



## The effect of stress and burnout levels of employees on their occupational commitment during the covid-19 pandemic process: Aviation industry example

## Covid-19 pandemisi sürecinde çalışanların stres ve tükenmişlik düzeylerinin mesleki bağlılıklarına etkisi: Havacılık sektörü örneği

Hilal Öztürk<sup>1</sup>  
Tuna Uslu<sup>2</sup>


### Abstract

After the Covid-19 pandemic, the struggle for life has increased and the psychological pressures of the pandemic have deeply affected everyone. During the first pandemic, people worked from their homes, but when they switched to face-to-face work, the risk factor of contracting the disease emerged. During the Covid-19 pandemic process, one in five employees began to show depressive symptoms. In this context, the aim of this research is to question whether the stress, burnout syndrome due to stress, and as a result, occupational commitment of aviation industry employees is related to the pandemic process when it comes to being in the same environment with people who are Covid-19 positive or Covid-19 contacts. The research was conducted using the questionnaire technique, one of the quantitative research methods. 56 female and 70 male employees participated in the study and it was determined that there was no deficiency in the data obtained from these people and all of them were used. As a result of the study, it was determined that there was no significant relationship between the effect of the Covid-19 process on the stress and burnout of employees, but there was a significant relationship between occupational commitment and the effect of the Covid-19 process. Ironically, while those who work in the literature think that they can leave their jobs after the pandemic, their occupational

### Özet

Covid-19 pandemisi sonrası insanların hayat mücadelesi daha da artmış, pandeminin psikolojik baskıları herkesi derinden etkilemiştir. İnsanlar ilk pandemi döneminde evlerinden çalışmış ancak sonra yüz yüze çalışmaya geçildiğinde hastalığa yakalanma riski faktörü ortaya çıkmıştır. Havacılık sektörü halen hem kısıtlama ve yasaklar ile hem de havayolu müşteri talebindeki daralmalar ile yüzleşmektedir ve bu durumun etkileri endüstriyi daha uzun yıllar etkileyecektir. Literatüre göre, Covid-19 pandemisinde her beş çalışandan biri depresif semptomlar göstermeye başlamıştır. Bu bağlamda bu araştırmanın amacı, havacılık sektörü çalışanlarının strese bağlı stres, tükenmişlik sendromu ve bunun sonucunda mesleki bağlılıklarının Covid-19 pozitif veya Covid-19 temaslı insanlarla aynı ortamda bulunma söz konusu olduğunda pandemi süreci ile ilişkili olup olmadığını sorgulamaktır. Araştırma nicel araştırma yöntemlerinden anket tekniği kullanılarak yapılmıştır. Araştırmaya 56 kadın ve 70 erkek çalışan katılmış olup bu kişilerden elde edilen verilerde eksiklik olmadığı saptanmış ve tamamı kullanılmıştır. Yapılan çalışmanın sonucunda Covid-19 sürecinin çalışanlara etkisi ile stres ve tükenmişlik sendromu arasında anlamlı bir ilişki olmadığı, mesleki bağlılık ile arasında ise anlamlı bir ilişki olduğu saptanmıştır. İronik bir şekilde, literatürde

<sup>1</sup> Doktora Öğrencisi, İstanbul Gedik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İşletme Anabilim Dalı, Öğretim Görevlisi, Nişantaşı Üniversitesi, Meslek Yüksekokulu, [hilal.ozturk@nisantasi.edu.tr](mailto:hilal.ozturk@nisantasi.edu.tr)  Orcid ID: 0000-0003-1104-8635

<sup>2</sup> Doç. Dr., Fenerbahçe Üniversitesi, Spor Bilimleri Fakültesi, [tuna.uslu@fbu.edu.tr](mailto:tuna.uslu@fbu.edu.tr)  Orcid ID: 0000-0002-5616-2987



commitment increases during the pandemic process, according to the research results. With the development of technology and the deterioration of nature, it is thought that measures will be taken to prevent the stress and burnout levels of aviation group employees from increasing by considering these and similar studies in the epidemics or large-scale crisis situations. On the other hand, considering the positive relationship between being affected by the pandemic process and occupational commitment, it can be thought that problems such as stress, depression and burnout in the workplace are suppressed or not at all, as people turn to basic instincts such as survival first.

**Keywords:** Covid-19 process in aviation, covid-19, stress, burnout syndrome, professional commitment.

[\(Extended English summary is at the end of this document\)](#)

çalışanlar pandemi sonrası işlerinden ayrılacaklarını düşünürken, araştırma sonuçlarına göre pandemi sürecinde mesleki bağlılıkları artmaktadır. Benzer salgınlarda veya gelebilecek büyük çaplı kriz durumlarında olgu kaynaklı bir stres faktörü olabileceği düşünülerek, havacılık grubu çalışanlarının stres düzeylerinin ve depresyonlarının artmasını önlemek için önlemler alınabileceği düşünülmektedir. Öte yandan, pandemi sürecinden etkilenme ile mesleki bağlılık arasındaki pozitif ilişki göz önüne alındığında, iş yerindeki stres, depresyon, tükenmişlik gibi sorunların insanların hayatta kalmak gibi temel içgüdülere yönelmesiyle baskılandığı ya da ortaya çıkmadığı düşünülebilir.

