

**HAVA KARGO TAŞIMACILIĞININ TÜRKiYE'DEKİ MEVCUT DURUMU
VE GELİŞTİRİLMESİ İÇİN YAPILMASI GEREKENLER**

Fikriye YAKUT

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Sivil Havacılık Yönetimi Anabilim Dalı

Danışman: Yrd. Doç. Dr. Ali Emre SARILGAN

Eskişehir

Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü

Nisan, 2012

JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI

Fikriye YAKUT'un "Hava Kargo Taşımacılığının Türkiye'deki Mevcut Durumu ve Geliştirilmesi İçin Yapılması Gerekenler" başlıklı tezi 16 Nisan 2012 tarihinde, aşağıdaki jüri tarafından Lisansüstü Eğitim Öğretim ve Sınav Yönetmeliğinin ilgili maddeleri uyarınca, **Sivil Havacılık Yönetimi** Anabilim Dalında, **yüksek lisans tezi** olarak değerlendirilerek kabul edilmiştir.

İmza

Üye (Tez Danışmanı) : Yard.Doç.Dr.A.Emre SARILGAN

Üye : Doç.Dr.Mehmet BAŞAR

Üye : Yard.Doç.Dr.Ünal BATAL

Prof.Dr.B.Zafer ERDOĞAN
Anadolu Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürü



Yüksek Lisans Tez Özü

HAVA KARGO TAŞIMACILIĞININ TÜRKİYE’DEKİ MEVCUT DURUMU VE GELİŞTİRİLMESİ İÇİN YAPILMASI GEREKENLER

Fikriye YAKUT

Sivil Havacılık Yönetimi Anabilim Dalı

Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Nisan 2012

Danışman: Yrd. Doç. Dr. Ali Emre SARILGAN

Hava kargo taşımacılığı gelişen teknoloji ve küreselleşen dünya ile birlikte giderek daha da önem kazanmakta ve diğer taşımacılık türlerine göre ekonomideki payı artmaktadır. Ülkemizdeki hava kargo taşımacılığı dünyadaki olumlu gelişmelerden etkilenmekle birlikte mevcut potansiyeli göz önünde bulundurulduğunda olması gereken yerde bulunmadığı düşünülmektedir. Gerek yasal düzenlemeler ve bürokratik olgular gerekse fiziki yetersizlikler ve sektöre has sorunlar sebebiyle Türkiye’deki hava kargo gelişimi beklenen hızda gerçekleşmemiştir. Sektörün gelişim hızı önündeki engellerin analiz ve tespit edilerek tanımlanıp uygun çözümlerin sunulmasıyla arttırılabilecektir.

Bu tez çalışmasında genel olarak hava kargo taşımacılığı incelenip ilgili gelişmeler ele alınmıştır. Bu konudaki sektöre ait sorunlar ilgili alan yazınındaki çalışmalar göz önünde bulundurularak irdelenmiştir. Ülkemizde bu sektörün gelişimi, dünyadaki yeri, mevcut durumu ve gelişme potansiyeli teorik olarak değerlendirilmiştir. Tezin uygulama aşamasında ise hava kargo taşıyıcı işletmelerinin yetkilileri ile görüşülerek sorunlar belirlenmiş ve çözüm bağlamında görüşleri alınmıştır. Araştırma sonucunda Türkiye’de hava kargo taşımacılığının gelişmesini engelleyen sebepler arasında altyapı yetersizlikleri, mevzuatlar, gümrük süreçleri ve nitelikli eleman eksikliği sorunları ön plana çıkmıştır. Bunun yanında, yakıt maliyetlerindeki yükseklik, ekipman yetersizliği, dünyadaki terör olayları, ekonomik krizler, ikili anlaşmalar, kotalar ve filo çeşitliliğinin kısıtlı olması nedeniyle hava kargo taşıyıcılarının gelişiminin yavaşladığı bulgularına ulaşılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Hava kargo, havayolu taşımacılığı, Türkiye, taşımacılık



Abstract

CURRENT SITUATION OF AIR CARGO TRANSPORTATION IN TURKEY AND NECESSITIES TO BE DONE FOR IMPROVEMENT

Fikriye YAKUT

Department of Civil Aviation Management

Anadolu University Graduate School of Social Sciences, April 2012

Advisor: Assist. Prof. Dr. Ali Emre SARILGAN

With evolving technology and the globalization of the world, air cargo transportation has been attaining critical importance and increasing the portion in the economy with respect to the other types of transportation. While air cargo transportation in our country is affected from the worldwide advances, it is not satisfactorily improved as considering its substantial potential. Not only legal regulations and bureaucratic issues but also physical deficiencies and sector-specific problems causes deceleration in improvement of air cargo in Turkey. The obstacles, slowing down the improvement of the sector, can be eliminated by analyzing, diagnosing and defining the mentioned problems and proposing suitable solutions.

In this thesis, air cargo transportation is examined in general and related progress and innovations are mentioned. The problems in this sector inspected by considering the related literature. The evolution of the sector in our country, the global stand, present situation and the improvement potential are theoretically evaluated. In the application stage of the thesis, interviews are taken with the managers of the air cargo companies. By this way, the problems are determined and some ideas are received about solutions. As the results of this study, infrastructure deficiencies, regulations, custom processes and lack of qualified staff are come into prominence as the drawbacks of the improvement of the air cargo transportation in Turkey. It is also deduced that the expensiveness in the fuel costs, equipment deficiencies, terror, economical crisis, bilateral agreements, quotas, and the limitation of the variety of fleets causes deceleration in the improvements of the air cargo carriers.

Keywords: Air cargo, airline transportation, Turkey, transportation



İçindekiler

Jüri ve Enstitü Onayı.....	ii
Öz.....	iii
Abstract.....	iv
Özgeçmiş.....	v
Tablolar Listesi	xi
Şekiller Listesi	xi
Giriş.....	1

Birinci Bölüm

Hava Kargo Endüstrisi Ve Bileşenleri

1. Hava Kargo Taşımacılığı.....	3
1.1. Hava Kargo Taşımacılığının Önemi.....	4
1.2. Hava Kargo Taşımacılığının Özellikleri	5
1.2.1. Hız ve güven	5
1.2.2. Taşıma yönü.....	5
1.2.3. Taşınan yükün türü ve hacmi.....	6
1.2.4. Yakıt ve işgücü yüksek maliyetleri	7
1.2.5. Rekabet yapısı.....	9
1.2.6. İleri teknoloji.....	10
1.3. Hava Kargo Pazarının Oyuncuları	11
1.3.1. Gönderici.....	11
1.3.2. Aracı hava kargo acenteleri.....	12
1.3.3. Taşıma işleri organizatörü.....	13
1.3.4. Alıcı.....	16
1.3.5. Yer hizmetleri	16
1.3.6. Havayolu işletmeleri.....	16
1.3.7. Bütünleştiriciler (Integrators).....	16
1.3.8. Havaalanları.....	17



2.	Hava Kargo Taşımacılığının Tarihi ve Ekonomik Gelişimi	18
2.1.	Serbestleşme Sonrası Hava Kargo Taşımacılığı	20
2.2.	Günümüzde Hava Kargo Taşımacılığı	20
2.3.	Gelecekte Hava Kargo Taşımacılığı.....	23
3.	Hava Kargo Taşımacılığı Yapan İşletmeler	27
3.1.	Kombine Taşımacılık Yapan Hava Kargo İşletmeleri.....	27
3.2.	Sadece Kargo Taşıyan Hava Kargo İşletmeleri.....	28
3.3.	Kapıdan Kapıya Taşımacılık Yapan Hava Kargo İşletmeleri.....	29
3.4.	Aracı Hava Kargo Acenteleri	29
4.	Hava kargo pazarında taşınan kargo türleri	30
4.1.	Genel Kargolar.....	30
4.2.	Özel Kargolar	30
5.	Hava Kargo Taşımacılığının Yolcu Taşımacılığına Göre Zorlukları	32
6.	Hava Kargo İle İlgili Gelişmeler.....	33
6.1.	E- Kargo.....	33
6.2.	E- İmza.....	34

İkinci Bölüm

Hava Kargo Taşımacılığının Sorunları, Gelişimini Sağlayan ve Engelleyen Unsurlar

1.	Hava Kargo Taşımacılığının Sektörel Sorunları	35
1.1.	Ekonomik Dalgalanmalara Karşı Duyarlılık	35
1.2.	Ulusal Ve Uluslararası Politika Ve Ticari Anlaşmalara Karşı Duyarlılık ...	36
1.3.	Ulusal Yakıt Politikaları.....	36
1.4.	Tehlikeli Kargo Problemi.....	37
1.5.	Kargo İttifakları.....	37
1.6.	Diğer Problemler	38



2. Hava Kargo Taşımacılığının Gelişimini Etkileyen Faktörler	38
2.1. Hava Kargonun Gelişmesini Sağlayan Nedenler	39
2.1.1. Dünya çapında ve bölgesel GSMH'daki artış	40
2.1.2. Serbestleşme	41
2.1.3. Açık semalar anlaşmaları	43
2.1.4. Ticari ilişkiler	44
2.1.5. Geniş gövdeli kargo uçakları	46
2.1.6. Havayolu pazar araştırmaları	47
2.1.7. Taşıyıcı özelleştirmeleri	48
2.1.8. Tam zamanında üretim (TZÜ) konseptleri	49
2.2. Hava Kargo Taşımacılığının Gelişmesini Engelleyen Nedenler	50
2.2.1. Ticari kotalar ve ambargolar	50
2.2.2. Ekonomik krizler	50
2.2.3. Çevresel düzenlemeler	53
2.2.4. Havaalanına ulaşımın yetersizliği	55
2.2.5. Maliyetlerin yüksekliği	56
2.2.6. Terörizm ve savaşlar	58
2.2.7. Yasal düzenlemeler	59
2.2.8. Yetersiz fiziki altyapı	60

Üçüncü Bölüm

Türkiye'de Hava Kargo Taşımacılığı Ve Dünyadaki Yeri

1. Türkiye'de Hava Kargo Taşımacılığının Tarihi Gelişimi	62
2. Türkiye'de Hava Kargo Taşımacılığının Mevcut Durumu	64
2.1. Havaalanları	64
2.2. Hava kargo acenteleri	66
2.3. Yer hizmeti işletmeleri	66
2.3.1 Çelebi Hava Servisi A.Ş	66
2.3.2. Turkish Ground Services (TGS)	67
2.3.3. Havaş	68



2.3.4. ISG	69
2.4. Hava kargo taşıyıcıları.....	70
2.4.1. Turkish Cargo.....	71
2.4.2. MNG Kargo Yurt içi ve Yurt Dışı Taşımacılık Anonim Şirketi	73
2.4.3. ULS Havayolları Kargo Taşımacılık	75
2.4.4. ACT Havayolları A.Ş	76
3. Türk Hava Kargo Taşımacılığının Dünyadaki Yeri ve Gelişme potansiyeli.....	76
Dördüncü Bölüm	
Türkiye’deki Hava Kargo Taşımacılığının Sorunları Ve Çözüm Önerileri	
1. Araştırmanın Amacı	82
2. Araştırmanın Önemi.....	82
3. Araştırmanın Sınırlılıkları.....	82
4. Araştırmanın Kapsamı ve Yöntemi	83
5. Araştırmanın Bulguları ve Yorumları.....	84
5.1. İşletmelerden Gelen Dönütler	84
6. Türkiye’de Hava Kargo Taşımacılığı SWOT Analizi	97
6.1. Üstünlükler	98
6.2. Zayıflıklar	99
6.3. Fırsatlar.....	104
6.4. Tehditler.....	105
7. Yetkililerin mevcut durumun geliştirilmesi için önerileri.....	107
Sonuç ve Öneriler.....	109
Ekler	115
Kaynakça	117

Tablolar Listesi

Tablo 1. Taşıma Şekillerine Göre Maliyet.....	7
Tablo 2. 2009 Yılında Havayolu Taşıyıcılarının Pazar Payları.....	10
Tablo 3. 2014 Yılında Uluslararası Kargo Alanında Tahmini En İyi 10 Pazar.....	25
Tablo 4. Amerika ve Asyalı havayolu taşıyıcılarının kargo gelir payları.....	28
Tablo 5. Ticari Krizlerin Sektörlere ve Ülkelere Etkileri.....	52
Tablo 6. Türkiye'deki Havaalanlarına Ait Yük Miktarları.....	65
Tablo 7. Yıllara Göre Yer Hizmeti İşletmeleri Tarafından Elleçlenen Kargo Değerleri.....	69
Tablo 8. Türk Hava Kargo Taşıyıcılarının 2009 ve 2010 yıllarına ait verileri.....	70
Tablo 9. THY Kargo Filosu (2011).....	71
Tablo 10. Avrupa Hava Kargo Trafığı Sıralaması 2010.....	73
Tablo 11. MNG Kargo Filosu (2011).....	74
Tablo 12. ULS Havayolları Filosu.....	75
Tablo 13. Uluslararası Kargo Miktarı(ton).....	79
Tablo 14 Türk Hava Kargo Endüstrisi SWOT Analizi.....	98

Şekiller Listesi

Şekil 1. Hava Kargo Hizmet Süreci.....	13
Şekil 2. Taşıma İşleri Organizasyonu	15
Şekil 3. Hava Kargodaki Gelişme ve Üreticilerin Stok ve Satış Oranları	21
Şekil 4. Hava Kargo Taşımacılığının 2029'a Kadar Olan Büyüme Tahmini.....	25
Şekil 5. GSMH'deki değişimlerin hava kargo taşımacılığına etkileri.....	41
Şekil 6. Dünyadaki Ticari Malların Hacmi Ve Uluslararası Taşınan Kargo Miktarı.....	45
Şekil 7. Dünyadaki Endüstriyel Üretim.....	51
Şekil 8. Yıllara Bağlı Olarak Değişen Hava Kargo Gelirleri.....	57
Şekil 9. 2002-2010 Yılları Arasında Türkiye'de Taşınan Kargo Miktar	64
Şekil 10. Gelir Bazında Dünya Kargo Trafığı.....	72
Şekil 11 Dünyadaki Bölgelere Göre Ekonomik Gelişimler	77
Şekil 12. Türkiye'nin Farklı Merkezlere Göre Konumu ve Havayolu ile Varış Süresi.....	80

Giriş

Ekonomik kalkınmanın önemli bileşenlerinden biri olan hava kargo taşımacılığı dünyada her geçen gün artan küreselleşme ile birlikte daha da önem kazanmaktadır. Zaman ve hız faktörünün daha da önem kazanmasıyla yüksek maliyetine rağmen hava kargo taşımacılığına olan talep artmaktadır.

Ülkemizde de dünyadaki bu gelişmelere paralel olarak kısa sürede büyük gelişmeler kaydedilmiştir. Ne var ki, Türkiye'nin içinde bulunduğu coğrafi konum ve ticari potansiyeli göz önünde bulundurulduğunda hava kargo taşımacılığının istenen büyüklükte olmadığı görülmektedir. Bu durum Türkiye'de hava kargo taşımacılığının gelişmesini engelleyen ya da yavaşlatan bir takım sorunlar olduğunu göstermektedir.

Bu çalışmada hava kargo taşımacılığının tanımı, özellikleri, bileşenleri, süreçleri ve ilgili yenilikler ve gelişmeler ayrıntılı olarak incelendikten sonra hava kargo taşımacılığının sorunları gelişimini olumlu ve olumsuz etkileyen faktörlerle birlikte teorik olarak analiz edilmiştir. Bu genel çerçeveye sunulduktan sonra Türkiye'deki hava kargo taşımacılığı dünyadaki yeri ve gelişme potansiyeli ile birlikte ülkemizde bu sektörde faaliyet gösteren işletmeler mevcut durumlarıyla ele alınmıştır. Çalışmanın uygulaması kapsamında bu işletmelerle yarı yapılandırılmış görüşmeler gerçekleştirilmiş, bunun sonucunda sorunlar belirlenip çözüm önerileri sunulmuştur.

Birinci bölümde hava kargo taşımacılığı tanımlanmış, önemi özellikleri, tarihi ve ekonomik gelişiminden bahsedilerek bugünü ve gelecekte olması beklenen durumu ortaya konmuştur. Hava kargo pazarında yer alan işletmeler ve özellikleri anlatılarak taşınan kargo türlerine değinilmiştir. Devamında, hava kargo pazarının yolcu pazarından ayıran özellikler ve hava kargoyla ilgili gelişmeler belirtilmiştir.

Hava kargo taşımacılığının sektörel sorunları ikinci bölümde ele alınmış ve aynı bölümde hava kargonun gelişmesini sağlayan ve engelleyen nedenler teorik olarak, literatür taraması yapılarak incelenmiştir.

Türkiye'de hava kargo taşımacılığının incelendiği kısım olan üçüncü bölümde, Türkiye'deki hava kargo taşımacılığının tarihinden bahsedilmiş, ülkemizdeki hava kargo taşıyıcılarının mevcut durumu incelenmiş ve Türkiye'deki hava kargo taşımacılığının dünyadaki yeri ve gelişme potansiyeli üzerinde durulmuştur.

Dördüncü bölümde ise ülkemizdeki hava kargo taşıyıcılarının sorunları üzerinde durulmuştur. Bu bölümün oluşabilmesi için hava kargo işletmelerinin yetkilileri ile yarı

yapılandırılmış görüşme tekniği ile görüşülmüş, toplanan veriler analiz edilerek taşıyıcılara ait sorunlar belirlenmiş ve sorunların çözümleri için öneriler belirtilmiştir.

Birinci Bölüm

Hava Kargo Endüstrisi ve Bileşenleri

1. Hava Kargo Taşımacılığı

Hava kargo; herhangi bir malın hava aracı ile bir yerden başka bir yere taşınması olarak tanımlanmaktadır.¹ Hava kargo terimi geniş anlamda hava yükünü de içine alacak şekilde belirtilmektedir. Kargo kompartımanında taşınan yolcu bagajı hariç bütün yükler hava kargonun konusunu oluşturmaktadır.²

Hava kargo taşımacılığı ise; ICAO ve IATA kurallarına bağlı olarak başta ülke ve taşıyıcı kısıtlamaları göz önünde bulundurularak malların posta ve bagaj haricinde paketlenmesi, etiketlenmesi, evrakların uygun şekilde hazırlanması ve bir hava aracı ile sevk edilmesi olarak tanımlanmaktadır.³

Hava kargo sektörü giderek artan dünya ticaretinde önemli bir rol oynamaktadır. Hava kargo pazarı hacmi 1970 yılından beri her 10 yılda 2'ye katlanarak artış göstermektedir.⁴

Son zamanlarda işletmelerin depolama maliyetlerini azaltma çabaları, mallarının pazardaki hareketinin süresini kısaltmak istemeleri, birçok endüstride (bilgisayar, tıbbi ürünler) ürün yaşam süresinin kısa olması hız kavramının önemini ortaya çıkarmıştır. E-ticaretin yaygınlaşması, lojistik çözümlerin sunulması küresel boyutta iş yapmak isteyen işletmelerin rekabet edebilirliğini arttırmış, dolayısıyla uluslararası mallara olan talep artmış ve hava kargo taşımacılığı etkin bir ticari düzen için gündeme gelmiştir.⁵

Hava kargo taşımacılığının kendisi başlı başına büyük bir sektör olarak kabul edilmektedir. Aynı zamanda başka sektörlerin üretim süreçlerine girdi sağlayan bir yapıya sahiptir.⁶

¹C. Allaz (1998). *The history of air cargo and air mail from the 18th century*. İngiltere: Christopher Foyle Publishing, s.8.

²O'Connor ve E. William (2000). *Introduction to airline economics*. ABD: Praeger Publishers, s.271.

³A. Öztürk (1993). Türkiye'de Hava Kargo Trafığı, *Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Bülteni*. 4(15), s.23.

⁴Y. Changa, vd. (2007). A survey and optimization-based evaluation of development strategies for the air cargo industry *International J Production Economics*, 106(2), s.550.

⁵A. Zhang ve Y. Zhang (2002). Issues on liberalization of air cargo services in international aviation. *Journal of Air Transport Management*, 8(2), s. 281.

⁶D.A. Hensher (2001). *Handbook of logistics and supply chain management*, İngiltere: Pergamon Publishing, s.1.

1.1. Hava Kargo Taşımacılığının Önemi

Hava kargo taşımacılığı ekonomik kalkınmanın en önemli bileşenlerinden biri olmuştur⁷. Dünya ekonomisinin en önemli kısmının malların ticareti oluşturmaktadır. Ticaretin başlangıcından beri malların üreticilerden pazara ulaşması ve pazardan da tüketicilere ulaşması ticarete ait işlemlerin en önemli parçasının oluşturmaktadır. 20. Yüzyılla birlikte malların havayolu ile taşınması dünya ticaretinde önemli yer oynamıştır.⁸

Zamanla yolcu gelirlerinin düşmesi ve pazarın yolcu talebine doyması, havayolu taşıyıcılarının kargo pazarına yönelmesine neden olmuştur. Dünya çapında kargo hacminin artması kargo kapasitesinin etkin yönetiminin önemini arttırmıştır.⁹

Küresel refaha en büyük katkı sağlayıcı endüstrilerin başında gelen havacılık sektörü yılda 2.2 milyarın üstünde yolcu ve 26 milyon ton kargo taşıyarak yatırımların hızlanarak üretimin gelişmesini sağlamaktadır. Direkt ve dolaylı yollardan 32 milyon kişiye istihdam sağlayan havacılığın küresel ekonomiye etkisi 3.560 milyar dolar olarak belirtilmektedir. Dünyadaki gayri safi hasılanın %7.5'ini oluşturmakta olan havacılık sektörü ülkelere uzun soluklu kalkınma sağlamaktadır.¹⁰

Dijital teknoloji ve internetin gelişimi hemen hemen bütün endüstrilerde büyük değişikliklere yol açmıştır. Hava kargo taşımacılığı sektörü bu endüstrilere dâhildir.¹¹ Şüphesiz havacılık sektörü en önemli ekonomik katkıyı diğer sektörlerin performansına ve gelişmesine yapmaktadır. Şirketlerin %52'sine göre yatırım kararında uluslararası ulaşım hatları çok önemli bir yer teşkil etmektedir. Bu durum hava kargo taşımacılığının farklı endüstriler için önemini vurgulamaktadır.

⁷T. R. Leinbach ve C. Capineri (2007). Globalized freight transport. *Intermodality, e-commerce, logistics and sustainability*, ABD: Edward Elgar Publishing, s.1.

⁸S. Dolan (2001) Reform of air cargo transport regulation through the WTO and GATS, *Transportation Law Journal*, Vol 29(2), s.190.

⁹P. H. Hertwing, P. Rau (2010) Risk management in the air cargo industry, *revenue management capacity options and financial intermediation*, Almanya: Diplomica Verlag, s.6.

¹⁰<http://www.atag.org/content/showpublications.asp?level1=4&level2=767&folderid=767&pageid=2271> (Erişim Tarihi 14.03.2011)

¹¹J. Kim, C. Ye. Increasing the efficiency of the air cargo industry in Korea . *Proceedings of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*, 4, s.188

1.2. Hava Kargo Taşımacılığının Özellikleri

Yeniliklerden oldukça çabuk etkilenen hava kargo sektörünün¹² kendisine özgü bazı özellikleri vardır. En belirgin özelliklerini inceleyerek şu saptamaları yapmak mümkündür; hız ve güven, taşıma yönü, taşınan yükün türü ve hacmi, yakıt ve işgücü yüksek maliyetleri, rekabet yapısı ve ileri teknolojidir.

1.2.1. Hız ve güven

Hava kargo küresel çapta malların dağıtımının yapıldığı bir taşımacılık şeklidir. Göndericiler, kargonun hasarsız bir şekilde, belirlenen zamanında, uygun bir fiyatla teslim edilebilmesini ister. Genelde uluslararası mallar iki şekilde taşınmaktadır; deniz yolu ve havayolu. Deniz yolu taşımacılığı düşük maliyet avantajı sağlarken, hava kargo taşımacılığı hız ve güvenliği garanti etmektedir.¹³

Hız ve güvenlik son zamanlarda iş dünyası için en önemli parametrelerden biri haline gelmiştir.¹⁴ Hava kargo taşımacılığında zaman endekli bir rekabet vardır. Müşteriye malı hızlı ve güvenilir bir şekilde ulaştırmak gerekir. En büyük parametre garanti edilmiş zamandır. Hava kargo taşımacılığı hızlı olmasından dolayı müşterileri depolama problemlerinden kurtarır.¹⁵ Çok hızlı ve güvenli bir hizmet sunan hava kargo taşımacılığı, trafik kazalarında çalınma, hırsızlık ve kaçırılma olaylarından ve buna benzeyen nedenlerle mallara zarar gelebilecek birçok riskten en fazla korunan ulaşım seçeneğidir. Bu nedenle özellikle kıymetli evrak, mücevher ve bilgisayar yedek parçası gibi yüklerin taşımacılığında en çok tercih edilen taşımacılık sistemidir. Aynı zamanda kargo uçaklarının içinde yükün hareket ettirilerek yerleştirilmesini, yerde ise yükün taşınmasını ve uçağa yüklenmesini sağlayan özel sistemler kullanıldığından, zamandan tasarruf edilmekte ve uçaktan azami istifade sağlanmaktadır.

1.2.2. Taşıma yönü

Hava kargo taşımacılığı genelde tek yönlü yapılıdır. Maliyetlerin azaltılması amacıyla genelde gece yapılan uçuşlarla, taşınan mallar o bölgeye ulaşır ve bölge

¹²G. K. Sletmo . (1972). *Demand for air cargo: An econometric approach*.bergen, Norway: Institute For Shipping Research, Norwegich School Of Economics and Business Administration, s.32

¹³Boeing. (2009). *World Air Cargo Forecast 2009-2010*, Washington, ABD.s.6.

¹⁴National Research Council (ABD). (1999) *NCHRP Report 421: Economic trends and multimodal transportation requirements*. Washington, ABD, s.5.

¹⁵A. E. Branch(2000). *International purchasing and management*.Londra: Cengage Learning Business Press, s.222.

ekonomisi içerisindeki yerini alarak bir daha geri dönmez. Yani kargo taşımacılığında hatlar arasında bir dengesizlik söz konusudur. Bu durum talep tahminlerini zorlaştıran bir etkidir. Ancak bazı hatlarda kargo taşımacılığı çift yönlü de olabilmektedir. Örneğin uluslararası bir hat olan Hong Kong-Tokyo hattında kargo taşımacılığı çift yönlü yapılmaktadır.¹⁶

Birinci dünya savaşı sonrasında kargolar yolcu uçaklarında holdlarda taşınmaktaydı. 1960'lı yıllarda uluslararası kargo trafiğinin yaklaşık %19'u sadece kargo taşıyan uçaklar kullanılarak taşınmaktaydı. Günümüzde ise uluslararası kargoların %66'sı kombine taşımacılık yapan uçaklarda taşınmaktadır.¹⁷

1.2.3. Taşınan yükün türü ve hacmi

Hava kargo taşımacılığında taşınan yükün çok farklı şekillerde sınıflandırılabilmesi nedeniyle heterojen bir yapının varlığı söz konusudur. Taşınan kargolar şekil, ağırlık ve hacim yönüyle farklılıklar gösterir. Örneğin bir koltuk yolcu taşımacılığında bir kişi anlamına gelirken bir kargo için bir tanım yapmak zordur. Bu durum talep tahminlerini zorlaştırmaktadır.¹⁸ Taşımacılığın sadece kargo ya da kombine uçaklarla yapılması hava kargonun heterojen yapısını değiştirmez. Hava kargo taşımacılığında taşınan kargonun ağırlığı baz alınarak bir sınıflandırma yapılabileceği gibi, teslim edileceği süre baz alınarak da sınıflandırma yapılmaktadır. Buna göre hava kargo; acil kargolar, rutin bozulabilir ve rutin bozulmaz kargolar olmak üzere üç şekilde bölümlenebilmektedir.¹⁹

Acil kargolar: Uzun mesafelerde bazı önemli ürünlerin acil taşınması söz konusu olabilmektedir. Acil kargolar için maliyet ikinci derecede önemlidir. Talep ise fiyat karşısında elastik olmamaktadır²⁰. Organ taşımaları bu gruptandır.

Rutin bozulabilir kargolar: Yapısı itibarıyla çabuk bozulma özelliği taşıyan ve sadece belli dönemlerde satılabilen ürünler söz konusu olduğunda taşınan kargolara verilen addır. Rutin bozulabilir kargoların pazarında uçuş frekanslarının sıklığı önemlidir. Bu kargolar özel hizmet gerektirmektedir. Ürünlerin bozulmaması için

¹⁶R. Doganis (2002). *Flying off course: the economics of international airlines*. (3. baskı). Londra: Routledge Publishing, s.312.

¹⁷Allaz (1998), s.191.

¹⁸W. Delfmann (2005). *Strategic management in the aviation industry*. Londra: Ashgate Publishing, s.456.

¹⁹Doganis (2002), s.313.

²⁰<http://www.scribd.com/doc/45710460/PAZARLAMA> (Erişim tarihi: 13.08.2011)

gereken ortam sağlanmalıdır. Ürünü gönderenler yüksek fiyat ödemeye razıdırlar. Bu kargolardan oldukça yüksek gelir elde edilmektedir. Taze meyve sebze taşımaları bu kargo türüne dahildir.

Rutin Bozulmaz kargolar: Karasal taşıma sistemlerinde ücret genellikle hacme bağlı olarak hesaplanırken, hava kargo taşımacılığında önemli olan ağırlıktır. Bu nedenle bazı büyük hacimli ürünler için hava kargo çok daha önemlidir. Altın, banknot gibi yüksek değerli eşyalar bu kargo türüne dahildir.

Yolcu uçaklarında taşınması sakıncalı ve yasak olan bazı yükler kargo uçaklarında taşınabilmektedirler. Bu nedenle hava kargo taşımacılığında özel uzmanlaşma alanları oluşmuştur. Tehlikeli madde, canlı hayvan, askeri malzeme, bozulabilir maddeler gibi özel kuralları ve işlemleri olan uygulamalar mevcuttur. Kargo uçaklarında taşınan yükler için modüler sevkiyat üstünlüğü vardır. Bu sayede bir kamyon kasası büyüklüğündeki konteynırlar, karayolu ile getirilip doğrudan doğruya uçağa yüklenebilmektedir.²¹

1.2.4. Yakıt ve işgücü yüksek maliyetleri

Hava kargo işletmeleri çok yüksek işletme maliyetleri ile faaliyet göstermektedirler. Havayolu endüstrisinde üç faktör maliyet yapısını belirlemektedir. Bunlar yakıt, işgücü ve uçak kiralama ya da satın alma masraflarıdır.²²

Tablo 1 Taşıma Şekillerine Göre Maliyet

Taşıma Şekli	Taşıma Maliyeti			
	Birim	Maliyet	Ton/km	Birim Maliyet/ Ton-mil
Tarifeliuçak(yük,yolcu)	25,2			36,8
Yük(kargo) uçağı	5-10			7-15
Karayolu (yük)	3-8			4-12
Demiryolu (yük)	0,75-5			0,1-7
Denizyolu (yük)	0,1-2			0,1-3

Kaynak: Gökdoğan, 2006:14

Tablo 1 'de belirtildiği gibi taşıma türleri söz konusu olduğunda hava taşımacılığı, ton km başına 25,2 değeriyle²³, en maliyetli taşımacılık şekli olarak karşımıza

²¹S. Shaw (1999). *Airline marketing and management*, (4. baskı), Londra: Ashgate Publishing, s.39.

²²S. Krapp (2001). Foreword: Transportation Law In The Post 9/11 World. *Transportation Law Journal*,29, s. 247.

çıkılmaktadır. Sadece kargo taşıyan uçaklar, hem yolcu hem kargo taşıyan uçakların taşıma maliyetine göre daha az maliyetlidirler. Ama yinede diğer taşıma modları söz konusu olduğunda hava kargo taşımacılığı en maliyetli taşıma şekli olarak karşımıza çıkmaktadır.

Bir havayolu işletmesi için en büyük risk faktörlerinden biri yakıt fiyatlarıdır. Hava kargo işletmeleri diğer işletmelere oranla petrol fiyatlarındaki değişimlerden çok daha fazla etkilenmektedirler. Çünkü değişken giderlerin büyük bir bölümünü yakıt giderleri oluşturmaktadır. 1978-1981 yılları arasında petrol fiyatlarının dünya genelinde %153 gibi büyük bir oranda artış göstermesiyle, hava kargo işletmeleri daha az yakıt harcayan uçakları kullanmaya yönelmişlerdir. Hava kargo taşıyıcılarının aldıkları bir diğer önlem ise yakıt fiyatlarının belirli bir değer üzerinden sabitleme yoluna gitmektir. Bu strateji belirsizliklerin ve genel geçer durumların önüne geçmek için havayolları tarafından kullanılmaktadır.²⁴

Yakıt masrafları havayolu şirketleri açısından en önemli değişken gider olup bu gideri etkileyen en önemli faktörler ulaşım ağı ve operasyon tarzının yakıt tüketimine etkisidir. Yakıt masrafları havayolu taşımacılığında toplam operasyonel maliyetler içerisinde tarihsel olarak %10 - %15'lik bir paya sahipken bu oran bugünlerde %20 – 40'lık bir paya sahip bulunmaktadır.

Yakıt masrafları ve yakıt masrafını belirleyen hususlar aşağıdaki gibi sıralanabilir:

- Uçak filosunun yaşı ve yakıt tüketimindeki verimliliği,
- Yakıtın piyasa fiyatı,
- Uçuş mesafesi, (Bir havayolu şirketinin çok kısa mesafeli uçuşlara sahip olması uçakların optimal uçuş yüksekliğinde yaptıkları uçuş süresinin kısa olmasına ve bunun da kısa mesafeler için kalkış sayısının çok olmasına yol açması nedeniyle yakıt tüketiminin olumsuz etkilenmesidir.)
- Kurlar (petrol fiyatları ABD Doları cinsinden belirlendiği için gelirini başka para birimlerinden elde eden havayolu şirketleri için kur farkı zararları söz konusu olabilmektedir).²⁵

²³S. Gökdoğan, (2006). Freight forwarder organizasyonu ve freight forwarder organizasyonunda konteynır taşımacılığı. Yayınlanmamış yüksek lisans tezi. İstanbul: İstanbul Üniversitesi. s.14

²⁴B. Vasigh, vd. (2010). *Foundations of airline finance, methodology and practice*, Londra: Ashgate Publishing, s.311.

²⁵H. Ertürk (2011). *Havayolu Ekonomisi*. Ankara: Hazine Müsteşarlığı, s.10.

Hava kargo sektöründe uzmanlaşmış personel istihdam edilmesinden dolayı, sektördeki personel ücretleri diğer sektörler göre daha yüksektir. Hava kargo işletmelerinde çalışan personelin tümü belirli eğitimlere tabi tutulmaktadır. Bu durum işletmelere ek maliyet anlamına gelmektedir. İşgücü ve yakıt maliyetleri birlikte, hava kargonun operasyon maliyetlerinin %60'ını oluşturmaktadır.²⁶

Uçakların alım ya da kiralama masrafları, sigorta masrafları, uçuş personeli ve havaalanı kullanım ücretleri, yedek parça ve stokların yönetilmesi ve direkt ve endirekt bakım maliyetleri gibi giderler hava kargo işletmeleri için diğer yüksek maliyetleri oluşturmaktadır.

1.2.5. Rekabet yapısı

Havayolu taşımacılığında hava kargo pazarı en çok büyüyeceği tahmin edilen pazarı oluşturmaktadır²⁷.

Bu nedenle hava kargo pazarı yoğun rekabetçi bir yapıya sahiptir. Hava kargo sektörü hem emek yoğun hem de sermaye yoğun bir sektördür. Rekabette üstünlük sağlayabilmek için etkin insan kaynakları yönetiminin yanı sıra teknik yönden gerekli avantajları elde edebilmek için finansal imkânların da yeterli olması gerekmektedir.

Uzun mesafeli hatlarda rakipsiz olan hava kargo taşımacılığı kısa mesafelerde karayolunda hızlı tren, ağır yük taşıyabilen vasıta gibi, deniz yolunda hızlı deniz araçları gibi güçlü rakiplerle mücadele etmektedir.

Hava kargo taşıyıcıları arasındaki rekabet hava kargo acenteleri arasındaki rekabet olarak algılanabilir. Oysa rekabet hava kargo pazarının oyuncularını ve bunlar arasındaki işbirlikleri ile de yakından ilgilidir.²⁸ Bir hava kargo taşıyıcısı kararlarını verirken rakiplerinin durumlarını, ekonomik değişiklikleri ve kanunları mutlaka göz önünde bulundurmak durumundadır.²⁹

Tablo 2 hava kargo sektöründeki sekiz önemli havayolu taşıyıcısını ve RTK (ton/kilometre başına elde edilen gelir) ile belirlenen pazar paylarını göstermektedir. 2008 yılı verilerine göre Emirates Cargo % 7.6'lık pay ile dünya lideri olmuştur. Air France

²⁶ M. Baş (2008). Gelir yönetiminde dinamik kapasite yönetimi simülasyonu ve bir havayolu şirketinde uygulanması. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, s.8

²⁷ <http://havakargoturkiye.com/sayfa/havakargonedir> (Erişim tarihi: 13.12.2011)

²⁸ L. Enarsson (2006). *Future logistic challenges*. Kopenhagen, Denmark: Copenhagen Business School Press, s.276

²⁹ J. Gardiner vd. (2005). Factors influencing cargo airlines choice of airport: An international survey. *Journal of Air Transportation Management*, 11(6), s.393.

ve KLM Cargo birleşmeleri sayesinde % 5.8'lik oran ile ikinci sırada yer almaktadır. Diğer önemli oyuncular Korea Air Cargo, Cathay Pasific Cargo, Lufthansa Cargo, Singapore Airlines Cargo, China Airlines Cargo ve British Airways Cargo olarak sıralanmaktadır. Bu sekiz taşıyıcı kargo pazarının % 37'den fazlasını oluşturmaktadır.

Tablo 2. 2009 Yılında Havayolu Taşıyıcılarının Pazar Payları

Havayolu	RTK milyar	Pazar
Emirates Skycargo	14,739.00	%7.61
Air France- KLM Cargo	11,365.00	%5.87
Korean Air Cargo	9,678.00	%5.00
Cathay Pasific Cargo	8,900.00	%4.60
Lufthansa Cargo	8,451.00	% 4.37
Singapore Airlines Cargo	7,959.20	%4.11
China Airlines Cargo	6,301.00	%3.25
British Airways Cargo	4,891.00	%2.53
Turkish Cargo	0.89	%0 0.05
<i>Belirtilen havayollarının toplamı</i>	72,284.20	%37.34
<i>Diğer hava kargo taşıyıcıları</i>	121,315.80	% 62.66
<i>Toplam hava kargo RTK</i>	193,600.00	% 100.00

Kaynak: Hertwing ve Rau, 2010: 7,

Turkish Cargo ise 2009 yılında 890 milyon RTK'ya ulaşmıştır³⁰. Bu değere göre dünya pazarındaki payı binde birin altında görünmektedir.

1.2.6. İleri teknoloji

Hava kargo sektörü genelde zamana duyarlı ürünlerin taşındığı bir sektördür. Çeşitli aktivitelerin hava kargo pazarındaki oyuncular arasında gerçekleştirilebilmesi için bilişim teknolojilerine ihtiyaç duyulmaktadır. Teslim zamanının belirlenmesi, emniyet, hava kargo teslim sürecinin takibi gibi durumlarda bilişim teknolojileri çok önemli bir yere sahiptir.

³⁰ http://www.download.thy.com/download/relations/annual_reports/2009_Faaliyet_Raporu.pdf Erişim tarihi 11.03. 2012)

Küresel e-ticaret yaklaşımları ve bilgi teknolojilerinin kullanılması hava kargo taşıyıcılarına yeni fırsatlar oluşturmuş, aynı zamanda tedarik zinciri yönetim konseptleri ve çok uluslu işletmelerin faaliyetleri bilgi teknolojileri kullanımını zorunlu hale getirmiştir. Günümüzde FedEx, TNT ve DHL gibi lojistik yaklaşımları etkin kullanan işletmeler, bilgi teknolojilerini kullanarak hizmet standartlarını yükseltmekte ve yaygınlaştırmaktadır.³¹

Bu bağlamda Uluslararası Hava Taşıyıcıları Birliği'nin (IATA) bir kuruluşu olan Kargo 2000 Kalite Yönetim Sistemi hedefi ölçülebilir veri destekli, sektörün özel standartları ile desteklenmiş süreçler oluşturma suretiyle havayolu ile hava kargo operasyonlarının etkinliğini geliştirmek, hizmet standardını güçlendirmek ve son olarak operasyonel maliyetleri düşürmek için kurulmuştur.³²

1.3. Hava Kargo Pazarının Oyuncuları

Homojen olmayan bir yapıya sahip olan hava kargo pazarında çok çeşitli işletmeler bulunmaktadır. Bunlar; gönderici, alıcı, taşıma işleri organizatörü, alıcı, yer hizmetleri, hava kargo acenteleri, bütünleştiriciler, havayolu işletmeleri ve havaalanları olarak sıralanabilmektedirler³³.

