavsispanel.gelisim.edu.tr/Document/tsaracyakupoglu/20191229135155348_8890ab17-dd46-4cbb-a7af-9067d1de12f0.pdf.

Saraçyakupoğlu, T. (2020). Havacılıkta Organizasyonel Kazalar: B-737 Max Uçak Kazalarının Mühendislik Perspektifinden İncelenmesi. *Mühendis ve Makina*, 61(701), 241-261.

Saraçyakupoğlu, T., Delibaş, H. D., & Özçelik, A. (2021). Bir İnsansız Hava Aracının İtki ve Manevra Hareketlerinde Gövde İçi Basınçlı Hava Kullanımı. *Avrupa Bilim Ve Teknoloji Dergisi* (24), 81-86.

Sauter, S. L., Murphy, L. R., & Colligan, M. J. (1999). *Occupational stress: Research and practice in the modern workplace*. CRC Press.

Schwartz, B. (2004). *The paradox of choice: Why more is less*. Ecco.

Scott, S. G., & Bruce, R. A. (1995). Decision-making style: The development and assessment of a new measure. *Educational and Psychological Measurement*, *55*(5), 818-831.

Seçer, İ., Halmatov, S., Veyis, F., & Ateş, B. (2013). Okul tükenmişlik ölçeğinin Türk kültürüne uyarlanması: Güvenirlik ve geçerlik çalışması, *Turkish Journal of Education*, 2(2), 16-24.

Selly, M. (2020). The relationship between decision-making styles and psychological well-being among university students. *Journal of Educational Psychology*, *112*(8), 1601.

Senge, P. M. (2013). *The fifth discipline: The art & practice of the learning organization*. Crown business.

Sexton, J. B., et al. (2004). Error, stress, and teamwork in medicine and aviation: Cross-sectional surveys. *BMJ*, 328(7450), 315-319.

SHGM. (2023). *SGHM 2023 Faaliyet raporu*. Erişim Adresi: https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/kurumsal/faaliyet/2023_v2.pdf.

Simon, H. A. (1957). *Models of man, social and rational: Mathematical essays on rational human behavior in a social setting*. Wiley.

Simon, H. A. (1976). Administrative behavior: A study of decision-making processes in administrative organization.

Simon, H. A. (1977). *The new science of management decision*. Prentice-Hall.

Simon, H. A. (1979). Rational Decision Making in Business Organizations. The American Economic Review, 69(4), 493-513.

Smith, A. (1776). *An inquiry into the nature and causes of the wealth of nations*. W. Strahan and T. Cadell.

Staal, M. A. (2004). *Stress, cognition, and human performance: A literature review of the effects of stress on human performance and development of a conceptual framework.* The Air Force Research Laboratory, Wright-Patterson Air Force Base.

Sullivan, T., & Gibbons, J. A. (2010). Decision-making styles and psychological distress in college students. *Journal of American College Health, 58*(6), 527-534.

Sweeny, K. (2015). The emotional costs of uncertainty. *Journal of personality and social psychology, 109*(5), 909.

Tajfel, H., & Turner, J. C. (1986). The social identity theory of intergroup behavior. In S. Worchel & W. G. Austin (Eds.), *Psychology of intergroup relations* (pp. 7-24). Nelson-Hall.

Taşdelen, T. (2002). *Karar verme stilleri ve risk alma davranışları arasındaki ilişki*. (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi), İstanbul Üniversitesi, İstanbul.

Thunholm, P. (2004). Planning, decision-making and risk-taking in military command. *Defence and Peace Economics, 15*(2), 125-142.

Tversky, A., & Kahneman, D. (1974). Judgment under uncertainty: Heuristics and biases. *Science, 185*(4157), 1124-1131.

Wang, L., & Hsu, C. (2012). Decision-making styles in aviation safety management. *Journal of Air Transport Management*, 18(1), 56-62.

Weick, K. E. (1993). The collapse of sensemaking in organizations: The Mann Gulch disaster. *Administrative Science Quarterly*, 38(4), 628-652.

Wiegmann, D. A., et al. (2002). Aviation safety and human error: Decision-making in critical situations. *Human Factors and Aerospace Safety*, 2(4), 253-268

Wright, G. (1985). *Behavioral decision theory: An introduction*. Sage publications.

Wright, J. P., & McKee, D. (2015). Risk, uncertainty, and decision-making in aviation. *Journal of Aviation Psychology*, 9(3), 185-199.

Yalçın, O. (2016). Havacılık, hava gücünün doğuşu ve Birinci Dünya Savaşına etkisi. *Atatürk Yolu Dergisi,* 15(59), 181-236.