**Anahtar Kelimeler:** Havacılıkta covid-19 süreci, covid-19, stress, tükenmişlik sendromu, mesleki bağlılık.

## 1. Giriş

Kaynaklara göre 31 Aralık 2019'da Çin'in Wuhan kentinde ilk bildirilen vakadan sonra birkaç ay içerisinde neredeyse tüm dünyaya bir virus yayılmıştır, Dünya Sağlık Örgütü (DSÖ) tarafından Covid-19 (2019 koronavirus hastalığı) olarak adlandırılan bu hastalığa karşı Çin, İngiltere, ABD, Rusya, Almanya, Küba, Türkiye gibi ülkeler aşı geliştirmiş olup, en kısa sürede dünya nüfusunun aşılmasını amaçlanmaktadır. Ülkemizde de aşılama 2021 ocak ayında başlamış ve 2021 haziran ayı itibarıyla hız kazanmıştır. Virüs hızla dünyaya yayılarak insanlık için ciddi bir şekilde sağlık, ekonomik, çevresel ve sosyal sorunlar yaratmıştır ve bu durum ön görülenden daha uzun şekilde sürmeye devam etmektedir. Koronavirüs salgını küresel ekonomiyi ciddi şekilde etkilemektedir (Chakraborty ve Maity, 2020). Bütün bu süreçte salgının öncelikle İran ve İtalya'da hızlı bir yayılım göstermesi, Orta Doğu Bölgesi ve Avrupa'yı karşı koyulmaz bir tehditle baş başa bırakmış ve Türkiye de içinde olmak üzere Covid-19'un çok geniş bir alana ulaşmasında aynı zamanda etkili olmuştur (Zhuang vd., 2020; Bénassy-Quéré vd., 2020; Remuzzi ve Remuzzi, 2020). Çalışmalara göre, Covid-19 pandemisinde her beş çalışandan biri depresif semptomlar göstermeye başlamıştır (Rodriguez-Lopez vd., 2021). Bu bağlamda kişilerin stresinin artması ve stres faktörünün yoğunluğuyla beraber, tükenmişlik sendromunun yaşanması ve hatta çalışanların mesleki bağlılıklarını sorgulamaları gündeme gelen bazı konular arasındadır.

Covid-19 salgınının genel anlamda havacılık sektörüne kritik etkilerinden bahsedilecek olursa, sektörün hızlı bir gelişim gösterdiği son 50 yılda sektörel büyüme üzerinde çeşitli etkenler kaynaklı daralma ve duraklama dönemleri olduğu görülmektedir (Körfez Savaşları, 2008 Küresel Krizi, SARS, İkiz Kuleler Saldırısı). Ancak bu süreçte hava trafiğini neredeyse durma noktasına getirecek Covid-19 benzeri bir kriz hiç yaşanmamıştır. Özellikle Çin başta olmak üzere Asya ile dünya ticaretinin azalması ve ülkelerin salgının yayılımını önlemek amacıyla bölge ile uçuşlarını kısıtlaması, yolcu ve kargo taşımacılık faaliyetleri üzerinde olumsuz etkiler yaratmıştır (Mhalla, 2020). Ayrıca bu darbelerin sonrasında Avrupa'daki, Amerika'daki ve ülkemizdeki havacılık sektörü ciddi yaralar almıştır.

Uluslararası Çalışma Örgütü'nün (ILO) yaptığı bir çalışmada da küresel çalışma saatleri 2020'nin ilk çeyreğinde kriz öncesi duruma (2019'un dördüncü çeyreği) kıyasla yaklaşık yüzde 4,5 oranında azalmış, ikinci çeyrekteki küresel çalışma saatlerinin kriz öncesi son çeyreğe göre yüzde 10,5'e kadar azalma olacağı söylenmiştir. Son dönemdeki çalışmalara bakıldığında, yine ikinci dünya savaşından bu yana bu kadar geniş kapsamlı işten çıkarmalar ve genel iş aksayıları olmadığı