Şekil 1'de hava kargonun kalkış ve varış havaalanı arasındaki hareketi basit bir şekilde özetlenmektedir.³⁴

1.3.1. Gönderici

Gönderici hava kargonun operasyon sürecinde başlangıç aşamasını oluşturmaktadır. Görevi yerel ya da uluslararası gönderi sürecini başlatmaktır. Göndericinin temel amacı, müşteri memnuniyetini oluşturmak ve gönderilerin belirli zaman aralığında gönderilmesini sağlamaktır.

³¹ A. Zhang, vd. (2004). *Air cargo in Mainland China and Hong Kongs*. Londra: Ashgate Publishing, s.132

³² <http://www.airporthaber.com/readnews.php?newid=12469> (Erişim Tarihi: 04.07.2011)

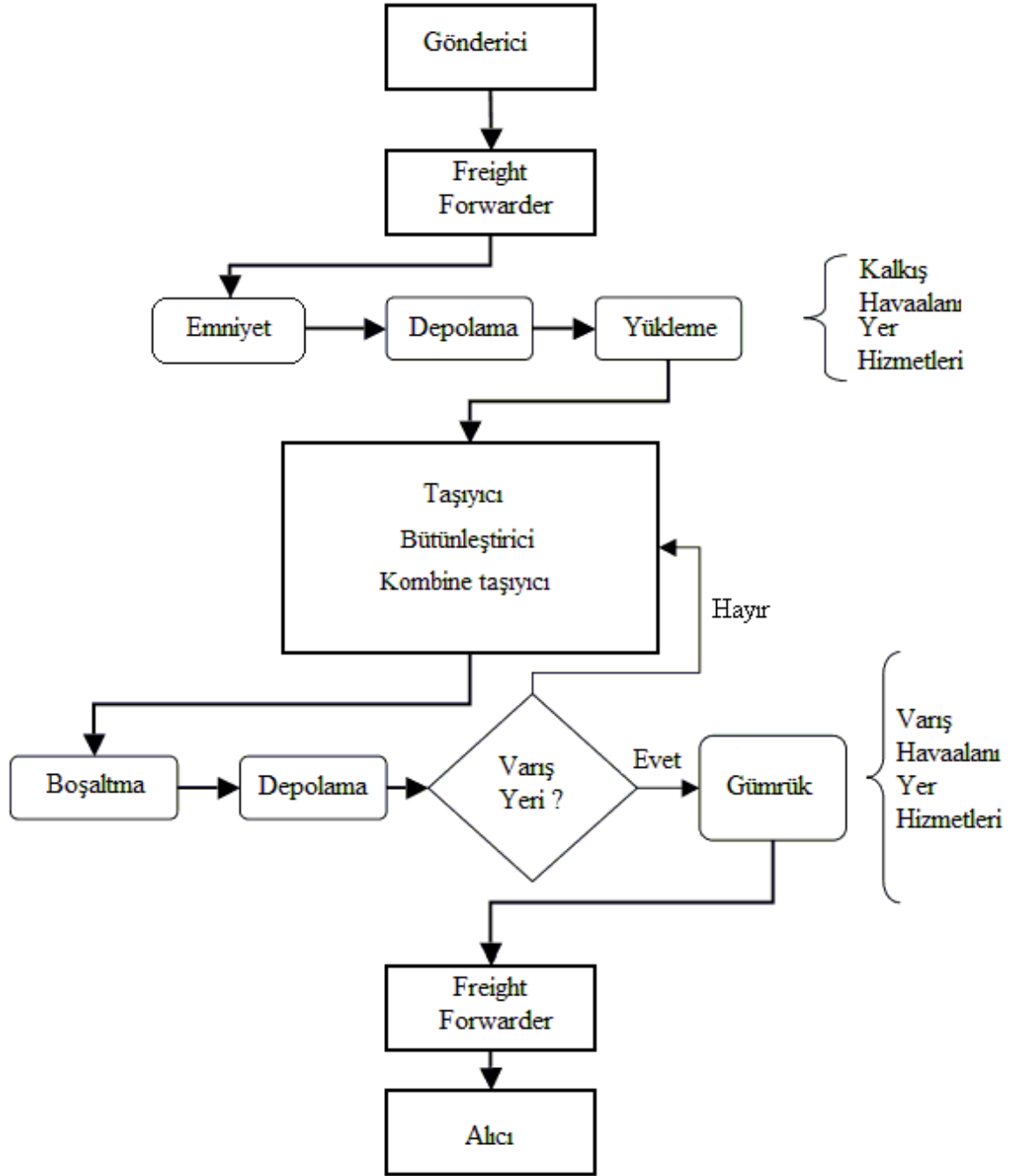
³³ A. R. Thomas(2010). *International practices and innovations in moving goods safely and efficiently*, California: Greenwood Press, s.168.

³⁴ J. Petersen (2007). *Air freight industry – White paper*. Georgia, ABD: . The Supply Chain and Logistics Institute, Georgia Institute of Technology, s.12

1.3.2. Aracı hava kargo acenteleri

Taşıyıcı ile gönderici arasında bir aracı görevi yerine getirmekle beraber havayolu kargosunun müşterilerini oluştururlar. Hava kargo taşımacılığında havayolu işletmesinin seçimi acentelere bırakılmış olup genellikle gönderici bile bu konuda söz sahibi değildir. Acenteler müşteri ile sürekli iletişim içerisinde bulunurlar. Malın uçağa yüklendiğini, havada nerede olduğunu, zamanında ulaşıp ulaşmadığını veya malın geldiğini haber verirler. Gönderinin gümrükle ilgili uygulamalarını gerçekleştirirler. Bu nedenle hava kargo taşımacılığı sektöründe rekabet en fazla aracı firmalar üzerine odaklanmaktadır³⁵.

³⁵ <http://www.havakogoturkiye.com/sayfa/sektorunaktori> (Erişim tarihi :07.09.2011)



Şekil 1. Hava Kargo Hizmet Süreci

Kaynak: J.Petersen AirFreight Industry White paper 2007 s:12

1.3.3. Taşıma işleri organizatörü

Hava kargo pazarında bulunan bir diğer ticari oyuncu taşıma işi organizatörleridir. Hava kargo taşımacılığı sektöründe acentelerin faaliyetleri ile benzerlikleri olsa da tam

anlamıyla acentelerle aynı olduğu söylenemez.³⁶ 21. yüzyılda ülkelerarası ticaretin artmasıyla birlikte taşımacılık faaliyetleri hızlanmış ve büyük önem kazanmıştır. Taşımacılık faaliyetlerinin artması ve yüklerin birimleştirilmesi sonucunda konteynır taşımacılığı büyük gelişme göstermiş olup konteynır taşımacılığına organize olan özel ve kamu firmaları oluşmuştur. Teknolojinin de gelişmesi ile bu firma şekillerinden biri olan taşıma işleri organizatörlerine son zamanlarda önemli görevler düşmektedir.

Malların bir noktadan diğer noktaya taşınmasını sağlayan; karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu gibi taşıma şekillerinden bir veya birkaçını kombine olarak kullanarak, yükün taşınması, depolanması, gümrüklenmesi, paketlenmesi, dağıtımını gibi işlemleri yapan ve bu gibi organizasyonları gerçekleştiren şirketlere “taşıma işi organizatörü” denilmektedir. Bu işlem ise “sevkiyat” olarak tanımlanmaktadır. Organizatörler, kendi taşıma araçları olmadan taşıma işlerini organize etmeleriyle taşıyıcı nakliye şirketlerinden tamamen ayrılmaktadırlar.³⁷

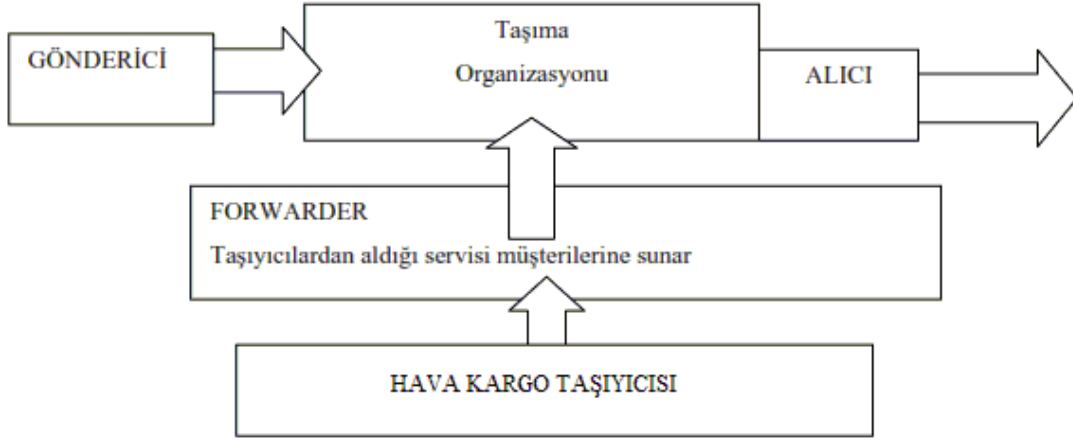
1949 yılında CAB tarafından ilk defa taşıma işi organizasyonu fikri ortaya çıkarıldığında, genel olarak havayolu işletmeleri bu fikre karşı çıkmışlardı. Organizatörlerin iş akışını yavaşlatacağını ve hava kargo taşıyıcıları için gelir kaybına neden olacağını savunmuşlardır. Ne var ki zamanla bu organizatörlerin taşıyıcıların yükünü hafiflettiği ve işletme gelirlerine olumlu yansımaları olduğu anlaşılmıştır.³⁸

Dünyanın bütün ülkelerinde organizasyon şirketleri Uluslararası Yük Taşıyıcıları Birliği (FIATA) üyesi olmak zorundadırlar. Ama az gelişmiş ülkelerin hukuk kurallarına bağlı olarak bu pek mümkün olamamaktadır. Taşıma işi organizatörlerinin görev ve sorumlulukları, 1992 yılında son şeklini alan çoklu taşımalarda standart şartlara göre organizatörler birden fazla taşımayı tek bir konşimento ile yapabilmekte ve kombine olarak adlandırılan bu tür taşımaları yükleyici, alıcı ve mal sahiplerine karşı taşıyıcı sorumluluğunda üstlenmektedir.

³⁶E. Christiaanse vd. (1996). Factors Determining The Failure Of Global Systems In The Air Cargo Community. *29th Hawaii International Conference On System Sciences*, Hawaii: IEEE, s.12

³⁷Gökdoğan (2006), s.1

³⁸O'Connor (2000), s.178



Şekil 2. Taşıma İşleri Organizasyonu

Kaynak: Gökdoğan(2006)

Uluslararası havayolu kargo taşımacılığında taşıma sözleşmesi taşıma işleri organizatörü ile taşıyıcı havayolu şirketi arasında imzalanmaktadır. Şekil 2, taşıma organizasyonunun nasıl gerçekleştiğini göstermektedir Alıcı taşıma işleminde pasif konumdadır. Havayolu konşimentosu (kargo taşıma senedi) (Airway Bill) taşıma sözleşmesi aynı zamanda fatura ve sigorta poliçesi olarak kabul edilmektedir. Tarafların hakları bu sözleşme ile koruma altına alınmış olmaktadır. Taşıma işleri organizatörü ile ithalatçı/ihracatçı firma arasında bir taşıma sözleşmesi yapılır. Bu sözleşmeye dayanılarak mallar havayolu şirketine teslim edilir. Alıcı, malları teslim alır. Tüm bu süreç taşıma işleri organizatörü tarafından yönetilir ve nihayetlenir. Malın alıcıya teslim aşamasına kadar organizatörün sorumluluğu devam etmektedir.

Şayet taşıma işleri organizatörü, havayolu kargo taşımaları yapan (posta hariç) IATA acentesi konumunda ise “IATA Kargo Acentelik Kuralları” uyarınca taşıma şirketince yetki verildiği takdirde, taşıma şirketinin yasal temsilcisi olarak anlaşması bulunan diğer hava yolu şirketleri nezdinde hava yolu şirketini temsil yetkisine sahip olurlar. Mali işlemler ise IATA kuralları uyarınca “Cargo Accounts Settlement Systems-CASS” ile düzenlenmiştir.³⁹

Hava kargo açık farkla, dünya çapında göndericiler ve alıcılar arasında fayda sağlamak amacıyla en çok bağlılık anlaşmasının yapıldığı pazardır. Forwarderlar ve

³⁹<http://www.yaklasim.com/mevzuat/dergi/makaleler/2005066635.htm> (Erişim tarihi: 03.06.2011)

havayolu işletmeleri arasındaki işbirliği, hava kargonun gelişimi için önemli bir gerekliliktir.

1.3.4. Alıcı

Hava kargo aktörlerinden varış noktasında malı teslim alandır. Kişi, kurum ya da şirketler alıcı konumda olabilirler. Gönderilen malın taşıma sözleşmesine uygun olarak taşıyıcıdan, kendi adına teslimini isteme hakkına sahip olan kimsedir⁴⁰.

1.3.5. Yer hizmetleri

Yer hizmetleri havaalanında malın güvenli, hızlı ve düzenli bir şekilde yüklenmesini ve boşaltılmasını sağlar. Yer hizmetinin yerine getirilebilmesi için gerekli ekipmana, alet ve makinelere ve personele ihtiyaç duyulmaktadır. Yer hizmetleri uçağın temizliğinden başlayarak yakıt, ikram ve diğer ihtiyaçlarının karşılanmasını sağlar. Yer hizmeti işini havayolu işletmesi kendisi yapabileceği gibi yalnızca bu işi yapan yer hizmeti şirketlerine de yaptırabilirler.

1.3.6. Havayolu işletmeleri

Gerek yolcu gerekse kargo işletmeleri için önemli olan konu, müşterilerinin tatmin olmasıdır. Hava kargo pazarında faaliyette bulunan kargo işletmeleri için amaç, kendilerini en yüksek gelir getiren pazarda konumlayarak, hizmetlerini karlı bir şekilde sunmaktır. Aynı anda hem yolcu, hem de kargo taşımacılığı yapan işletmeler için ise amaç, etkin bir kargo fiyatlama yöntemiyle kargo bölümlerini doldurmaktır.

Havayolu işletmeleri için anahtar konular; trafik hakları, çevresel faktörler, prosedürler, performans standartları ve gümrük prosedürleridir.

1.3.7. Bütünleştiriciler (Integrators)

İsmarlama ve kapıdan-kapıya hizmet sunarak, forwarder ve havayolu işletmesinin fonksiyonlarını hava kargo zinciri içinde birleştirirler. Temel amaçları, ürünleri tam zamanında müşteriye ulaştırarak, toplam müşteri tatmini sağlamaktır. Bu grup için söz konusu olan öncelikler; güvenlik, çevresel faktörler, trafik hakları, performans standartları ve gümrük prosedürleri gibi, havayolu işletmeleri için olan önceliklerle benzerlik göstermektedir.

⁴⁰ <http://www.havakargoturkiye.com/sayfa/sectorunaktorlari> (Erişim tarihi: 07.09.2011)

1.3.8. Havaalanları

Günümüzde havaalanları sadece yolcular için bir takım hizmetlerin verildiği yerler konumundan çıkarak ekonomik gelişme ve küresel pazarlara açılmak için önemli merkezler olma yolunda ilerlemekte ve küresel ticaretin belirleyicisi durumuna gelmektedir.

Hava kargo küresel pazarda var olmanın temel koşullarından birisidir. Hava kargo pazarının hizmet kriterleri ve hizmet sunum biçimleri yolcu pazarından farklılık göstermektedir. Bu kapsamda havaalanları, çözüm yolu sunma açısından lider rolü üstlenmektedir. Havaalanları ayrıca bu sektörün önemli bir parçası olarak katalizör görevi görmektedir. Havaalanlarının sundukları kargo hizmetleri, ekonomik gelişme için oldukça önemlidir. Havayolu işletmeleri kargo için havaalanlarında etkin ve rasyonel bir alt yapı ile kapasiteye ihtiyaç duymaktadır.

Havaalanları için önemli olan öncelikler, iyi derece güvenlik, gümrük ve pasaport işlemlerinin kolaylığı, kargo girişleri için uygun yerler, çevresel etkiler, planlı gelişme ve büyüme ile küresel bir vizyona sahip olmaktır.

Hava kargo, küresel ulaşımda önemli bir rol üstlenmektedir. Hava taşımacılığı sektöründe sürekli olarak devam eden liberalleşme, artan küresel ticarete büyüme trendini hızlandırıcı bir etkiye sahiptir. Bu durum havaalanları arasında rekabetin yaşanmasına neden olmaktadır. Hava kargo trafiği yolcu trafiği ile karşılaştırıldığında; kargo trafiğinin birkaç önemli havaalanı ile birlikte, genellikle ikincil havaalanlarında yoğunlaştığı görülmektedir.

Dünyadaki en büyük 100 havaalanı, kargo hacminin toplam %85-90 'ını gerçekleştirmektedir. Bu oran ilk 30 en büyük havaalanı için ise %70'tir. Dünyadaki en yoğun 25 kargo havaalanının yarısı, önemli ekonomik merkezler olan Japonya, ABD ve Batı Avrupa'ya çıkış kapısı olarak hizmet vermektedir. Daha yeni küresel üretim platformları olan Çin ve Güneydoğu Asya ise, var olan önemli merkezleri beslemektedir. Bu bölgelerde yer alan havaalanları, en yoğun kargo havaalanlarının üçte birini oluşturmaktadırlar.⁴¹

Bir hava kargo işletmesi için en önemli olan karar hangi pazarda hizmet vereceği ve hangi havaalanını kullanacağıdır. Yolcu taşımacılığı faaliyetlerinin artmasıyla birçok

⁴¹ http://www.forbes.com/2007/03/22/worlds-busiest-airports-rm_0322airports.html (Erişim tarihi: 11.10.2011)

havaalanında kargo taşımacılığı yer bulmakta güçlük çekmektedir. Bu durum hava kargo taşıyıcılarının kararlarını etkilemektedir. Hava kargo taşıyıcılarının havaalanı seçme kararını etkileyen faktörler önem sırasına göre şu şekilde sıralanabilmektedir; gece operasyonlarına uygunluk, toplam maliyetlerin azlığı, havaalanının tanınmışlığı, yerel merkez ve varış noktası talebi, taşıma işi organizatörlerinin etkisi, havaalanına erişim kolaylığı, havaalanından sağlanan finansal teşvikler, ana pazarlarla olan bağlantıdır.⁴²

2. Hava Kargo Taşımacılığının Tarihi ve Ekonomik Gelişimi

İlk hava kargo taşımacılığı, 28 Mayıs 1910'da Glenn Curtiss'in Albany'den Newyork'a 2.5 saat süren uçuşla götürdüğü postalarla başlanmıştır denilebilir⁴³. Öte yandan 7 Kasım 1910'da ipek kurdeleler satmak isteyen bir şirket için Wright firmasının yolcu koltuklarında 5 top ipek kumaşı Dayton'dan Ohio Columbus'a 65 millik bir uçuşla götürmesi olarak kabul edilmektedir.⁴⁴

Hava kargo tarihi incelendiğinde birçok farklı başlangıç tarihinin olması hava kargonun hava yükü, hava posta ve hava ekspres olarak bölümlere ayrılmasından kaynaklanmaktadır.

Hava Yükü: Hava yükü, hava kargo uçaklarıyla taşınan yük diye tanımlanırsa, bu operasyonların başlangıcı 1931 yılına dayanmaktadır denilebilir. Transcontinental ve Western Air'in düzenlediği tarifersiz uçuşlarla başlamıştır. İlk konşimento düzenlenmesi bu dönemde gerçekleşmiştir.

Düzenli ilk tarifeli sefer 1940 yılında United Airlines tarafından düzenlenmiştir. Bu sefer Newyork-Şikago arasında gerçekleşmiş ve 4 saat 10 dakika sürmüştür.

Sivil Havacılık Komisyonunun (Civil Aeronautics Board- CAB) aldığı iki farklı karar ikinci dünya savaşından sonra hava yük trafiğini önemli ölçüde arttırmıştır. Bunlardan ilki gönderici ile havayolu arasındaki ilişkilerin yasal bir zemine oturtulması olmuştur. İkinci adım ise 3 işletmenin hava yükü taşıma konusunda sertifikalandırılmasıdır. Bu işletmeler Slick, U.S. Airlines ve Flying Tiger olarak belirtilmektedir.

⁴²J. Gardiner vd. (2005). Factors influencing cargo airlines choice of airport: An international survey. *Journal of Air Transportation Management*, 11(6), s.393.

⁴³J. G. Wensveen (2007). *Air transportation*. (6. Baskı). İngiltere: Ashgate Publishing, s.321.

⁴⁴Allaz (1998), s.22

Hava yükünün durgun zamanları 1960'larda başlamaktadır. American Airlines 1962'lerde uçaklarını geceleri kargo olarak kullanırken, gündüzleri aynı uçakları hızlı bir değişimle yolcu uçağına çevirmiştir.

Hava Posta: Amerika'da kargo taşımacılığın gelişmesindeki ilk adımlardan biri olmuştur. Washington DC. ve Newyork arasında yapılan bu seferler üç aylık bir deneme sürecine tabi tutulmuş ve bu sürenin sonunda 19103 dolar kar elde edilmiştir. Sonraki 9 yıl içinde servislerin bütünü üzerinde kontrol sağlanmış ve sivil pilotlar askeri uçakları kullanmak suretiyle bu hizmetler verilmiştir. 1925 yılında özel sektörün de taşımacılık yapabileceği belirtilmiştir. Bu tarihten itibaren hava posta taşımacılığı büyük bir artış göstermiştir. Posta taşımak için ilk özel hava aracı üretilmiştir. 1935 yılında DC-3'lerin üretilmesiyle uçaklar 15 saat süreli uçuşlar başlamıştır. Bu durum DC-3'lerin yolcu taşımacılığında kullanılmasının daha yararlı olacağı kanaatini oluşturmuş, zamanla posta taşımacılığı yolcu taşımacılığının gerisinde kalmıştır. Günümüzde hava postadan elde edilen gelirin havayollarının toplam geliri içindeki payı % 3'ten daha azdır.⁴⁵

Hava Ekspres: Hava ekspres hizmetleri 1927 yılında ilk National Air Transport öncülüğünde REA (Railway Ekspres Agency) adı verilen demiryolu ile uzantıları kullanılarak ulaşılamayan yerlere ulaşmayı hedefleyerek ortaya çıkmıştı. Bir çok hava kargo taşıyıcısı REA ile ortak çalışacaktı. Fakat, bu durum fazla karlı olmamıştır. Çünkü REA'lara yapılan ödemeler hava kargocuların karını düşürmekteydi. Örneğin United Airlines'ın karının %60'ını posta, %40'a yakınına yolcu oluşturmaktaydı. Ekspres kargonun karı %1'den daha azdı.

Ekspres kargo taşıyıcıların beklentilerine cevap verememekteydi. 1975 yılında REA'nın iflas etmesi üzerine her taşıyıcı kendi ekspres servisini kurma fikrini benimsemiştir.

1973 yılında Frederick W. Smith kapıdan kapıya küçük paket taşımacılığını başlatmıştır. Smith'e göre kargo taşımacılığının aynı zamanda yolcu taşıyan uçaklarla yapılması kargonun teslimatını geciktirmekteydi.⁴⁶ Kapıdan kapıya kargo teslimatı hizmetinin sağlıklı yürümesi için uçuşlar gece yapılacak ve de paketler gündüz teslim edilecekti. Böylece kargolar ikinci bir güne kalmıyordu. Frederick Smith bu hizmet

⁴⁵ Wensveen(2007), s.323.

⁴⁶http://www.centennialofflight.gov/essay/Commercial_Aviation/AirFreight/Tran10.htm (Erişim tarihi: 17.03.2011)

anlayışıyla Memphis merkezli bir toplama merkezi (hub) kurdu. FedEx geceleri yükleme ve indirmelerde üniversite öğrencilerini istihdam etmekteydi.

1975 yılında yani operasyonlarının üçüncü yılında 173 milyon dolar kar eden FedEx o yıllarda hala para kaybetmekteydi. REA'nın zayıf durumunu değerlendiren FedEx filosunu genişletti. Böylelikle bayrak yolcu taşımacılığında FedEx'in eline geçti.

Hava kargo işletmeleri 1970'li yıllarda ise geniş gövdeli hava araçlarının ortaya çıkmasıyla paletli ve konteynırlı yük taşıma işine odaklanmışlardır.

2.1. Serbestleşme Sonrası Hava Kargo Taşımacılığı

1977 yılında hava kargo taşımacılığında yapılan serbestleşme ile sektör hızlı bir değişim içerisine girmiştir. Hava kargodaki serbestleşmeden hemen sonra 1978 yılında yolcu taşımacılığı da serbestleşmiştir. Bundan böyle hava kargo taşıyıcıları ücretleri istedikleri gibi arttırıp azaltabilecekleri, kendi seçtikleri pazarlara hizmet götürebilme imkânına kavuşmuşlardır.⁴⁷

Serbestleşme düzenlemeleriyle birlikte Sivil Havacılık sektöründe Avrupa Topluluğuna üye ülkeler arasında “Tek Pazar” uygulamasına geçilmiş, hükümetler artan rekabet ortamında etkin ve verimli çalışabilmeleri için havayolu işletmelerinin özelleştirilmesi desteklemiştir.

1990'ların sonuna kadar Asya-Pasifik bölgesinde kişi başına düşen gelirin artması, bölgeler arası ticaretin gelişmesi hava kargo pazarını büyütüştür. 1997 yılına gelindiğinde ABD Federal Havacılık Kurulu (FAA) bütün yerli kargo taşıyıcılarının üzerinden rota ve ücretlendirme kısıtını ve hava aracı tipi için getirilen sınırlamaları da kaldırmıştır. Serbestleşmeyle birlikte tam zamanında üretim (TZÜ) anlayışının da devreye girmesiyle hava kargonun Amerika'daki ve dünyadaki gelişimi artmıştır.⁴⁸

2.2. Günümüzde Hava Kargo Taşımacılığı

Hava kargo sağlıklı bir şekilde gelişmeye devam etse de 1930 ve 1940'larda günümüz için öngörülen seviyeye gelmemiştir. O dönemlerde hava kargonun zamanla havayolları için en önemli gelir kaynağı olacağı düşünülmekteydi.⁴⁹

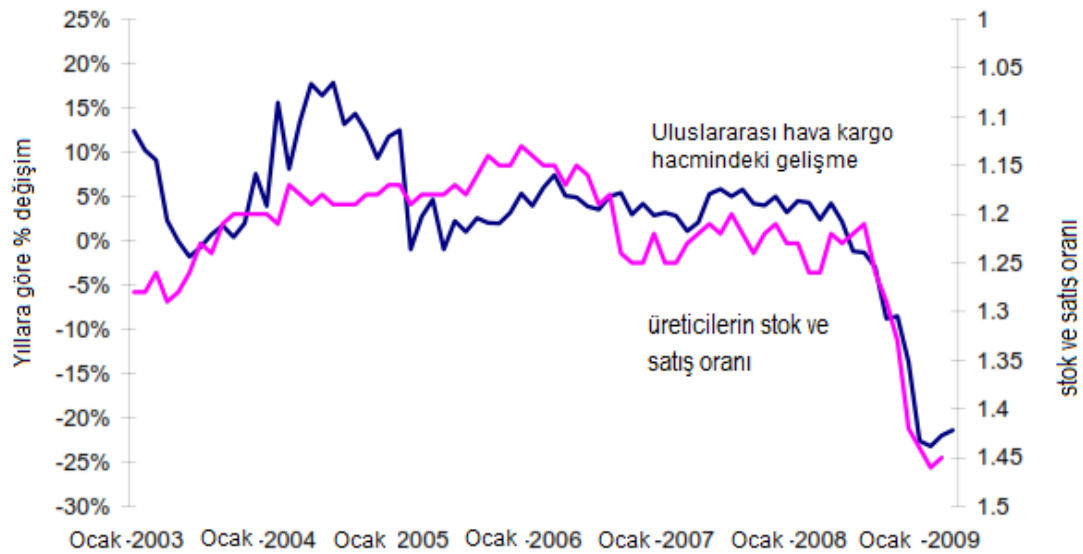
⁴⁷<http://www.fas.org/ota/reports/8231.pdf> (Erişim tarihi: 24.03.2011)

⁴⁸Zhang (2002), s.276.

⁴⁹Wensveen (2007), s.325.

Bunun gerçekleşmemesinin en önemli nedenlerinden birisi, bir kargo uçağının kamyon, tren ya da gemiye göre taşımacılığın daha maliyetli olmasıdır. Bu durum birçok zaman müşterileri başka alternatifler aramaya zorlamaktadır. Zamana duyarlı kargoların taşınmasında hava kargo ile taşıma maliyeti fazla olsa da kargonun gecikmesinden kaynaklanacak maliyet daha fazla olacağından hava kargo taşımacılığı seçilmektedir.

Günümüzde birçok faktör hava kargo endüstrisinin gelişmesine neden olmuştur. Öncelikle değerli ama hafif ürünlerin (mikro elektronikler ve ilaçlar... vb) %80-90 'ının taşınmasında hava kargo kullanılmaktadır. İkincisi birçok ürünün marketlere ulaşmasında TZÜ faktörü çok büyük bir önem arz etmektedir ki bunun için gereken hız hava kargoyla sağlanmaktadır. Üçüncü neden ise birçok işletmenin depolama maliyetini düşürmek için uzun mesafeli hatlarda hava kargoyu tercih etmesi olarak belirtilmektedir. Bunlara ek olarak geniş gövdeli kargo ve kombine uçakların üretilmesi ve hava kargo taşımacılığı sisteminde kullanılan ekipmanlar yardımıyla etkinliğin artırılması şeklinde sıralanabilmektedir.⁵⁰



Şekil 3. Hava Kargodaki Gelişme ve Üreticilerin Stok ve Satış Oranları

Kaynak: IATA Economics: www.iata.org/economics 04.11.2011 erişim tarihi

⁵⁰X. M. Yuan, (2009). Roles of the airport and logistics services on the economic outcomes of an air cargo supply chain. *International Journal Production Economics*, 127, s.215-216.

Şekil 3, 2003-2009 yılları arasında uluslararası hava kargo hacmi ile üreticilerin stok ve satış oranı arasındaki ilişkiyi göstermektedir. Bu şekilde görüldüğü üzere stok maliyetlerinin çok önemli bir yer tuttuğu günümüzde hava kargo hacmindeki gelişmeyle birlikte stok oranları azalmıştır.

Günümüzde Dünya'daki hava kargo mevcut filosu 190 operatör tarafından işletilmektedir. Bu operatörlerden 40 tanesi dünya filosunun %57'sinden fazlasının kullanıldığı Kuzey Amerika'da faaliyette bulunmaktadır. Kuzey Amerika'dan sonra en büyük kargo uçak filosuna sahip olan bölgeler sırasıyla Avrupa ve Asya-Pasifik'tir. Orta Doğu'da kargoya özel daha az sayıda uçak olmasına rağmen, bu bölge coğrafyası kara taşımacılığını zorlaştırmakta ve hava kargo taşımacılığı için fırsat oluşturmaktadır. Bu bölgede iç taşımalarda düşük işçilik maliyetleri nedeniyle deniz yolu hava kargo sektörünün en güçlü rakibi olarak belirtilmektedir⁵¹.

Dünya yük trafiğinde önemli noktalardan bir diğeri ise Kuzey Amerika ve özellikle ABD olarak bilinmektedir. Günümüzde ABD iç pazarı yük trafiği miktarı bakımından dünyanın en önemli pazarı durumundadır. Ancak bu pazar yılda yüzde 1.5 oranında büyürken, Çin iç pazarı daha hızlı büyüme göstermektedir. ABD- Çin akışı toplam FTK'nın yüzde 15'ini oluşturmaktadır. Son yıllarda Çin ekonomisindeki muazzam büyüme özellikle Çin'den yapılan hava kargo taşımacılığında çok önemli ölçüde artışa neden olmuştur.

Önemli coğrafi konumu ile Orta Doğu; Avrupa, Asya ve Afrika'ya kolay ulaşma açısından diğer bölgeler üzerinde açık bir üstünlüğe sahiptir. Bu bölge son 10 yılda petrole ve diğer endüstriyel gelişmelere bağlı olarak gösterdiği olağanüstü ekonomik büyüme sayesinde çok gelişmiştir. Bu dönemde bölgenin altyapısı da gelişerek Avrupa ve Kuzey Amerika'daki havalimanlarının karşılaştığı bazı sınırlamalara maruz kalmaksızın daha yüksek kapasitelere olanak tanınmıştır. Dubai Uluslararası Havalimanı, çok modlu taşımacılığa odaklanılmasının da etkisiyle 90'lı yılların ortalarından bu yana istikrarlı bir büyüme ile dünya kargo faaliyetlerinin en yoğun olduğu havalimanlarından biri haline gelmiştir. Artık Orta Doğu'nun dünyanın her yeri ile yük trafiği bağı mevcuttur.

⁵¹ <http://www.kargohaber.com/read.asp?id=372> (Erişim tarihi: 13.10.2011)

Latin Amerika’da ise küresel çapta RTK’nın yüzde 7,5’i gerçekleşmektedir. Bu bölge sahip olduğu nüfus dinamikliği ve ekonomik şartların gelişmesi sayesinde büyüme potansiyeline sahiptir⁵².

Afrika’da ise pek çok ülke güçlü bir büyüme potansiyeli sergilemektedir. Petrol ve diğer hammadde kaynaklarını ellerinde tutmak isteyen ülkeler Afrika pazarına ilgi göstermektedirler. Aynı zamanda ithalat vergilerinden muaf tutulmayı planlayan pek çok üretici yatırımlarını Afrika’ya yapmayı planlamaktadır. Bu durum hava kargo taşımacılığı ihtiyacının artmasına neden olması beklenmektedir.

Bir diğer önemli bölge Hindistan, ülkenin büyüklüğü ve iç ve dış ekonomisinin büyüme hızı sayesinde hızlı biçimde gelişmektedir. Ülkenin mevcut filosu 2010 yılı itibarıyla sadece 12 uçak ile sınırlı olmakla birlikte, 2028 yılında bu sayının 164’e çıkacağı tahmin edilmektedir. Şirketler ve insanlar, mal ve belgeleri gittikçe artan biçimde acil olarak gönderme ihtiyacı duyacağından, bu gelişmenin bir bölümü, ekspres kargo taşımacılığı sektörünün genişlemesine bağlı olacaktır.⁵³

Son yıllarda en dinamik bölge Asya-Pasifik bölgesi olarak belirtilmektedir. Bunun nedeni bu bölgedeki ekonomik büyümenin batılı ülkelere göre daha yüksek olması ve nüfusun önemli bir kısmının gittikçe tüketici haline gelmesidir. Ayrıca mesafeler, arazi yapısı ve büyük nüfus merkezlerinin konumu nedeniyle de hava kargoya olan ihtiyacın artacağı düşünülmektedir.

Giderek önemi daha iyi anlaşılan hava kargo taşımacılığı; IATA’nın 2010 yılına ait uluslararası tarifeli hava trafiği ile ilgili yaptığı istatistiklerde; bir önceki yıla göre %20.6 artmıştır. Hava kargo taşımacılığına olan talep ise %8.9 artmıştır. Kargo doluluk oranı 2009 yılına göre 5.2 oranında artarak %53.8 değerine ulaşmıştır.⁵⁴

2.3. Gelecekte Hava Kargo Taşımacılığı

Hava kargo alanında çalışan uzmanlara göre hava kargo pazarının geleceği teknolojinin gelişimi, devletlerin bu alandaki rolleri ve pazarda kullanılan hizmetlerin artışına bağlıdır. 2013 yılına kadar büyük bir hızla büyüyecek olan pazarın, bu tarihten sonra doyum noktasına ulaşacağı ve pazarın daralabileceği tahmin edilmektedir.

⁵² <http://www.scl.gatech.edu/industry/industry-studies/AirFreight.pdf> (Erişim tarihi: 12.11.2011)

⁵³ <http://www.kargohaber.com/read.asp?id=372> (Erişim tarihi: 22.03.2011)

⁵⁴ <http://www.ameinfo.com/255531.html> (Erişim tarihi: 15.03.2011)

Havayolu işletmeleri kargoya her geçen gün daha fazla yatırım yapmakta, filolar büyümekte ve yeni işletmeler pazara girmektedir.⁵⁵

Boeing'in yaptığı çalışmalara göre dünya hava kargo taşımacılığındaki büyüme 2015'e kadar çeşitli faktörlerin de etkisiyle yıllık ortalama % 6.7 seviyelerinde olacağını göstermektedir. Bu faktörler; ekonomik büyüme ve gelişme, uluslararası ticari bariyerlerin ortadan kalkması, zamana karşı hassas ürünlerin hava kargo ile taşınmasının artması, tam zamanında üretim gibi yönetim sistemlerinin gelişmesi ve uluslararası ticaret düzeyinin artmasıdır.⁵⁶

Ayrıca gelecekte Asya bağlantılı kargo işletmelerinin diğerlerine oranla daha iyi performans göstereceği, daha hızlı büyüyeceği ve bu büyüme hızının yılda ortalama %8,6 olacağı tahmin edilmektedir. 2019 yılına kadar bu işletmeler, diğerlerine oranla %50 daha değerli olacaklardır. Gelecek 15 yıl içerisinde, dünya hava kargo filosunun ikiye katlanacağı tahmin edilmektedir. En büyük gelişmenin ise geniş gövdeli kargo uçaklarının üretiminde olacağı, filoların %60'ının bu uçaklardan oluşacağı ve bu uçakların %90 taşıma kapasitesine sahip olacağı beklenmektedir. Yine, dünya hava kargo trafiğinin gelecek 15 yılda (CIS ve Baltık Ülkeleri hariç) 3 katına çıkması beklenmektedir. 2019 yılına kadar, toplam kargonun 137,10 milyar RTK'dan 470 milyar RTK'ya ulaşması beklenmektedir⁵⁷.

Hava kargo trafiğindeki büyüme tahminleri, bölgesel ekonomilerdeki gelişme ve küresel ticaret akışından önemli ölçüde etkilenmektedir. Özellikle Asya Pasifik, Çin ve Hindistan ile kısmen de olsa Ortadoğu bağlantılı pazarların güçlü bir büyüme eğilimi göstereceği düşünülmektedir. Küresel ekonominin itici güçleri olarak Çin ve Hindistan'ın ortaya çıkması sonucunda, 2050'ye kadar dünya GSYİH'sinin %40 oranındaki bölümünün bu ülkelere ait olacağı beklenmektedir⁵⁸.