Zohar, D., & Luria, G. (2005a). A multilevel model of safety climate: Cross-level relationships between organization and group-level climates. *Journal of [1] Applied Psychology*, *90*(4), 616.

Zohar, D., & Luria, G. (2005b). The use of safety climate in predicting accident severity in air traffic control. *Accident Analysis & Prevention*, 37(4), 313-324.

EKLER

EK-A

ANKET FORMU

Değerli Katılımcı,

Bu araştırma, "UÇUŞTA KARAR VERME STİLLERİNİN TÜKENMİŞLİK DÜZEYİNE ETKİSİ: PİLOT ÖĞRENCİLERİ ÜZERİNE ARAŞTIRMA" konusunda yürütülen bir çalışmayı oluşturmaktadır. Bu araştırma, İstanbul Gelişim Üniversitesi, Havacılık Yönetimi yüksek lisans öğrencisi, AYSEL MERVE KUŞ

Tarafından yürütülecektir. Anket sonuçları yüksek lisans tezinde kullanılacaktır. DANIŞMANI: PROF.DR. SEZER CİHAN KESKEN. Katılımınız için teşekkür ederiz.

Yaş:	
	18-24
	25-34
	35-44
	45-54
	55-64

Cinsiyet:
Kadın (Women)
Erkek (Men)

Pilotaj eğitimi alıyor musunuz ?
evet
hayır

Eğitim Seviyesi:
Lise Mezunu
Ön lisans
Lisans
Yüksek lisans
Doktora

KARAR VERME STİLLERİ ANKETİ	Kesinlikle	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle
1.Karar vermeden önce emin olmak için bilgi kaynaklarımı iki kere kontrol ederim					
2. Karar vermeden önce bütün seçenekleri incelerim					
3. Mantıklı ve sistematik bir yolla karar veririm					
4. Karar vermem dikkatli düşünmemi gerektirir.					
5. Karar verirken belirli bir amaca yönelik değişik seçenekleri göz önünde bulundururum					
6. Kararlarımı verirken sezilerime güvenirim					
7. Bir karar verirken sezgilerime güvenme eğilimindeyimdir					
8. Genellikle doğruluğunu hissettiğim kararlar veririm					
9. Kararlarımı verirken benim için akılcı bir nedenden daha çok, verdiğim kararın doğruluğunu hissetmem daha önemlidir					
10. Karar verirken hislerime ve kendi tepkilerime güvenirim.					
11. Önemli kararlar alırken başkalarının yardımına sık sık ihtiyaç duyarım					
12. Eğer başkalarının desteğine sahipsem önemli kararları almak benim için daha kolaydır					
13. Önemli kararlarımı alırken başkalarının tavsiyelerinden yararlanırım					
14. Önemli kararlar ile yüzleştiğim zaman birinin bana doğru yolu göstermesi hoşuma gider					
15. Üzerimde baskı hissetmediğim sürece önemli kararlarımı almaktan kaçınırım.					
16. Mümkün olduğunca kararlarımı ertelerim					
17. Önemli kararları alma aşamasına gelinceye kadar karar vermeyi sık sık ertelerim					
18. Önemli kararlarımı, genellikle son dakikada veririm					
19. Üzerinde düşünmek beni rahatsız ettiği için pek çok kararı ertelerim					
20. Genellikle ani kararlar veririm					
21. Kararlarımı, çoğunlukla o anda veririm					
22. Çabuk karar veririm					
23. Kararlarımı, sıklıkla düşünmeden veririm					
24. Kararlarımı verirken, o anda doğal olan ne ise onu yaparım					

TÜKENMİŞLİK ANKETİ					
1. Teorik derslerde bunalmaya başladığımı hissediyorum					
2.Teorik dersler sürecinde motivasyonum düşük olduğu için ödevlerimi sık sık yarıda bırakmaya başladım.					
3. Teorik ders sürecinde kendimi yetersiz hissediyorum.					
4.Teorik derslerdeki sürecin yoğunluğu çoğu zaman uyku düzenimi bozuyor.					
5.Okula ilgimi kaybetmeye başladığımı hissediyorum.					
6. Teorik dersler son zamanlarda dersler anlamsız gelmeye başladı.					
7.Teorik derslerdeki durumum son zamanlarda beni kara kara düşündürüyor					
8.Okul ilişkin beklentilerim her geçen gün azalıyor.					
9.Teorik derslerde yaşadığım problemler arkadaşlarımla olan ilişkilerimi olumsuz etkiliyor.					