görülmektedir (ILO, 2020). Covid-19 pandemisinin havacılık sektörü üzerindeki olumsuz etkileri incelendiğinde, sektörel taşımacılık faaliyetlerinin dünya genelinde %90 üzerinde azaldığı görülmektedir (Eurocontrol, 2020). Yurtiçi ve yurtdışı uçuşları, taşımacılık hizmetleri, demiryolu hizmetleri, spor, eğitim, ticaret ve hizmet kuruluşları, salgından oldukça olumsuz etkilenmiştir (Duran ve Acar, 2020, 57). Yine Uluslararası Çalışma Örgütü'nün farklı bir çalışmasında, Covid-19'un yayılması, uçuş iptalleri ve ülkeye özgü kısıtlamaların (seyahat tavsiyeleri, önlemler ve yasaklar) uluslararası seyahati neredeyse tamamen durdurduğundan bahsetmektedir (ILO Monitor, 2020). Sivil havacılık sektörü doğrudan dünya çapında 10,2 milyon çalışan istihdam etmektedir. Ancak havacılık ve bağlı sektörlerle beraber yaklaşık 25 milyon kişinin bu endüstride işsiz kalma ihtimalinden söz edilmektedir (IATA, 2020). Türkiye'de ise havacılık sektöründe çalışan kişi sayısının 210.000'den fazla olduğu belirtilmektedir (Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü [SHGM], 2020). Asya Pasifik'te 11,2 milyon, Avrupa'da 5,6 milyon, Latin Amerika'da 2,9 milyon, Kuzey Amerika'da 2 milyon, Afrika'da 2 milyon ve Orta Doğu'da 0,9 milyon kişi işini kaybetme tehlikesi ile karşı karşıya kalmıştır (ILO, 2020). Aynı zamanda Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA) tarafından yapılan tahminlere göre salgının sektöre zararı 252 milyar dolar olacağı ifade edilmiştir (IATA, 2020). Bu da havacılık sektöründe çalışanların, pandemiden doğrudan ve dolaylı olarak ciddi anlamda olumsuz şekilde etkilendiğini göstermektedir.

İş stresinin mesleki bağlılık üzerinde doğrudan olumsuz etkisi olduğu da gözlemlenmiştir (Zandi vd., 2020). Artan Covid-19 korkusu, iş tatmininin azalması, psikolojik stresin ve işten ayrılma niyetinin artmasıyla ilişkilendirilmiştir (Rn vd., 2020). Covid-19 pandemisi sırasında stresli çalışma ortamının, iş memnuniyetsizliğine ve ileriye yönelik işten ayrılma eğilimine yol açtığı görülmektedir (Said ve El-Shafei, 2021). Covid-19 pandemisine örgütsel direncin ise, özellikle yöneticilerin örgütsel bağlılığını artırdığını göstermektedir (Filimonau vd., 2020). Türkiye'de yapılan araştırmalarda, Avrasya Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi'nde yayınlanan «Covid-19'un Havacılık Sektörüne Etkisi» isimli çalışmada, genel olarak havacılık sektöründe önlemler alınmadığı takdirde sektörün daha büyük kayıplara uğrayacağından bahsedilmektedir (Akça, 2021). Yine aynı dergide Mayıs 2020'de yayınlanan «Türk Sivil Havacılık Sektöründe Covid-19 Pandemisinin Yönetimi» isimli makalede Türkiye'de ki tüm havayolu şirketlerinin finansal sıkıntılar yaşayacakları, salgın ne kadar sürerse sektörün o kadar derin yaralar alacağı ifade edilmektedirler (Macit ve Macit; 2020), bu da salgın bitiminde belki bazı havayolu işletmelerinin varlıklarının son bulabileceği demektir. Bu bağlamda bu araştırmanın amacı, Covid-19 pozitif ya da Covid-19 temaslı olan kişilerle aynı ortamda bulunma durumu söz konusu olduğunda havacılık sektörü çalışanlarının stres, strese bağlı olarak tükenmişlik sendromu ve bunların sonucunda mesleki bağlılıkları ile pandemi sürecinin ilişkili olup olmadığını sorgulamaktır.

## 2. Yöntem

### 2.1. Araştırma Grubu

Bir bilimsel araştırmanın sağlıklı bir şekilde sonuçlandırılması için veri ve kalitesi önemli bir yer tutmaktadır (Gürbüz ve Şahin, 2018). Buna bağlı olarak araştırma, amaçlı örnekleme yöntemiyle tarama modelinde betimsel bir çalışma olarak tasarlanmıştır. Araştırmanın amacı kapsamında, Covid-19 pozitif ya da Covid-19 temaslı kişilerle aynı ortamda bulunan ya da temas edip çalışmaya katılan havacılık çalışanlarının (pilot, host, hostes, yer hizmetleri görevlisi... vb.) Covid-19 salgını süresince dünya genelinde gerçekleşen yaptırımların onlar üzerinde mesleki anlamda stres ve tükenmişlik düzeylerine ilişkin bilgi edinebilmek için, nicel araştırma yöntemlerinden anket tekniği kullanılmıştır. Araştırmamıza bu alanlarda çalışan toplamda 126 gönüllü kişi katılımcı olmuştur.

### 2.2. Veri Toplama Araçları

Araştırmanın verileri çalışma grubunda yer alan katılımcılardan basılı ve çevrimiçi anketler yardımı ile toplanmıştır. Araştırmada kullanılan değişkenlerin envanterleri daha önce kullanılmış, geçerliği ve güvenilirliği ispatlanmış olan ölçeklerdir.

Araştırmada Kullanılan Ölçekler:

- Kurumdaki stres algısını ölçmek için kullanılan, Cohen, Kamaric ve Mermelstein tarafından 1983 tarafından geliştirilen ve Türkçeye Eskin, Harlak, Demirkıran ve Dereboy tarafından çevrilen “algılanan stres ölçeği”,
- Maslach ve Jackson tarafından 1981 yılında geliştirilen ve Türkçeye 1992 yılında Ergin tarafından çevrilen Maslach “tükenmişlik ölçeği”,
- “Mesleki bağlılık” için ise Meyer, Allen ve Smith tarafından 1993 yılında geliştirilen Türkçeye Dağlı, Elçiçek ve Han tarafından 2018 yılında çevrilen ölçek kullanılmıştır.