Şekil 4'te de görüldüğü gibi, Boeing firmasının tahminlerine göre, önümüzdeki 20 yıl içerisinde dünya hava kargo trafiği yılda %5,9 gelişme gösterecektir. Hava yükü ekspres taşımacılığı da içine alarak, yılda ortalama %6 büyüme gösterecektir. Bunun

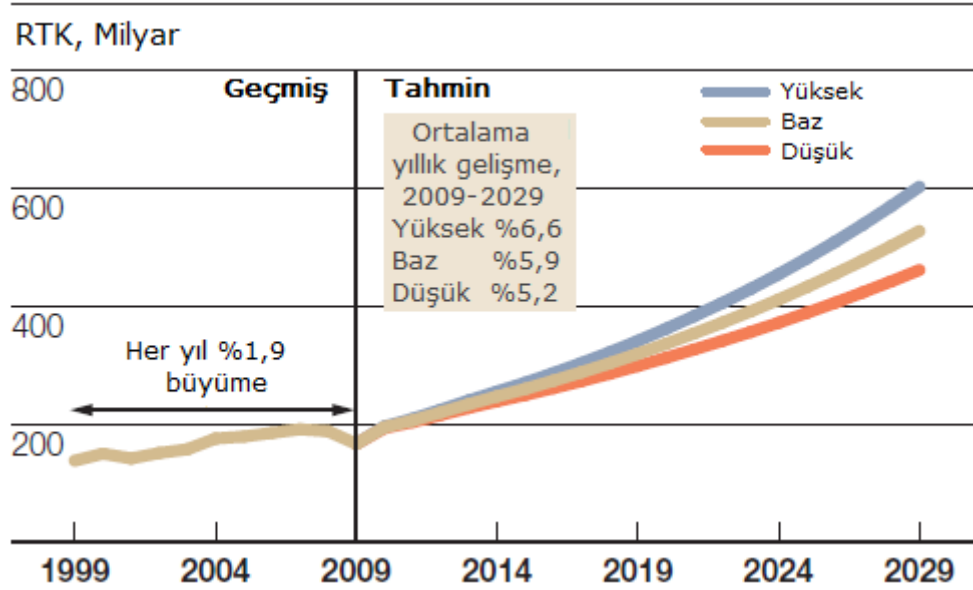
⁵⁵D. L. Gentry (1952). Air Cargo Transportation and Marketing. *The Journal of Marketing*, 17(1), s.10-12

⁵⁶D.Gün (2007). Hava kargo pazarının lojistik açıdan değerlendirilmesi ve Türkiye için durum analizi. Yayınlanmamış Doktora Tezi. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi, s.146

⁵⁷ http://www.boeing.com/commercial/cmo/freighter_market.html (Erişim tarihi: 22.03.2011)

⁵⁸ Gün (2007) s:147.

yanında hava posta taşımacılığı 2029 yılına kadar yılda ortalama %1,4 lük bir büyüme gösterecektir.



Şekil 4. Hava Kargo Taşımacılığının 2029'a Kadar Olan Büyüme Tahmini

Kaynak: Boeing World Air Cargo Forecast 2010-2011.

1997 ve 2007 yılları arasında yılda ortalama %3,9'luk büyüme gösteren hava kargo 2009 yılında küresel mali krizin etkisiyle ciddi bir düşüş yaşamıştır. 2007 yılında 191,4 milyar RTK değerinde olan hava kargo taşımacılığı 2009 yılında 166,8 milyar RTK değerine inmiştir. 2029 yılında ise 526,5 milyar RTK olması beklenmektedir. Tablo 3'den de anlaşılacağı üzere 2014 yılı için yapılan tahminlerde ABD'nin uluslararası kargo taşımacılığında 8.814 bin tonla ilk sırada yer alması beklenmektedir. ABD'yi 5.370 bin tonla Hong Kong ve 4.400 bin tonla Almanya takip etmektedir.

Gelecekteki filo yapısı ile Boeing'in hava kargo taşımacılığı ile ilgili verileri de içeren raporuna göre; gelecek 20 yılda dünyadaki kargo uçaklarının sayısının 1.760'dan 3.500'e yükselmesi beklenmektedir. Bu artış kapsamında, uçakların yaklaşık 970'i, toplam değeri bugünkü fiyatlarla 250 milyar doları bulan yeni modellerden oluşacak. Kalan 1.990 adet uçak ise yolcu uçaklarının kargo modeline dönüştürülmesi yoluyla hizmete girecektir.

Tablo 3 2014 Yılında Uluslararası Kargo Alanında Tahmini En İyi 10 Pazar

Sıra	Ülke	Uluslararası Kargo Tonajı 2014 (000)
1	ABD	8,814
2	Hong Kong	5,370
3	Almanya	4,400
4	Japonya	4,387
5	Çin	3,809
6	Birl. Arap Emirlikleri	2,746
7	Kore Cumhuriyeti	2,620
8	Birleşik Krallık	2,092
9	Çin Taipei	2,063
10	Hollanda	1,772
Dünya Toplamı		38,207

Kaynak: Yan 2008:557

Yeni uçakların 690'ı 80 tonun üzerinde kapasiteye sahip büyük gövdeli uçaklardan oluşurken, 280'i 40 ila 80 ton taşıma kapasitesine sahip orta büyüklükteki uçakları kapsayacak. 20 yıllık dönemde, dar gövdeli olarak yeni imal edilecek kargo uçağına talep olmazken, yaklaşık 1.240 adet dar gövdeli yolcu uçağı kargo uçağına dönüştürülecektir. Boeing'e göre dünya genelinde hava kargo trafiğinin, 2030 yılına kadar yılda ortalama %5.6 artması beklenmektedir.⁵⁹

Öte yandan gelecekte hem uçak trafiğinin hem de yolcu trafiğinin artacak olması havaalanlarında kapasite problemine yol açacaktır. Pist-terminal kapasitesinin ve kara tarafı ulaşım kolaylıklarının artırılması havaalanlarındaki kapasite problemini çözmeye için yeterli değildir. Hava ulaşımının en yoğun olduğu saatlerde mevcut hava trafik kontrol kapasitesi artan talebin karşılanmasına engel olmaktadır. Kötü hava koşullarında uçuş faaliyetlerinin sınırlanması da mevcut sistemin diğer bir olumsuz yanındır.⁶⁰

⁵⁹ www.boeing.com/cmo (Erişim tarihi: 22.05.2011)

⁶⁰ Türkiye Vakıflar Bankası T.A.O. (2001) Sektör araştırmaları Serisi No:24. Ankara: Planlama ve İktisadi Araştırmalar Grup Yönetmenliği, s.50.

3. Hava Kargo Taşımacılığı Yapan İşletmeler

Hava kargo işletmeleri, teslim aldığı malları gideceği yere diğer taşıma sistemlerine göre daha hızlı, daha güvenli bir biçimde taşımaktadır. Bu işletmeler üreticilerin ve aracılardan gündeminden nakliye konusunu çıkararak, şirketlerin kendi faaliyetlerinde daha başarılı olmasını sağlamaktadır.

Hava kargo işletmeleri genel olarak pazarlama, operasyon, ve idari hizmetler olarak organize olmaktadır. Operasyon bölümü hava kargo faaliyetlerinin en can alıcı noktasını oluşturmaktadır. Bu bölüm maliyetlerin en fazla olduğu, işin en yoğun ve dikkatli olarak yapıldığı ulaştırma hizmetinin ve bununla ilgili destek ve ek işlerin yapıldığı bölümdür. Operasyonel olarak iyi organize olmak hava kargo faaliyetlerinde başarının anahtarı durumundadır. Pazarlama ve satış bölümleri, verilen ulaştırma hizmetinin müşterilere uygun olarak hazırlanması mantığının üretildiği bölümdür. Pazarlama birimleri işletmenin pazar ihtiyaçlarını analiz ederek pazarda var olma stratejilerini üretmektedir. Bu bölüm gerek potansiyel gerekse gerçek müşterilerle ilgili tutundurma faaliyetlerinden sorumludur.

Yolcu taşımacılığına oranla daha esnek düzenlemeleri içeren hava kargo taşımacılığı içinde barındırdığı birbirinden farklı özellikteki taşıyıcılar nedeniyle heterojen bir sektör yapısındadır. Sektörde faaliyet gösteren bu taşıyıcılar şu şekilde sınıflandırılmaktadır:⁶¹

- Kombine taşımacılık yapan hava kargo işletmeleri
- Sadece kargo taşıyan hava kargo işletmeleri
- Kapıdan kapıya taşımacılık yapan hava kargo işletmeleri
- Aracı hava kargo işletmeleridir.

3.1. Kombine Taşımacılık Yapan Hava Kargo İşletmeleri

Bu işletmeler hem kargoyu, hem de yolcuyla bir arada taşıyan tarifeli havayolu işletmeleridir. Kombine havayolu olarak tanınan bu işletmeler üç çeşit hava kargo hizmeti sunmaktadırlar. Yolcu ve kargoyu bir arada taşıdığı gibi, yalnızca yolcu ya da yolcunun talebinin az olduğu zamanlarda yalnızca kargo taşımacılığı olarak üç şekilde taşıma yapmaktadırlar. Kombine taşımacılık yapan birçok hava kargo işletmesinin yolcu

⁶¹Doganis (2002), s.23.



taşımacılığında sağladığı gelir, kargo taşımacılığında sağladığından daha fazladır. Tablo 4’te bu durum gösterilmektedir.⁶²

Tablo 4 Amerika ve Asyalı havayolu taşıyıcılarının kargo gelir payları

ABD Taşıyıcıları	Kargo Gelir Payı(%)	Asya Taşıyıcıları	Kargo Gelir Payı(%)
<i>Kombine Taşımacılık Yapan Havayolları</i>			
United	5,2	Korean Air	27,2
American	4	Singapore Airlines	23,0
Northwest	7	Japan Airlines	13,4
Delta	4	Cathay Pacific	26,4
Continental	3,5	China Airlines	33,7
		EVA	39,6
		Asiana	24,9
		Thai Airways	16,5
<i>Kargo Havayolları</i>			
FedEX	100	Nippon Cargo	96,3
UPS	100		
Airborne Express	53		

Kaynak: Zhang (2002)

Yukarıdaki şekilde 2002 yılında kargo taşıyan Asya ve Amerika’lı büyük hava kargo işletmeleri ve hava kargonun işletmelerin toplam gelirlerindeki yeri gösterilmiştir. Şekilden de anlaşılacağı üzere kombine taşımacılık yapan işletmelerin birçoğunda gelirin %70’inden fazlası yolcu taşımacılığına ait olmaktadır. Bunun en önemli nedenlerinden birisi bu işletmelerde geliştirilen stratejilerin daha çok yolcu odaklı olmasıdır. Örneğin stratejik ittifaklar yolcu taşımacılığı için küresel ölçekte etkin çözümler getirirken kargo taşımacılığında aynı verimlilik sağlanamamaktadır. Çünkü kargo taşımacılığı için özellikli pazarlar gerekmektedir.

3.2. Sadece Kargo Taşıyan Hava Kargo İşletmeleri

Sadece kargo taşımacılığına odaklanan bu şirketler, tarifeli ve charter seferler düzenlemektedirler. 1970 yılında yaşanan petrol krizinde bu şirketlerin birçoğu iflas etmiştir. Sadece kargo taşıyan hava kargo işletmeleri çok büyük uçaklar kullanarak

⁶² Zhang (2002), s.281.



maliyetlerini düşürebilmektedirler. Bu işletmeler için olabildiğince fazla kargo taşıyabilmek hızlı olmaktan daha önemlidir.⁶³

3.3. Kapıdan Kapiya Taşımacılık Yapan Hava Kargo İşletmeleri

Son zamanlarda güvenilir ve hızlı yapılarıyla oldukça fazla talep gören bu işletmelerin hizmet verdiği ağlar günden güne artmaktadır. Bu durum pazardaki rekabeti arttırmaktadır. Topla - dağıt sisteminin etkin kullanılması ve operasyonların etkin bir şekilde düzenlenmesi kapıdan kapiya taşımacılık yapan işletmeler için son derece önemlidir.⁶⁴

Dinamik yapılarıyla sektörde en hızlı gelişme gösteren bu işletmeler, kapıdan kapiya kargo taşımacılığı anlayışının benimsemişlerdir. Bu hizmetin başarıyla yerine getirilmesi için hava taşımacılığının yanında kara taşımacılığı da kullanılmaktadır. Bu şirketler aynı zamanda kesin teslim tarihi verebilen ve fiyatlandırma politikalarını buna göre ayarlayan hava kargo işletmeleridir. Bu hizmet işletmelere rekabet üstünlüğü sağlamış ve bu işletmeler günümüzde dünyanın en büyük kargo taşıyıcıları durumuna gelmişlerdir. Federal Ekspres ve United Parcel Service şirketleri kapıdan kapiya taşımacılık yapan hava kargo şirketlerine örnektir.

3.4. Aracı Hava Kargo Acenteleri

Yolcu taşımacılığındaki seyahat acentelerinin ve tur operatörlerinin hava kargo taşımacılığındaki örnekleri aracı hava kargo acenteleridir.. Bu şirketler hava kargo şirketi ile gönderici arasındaki bağlantıyı sağlayan şirketlerdir.

Ruhsatlı acentalar; kargo taşımacılığında kullandıkları araçlar kiralık dahi olsa, kargonun teslim alındığı noktadan itibaren, hava alanında ilgili kuruluşlara (kargo terminali, hava yolu şirketi, yer hizmetleri kuruluşları) teslim edildiği noktaya kadar geçen süre içinde, gerek kendi taşıdıkları, gerekse anlaşmalı olarak çalıştıkları nakliyeciler tarafından gönderilen kargonun, uluslararası standartlarda taşınmasından sorumludur.⁶⁵

⁶³W. D. Siuru. (1993). *Future flight: The next generation of aircraft technology*. New York: McGraw-Hill Professional Future Flight, s.27.

⁶⁴S. Yan (2008) Optimal Cargo Container Loading Plans Under Stochastic Demands For Air Express Carriers, *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 44(3), s.556.

⁶⁵Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (2005). *Havacılık talimatı*. Ankara, s.10.

4. Hava kargo pazarında taşınan kargo türleri

Havayolu ile taşınacak malların düzenli ve zararsız bir şekilde taşınabilmesi için kargolar türlerine göre genel kargolar ve özel kargolar olmak üzere temelde ikiye ayrılmaktadırlar.

4.1. Genel Kargolar

Özel bir hizmet veya depolama gerektirmeyen, tehlikeli madde, bozulabilir gıda veya hayvan sınıfına girmeyen kuru ve temiz kargoya “genel kargo” adı verilir. Genel kargoları özel kargolardan ayıran en önemli özelliği taşıma şekli ve kargo rezervasyonunda esnek davranılabilmesidir.⁶⁶ Tekstil ürünleri bu kargo türüne dahildir.

4.2. Özel Kargolar

Özel kargolar, taşınması ve depolanmasında özel hizmet gerektiren kargolardır. Bu kargoların taşınabilmesi için kabul, etiketleme, yükleme ve istif edilmelerinde özel bir takım kuralların uygulanması gerekmektedir. Özel kargolar tehlikeli maddeler, canlı hayvanlar, değerli kargolar, insan cesedi ve artıkları, ağır ve anormal ebatlı kargolar olarak sınıflandırılmaktadırlar.

Özel kargoların taşınması sırasında uçakta bulunan diğer kargolara zarar verilmemesi ve özel kargonun en iyi şekilde gitmesi gereken yere ulaşması için dikkat edilecek hususlar vardır.

Kargoların taşınmasında havayolunun tercih edilmesindeki temel nedenler şu şekilde sıralanmaktadır:⁶⁷

- Çabuk bozulabilir kargonun (balık, meyve, sebze, çiçek vb.) en uzun mesafelerde dahi en kısa sürede taşınabilmesini sağlar. Bu tür kargoların uçakla taşınması, diğer taşıma yollarında ödenen soğutma masraflarını ortadan kaldırır, malın zarar görmesinden doğacak kayıpları önler.

- Canlı hayvan (atlar, hayvanat bahçesi hayvanları, vb.) taşımacılığının hızlı bir şekilde yapılmasını sağlayarak taşıma sırasında oluşabilecek tehlikeleri en aza indirir.

⁶⁶ Serkan Batur (2008). Hava yolcu ve kargo taşımacılığı; Dünyada ve Türkiye’de uygulamaları. Yüksek Lisans Tezi. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi. s.133

⁶⁷http://megep.meb.gov.tr/mte_program_modul/modul_pdf/840UH0053.pdf (Erişim tarihi: 01.06.2011)



- Güncelliklerini korudukları sürece bir ticari değere sahip oldukları kabul edilen ve satışları mümkün olan kargoların (gazete, dergi, haber fotoğrafları ve televizyon için film belgeleri vb.) tam zamanında ulaştırılmasını sağlar.

- Çok değerli kargoların (altın, platin, para, değerli evraklar, sanat eserleri, vb.) güvenli taşınmasına imkân verir.

- Ambalajlama ve taşıma sigorta maliyetlerini düşürür. Çünkü kargoların elleçleme ve yüklenmesinde gösterilen özenli muamele taşıma risklerini azaltmaktadır.

Gerek özel kargo olarak gerekse de genel kargo adı altında hava kargo pazarında en çok taşınan mallar IATA tarafından şu şekilde sıralamıştır⁶⁸:

- Otomobil parçaları ve aksesuarları
- Yazılı basın
- Makine ve makine parçaları
- Elektronik teçhizatı ve parçaları
- Konfeksiyon ürünleri
- Metal ürünler
- Meyveler ve sebzeler
- Canlı hayvanlar
- Fotoğrafçılıkla ilgili teçhizat ve filmler
- Spor malzemeleri, oyuncaklar ve çeşitli oyunlar
- Tıbbi malzemeler ve ilaçlar
- Kesilmiş çiçekler ve fidanlar
- Çeşitli ölçüm araçları ve tıbbi optik aletler
- Plastik materyaller
- Televizyonlar, radyolar ve kayıt cihazları
- Hazır basın ürünleri
- Hazır yiyecekler
- Kimyasal ürünler
- Ev aletleri ve madeni eşyalar
- Balık

⁶⁸ Türk Hava Yolları [THY] (2002) *THY acente kargo satış temel kursu: Özel kargolar*, 437 (1), İstanbul: THY, s.11.

- Elektronik veri işleme ve depolama makineleri
- Ayakkabı

Yukarda da belirtildiği üzere otomobil parçaları ve aksesuarları, yazılı basın ve makine ve makine parçaları en çok taşınan malların başında gelirken, balık, elektronik işleme ve depolama makineleri ve ayakkabı dünya çapında hava kargoyla taşınan mallar arasında son sırada yer almaktadır.

5. Hava Kargo Taşımacılığının Yolcu Taşımacılığına Göre Zorlukları

Yolcu taşımacılığıyla birlikte birçok kaynak ve donanım kullanımı birbirine çok yakın olsa da hava kargo taşımacılığı yolcu taşımacılığından farklıdır. Özellikle ağ yapısının planlanması ve kapasite tahsisi gibi durumlarda daha serbest bir yapıda olsa da yolcu taşımacılığına göre daha karmaşık bir süreç içermektedir. Bu durum aşağıda şu şekilde sıralanmaktadır:⁶⁹

- Yolcu taşımacılığından farklı olarak kargo taşımacılığı tek yönlüdür. Küresel anlamda taşınan kargonun yerine dönüşte karşılığını ayarlayarak denge sağlamak oldukça zordur.
- Kargo çift yönlü (hacim ve ağırlık) olarak karakterize edilmektedir; yolcu taşımacılığında her bir kişi koltuk olarak belirlenirken, kargo ağırlık, hacim ve de konteynır numarası ve pozisyonu olarak karakterize edilmektedir.
- Yolcular uçuş türü ve rotaya göre bilet satın alırlarken, kargo taşıyıcılar için önemli olan belirledikleri zamanda güvenli bir şekilde ulaştırmayı hedeflediklerinden taşıma saati ve rota daha esnek şekilde yapılandırılabilir.
- Yolcu uçaklarında kullanılabilir kargo kapasitesi yolcu sayısına ve bagajlarının hacim ve ağırlığına bağlıdır. Bu durum zaman zaman yük seviyesinin aşılmasına sebep olabilmektedir.

⁶⁹R. Hellermann, (2006). *Capacity options for revenue management*. Berlin: Springer-Verlag, s.7.

6. Hava Kargo İle İlgili Gelişmeler

Hava kargo sektörü içinde bulunduğu çağa ayak uydurmak zorundadır. E-ticaret ve bilgi teknolojilerinin kullanımı hava kargo taşıyıcıları için yeni fırsatların doğmasına sebep olmuştur.⁷⁰

6.1. E- Kargo

Günümüzde bilişim teknolojisindeki hızlı gelişmelerin sağlamış olduğu avantajlar, birçok sektörde olduğu gibi havacılık sektöründe de yoğun olarak kullanılmaktadır. Bu gelişmelere paralel olarak IATA kâğıt bilet uygulamalarından elektronik bilet uygulamasına geçişi e- kargo adı altında kargo taşımacılığında da gerçekleştirmek istemiştir⁷¹.

Bu hizmetin kullanılmasıyla amaçlananlar şu şekilde sıralanabilmektedir:

- Kağıt dokümantasyon kullanımı kademeli olarak ortadan kalkarak maliyetleri düşürmek;
- Hızlı ve doğru bilgi temini ile süreçlerin hızlanması;
- Kağıt belgelerin arşivlerin saklanması yol açtığı arşiv yükünün asgariye indirilmesi;
- Elle tekrardan yapılan bilgi girişlerinin minimuma indirgenecek olması nedeniyle, hataların asgariye düşürülmesi gibi nedenler sayılabilir.

E-kargo uygulaması pratikte pek çok faydayı beraberinde getirmektedir. Bunların başında kâğıtsız ortama geçişle operasyonlarda 13 ayrı basılı belgenin doldurulması gerekliliği ortadan kalkmaktadır. Bu durum zaman ve maliyet kazancını beraberinde getirmektedir. E-kargo sisteminin bütün hava kargo sektöründe hayata geçirilmesiyle yılda 4.9 milyar dolar kar sağlanması beklenmektedir.⁷²

Bununla birlikte e-kargo uygulamasının hava kargo sektörüne geri planda çok daha önemli kazançları olacaktır. Bu uygulamanın en önemli kazancı bürokrasinin azalması ile gümrük ve dış ticaret işlemlerinin basitleştirilmesi olacaktır. Bu durum, saniyelerin önem taşıdığı, operasyonda hız ve sürekliliğin olmazsa olmaz koşul olduğu

⁷⁰ S. C. Chu v.d (2004). *4th Party cyber logistics for air cargo*. Boston: Kluwers Academic Publishers, s.5

⁷¹ <http://www.sigortalardan.com/ekonomi-haberleri/hava-kargo-tasimaciligi.html> (Erişim tarihi: 05.03.2011)

⁷² www.iata.org/whatwedo/cargo/efreight (Erişim tarihi: 17.10.2011)

hava kargo taşımacılığı sektörüne rahat soluk aldıracak, kamu ile özel sektörün iletişim ve işbirliğini de artıracak niteliktedir.

Bürokratik işlemlerin asgariye inmesiyle hava kargo işletmelerinde verimlilik de olumlu etkilenecektir. Bürokratik işlemlerin zorunlu kıldığı personel istihdamına ihtiyaç kalmayacak, kargo hakkında bilgi güvenliğinin sağlanması ile insan hatalarının yol açtığı risklerin asgariye inmesi ile sigorta primlerinde de düşüş sağlanacaktır.

Bilindiği gibi hava kargo taşımacılığında birçok taraf taşıma sürecinde rol almaktadır. Bunlar havayolu şirketleri, forwarderler, yer hizmet operatörleri, gümrük müşavirleri ve gümrüklerdir. Söz konusu sisteme geçişte bütün tarafların bu süreçte katılarak, projenin hayata geçmesinde önemli rol almaları gerekmektedir. Ülkeler bu kapsamda mevzuatlarını ve alt yapılarını e- kargo'ya göre uyumlaştırmalıdır.

6.2. E- İmza

Gümrüklerde işlem yapan mükellefler internet üzerinden gümrük beyannamesi doldurarak elektronik olarak imzalayabilecek, ayrıca gümrük beyannamesi programları geliştiren firmaların yapacakları elektronik imza entegrasyonu ile beyannameyi programlar aracılığıyla elektronik olarak imzalayarak, imzalı beyannamelerini Gümrük Müsteşarlığına çevrimiçi gönderebileceklerdir⁷³.

Sistemin tam olarak uygulamaya alınması ile mükellefler Gümrük İdaresi'ne gelmeden beyanname verebilecek ve yasal işlemlerin takibi daha kolay yapılacaktır.

Hava kargo taşımacılığının iş süreçlerini rahatlatması açısından önemli olan e-imza özellikle gümrüklerden kaynaklanan gecikmelerin azalmasında fayda sağlayacaktır. E-imza sisteminin tam olarak devreye girebilmesi için yeterli alt yapının bulunması gerekmektedir.

⁷³<http://www.e-imza.gen.tr/index.php?Page=Haberler&HaberNo=196> (Erişim tarihi: 05.04.2011)

İkinci Bölüm

Hava Kargo Taşımacılığının Sorunları, Gelişimini Sağlayan Ve Engelleyen Unsurlar

2. Hava Kargo Taşımacılığının Sektörel Sorunları

Hava kargo taşımacılığının kendine has bir takım sektörel sorunları bulunmaktadır. Bunlar; ekonomik dalgalanmalara karşı duyarlılık, ulusal ve uluslararası politika ve ticari anlaşmalara karşı duyarlılık, ulusal yakıt politikaları, tehlikeli kargo problemleri, kargo ittifakları ve diğer problemler olarak sıralanmaktadır.⁷⁴

2.1. Ekonomik Dalgalanmalara Karşı Duyarlılık

Hava kargo sektörü ekonomik dalgalanmalara karşı en hassas sektörlerin başında gelmektedir. Dünya ticaretinde ekonomik anlamda yaşanan olumsuzluklar hava kargoya olan talebin azalmasına neden olmaktadır. Ekonomik dalgalanmaların olduğu dönemlerde pazardaki talebin azalması ve olan talebin ise daha ucuz taşıma modlarına kayması nedeniyle hava kargo işletmeleri zor durumda kalmaktadırlar.⁷⁵

Dünya ekonomisinde 1990'lı yılların başında görülen durgunluk hava kargoya olan talebi de etkilemiştir. Bu dönemde “ücretli yolcu-kilometre değeri” (RPK) ve “ücretli ton-kilometre”(RCK) oranları düşmüş ve zararlar rekor seviyelere ulaşmıştır.

Hava kargo taşımacılığı ekonomik dalgalanmalara karşı yolcu taşımacılığına göre daha çabuk ve büyük oranda duyarlıdır. Gerek yerel gerekse küresel anlamdaki dalgalanmalar hava kargo aktivitesini kısıtlamaktadır.⁷⁶

Hava kargo taşımacılığı hizmeti sunan taşıyıcıların üretim sektöründe olduğu gibi ekonomi düzelinceye kadar üretimi durdurma veya üretimi depolama şanslarının olmayışı atıl durumda olan kapasitelerini değerlendirememelerine sebep olmaktadır.

⁷⁴ O'Connor (2000), s.197

⁷⁵ Baş (2008), s.64.

⁷⁶ B. Leonard. (2010). *Status of the nation's highways, bridges and transit: conditions and performance: 2008 report to congress*. Pennsylvania: Diane Publishing. s.9.

Ekonomik dalgalanmalar hava kargo işletmeleri için talep tahminlerini zorlaştırmaktadır. Hava kargo işletmeleri için atıl kapasiteye sahip olmak tek olumsuz durum değildir. Aynı zamanda var olan talebe cevap veremeyecek kadar kapasite sıkıntısı yaşamak da işletmelerin potansiyel pazar paylarını kaybetmelerine neden olabilmektedir.

2.2. Ulusal Ve Uluslararası Politika Ve Ticari Anlaşmalara Karşı Duyarlılık

Hava kargo taşımacılığı ulusal veya uluslararası boyuttaki devlet ve yaptırımlara karşı oldukça hassas bir konudur. Hava kargo işletmeleri ancak faaliyetlerini bu politikalara uygun yaptıkları sürece faaliyetlerini devam ettirebilirler.⁷⁷

Dünya çapında ticaretin serbestleşmesiyle birlikte ticari faaliyetlerin yaygınlaşması, uluslararası hava kargo trafiğinin de artmasına sebep olacaktır. Buna rağmen bazı bölgesel anlaşmaların etkisiyle hava kargo taşımacılığının gelişmesi engellenebilmektedir. Ticari koruma politikaları ekonomik entegrasyona zarar vermektedir. Ticari bariyerler çeşitli nedenlerle her zaman var olacaktır⁷⁸. Burada önemli olan ticari bariyerlerin etkisi zaman içinde arttığında oluşabilecek sonuçlardır. Örneğin geniş kapsamlı bölgesel bir blok olan Kuzey Amerika Bağımsız Ticari Anlaşması (NAFTA) Meksika ile olan kıtalar arası ticaret hacmini düşürmüş pazardaki bağlantıların daha çok karayolu ile yapılmasını sağlamış bu durumdan hava kargo taşımacılığı olumsuz yönde etkilenmiştir.

2.3. Ulusal Yakıt Politikaları

Gelecekte kullanılabilir enerji kaynaklarının giderek azalması sonucu hava kargo taşıyıcılarının olumsuz yönde etkileneceği düşünülmektedir. Yapılan araştırmalara göre bir hava kargo uçağı taşıdığı her ton/km için karayoluna göre 15 kat demir ve deniz yoluna göre ise 50-60 kat fazla yakıt tüketmektedir⁷⁹.

Hava kargo taşımacılığını bu olumsuzluktan kurtarmak için teknolojiye dayanarak yararlanmak ve de yakıt etkin hava araçları geliştirmek gerekmektedir. Yakıt fiyatlarının yükselmesi hava kargo taşımacılığı sektöründe ciddi maliyetlere sebep

⁷⁷O'Connor (2000), s.199.

⁷⁸Batur (2008), s.142

⁷⁹www.scribd.com/doc/46519316/Turkiye-BMID (Erişim tarihi: 07.07.2011)

olmaktadır. IATA'nın açıklamalarına göre yakıt fiyatındaki her 1 dolarlık artışın sektöre maliyeti 1,6 milyar dolar olarak yansımaktadır⁸⁰.

2.4. Tehlikeli Kargo Problemi

Tehlikeli kargolar daha dikkatli taşınması gerektiği için ulaştırılması geç olmaktadır. Problemin kaynağı tehlikeli kargoların patlayıcı, aşındırıcı, zehirli, yanıcı radyoaktif olabilmesinden kaynaklanmaktadır. ICAO kurallarına göre bu tür kargolar kesinlikle yolcuyla birlikte taşınmazlar. Bu nedenle kargo taşımak isteyen havayolu şirketlerinin bu husustaki esnekliği engellenmiş olmaktadır.⁸¹

2.5. Kargo İttifakları

Hava kargo taşıyıcıları küreselleşmenin gerektirdiği şekilde rekabet edebilmek ve varlığını devam ettirebilmek için kargo ittifaklarına başvurumaktadırlar. İşletmelerin hedeflerine kısa sürede ulaşabilmelerinde ittifaklar büyük önem taşımaktadır.

Stratejik dört faktör ittifakların hava kargo taşıyıcıları için gerekliliğini göstermektedir.⁸²

- Uluslararası pazarlara girişin ikili anlaşmalarla kısıtlanması sonucu ortaya çıkan olumsuz durumu gidermek
- Küresel boyutta kusursuz bir ağ yapısına sahip olmak
- Maliyetlerin azaltılması
- Tek başına hizmet götürüldüğünde zararla sonuçlanabilecek yerlerde mevcut yapıdan yararlanma.

Böylelikle taşıyıcılar kargo ittifakları sayesinde birçok noktaya uçuş yapabilmekte ve bağlantılarını güçlendirmektedir. Bu durum hızın ve güvenliğin büyük önem taşıdığı kargo taşımacılığını olumlu yönde etkilerken, kargo ittifaklarının gerçekleşmemesi taşıyıcıların rekabet gücünü azaltmaktadır.

Kargo ittifaklarının hava kargo taşıyıcıları için en önemli sorunu, genel anlamda hava kargo işletmeleri için ittifaklar olumlu olsa da, hem kargo hem yolcu taşımacılığı yapan havayolu şirketleri için yapılan ittifaklar sadece yolcu hizmetlerini

⁸⁰http://ironsteel.org/detay.asp?haber_id=3478 (Erişim tarihi: 03.06.2011)

⁸¹O'Connor (2000), s.199-200.

⁸²S. V. Gudmundsson ve D. L. Rhoades (2001). Airline alliance survival analysis: typology, strategy and duration. *Transport Policy*, 8, s.210.

kapsayabilmektedir. Kargoların %60'ından fazlasının yolcu uçaklarıyla taşındığı için yolcu taşımacılığı ön planda tutularak yapılan ittifaklar kargo taşımacılığının esnek yapılanmasını zora sokmaktadır.

2.6. Diğer Problemler

Yukarda sayılanların haricinde diğer problemler ise şu şekilde sıralanabilmektedir: Yönlerdeki orantısızlık, yeni uçakların kargo hizmetine verilmemesinden kaynaklanan havaalanlarında yaşanan gürültü ve bu nedenle getirilen kısıtlamalar ve son olarak da kargo açısından yüksek potansiyeli olan yerlerin yolcu pazarının gölgesinde kalması olarak sıralanabilmektedir.

Hava kargo taşımacılığı diğer taşımacılık türlerine göre sonradan ortaya çıkmış olmasına rağmen kullanımı son yıllarda giderek yaygınlaşan bir taşımacılık şeklini almıştır. Genelde havayolu kargo taşımacılığında hacim ve ağırlığı düşük fakat değeri yüksek olan eşyalar taşınmaktadır.⁸³

Yüksek hız sayesinde teslim süresinin kısalması dünya geneline ulaşabilme potansiyeli, yüksek emniyet ve güvenlik olanakları planlı ve tarifeli kargo hareketleri ve sigorta primlerinin diğer taşımacılık türlerine göre daha düşük olması hava kargo taşımacılığının üstün taraflarını oluştururken, kargo taşıyan uçakların ağırlık ve hacim sınırlamalarının bulunması nedeniyle ortaya çıkan yüksek taşıma maliyeti en önemli olumsuz yön olarak belirtilmektedir.

Hem yolcu, hem de kargo taşımacılığı yapan havayolları, kargo ile yolcu maliyetlerini sınıflandırmada büyük zorluk çekmektedirler. Bu faaliyetlerin maliyetleri iç içe geçtiği için birbirlerinden ayırmak güç olmaktadır. Bunun için gerçekleşen maliyetlerin gerçek olarak değerinin hesaplanması ve kargoya ait kısmının belirlenmesi zor olmaktadır.

2. Hava Kargo Taşımacılığının Gelişimini Etkileyen Faktörler

Kargo için hava taşımacılığının kullanılması kara, deniz ya da demir yoluna göre daha maliyetlidir. Göndericilerin hava kargoyu tercih etmesinin iki önemli nedeni bulunmaktadır; hız ve güven. Genelde zaman duyarlı olan kargolarda uzak mesafeler söz konusu ise (gazete, bilgisayar parçası... vb) göndericiler zaman kaybından

⁸³M. Çancı, M. Erdal(2003). *Lojistik yönetimi*, (2. baskı). İstanbul: Erler Matbaacılık, s.3

kaynaklanan maliyetleri azaltmak için hava kargoyu tercih etmektedirler. Aynı zamanda özel ve itinalı yükleme prosedürleri ile hasara uğraması kolay olan çabuk bozulan kargoların da güvenli bir şekilde taşınması sağlanmaktadır.⁸⁴

Birçok çalışma gayri safi milli hâsıla (GSMH), nüfus yoğunluğu ve mesafelerin hava kargonun talebine etkilerinin olduğunu belirtmektedir. Bir başka yaklaşıma göre ise araştırmacılar uluslararası hava kargo akışını etkileyen faktörleri iki grupta toplamışlardır. Bunlardan birinci gruptaki faktörler; rekabetçi çevre, havayolu endüstrisindeki serbestleşme ve tedarikçilerin ve müşterilerin davranışlarını etkileyen köklü yeniden yapılanmalar olarak belirtilmektedir. Bu faktörlerin göz önünde bulundurulmaması pazarın büyüklüğü ile ilgili yapılacak tahminlerin hatalı olmasına sebep olmaktadır.⁸⁵ İkinci faktörü ise ülkeler arasında yapılan uluslararası ticaret oluşturmaktadır. Aynı zamanda hava kargoya olan talebi iki ülke arasında yapılan ikili anlaşmalar da etkilemektedir.

Öte yandan hava taşımacılığının coğrafik ve ekonomik yönden ve hizmet açısından da etkilendiğini söyleyerek farklı bir gruplama oluşturulabilmektedir. İlk grup ekonomik aktiviteleri ve havaalanının etrafındaki coğrafik karakteristikleri ve rotaları kapsamaktadır. İkinci grup ise havayollarının kontrolü altında bulunan hava taşımacılık sistemini içermektedir.

Bu çalışmada Boeing firmasının bu konuda yaptığı çalışma esas alınarak hava kargo taşımacılığını etkileyen faktörler; geliştiriciler ve kısıtlayıcılar olarak ikiye ayrılarak incelenecektir.

2.1. Hava Kargonun Gelişmesini Sağlayan Nedenler

Hava kargo taşımacılığının gelişmesini etkileyen birçok faktör vardır. En önemlisi dünya çapında ve bölgesel GSMH'deki artış olarak belirtilmektedir. Ardından, serbestleşme, açık semalar anlaşmaları, ticari ilişkiler, geniş gövdeli kargo uçakları, havayolu pazar araştırmaları, taşıyıcı özelleştirmeleri ve tam zamanında üretim konseptleri olarak sıralanmaktadır.

Öte yandan ticari kotalar ve ambargolar, ekonomik krizler, çevresel düzenlemeler, havaalanına ulaşımın yetersizliği, maliyetlerin yüksekliği, terörizm ve savaşlar, yasal

⁸⁴Zhang (2002), s.281.

⁸⁵C. Hwang ve G. Shiao (2011). Analyzing air cargo flows of international routes: an empirical study of Taiwan Taoyuan International Airport. *Journal of Transport Geography*, 19(4), s.1.

düzenlemeler, yetersiz fiziki alt yapı hava kargo taşıyıcılarının önündeki önemli sorunlar olarak belirtilmektedir.

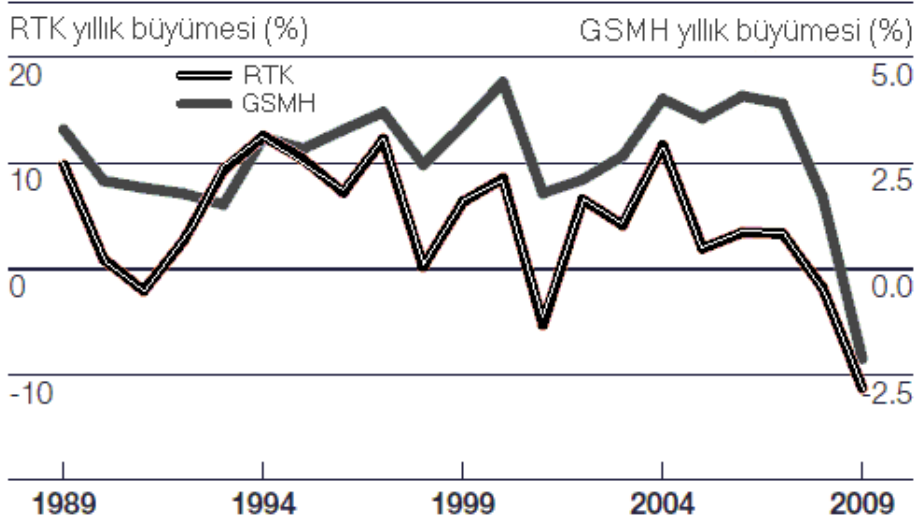
2.1.1. Dünya çapında ve bölgesel GSMH'daki artış

Hava kargo, birbirinden uzak olan pazarları güvenli ve hızlı bir şekilde yön gözetmeksizin birbirine bağlamaktadır. Bu şekilde hızlı dönüşümün gerçekleştiği bir alanda hava kargo vasıtasıyla iş yapan firmalar rekabetçi üstünlük elde etmektedirler.⁸⁶

Hava kargo hacmi ve GSMH arasında karşılıklı istatistiksel bir ilişki vardır. Kasarda ve Green'in 2005 yılında yaptığı çalışmaya göre 95 ülke için 1980 ve 2000 yılları arasındaki korelasyona bakıldığında hava kargo hacminin bilinmesi halinde GSMH ve kişi başına düşen GSMH %90 doğrulukla tahmin edilebilmektedir. Bu ilişki GSMH bilinmesi halinde hava kargonun da belirlenebilmesi hususunda da geçerli olmaktadır. GSMH'nın artması hava kargo hacmini arttırdığı gibi, hava kargo faaliyetleri de GSMH'nın oranını artırma eğilimindedir.