EK-B

ANA KÜTLE TEPSİT TABLOSU

D. Diğer Hususlar
1.3. Sektörel Büyüklükler

1.3.3. Lisanslı Teknik Personel Sayısı

Lisanslı teknik personel sayısına ilişkin detaylar Tablo 16'da yer almaktadır. 2023 yılsonu itibarıyla toplam pilot sayısı 14.884 olarak gerçekleşmiştir. Yabancı pilot sayısının uçak ve helikopter pilot sayısı içindeki oranı %4,2' dir. 2023 yılsonu itibarıyla, 2.045 hava trafik kontrolörü,463 dispeçer, 4.684 teknisyen, 620 ATSEP ve 609 havacılık bilgi yönetimi uzmanı olmak üzere diğer lisanslı teknik personelin toplamı 8.421' e ulaşmıştır.

Tablo 16. *Lisanslı Teknik Personel Sayısı*

	2022	2023	Değişim (%)
Uçak ve Helikopter Pilotları Toplamı	11.926	12.277	3%
Uçak	11.717	12.070	3%
Helikopter	209	207	-1%
Diğer Hava Aracı Pilotları Toplamı	744	875	18%
Balon	575	654	14%
Çok Hafif Hava Aracı	137	153	12%
Planör	32	68	113%
Öğrenci Pilotlar	1.385	1.732	25%
Toplam Pilot Sayısı	**14.055**	**14.884**	**6%**
Toplam Yabancı Uçak ve Helikopter Pilotları*	**467 (%3,9)**	**518 (%4,2)**	

Kaynak: SHGM Sektör Raporu (2023).