### 2.3. Verilerin Toplanması

Türk Hava Yolları, Onur Air, Pegasus, Çelebi Hava Yolu, İGA ve Sabiha Gökçen Havaalanı çalışanları çalışmanın evrenini oluştururken, Covid-19 pozitif ya da Covid-19 temaslı kişilerle fiziksel iletişim kuran havacılık çalışanları araştırmanın amaçlı örneklemini olarak seçilmiştir.

### 2.4. Verilerin Analizi

Araştırmanın verileri SPSS 25.0 programı aracılığıyla işlenmiş ve istatistiki analizleri yapılmıştır. Veri seti dağılımının normalliğini test etmek amacıyla One-Sample Kolmogorov Smirnov testinden yararlanılmıştır. Anlamlılık düzeyi  $p < .05$  olarak belirlenmiş ve verilerin normal dağılım gösterdiği saptanmıştır. Bu nedenle Covid-19 pozitif ya da Covid-19 temaslı kişilerle aynı ortamda bulunan ya da temas edip çalışmaya katılan havacılık alanında çalışanlardan toplanan bu verilerle Pearson korelasyon analizi yapılarak sonuca gidilmiştir.

## 3. Bulgular

**Tablo 1.** Araştırma Grubunun Yaş' a Göre Demografik Özellikleri

YAŞ	FREKANS	YÜZDE	GEÇERLİ YÜZDE	KÜMÜLATİF YÜZDE
20-25	32	25,4	25,4	25,4
26-30	34	27,0	27,0	52,4
31-34	29	23,0	23,0	75,4
35+	31	24,6	24,6	100,0
TOPLAM	126	100,0	100,0	

Araştırmamıza 20-25 yaş arasında 32 kişi, 26-30 yaş arasında 34 kişi, 31-34 yaş arasında 29 kişi, 35 yaş üstü de 31 kişi katılmıştır(Tablo 1).

**Tablo 2.** Araştırma Grubunun Cinsiyet' e Göre Demografik Özellikleri

CİNSİYET	FREKANS	YÜZDE	GEÇERLİ YÜZDE	KÜMÜLATİF YÜZDE
KADIN	56	44,4	44,4	44,4
ERKEK	70	55,6	55,6	100,0
TOPLAM	126	100,0	100,0	

Yine cinsiyet bazında baktığımızda 56 kadın ve 70 erkek araştırmamıza katılmıştır (Tablo 2).

**Tablo 3.** Araştırma Grubunun Medeni Durumu' na Göre Demografik Özellikleri

MEDENİ DURUM	FREKANS	YÜZDE	GEÇERLİ YÜZDE	KÜMÜLATİF YÜZDE
BEKAR	74	58,7	58,7	58,7
EVLİ	52	41,3	41,3	100,0
TOPLAM	126	100,0	100,0	

Medeni durum bazında baktığımızda 74 bekar, 52 evli kişi araştırmamıza katılmıştır(Tablo 3).

Ozturk, H., & Uslu, T. (2021). Covid-19 pandemisi sürecinde çalışanların stres ve tükenmişlik düzeylerinin mesleki bağlılıklarına etkisi: Havacılık sektörü örneği. *Journal of Human Sciences*, 18(4), 728-736. doi:[10.14687/jhs.v18i4.6246](https://doi.org/10.14687/jhs.v18i4.6246)

**Tablo 4.** Araştırma Grubunun Mesleki Durumu' na Göre Demografik Özellikleri

MESLEK	FREKANS	YÜZDE	GEÇERLİ YÜZDE	KÜMÜLATİF YÜZDE
PILOT	14	11,1	11,1	11,1
HOST/HOSTES	47	37,3	37,3	48,4
YER HİZMETLERİ	27	21,4	21,4	69,8
DİĞER	38	30,2	30,2	100,0
TOPLAM	126	100,0	100,0	

Araştırmamıza 14 pilot, 47 host/hostes, 27 yer hizmetleri görevlisi, 38 de havaalanı ve havacılık sektöründeki diğer firmaların farklı pozisyonlarındaki kişiler katılmıştır(Tablo 4).

**Tablo 5.** Araştırma Grubunun Tecrübe Durumu' na Göre Demografik Özellikleri

TECRÜBE	FREKANS	YÜZDE	GEÇERLİ YÜZDE	KÜMÜLATİF YÜZDE
6 ay-2 yıl	14	11,1	11,1	11,1
3-5 yıl	59	46,8	46,8	57,9
6-10 yıl	33	26,2	26,2	84,1
11 yıl +	20	15,9	15,9	100,0
TOPLAM	126	100,0	100,0	

Tecrübe bazında baktığımızda da 6 ay ile 2 yıl arası tecrübe süresi olanlar 14 kişi, 3 ile 5 yıl arası tecrübeli 59 kişi, 6 ile 10 yıl arası tecrübeli 33 kişi ve 11 yıl üstü tecrübeli 20 kişi araştırmamıza katılmıştır (Tablo 5).