İstatistiksel olarak bakıldığında 1992-2002 yılları arasında Amerika'da GSMH %38 artmış, ticaret hacmi %57 artarken, hava kargo değeri %83 artmıştır. Hong Kong'da ise 1992-2003 yılı verileri değerlendirilmiş, hava kargo taşımacılığı üç kat artarak, diğer ticari türlere göre çok daha fazla gelişmiş ve Hong Kong'un tüm ticari faaliyetlerini hızlanmasına sebep olmuştur. 1992 yılında %17,2 değerinde olan hava kargo hacmi, 2003'te 30,7'ye yükselmiştir.

⁸⁶ J. Kasarda ve J. Green (2005). Air cargo as an economic development engine: A note on opportunities and constraints. *Journal of Air Transport Management*, 11(6), s.459.



Şekil 5. GSMH'deki değişimlerin hava kargo taşımacılığına etkileri

Kaynak: Boeing Transport Report 2010-2011

Şekil 5, GSMH ile hava kargo trafiği arasındaki paralel bağlantıyı göstermektedir. 2009 yılında yaşanan küresel mali krizle birlikte dünya GSMH oranı son 70 yılın en büyük düşüşünü yaşayarak %2.1 değerine gerilemiştir. Aynı zamanda dünyadaki üretim 2009 yılında %8,2'lere gerilemiştir. Hava kargo trafiğinde söz konusu yıllardaki azalış GSMH ve dünya ticaretiyle doğru orantılı olarak gerçekleşmiştir. Boeing firmasının gelecek 20 yıl için yaptığı tahminler doğrultusunda dünya GSMH oranı yılda ortalama %3.2 gelişme gösterecektir. Bu da hava kargo sektörünün önümüzdeki yıllarda artarak devam edeceğine bir delildir.

2.1.2. Serbestleşme

ABD'de havacılığın etkin ve verimli bir şekilde gelişmesinin temeli; hükümetin 1978 yılındaki serbestleşme hareketine dayandırılmaktadır. 1978 yılında A.B.D.'de gerçekleşen serbestleşme hareketi, Avrupa'yı da etkilemiş ve liberalleşme sürecini başlatmıştır. Sivil havacılık sektöründe, Avrupa Topluluğu'na üye ülkeler arasında "Tek Pazar" uygulamasına geçilmiştir. Aynı zamanda hükümetler artan rekabet ortamında daha etkin ve verimli çalışabilmeler, için havayolu taşıyıcılarının özelleşmesini desteklemektedir⁸⁷.

⁸⁷TÜSİAD. (2007) Kurumsal yapısı, yasal çerçevesi ve göstergeleriyle ulaştırma sektörü. İstanbul: Mikado Matbaacılık., s.169.

Serbestleşmenin bir diğer etkisi ise havayolu işletmelerinin küreselleşen pazarda uçuş ağlarının genişletme, diğer pazarlara girebilmek, pazar paylarının ve uçuş sıklıklarının arttırmak ve maliyetleri azaltmak amacıyla stratejik ortaklıklar kurma eğiliminin artmış olmasıdır⁸⁸.

Kasım 1997’de ABD Federal Havacılık Kurulu (FAA), ABD ‘de ülke içindeki taşıyıcılarla ilgili kurallarda yeniden bir düzenleme yaparak, ücret ve rotalarla ilgili hükümet kontrolünü kaldırmıştır. Aynı zamanda hava aracı tipindeki kısıtlar da kaldırılmıştır. Serbestleşme taşıyıcılara daha düşük ücretler ve gelişmiş hizmetler sağlamaktaydı.

Öte yandan, bütün ticari uluslararası hava taşımacılığı 1944 yılında yapılan Şikago Konvansiyonuyla belirlenen ikili hava ulaştırma anlaşmaları kapsamında kontrol edilmekteydi. Bu anlaşmalar, karşılıklı prensiplere dayanmaktaydı. Bu sayede farklı pazar boyutları, farklı coğrafi konumlara ve farklı ekonomik ilgilere ve de farklı güçteki havayollarına sahip ülkeler arasında eşit, dürüst haklar değişimini sağlamaktaydı.

Tarifeli hava taşıyıcıları için serbestleşme denildiğinde trafik hakları akla gelmektedir. Bu ticari haklar aşağıda yer almaktadır⁸⁹:

1. *Trafik Hakkı*: A ülkesinin hava taşıyıcısının C ülkesine giderken iniş yapmaksızın B ülkesinin hava sahasına uçabilme hakkıdır. Üst geçiş hakkı ya da transit geçiş hakkı da denir.

2. *Trafik Hakkı*: A ülkesinin hava taşıyıcısının C ülkesine giderken yolu üzerindeki B ülkesinin bir havaalanına yolcu ve yük boşaltmaksızın ve almaksızın, yakıt ikmali, bakım gibi amaçlarla iniş yapabilme hakkıdır. Bu hak, “Teknik İniş Hakkı” olarak bilinir.

3. *Trafik Hakkı*: A ülkesinin hava taşıyıcısının A ülkesindeki yolcu ve yükü B ülkesine taşıyabilme hakkıdır.

4. *Trafik Hakkı*: A ülkesinin hava taşıyıcısının B ülkesindeki yolcu ve yükü A ülkesine taşıyabilme hakkıdır.

⁸⁸ Zhang (2002), s.278.

⁸⁹C. E. Schlumberger (2010) *Open skies for Africa : implementing the Yamoussoukro decision*. Washington D.C.: The World Bank, s.4.

5. *Trafik Hakkı*: A ülkesinin hava taşıyıcısının A ülkesinden başlayan ya da A ülkesinde biten seferlerinde B ülkesi ve C ülkesi arasında yolcu ve yük taşıyabilme hakkıdır. Buna “ileri nokta taşıma hakkı” da denir.

6. *Trafik Hakkı*: A ülkesinin hava taşıyıcısının A ülkesi üzerinden geçmek kaydıyla B ülkesi ile C ülkesi arasında yolcu ve yük taşıyabilme hakkıdır.

7. *Trafik Hakkı*: A ülkesinin hava taşıyıcısının A ülkesine iniş kalkış yapmaksızın B ülkesi ile C ülkesi arasında yolcu ve yük taşıyabilme hakkıdır. Bu hakka “üçüncü ülke Taşımacılığı” da denir.

8. *Trafik Hakkı (Kabotaj)*: A ülkesinin hava taşıyıcısının B ülkesindeki iki nokta arasında yolcu ve yük taşıyabilme hakkıdır.

İlk iki trafik hakkı transit haklar olarak belirlenmiştir. Haklar içerisinde en tartışmalı olanı beşinci ve yedinci trafik hakkıdır. Her ikisi de pratikte çeşitli kısıtlamalara tabi tutulmaktadır.

2.1.3. Açık semalar anlaşmaları

Açık semalar terimi ilk olarak Sivil Havacılık Komisyonu Başkanı Aero Alfred Kahn tarafından 1979 yılında kullanılmıştır.⁹⁰ 1992 yılından itibaren, ABD tarafından “Açık Semalar” adı altında daha serbest yeni bir anlaşma gündeme getirilmiştir. Bu anlaşma iki ülke arasında ülke havayolu firmalarının herhangi bir noktadan herhangi bir noktaya hizmet verebilmesine olanak tanımaktadır.

İkili anlaşmalar, temelde taraf ülke ve firmaların büyüklüklerine bakılmaksızın taşımacılık haklarının eşit biçimde paylaşılmasına imkan veren anlaşmalardır. Uluslar arası bir piyasada bir hava kargo taşıyıcısının kendi ülkesindeki bir noktadan diğer bir taşıyıcının ülkesindeki noktaya tarifeli hava kargo seferi düzenleyebilmesi, her iki ülkenin onayına bağlıdır.⁹¹

Açık Semalar anlaşmaları yolcu, kargo veya posta servislerinin hepsini birden içermektedir⁹². Açık Semalar Anlaşmalarında:

- Herhangi bir ülkenin havayolu sayısı üzerine limit yoktur,

⁹⁰K. Button(2009). The Impact of US-EU “Open skies” agreement on airline market structures and airline networks. *Journal of air transport management*, 15(2), s.62.

⁹¹ E. Aydın. (2008), Avrupa Birliği ulaştırma politikasına uyum sürecinde bir inceleme: Türkiye Hava Trafik Kontrol Hizmetleri. Yayınlanmamış yüksek lisans tezi. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi, s.46.

⁹² Gönenç, R. ve Nicoletti, G(2000). Regulation, market structure and performance in air passenger transportation. Paris: OECD Economics Department, s.9.

- Tüm hatlarda kapasite ve uçuş sıklığı sınırlı değildir,
- Tüm rotalarda beşinci ve altıncı serbestlikler geçerlidir ve uçak tipi, boyutu, değişimi sınırsızdır,
- Tüm fiyat hakları her iki ülke hükümeti tarafından her an tartışılabilir ve düzenlenebilir.

Bütün bunlarla beraber bu anlaşmalar tüm uluslararası rekabeti tetiklemez çünkü taşıyıcılar kendi hükümetlerinin kurallarına bağlıdırlar ve hatların optimizasyonu için gerekli yedinci ve sekizinci serbestlikler ülkeler arasında uygulanır halde değildir. İkili anlaşmalarda süre kavramı yer almamaktadır ve anlaşmanın iptal edilmesi için en az bir yıl önceden haber verilmesi gerekmektedir⁹³.

A.Zhang ve Y. Zhang'a göre hava taşımacılığı sektöründe tam serbestleşme olmayacağından, tartışmalar hava kargo haklarının yolcu haklarından ayrılıp ayrılamayacağı konusunu gündeme getirmiş ve hava kargo haklarının serbestleşmesi gerektiği savunulmuştur. Asyalı taşıyıcıların birçok iş kolunun arasında bir sektör olan kargo taşımacılığı Amerika'da başlı başına bir sektör durumunda olduğu için Amerikalı taşıyıcıların bazıları bu öneriyi savunurken Asyalı taşıyıcıların çoğu buna karşı gelmişlerdir. Bunun sonucu olarak da serbestleşme Amerikalı ve Asyalı taşıyıcılarda farklı etki göstermiştir

2.1.4. Ticari ilişkiler

20. Yüzyılın son çeyreğinde yaşanan ekonomik büyüme; ekonomik reformların, serbest ticaret anlaşmalarının ve ekonomilerin bütünleşmelerinin bir sonucudur. Uluslararası ekonomi ve ticaretin yapısında yaşanan değişikliklerle ülke ekonomileri büyürken, hava kargo trafiği de gelişmektedir⁹⁴.

Genel olarak bakıldığında hava kargo işletmelerinin büyüme potansiyeli genel ekonomik büyüme ile pozitif bir ilişkiye sahiptir. Bu nedenle Asya-Pasifik gibi büyüme potansiyeli yüksek bölgelerde havayolu taşımacılığı yüksek büyüme potansiyeli gösterirken, diğer bölgeler düşük kalmıştır.⁹⁵

⁹³O'Connor (2000), s.48.

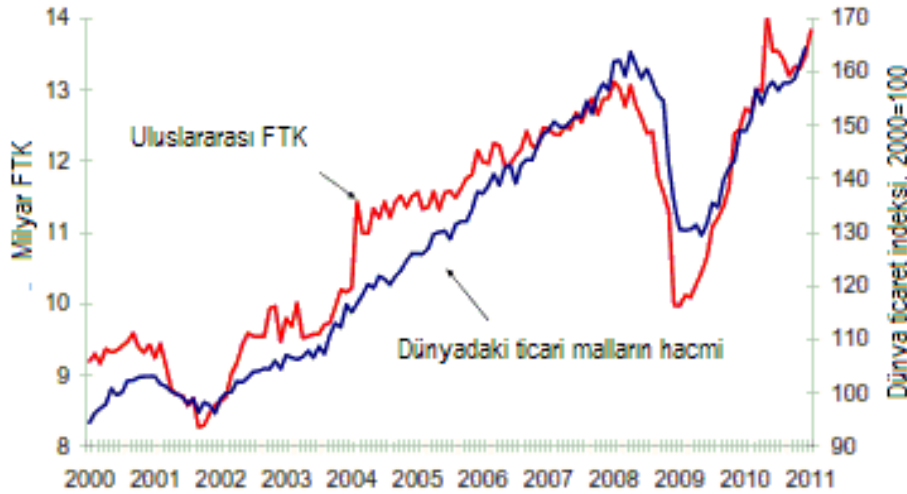
⁹⁴C. G. Özenen (2003). *Havaalanı yatırımlarında özelleştirme, Dünyadaki uygulamalar ve Türkiye için öneriler*. DPT Uzmanlık Tezleri. Ankara: Devlet Planlama Teşkilatı, s.5.

⁹⁵Ertürk (2011), s.6.

Hava kargo taşımacılığına olacak talebi ölçmenin en direkt yolu dünya ticaretindeki malların hacmini ölçmekle olmaktadır. Şekil 6'dan da anlaşılacağı üzere dünyadaki ticari malların oranı arttıkça uluslararası hava kargonun da oranı artmıştır.⁹⁶

Uzun dönemli farklı ülkeler üzerinde yapılan çalışmalar GSMH, hava kargo ve ticaret hacmi arasında sıkı bir bağlantı olduğunu şu şekilde ortaya koymaktadır: 68 ülke için 1980 ve 2000 yılları arasındaki ticari veriler göstermektedir ki, GSMH %72' lere kadar artarken ticaret hacmi %132 ve hava kargo ise %302 değerlerine ulaşmıştır.

Son 30 yılda ticaretteki büyüme önemli ölçüde GSMH' deki büyümeyi geçmiş ve hava kargo pazarındaki büyüme de ticaretteki büyümeden fazla olmuştur. Bu büyümenin nedenlerini; hizmet seçeneklerinin gelişmesi, müşterilerin hava kargo pazarının farkına varması, küreselleşme, ekonomik gelişme, ekspres taşımacılığın gelişmesi olarak göstermek mümkündür.⁹⁷



Şekil 6. Dünyadaki Ticari Malların Hacmi Ve Uluslararası Taşınan Kargo Miktarı

Kaynak: http://www.iata.org/whatwedo/economics/Pages/issue_briefing_new.asp

Aynı zamanda tüketiciler en kaliteli veya en ekonomik ürünü talep ederken, üreticiler de bu yeni rekabet dalgası içinde varlıklarını sürdürebilmek için en uygun pazarı aramaktadırlar. Üreticiler rekabet şartları gereği enerji ve işçilik maliyetleri, vergi kolaylıkları, teşvikler gibi ölçüler açısından dengeyi yakalamak istemektedirler. Bu

⁹⁶http://www.iata.org/whatwedo/economics/Pages/issue_briefing_new.aspx (Erişim tarihi: 22.04.2011)

⁹⁷Gün (2007), s.145.

durum dünyanın farklı bölgelerinde yeni üretim anlamına gelmektedir⁹⁸. Hava kargo taşımacılığı farklı bölgeler arasındaki etkileşimi sağlamanın en hızlı yoludur.

2.1.5. Geniş gövdeli kargo uçakları

Havayolu taşımacılığı endüstrisinin ilk zamanlarında kargoların tamamına yakını yolcular için tasarlanan geniş gövdeli yolcu uçaklarında taşınmaktaydı⁹⁹. 1960'lı yılların başlarında teknolojik gelişmeler sayesinde havacılık sektöründe piston motorunun yerini jet motoru almıştır. Bu gelişme hava araçlarına daha yüksek hızda daha fazla kapasiteyle uçuş imkânı sağlamıştır. Gelişmeler aynı zamanda emniyet, güvenlik ve yakıt tasarrufu gibi özellikleri de beraberinde getirmiştir.¹⁰⁰ İşletmeler özellikle uzun menzilli hatlarda olan talebi karşılamak için daha yüksek kapasiteli uçaklar alma yoluna gitmişlerdir¹⁰¹.

Geniş gövdeli uçaklar, sadece yolcular için ya da hem yolcu, hem kargo taşımacılığı yapan işletmeler için tasarlanmışlardır. Bu taşıyıcının kargodan önemli miktarda gelir elde etmesi için gereklidir¹⁰². Sadece kargo taşıyan bir uçağa göre hem kargo- hem yolcu taşıyan uçakların daha fazla noktaya ulaşabilmesi kargo için önemli bir avantaj sağlamaktadır¹⁰³.

Günümüzde hemen hemen bütün kargo faaliyetleri konteynırlarla yapılmaktadır. Hava kargo konteynırları ULD (unit load device) olarak adlandırılmaktadır. Her bir konteynırın farklı şekli ve dizaynı vardır. Her kargo uçağı kendine modeline göre üretilmiş olan konteynırı kullanabilmektedir. Bazı konteynırlar uçaklar arasında dönüşümlü olarak kullanılabilir. Farklı uçak tipleri arasında dönüşümlü olarak kullanılacak konteynırlar da mevcuttur¹⁰⁴.

Hava kargocular için ağırlık limitli bir ücretlendirme yoktur. Hacimsel kapasite daha önemlidir. Örneğin Boeing 757'nin kargo için tasarlanmış versiyonu gibi dar gövdeli uçaklar 86 inch'e kadar kargo kabul edebilmektedirler. 8 feet'e 8 feet olan

⁹⁸www.ihracat112.com/files/7.kureselLojistikKavramiLojistikler.pdf. (Erişim tarihi: 08.07.2011)

⁹⁹National Research Council (1999), s.61.

¹⁰⁰M .Berritella (2007). Modelling strategic alliances in the wide- body long-range aircraft market. *Journal of air transport management*, 13(3), s.139.

¹⁰¹M. Givoni ve P. (2009). Airline's choice of aircraft size – Explanations and implications. *Transportation research part A: policy and practice*, 43(5), s.501.

¹⁰²S. Holloway, (2003). *Streight and level: Practical airline economics*. Londra, Ashgate Publishing, s.500.

¹⁰³S. Shaw (1999). *Airline marketing and management*, (4. baskı) Londra: Ashgate Publishing, s.176-177

¹⁰⁴D. F. Wood vd. (2002). *International logistics*. (İkinci baskı).New York: Amacom Books, s.179.

standart konteynırları alamamaktadırlar. MD-11 gibi bir uçağın kargo versiyonu iki konteynırı yan yana alabilecek durumda değildir. Bu esnekliğı sadece B747'ler ve A380'ler sağlayabilmektedir. B747 25 tane ve daha fazla konteynırlı ve paletli kargo taşıyabilir. A330, A340 ve MD-11 gibi diğere geniş gövdeliler 12 tondan fazla kargo kapasitesine sahiptir.

2.1.6. Havayolu pazar araştırmaları

Son yıllarda pazarlamanın daha etkin ve önemli hale gelmesi diğere yandan hızla değışen işletme çevresi; firmaları, tüketiciler, müşteriler ve çevre hakkında daha fazla bilgi toplama yoluna sevk etmiştir. Pazar araştırması kısaca pazarlama ile ilgili herhangi bir problemin belirlenmesi ve bu problemim çözümlenmesi için bilimsel yöntemlerle geçerli ve güvenilir bilgilerin toplanması, çözümlenmesi, yorumlanması ve gerekli önerilerde bulunulmasıdır¹⁰⁵.

Havayolu taşıyıcıları pazar araştırmalarının büyük bir bölümünü kargo ve yolcu talebinin karakteristiğini analiz etmek için yapmaktadırlar. Bu araştırmalar yapılırken hava kargo taşımacılığından o zamana kadar yararlanmayan şahıslar da işin içine dahil edilebilmektedir. Bu araştırmalar sadece bu işte uzmanlaşmış özel şirketlere yaptırılabilirdiği gibi, hava kargo işletmesinin kendisi tarafından da yapılabilir. Hava kargo için taşıdığı ürünün sektör yapısı oldukça önemlidir pazar araştırması yapılırken demografik, ekonomik ve sosyolojik durumlar göz önünde bulundurulmalıdır.

Birçok durumda hava kargo taşıyıcıları için yapılan empirik çalışmalar tahminler söz konusu olduğunda diğere ekonometrik modellerden daha isabetli olmaktadır. Hava kargo taşıyıcıları pazar araştırmalarını kargo akışının zayıf olduğu hatlarda yapmaktadırlar¹⁰⁶.

Hava kargo taşıyıcılarının faaliyet gösterdiği hatların tamamına yakınında açıkça tanımlanabilecek değışkenlerin sayısı oldukça azdır. Yabancı ülkelere yapılan ihracatların tahmini ve sınıflandırılması daha kolay olurken, ithalat dolayısıyla oluşacak pazarın kestirimini yapmak oldukça güç olmaktadır.

Her ne kadar değışkenlerin fazlalığından dolayı hava kargo taşıyıcılarının isabetli pazar araştırmaları yapması zor olsa da, pazar araştırmaları her sektör gibi hava kargo sektörünün de gelişmesini sağlayan en önemli etmenlerdendir.

¹⁰⁵P. E. Green ve D. S. Tull(1970). *Research for marketing decisions*. New Jersey: Prentice- Hall, s.3.

¹⁰⁶Doganis (2002), s.210.

2.1.7. Taşıyıcı özelleştirmeleri

Özelleştirme serbest piyasa ekonomisini güçlendirmek için ulusal ekonomi içinde kamunun ekonomik etkinliğinin en aza indirilmesi ya da tümüyle ortadan kaldırılmasına yönelik düzenleme ve uygulamaların bütünüdür.¹⁰⁷

Yirminci yüzyılda dünya ekonomisinde yaşanan değişimler ve havacılık sektöründe yaşanan yapısal ve teknolojik gelişmelerle beraber hava kargo taşımacılığı sektörü çok hızlı bir büyüme yaşamıştır. İkinci Dünya Savaşını takiben gelişmeye başlayan sivil havacılık sektöründe başlangıçta kamu şirketlerinin ağırlığı göze çarpmaktaydı. Geçmişte, talebin yetersiz, maliyetlerin ise yüksek olması nedeniyle havayolu taşımacılığı özel sektörün ilgisini yeterince çekememiştir. Çok uluslu şirketlerin dünya ekonomisinde giderek artmaya başlamasıyla birlikte ulaşım talebi de artma eğilimine girmiştir. Buna ek olarak ileri teknoloji ile gelen ve eskiye nazaran daha düşük olan taşımacılık maliyetleri özel sektörün yatırımlarını arttırıcı bir unsur olmuştur.

Ayrıca ekonomideki genel liberalleşme eğiliminin yansıması olarak kamu şirketlerinin yaptıkları yatırımın azalması ile bu şirketlerin tüketicilerin taleplerini karşılamada yetersiz kaldığı görülmüştür.¹⁰⁸ Aynı zamanda havacılık sektöründe yapılan düzenlemeler sektörün gelişimini engelleyici bir unsur olarak ortaya çıkmıştır.

ABD’de 1978 yılında kabul edilen Airline Deregulation Act ile önceki katı ve piyasa dinamiklerini bozucu düzenlemeler yerini tüketici refahını arttırmaya odaklı düzenlemelere bırakmıştır. Bu düzenlemeler ile havacılık sektöründe verimlilik, yenilik, daha düşük fiyatlar ve daha rekabetçi bir yapı kazandırmak amaçlanmıştır. Serbestleşme sonucunda Sivil Havacılık Kurulu’nun (CAB) pazara giriş, hatlar ve taşımacılık ücretleri üzerindeki denetimi sona ermiştir. Yeni düzenleme ile taşımacılık faaliyetlerini yerine getirebilecek hiçbir taşıyıcı mevcut taşıyıcıların zararına bir durum olsa da hiçbir hatta uçuştan mahrum edilmemiştir.

1980’li yılların başında Amerika’dakiler hariç birçok taşıyıcı devlet sahipliğinde faaliyet göstermekteydi. Bunun en önemli sebebi henüz gelişimini tamamlayamayan

¹⁰⁷M. Afşar(1990). *Türkiye’de kamu iktisadi teşebbüsleri’nde özelleştirme ve verimlilik ilişkisi*. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayınları, s.22.

¹⁰⁸Ş. Çiçekçi (2006). *Hava taşımacılığının özelleştirilmesi ve Türk Hava Yolları örneği*. Yüksek lisans tezi. İstanbul: Marmara Üniversitesi, s.46

havayolu taşımacılığı endüstrisinin rekabetçi bir piyasada varlığını devam ettirmesinin zor olmasıydı.¹⁰⁹

Ekonomik yeterliğe ulaşılmasının ardından öncelikle Amerika'daki taşıyıcılar, ardından dünyanın birçok yerindeki taşıyıcı özelleştirmeleri daha etkin faaliyetlerin yapılmasını sağlayarak havayolu taşımacılığının gelişmesini sağladı.

2.1.8. Tam zamanında üretim (TZÜ) konseptleri

Günümüzde işletmeler, varlıklarını sürdürebilmek için daha düşük maliyetle daha kaliteli mallar üretmenin yolunu aramaktadırlar. Bu arayışlar sonucunda ortaya çıkan TZÜ sistemi dört temel görüşü içermektedir. Bunlar işletmeye değer katmayan tüm faaliyetlerin ortadan kaldırılması, yüksek düzeyde kalite, sürekli iyileştirme, değer katan tüm faaliyetlerin basitleştirilmesi ve ön plana çıkarılmasına önem verilmesidir.¹¹⁰

Son 20 yıldır tam zamanında üretim TZÜ çabaları küresel manada dikkatlice incelendiğinde sürdürülebilir rekabetçi üstünlük sağladığı ve düşük maliyetle kaliteli üretimlerin gerçekleşmesi için gerekli olduğu yapılan çalışmalarda gözlemlenmiştir.¹¹¹

TZÜ'nün temelinde, üretimin tüm aşamalarında israfın önlenmesi ve maliyetlerin azaltılması hedefi vardır. Bu durum sıfır israf ve sıfır stok anlayışını gerektirmektedir. Aynı zamanda talep değişikliklerine çabuk ayak uydurabilme imkânı sağlayan TZÜ sistemi için teslimat süresi çok büyük bir önem taşımaktadır.¹¹²

İşletmelerin stoklarında malların kalma süresi arttıkça katlanmak zorunda kaldıkları maliyetler artış gösterecektir. Stokta mal miktarının bulunma süresinin artması ya da mal miktarının azalması işletmelerin rekabetini olumsuz yönde etkilemektedir. İşletmeler bu aşamada hava kargo gibi hızlı bir taşıma sisteminden faydalanmak durumundadır.

TZÜ konseptini benimseyen bir işletme mallarının sevkiyatını zaman ve hız faktörlerine bağlı olarak küçük ölçekli ama sık sevkiyatlarla havayolu ile taşımayı tercih

¹⁰⁹ P. Belobaba vd. (2009). *The global airline industry*. Witshare, UK: Wiley Publishing. s.24.

¹¹⁰ S. Açık (2006). Toplam kalite yönetimi ile tam zamanında üretim sisteminin birlikte kullanılması ve bir uygulama. Doktora Tezi. Erzurum: Atatürk Üniversitesi, s.32.

¹¹¹ R. R. Fullerton vd. (2003) An examination of the relationships between JIT and financial performance. *Journal of operations Management*, 21(4), s.383.

¹¹² H. Zhou ve W. G. Benton Jr (2007). Supply chain practice and information sharing. *Journal of operations management*, 25(6), s.1351.

etmektedir. Bu nedenle hava kargonun küresel anlamda hızla büyümesini TZÜ sistemi ve küresel ağlar arttırmaktadır.¹¹³

2.2. Hava Kargo Taşımacılığının Gelişmesini Engelleyen Nedenler

Hava kargo taşımacılığının gelişmesini engelleyen birçok faktör vardır. Bunlardan en önemlileri ticari kotalar ve ambargolar, ekonomik krizler, çevresel düzenlemeler, havaalanına ulaşımın yetersizliği, maliyetlerin yüksekliği, terörizm ve savaşlar, yasal düzenlemeler ve yetersiz fiziki alt yapı olarak sıralanmaktadır.

2.2.1. Ticari kotalar ve ambargolar

Hava kargo taşıyıcılarının faaliyetleri ticaretle paralel olarak artmakta ya da azalmaktadır. Ticari kotalar şüphesiz hava kargo taşımacılığını olumsuz yönde etkilemektedir.

Belirli bir dönemde ithal veya ihraç edilebilecek mal miktarına veya değerine konulan kısıtlamalar kota olarak adlandırılmaktadır. Kotalar fiziki anlamda (miktar sınırlaması) olabileceği gibi değer anlamında da olabilir. Kotalar sadece tek bir ülkeye, bir ülkeler grubuna veya tüm ülkelere karşı uygulanabilir. Öte yandan kota mutlak anlamda, yani bir ülkeye bir maldan belirli bir miktarda veya değerinde girişine izin verilmesi şeklinde olabileceği gibi, tarife kotaları şeklinde de olabilir. Bu tür kota uygulamasında bir ülkeye bir maldan belirli bir miktarın veya değerinin vergiden muaf veya düşük oranda bir vergiyle girmesine olanak tanınmakta, bundan daha fazla miktar veya değerdeki malların girişi ise daha yüksek bir vergiye tabi tutulmaktadır¹¹⁴.

Ambargolar mal, sermaye, teknoloji ithalat ve ihracatına getirilen yasaklamalardır. Bu tür kısıtlamalar çoğu zamana politik gerekçelerle ortaya konulmaktadır. Örneğin Irak'ın Kuveyt'i işgali sonrasında ortaya çıkan 1990 ambargosu bu türden bir kısıtlamadır.

2.2.2. Ekonomik krizler

Ekonomik kriz, ekonomide aniden ve beklenmedik bir şekilde ortaya çıkan olayların makro açıdan ülke ekonomisini, mikro açıdan firmaları ciddi anlamda sarsacak

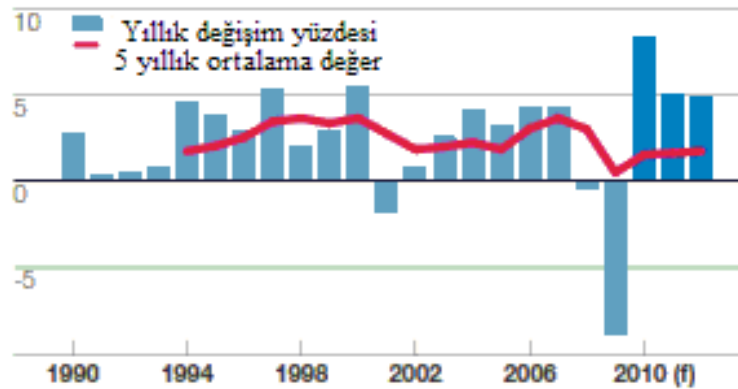
¹¹³P. D. Larson, P.D. (1998). Air Cargo Deregulation and JIT Two 20th Anniversaries In American Logistics. *Transportation Quarterly*, 52(2), s.52.

¹¹⁴http://www.ekodialog.com/uluslararasi_ekonomi/dis_ticarette_kisitlemeler_tarifeler_kotalar.html (Erişim tarihi: 03.07.2011)

sonuçlar meydana getirmesidir. Ekonomik kriz çok değişik şekillerde ortaya çıkabilmektedir. Üretimde ani bir daralma, fiyatlarda düşüş, iflaslar, işsizlik oranında ani artış, ücretlerde gerileme, borsada çöküş, bankacılık sektöründe yaşanan sorunlar ekonomik krizlerin tetikleyici faktörleridir¹¹⁵.

Ekonomik krizlerin ortaya çıkış nedeni her zaman ekonomik sebeplerden kaynaklanmayabilir. Ekonomik krizler ekonomi dışı nedenlerden de kaynaklanabilmektedir. Siyasal, teknolojik ve ekolojik alanlarda yaşanan hızlı değişimler de ekonomik krizleri tetikleyebilmektedir. Ülke düzeyinde gerçekleşen doğal afetler ekonomik krizlere yol açabileceği gibi, siyasal alanda yaşanan hükümet krizleri, askeri darbeler, siyasal istikrarsızlıklar da krizlere sebep olabilmektedir.

Şekil 7’de görüldüğü üzere malların hareketi dünyadaki üretime bağlı olarak gerçekleşmektedir. 2001 ve 2009 yıllarında dünya çapında yaşanan mali krizler üretimin önemli ölçüde azalmasına neden olmuştur. Bu durum kargo taşımacılığını da aynı yıllarda olumsuz etkilemiştir.



Şekil 7. Dünyadaki Endüstriyel Üretim

Kaynak: Boeing Forecast 2011

2009 yılında yaşanan ticari kriz havayolu ile yolcu taşıyan işletmeleri de etkilemiştir. Yolcu kapasitelerinin düşmesi ve havayolları arasında konsolidasyona gidilmesi, uluslararası hava kargo kapasitelerini daraltmaktadır. Bu ve benzeri kriz dönemlerinde hava kargo taşıyıcıları faaliyetlerini devam ettirebilmek için aşağıdaki tedbirleri almalıdırlar:¹¹⁶

¹¹⁵M. Tüz (2008). *Kriz yönetimi*, Bursa: Şah- Mat Yayıncılık, s.4.

¹¹⁶<http://www.karid.org.tr/tr/article.asp?ID=42> (Erişim tarihi: 03.07.2011)

- Kaynak verimlilik seviyelerini arttıracak tedbirler (kişi başı, uçak başı değer artışlarını sağlamak)
- Kapasite kullanım oranlarını sabit ve değişken kapasiteyi iyi yöneterek yüksek tutmak,
- Geri dönüşü bir yıldan uzun vadeli sabit yatırımları ertelemek,
- Müşteri karlılıklarını iyi takip etmek, zararına hizmet verilen müşterileri elemek,
- Maliyet yapısında sabit maliyetlerin ağırlığını azaltıp, değişken maliyetlerin ağırlığını arttırmak,
- İşbirlikleri oluşturarak, maliyet paylaşımları vasıtası ile verimlilik sağlamak,
- Kısa vadeli finansal kredileri mümkünse daha uzun vadelilerle değiştirmek ve kredi limitlerini önceden yükseltmek.

Tablo 5 'te ticari krizler sonucunda etkilenen sektörler, ülkeler ve dereceleri verilmiştir. Tablodan da görüleceği üzere hava taşımacılığı en büyük daralmanın yaşanacağı sektör konumundadır. Aynı zamanda hava kargo taşıyıcıları kriz döneminde krizden daha az etkilenen malların taşınmasına yönelerek faaliyetlerini daha az hasar alarak devam ettirme imkânına kavuşmaktadır.

Tablo 5. Ticari Krizlerin Sektörlere ve Ülkelere Etkileri

Sektörler veya Ülkeler	Dereceleri
İlaç ve Sağlık, Dayanıksız Tüketim sektörleri	Az
İletişim ve Tüketici Elektronik sektörleri	Orta
Dayanıklı Tüketim, Beyaz Eşya	Yüksek
İnşaat ve Otomotiv	Çok yüksek
Amerika ve Batı Avrupa	Çok yüksek
Rusya	Orta
Ortadoğu ve Afrika	Düşük
Çin Hindistan ve Uzak Asya	Çok Düşük Etkilenir
En büyük daralma	Deniz Taşımacılığı Hava Taşımacılığı
Orta Derece Daralma	Kara Taşımacılığı

Kaynak: <http://www.karid.org.tr/tr/article.asp?ID=42> (Erişim tarihi: 03.07.2011)

2.2.3. Çevresel düzenlemeler

Taşımacılık hava kirliliğinin en önemli nedenlerinden birisidir. Son zamanlarda hava araçlarından hangi gazların ne oranda çıktığı sadece çevresel düzenlemeleri değil aynı zamanda insan sağlığını direkt olarak etkilediği için de üzerinde önemle durulan bir konu haline gelmiştir.¹¹⁷

Son 50 yıldır giderek artan bir öneme sahip olan havacılık faaliyetlerinin çevreye etkisi; gürültü, hava kalitesi, iklimsel değişikliklerle ilgilidir. Bu etkilerle mücadele etmek için hava aracı ve motor teknolojilerinde, hava trafik yönetimi ve operasyonel süreçlerde geliştirilmeye gidilmesi, alternatif yakıt politikaları ve devlet politikaları gibi uygulamalara gidilmektedir. Bahsi geçen seçeneklere uyum sağlayarak faaliyetlerini devam ettirmek isteyen bir hava kargo taşıyıcısının işi hiç de kolay olmamaktadır¹¹⁸. Hava kargo taşıyıcıları faaliyetleri için seçtikleri uçak tipi, çalışma saatleri gibi durumlarda fayda maliyet analizini gözeterek karar vermek durumundayken çevresel kısıtlar nedeniyle katlanılması gereken maliyetler artabilmektedir.

Kara ulaşımının çevre kirliliğine olan katkısının daha fazla olmasına karşın havayolu sektörünün geleceği için de çevre yönetiminin kalitesi önemli bir rol oynayacaktır. Özellikle havalimanları çevresinde yaşayan insanların havalimanı faaliyetlerinin doğaya etkileri konusunda hassas davranmaları nedeniyle, havaalanları ters çevresel etkileri azaltmada her geçen gün artan baskılarla karşılaşmaktadır. Bu etkiler sonucu yasa koyucular standartları yükseltmeye ve çeşitli çevresel vergiler ile işletimsel kısıtlamaları getirmeye çalışmaktadır.

Özellikle Avrupa’da havaalanlarının şehir merkezlerine çok yakın noktalarda bulunması bu konuda fazlaca çalışma yapılmasına neden olmuş aynı zamanda, kısıtlama ve düzenleme getirilmesini zorunlu kılmıştır.¹¹⁹

Çevre düzenlemeleri söz konusu olduğunda en önemli meselelerden bir tanesi gürültü kirliliğidir. Havaalanlarında hava araçlarının iniş ve kalkışı, indikten sonraki motor frenlemeleri, yerdeki manevraları ve motor testleri esnasında çıkardıkları gürültü, havaalanlarındaki hava aracı gürültüsü olarak tanımlanabilir.

¹¹⁷ U. Kesgin (2006). Aircraft Emissions at Turkish Airports, *Energy*, 31(2-3), s.5.

¹¹⁸ A. Mahashabde vd. (2011). Assessing the environmental impacts of aircraft noise and emissions. *Progress in aerospace Science*, 47(1), s.49.

¹¹⁹ D. S. Zachary vd. (2010). Multi-Impact Optimization to Reduce Aviation Noise and Emissions. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 15(2), s.82.

Havaalanlarındaki faaliyetlerden kaynaklanan gürültünün çevre sakinlerini rahatsız etmeye başlaması, değişik bazı olumsuz sonuçlarının ortaya çıkması, hatta dolaylı yollardan birçok kazaların sebepleri arasına girmesi dünyada uçuş gürültüsünün üzerine dikkatleri çekmiş ve konunun üzerine gidilmesine neden olmuştur.

Gürültü şiddetinin hava trafiğine bağlı olarak etkilenmesinin yanında özellikle kargo uçaklarının inişi ve kalkışı esnasında gürültü şiddeti daha da artmaktadır. Birçok havalimanı kargo uçaklarının iniş ve kalkış saatlerine kısıtlamalar getirmektedir.¹²⁰

ICAO'nun Havacılık Çevre Koruma Komitesi'nin (CAEP, Committee for Aviation Environmental Protection) çalışmaları ve önerileri doğrultusunda hükümetler ve sektör çevre koruma faaliyetlerini gerçekleştirmektedir. ICAO'nun, stratejik hedef arasında Çevresel Koruma (havacılığın çevre üzerine etkilerini minimize etmek.) başlığı adı altında¹²¹Aşağıdaki yöntemlerle küresel sivil havacılık faaliyetlerinin olumsuz çevresel etkilerini, özellikle uçak gürültüsünü ve uçak motor emisyonlarını minimize etmek bulunmaktadır.

1. Ciddi boyutta uçak gürültüsünden etkilenen insanların sayısını azaltmak veya sınırlandırmak.

- Yerel havanın kalitesi üzerindeki uçak motor emisyonlarının etkisini azaltmak/sınırlandırmak,

- Küresel iklim üzerine havacılık sera gazı emisyonlarının etkisini azaltmak/sınırlandırmak için yeni veya yenilenmiş yöntemler oluşturmak, geliştirmek ve uygulamak

2. Havacılığın küresel iklim değişikliği katkılarına değinmekte diğer uluslararası kuruluşlarla ve özellikle BM İklim Değişikliği Konvansiyonu (UNFCCC) çerçevesinde işbirliği yapmak şeklindedir.

İkinci nesil uçakların uçuşlarının sınırlandırılması sonucu maruz kalınan gürültüde büyük miktarda azalma yaşanacaktır. Havaalanlarına yakın bölgelerde üçüncü nesil

¹²⁰R. Frock(2006). Changing how the world does business FedEx's incredible journey to success. California: Berrett-Koehler Publishers, s.21.