EK-C

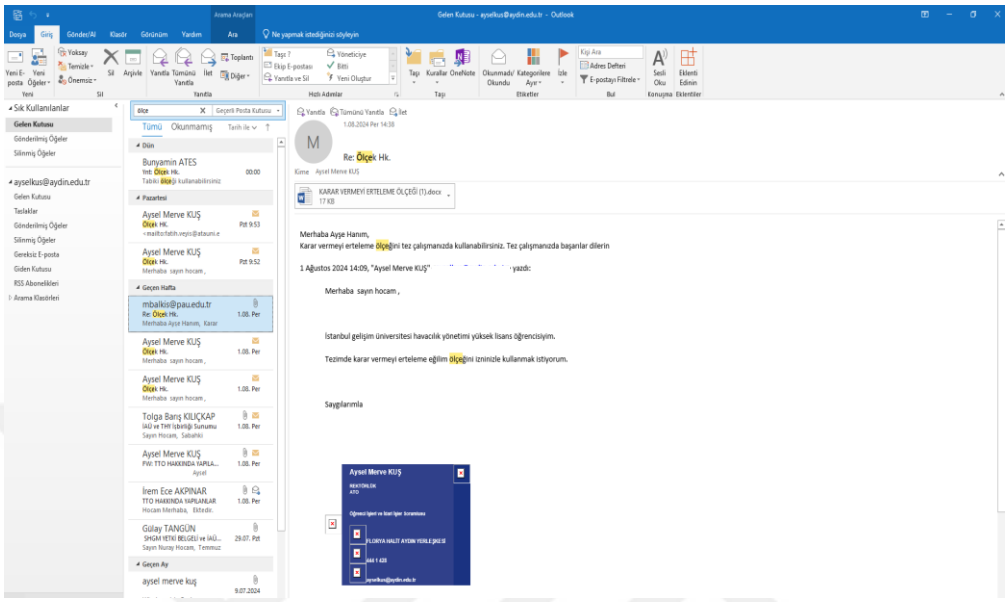
ÖRNEKLEM SAYISI TEPSİT TABLOSU

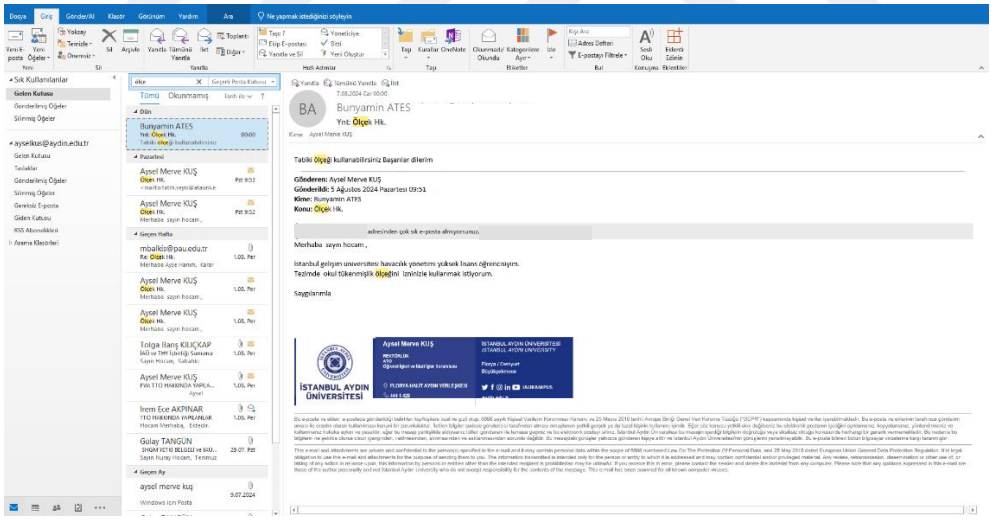
%95 Belirlilik Düzeyinde Olması Gereken Minimum Örneklem Hacimlerini Göstermektedir

ANAKÜTLE HACMİ	HATA MARJI			
	%5	%3	%2	%1
50	44	48	49	50
100	79	91	96	99
150	108	132	141	148
200	132	168	185	196
250	151	203	226	244
300	168	234	267	291
400	196	291	434	384
500	217	340	414	475
750	254	440	571	696
1000	278	516	706	906
2000	322	696	1091	1655
5000	357	879	1622	3288
10000	370	964	1936	4899
100000	383	1056	2345	8762
1000000	384	1066	2395	9513
10000000	384	1067	2400	9595

EK-Ç

ANKET MÜSAADE YAZIŞMALARI





EK-D

ETİK KURULU RAPORU

T.C.
İSTANBUL GELİŞİM ÜNİVERSİTESİ REKTÖRLÜĞÜ
Etik Kurul Başkanlığı

ETİK KURUL KARAR ÖRNEĞİ

Toplantı No	Toplantı Tarihi	Toplantı Saati	Toplantı Yeri
2024 – 22	30.12.2024	14.00	Rektör Yardımcısı Odası

KARAR NO: 2024-22-18: Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Havacılık Yönetimi Tezli Yüksek Lisans Programı 231434004 numaralı Aysel Merve KUŞ' un, Prof. Dr. Sezer Cihan KESKEN' in danışmanlığında yürütülen "Uçuşta Karar Verme Sitillerinin Tükenmişlik Düzeyine Etkisi Pilot Öğrenciler Üzerinde Araştırma" konulu çalışması görüşüldü yapacağı anket sorularının, etik kurallara uygun olup olmadığını tespit etmek üzere, İGÜ Etik Kurulumuzun 30.10.2024 tarih ve 2024-16 sayılı toplantısında, İGÜ Etik Kurul Yönergesinin 12(1) maddesine göre değerlendirme yapmak üzere görevlendirilen öğretim elemanlarının raporları incelenmiş olup, ilgili çalışmada yer alan bilimsel araştırmanın etik kurallara uygun olduğuna oy birliği ile karar verildi.

ASLI GİBİDİR

Cihangir Mah. Şehit Jandarma Komando Er Hakan Öner Sokak No:1 34310 Avcılar / İSTANBUL
Tel: (+90212) 422 70 00 Faks: (+90212) 422 74 01
www.gelisim.edu.tr https://(birim).gelisim.edu.tr (birim)@gelisim.edu.tr

EK-E

ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler

Soyadı, adı : KUŞ, Aysel Merve

Eğitim

Derece	**Eğitim Birimi**	**Mezuniyet Tarihi**
Yüksek lisans :	İGÜ, Havacılık Yönetimi Tezli	2021-Devam Ediyor
Lisans :	İGÜ, Uygulamalı Bilimler Yüksekokulu Havacılık Yönetimi	2016-2020
Lise	Mustafa Barut Lisesi	

İş Deneyimi

Yıl	**Yer**	**Görev**
2022-2023	Bahçeşehir Üniversitesi Pilotaj Bölümü	ATO Uzman Yardımcısı
2024 -DEVAM	İstanbul Aydın Üniversitesi, Uygulamalı Bilimler Fakültesi, Pilotaj Bölümü	Uyumluluk İzleme Ve Sms Müdür Yardımcısı

Yabancı Dil

İnglizce

Yayınlar

-

Hobiler

Basketbol, Yamaç Paraşütü, İha 1 Pilotu, Havacılık Etkinlikleri, Pilotaj Etkinlikleri