**Tablo 6.** Araştırma Grubunun Çocuk Sahipliği Durumuna Göre Demografik Özellikleri

ÇOCUK SAHIPLİĞİ DURUMU	FREKANS	YÜZDE	GEÇERLİ YÜZDE	KÜMÜLATİF YÜZDE
EVET	30	23,8	23,8	23,8
HAYIR	96	76,2	76,2	100,0
TOPLAM	126	100,0	100,0	

Çalışanların stres faktörünü arttırabileceğini düşünerek çocuğunuz var mı? diye sorduğumuz soru karşılığında 30 kişi çocuğunun olduğunu, 96 çocuğunun kişi olmadığını söylemiştir(Tablo 6).

**Tablo 7.** Araştırma Grubunun Demografik Özelliklerine Göre Covid-19 Pandemisi Sürecinde Stres Faktörünün Etkilenmesi Durumu

		STRES FAKTÖRÜ
YAŞ	Pearson Correlation	-,145
	Sig. (2-tailed)	,104
	N	126
CİNSİYET	Pearson Correlation	,074
	Sig. (2-tailed)	,409
	N	126
TECRÜBE	Pearson Correlation	-,002
	Sig. (2-tailed)	,980
	N	126
ÇOCUK DURUMU	Pearson Correlation	,143
	Sig. (2-tailed)	,111
	N	126



Ozturk, H., & Uslu, T. (2021). Covid-19 pandemisi sürecinde çalışanların stres ve tükenmişlik düzeylerinin mesleki bağlılıklarına etkisi: Havacılık sektörü örneği. *Journal of Human Sciences*, 18(4), 728-736. doi:[10.14687/jhs.v18i4.6246](https://doi.org/10.14687/jhs.v18i4.6246)

Havacılık çalışanları üzerine yapılan anket çalışmasında Covid-19 pandemisi sürecinin çalışanlara etkisi, yaş, cinsiyet, tecrübe ve çocuk sahibi olma durumu baz alındığında stres ile anlamlı bir ilişki olmadığı ( $p>0,05$ ) bulunmuştur (Tablo 7). Demografik özelliklerin çalışanların stres düzeyi ile ilişkili olmadığı tespit edilmiştir.

**Tablo 8.** Covid-19 Pandemi Sürecinin Çalışanlara Etkisi' nin Stres Faktörü ile Karşılaştırılması

		Covid-19 Pandemi Sürecinin Çalışanlara Etkisi	
		Sürecinin Çalışanlara Etkisi	Stres Faktörü
Covid-19 Pandemi Sürecinin Çalışanlara Etkisi	Pearson Correlation	1	,027
	Sig. (1-tailed)		,381
	N	126	126
Stres Faktörü	Pearson Correlation	,027	1
	Sig. (1-tailed)	,381	
	N	126	126

Covid-19 sürecinin çalışanlara etkisi ile stres arasındaki ilişki incelenmiş ve sonuç olarak aralarında anlamlı bir ilişki olmadığı ( $p>0,05$ ) görülmüştür (Tablo 8). Pandemi döneminde Türkiye'de havacılık sektöründe çalışanlar ayrıca bir stres duymamaktadır.

**Tablo 9.** Covid-19 Pandemi Sürecinin Çalışanlara Etkisi' nin Tükenmişlik Sendromu Faktörü ile Karşılaştırılması

		Covid-19 Pandemi Sürecinin Çalışanlara Etkisi	Tükenmişlik Sendromu
Covid-19 Pandemi Sürecinin Çalışanlara Etkisi	Pearson Correlation	1	-,064
	Sig. (1-tailed)		,238
	N	126	126
Tükenmişlik Sendromu	Pearson Correlation	-,064	1
	Sig. (1-tailed)	,238	
	N	126	126

Covid-19 sürecinin çalışanlara etkisi ile tükenmişlik sendromu arasındaki genel ilişki incelenmiştir ve sonuç olarak anlamlı bir ilişki olmadığı ( $p>0,05$ ) bulunmuştur (Tablo 9). Pandemi döneminde havacılık sektöründe çalışanların tükenmişlik düzeylerinin değişmediği görülmektedir.

**Tablo 10.** Covid-19 Pandemi Sürecinin Çalışanlara Etkisi' nin Mesleki Bağlılık Faktörü ile Karşılaştırılması

		Covid-19 Pandemi Sürecinin Çalışanlara Etkisi	Mesleki Bağlılık
Covid-19 Pandemi Sürecinin Çalışanlara Etkisi	Pearson Correlation	1	,220
	Sig. (1-tailed)		,007
	N	126	126
Mesleki Bağlılık	Pearson Correlation	,220	1
	Sig. (1-tailed)	,007	
	N	126	126

Covid-19 sürecinin çalışanlara etkisi ile mesleki bağlılık arasındaki genel ilişki incelenmiş, anlamlı ve pozitif bir korelasyon olduğu ( $p<0,01$ ) görülmüştür (Tablo 10). Pandemi sürecindeki etkilerin, havacılık sektörü çalışanlarının mesleki bağlılıkları ile arasında pozitif bir ilişki olduğu bulunmuştur.