¹²¹<http://www.icao.int/icao/en/env2010/ClimateChange/ActionPlan/Index.html> (Erişim tarihi: 05.07.2011)

uçaklar bile rahatsız edici düzeyde gürültü yaymaktayken ikinci nesil uçakların trafiği olumsuz sonuçlar doğurmaktadır¹²².

Kullanılan uçakların üçüncü nesilden seçilmesi gerektiğini aksi takdirde gürültü sertifikasyonundan alınan gürültü değerine göre belirli gürültü aralıklarının değerlendirilip ücretlendirmenin ona göre yapılması önerisini getirmiştir.

Bu durum genelde 2. nesil uçaklarla faaliyetlerini gerçekleştiren hava kargo taşıyıcılarını olumsuz yönde etkilemektedir. John Gardier ve diğerleri havayolu taşıyıcılarının havaalanı seçim faktörleriyle ilgili çalışmalarında talep, düşük ücretler ve daha etkin faaliyetler maddesinin hemen altında, çevresel düzenlemelerin havaalanı seçimi için %27 oranında etkili olduğunu belirtmişlerdir¹²³. Faaliyetleri esnasında birçok faktörü göz önünde bulundurması gereken hava kargo taşıyıcıları için havaalanı seçimlerinin bu nedenle sınırlandırılması çeşitli kayıplara yol açabilmektedir.

2.2.4. Havaalanına ulaşımın yetersizliği

Havaalanları kapladığı alan, yol açtığı gürültü kirliliği ve güvenlik gibi sebeplerden ötürü bağlı bulunduğu şehrin merkezine belli bir mesafede olmak zorundadır. Özellikle büyük şehirlerde havaalanları şehrin 30 km kadar uzağında konuşlanmıştır. Bu mesafe ise havaalanı erişiminin bir problem olarak görülmesi için yeterlidir¹²⁴.

Havaalanı yerleşimi hava tarafı ve kara tarafına ait arazi kullanımını belirleyeceğinden havaalanının işlevselliğinin ve kapasitesinin belirlenmesinde kritik rol oynar. Havaalanı yerleşiminde temel olarak hava tarafı ile bağlantılı olan kara tarafı yapıları da göz önünde bulundurulmalıdır¹²⁵.

Son yıllarda havayolu taşımacılığında görülen artışa birlikte her gün daha da artan bir sayıyla çalışan ve yolcu havaalanına gidip gelmektedir. Çalışanların, yolcuların ve

¹²²R. F. Özgenç (2008). Atatürk Havalimanının neden olduğu çevresel gürültünün modellenmesi ve kontrolü. Doktora tezi. Ankara: Gazi Üniversitesi, s.132.

¹²³ John Gardiner, Stephen Ison, Ian Humphreys Journal of air transport management sayı 11 s.397 Factors influencing cargo airlines' choice of airport: An Internal Study (2005)

¹²⁴http://www.gumushane.gen.tr/index.php?ind=reviews&op=print_file&ide=2142 (Erişim tarihi: 05.07.2011)

¹²⁵S. S. Ateş (2006). Kriz yönetimi ve rekabet stratejileri; Türk Hava Yolları'nda bir uygulama. Yüksek lisans tezi. Sivas: Cumhuriyet Üniversitesi, s.92

kargo taşıyan araçların sayısının günden güne artmasıyla havaalanına erişim zorlaşmaktadır¹²⁶.

Modlararası taşımacılığın artmasıyla kargo taşımacılığının kalitesi, sürdürülebilirliği ve de çevreye etkisi tartışılır bir hale gelmiştir¹²⁷. Avrupa gibi kargo taşımacılığının performansının iyi olduğu yerlerde havaalanlarının modlararası taşımaya olan uygunluğu ve sürdürülebilirliği en önemli unsurlar olarak kabul edilmiştir. Çünkü her taşıma şeklinin kendine göre avantajları vardır ve bu etkin olarak kullanılırsa verimli bir ortaklık ortaya çıkmaktadır.¹²⁸

Havaalanına ulaşım imkânlarının kısıtlı olduğu yerlerde hava kargo taşımacılığı özellikle kısa mesafelerde pazarını rakibi olan karayollarına kaptırabilmektedir. Aynı zamanda havaalanına ulaşmak zorlaştıkça kargoları hasarsız tam teslim etme ihtimali de azalacaktır. Bu sorunun çözülmesiyle hava kargo taşıyıcılarının önündeki önemli engellerden birisi kalkmış olacaktır.

2.2.5. Maliyetlerin yüksekliği

Havayolu taşımacılığının başladığı günden bu yana, kargo taşımacılığının büyük bir bölümü yolcu taşıyan uçaklarla yapılmaktadır. Bunun en büyük nedeni yakın bir zamana kadar kargo pazarının yeterince gelişmemiş olmasından kaynaklanmaktadır. Zamanla kargo taşımacılığı için daha ekonomik uçakların üretilmesi maliyetlerin kısmen de olsa azalmasına neden olmuş, kargo taşımacılığının yaklaşık %40 ı sadece kargo taşıyan uçaklarla yapılmaya başlanmıştır.

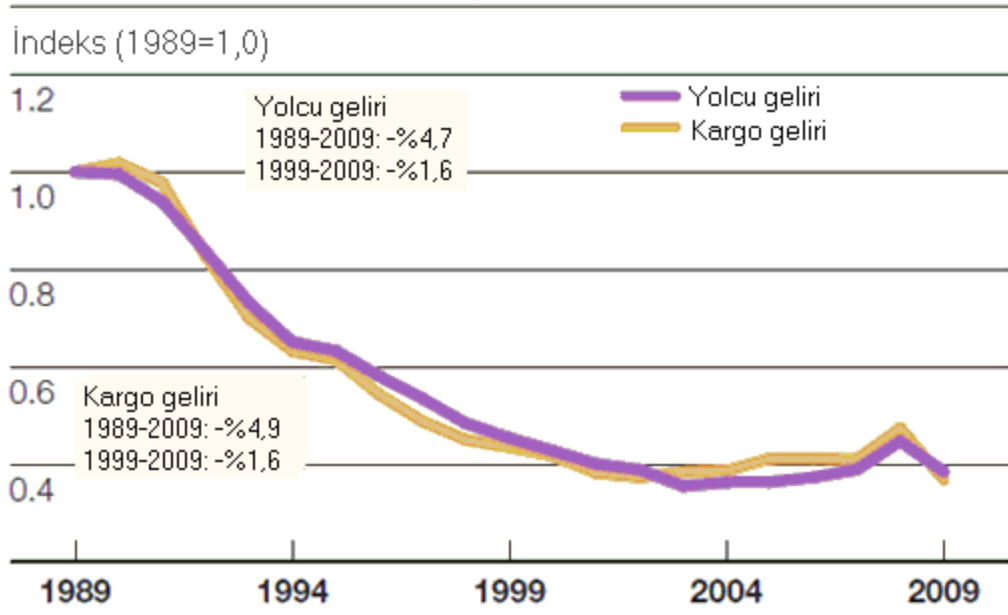
Hem yolcu, hem de kargo taşımacılığı yapan havayolları, kargo ile yolcu maliyetlerini sınıflandırmada büyük zorluklarla karşılaşmaktadırlar. Bu faaliyetlerin maliyetleri iç içe geçtiği için birbirinden ayırmak güç olmaktadır. Bu nedenle gerçekleşen maliyetlerin değerinin gerçek olarak hesaplanması ve kargoya ait kısmının belirlenmesi zor olabilmektedir. Tamamen kargo taşıyan havayolları ve tarifesiz taşımacılık yapan havayolları maliyetlerini çok daha kolay belirleyebilmektedirler.¹²⁹

¹²⁶http://www.gumushane.gen.tr/index.php?ind=reviews&op=print_file&ide=2142 (Erişim tarihi: 05.07.2011)

¹²⁷L. S. Portugal vd. (2011). Location of cargo terminals in metropolitan areas of developing countries: the Brazilian case. *Journal of transport geography*, 19(4), s.900.

¹²⁸D. A. Tsamboulas ve S. Kapros (2000). Decision-making process in intermodal transportation. *Transportation research record: journal of transportation research board*, 1707, s.93.

¹²⁹Baş(2010), s.10



Şekil 8. Yıllara Bağlı Olarak Değişen Hava Kargo Gelirleri

Kaynak: Boeing Forecast 2010-2011 s:16

Şekil 8’de yıllara bağlı olarak değişen hava kargo gelirleri gösterilmiştir. En çok yakıt fiyatlarının etkili olduğu bu düşüşte hava kargo gelirleri günden güne düşüş göstermiştir.

2003 ve 2008 yılları arasında hızla yükselen petrol fiyatlarının varil fiyatı 20 ABD dolarından 110 -120 ABD doları civarına kadar ulaşmış, krizle birlikte 50 ABD doları mertebesine kadar inmekle birlikte bu günlerde yeniden 100 ABD dolarının üzerine çıkmıştır. Havayolu şirketleri için en önemli maliyet kalemi olan petrol fiyatlarının artması havayolları şirketlerini yeni önlemler almaya zorlamıştır.

Yapılan önlemlerden en önemlisi maliyet yapıları üzerine olmuş ve havayolu şirketleri ulaşım ağlarını yeniden düzenlemiş ve kar getirmeyen hatlar kapatılmış, uçak filolarında kullanılan uçak tipleri azaltılmış ve içinde bulunulan pazara en uygun uçak tipleri kullanılmaya başlamış, personel sayısında indirim gidilmiş, yakıt tüketiminde verimlilik sağlanmış, ana faaliyet dışındaki hizmetlerde dışarıdan (outsourcing) hizmet alımı yapılmış ve sonuç itibariyle maliyetlerde önemli düşüşler yaşanmıştır.

Havaalanı ücretleri genel olarak uçakların inişi, kalkışı, park edilmesi ve güvenliği ile ilgili ücretlendirme yapılıdır. Kargoların nakli, aydınlatma bazı şehirlerde (Zürih ve Sydney) gürültü ve emisyon harcının alınması söz konusudur. Bu ücretler sabit

olabileceği gibi ağırlık baz alınarak da olabilir. Havaalanının tekelci yapıya sahip olduğu durumlarda bu ücretlerin yönetilmesi oldukça zordur.

Hava kargo taşıyıcıları için bir diğer gider kalemi hava trafik hizmetleriyle ilgili maliyetlerdir. Hava trafik hizmetleri uçakların havaalanına inişleri ve kalkışları sırasında takip etmeleri gereken güzergâhı bildiren havaalanı hizmetidir. Bu hizmetlerin maliyetler üzerinde birincil etkisi uçuşlarda yaşanan gecikmeler ve verimsiz güzergâh tayinleri vasıtasıyla gerçekleşmektedir.

Bu iş kolundaki bir diğer önemli maliyet işgücü maliyetleridir. İşgücü maliyetlerine ait unsurlar genel olarak işgücü sayısı, maaş ve yan ödemeler, işgücüne ait sigorta ve sağlık masrafları, sendikalarla yapılan sözleşmelerin getirdiği yükümlülükler, kıdemli işgücünün maliyeti ve eğitim masraflarıdır.

2.2.6. Terörizm ve savaşlar

Havayolu kargo taşımacılığı dünyada gerçekleşen olaylara karşı oldukça hassas bir yapıya sahiptir. Terörizm denilince ilk akla gelen 11 Eylül vakası olmaktadır. Hiçbir endüstri havayolu taşımacılığı endüstrisi kadar 11 Eylül 2001’de gerçekleşen olaylardan etkilenmemiştir. Birçok ticari hattın kapatılması, aşırı güvenlik önlemleri nedeniyle yaşanan gecikmelerin olumsuz etkisi havayolu taşımacılığına olan talebi olumsuz yönde etkilemiştir¹³⁰.

11 Eylül olaylarının havacılık sektörüne etkileri; talep azalması, güvenlik maliyetlerinin yükselmesi, ek sigorta primleri ve havayolu taşıyıcılarının borsa değerinin düşmesi olarak kendini göstermiştir. 2002 yılında 11 Eylül’ün olumsuz etkisi sektörde devam ederken, 2003 yılına Irak savaşı nedeniyle sektör yeniden çeşitli zorluklarla karşılaşmıştır. Bir çok iflasın ve milyarlarca dolar zararın ardından sektör ancak 2004 yılında 2000 yılındaki verilerin üstüne çıkabilmiştir¹³¹.

Öte yandan terörizm uluslararası ticari faaliyetleri olumsuz olarak etkilemektedir. Herhangi bir olağanüstü durumda ticari ilişkiler zayıflamakta, ülkeler ekonomik istikrarının kaybetme endişesiyle üretim ve tüketimlerine kısıtlamalar getirmektedir. Bu durum başlıca işi kargo taşımacılığı olan hava kargo işletmelerini olumsuz yönde

¹³⁰H. Ito ve D. Lee, (2004). Assesing the Impact Of The September 11 Terrorist Attacks On U.S. Airline Demand. *Journal Of Economics and Business*, 57(1), s.77.

¹³¹Mehmet Ateş(2006). Kriz yönetimi ve rekabet stratejileri; Türk Hava Yolları’nda bir uygulama. Yüksek lisans tezi. Sivas: Cumhuriyet Üniversitesi, s.31

etkilemektedir. Örneğin Türk hava Yolları'nın 2000 yılında taşıdığı kargo miktarı 125.742 ton iken, 2001'de bu oran 104.778' gerilemiştir.

Aynı zamanda güvenlik önlemlerine yapılan harcamalar da ulaşımı pahalandırmakta bu durum hava kargo taşımacılığına olan talebin azalmasına neden olmaktadır. Volker ve Dieter' in 1960 ve 1993 yıllarını kapsayan ve 200 ülkeyle ilgili yaptıkları çalışmada terörist eylemlerin ticaret hacmini % 4 oranında düşürdüğü belirtilmiştir¹³². 1990 yılında yaşanan körfez savaşıyla petrol fiyatlarının artması ve ithalat ihracat dengelerinin alt üst olması nedeniyle hava kargo taşımacılığı olumsuz yönde etkilenmiştir¹³³.

2.2.7. Yasal düzenlemeler

Hava kargo taşımacılığı endüstrisi her zaman küresel bir sektör olmuştur fakat bu endüstride ulusal firmalar tarafından hizmet verilmektedir. Bazı taşıyıcılar uluslararası bir işletme olmak istediklerinde ise ulusallıklarını kaybetmektedirler. Yabancı sahiplikler için devletlerin çeşitli kısıtlamaları mevcut bulunmaktadır. Havayolu ait olduğu devlet tescili ile sahiplenilmeli ve etkin bir şekilde kontrolü ise yine ait olduğu devlet tarafından yapılmalıdır.

İkili hava ulaştırma hizmeti anlaşmaları ile trafik hakları ve limitler belirlenmiştir. Bu nedenle bir hava kargo taşıyıcısı iki ülke arasında taşımacılık yaparken çeşitli problemlerle karşılaşmakta hatta bazı anlaşma maddeleri kaynaklı hiç faaliyet gösterememektedir. Bu durumda şirket birleşmeleri bir çare olarak düşünülmektedir. Air France ve KLM arasında kurulan ittifak bu sorunun halledilmesi amaçlı kurulmuştur¹³⁴.

Ne zaman hava kargo taşıyıcıları istedikleri zamanda istedikleri noktalar arasında faaliyetlerini hiçbir engel ve kısıtlama olmadan yaparlarsa rekabet artacak, fiyatlar düşecektir. Bu durum hava kargo taşımacılığının gelişmesini de beraberinde getirecektir.

¹³²V. Nitsch ve D. Schumacher (2004). Terrorism and international trade: an empirical investigation. *European Journal of Political Economy*, 20(2), s.14.

¹³³ M. Güleç ve G. Oğuz (2003). Irak savaşının gölgesinde Türkiye Ortadoğu Ülkeleri ticari ilişkileri, Ankara: Dış Ticaret Müsteşarlığı Ekonomik Araştırmalar ve Değerlendirmeler Genel Müdürlüğü yayınları, s.7.

¹³⁴J. P. Hanlon (2007). *Global airlines: competition in a transnational industry*. Oxford: Butterworth-Heinemann, s.9.

2.2.8. Yetersiz fiziki altyapı

Hava kargo taşıyıcıları için iki eğilim küreselleşme ve teknolojiyi kullanma işletmenin rekabet gücü açısından oldukça önemlidir. Küresel ifadesiyle küresel ekonominin gereklerini yerine getiren uluslararası arenada yaygın işletim yapısı kastedilmektedir. Yerli ve uluslararası taşıyıcıların bu alandaki ihtiyaçlarına cevap verebilmek amacıyla etkin bir topla&dağıt sisteminin kurulması gerekmektedir. Aynı zamanda uluslararası faaliyetlerin yapıldığı yerlerde taşıyıcılar bir noktadan diğerine faaliyetlerini sürdürebilmek için modlar arası taşımacılığa ihtiyaç duymaktadır¹³⁵.

İkinci olarak ise hava kargo taşıyıcıları teknolojik olarak da yeterli alt yapıya sahip olmak zorundadırlar. Kargoların takibi, tam zamanında teslim, emniyet gibi hava kargo taşıyıcıları için hayati öneme sahip süreçler ancak yeterli teknolojik alt yapının varlığı ile sorunsuz tamamlanabilmektedir.

Havaalanında kargonun sorunsuz bir şekilde hareketi için kargoya ait depo ve tesislerin yeterli olması gerekmektedir. Birçok zaman kargoların depoda bekletilmesi gerekmektedir. Bu durumda depolar kapasitesinin üstünde kullanılmakta, oluşan yığılma sonucu, kargolarda kayıp ve hasar meydana gelebilmektedir.¹³⁶

Hava kargo taşıyıcılarının faaliyetlerini gerçekleştirirken karşılaştıkları bir diğer problem ekipman yetersizliğidir. Yükleme ve boşaltma için kullanılan ekipmanların yeterli sayıda ve ihtiyaca cevap verebilecek özelliklerde olması gerekmektedir. Örneğin şimdilerde Delta Havayolları otomatik ekipmanlarla Atlanta'da hizmet vermektedir.

Birçok havaalanı kargonun taşınması, yüklenmesi gibi faaliyetlerin yapılabilmesi için gereken araçlar nedeniyle yer problemi yaşamaktadır. Bu problemin hallolması için iki çözüm önerilmektedir;¹³⁷

- Tamamen kargo havaalanlarının oluşturulması
- Kargo faaliyetleri için havaalanında tamamen ayrı bir yer tahsis edilmesi.

¹³⁵M. L. Pettus (2003). *Growth from chaos: developing your firm's resources to achieve profitability without cost cutting*. Connecticut: Praeger Publishing, s.26.

¹³⁶O'Connor (2000), s.169-170.

¹³⁷Congress United States. (1982). *Impact of advanced air transport technology: Part-2 the air cargo system*. Washington D.C.: Office of Technology Assessment. s.23.

Kargoyla taşınan bir kargonun yaklaşık %90 zamanı yerde geçmektedir. Bu nedenle havaalanında oluşan tıkanıklıklara çözüm bulunmadıkça hava kargo taşımacılığının etkin ve verimli gerçekleştirilmesi oldukça zor görünmektedir.

Üçüncü Bölüm

Türkiye’de Hava Kargo Taşımacılığı Ve Dünyadaki Yeri

Hava kargo taşımacılığı faaliyet konusu gereği küresel bir özellik gösterse de her ülkenin hava kargo taşımacılığı farklı niteliktedir. Türkiye bu hususta kendine has özellikleri olan ülkelere birisidir. Bu bölümde Türkiye’deki hava kargo taşımacılığının tarihi gelişimi, havaalanları, acenteler yer hizmetleri ve hava kargo taşıyıcılarının mevcut durumu ile, Türk hava kargo taşımacılığının Dünyadaki yeri ve gelişme potansiyeli konularına yer verilmiştir.

1. Türkiye’de Hava Kargo Taşımacılığının Tarihi Gelişimi

Türkiye’de 20 Mayıs 1933 yılında 2186 sayılı Kanunla Milli Savunma Bakanlığına bağlı olarak sivil havayollarını kurma ve taşımacılık yapmak amacıyla “Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi” kurulmuştur. Aynı yıl “Türk Hava Postaları”nın 5 uçaklık filosu ile Türkiye’nin ilk sivil hava taşımacılığı başlamıştır. 1935 yılından sonra İdare, 1744 sayılı kanunla Bayındırlık Bakanlığı’na bağlanmıştır. 1938 yılında katma bütçeli bir devlet idaresi olarak 3424 sayılı Kanunla “Devlet Havayolları Umum Müdürlüğü”ne dönüştürülen idare, yeni uçakla ile İstanbul-Ankara arasında tarifeli posta ve yolcu taşımacılığına başlamıştır. 1944 yılında uçak sayısı 28’e ulaşan idare, 21 Mayıs 1958 tarih ve 6623 sayılı Yasa ile Türk Hava Yolları’na (THY) dönüştürülmüştür. Türkiye’nin ilk özel havayolu ise 1977 yılında kurulan Bursa Hava Yolları’dır. İstanbul- Bursa hattında tarifersiz sefer yapan şirket 1980 yılında yeterli devlet desteğini de bulamaması sonucu kapanmıştır.¹³⁸

1983 yılına kadar, Türkiye’deki havayolu taşımacılığı faaliyetleri devlet sahipliğindeki THY tarafından yürütülmüştür. Türk havayolu taşımacılığı sektöründe 1980’li yılların ortasına kadar dikkat çeken önemli bir gelişme yoktur. 14.10.1983 tarihinde kabul edilen 2920 Sayılı Sivil havacılık Kanunu ile özel sektörün de havayolu taşımacılığı faaliyetlerinde bulunmasına izin verilmiş ve havayolu taşımacılığı sektörü, özellikle 1980’lerin ikinci yarısından itibaren, belirgin bir gelişme içine girmiştir.

¹³⁸M. Hassu(2004). *Rekabet hukuku ve hava taşımacılığı sektörü*. Ankara: Rekabet Kurumu Yayınları, s.57.

Ancak sektör tüm dünyada olduğu gibi Türkiye’de de 1990 körfez krizinden etkilenmiştir. Kriz sonrası yine dünya havayolu taşımacılığına paralel olarak Türkiye’deki havayolu taşımacılığında da 1990’lı yılların sonuna kadar büyüme eğilimi devam etmiştir. 1983-1998 yılları arasındaki 15 yıllık zaman dilimi içinde sektörün %600 oranında büyüdüğü belirtilmektedir¹³⁹.

Türkiye’de 2000’li yıllarda ticaret hacmi yıllık 10 milyar doları aşmıştır ve bunun sonucu olarak hava kargo taşımacılığı önem kazanmıştır. Dünyada yaşanan ekonomik gelişmeler ve Türkiye ekonomisinin son dönemdeki olumlu seyri, hava kargo taşımacılığı sektörünü de hareketlendirmiştir. Bu dönem içerisindeki en önemli problem

2000 yılının sonlarında ve 2001 yılının başlarında yaşanan ekonomik krizlerin havayolu sektöründe bir küçülme meydana getirmesidir. 11 Eylül saldırıları bu krizin etkilerini daha da arttırmıştır¹⁴⁰.

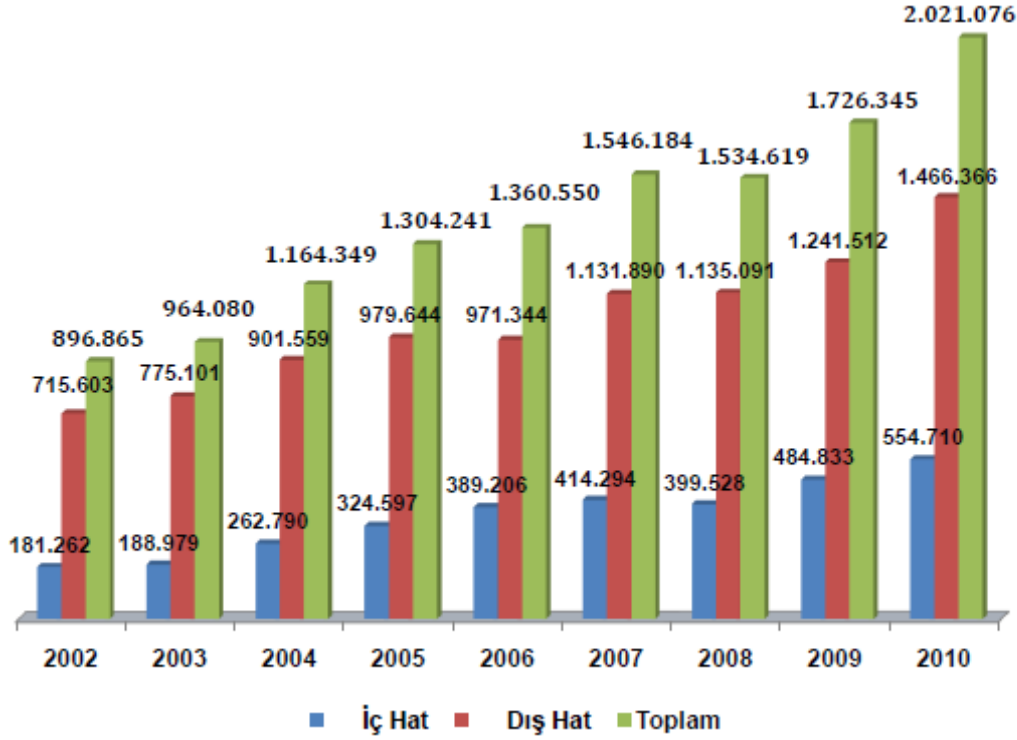
1990’lı yılların ikinci yarısında Türk Hava Yolları’nın (THY) özelleştirilmesi çalışmalarına hız verilmiş, ile THY’nin uçtuğu hatlarda özel havayolu işletmelerinin uçmalarına izin verilmemiş ve özel havayolu işletmelerinin pazara girişleri engellemiştir. Fakat 2003’ün sonlarına gelinirken özel havayolu işletmelerinin tarifeli iç hat pazarına girmelerinin önü açılmıştır. İç hat taşımacılığına özel havayollarının da girmesi ve ekonomik gelişmeler nedeniyle havayolu taşımacılığında özellikle 2004 yılından itibaren hızlı bir artış yaşanmıştır. Havayolu kargo taşımacılığı güvenli, hızlı ve teknolojiyi yakından takip eden bir ulaşım modu olarak tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de önemli bir noktaya ulaşmıştır.

Şekil 9’a göre 2002’den beri Türkiye’de havayolu yük trafiği (Kargo+Posta+Bagaj) dönem boyunca ortalama yıllık % 16’lık büyüme oranı ile 2010 yılında 2 milyon 21 bin tona ulaşmıştır. 2010 yılında dış hat yük (Kargo+Posta+Bagaj) trafiği 1 milyon 466 bin ton, iç hatlardaki yük (Kargo+Posta+Bagaj) trafiği ise 555 bin ton olmuştur. 2010 yılında dış hat yük (Kargo+Posta+Bagaj) trafiği 2009 yılına göre % 18,1, iç hatlardaki hava yük(Kargo+Posta+Bagaj) trafiği de %14,4 büyüme göstermiştir.¹⁴¹

¹³⁹ DHMİ 2006 *İstatistik Yıllığı*, Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, Ankara, 2007.

¹⁴⁰ Ersan Celal Tunç, Müzakere sürecinde Türkiye’deki havayolu şirketlerinin Avrupa’lı rakipleri karşısındaki rekabet gücü ve analizi. 9 Eylül Üniversitesi Yüksek lisans tezi s:15 2007

¹⁴¹ SHGM 2010 yılı faaliyet raporu s:36 Ankara, 2011



Şekil 9. 2002-2010 Yılları Arasında Türkiye'de Taşınan Kargo Miktar

Kaynak : Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

2. Türkiye’de Hava Kargo Taşımacılığının Mevcut Durumu

Çalışmanın bu kısmında Türkiye’de hava kargo taşımacılığı ile ilgili mevcut durum havaalanları, acenteler, yer hizmeti işletmeleri ve Türk tescilli hava kargo taşıyıcıları kapsamında ele alınacaktır.

2.1. Havaalanları

Bütün dünyada olduğu gibi havaalanları Türkiye’de hava kargo taşımacılığı endüstrisinin yapısal destekçilerindedir. Çok büyük maliyetlerle yapılan havaalanlarına taşıyıcılar uçuş başına çeşitli ücretler ödemektedirler¹⁴².

Türkiye’deki havaalanlarına 2009-2010 yıllarında yapılan hava kargo taşımacılığı Tablo 6’da gösterilmektedir.. Atatürk Havalimanı, Türkiye'nin hava kargo taşımacılığındaki en önemli ve hacimli limanıdır. 2010 yılı verilerine göre Atatürk

¹⁴²Niclas Anderson Logistic and transportation management master thesis No 2000: 34 The Swedish Air Freight Industry Goteborg University 2010 s:128

Havalimanı'nda gerçekleşen hava kargo taşımacılığı 452.146 tondur. Bunu sırasıyla İzmir Adnan Menderes Havalimanı ve Ankara Esenboğa Havalimanı takip etmektedir.

Tablo 6- Türkiye'deki Havaalanlarına Ait Yük Miktarları

Havaalanları	2009			2010			Artış/Azalış %		
	İç Hat	Dış Hat	Toplam	İç Hat	Dış Hat	Toplam	İç hat	Dış Hat	Toplam
Atatürk	32314	339077	371391	34287	417859	452146	6	23	22
Esenboğa	5370	8071	13441	5220	9875	15095	-3	22	12
A. Menderes	11447	2024	13471	14096	3629	17725	23	79	32
Antalya	4194	2663	6857	3928	4972	8900	-6	87	30
Dalaman	433	69	502	165	21	186	-62	-70	-63
Bodrum	238		238	138		138	-42		-42
Adana	5210	349	5559	5325	3135	8460	2	798	52
Trabzon	1445	1	1446	2009		2009	39	-100	39
S. Demirel		20	20	1		1		-100	-95
Kapadokya		28	28					-100	-100
Erzurum	32		32	32		32			0
Gaziantep	793	15	808	915	3	918	15	-80	14
Adıyaman	50		50	57		57	14		14
Batman	40		40	46		46	15		15
B. Yenişehir		385	385		123	123		-68	-68
Diyarbakır	950		950	1010		1010	6		6
Elazığ	105		105	187		187	78		78
Erzincan	6		6	7		7	17		17
Hatay	29		29	157		157	441		441
K.Maraş	26		26	25		25	-4		-4
Kars	37		37	36		36	-3		-3
Kayseri	275	2	277	320	5	325	16	150	17
Konya				16		16			
Malatya	413		413	302		302	-27		-27
Mardin				189		189			
Merzifon	3		3	4		4	33		33
Muş	13		13	28		28	115		115
Samsun	61		61				-100		-100
Sivas	57		57	58		58	1,8		1,8
Şanlıurfa	27		27	61		61	125,9		125,9
Tekirdağ		1315	1315	1	3339	3340		153,9	154
Uşak				2		2			
Van	491		491	743		743	51,3		51,3
S. Gökçen	459	6691	7150	1851	27180	29031	303,3	306,2	306
TOPLAM	64518	360710	425228	71216	470141	541357	10,4	30,3	27,3

Kaynak: Dhmi.gov.tr

Hem iç hatlar hem de dış hatlarda taşınan kargo miktarı 2010 yılında toplamda %27,3 oranında artış göstermiştir. 2010 Yılında Türkiye geneli hava kargo taşımacılığı 541.357 ton olmuş, bu miktarın 71.216 tonu iç hatlarda, 470.141 tonu ise dış hatlarda

gerçekleşmiştir¹⁴³. Havaalanlarında taşınan kargo miktarlarına bakıldığında Türkiye’de iç hat kargo taşımacılığının dış hatlar kadar fazla gelişmediği görülmektedir.

2.2. Hava Kargo Acenteleri

Türkiye’de hava kargo acenteleri ile ilgili görev yetki ve sorumluluklar SHT-150.11 Sayılı Havacılık Talimatı kapsamında belirtilmiştir. Bu talimat kapsamında hava kargo acente belgesi verilen hava kargo acenteleri SHGM tarafından denetlenmektedirler¹⁴⁴. 2002 yılında ülkemizde faaliyet gösteren kargo acentelerinin sayısı 119 iken, bugün 225 tane yetkili hava kargo acentesi sektörde faaliyet göstermektedir¹⁴⁵. Bunlardan 133 tanesi Atatürk Havalimanı’nda, 49 ‘u Adnan Menderes Havalimanı’nda, 31 tanesi Esenboğa Havalimanı’nda, 11 tanesi ise Adana Havaalanı’nda faaliyet göstermektedir¹⁴⁶.

2.3. Yer Hizmeti İşletmeleri

Yer hizmeti işletmesi, SHGM Havaalanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği’ndeki (SHY) hükümlere uygun olarak havaalanlarında yer hizmetleri yapmak üzere çalışma ruhsatı alan özel hukuk tüzel kişiliği statüsündeki kuruluşlardır¹⁴⁷. Ülkemizdeki yer hizmeti işletmeleri; Çelebi Hava Servisi A.Ş, Havaalanları Yer Hizmetleri A.Ş (Havaş), TGS Yer Hizmetleri A.Ş ve ISG olarak sıralanmaktadır.

2.3.1. Çelebi Hava Servisi A.Ş

Çelebi Hava Servisi A.Ş. şirket bünyesinde kurulan Çelebi Kargo & Antrepo hizmetleriyle müşterisi olan 400 havayolu taşıyıcısına kargo handling hizmeti vermektedir.

Kargo taşıyıcıları için handling hizmetinin kapsamı şu şekilde sıralanmaktadır¹⁴⁸:

- İhraç edilecek kargoların kabulü,
- Kargoların yükleme öncesi hazırlığı,
- Uçağa yüklerken nezaret,

¹⁴³ SHGM 2010 yılı faaliyet raporu s: 29

¹⁴⁴ <http://web.shgm.gov.tr/doc4/2010fr.pdf> 12.01.2012

¹⁴⁵ <http://www.havakargoturkiye.com/92-hava-kargo-koyu-kurulacak.html> 13.01.2012

¹⁴⁶ www.shgm.gov.tr/doc3/kargosirket.xls (Erişim tarihi: 12.01.2012)

¹⁴⁷ <http://www.mevzuat.adalet.gov.tr/html/21177.html> Erişim tarihi: 13.01.2012)

¹⁴⁸ <http://www.celebi.com.tr/tr/yazi.php?id=34> (Erişim tarihi: 13.01.2012)

- Gelen kargoların ithalat ambarlarına teslimi ve fiziki sayımı,
- Alıcıların bilgilendirilmeleri,
- Transfer kargo hizmetleri

Son beş yıldır antrepo hizmeti de vermekte olan Çelebi Hava Servisi A.Ş. Atatürk Havalimanı'nda 5.000 metre kare alana sahip depo ve tesiste hava kargo handling hizmetleri vermektedir. Bağcılar İstanbul'da 6.850 ve İzmir'de 2.250 metrekare metrekare alana sahip depo ve tesislerde Gümrük mevzuatı çerçevesinde yürütülmekte olan genel antrepo işletmeciliği faaliyetleri göstermektedir. Bu antrepo projeleri Çelebi Hava Servisi'ne tüm yer hizmetlerini ve antrepo hizmetlerini aynı çatı altında sunma imkanı sağlamaktadır. Aynı zamanda tek bir kaynaktan hizmetlerin toplanması zamanlama, raporlama, iletişim ve maliyet açısından önemli avantajlar kazandırmaktadır.

Antrepoda sunulan hizmetler şu şekilde sıralanmaktadır :

- Giden kargoların kabulü, ebat ve ağırlık tespitinin yapılması,
- Dokümantasyon işlemleri yapılması,
- Giden kargoların uygun yükleme gereçlerine yüklenmesi,
- Giden kargoların uçağa gönderilmesi ve yüklemeye nezaret edilmesi,
- Gelen kargoların fiziki kontrolü ve ithalat ambarına teslimi,
- Alıcıların bilgilendirilmesi,
- Transfer kargo hizmetleri,
- Bozulabilir ürünler, tehlikeli maddeler ve kasa dairesi hizmetlerinin uzman personel gözetiminde yapılması yer almaktadır.

Çelebi hava servisi olarak 2009 yılında elleçlenen kargoların 2000 tonu yerli taşıyıcılara aitken 82.000 tonu yabancı taşıyıcılara ait bulunmaktadır¹⁴⁹.

2.3.2. Turkish Ground Services (TGS)

TGS Yer Hizmetleri A.Ş., 1 Ocak 2010 tarihinde yer hizmetleri sektöründeki yerini aldı. Türk Hava Yolları ve HAVAŞ ortaklığıyla kurulan TGS, İstanbul Atatürk

¹⁴⁹ Çelebi Hava Servisi A.Ş., Erkan Acet'le yapılan görüşme

Havalimanı, Ankara Esenboğa Havalimanı, İzmir Adnan Menderes Havalimanı, Antalya Havalimanı, Adana Havalimanı ve İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı olmak üzere toplam 6 havalimanında faaliyetlerini sürdürmektedir¹⁵⁰.

TGS Yer Hizmetleri A.Ş. başta THY olmak üzere Transavia, Germanwings, Mahan Airlines ve Moldavian Airlines ile Rusya menşeli kargo uçaklarına ve Anadolu Jet'e yer hizmetleri vermektedir.

2.3.3. Havaş

Bir havayolunun uçuş yaptığı havalimanında yer hizmetleri anlamında tüm ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde teşkilatlanmış olan Havaş'ın başlıca hizmetleri arasında IATA (Uluslararası Hava Taşımacıları Birliği) Yer Hizmetleri Anlaşması kapsamında tanımlandığı şekliyle, yolcu ve bagaj, birim yükleme araçları kontrolü, ramp, uçak temizlik, yük kontrolü ve haberleşme, kargo, uçuş operasyon, ulaşım, temsil hizmetleri bulunmaktadır.

Antrepo İşletmeciliği; Havaalanları Yer Hizmetleri A.Ş.'nin esas iştiğal konusu olan uçaklara yer hizmetlerinin devamı olan tamamlayıcı bir unsurdur. Havaş, bu sektöre, 19.12.2005 tarihinde Atatürk Havalimanında devir almış olduğu ihracat antreposuyla girmiş ve yine Atatürk Havalimanında açtığı geçici depolama yeri ile hizmet vermeye devam etmektedir. 19.10.2010 tarihinden itibaren Ankara İstasyonunda Geçici Depolama yeri de hizmete açılmıştır.

Havaş ihracat antrepo Atatürk Havalimanı Kargo terminalinde 1.975 m² depo, 350 m²sundurma ve 110 m² açık alan olmak üzere toplam 2.435 m²'lik bir alana sahiptir. Kabul edilen kargoların, IATA kuralları doğrultusunda x-ray cihazından geçirilmek suretiyle ihracat antreposuna kabulü gerçekleştirilir. İthalat antreposu ise 2000 metre karelik bir alana sahiptir. Aynı zamanda Ankara Esenboğa Havalimanı'nda açılan antrepo 707 m² alana sahiptir.¹⁵¹

Tablo 7'de Türkiye'de faaliyet gösteren yer hizmeti işletmelerinin toplam elleçlediği yurt dışı kargo miktarları verilmiştir.

¹⁵⁰ <http://www.tgs.aero/Hakkimizda.aspx> (Erişim tarihi: 13.01.2012)

¹⁵¹ <http://www.havas.net/antrepo/> (Erişim tarihi: 13.01.2012)

2.3.4. ISG

İstanbul Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı yer hizmetleri kargo birimi haftanın 7 günü 24 saat, ordino birimi ise Havaalanı Gümrük Müdürlüğü'ne bağlı olarak normal mesai saatleri içinde hizmet vermektedir. İstanbul Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı antreposuna teslim edilen her türlü kargonun, antrepodan alınıp uçağa yüklenmesine kadar geçen süreçte verilen hizmetler yer hizmetleri ve kargo personeli tarafından koordine edilir¹⁵².

ISG'de +5 ile -25 dereceler arasında ayarlı, her biri 25 m² büyüklüğünde 9 adet soğuk hava deposu bulunmaktadır. Aynı zamanda beş ayrı aracın aynı anda boşaltılmasına uygun hidrolik ramplar. 150 büyük aracın hareket edebileceği genişlikte alan mevcuttur. 3.270 m²'lik kapalı ULD palet hazırlama alanları ve ekipmanları, 9 adet soğuk hava deposu olan kapalı sundurma alanı vardır.