**Tablo 11.** Bu Dönemde Psikolojik Yardım Almaya İhtiyaç Duydunuz Mu? Sorusunun Sonuç Analizi

	f	%
EVET	33	26,2
HAYIR	93	73,8
Toplam	126	100,0

Çalışma grubunda Covid-19 pandemisi sürecinde psikolojik yardım almaya ihtiyaç duyan 33 kişi, ihtiyaç duymayan 93 kişi olduğu görülmüştür (Tablo 11). Katılımcıların çeyreği bu süreçte fiilen psikolojik yardım almaya ihtiyaç duymuştur.

**Tablo 12.** Bu Dönemde Psikolojik Yardım Aldınız Mı Ya da Hala Alıyor Musunuz? Sorusunun Sonuç Analizi

	f	%
EVET	5	4,0
HAYIR	121	96,0
Toplam	126	100,0

Çalışma grubunda Covid-19 pandemisi sürecinde psikolojik yardım alan 5 kişi, psikolojik yardım almayan 121 kişi olduğu görülmüştür (Tablo 12). Bu da psikolojik yardım almak isteyen ancak çeşitli nedenlerle psikolojik yardım almayan kişilerin olduğu sonucuna varılmaktadır.

#### 4. Tartışma ve Sonuç

Sonuç olarak havacılık sektörü hem kısıtlama ve yasaklar ile hem de havayolu müşteri talebindeki daralmalar ile yüzleşmektedir. Bu bağlamda araştırma, havacılık sektöründe pandemi sürecinde farklı meslek gruplarında çalışan toplamda 126 kişi üzerinden, Türk havacılık sektörünün önde gelen firmalarının çalışanlarıyla yapılmıştır. Genel olarak baktığımızda gözümüze çarpan önemli noktalardan bahsedecek olursak, çocuk sahibi olmanın bu süreçte stresi arttırmadığı, cinsiyet yaş ve tecrübe faktörlerinde de stresle anlamlı bir ilişkileri olmadığı görülmüştür. De-la-Calle Duran ve diğerleri yaptıkları çalışmada uzaktan çalışmanın bu süreçte insanları rahat ettirdiğini ve stres faktörünü azalttığını belirtmişlerdir (De-la-Calle Duran vd., 2021). Ancak havacılık sektöründe böyle bir şey genel anlamda çok mümkün değildir.

Havacılık çalışanlarının Covid-19 pandemisi süreci ile stres düzeyi ve tükenmişlik sendromu arasındaki karşılaştırılmasında anlamlı bir farklılık olmadığını, ancak işlerini kaybetme korkusuyla mesleki bağlılıklarının arttığı görülmektedir. Sektördeki yoğun ve tempolu çalışan kişilerin bir anda işlerinin sekteye uğramasıyla kişilerin bazıları ücretsiz izne çıkarılmış, bazıları maaşlarını alsalar bile evlerde oturmuş, Mart 2020-Haziran 2020 süreci sonrası aktif çalışmaya devam edilmesiyle bir çok kişi işlerine dönememiş ayrıca dönenlerde maske, çift maske, siperlik, kolonya, dezenfektan ve eldiven gibi önlemler alsalar bile hastalığa yakalanmak korkusuyla strese girmişlerdir. Ayrıca Taylor ve diğerlerinin yaptığı "Development and initial validation of the COVID Stress Scales" isimli çalışmada aşırı kaygılı kişilerin panik atakların arttığı daha önce Sars sürecinde de benzer durumların olduğundan bahsedilmiştir (Taylor vd., 2020). Bununla beraber psikolojik destek almak isteyenlerin ve sonrasında psikolojik destek alanların ya da maddi durumlardan ve ya kariyerini olumsuz etkilemesinden korkulduğundan (Leymann, 1990: 123), dolayı psikolojik destek almadığı görülmektedir. Bu da sürecin havacılık çalışanlarını ne kadar yıpratmış olduğunu göstermektedir.

Dünya üzerinde yaşanan bu pandemide sadece Türkiye değil, Kanada, İtalya, Amerika, Almanya gibi bir çok ülkede sayısız kişiyi ücretsiz izne ve sonrasında işten çıkarmalara kadar gitmiştir. (ILO Sectoral Brief, 2020). Bu süreçlerin hepsi insanları strese sokmuş ve yaptıkları işi, yaşadıkları hayatı sorgulamışlardır. Bu çalışma küçük bir grupla yapıldığından dolayı, bu durum kısıt oluşturmaktadır ve çocuğu olan kişi sayısı da 30 kişidir. Bu faktörler göz önüne alınarak teknolojinin gelişmesiyle ve doğanın bozulmasıyla beraber gelebilecek olan sonraki salgınlarda ya da büyük çaplı kriz durumlarında olguya bağlı stres faktörünün olabileceği düşüncesiyle, bu ve benzeri çalışmalar göz önüne alınarak, havacılık grubu çalışanlarının stres düzeylerinin ve bunalımın artmaması için önlemler alınabileceği düşünülmektedir. Diğer taraftan, pandemi sürecinden etkilenme ile mesleki bağlılık arasındaki pozitif