Tablo 7 Yıllara Göre Yer Hizmeti İşletmeleri Tarafından Elleçlenen Kargo Değerleri

İşletme Adı	Yıllar (ton)		
	2010	2011	2012 (tahmini)
Çelebi	84.000	78.000	90.000
Havaş	58.000	53.500	66.000
ISG	25.600	24.000	32.000

Kaynak : İşletme Verileri

Yukarıdaki tabloda Türkiye'de bulunan üç yer hizmeti tarafından elleçlenen dış hat kargo miktarları verilmiştir. 2011 yılında yaşanan düşüşün en büyük nedeni ekonomik kriz olarak açıklanmıştır. Aynı zamanda Çelebi tarafından 2010 yılında taşınan 84.000 ton kargonun 2000 tonu yerli 82.000 tonu ise yabancı taşıyıcılara aittir. Yine Çelebi tarafından elleçlenen kargonun %55 i ithalat, %45'i ihracat ağırlıklı olarak gerçekleşmiştir.

¹⁵² http://www.sabihagokcen.aero/kargo_terminal_hizmetleri (Erişim tarihi: 12.01.2012)

2.4. Hava Kargo Taşıyıcıları

Türkiye’de hava kargo taşımacılığı yapan işletmeler; Türk Havayolları bünyesinde kurulmuş olan Turkish Cargo, MNG Havayolları Taşımacılık, ACT Havayolları A.Ş ve ULS Havayolları Kargo Taşımacılık olarak sıralanmaktadır.

Tablo 8 Türk Hava Kargo Taşıyıcılarının 2009 ve 2010 yıllarına ait verileri

Taşıyıcı	Turkish Cargo		MNG		ULS		ACT	
	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010
Kargo uçak sayısı	4	5	9	9	5	5	6	6
Kargo uçuş noktası	22	26	14	15	17	20	-	-
Konma sayısı	213.953	245.226	8.260	9.688	2.662	4.125	-	-
Yolcu sefer sayısı	210.990	241.188	-	-	-	-	-	-
Kargo sefer sayısı	2963	4.038	4.130	4844	1612	2.502	-	-
Kargo+posta (ton)	238.060	313.956	123.90 0	145.32 0	56.420	87.570	-	-

Kaynak: İşletme verileri¹⁵³

(Not: ACT yetkilileri şirket bilgilerini paylaşmak istemedikleri için tabloda yer verilememiştir)

Tablo 8 Türkiye’deki 3 hava kargo taşıyıcısının 2009 ve 2010 yıllarına ait verilerini göstermektedir. Buna göre en çok kargo uçağına MNG Havayolları kargo taşımacılık sahipken, Turkish Cargo’da kargoların büyük bölümünün yolcu uçaklarıyla taşındığı görülmektedir. Sadece kargo uçaklarıyla yapılan sefer sayısı söz konusu olduğunda MNG öndeyken, Turkish Cargo en fazla kargo uçuş noktasına sahip olan hava kargo işletmesidir. Her üç taşıyıcının da 2010 yılında taşıdığı kargo miktarı 2009 yılına göre artış göstermiştir.

¹⁵³ <http://www.turkishairlines.com.tr-TR/Kurumsal/faaliyet-raporu/2010/tr/m-6-2-4.html>, (Erişim: 01.12.2011)

ULS Ticaret Müdürü Mesut Yılmaz
MNG Charter Analiz Uzmanı Sinan Yayla

2.4.1. Turkish Cargo

1933 yılında ulusal havayolu olarak kurulan Türk Hava Yolları, 1936 yılında ilk uluslararası kargosunu taşımıştır. Posta ve önemli dokümanlarla başlayan kargo taşımaları zaman içerisinde müşteri ihtiyaçlarına göre değişim geçirmiş ve 2000 yılına gelindiğinde Türk Hava Yolları bünyesinde gerçekleşen yeniden yapılanma sürecinde Türk Hava Yolları Kargo Bölümü, “Turkish Cargo” çatısı altında toplanmıştır. Turkish Cargo, bölgesel ticareti geliştirmek ve artan müşteri ihtiyaçlarının karşılamak için, tarifeli kargo uçağı seferleri ve bunlara ilave kamyon ağı ile servislerine sahiptir.¹⁵⁴

Turkish Cargo, Türk Hava Yollarının bir alt markası olup, onun uçuş ağını ve filosunu kullanmaktadır. Turkish Cargo'nun kargo uçakları filosu tablo 9' da gösterilmiştir.

Tablo 9 THY Kargo Filosu (2011)

Uçak Tipi	Adet	Yük
A310-304F	4	36 ton
A330-200F	2	70 ton

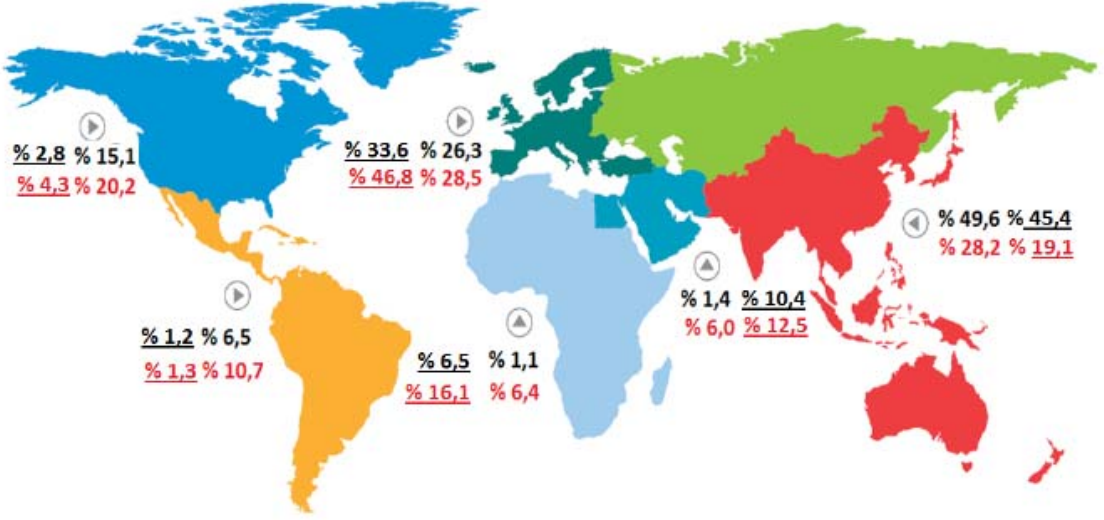
Yolcu uçaklarıyla, 39'u iç hatlardaki olmak üzere 160'dan fazla noktaya kargo taşınmakta, ayrıca 26 noktaya da kargo uçaklarıyla tarifeli kargo seferleri düzenlenmektedir. Bunlara ilaveten kargoları müşterinin istediğı noktaya ulaştırmak için uçuşunun olmadığı noktalara da kamyon seferleri düzenlemektedir. İstanbul-Bükreş, İstanbul-Belgrad, Almanya'da ise Frankfurt- Hamburg bu noktalardan bazılarıdır¹⁵⁵.

Turkish Cargo, 36 ton kapasiteli 4 adet A310-304F ve 70 ton kapasiteli 2 adet yeni jenerasyon A330-200F kargo uçakları ile Almaata, Amman, Beyrut, Bişkek, Cezayir, Delhi, Dubai, Frankfurt, Hong Kong, Kahire, Kazablanka, Köln, Londra (Gatwick), Maastricht (Hollanda), Madrid, Milano, Paris (Charles de Gaulle), Priştine, Şam, Şangay, Taşkent, Tel Aviv, Tiflis, Tiran, Trablus, Zürih'e tarifeli seferler yapmaktadır.

¹⁵⁴<http://www.turkishcargo.com.tr/kargo/hakkimizda/kurumsal-bilgiler.aspx> (Erişim tarihi: 23.03.2011)

¹⁵⁵ <http://www.turkishcargo.com.tr/kargo/hizmet-agi-ve-filo/karayolu-tasimaciligi.aspx> (Erişim tarihi 14.01.2010)

Gelir Bazında Dünya Kargo Trafığı



Şekil 10. Gelir Bazında Dünya Kargo Trafığı

Kaynak: http://www.turkishcargo.com.tr/kargo/pdf/turkish_cargo_sunum_2011_TR.pdf

Şekil 10'de bölgelere ait siyah renkli yüzdeler ihracatı, kırmızı renkli yüzdeler ise ithalatı göstermektedir. Altı çizili olmayan veriler bölgelerin toplam Pazar içindeki yüzdelerini, altı çizili olanlar ise Turkish Cargo taşımaları içindeki yüzdelerini göstermektedir.

Avrupa havayolları Birliğine Üye Havayolları kargolarının %3.1'i THY tarafından taşınmaktadır. Tablo 10 'da gösterildiği üzere İstanbul, Avrupa'nın taşınan kargoda (ton/km) 9. sıradaki merkezi olmuştur. Avrupa hava kargo sıralamasında Paris birinci sırada, Frankfurt ikinci sırada Brüksel ise İstanbul'dan sonra onuncu sırada yer almıştır.¹⁵⁶

2010 yılı kargo doluluk oranı (yolcu ve kargo uçakları dahil) %72 olan THY, kargo uçaklarının frekansında %40 bir artış meydana getirmiş ve kargo uçak tarifesi yolcu tarifesi ile uyumlaştırarak kargo trafiğinde transit kargo payını %52'ye çıkarmıştır. Son bir yılda taşınan kargodaki artış %31,9 değerinde gerçekleşmiştir.

2010 yılında toplam 314.000 ton kargo taşınmıştır. Bu kargoların 223.000 tonu yolcu uçakları ile, 91.000 tonu ise kargo uçakları ile taşınmıştır¹⁵⁷.

¹⁵⁶ http://www.turkishcargo.com.tr/kargo/pdf/turkish_cargo_sunum_2011_TR.pdf (Erişim: 12.12.2011)

¹⁵⁷ <http://www.turkishairlines.com/tr-TR/kurumsal/faaliyet-raporu/2010/tr/m-6-2-4.html> (Erişim: 11.12.2011)

2011 yılının ilk çeyreğinde 85.231 ton kargo taşımış olan THY, 93 milyon Euro gelir elde etmiştir.

Tablo 10. Avrupa Hava Kargo Trafiği Sıralaması 2010

Sıra	Kod	Şehir	Toplam
1	PAR	Paris	2,399,067
2	FRA	Frankfurt	2,275,106
3	LON	Londra	1,551,405
4	AMS	Amsterdam	1,538,135
5	LUX	Lüksemburg	705,370
6	CGN	Köln	644,029
7	LGG	Liege	639,669
8	LEJ	Leipzig	638,491
9	IST	İstanbul	466,553
10	BRU	Brüksel	441,442

Kaynak: <http://www.turkishairlines.com/tr-TR/kurumsal/faaliyet-raporu/2010/tr/m-6-2-4.html> Erişim: 11.12.2011

2.4.2. MNG Kargo Yurt içi ve Yurt Dışı Taşımacılık Anonim Şirketi

MNG Havayolları 1996 yılının Şubat ayında kurulmuştur. 1997 yılının Kasım ayında orta menzilli Airbus A300 ile Hahn (Almanya) ve Stansted'e (İngiltere) tarifeli kargo seferleri ile hizmet vermeye başlamıştır.

Türkiye'deki hava kargo kapasitesinin büyük kısmını elinde tutan MNG Havayolları tarifeli seferlerinin yanı sıra charter seferleriyle birlikte müşterilerine uçak ve kapasite sağlayarak büyümesini sürdürmektedir.

MNG Havayolları, 2000 yılında İstanbul Atatürk Havalimanı'ndan 12 km uzaklıkta AB standartlarında tamamen donanımlı İthalat Antreposu Hizmeti veren bir operatör durumuna gelmiştir. MNG Antreposu İstanbul Havalimanı gümrüğüne bağlı 10.000m² alan, 60.000 m³ hacim ve 7.000 Euro-palet kapasiteli bir yerde

konumlanmıştır. Gümrüklü antrepo, kayıt yapma, istifleme, kargo arama ve kargo teslim işlemlerini barkodlu sistem üzerinde kurulu bilgisayar ile yapmaktadır.¹⁵⁸

Almanya'nın Koln Havalimanından tüm Avrupa'ya ve Londra Luton havalimanından da tüm İngiltere ve İrlanda'ya uzanan karayolu ağı ile hizmetlerini sürdürmektedir. Ayrıca, uluslararası havayolları ile yapılmış anlaşmalar ile MNG Havayollarının direk seferlerinin olmadığı dünyanın pek çok noktasına da hizmet verilmektedir.

MNG Havayolları dünyadaki en başarılı A300 işleticileri arasında yer almaktadır. Bu da 2003 yılından bu yana sürekli olarak Airbus tarafından resmi olarak tescillenmektedir.

Aynı zamanda Air France, Fedex, DHL, UPS, Emirates, Qatar Airways, TAP Air Portugal ile işbirlikleri vardır ve devam etmektedir. Ayrıca, müşterilerine tarifeli uçuşlar dışında, ACMI, hizmeti de sunmaktadırlar. ACMI Hizmeti Uçağın uçuş ekibi, bakım ve sigorta maliyetleri ile birlikte kısa veya uzun dönemler için diğer havayolu işletmelerine kiralanmasıdır. Bu kiralamada havaalanı yer hizmetleri, iniş-kalkış ve yakıt gibi operasyonla ilgili masraflar kiralayana aittir¹⁵⁹.

MNG kargo'nun öncülük ettiği hizmetlerden biri de şehirlerarasındaki teslim süresini 24 saate indirmesidir. MNG kargonun kullandığı tüm yazılımlar sektörün ihtiyaçlarına göre kendi bünyesindeki IT bölümü tarafından yazılmaktadır. Kargo şubeye getirilip faturalandırıldığı andan itibaren en geç 5 saniye içinde tüm veriler genel müdürlüğe ve varış merkezindeki şubeyle aralarındaki aktarmalara ulaşmaktadır. MNG Kargo yurtdışındaki uçuş ağı sayesinde tüm doküman ve paketleri dünyanın 210 ülkesine taşıma hizmeti vermektedir.

Tablo 11. MNG Kargo Filosu (2011)

Uçak Tipi	Adet	Yük Kapasitesi	Hacimsel Kapasite
A300-B4	6	43-44 ton	280m ³
B737 4K5	1	19-20 ton	140m ³
A300-600	1	46-47 ton	310m ³

¹⁵⁸ <http://www.mngairlines.com/TR/Kurumsal.aspx> (Erişim tarihi: 03.05.2011)

¹⁵⁹ <http://havacilikturk.weebly.com/1/post/2011/10/uak-kiralama-wet-lease-donat-kiralama.html> (Erişim tarihi: 13.12.2012)

MNG Kargo'nun filosu A-300 ve B737'lerden oluşmaktadır. Böylece MNG Kargo tek seferde 47 tona kadar yük taşıyabilmektedir. Aşağıda MNG havayollarının sahip olduğu filo ve özellikleri tablo 11'de gösterilmiştir.

2.4.3. ULS Havayolları Kargo Taşımacılık

Atatürk Havalimanı merkezli bir şirket olan ULS Havayolları Kargo, 300 ton taşıma kapasitesi ve tablo 12'de belirtilen 6 uçaklık filosu ile faaliyet göstermektedir. Aynı zamanda hizmet yelpazelerinde müşterilerine özel isteğe bağlı olarak uçak kiralama (charter) ve diğer havayollarına ekibi ile birlikte uzun dönem uçak kiralama (ACMI) ve tarifeli sefer seçenekleri bulunmaktadır. Sadece dış pazara çalışmakta olan ULS Havayolları'nın pazar oranı yaklaşık %5 olarak bilinmektedir. Ayrıca yurt dışında farklı ülkeler arasında da kendi çağrı adı ile uçuşlar yapmaktadır¹⁶⁰. Bu uçuşların sırasıyla en fazla yapıldığı yerler Estonya, Almaata ve Çin'dir¹⁶¹.

Tablo 12 ULS Havayolları Filosu

Uçak Tipi	Adet	Yük
A310-300	3	27-30 ton
A300-B4	3	43-44 ton

JAR 145 Yetki Belgesi ile A Check ve Hat Bakım Hizmeti veren Teknik departmanı Atatürk Havalimanı'nda bulunmaktadır¹⁶². Aynı zamanda filoya son katılan A310-300F'ler, tam kapasite yüklü iken yakıt ikmali yapmaksızın kesintisiz sekiz saatlik menzilde rahatlıkla uçabilme yeteneğine sahiptirler.

En çok tekstil taşımacılığı yapmakta olan ULS Havayolları, ikinci sırada inşaat yapı malzemeleri taşımaktadır. Bu işletme, ağırlıklı olarak Ortadoğu ülkeleri olmak üzere, Amerika kıtası hariç, diğer tüm ülkelere kargo taşımacılığı hizmeti götürmektedir.

ULS Havayolları Kargo, bütün bölgelerde gerçekleştireceği tüm uçuş operasyonlarında, uçuş emniyeti için bir Uçuş Emniyeti Programı (SP) kullanmaktadır. Bu program tüm personelin bir haberleşme hattını kullanarak, üst yönetim ile direkt

¹⁶⁰ ULS Ticaret Müdürü Mesut Yılmaz ile yapılan görüşme

¹⁶¹ ULS Uçuş Dispeçeri Kenan Ercan'la yapılan görüşme

¹⁶² http://www.uls-global.com/tr/default.asp?sayfa=uls_havayollari_kargo (Erişim tarihi: 11.07.2011)

iletişim kurmasına imkan sağlar. “On-Site Safety Officer” sıfatıyla emniyet konusundaki yetersizliklerin tanımlanmasına ve çözüm üretilmesine katkıda bulunmaktadır.

2.4.4. ACT Havayolları A.Ş

ACT Havayolları 21.09.2004’te tarifesiz kargo taşımacılığı yapmak amacıyla kurulmuştur. ACT havayolları ilk uçuşunu 29 Haziran 2005’te gerçekleştirmiştir. 2005’te yapılan toplam 268 seferin sadece 11’i ACT Havayolları sefer numarası ile gerçekleşmiş, diğer tüm seferler ihtiyacı olan havayolu işletmelerine kapasite sağlamak amacıyla ve ACMI kira şeklinde ya da full charter olarak gerçekleştirilmiştir. 2006 yılında sermayesi 5 kat artan ACT Havayolları, “JAR 145” ile sertifikalandırılırken, 2006 yılının Eylül ayında ise ISO 9001:2000 kalite sertifikasını almıştır. Eylül 2008’de ise IATA tarafından IOSA ile sertifikalandırılmıştır.¹⁶³

Dünya’da Binde 4-5. Türkiye’de ise %30 civarı bir pazar payına sahip olan bu işletmenin kendisine ait tarifeli seferi bulunmamaktadır. Uçakları DHL ve Lufthansa’ya ACMI yoluyla kiraya veren bu işletme, kendisine ait bir network’e de sahip değildir. Filosunda altı adet A300 B4 kargo uçağı bulunan ACT Havayolları’nın taşıdığı kargoların başında genel kargo gelmektedir. Sonra sırasıyla otomotiv, tekstil, bilgisayar ve canlı hayvan taşımaktadır.¹⁶⁴

2011 yılının sonlarına doğru Çinli grup HNA tarafından %49’u satın alınan ACT Havayolları’nın adı My Cargo olarak değiştirilmiştir¹⁶⁵.

3. Türk Hava Kargo Taşımacılığının Dünyadaki Yeri ve Gelişme potansiyeli

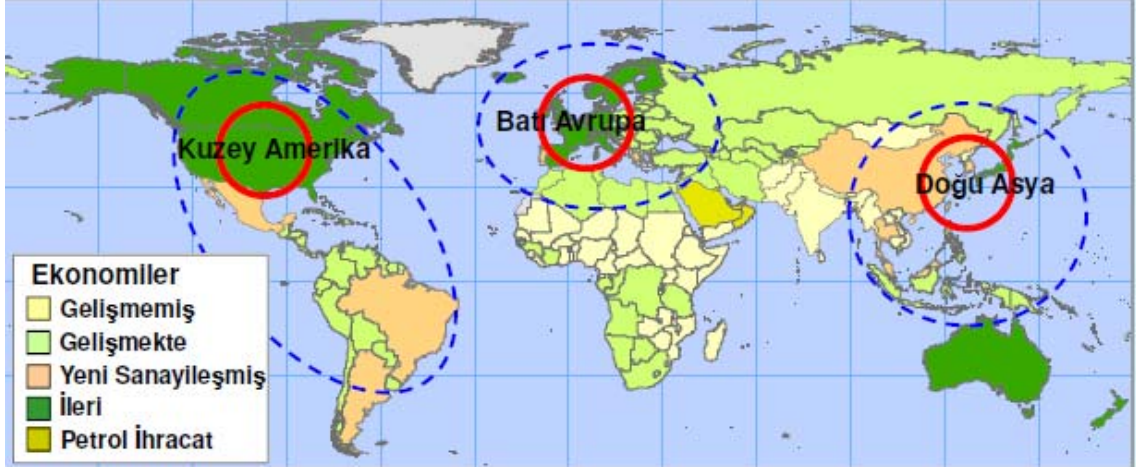
Dünyanın en büyük 17. ekonomik gücü olan Türkiye, Ortadoğu, Hazar ve Orta Asya bölgelerinin yakınında bulunmakta; Avrupa, Asya, ve Afrika kara, hava, deniz ulaşımının merkezinde yer almakta; tarihi, siyasi, kültürel ve ekonomik bağlarla Avrupa, Asya ve Avrupa ülkeleri ile yoğun etkileşim içinde bulunmaktadır¹⁶⁶.

¹⁶³ <http://www.actairlines.com/en/history.php> (Erişim tarihi : 13.12.2011)

¹⁶⁴ ACT Airlines Satış ve Pazarlama Müdürü Tolga Karabaş ile yapılan görüşme

¹⁶⁵ <http://havakargoturkiye.com/98-act-artik-my-cargo.html> (Erişim Tarihi: 12.12.2011)

¹⁶⁶Devlet Planlama Teşkilatı. (2009). *Stratejik Plan 2009/2013*. Ankara, s.33



Şekil 11 Dünyadaki Bölgelere Göre Ekonomik Gelişimler

Kaynak: Devlet Planlama Teşkilatı 2009: 33

Şekil 11’de de görüldüğü gibi Türkiye’nin çevresinde her türlü gelişmişlik düzeyine sahip ülkeler mevcut bulunmaktadır. gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin gelişmemiş olanlarla ticari ilişkiler içinde bulunacağı açıktır. Bu bağlamda Türkiye’deki hava kargo taşıyıcıları bu etkileşim sonucu doğacak olan pazarı iyi değerlendirmek durumundadırlar.

Uluslararası kuruluşlar tarafından yapılan istatistiklere göre havayolu kargo taşımacılığı dünya ölçeğinde yıllık ortalama %6 -%7 oranında büyüyecektir. Bununla birlikte son yıllarda hava kargo ile taşınan malların cinsi ve kompozisyonu da değişmektedir. 1980’li yıllarda havayolu ile taşınan kargo, her türlü yiyecek malzemesi, deniz ürünleri, gazete, lüks giyim eşyası, ilaç ve yedek parçadan oluşmaktaydı. Bu bileşim 1990 sonlarında, makine parçaları, elektronik, ileri teknoloji aletleri, çiçek, canlı bitki, araba yedek parçaları, ayakkabı gibi ürünler olarak nitelik değiştirdi.¹⁶⁷

Uluslararası ticarete taşınan mallarda havayolunun payı giderek artmaktadır. Türk hava kargo taşımacılığı da dünyadaki bu gelişmeye paralel olarak, son 10 yılda önemli bir gelişme kaydetmiştir. Ülkemizde sanayinin gelişmesi, özellikle tekstil, elektronik, makine ve ekipmanları, bilgisayar, otomotiv, ilaç konularında sanayileşme ve çiçekçiliğin gelişmesi hava kargo taşımacılığı ihtiyacının ve kullanımını arttırmıştır.¹⁶⁸

¹⁶⁷ http://www.tuik.gov.tr/rip/doc/II_RIP_2012-26_042012.pdf (Erişim tarihi: 15.11.2011)

¹⁶⁸ <http://www.airporthaber.com/print.php?type=1&newid=762> (Erişim tarihi: 18.02.2011)

Türkiye jeopolitik önemi göz önünde bulundurulduğunda yüksek pazar hacmine sahip bölgelerin ortasında bulunmaktadır. Avrupa'nın nüfusu 588 milyon ve GSMH' si ise 17.984 milyar dolarken, Rusya Federasyonu'nun nüfusu 142 milyon GSMH ise 1.289 milyar dolardır. Kuzey Afrika ve Ortadoğu 586 milyon nüfusu ve de 3.453 milyar dolar GSMH miktarı ile Asya ve Kafkasya ise 223 Milyar dolar nüfusu ise 105 milyondur. Türkiye bu şartlar çerçevesinde 1,4 milyar nüfus, 34.5 trilyon TL'lik pazara giriş yapabilecek ulaşım imkanlarına sahiptir¹⁶⁹.

Tablo 13'de dünyada en çok kargo taşımacılığı yapılan 30 havaalanı ve bulunduğu merkezler ve bir yıl içerisinde taşınan kargo miktarı transit kargolar dahil edilerek verilmiştir. (Transit kargo; bir ülkeden gelip başka bir ülkeye giden kargodur)¹⁷⁰. Aynı zamanda bir önceki yılda taşınan kargo miktarına göre değişim yüzdesi verilmiştir. Görülmektedir ki, Çin ve Güney Kore hava kargo taşımacılığında ilk sıralardayken ticaret hacmine ve gelişen ekonomisine rağmen Türkiye en yoğun havaalanı olan Atatürk Havalimanı ile ancak 29. Sırada yer alabilmiştir. Çok önemli bir kavşakta bulunmasına rağmen Türkiye'deki bütün havaalanlarında bir yıl içinde taşınan kargo miktarı, tek başına Dubai havalimanındakine ulaşmamaktadır.

Türkiye'nin dışa açılma politikası, gelişen ihracat, turizm ve coğrafi konumu itibariyle yoğunlaşan uluslararası ilişkilerin gerçekleşmesini sağlayan en önemli unsurlardan biri hava taşımacılığıdır. Türkiye uluslararası hava taşımacılığında stratejik bir yere ve öneme sahiptir. Ülkenin kıtalararası bir kavşak noktasında bulunması, uluslar arası hava taşımacılığında önemli ve stratejik bir yer işgal etmesine olanak sağlamış ancak tüm çabalara rağmen istenilen düzeye henüz ulaşamamıştır.¹⁷¹

Gelecekte AB'ye tam üye olacak olan Türkiye'nin tarihi ve kültürel bağlarının bulunduğu Türk Cumhuriyetleri, Orta Doğu Balkan Ülkeleri ve Bağımsız Devletler Topluluğu'na açılacak kapı ve önemli bir transit ülke konumuna geleceği düşünülmektedir. Bu ise Türkiye ve AB üyesi ülkeler ile bu ülkeler arasında direkt ve bağlantılı hava kargo trafiğini önemli oranda arttıracaktır.

¹⁶⁹Ulaştırma Bakanlığı (2011). *Bütçe 2011*. Ankara, s.1

¹⁷⁰<http://www.lojistikdefteri.com/1123/turkiye-transit-yukte-kan-kaybediyor> (Erişim tarihi: 14.01.2012)

¹⁷¹V. Korul ve H. Küçükönel (2003). Türk sivil havacılık sisteminin yapısal analizi. *Ege akademik bakış*, 3(1-2), s.24

Tablo 13. Uluslararası Kargo Miktarı(ton)¹⁷²

Sıra	Havaalanı	Toplam	%değişimi
1	Hong Kong, HK	4 148 383	18,6
2	Incheon, KR (ICN)	2 630 907	11,5
3	Şanghai, CN (PVG)	2 365 180	24,1
4	Dubai, AE (DXB)	2 174 830	13,1
5	Frankfurt, DE (FRA)	2 168 730	18,3
6	Tokyo, JP (NRT)	2 100 547	10,2
7	Singapur, SG (SIN)	1 817 444	8,4
8	Anchorage AK, US	1 803 131	36,2
9	Taipei, TW (TPE)	1 745 956	20,1
10	Miami FL, US (MIA)	1 616 319	18
11	Amsterdam, NL	1 526 892	15,7
12	Londra, GB (LHR)	1 485 868	13,2
13	Bangkok, TH (BKK)	1 268 562	19,6
14	Los Angeles CA,	1 039 093	15,5
15	New York NY, US	1 037 661	20,9
16	Şikago IL, US (ORD)	935 936	26,05
17	Luksemburg, LU	704 476	10,9
18	Osaka, JP (KIX)	704 298	21,08
19	Cologne, DE (CGN)	645 787	18,3
20	Liege, BE (LGG)	639 030	22,4
21	Kuala Lumpur, MY	615 691	11,5
22	Pekin, CN (PEK)	605 322	6,3
23	Leipzig, DE (LEJ)	598 971	25,9
24	Mumbai, IN (BOM)	467 226	16,9
25	Bogota, CO (BOG)	450 641	15,5
26	Abu Dabi, AE (AUH)	448 162	15
27	Brüksel, BE (BRU)	431 858	8,4
28	Milan, IT (MXP)	427 745	21,7
29	İstanbul, TR (IST)	423 479	17,5
30	Atlanta GA, US (ATL)	389 597	21,2

Kaynak: Airports Council International (Not: Verilere transit kargolar dâhildir.)

Taşımacılık büyük ölçüde coğrafyaya bağlı olmaktadır. Küreselleşme hangi muazzam ölçüye ulaşırsa ulaşsın, malın noktalar arasında taşınmasını gerekmektedir. Bu durum aynı teknolojiyi kullanan ülkeler arasında belli pazara yakın olana avantaj sağlamaktadır. Şekil 12 Türkiye'nin farklı merkezlere göre konumunu göstermektedir. Türkiye birçok pazara yakın olma avantajına sahiptir.

Günümüzde hava kargo taşımacılığı alanında faaliyet gösteren 1760 kargo uçağı bulunmaktadır. Bunlardan sadece 26 tanesi Türkiye'de faaliyet göstermektedir. Türkiye, Avrupa, Asya ve Afrika gibi üç büyük kıtanın tam ortasında yer almaktadır. Balkanlar, Kafkaslar, Karadeniz, Akdeniz ve Ortadoğu gibi stratejik öneme sahip bölgelere, deniz,

¹⁷²http://www.airports.org/cda/aci_common/display/main/aci_content07_c.jsp?zn=aci&cp=1-5-212-1377-1383_666_2 (Erişim tarihi: 23.05.11)

kara, hava ve demiryolu ile ulaşım sağlanabilen dünyada sayılı ülkelerden biridir. Ayrıca, Türkiye dünyanın kuzey-güney ve doğu-batı arasındaki ender kavşaklarından bir tanesidir. Ancak Türkiye, hep söylene gelen ve dünyada eşi benzeri olmayan coğrafi avantajını ekonomik gelişmeye ve ticaret hacmine yeterince yansıtamamaktadır. Bunun elbette birçok nedeni vardır fakat deniz ve havalimanlarının gücünün arzu edilen seviyede kullanılmaması da büyük bir etkidir¹⁷³.

Coğrafi konumu itibarıyla Türkiye'nin Batı ile Doğu arasında bir köprü niteliğinde olması, bölgenin ekonomik gelişimi açısından taşımacılık sektörünü son derece kritik bir sektör haline getirmektedir. 1996 yılında yürürlüğe giren Türkiye ile AB arasındaki Gümrük Birliği anlaşması ve Türkiye'nin olası AB üyeliği sektörde yeni yatırımları teşvik edecek önemli fırsatlardır.



Şekil 12. Türkiye'nin Farklı Merkezlere Göre Konumu ve Havayolu ile Varış Süresi

Kaynak: Mustafa Kemal Üniversitesi Hava Kargo Taşımacılığında Güncel Sorunlar ve Çözüm Önerileri Paneli İskenderun.18.04.2011

¹⁷³ www.ihracat12.com/files/7.kureselLojistikKavramiLojistikler.pdf. (Erişim tarihi: 08.07.2011)

Türkiye'deki lojistik şirketleri ve bu şirketlerin en önemli elemanlarından biri olan hava kargo taşımacılığı çoğunlukla dış ticaretin yoğun olduğu sektörlerle hizmet vermektedir. Tekstil ve konfeksiyon, otomotiv, hızlı tüketim ürünleri, perakende ve gıda, petrokimyasallar, makine üretimi ve inşaat sektörleri bu sektörler arasında yer almaktadır. İnşaat ve inşaat ekipmanları sektörlerinin payı 2002 yılından bu yana önemli ölçüde artmıştır. Yurt içi ve yurt dışı hatlarda taşınan kargo miktarı 2008 yılına kadar sürekli artmıştır. Ancak, küresel ekonomik krizin etkilerine bağlı olarak, kargo hacmi 2008 yılında azalmıştır. Hacim olarak uluslararası hava yolu taşımacılığında daha küçük olsa da, yurt içi hava yolu taşımacılığı daha hızlı gelişmektedir. 2004 ile 2008 yılları arasında yıllık büyüme oranı uluslararası hatlarda taşınan kargo için % 7,1; yurt içi hatlarda taşınan kargo için ise % 11 olarak gerçekleşmiştir¹⁷⁴.

Türk hava kargo işletmeleri hava araçları ve dünya geneli miktarları Türkiye'deki hava kargo taşımacılığının yeterli düzeyde olmadığını göstermektedir. Asya ile Avrupa arasında milyarlarca dolarlık yük hareketinin geçiş noktasında yer alan ülkemiz, sahip olduğu uluslararası filo yapısı, güçlü teknik altyapısı ve sivil havacılıkta yaşanan hızlı büyüme ile yakın gelecekte dünyanın havacılık alanında en önemli lojistik üslerinden biri haline gelecektir¹⁷⁵.

¹⁷⁴ http://www.invest.gov.tr/tr-TR/infocenter/publications/Documents/LOJISTIK_SEKTORU.PDF

¹⁷⁵ <http://www.utikad.org.tr/haberler/?id=5948> (Erişim tarihi: 08.07.2011)

Dördüncü Bölüm

Türkiye’deki Hava Kargo Taşımacılığının Sorunları Ve Çözüm Önerileri

Bu bölümde Türkiye’de hava kargo taşımacılığının mevcut durumu ve sorunları sektör temsilcileri ile yarı yapılandırılmış görüşme tekniği ile görüşülerek, açıklanmaktadır ve bu görüşmelerin yardımıyla hava kargo taşımacılığının geliştirilmesi için yapılması gerekenler ele alınmaktadır.

1. Araştırmanın Amacı

Amaç, Türkiye’deki hava kargo taşıyıcılarının sorunlarının neler olduğunun ve bu sorunların giderilmesi için neler yapılabileceğinin literatür taraması yapılarak ve sektör yetkililerinin görüşlerine göre araştırılmasıdır.

Bu amaç çerçevesinde çalışmanın araştırma soruları şunlardır:

- Türkiye’de hava kargo taşıyıcılarının sorunlarının nedenleri nelerdir?
- Türkiye’de hava kargo taşımacılığının gelişmesi için neler yapılması gerekmektedir?

Bu sorulara bulunacak yanıtlarla araştırma amacına ulaşılmaya çalışılmıştır.

2. Araştırmanın Önemi

Türkiye’de faaliyet gösteren hava kargo taşıyıcılarının sorunlarının bilinmesi, hava kargo taşımacılığının önündeki engellerin kaldırılmasını ve daha hızlı gelişmesine olanak sağlayacaktır. Bu araştırma, Türkiye’deki hava kargo taşıyıcılarının sorunlarının ve çözüm önerilerinin ortaya konulması açısından önem taşımaktadır.

3. Araştırmanın Sınırlılıkları

Hava kargo taşımacılığının belli başlı genel zorlukları ve sorunları olmasına rağmen her ülke için farklı problemlerin olması araştırma esnasında elde edilen kaynaklardaki bilgilerin Türkiye’deki hava kargo taşımacılığına uyarlanmasını gerektirmiştir.

İşletmelere ve bilgilere ulaşmadaki zorluklar ve görüşülen yöneticilerin işletmelerinden kaynaklanma ihtimali olan sorunları ya da yetersizlikleri belirtmekten kaçınmaları bir diğer sınırlılık olarak karşımıza çıkmıştır. Son olarak çalışma süresi boyunca elde edilen verilerin zamanla değişmesi bir diğer sınırlılıktır.

4. Araştırmanın Kapsamı ve Yöntemi

Araştırmanın teorik bölümleri için hava kargo taşımacılığı ile ilgili genel bilgileri ve hava kargo taşıyıcılarının sorunlarını içeren Türkçe ve İngilizce kaynaklardan, araştırmalardan, internetteki makalelerden, sürekli yayınlardan, vb. geniş bir literatür taraması yapılmıştır.

Araştırmanın uygulama aşamasında Türkiye’de hava kargo taşımacılığı yapan işletmelere ulaşılmış, yönetici düzeyindeki yetkililerle yapılan görüşmeler sonucunda hava kargo taşımacılığı yapan işletmelerin sorunlarına dair mevcut durum saptamasında bulunulmuş ve çözüm önerilerine yönelik incelemeler yapılmıştır. Yabancı hava kargo taşıyıcıları bu çalışma kapsamının dışında bırakılmıştır. Ana faaliyet konusu yolcu taşımacılığı olan havayolu taşıyıcılarının taşıdıkları kargo miktarları kayda değer bir miktara sahip olmadıkları için çalışma kapsamında değerlendirilmemişlerdir.

Bu çalışmada nitel araştırma yönteminden yararlanılmıştır. Nitel araştırmanın herkes tarafından kabul edilen bir tanımını yapmak güçtür. Bunun nedeni ise, nitel araştırma kavramının bir şemsiye kavram olarak kullanılması ve bu şemsiye altında yer alabilecek birçok kavramın değişik disiplinlerle yakından ilişkili olmasıdır. Nitel araştırmayı, gözlem, görüşme ve doküman incelemesi gibi nitel bilgi toplama yöntemlerinin kullanıldığı, algıların ve olayların doğal ortamda gerçekçi ve bütüncül bir biçimde ortaya konmasına yönelik nitel bir sürecin izlendiği araştırma olarak tanımlamak olanaklıdır.¹⁷⁶ Nitel araştırmalar çoğu zaman subjektif özellik taşımaktadırlar. Aynı zamanda nitel araştırmalarda verilerin şartlara göre değişebileceği göz önünde bulundurulduğundan uzun bir zaman dilimine ait olması gerekmektedir.¹⁷⁷ Yapılan bu çalışmada nitel araştırma yöntemlerinden görüşme tekniği kullanılmıştır.

¹⁷⁶A. Yıldırım ve H. Şimşek (2005). *Sosyal bilimlerde nitel araştırma yöntemleri*. (2.Baskı) Ankara: Seçkin yayıncılık, s.45.

¹⁷⁷R. C. Martella vd. (1999). *Research methods learning to become a critical research consumer*. New Jersey: Allyn & Bacon, s.256.

Görüşme tekniğini kendi içinde yapılandırılmış, yarı-yapılandırılmış ve yapılandırılmamış görüşmeler olarak sınıflamak mümkündür. Yarı-yapılandırılmış görüşmede sorular önceden belirlenir ve bu sorularla veriler toplanmaya çalışılır¹⁷⁸. Bu yöntem, ne tam yapılandırılmış görüşmeler kadar katı, ne de yapılandırılmamış görüşmeler kadar esnek. Dolayısıyla yarı yapılandırılmış görüşme, iki uç arasında yer alan bir teknik olup, araştırmacıya gereken esnekliği ve kolaylığı sağlamaktadır. Yarı yapılandırılmış görüşmede görüşmeci çalıştığı problemlerle ilgili özel alanlar keşfederse daha ayrıntılı sorularla o alanları daha derinliğine irdelemeyi deneyebilir. Bu araştırmanın verileri, görüşme türlerinden yarı-yapılandırılmış görüşme tekniği ile toplanmıştır.

Araştırmanın verileri her şirket yetkilisi ile birebir olarak yapılan 30 dakikalık görüşmeler yoluyla toplanmıştır. Araştırmada yapılan görüşmeler için araştırmacı tarafından hazırlanmış yarı yapılandırılmış görüşme formu kullanılmıştır. Yetkililerin sorulara verdiği cevaplar kayda alınarak veri kaybı engellenmiştir.

5. Araştırmanın Bulguları ve Yorumları

Bu bölümde işletmelerden gelen dönütler doğrultusunda yapılan SWOT analizi ile hava kargo taşımacılığının mevcut durumu ve geliştirilmesi için yapılması gerekenler ortaya konulmuştur.

5.1. İşletmelerden Gelen Dönütler

Araştırma kapsamında hazırlanan soru formu ve işletme yetkililerinden gelen dönütler aşağıdaki verilmiştir.

Hava Kargo Taşımacılığının Türkiye'deki Mevcut Durumu Ve Geliştirilmesi İçin Yapılması Gerekenlere İlişkin Soru Formu:

¹⁷⁸N. Karasar (1998). *Bilimsel araştırma yöntemi.* (8. Baskı). Ankara: Nobel yayın dağıtım. s.28.

Sayın yetkili,

Bu soru formu ile elde edilecek veriler, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sivil Havacılık Yönetimi Anabilim Dalı'nda Yrd. Doç. Dr. Ali Emre Sarılgan'ın danışmanlığında, "Türkiye'de hava kargo taşıyıcılarının sorunları ve çözüm önerileri" konusunda yapılan yüksek lisans tezinde kullanılacaktır. Değerli katkılarınızdan dolayı teşekkür ederim.

Fikriye YAKUT
Anadolu Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü
Sivil Havacılık Yönetimi ABD.
Yüksek Lisans Öğrencisi

1. Çalıştığınız işletmenin unvanı nedir?

Türk Hava Yolları A.O
MNG Havayolları Taşımacılık A.Ş.
ULS Havayolları Kargo Taşımacılık A.Ş.
ACT Havayolları A.Ş

2. Bu işletmedeki göreviniz nedir? Kaç yıldır bu görevdesiniz?

THY- Kargo Pazarlama ve Satış Türkiye Müdürü, 1,5 yıl
MNG- Charter Ticaret Başkanı, 5 yıl.
ACT- Satış ve Pazarlama Müdürü, 3 yıl.
ULS- Ticaret Müdürü, 7 Yıl.

3. Pazar payınızı tanımlar mısınız?

THY- Öncelikle şunu belirtiyim; THY Kargo olarak 3 türlü taşıma yapmaktayız. Birincisi iç hat taşımaları ki Türkiye içinde bir noktadan diğer noktaya olan taşımaları ifade etmektedir. İkincisi Türkiye varışlı (import) ve Türkiye çıkışlı (export) taşımalar. Üçüncü olarak da transit taşımalar dediğimiz yani yurt dışında bir noktadan çıkıp yine yurt dışında başka bir noktaya olan taşıma şeklini ifade etmektedir. Hepsi için ayrı ayrı

pazar paylarımız bulunmaktadır. Örnek olarak Türkiye varışlı ve çıkışlı pazarda ki payımız yaklaşık %62 seviyesindedir.

MNG- Yurt içi pazarımız bulunmamaktadır. Uluslararası çalışmaktayız. Rakamlar IATA istatistiklerinde çok farklı görünmektedir. İşletmemiz Türkiye’de üçüncü bazen de dördüncü görünüyor. Biz Türkiye’de THY’den sonra ikinciyiz. Lokal marketlere uçuş yapmamayı tercih etmemekteyiz.

ACT- ACT olarak dünya’da binde 4-5. Türkiye’de ise %30 civarı bir pazar payına sahip bulunmaktayız. Kendimize ait tarifeli seferimiz bulunmamaktadır. Uçakları DHL ve Lufthansa’ya ACMI yoluyla kiraya vermekteyiz. Kendimize ait bir network’e de sahip değiliz.

ULS- Sadece dış pazara çalışmaktayız. Bu pazarın da oranı yaklaşık %5 seviyesindedir. ULS Airlines Cargo bünyesinde 6 uçak bulunmaktadır ve bunların 3 tanesi wet-lease/subcharter olarak farklı ülkelerde yer almaktadır. Ayrıca yurt dışında farklı ülkeler arasında da kendi çağrı adımız ile uçuşlar yapmaktayız

4. En çok hangi ürünleri taşıyorsunuz?

THY- En çok taşıdığımız ürünler; %70’i tekstil olmak üzere, elektronik eşya, makine aksamı ve ekipmanları, otomotiv, sanayi ürünleri, yaş sebze ve meyve ve zati eşyadır. İthalatta ise en çok otomotiv, yedek parça, elektronik aksam ve ilaç taşımaktayız.

MNG – Genellemek doğru olmamakla birlikte çoğunlukla genel kargo taşımaktayız. Hazır tekstil, makine aksamı taşınmaktadır. Taşıdığımız kargolar sezona ve operasyon yapılan bölgeye göre değişim göstermektedir. Örneğin Çin’e daha çok elektronik taşınırken Kuzey Afrika’ya insani yardım taşınmaktadır.

ACT- Genel kargo denilebilir. Sonra sırasıyla otomotiv, tekstil, bilgisayar ve canlı hayvan gelmektedir.

ULS- En çok %70 oranıyla tekstil taşımacılığı yapmaktayız. %10’u inşaat yapı malzemeleri %20 ise muhtelif kargo taşımaktayız.

5. Hangi ülkelere kargo taşımacılığı hizmeti götürmektesiniz?

THY- Şu an THY’nin uçtuğu yaklaşık 180 destinasyonun hepsine kargo taşımacılığı yapmaktayız. Kargolar hem yolcu uçakları altında hem de kargo uçakları ile taşınmaktadır.

MNG- Tarifeli olarak Almanya, İngiltere, Çin, Fransa, Kazakistan ve Afganistan'ı sıralayabiliriz. Charter olarak ise dünyanın her yerine taşımacılık hizmeti götürebilmekteyiz.

ACT- İhtiyaç halinde dünyanın her yerine uçmaktayız. Fakat çok özel izin gerektiren yerler bulunmaktadır. Buralara izin alamadığımızdan uçuş gerçekleştirememekteyiz. Örneğin Amerika bu yerlerden bir tanesidir.

ULS- Ağırlıklı olarak Ortadoğu ülkeleri olmak üzere, Amerika kıtası hariç, diğer tüm ülkelere kargo taşımacılığı hizmeti götürmekteyiz.

6. Filo yapımızı seçerken nelere dikkat ediyorsunuz? Karşılaştığınız zorluklar nelerdir?

THY- Filo yapımızı planlanan seferin uzaklığına, potansiyel kargo hacmi ve yolcu miktarına, uçuş süresine, havalimanı veya ülke kurallarına, slot sayısına, alınacak olan uçağın maliyet ve verimliliğine ve tabi ki şirketin orta ve uzun vadeli stratejik kararlarına göre belirlemekteyiz.

MNG- MNG filo yapısı ve kargo kapasitesi olarak düşünüldüğünde en büyük şirket konumundadır. Şüphesiz filo yapısını belirleyen en önemli unsur ise Türkiye'nin coğrafi ve stratejik pozisyonudur. Çok büyük gövdeli uçaklar işlevsel değildir. Operasyonlarımızı orta veya küçük gövdeli, uçaklarla gerçekleştirmekteyiz. Avrupa en uzak yeri Türkiye'ye maksimum 4 saat olduğu için çok büyük uçak kullanmayı uygun görmemekteyiz. Esneklik için orta ve küçük gövdeli uçaklar daha uygun olmaktadır. Kargo uçakları eskidir. Yeni uçaklar daha çok yolcuya tahsis edilmektedir. Eski uçakların kullanılması bakımsal anlamda zorluklar oluşturmaktadır. Artan arıza sayısı bakım maliyetlerini arttırmaktadır. Öte yandan sigorta giderleri uçağın yaşına göre değişmekte. Eski uçaklar bu durumda avantaj sağlamaktadır. Yaşlı bir uçağa en fazla 2-3 bin dolar pirim ödense de, bakımına harcanan zamanda uçağı kullanamamak çeşitli kayıplara neden olabilmektedir.

Türkiye'de uçaklar 20 yaştan daha genç olmasını gerektiren bir kural bulunmaktadır. Bu yaşta kargo uçağı bulmak oldukça güçtür. Genelde dünya pazarında kargoya ayrılanlar daha yaşlı olanlardır. Bakımı tam yapılmak koşuluyla eski uçaklar da uçurulabilmelidir.

ACT – Etkin ve verimli bir filo yapısı çok önemlidir. Pazarın ve talep bilindiği takdirde isabetli seçimler yapmak kolaydır. Örneğin yakında taşıdığımız Shakira'nın konser malzemeleri toplamda 20 tondu ama hacim olarak A300'ü gerektirmekteydi. Şu anda filoya yeni B747-400 gelecek. A300 bir seferde 40 ton taşırken, B747'ler 115 ton taşıyabilmektedirler. ACT olarak genelde wide body ve daha büyük gövdeli uçakları tercih etmekteyiz. Yaş olarak genç uçaklar iyi olsa da maliyetleri oldukça yüksektir. Bize göre eski uçaklar ideal ama en negatif yanı bakım masrafları. Yaşlı uçaklar için SHGM'nin 20 yaş limiti vardır. Bunun geçilememesi bir sorun teşkil etmektedir. Örneğin Rus uçakları 1970'li yıllara ait buna rağmen, dünyada hala bir numara olarak bulunmaktadırlar. Gürültü kısıtı söz konusu olduğunda A300'ü etkileyecek bir kısıt henüz gerçekleşmedi ama Avrupa'da 2-3 senede başlayacağı bilinmektedir. Bu kısıtlardan etkilenmemek için şartlara göre yenilemek gerekmektedir.

ULS- Filomuz A-300 ve A-310'lardan oluşmaktadır. Filo yapısını oluştururken en önemli unsurun ekip olduğunu düşünmekteyim. Çeşitli uçaklardan oluşan bir filo esneklik sağlasa da, ekibi eğitmek ve her tipe göre ayrı ekipler kurmak hem zor hem de masraflı bir iştir. Bu iki uçağın tip eğitimini verme yetkimiz var. Yeni alımları da bu iki modelden yapmayı düşünmekteyiz. Kurallar gereği, A-300 de uçan kaptan A-310'da uçamamaktadır. Bir diğer faktör; bu iki modelin parçalarının birbirine uyuyor olmasıdır. Bu durum, bakım konularında bize avantaj sağlamaktadır.

Şu anda filomuzda bulunan A-300'ler eski, A-310'lar ise daha yenidir. 1990 sonrası, 1995-1996 yıllarının uçaklarıdır. Eski uçakların motoru daha fazla yıpranmaktadır. Aynı zamanda bakım masrafları daha fazla olmaktadır. Sıfır model bir A-310'a göre, eskisi %2.5 daha fazla yakıt tüketmektedir, A-300'de ise bu oran % 5'e çıkmaktadır.

Karşılaşılan bir diğer zorluk ise, uçakları kiraya verdiğimiz şirketlerin ısrarla B-747 tipi uçak istemeleridir. Bunlar 110 ton taşıma kapasitesine sahipken elimizdekiler ancak 40 ton taşıyabilmektedirler.

7. Hava kargo sektörünün Türkiye için önemi nedir?

THY- Kargo sektörü, bir anlamda ülkelerin entegrasyonunu hızlandırdığı ve ticaretin gelişmesine katkıda bulunduğundan, tüm dünyada olduğu gibi Türkiye'de de çok önemli bir yeri bulunmaktadır. Dünyada Dubai şehri lojistik bir üs olarak ve bunun getirdiği ticaret hacmi ile yapılanmış ve gelişmiş bir şehirdir.

MNG- Hava kargo taşımacılığı direkt olarak şunu etkiliyor bu nedenle önemlidir gibi bağlantı kurmak oldukça zordur. İnsanlar yaşamak ve ticaret yapmak zorundadır. Mallar bir şekilde aktarılması gerektiği için, kargo sektörü günümüzde hızla büyümektedir. Dünyada ekonomik gidişattaki kötülük bu sektörü direkt etkilemektedir. Türkiye yer olarak “originating point” adıyla adlandırdığımız çıkış noktası konumundadır. Haritaya bakınca aşağıda ve yukarıda savaşlar gerçekleşmektedir. Bu konuda Türkiye güvenli bir konumdadır. Türkiye, Avrupa’nın mali problemlerine karşı iyi bir üst ve pazar konumundadır.

ACT- İnanılmaz bir hızla gelişen hava kargo sektörünün önemi ebetteki Türkiye için çok büyüktür. Günümüzde Avrupa’nın Pazar payının yarıdan fazlasına sahiptir. Asya ve Avrupa arasında geçiş bölgesi olduğu için hava kargo akıllıca kullanılırsa GSMH’ya da girdisi büyük olacaktır. Türkiye gelişen bir ülkedir ve 26 tane kargo uçağı bulunmaktadır. Bu oldukça büyük bir rakamdır. Bu uçakların hepsi de iş yapmaktadır. Aynı zamanda ben kargo sektörünün gelişmesinin gümrüğü de geliştireceğine inanmaktayım.

ULS- Hava kargo sektörü Türkiye için elbette çok önemlidir. Fakat ticari ilişkiler gelişmediği sürece bu sektör tam manasıyla gelişmeyecektir. Türkiye’deki pazar 4 işletmeye yetmektedir. Bu Pazar potansiyeli yoktur şeklinde anlaşılmamalıdır. Pazar potansiyeli vardır ama ticari ilişkilerle arttırılmalıdır. Türkiye çin Avrupa’ya yakın olması bir avantajdır ama aynı zamanda bir dezavantajdır da. Karayoluyla da kargo yollanabilecekse müşteri genelde onu tercih etmektedir. Orta Asya, Rusya, Afrika gibi bölgelerde ciddi ticari yatırımlar olsa, devlet bu durumu desteklese hava kargo taşımacılığı daha çok işe yaramaya başlayacaktır ve önemi de böylece ortaya çıkacaktır. Bunların gerçekleşmesi için zamana ihtiyaç duyulmaktadır.

8. Türkiye’deki hava kargonun büyüklüğü ve gelişmişliği için ne düşünüyorsunuz?

THY- Coğrafi konum itibari ile Avrupa ve Asya arasında bir köprü vazifesi gören ülkemiz maalesef bu konumunun avantajlarından tam olarak istifade edebilmiş değildir. Kara yolu ve deniz yolu taşımacılığımız nispeten daha iyi seviyede olsa da hava kargo sektörü henüz istenilen büyüklük ve başarıda değildir. Ancak son yıllarda yapılan yatırımlar ve orta vadeli planlarımızın akabinde bu sektör çok daha dinamik ve canlı

hale gelecektir. Tüm eksiklerimize rağmen İstanbul dünyada hava kargo açısından en büyük 29. Şehir konumundadır.

MNG- Henüz başlangıç aşamasındadır. Yeni yeni önemi anlaşılmaktadır.

ACT- Hava kargo taşımacılığı konusunda iyi olduğunu düşünmekteyim. İşe ilk girdiğim senelerde haftada 10 tane Antonov 124 kalkmaktaydı. O zamanlar sadece MNG vardı ve O'nun da yeterli uçağı yoktu. MNG zamanında hava kargoya gereken önem verilseydi günümüzde genel anlamda hava kargo taşımacılığı daha iyi noktalarda olabilirdi. Bavul ticareti Rusların para kazandığı bir işti. Ne var ki o dönem hali hazırdaki arz yetersiz kaldı ve ULS bu dönemde kuruldu.

ULS- Kargo hacmini düşünürsek hava kargo taşımacılığı gerekli düzeyde kullanılmamaktadır. Bunun en önemli nedeni, hava kargo taşımalarının diğer taşıma alternatiflerine göre daha pahalı olmasıdır.

9. Türkiye’de hava kargo taşımacılığının büyümesini engelleyen ya da yavaşlatan unsurlar nelerdir?

THY- Öncelikle gümrük rejiminin daha serbest ve esnek olması gerekmektedir. Türkiye’nin gümrük mevzuatını daha hızlı işleyen ve Avrupa ülkelerinde ki standartlarda revize etmesi kaçınılmazdır. Bir diğer nokta da Türkiye hava kargo sektörünün operasyonel ve lojistik manada birçok altyapı yetersizlikleri bulunmaktadır. Her şeyden önce tüm hava kargo sektörüne hitap eden, tüm acentelerin, gümrükleme şirketlerinin ve yan kuruluşların bir arada olduğu, gümrükleme işlemlerinin hızla ve kolaylıkla yapıldığı, kargo elleçleme süreçlerinin teknolojik alt yapı ile desteklendiği uygun bir yapımız bulunmamaktadır.

MNG- Genelde mevzuat ve alt yapı olarak düşünmekteyim. Gümrükler emniyet sınırlarını aşmayacak şekilde iyileştirilmelidir. Transit uçuşlarda bekleme süresi minimum 24 saattir. “Board to board” adını verdiğimiz uçaktan uçağa yükleme yapılamamaktadır. Avrupa’da bu zorluk yoktur. Bir diğer sorun ise Atatürk Havalimanı için ciddi slot sorunu yaşanmaktadır. Kargo uçakları yolcuya göre ikinci planda kalmaktadır. Türkiye’de uçaklar 20 yaştan genç olmalı diye bir kural bulunmaktadır. Bunu bulmak neredeyse imkânsızdır.

ACT- Yavaşlatan unsurların başında SHGM gelmektedir. Dışarıdaki sistemlerin uyarlanması esnasında boşluklar oluşmaktadır. Hava kargo taşımacılığı yapanların



gelişmesine daha uygun kararlar alınsa sorunun önemli bir bölümü çözülebilir. Bir diğer unsuru ise insanlar oluşturmaktadır. Dürüst yapılmayan rekabet sektörün gelişmesini, olumsuz yönde etkilemektedir. Müşterilerin bu hususta kendi ülkesindeki taşıyıcıyı tercih etmemelerinin de ben Türkiye’deki hava kargo taşımacılığını olumsuz yönde etkilediğini düşünmekteyim. Türkiye’de -kendi ülkesinde- 26 tane kargo uçağı varken yurt dışındakinden medet uman müşteriler bu sektörün gelişmesini engellemektedirler diye düşünmekteyim.

ULS- En önemli unsur İstanbul’un havalimanındaki slot sıkıntılarında kaynaklı bir kargo merkezi haline getirilememesidir. Eğer İstanbul’u open-sky yapıp yolcu uçakları ile İstanbul’a gelen malların kargo uçakları ile diğer ülkelere taşınması sağlanabilirse ülkemizde hava taşımacılığı çok daha hızlı büyüyecektir.

Bir de bürokrasiden kaynaklanan sorunlar bulunmaktadır. Örneğin; transit gelen kargoların, havalimanları arasındaki transfer sürelerinin bürokrasiden dolayı uzamasından uçuşlar zamanında yapılamamakta dolayısı ile taşıyıcıların slot problemi ile birlikte zaman iş ve para kaybına uğramalarına sebep vermektedir. Ayrıca bu sebeplerden dolayı yabancı hava yolları Türkiye yerine bürokrasi ile minimum uğraşacakları diğer ülkeleri tercih etmektedirler.

10. Altyapı yetersizlikleri ile karşılaşılıyor musunuz?

THY- Şüphesiz THY Kargo olarak bir çok problem ile karşılaşmaktayız. DHMİ’nin bize tahsis etmiş olduğu binada kiracı olarak faaliyet göstermekteyiz. Ancak bu bina artan kargo hacmimiz ve günümüz teknolojik gelişmelerine maalesef cevap verememektedir. Dolayısı ile iş gücü ve verimlilik kaybına neden olmaktadır.

MNG- Tam anlamıyla şekillenmiş bir alt yapı bulunmamaktadır. Bina ve tesis olarak dört tane kargoya ait yapı mevcut bulunmaktadır. Ama yeterli denilemez. Herkes kendi imkanıyla bir şeyler yapmaya çalışmaktadır.

ACT- Alt yapı yetersizlikleri ile karşılaşmaktayız. Atatürk Havalimanı dolmuş durumdadır. THY ise hala filosunu genişletmeye devam etmektedir böylece Atatürk Havalimanı’nı komple THY tarafından kapatılmak üzere. Sabiha Gökçen Havalimanı ise Low cost’lara dönmüş durumdadır. Benim kanaatim İstanbul’a bir kargo havalimanı yapılabilir ya da Çorlu Havalimanı kullanılabilir. Kargonun %75’i zaten yolcu uçaklarıyla taşınmaktadır geri kalan %25’i için böyle bir girişime gerek yok diyen

zihniyetten dolayı hava kargo sektörü gelişmemektedir. Bir de pilot sıkıntısı yaşanmaktadır sektörde. Anadolu Üniversitesi teknik eleman açığını bir hayli kapatmaktadır. Bizim işletmemize göre gümrüklerde herhangi bir sıkıntı yaşanmamaktadır. Gümrüklerdeki sıkıntı son alıcıya göredir. Hatta diyebilirim ki, Avrupa’da bu iş daha problemliler olarak gerçekleşmektedir.

ULS- İlgili meydanların 7/24 açık olmaması, handling ekipman yetersizliği, yakıt tedarikçilerinin yetersizliği olarak sıralanabilir.

11. Kargo pazarı genişlik olarak uygun olmasına rağmen, ticari kota ve kısıtlar ya da ikili hava anlaşmaları nedeniyle taşımacılık yapamadığınız ya da sınırlı faaliyette bulunduğunuz ülkeler var mı?

THY- Bu gün itibari ile uçuşumuzun olduğu tüm noktalara karşılıklı olarak kargo taşımaktayız. Ancak ülke kısıtları, savaşlar vs. gibi nedenler dolayısıyla ile bazı ülkelere zaman zaman kargo sevkiyatı olmayabilmektedir. Örneğin bazı malların; canlı hayvan, tehlikeli maddeler, silah taşımaları vs. gibi ülkelere kaynaklanan kısıtlamaları, yasakları olabilmektedir.

MNG- İkili anlaşmalar ve kotalar nedeniyle özellikle Uzakdoğu ülkelerine yapılan faaliyetler kısıtlanmaktadır. CIS ülkelerine (Türkmenistan, Kazakistan, Kırgızistan, Gürcistan, Özbekistan, Azerbaycan, Ukrayna) kotalar nedeniyle girmek oldukça güç olmaktadır. Bu konuda problem yaşadığımız bir diğer ülke ise Rusya’dır. Rusya’ya şu anda Türkiye’den kargo uçağı yollanamamaktadır. Bunun nedeni ise Rusya’dan kaynaklanan mevzuatlardır. Rusya detaylı ve çok çetin şartlar sunmaktadır taşıyıcılara. Yeşil hat uygulaması var bu ülkeyle¹⁷⁹. Fakat yeşil koridor yürümektedir. Uçak gönderilememektedir. Geçtiğimiz günlerde bir tane uçak yolladık 14 gün bağlandı. Kargo indirilmedi, ekip ise nezarete alındı. Devlet problemi haline geldiyse de çözüm bulunamadı. Sadece hava kargo için değil deniz ve kara da aynı problemleri yaşamaktadır.

ACT- Savaş olmadığı ya da çeşitli NOTAM’lar yayınlanmadığı sürece her yöne uçuş gerçekleştirilebilmektedir. Şu anda bizim uçuş yapamadığımız ülke İran. Nedeni

¹⁷⁹ Yeşil hat; Sabiha Gökçen ve Moskova’daki Vnukova Havaalanı arasında kurulan basitleştirilmiş gümrük hattıdır. Türkiye’ye bağlı bir koridor ve oradan geçen mallar için kolaylıklar sağlayacak bir proje olarak tanımlanmaktadır.

ise Amerika ve Avrupa'nın koymuş olduğu ambargolardır. Türkiye'den ve başka ülkelerden İran'a mal girişi yasaktır.

ULS- Şimdilerde Rusyanın, St. Petersburg hariç, hiçbir bölgesine uçuş gerçekleştirememekteyiz. Bunun nedeni kabotaj kanunudur. Rusya'nın sadece THY ile anlaşması bulunmaktadır. THY'nin Aeroflot'la karşılıklı slotları mevcut bulunmaktadır. Biz Çin'den gelirken teknik olarak dahi iniş yapmak istesek Aeroflot'la anlaşmak durumundayızdır. Aynı zamanda Çin'in Shanghai şehrinde İstanbul'a Charter sefer gerçekleştirememekteyiz. Çünkü iki ülke birbirine sadece birer şehir'e inme hakkı vermiştir. Çin İstanbul'a uçmaktadır, onlar bize bir şehir vermiştir, biz de onlara bir şehre inme hakkı verdik.

12. Yakıt fiyatlarının maliyet ve karlarınıza etkisini açıklar mısınız?

THY- Genel olarak havacılık sektörü küçük kar oranları ile çalıştığından yakıt fiyatlarında ki artış ve azalışlar kar-zarar ya da maliyet unsurlarını direkt etkilemektedir. Örneğin bu sene Ortadoğu'da meydana gelen halk ayaklanmaları neticesinde petrol fiyatlarının öngörülemez şekilde ki artışı tüm dünyada havacılık sektörünü etkilemiştir.

MNG- Yakıt fiyatları toplam maliyet kalemleri içinde %50'yi geçmiştir. Daha önceden satın alma yoluna gitme de oldukça riskli hale gelmiştir. Yakıt fiyatları en çok büyük gövdeli uçakları etkilemektedir. B747-200 ve Rus tipi uçakların yerde kalmasına sebep olmaktadır. Bu da doğal olarak alıcı ve müşteriyi etkilemektedir. Müşteri ise kara yolunu tercih etmektedir.

ACT- A ve B noktası arasındaki herhangi bir uçuşun %40 -45'ini yakıt maliyetleri oluşturmaktadır. Tarifeli seferlerin olmamasını yakıt maliyetleri konusunda bir avantaj olarak görmekteyiz.. Uçakları ACMI olarak vermek bizim seçtiğimiz bir stratejidir. Bu maliyetleri en iyi kısma yöntemidir. Bir de pazar araştırması yapılmaktadır. Buradan hangi noktaya uçuş gerçekleştirilecekse o ülkedeki yakıt fiyatlarına bakmaktayız. Eskiden Libya bu konuda avantajlıydı. Herkes bir şekilde Libya civarından geçirdi. Charter seferlerde ise yakıt maliyeti tamamen müşteriye yansıtılmaktadır. İşletme bu durumdan etkilenmiyor gibi görünse de müşterideki negatif etki uzun vadede hava kargo taşıyıcısının zararına olmaktadır.

ULS- Yakıt en önemli maliyet unsurumuzdur. Yakıt fiyatlarının artması, taşıma maliyetlerimizi arttırdığından ve bizde bunu müşterimize yansıttığımızdan, bazen hava

yolu taşımacılığı müşterimize cazip gelmemektedir ve diğer alternatiflere kaymasına neden olmaktadır. Bağlantı uçuşları bularak mümkün olduğunca boş uçuşlar yapmayarak maliyetlerimizi düşürmeye çalışmaktayız. Ayrıca ülkeler arası yakıt fiyat farklarından faydalanacak şekilde yakıt planlama politikaları yapılmaktadır.

13. Diğer ülkelerdeki hava kargo taşımacılığı göz önünde bulundurulduğunda, onların sahip olduğu ama ülkemizde olmayan olanaklar nelerdir?

THY- En önemli sorunumuz Gümrük mevzuatımızın hızlı ve esnek olmamasıdır. Bunun dışında gerek altyapı gerek ise yetişmiş gerçek kargo elemanı temininde de sorunlar yaşamaktayız.

MNG- Ülkemizdeki en büyük yetersizlik mevzuattır. Uçak alımı, gümrük, kargoların transit (uçak-uçak, kara-hava, hava-kara) gönderimi bunlar belli başlı problemler olarak sıralanabilir. Zamanla yarışmaktayız. Tesisler az ve var olanlar ise yetersiz ve modern değil. Devletin bu konuda ön ayak olması gerekmektedir. Yap işlet devret gibi bir model uygulanabilir. Kargo köyü konusunda bir gelişme olmamaştır. Şu anda MNG ve THY'nin olduğu yerler hariç AHL civarı tesis kalmamıştır.. Avrupa'da kargo denilince öcü gibi bakılmamaktadır. Kargo faaliyetleri ikinci planda kalmamaktadır. Öte yandan başka ülkelerde taşıyıcılardan Royalty vergileri alınmaktadır. Arabistan ve Afrika çok büyük oranlarda vergi almaktadırlar. Uçuş başı 10 bin ile 15 bin dolardan başlayan vergiler alınmaktadır. Türkiye'de bu durum olmadığı için Türkiye'nin bu yönden çok medeni olduğu söylenebilir.

ACT – Öncelikle kendi hava kargo taşıyıcısını koruma anlayışı bizim ülkemizde gelişmemiştir. Yeterli havalimanı ve ekipman hususunda da problem yaşanmaktadır. High loader(yükleme aracı), tool barından(uçağı geri iten alet), işini iyi yapan elemana kadar pek çok eksikimiz bulunmaktadır. Bu ekipmanları sadece Havaş ve Çelebi uçuş sayısına bağlı olarak koymaktadır. Bursa Havaalanına bile bu aletler yeni gelmiştir.

ULS- Bazı ülkeler kendi havayollarının maliyetleri düşürüp rekabetçi olabilmesi için yakıt fiyatlarında indirim uygulamaktadır. Ayrıca kargo uçakları için olması gereken altyapı (antrepo, park pozisyonları, kargo köyleri vs.) ülkemizde çok yetersizdir.

14. Dünyada gerçekleşen terör olayları ve ekonomik krizler uçuş faaliyetlerinizi nasıl etkilemektedir?

THY- Terör olayları ve ekonomik krizler, tüm dünyadaki sektörleri olduğu gibi ülkemizde de ticari mal taşıyan biz ve bizim gibi kurumları da etkilemektedir. Ekonomik krizlerin ortaya çıkardığı resesyon, talep daralması, fiyatlarda ki istikrarsızlık taşıyıcıları da etkilemektedir veya terör olayları dolayısı ile ortaya çıkan riskler ve güvenlik sorunları, taşınan malların fiyatlarını ve ilgili ülkeye olan sevkiyatları etkileyebilmektedir.

MNG- Terör olayları ve ekonomik krizler pozitif etki oluşturmamaktadır. Eskiden yüksek sezon düşük sezon gibi durumlar bulunmaktaydı. Şimdi kestirim yapabilmek oldukça zorlaşmıştır. Haliyle yatırımlar da zorlaşmıştır. İşte bu nedenle çok büyük gövdeli uçaklar risk teşkil etmektedir. Büyük uçaklara sahip olmak kargo varsa iyidir ama esneklik sağlanamamaktadır büyük uçaklarla. Uçağın yerde durduğu her an maddi kayıplar söz konusudur.

ACT- Uçuşlar engellenmektedir. Örneğin Libya, hiçbir şekilde uçuş yapamamaktayız. Afganistan, Irak da böyleydi karışıklık zamanlarında. Bu konudaki en açık örnek yine MNG diyebilirim. Amerika'ya olan uçuşlarını 11 Eylül olaylarından sonra tamamen bitirmek zorunda kalmıştır.

ULS- İlgili ülkelerin pazarını düşürdüğünden, bizlerinde bu ülkelere uçuş yapma sıklığını düşürmektedir. Örneğin Libya ya yılda 150 uçuş yaparken şu anda hiç uçamamaktayız. Biz de büyüme hızımızı ekonomik ve sosyal gelişmelere uygun olarak ayarlamaya çalışmaktayız.

15. Sizce Türkiye'de hava kargo taşımacılığının gelişmesi için nelerin yapılması gerekiyor?

THY- Hava kargo taşımacılığının gelişmesi için ilk başta gümrük mevzuatımızın günümüz şartlarına göre revize edilmesi, daha esnek ve daha hızlı olması gerekmektedir. İkinci önemli sorun ise İstanbul gibi coğrafi konumu eşsiz olan bir lokasyonu hub yapamamış olmamızdır. Bunun için İstanbul'un hem kara hem de deniz bağlantılarını etkin hale getirmek, İstanbul'a yakışır modern ve teknolojik antrepo ve gümrük binalarını bünyesinde barındıran, tüm acentelerin bir arada olduğu, kargo lojistik okulu gibi meslek okullarını bünyesinde bulunduran bir projeyi hayata geçirmemiz



gerekmektedir. Bir diğer nokta da Türkiye'nin gelişmesi ile ortaya çıkan ithalat-ihracat büyümesinin hava kargo sektörünü de direkt olarak etkilemesidir. Dolayısı ile ülkemizin büyüüp gelişmesi ve gerçek manada sanayi ülkesi olması, hava kargo sektörünü de olumlu mana da etkileyecektir.

MNG- Her şeyden önce kargonun üvey evlat muamelesi görmemesi gerekmektedir. Yolcu taşımacılığına bakınca birkaç yıl önce uçağa kimsenin binememesi gibi bir problem bulunmaktaydı. Bu konuyla biraz ilgilenince yolcu sektörü rahatlatıldı. Kargo sektörüne de öyle bir yatırım yapılmalı. Koskoca Sabiha Gökçen Havalimanı yolcuya verilmiştir. Kargonun devlete görünmeyen çok büyük katkısı bulunmaktadır. Bunun da anlaşılması gerekmektedir. Üstelik kargo da yolcuda yaşanan problemlerin çoğu yaşanmamaktadır. Bir de Ekip ve kalifiye eleman sıkıntısı yaşamaktayız. Özellikle eğitim öğretim müfredatlarının hava kargoyla alakasının olmadığını düşünmekteyim. Üniversiteler havacılık sektörüne adapte edilmeli. Kitabi bilgiler sektörde başarılı olmak için yetmemektedir. Staj yapılan yerler itina ile seçilmeli. Üniversitelerde uluslararası anlaşmalar, ekip planlama, tarife planlama konularında eğitimler verilmelidir.

Problemler halledilince ürün çeşitliliği artacak, talep artacak, özel sektör bu konuda yarışır hale gelecek. Toplu bir büyüme olacak. Gerek sadece hava kargo taşımacılığı yapan şirketler olsun, gerekse Onur Air, Pegasus, Atlas Havayolları olsun hepsi güzide şirketlerdir.

ACT- Maddeler halinde sıralamam gerekirse;

- Sadece kargo için tasarlanmış bir havaalanı
- Ekipmanların arttırılması
- Kalifiye eleman
- Atatürk Havalimanı'ndaki sıkıntıların giderilmesi

Bence Atatürk Havalimanındaki en büyük sıkıntılardan birisi iniş sıralamasında iki uçak arasında olması gereken mil kuralından kaynaklanmaktadır. Her yerde iniş esnasında iki uçak arasındaki mesafe 3-4 mil olması gerekirken Atatürk Havalimanı'nda bu 6-7 mil olarak belirlenmiş durumdadır. Bundan dolayı 200 uçak inebilecek bir havalimanına 100 uçak inmektedir. Şu anda 3 pist var ve en kalabalık Paris'teki Charles de Gaulle Havalimanı 2 piste sahipken Atatürk Havalimanı'ndakinin iki katı uçak inmektedir. Dubai havalimanının çok güzel reklamı yapılmaktadır. Çin'den çıkan

mallar için hub konumuna gelen Dubai havalimanı için zamanında haftada 2-3 konferans düzenlenmiştir. Bir de Dubai’de vergi yoktur. Son olarak kendimize özgü bir havacılık kanunumuzun olması gerekmektedir. Havacılık başlı başına bir sektör olduğu için, sadece havacılık için kurulmuş bir bakanlık olmalıdır.

ULS- Gümrük işlemlerinin hızlandırılması ve özellikle transit mallarda bürokratik işlemlerin minimuma indirilmesi gerekmektedir. Daha önce bahsettiğim konulardaki (kargo köyleri alt yapısı, slot, bürokrasi vs) problemlerin giderilmesi ve Türkiye’ nin bir kargo merkezi olması için ciddi yatırımlar yapılması gerekmektedir. Ama yabancı taşıyıcılara ve yatırımcılara çıkarılan zorluklar, şimdiye kadar çoktan orta doğunun Hong Kong u olabilecek, taşımacılıkta çok önemli bir lokasyonu olan ülkemizin hala yerinde saymasına neden olmuştur.

6.Türkiye’de Hava Kargo Taşımacılığı SWOT Analizi

Bu bölümde Türkiye’deki hava kargo taşımacılığı endüstrisi üstün yanları ile fırsatları ve zayıflıkları ile tehditler olarak açıklanacaktır. SWOT analizi bir organizasyonun iç ve dış çevresinin değerlendirilmesine imkan sağlayan bir analiz tekniğidir. İlk olarak 70’li yıllarda iş yönetimi amacıyla kullanılmaya başlanan SWOT analizi, ileriki yıllarda farklı uygulamalar için de bir analiz ve planlama aracı olarak ele alınmıştır. SWOT aşağıdaki İngilizce kelimelerin baş harflerinden oluşturulmuş bir kısaltmadır.

S: Strength (Organizasyonun güçlü/ üstün olduğu yönlerin tespit edilmesi)

W: Weakness (Organizasyonun güçsüz/ zayıf olduğu yönlerin tespit edilmesi)

O: Opportunity (Organizasyonun sahip olduğu fırsatlar)

T: Threat (Organizasyonun karşı karşıya bulunduğu tehdit ve tehlikeler)

Organizasyonlarda SWOT analizi yapılmasının başlıca iki yararı bulunmaktadır. İlk olarak SWOT analizi yapılacak organizasyonun mevcut durumu tespit edilir. Bu çerçevede güçlü ve zayıf yönler ile organizasyonun karşı karşıya bulunduğu fırsatlar ve tehdit unsurları ortaya konulmaya çalışılır. Bu durumda SWOT bir “mevcut durum” analizidir. SWOT aynı zamanda organizasyonun gelecekteki durumunun ne olacağını tespit ve tahmin etmeye yarayan bir analiz tekniğidir. Bu ikinci anlamda SWOT bir

“gelecek durum” analizidir. Bu açıklamalar çerçevesinde SWOT yakını ve uzağı görmemizi sağlamaktadır.¹⁸⁰

Tablo 14 Türkiye’de hava kargo endüstrisinin sahip olduğu üstünlükleri, zayıflıkları ve karşılaştığı fırsatlar ve tehditleri ile ortaya konulması amaçlı, işletmelerden gelen dönütler doğrultusunda oluşturulmuştur.

Tablo 14 Türk Hava Kargo Endüstrisi SWOT Analizi

Üstünlükler	Zayıflıklar
Türkiye’nin coğrafik konumu Kargo hacmi Teknoloji	Özerk bir otoritenin eksikliği Mevzuat eksikliği Gümrük Havaalanı standartları ve alt yapı eksikliği Ekipman eksikliği Mevcut filo yapısı Kalifiye eleman
Fırsatlar	Tehditler
Transit kargolar İkili havayolu taşımacılığı anlaşmaları İstanbul’a yapılacak 3. havalimanı Sürekli büyüyen ekonomi	Yakıt fiyatlarındaki dengesizlik Vergiler Bölgesel riskler (Ortadoğu ile sınır) Ekonomik krizler Terör İkili anlaşmalar ve kotalar Haksız rekabet

6.1. Üstünlükler

Dünyanın büyük ekonomilerinden birine sahip olan Türkiye, jeopolitik konumu itibariyle Asya, Avrupa ve Ortadoğu arasında etkili bir köprü durumundadır. Aynı zamanda Amerika, Avrupa ve Rusya’nın ana ticaret ortaklarından biri olan Türkiye, Yirmi dört saat açık havalimanlarına, kara-deniz-hava taşımacılığını birleştirebilen noktalara, düşük maliyetli operasyonel kolaylıklara sahip bulunmaktadır. Ayrıca, Türkiye dünyanın kuzey-güney ve doğu-batı arasındaki ender kavşaklarından bir

¹⁸⁰ Can Aktan 2000’li yıllarda yeni yönetim teknikleri 2 (Stratejik Yönetim) Türkiye Genç İşadamları Derneği, Simge Ofis Matbaacılık, Şubat 1999

tanesisidir. Taşımacılık büyük ölçüde coğrafyaya bağlı olmaktadır. Küreselleşme hangi boyuta ulaşırsa ulaşsın, malın noktalar arasında taşınmasını gerektirmektedir. Bu durum aynı teknolojiyi kullanan ülkeler arasında belli pazara yakın olana avantaj sağlamaktadır. Türkiye bu avantaja sahiptir.

Hava kargo taşımacılığı endüstrisi için bir diğer güçlü faktör, sahip olunan hava kargo hacmidir. Türkiye'deki hava kargo hacmi 2011 yılının verilerine göre bundan sonraki yıllarda ortalama %7,7 oranında büyüme gösterecektir¹⁸¹. Hava kargo taşımacılığında yıllık ortalama büyümenin dünya çapında %5,6 olması beklenmektedir. Türkiye'deki hava kargodan beklenen büyüme dünya ortalamasının üstündedir.