Ozturk, H., & Uslu, T. (2021). Covid-19 pandemisi sürecinde çalışanların stres ve tükenmişlik düzeylerinin mesleki bağlılıklarına etkisi: Havacılık sektörü örneği. *Journal of Human Sciences*, 18(4), 728-736. doi:[10.14687/jhs.v18i4.6246](https://doi.org/10.14687/jhs.v18i4.6246)

ilişki göz önüne alındığında, insanların psikolojik faktörlerden önce hayatta kalmak gibi temel içgüdülere yöneldiğinde, işyerinde stres, bunalım ve tükenmişlik gibi sorunların baskılandığı dahi düşünülebilir.

### Kaynakça

- Akbaş, K. (2018). Minik güreşçilerde propriocepsiyon antrenmanının bazı motorsal özellikler üzerine etkisinin araştırılması, Bartın Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsü, Bartın, 9-15
- Allen, A.A. (2000). Neuromuscular contributions to normal shoulder joint kinematics. Proprioception and Neuromuscular Control in Joint Stability. Champaign IL, Human Kinetics, 109-114.
- Akça, M. (2020). COVID-19'un havacılık sektörüne etkisi. *Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi*, 7(5), 45-64.
- Bénassy-Quérel, A., Marimon, R., Pisani-Ferry, J., Reichlin, L., Schoenmaker, D., & Weder, B. (2020) 13, COVID-19: Europe needs a catastrophe relief plan, In *Mitigating the COVID Economic Crisis: Act Fast and Do Whatever It Takes*, CEPR Press, London.
- Chakraborty, I., & Maity, P. (2020). "COVID-19 outbreak: Migration, effects on society, global environment and prevention." *Science of The Total Environment*, 138882.
- De-la-Calle Duran, C. M., Sanchez, J. R. (2021). Employee Engagement and Wellbeing in Times of COV-ID19: A Proposal of the 5Cs Model, *International Journal of Environmental Research and Public Health*, May, 18, 5470.
- Duran, M.S. ve Acar M. (2020). Bir virüsün dünyaya ettikleri: covid-19 pandemisinin makro ekonomik etkileri. *International Journal of Social and Economic Sciences*, 10(1), 54-67.
- Ergin, C. (1992). Doktor ve hemşirelerde tükenmişlik ve Maslach Tükenmişlik Ölçeğinin uyarlanması, VII.Ulusal Psikoloji Kongresi, Hacettepe Üniversitesi, Ankara.
- Eskin, M., Harlak H., Demirkıran F., Dereboy, Ç., (2013), Algılanan Stres Ölçeğinin Türkçeye Uyarlanması: Güvenirlilik ve Geçerlik Analizi. *New Symposium Journal*, 51 (3), 132-140.
- Gürbüz, Ş., Şahin F. (2018). *Sosyal Bilimlerde Araştırma Yöntemleri*, Seçkin Kitabevi, Ankara.
- Han, B., & Dağlı, A. & Elçiçek., Z. (2018) Örgütsel Bağlılık Ölçeği' nin Türkçe' ye Uyarlanması: Geçerlik ve Güvenirlilik Çalışması, *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, 17 (68).
- Leymann, H. (1990). "Mobbing and Psychological Terror at Workplaces." *Violence and Victims* vol.5, p.123.
- Macit, A. & Macit D. (2020). Türk Sivil Havacılık Sektöründe COVID-19 Pandemisinin Yönetimi. *Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi (ASEAD)*, 7(4), 100- 116.
- Mhalla, M. (2020). The Impact of Novel Coronavirus (COVID-19) on the Global Oil and Aviation Markets, *Journal of Asian Scientific Research*, 10(2), 96-104.
- EUROCONTROL <https://www.eurocontrol.int/covid19> (Erişim Tarihi: 10.9.2021).
- IATA <https://www.iata.org/contentassets/690df4ddf39b47b5a075bb5dff30e1d8/iata-future-airline-industry-pdf.pdf> (Erişim Tarihi: 9.9.2021).
- ILO Monitor: COVID-19 and the world of work. Third edition Updated estimates and analysis (29.04.2020).
- ILO Sectoral Brief: COVID-19 and civil aviation (09.04.2020).
- Remuzzi, A., & Remuzzi, G. (2020). COVID-19 and Italy: what next? *The Lancet*. Erişim tarihi:20.03.2020, [https://doi.org/10.1016/S0140-6736\(20\)30627-9](https://doi.org/10.1016/S0140-6736(20)30627-9).
- Rodriguez-Lopez, A., Valdehita, S. R., Diaz-Ramiro, E.M. (2021), Influence of the Covid-19 Pandemic on Mental Workload and Burnout of Fashion Retailing Workers in Spain, *International Journal of Environmental Research and Public Health*, May, 18, 983.
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM), (2020). Faaliyet Raporu 2019. Ankara.
- Taylor, S., Landry, C. A., Paluszek M.M., Fergus, T.A., McKay, D., Asmundson, G. J. G (2020), Development and initial validation of the COVID Stress Scales, *Journal of Anxiety Disorders*, Volume 72, May 2020, 102232.
- Zhuang, Z., Zhao, S., Lin, Q., Cao, P., Lou, Y., Yang, L., & He, D. (2020). Preliminary estimation of the novel coronavirus disease (COVID-19) cases in Iran: a modelling analysis based on overseas cases and air travel data. *International Journal of Infectious Diseases*.94, 29-31.

### Extended English Summary

After the first reported case in Wuhan, China on December 31, 2019, a virus that spread almost all over the world in a few months has emerged. The virus spread rapidly around the world, creating serious health, economic, environmental and social problems for the entire human population, and this situation continues. The coronavirus epidemic was seriously affecting the global economy (Chakraborty and Maity, 2020). Countries such as Russia, Germany, Cuba and Turkey have developed vaccines and it is aimed to



vaccinate the world population as soon as possible. In Turkey, vaccination started in January 2021 and gained momentum as of June 2021. In this whole process, the rapid spread of the epidemic primarily in Iran and Italy left the Middle East Region and Europe with an irresistible threat and was also effective in reaching a very wide area, including our country (Zhuang et al., 2020; Bénassy-Quéré et al., 2020; Remuzzi and Remuzzi, 2020). According to studies, 1 out of every 5 employees started to show depressive symptoms during the covid-19 pandemic period (Rodriguez-Lopez et al., 2021). In this context, the increase in stress and the intensity of the stress factors, together with the burnout syndrome, and even the questioning of the occupational commitment of the employees are some of the topics that come to the agenda.

There have been periods of contraction and stagnation on sectoral growth due to various factors in the last 50 years, when the sector has developed rapidly (Gulf Wars, 2008 Global Crisis, SARS, Twin Towers Attack). However, there has not been a crisis like Covid-19 that will bring air traffic to a standstill. The decrease in world trade with Asia, especially with China, and the restriction of flights by countries to the region in order to prevent the spread of the epidemic had negative effects on passenger and cargo transportation activities (Mhalla, 2020). In addition, the aviation industry in Europe, America and our country received serious injuries afterwards.

In a study conducted by the International Labor Organization (ILO), global working hours decreased by 4.5 percent in the first quarter of 2020 compared to the pre-crisis situation (the fourth quarter of 2019). It has been said that there will be a reduction of up to. Looking at these studies, it is seen that there have not been such extensive layoffs and general business disruptions since the second world war (ILO, 2020). When the negative effects of the Covid-19 pandemic process on the aviation sector are examined, it is seen that sectoral transportation activities have decreased by over 90% worldwide (Eurocontrol, 2020). Domestic and international flights, transportation services, railway services, sports, education, trade and service organizations have been adversely affected by the epidemic (Duran and Acar, 2020, 57). Again, in a different study of the International Labor Organization, it is mentioned that the spread of Covid-19, flight cancellations and country-specific restrictions (travel advice and bans) have almost completely stopped international travel (ILO Monitor, 2020). The civil aviation industry directly employs 10.2 million workers worldwide. However, it can be said that approximately 25 million people will be unemployed together in the aviation industry and related sectors (IATA, 2020). In this direction; 11.2 million people lost their jobs in Asia Pacific, 5.6 million in Europe, 2.9 million in Latin America, 2 million in North America, 2 million in Africa and 0.9 million in the Middle East faced danger. (ILO, 2020). At the same time, according to the estimates made by the International Air Transport Association (IATA), it was stated that the damage of the epidemic to the sector would be 252 billion dollars. (IATA, 2020). This shows that the industry has been seriously affected.

When the situation is evaluated in terms of the psychology of the employees, it has been observed that job stress has a direct negative effect on the occupational commitment (Zandi et al., 2020). Increased fear of Covid-19 has been associated with decreased job satisfaction, psychological stress, and increased intention to leave (Rn et al., 2020). Stressful work environment during the Covid-19 pandemic appears to lead to job dissatisfaction and a tendency to leave work (Said and El-Shafei, 2021). On the other hand, it shows that organizational resistance to the Covid-19 pandemic process, increases the organizational commitment of managers (Filimonau et al., 2020). When the research results are examined, it is seen that there is no significant difference between the stress and burnout level of aviation workers and the Covid-19 pandemic process, but their occupational commitment has increased due to the fear of losing their job. Considering these factors, it is thought that measures can be taken to prevent from increasing the stress levels and depression of aviation group employees, considering that there may be a case-related stress factor in the next epidemics or large-scale crisis situations that may come with the development of technology and the deterioration of nature. A quarter of the participants really needed psychological help during this process, but only four percent were able to get support. It has been concluded that there are people who want to get psychological help but cannot get psychological help for various reasons. The prolongation of the process makes it difficult for airline companies to survive. In this period, it may mean that the existence of some airline companies may come to an end.