Ticaret yaşamının vazgeçilmez öğelerindendir. Bu nedenle mallar bir şekilde iki nokta arasında aktarılmalıdır. Kargo sektörü günümüzde inanılmaz büyümektedir. Türkiye ise yer olarak "originating point" adıyla adlandırılan çıkış noktası konumundadır. Aynı zamanda Türkiye'nin sınır komşularında yaşanan olumsuzluklar nedeniyle Türkiye bölgede en güvenilir konumdaki ülke olmuştur. Avrupa'ya yakın olan Türkiye, Avrupa'nın mali problemlerine karşı iyi bir üst ve pazar konumundadır. Mevcut konumu hava kargo taşımacılığı açısından iyi değerlendirildiğinde ülkenin GSMH'sına hava kargo taşımacılığının katkısı büyük ölçüde olabilecektir.

Aynı zamanda, hava taşımacılığı, ileri teknolojideki gelişmelerin uygulama alanlarının başında yer almaktadır. Teknolojik gelişmelerle birlikte e-ticaretin artması ve tam zamanında üretim konseptlerinin yaygınlaşması neticesinde hava kargo taşımacılığına olan talep günden güne artmaktadır.

6.2. Zayıflıklar

Dünya'da havayolu ulaşımının geliştiği ülkelerde sivil havacılık faaliyetlerini düzenleyen, kural koyan, uygulanmasını denetleyen, idari ve mali açıdan özerk sivil havacılık otoritelerinin bulunduğu görülmektedir. Türkiye'de otorite olarak kabul edilen Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Ulaştırma Bakanlığına bağlıdır. Ancak sivil havacılık kapsamına giren bazı konular ile çeşitli faaliyetler; İçişleri Bakanlığı, Başbakanlık Çevre Müsteşarlığı, DHMİ ve Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Kurumu gibi diğer

¹⁸¹http://translate.googleusercontent.com/translate_c?anno=2&hl=tr&rurl=translate.google.com.tr&sl=en&tl=tr&u=http://www.researchandmarkets.com/reports/1870417/turkey_freight_transport_report_q3_2011&usg=ALkJrhgZtvLG7007_ksLLsYFDFFewNneEwg (Erişim tarihi: 12.12.2011)

bakanlık ve kuruluşların görev alanı içine girmektedirler¹⁸². Örneğin hava kargo faaliyetlerinde, TC. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'na bağlı memurlar tarafından gümrük işlemlerinin yapılması hava kargoyla uyumsuz olan çalışma saatleri, deneyim gibi hususlar nedeniyle çeşitli aksaklıklara yol açmaktadır.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün dışarıdaki sistemleri ve kanunları Türkiye için uyarlanması esnasında boşluklar oluşmaktadır. Türkiye'de hava kargo taşımacılığının gelişmesini engelleyen en önemli unsurların başında gümrük rejimindeki hantal ve sıkı yapı gelmektedir. Avrupa ülkelerindeki standartlarda revize edilememiş bir gümrük mevzuatı hızlı işleyememekte ve aksaklıklara yol açmaktadır. Avrupa'da Gümrük Birliği kurulduktan sonra mal akışkanlığını arttıracak bir sistem kurulmuştur. Buna göre gümrükteki formaliteler azaltılmış, tek belgeyle bütün işlemler halledilmeye çalışılmıştır¹⁸³.

Yetkililere göre, tüm hava kargo sektörüne hitap eden tüm acentelerin, gümrükleme işlemlerinin hızla ve kolaylıkla yapıldığı kargo elleçleme süreçlerinin teknolojik alt yapı ile desteklendiği uygun bir yapı bulunmamaktadır. Kargo yoğunluğunun oldukça fazla olduğu Çin'de gümrük işlemleri acenteler tarafından yapılmaktadır. Acente teslim aldığı bir malı bir iki dakika içinde ihraç edebilmektedir¹⁸⁴. Türkiye'de ise hava kargo acentelerinin yasal alt yapısında boşluklar bulunmaktadır. SHGM'nin acenteler üzerindeki denetimini arttırması gerekmektedir. Acentelerde çoğu çalışanın sertifikasız ve deneyimsiz olması bilgi sistemlerine gereken yatırımın yapılamayışı işleyişi aksatmaktadır¹⁸⁵. Acenteler özellikle çalışanlarından kaynaklanan sorunların çözümü için şirket içi eğitim programları geliştirmek durumundadırlar.

Bir diğer tıkanıklık transit kargolarda yaşanmaktadır. Transit gelen kargoların, havalimanları arasındaki transfer sürelerinin bürokrasiden dolayı uzamaktadır. Türkiye'de transit antrepo olmadığı için gelen transit yükler de gümrük işlemlerine tabi tutulmaktadır bu nedenle uçuşlar zamanında yapılamamakta dolayısı ile taşıyıcıların slot problemi ile birlikte zaman iş ve para kaybına uğramalarına sebep vermektedir. Oysa

¹⁸²<http://www.scribd.com/doc/50071663/12/Cizelge-2-1-Turk-sivil-havayollar%C4%B1-ve-ucak-miktarlar%C4%B1-11> (Erişim tarihi: 08.09.2011)

¹⁸³<http://www.ekodialog.com/Makaleler/avrupa-birligi-gumruk-politikalari-makale.html> (Erişim tarihi: 12.01.2012)

¹⁸⁴www.utikad.org.tr/haberler/default.asp?id=4077 (Erişim tarihi: 21.12.2011)

¹⁸⁵<http://www.havakargoturkiye.com/files/6.pdf> (Erişim tarihi: 18.12.2011)

dünyanın hiçbir yerinde transit kargolar gümrük işlemlerine tabi tutulmamaktadır. Ayrıca bu sebeplerden dolayı yabancı hava yolları Türkiye yerine bürokrasi ile minimum uğraşacakları diğer ülkeleri tercih etmektedirler. Transit uçuşlar esnasında gerçekleşen minimum bekleme süreleri 24 saat ve uçaktan uçağa (board to board) yükleme yapılamaması önemli yetersizlikler arasında görülmektedir.

Hava kargo taşımacılığı için oldukça büyük öneme sahip olan antrepolar Türkiye’de özel şirketler tarafından işletilmektedir. Bir antrepoda onlarca kişi çalışmaktadır. Bu antrepoların başına bir gümrük memuru atanmıştır. Antreponun bir anahtarı sahibinde diğeri ise gümrük memurunda bulunmaktadır. Bu antrepoların 3-4 tanesine bir gümrük memuru bakmaktadır. Bu durum işleyişi yavaşlatmaktadır.

Havayoluyla yapılan taşımalarda yolcu taşımacılığı için zaman kavramı kargo taşımacılığına göre daha önemlidir. Bu durum slot önceliklerinin yolcu taşımacılığı yapan işletmelere verilmesine sebep olmaktadır. Bunun sonucunda hava kargo taşıyıcıları ikinci planda kalmakta ve bu durumdan rahatsızlık duymaktadırlar.

Bir diğer tıkanıklık nedeni Atatürk Havalimanı’ndaki iniş sıralamasında iki uçak arasında olması gereken mil kuralından kaynaklanmaktadır. Her yerde iniş esnasında iki uçak arasındaki mesafe 3-4 milken Atatürk Havalimanı’nda bu 6-7 mil olarak belirlenmiş durumdadır. Bundan dolayı 200 uçak inebilecek bir havalimanına 100 uçak inmektedir. Şu anda 3 piste sahip olmasına rağmen, en kalabalık Paris’teki 2 piste sahip Charles de Gaulle Havalimanı’na Atatürk Havalimanı’ndakinin iki katı uçak inmektedir. Paris’e iki katı uçak inebilmesinin bir diğer nedeni ise iki pistin eş zamanlı olarak kullanılabilmesidir.

Türkiye’de faaliyet gösteren hava kargo işletmelerinin karşılaştıkları problemlerden en önemlilerinden birisi de alt yapı yetersizlikleridir. Türkiye hava kargo sektörünün operasyonel ve lojistik manada birçok altyapı yetersizlikleri bulunmaktadır. Her şeyden önce tüm hava kargo sektörüne hitap eden, tüm acentelerin, gümrükleme şirketlerinin ve yan kuruluşların bir arada olduğu, gümrükleme işlemlerinin hızla ve kolaylıkla yapıldığı, kargo elleçleme süreçlerinin teknolojik alt yapı ile desteklendiği uygun bir yapı bulunmamaktadır.

DHMI’nin THY için tahsis etmiş olduğu binada işletme, kiracı olarak faaliyet göstermektedir. Bu bina artan kargo hacmine ve günümüz teknolojilerine henüz cevap verememektedir. Bu durum işgücü ve verimlilik kaybına neden olmaktadır.

Zamanında tam anlamıyla şekillenmiş bir alt yapının olmaması, herkesin kendi imkânlarıyla bir şeyler yapmasına sebep olmaktadır. Toplamda bina ve tesis olarak kargoya ait dört tane yapı mevcut bulunmaktadır. Mevcut durum, ihtiyaçları karşılamaya yetmemektedir. Hong Kong Kargo Terminali günümüzde dünyanın en çok kargo aktarımının olduğu terminaldir. Türkiye'deki hava kargo taşımacılığının çok üstünde faaliyetler gerçekleşmektedir. Buna rağmen mühendislik ve inşaat alanında çeşitli çözümlerle tıkanıklık yaşanmadan faaliyetler gerçekleştirilmektedir. Hong Kong Kargo Terminali 8 katlı bir yapıdır ve 8. kattan aprona kargolar paletle indirilebilmekte, aynı şekilde aprondan farklı katlara gönderilebilmektedir¹⁸⁶.

İşletme yetkililerine göre; zamanla yarışılan bir iş kolunda, tesislerin az, var olanların yetersiz olması ve modern olmaması işleyişi zorlaştırmaktadır. Kargo köyü projesinin henüz hayata geçirilememiş olması ve kargo faaliyetlerinin ikinci planda kalması çözümü geciktirmektedir. Yetkililer için kargo köyü tam çözüm gibi görünse de, Atatürk Havalimanı'ndan farklı bir koda sahip kargo köyünün maliyeti yeni bir havalimanı inşa etmeye yakın olacaktır.

Şu anda AHL civarında sadece MNG ve THY'nin olduğu yerler bulunmaktadır. Atatürk Havalimanı dolmuş durumdadır ve THY hala filosunu genişletmeye devam etmektedir. Bu şekilde devam ederse yetkililere göre Atatürk Havalimanı'nın sadece Türk Hava Yolları'na ait olması muhtemeldir. Kargonun %75'inin yolcu uçaklarıyla taşınması kargo yoğunluğunun diğer meydanlara kaymasını engellemektedir. Sadece kargo taşımacılığı yapan hava kargo taşıyıcılarının AHL'yi kullanması engellenmeli ve mevcut taşıyıcılar Sabiha Gökçen'i kullanmaya teşvik edilmelidir.

Öte yandan yeterli havalimanı bulunmamakta, ilgili meydanlar 7/24 açık olmamakta ve yeterli ekipman (high loader, tool bar) hususunda ciddi eksiklikler bulunmaktadır. Bu ekipmanların sadece Havaş ve Çelebi tarafından uçuş sayısına bağlı olarak koyulması da ayrı bir problem olarak düşünülmektedir. Yer hizmetlerini kendi bünyesinde gerçekleştiren taşıyıcıların bu hususta bir sorunu yoktur. Aynı zamanda yakıt tedarikçilerinin yetersiz olduğu belirtilmektedir.

Türkiye'de hava kargo taşıyıcılarının filoları tüm pazara hitap edecek şekilde şekillenememiştir. Filo yapısı oluşturulurken en önemli unsur pazar ve taleptir.

¹⁸⁶ <http://www.hactl.com/en/service/facility.htm> (Erişim tarihi: 17.10.2011)

Türkiye'deki hava kargo taşıyıcıları farklı pazarlarda faaliyet göstermektedirler. bu nedenle her birisinin filolarını oluştururken seçtikleri uçak tipleri ve karşılaştıkları zorluklar birbirine göre farklılık arz etmektedir.

Hava kargo taşıyıcıları bakım maliyeti, yedek parça, personel gideri gibi nedenlerle filolarındaki uçak tiplerini çok çeşitli tutamamaktadırlar. filolarındaki büyük uçaklar uzun menzillerde işletmelere avantaj sağlarken, talep esneklikleri için küçük uçaklar da gerekmektedir. İşletmelerin filo yapılarına bakıldığında en büyük eksikliğin talep esnekliklerine cevap verecek çeşitlilikte uçaklarının olmayışı olarak karşımıza çıkmaktadır.

Görüşülen işletmelerin filolarını oluşturmadaki önceliklerinin farklı olduğu görülmektedir. Örneğin hem yolcu hem de kargo taşımacılığı yapan THY için seferin uzaklığı, potansiyel kargo hacmi ve yolcu miktarına, uçuş süresi, havalimanı veya ülke kuralları, slot sayısı, alınacak olan uçağın maliyet ve verimliliği ve de şirketin orta ve uzun vadeli stratejik kararlarına göre belirlenirken, sadece charter kargo taşıyan ULS için ekibin ön planda olduğu görülmektedir.

Taşıyıcılar, filolarını oluştururken çeşitli kısıtlarla karşılaşmaktadırlar. Taşıyıcılar filolarına 20 yaş üstü uçakların da dahil olmasıyla maliyetlerin azalacağını düşünmektedirler. Fakat SHGM'nin 20 yaşın üstünde uçaklara izin vermemesi uçak alım maliyetlerini arttırmaktadır. Eski uçakların da çeşitli olumsuz yanları bulunmaktadır. Şüphesiz bakım maliyetleri bunlardan en önemlileridir. Yaşlı uçaklar için bir diğer problem önümüzdeki yıllarda gerçekleşmesi beklenen gürültü kısıtları olacaktır. Bu kısıtların, özellikle Avrupa pazarına taşımacılık yapan işletmeleri etkilemesi beklenmektedir.

Amerika gibi uzak pazarlara taşımacılık yapamayan işletmelerin en önemli engeli filolarında 4 motorlu uçağa sahip olmayan işletmeler ETOPS kısıtları nedeniyle faaliyetlerini gerçekleştirememektedirler. ETOPS onayı Uçakla ticari hava işletmeciliği operasyon usul esasları talimatı (SHT ops 1) birinci kısım madde 52'de belirtilmiştir¹⁸⁷. ETOPS onayına göre 2 motorlu her uçak en az 1 saat tek motor ile uçacak şekilde tasarlanmaktadır. O uçuşa ait uçuş planları uçuşun herhangi bir yerinde bir saatte ulaşabilecek en az bir havalimanı olacak şekilde planlanmalıdır. Eğer rotada bu şartlarda bir havalimanı yoksa ya uçuş planı değiştirilir, ya da işletme olarak ETOPS

¹⁸⁷ www.shgm.gov.tr/doc3/SHTOPS1.pdf (Erişim tarihi: 19.10.2012)

yetki belgesi alınır. Bu yetkiyle iki saatlik mesafede bir havalimanının olması yeterlidir. Türkiye’den Amerika’ya olacak olan uçuşların İzlanda üzerinden yapılmasını gerektirmektedir. Bu ise uçuş süresini 10 saatten 15 saate çıkarmaktadır.¹⁸⁸ Bu durum maliyetleri artırarak rekabet şansını azaltmaktadır.

İşletme yetkililerine göre sektörde kalifiye eleman eksikliği bulunmaktadır. Aynı zamanda üniversitelerdeki dersler sektöre tam adapte değildir. Oysa, Türkiye’de sivil havacılık üzerine 14 tane üniversitede çeşitli bölümler bulunmaktadır. Kalifiye eleman eksikliğinin en önemli nedeni sektörde iç müşteri memnuniyetinin azlığı olarak bilinmektedir.

6.3. Fırsatlar

Türkiye’de hava kargo endüstrisi için en önemli fırsatlardan biri transit kargolardır. Coğrafi konumu itibarıyla Türkiye’nin Batı ile Doğu arasında bir köprü niteliğinde olması, bölgenin ekonomik gelişimi açısından taşımacılık sektörünü son derece kritik bir sektör haline getirmektedir. Bu bağlamda transit kargolar Türkiye için en önemli fırsatlardan bir tanesini oluşturmaktadır. Çünkü transit kargo hacmi olarak 600 milyar dolarlık bir mal geçişi söz konusudur¹⁸⁹. 1996 yılında yürürlüğe giren Türkiye ile AB arasındaki Gümrük Birliği anlaşması ve Türkiye’nin olası AB üyeliği sektörde yeni yatırımları teşvik edecek önemli fırsatlardır.

Bir diğer fırsat ise İkili havayolu taşımacılığı anlaşmalarıdır. Ülkelerin yurt dışındaki uçuş ağlarına yenilerini ilave etmek amacıyla yaptıkları ikili havayolu taşımacılığı anlaşmaları Türkiye’de Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından yapılmaktadır. Son yıllarda 2006 yılından 2009 yılına kadar 40 ülkeyle yapılan ikili havayolu anlaşmaları 2009 yılında 30 ülkeyle birden gerçekleştirilmiştir. İkili anlaşmalar frekans artışı, bakım eğitim ve kargo gibi konuları içermektedir¹⁹⁰.

İstanbul’a yapılacak 3. havaalanı ise hava kargo endüstrisi için bir diğer önemli fırsattır. Atatürk Havalimanı’nın da yetersiz kalmasıyla 3. bir havalimanı yapılmasına karar verilmiştir. Bu havalimanının kargo faaliyetlerini de gözeterek inşa edilmesi sayesinde hava kargo taşımacılığı alt yapı ve tesisi yetersizliği hususundaki problemini halletmiş olacaktır.

¹⁸⁸ ULS Kargo Havayolları Uçuş Dispeçeri Kenan Ercan ile yapılan görüşme

¹⁸⁹ <http://www.karid.org.tr/tr/article.asp?ID=95> (Erişim tarihi: 19.12.2011)

¹⁹⁰ http://web.shgm.gov.tr/kurumsal.php?page=haberler&id=1&haber_id=756 (erişim tarihi : 12.11.2011)

6.4. Tehditler

Yakıt fiyatlarında gerçekleşen ani artışlar bütün dünyada olduğu gibi ülkemizdeki taşıyıcılar için de en önemli tehdit durumundadır. Toplam maliyet kalemleri içinde yakıt maliyetlerinin payı %50'den fazladır. Bu durum kar-zarar oranını direkt etkilemektedir. Yakıt fiyatları dünyada gerçekleşen olaylardan çok çabuk etkilenmektedir. Örneğin Orta Doğu'da gerçekleşen halk ayaklanmaları sonucunda petrol fiyatları artmış ve bu artıştan bütün taşıyıcılar olumsuz etkilenmişlerdir. Uçakları ACMI olarak vermek yakıt fiyatlarının artışından gelen zarara uğramayı engellese de charter seferlerde yakıt fiyatı artışı müşteriye yansıtılmakta ve müşteri ise özellikle kara veya deniz yoluyla taşımacılık yapılabilen merkezler için daha ucuz alternatifleri tercih etmektedirler.

Bir diğer maliyet kalemi olan vergiler Türkiye varışlı taşımalarda çok sorun olmasa da Arabistan ve Afrika ülkelerine yapılan taşımalarda Royalty adı altında 10-15 bin dolar gibi çok büyük oranlarda vergi alınmaktadır.

Ülkemizde hava kargo taşımacılığı endüstrisi için bir diğer tehdit unsuru ekonomik kriz ve terör olaylarıdır. Terör olayları ve ekonomik krizler ülkemizde ticari mal taşıyan kurumları olumsuz etkilemektedir. Bu iki şekilde gerçekleşmektedir. İlk olarak taşıyıcılar ekonomik krizlerin ortaya çıkardığı talep daralması, durgunluk, fiyatlardaki istikrarsızlık gibi nedenlerle olumsuz etkilenirken; terör olayları dolayısıyla ortaya çıkan riskler ve güvenlik sorunları, taşınan malların fiyatlarını ve ilgili ülkeye olan sevkiyatları engelleyebilmektedir.

MNG Havayolları yetkilisine göre terör olayları ve ekonomik krizler nedeniyle planlama yapmak zorlaşmıştır. Daha önceleri sezonun düşüklüğü ve yüksekliğine göre bir planlama yapmak mümkünken, şimdilerde bu olaylar nedeniyle özellikle filosunda büyük uçak bulunduran işletmeler esnek yapılanma oluşturamayacakları için sorunlar yaşamaktadırlar.

Ticari kota ve kısıtlardan savaş olmadığı ya da çeşitli NOTAM'lar yayınlanmadığı sürece çok da etkilenmeyen ACT Havayolları, şimdilerde İran'a uçuş gerçekleştirememektedir. Nedeni ise; Amerika ve Avrupa'nın koymuş olduğu ambargolardır. Ambargo şartlarınca gerek Türkiye'den gerekse başka ülkelere İran'a mal girişi yasaklanmıştır.

Havacılık sektörü açık bir sistem yapısına sahip olduğu için dünyada gerçekleşen ekonomik krizler, savaşlar vs. taşıyıcıların faaliyetlerini olumsuz yönde etkilemektedir.

Örneğin Libya'ya son zamanlarda hiçbir şekilde uçuş gerçekleştirilememektedir. MNG Havayolları, Amerika'ya olan uçuşlarını 11 Eylül sonrasında tamamen iptal etmiştir. ULS ise Libya'ya yılda 150 uçuş yaparken şu anda hiç uçmamaktadır.

İkili anlaşmalar ve kotalar hava kargo taşımacılığının gelişimini engelleyen faktörlerden bir tanesidir. Turkish Cargo uçuşlarının olduğu tüm noktalara karşılıklı olarak kargo taşımacılığı yapsa da, savaşlar, ülke kısıtları gibi nedenlerle faaliyetleri aksayabilmektedir. Bazı ülkelerin canlı hayvan, tehlikeli madde, silah vb. taşımacılıklarına olan kısıtları ya da yasakları Turkish Cargo'nun taşımacılığını olumsuz yönde etkilemektedir.

Bu sorunların beraberinde ikili anlaşmalar ve kotalar nedeniyle özellikle Uzakdoğu ülkelerine yapılan faaliyetlerde çeşitli problemler yaşanmaktadır. CIS ülkelerine (Türkmenistan, Kazakistan, Kırgızistan, Gürcistan, Özbekistan, Azerbaycan, Ukrayna) kotalar nedeniyle girmek oldukça güç bir hale gelmiştir. Sorun yaşanan bir diğer ülke ise Rusya olarak belirtilmektedir.

Rusya'ya şimdilerde kargo uçağı yollayamayan MNG Havayolları Rusya'ya ekip ve uçak gönderdikleri anda çok çetin şartlar ileri sürülmesini hatta ekibin nezarete, uçağın ise havalimanında iki hafta kadar uzun bir süre bağlanması sorunuyla karşı karşıya kaldıklarını belirtmiştir. Rusya'yla yeşil hat uygulaması olmasına rağmen bu uygulamanın tam yürümemesi MNG Havayolları'nı ve diğer taşıyıcıları (kara, deniz) zor durumda bırakmaktadır¹⁹¹.

ULS Havayolları ise Rusyanın, St. Petersburg hariç, hiçbir bölgesine kabotaj kanunu nedeniyle uçuş gerçekleştirilememektedir. Sadece THY ile anlaşması var Rusya'nın. THY'nin Aeroflot'la karşılıklı slotları bulunmaktadır. Çin'in Shangai şehrinden İstanbul'a Charter sefer gerçekleştirilememektedir. Çünkü iki ülke birbirine sadece birer şehir'e inme hakkı vermiştir

Bir diğer tehdit unsuru ise, bu sektörde faaliyet gösteren kişilerin rekabet anlayışı olarak belirtilmiştir. Dürüst yapılmayan rekabet sektörün gelişmesini, olumsuz yönde etkilemektedir. Bir diğer problem olan müşterilerin kendi ülkesindeki taşıyıcıyı tercih etmemelerinin de Türkiye'deki hava kargo taşımacılığını olumsuz yönde etkilediği yetkililerce düşünülmektedir.

¹⁹¹ Yeşil hat; Sabiha Gökçen ve Moskova'daki Vnukova Havaalanı arasında kurulan basitleştirilmiş gümrük hattıdır. Türkiye'ye bağlı bir koridor ve oradan geçen mallar için kolaylıklar sağlayacak bir proje olarak tanımlanmaktadır

Rekabet söz konusu olduğunda bir diğer husus Avrupa'ya yakınlık olarak görülmektedir. Türkiye'nin Avrupa'ya yakın olması avantaj olmasının yanında, aynı zamanda bir dezavantaj olduğunu belirten yetkili, mesafelerin çok da uzak olmamasından dolayı, karayoluyla da kargo yollanabilecekse müşterinin genelde onu tercih etmesini bir sorun olarak vurgulamaktadır. Son olarak tanıtım eksikliği hava kargo sektörünün gelişmesini engellemektedir

SWOT analizi yardımıyla Türkiye'deki hava kargo endüstrisinin durumuna baktığımızda; endüstride üstünlüklerden çok zayıflıklar ve fırsatlardan çok tehditler görülmektedir. Türkiye'de hava kargo endüstrisinin karşılaştığı fırsatlardan çok iyi yararlanabilmesi ve tehditlere karşı stratejiler geliştirebilmesi için fırsatları çok iyi kavraması ve kendi zayıflıklarını mümkün olduğunca ortadan kaldırması gerekmektedir.

7. Yetkililerin mevcut durumun geliştirilmesi için önerileri

Hava kargo sektörü ülkelerin entegrasyonunu hızlandırdığı ve ticaretin gelişmesine katkıda bulunduğundan tüm dünyada olduğu gibi Türkiye'de de önemli bir yere sahiptir. İşletme yetkililerinin görüşlerine göre mevcut durumun gelişmesi aşağıdaki adımların atılmasıyla gerçekleşebilecektir.

- Hava kargo taşımacılığının gelişmesi büyük oranda ithalat ve ihracata bağlı olduğu için Orta Asya, Rusya, Afrika gibi bölgelerle ticari ilişkiler güçlendirilmeli,
- Gümrük mevzuatı daha hızlı işleyen Avrupa Ülkeleri'ndeki standartlarla revize edilmeli
- Tüm acentelerin, gümrükleme şirketlerinin ve yan kuruluşların bir arada olduğu, gümrükleme işlemlerinin hızla ve kolaylıkla yapıldığı, kargo elleçleme süreçlerinin teknolojik alt yapı ile desteklendiği uygun bir yapı oluşturulmalı,
- SHGM hava kargo taşımacılığı yapanların gelişimini destekleyici kararlar almalı
- İstanbul Atatürk Havalimanı'ndaki slot sıkıntıları çözülmeli,
- Yolcu uçakları ile İstanbul'a gelen malların kargo uçakları ile diğer ülkelere taşınması sağlanmalı,

- Transit gelen kargoların havalimanları arasındaki aktarma sürelerini kısaltıcı tedbirler alınmalı,
- İşgücü ve zaman kaybına neden olan tesis ve bina eksikliği giderilmeli,
- Hava kargonun havaalanındaki faaliyetleri için yeterli ekipman (high loader, tool bar vb) sağlanmalı,
- İstanbul’u hava kargo toplama merkezi yapabilmek için hem kara hem deniz bağlantıları etkin hale getirilmeli,
- Kargonun devlete görünmeyen faydası anlaşılabilir şekilde yolcu taşımacılığını arttıran teşvikler, kampanyaların hava kargo taşımacılığında da uygulanmalı
- Kalifiye eleman ihtiyacının karşılanabilmesi için eğitim kurumlarının müfredatlarının sektördeki ihtiyacı karşılayacak içerikte olması olarak sıralanmaktadır.

Sonuç ve Öneriler

Son 40 yılda dünyada hız kazanan küreselleşmeyle birlikte, dünya çapında iletişimin ve e-ticaretin artmasıyla üretim-tüketim anlayışı uluslararası bir nitelik kazanmıştır. Bu nedenle zaman ve hız faktörünün önemi her geçen gün artmaktadır. Bu önem nedeniyle hava kargo taşımacılığına olan talep de günden güne artmaktadır.

Dünyanın büyük ekonomilerinden birine sahip olan Türkiye, jeopolitik konumu itibariyle Asya, Avrupa ve Ortadoğu arasında etkili bir köprü durumundadır. Aynı zamanda Amerika, Avrupa ve Rusya'nın ana ticaret ortaklarından biri olan Türkiye, Yirmi dört saat açık havalimanlarına, kara-deniz-hava taşımacılığını birleştirebilen noktalara, düşük maliyetli operasyonel kolaylıklara sahip bulunmaktadır. Buna rağmen, Türkiye'de de son yıllarda taşınan mallarda hava kargo taşımacılığının payı giderek artsa da, henüz istenilen düzeye ulaşamamıştır. Bunun çeşitli nedenleri vardır.

Öncelikle, tüm Dünyada olduğu gibi ülkemizde de hava kargo taşıyıcıları için yüksek maliyet unsurlarından birisi uçak satın alma masraflarıdır. Sürekli yeni uçaklardan oluşan bir filo kurulması ülkemiz taşıyıcılarının finansal durumu göz önünde bulundurulduğunda imkansızdır. Eski uçakların kullanımı ise uçağın yaşına bağlı olarak değişmekte ve birçok havaalanına iniş-kalkış saatlerinde gürültü ve hava kirliliği gibi nedenlerle sınırlandırmalar getirilmektedir. Bu durum hava kargo taşıyıcılarının faaliyetlerini gerçekleştirirken esnek yapılanmalarını engellemektedir.

Aynı zamanda farklı pazar tiplerinde bulunan malların taşınması farklı özelliklerdeki uçaklara sahip olmayı gerektirmektedir. Taşınacak kargo türüne bağlı olarak seçilen uçağın menzili ve kapasitesi değişmek durumundadır. Bu ise pazardaki potansiyelden tam anlamıyla yararlanılabilmesi için birçok farklı türde uçak tipine sahip olmayı gerektirmektedir. Bu durum büyük havayolu işletmelerinin bile finansmanında zorlanacağı bir yatırım olacaktır. Bu nedenle hava kargo taşıyıcıları belli pazar dilimleri üzerine yoğunlaşmışlardır.

Hava kargo taşıyıcılarının filolarını istedikleri gibi çeşitlendirememelerinin bir diğer sebebi ise her ekibin her uçak için çalışma yeterliliğinin olmamasıdır. Aynı zamanda farklı uçaklarla şekillenmiş bir filoda bakım maliyetleri de artış göstermektedir. Eski uçakların kullanılması ise yakıt maliyetlerini %5'e varan oranlarda arttırmaktadır.

Ülkemizde hava kargo taşıyıcıları bahsedilen kısıtlardan dolayı çok az uçakla faaliyetlerini gerçekleştirdiklerinden birçoğu, tarifeli kargo taşımacılığı yapamamaktadırlar. Yaşanan ekonomik dalgalanmalara karşı tedbirli davranması gereken hava kargo taşıyıcıları filo oluşumunda, yeni teknoloji, menzil, yakıt tüketimi gibi faktörleri göz önünde bulundururken, her türlü ekonomik koşulda faaliyetlerini aksatmadan devam ettireceği uçak tiplerini seçmek zorundadırlar.

Türkiye’de otorite olarak kabul edilen Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Ulaştırma Bakanlığına bağlıdır. Ancak sivil havacılık kapsamına giren bazı konular ile çeşitli faaliyetler; İçişleri Bakanlığı, Başbakanlık Çevre Müsteşarlığı, DHMİ ve Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Kurumu gibi diğer bakanlık ve kuruluşların görev alanı içine girmektedirler¹⁹². Bu durum bürokrasiden kaynaklanan problemleri arttırmakta, çözümünü ise geciktirmektedir. Bütün havacılık faaliyetlerinin tek elde toplandığı en az Bakanlık düzeyinde bir yapının kurulması gerekmektedir.

Öte yandan, ülkemizde hava kargo taşımacılığı için oluşturulan gümrük kanunları kara ve deniz taşımacılığında uyarlanan kanunlarla oluşturulduğundan gümrüklerde ciddi sorunlarla karşılaşmaktadır. Gümrüklerde çalıştırılan personelin deneyimsizliği ve sayıca yetersiz oluşu iş akışını yavaşlatmaktadır. Aynı zamanda havayolu taşımacılığında yasal düzenlemeler yabancı kaynaklı mevzuatlardan yararlanılarak yapılmıştır. Bu durum bazı boşlukların oluşmasına neden olmaktadır.

Bu sorunun çözümü için sadece hava taşımacılığı için bir kanun düzenlenmesi gerekmektedir. Böylece gümrüklerdeki hantal yapı daha dinamik bir hal alacaktır. Aynı zamanda Sivil Havacılık Teşkilatı yeniden yapılandırılmalıdır. Bu sırada, tüm havacılık hizmetlerini bünyesinde toplayan, idari, teknik ve ekonomik uygulamalarda yaptırım gücü olan, özel statülü (özerk) bir havacılık yönetimi esas alınmalıdır.

Bürokrasi sektörde yavaşlamaya sebep olmaktadır. Gümrük mevzuatında “hızlı kargo” tebliğinde yapılan değişiklikler ile kargoların, aynı gün içerisinde teslimatı imkânsız hale gelmiştir. Transit malların geçişinde gümrük problemleri yaşanmaktadır. Zaman kavramının çok önemli olduğu havacılık sektöründe başka havayollarından gelen ve başka havayoluyla gönderilmek istenen kargonun transit beyan ve gümrük işlemleri aynı gün içerisinde yapılamamaktadır.

¹⁹²<http://www.scribd.com/doc/50071663/12/Cizelge-2-1-Turk-sivil-havayollar%C4%B1-ve-ucak-miktarlar%C4%B1-11> (Erişim tarihi: 08.09.2011)

İthalat ve ihracat için önceleri 24 saat içinde beyan verilebilecekken son uygulamalarla bu süre dört saate indirilmesi, yığılmalara ve müşteri şikâyetlerine sebep olmaktadır¹⁹³.

Transit mallar ülkelerin hava kargo hacmini büyük ölçüde arttırmaktadır. Türkiye'ye ithali yasak olan bir malın (örn: oyun alet ve makinaları¹⁹⁴) üretilen başka bir ülke tarafından Türkiye üzerinden bir başka ülkeye gönderilmesi yasaklamıştır. Bu Türk gümrüğünün sorunu olmamalıdır. Dünyada transit antrepolar bu problemi çözmektedir. Transit malların transit antrepo olmadığı için gümrük işlemlerine tabi tutulması, zaman kaybı ve masrafa yol açmaktadır. Üstelik Cuma günü gelen transit mal, hafta sonu bekleyerek, pazartesi günü işleme tabi tutulmaktadır¹⁹⁵. Dünyanın hiçbir yerinde transit mallar gümrük işlemlerine tabi tutulmamaktadırlar.

Türkiye'de hava kargo taşımacılığı yapan işletmeler için bir diğer sorun ise kombine taşımacılığın (karadan ve denizden gelen malların hava ile taşınması) antrepo düzenlemeleri nedeniyle problemlili olması olarak belirlenmiştir. Bu hususta havayolu/karayolu/demiryolu ve denizyolu taşımaları arasında intermodal taşımacılığın geliştirilmesi açısından altyapı, mevzuat, otomasyon, çalışma saatleri vb konularda gerekli iyileştirmeler yapılmalıdır. Örneğin yolcu için etkin kullanılmayan Bursa Yenişehir havaalanı Gemlik limanı ve Bilecik tren istasyonu ile bağlantısı sağlanabilir. Bu bağlantı Bursa gibi sanayi ve üretimi oldukça gelişmiş bir şehrin kargo ulaştırma faaliyetlerini rahatlıkla halletmesine sebep olacaktır.

Türkiye'de hava kargo taşımacılığı yapan işletmelerin en başta gelen sorunlarından birisi de altyapı yetersizlikleridir. Atatürk Havalimanı Türkiye'de hava kargo taşımacılığının merkezi konumundadır. Burada bulunan mevcut tesisler ve teçhizatlar yetersiz olup, elverişsiz koşullarda hizmet vermeye çalışılmaktadır. Faaliyet alanlarının ayarlanmasında daha çok yolcu taşımacılığı göz önünde bulundurulduğundan kargo taşımacılığı mecburen ikinci plana atılmıştır.

Park yeri yetersizliği, meydan slotlarının kısıtlanması gibi elverişsiz şartlarda sunulan hizmetler işgücü ve zaman kaybına neden olmaktadır. Atatürk Havalimanı'ndaki slot kapasitesinin %70'inden fazlası Türk Hava Yolları'na verilmiş

¹⁹³ 20 Temmuz 2011 itibariyle bu süre yeniden 24 saate çıkarılmıştır.

¹⁹⁴ www.orgtr.org/tr/ithali-yasak-olan-mallar-wwworgtrorg- (Erişim tarihi: 23.12.2011)

¹⁹⁵ <http://web.shgm.gov.tr/sektorel.php?page=hankokRaporlar&id=125> (Erişim tarihi: 19.12.2011)

durumdadır. Geri kalanın çoğu ise yabancı havayolu taşıyıcılarına ayrılmıştır. Diğer hava kargo işletmeleri bu konuda ciddi problemler yaşamaktadır.

Dünyada ve Türkiye’de %66 ile %75 arası kargo miktarının yolcu uçaklarıyla taşınması problemlerin çözümünü zorlaştırmaktadır. Sadece kargo taşımacılığına ait bir havaalanının yapılması tam çözüm sağlamayacaktır. Öte yandan bir diğer çözüm olabilecek Atatürk Havalimanı’nın kapasitesinin artırılması bile yeterli olmayacaktır. Özetle Atatürk Havalimanı bu uygulamalar neticesinde kargosuz bir havalimanı olma yolunda ilerlemektedir.

Bu sorunun çözümü, başta Atatürk Havalimanı olmak üzere gerekli görülen hava liman ve alanlarında kargo taşımacılığına yönelik fiziki iyileştirmeler yapılması şeklindedir. Ekonomik olmadıkları için kapatılmış, yada düşük verim ile hizmet sürdüren bir kısım havaalanları bölgesel taşıma teşvik edilerek ve uygun kapasiteli uçaklar çalıştırılmak suretiyle ekonomiyeye kazandırılmalıdır.

Aynı zamanda, Sabiha Gökçen Havalimanından yolcu ve kargo taşımacılığında daha etkin şekilde yararlanılması için uygulanacak çeşitli teşvikler ve indirimler Atatürk Havalimanı’nın yükünü hafifletecektir.

İkili anlaşmalar ve kotalar nedeniyle özellikle Uzakdoğu ülkelerine yapılan faaliyetlerde çeşitli problemler yaşanmaktadır. Hava kargo taşıyıcılarının faaliyetlerini engelleyen bir diğer kısıt, Amerika ve Avrupa’nın koymuş olduğu ambargolardır. Ambargo şartlarıncı gerek Türkiye’den gerekse başka ülkelere İran’a mal girişi yasaklanmıştır. Çeşitli nedenlerle ilgili ülkelere taşımacılık yapamayan hava kargo taşıyıcıları filolarındaki uçakları ve ekiplerini başka işletmelere kiralama yoluyla sabit maliyetleri azaltabileceklerdir. Aynı zamanda farklı pazarlara ulaşılabilme için devletlerarası ticari ilişkileri arttırıcı anlaşmalar yapılmak zorundadır.

Birkaç yıla kadar Avrupa’da emisyonlarla ilgili yeni düzenlemelerin yapılacağı belirtilmektedir. Gümrük Birliği üyesi olan Türkiye, Avrupa’da yapılacak olan emisyonlarla ilgili yeni düzenlemeleri iyi değerlendirebilmelidir. Bu tür yasal düzenlemeler ilgili ülkelere taşımacılık yapan hava kargo taşıyıcıları için ek maliyet anlamına gelmektedir. Avrupa’ya birkaç saat uzakta olan Türkiye, yakın bölge oluşunun avantajını kullanarak gelen hava kargoyu ülkemize çekip, Avrupa’ya buradan gönderi yapabilmelidir.

Günümüzde hava yolu kargo taşımacılığının önündeki en büyük sorunlardan biri de yakıt maliyetleridir. Yakıt maliyetleri hava kargo taşıyıcıları için en önemli değişken giderlerin başında gelmektedir. Geçmişte %15 civarında toplam maliyetler içerisinde yeri olan bu giderler, günümüzde %40'ları geçerek hava kargo taşımacılığı yapan işletmeleri zora sokmaktadır. Faaliyetler esnasında kullanılan eski uçaklar yakıt tüketimini arttırmaktadır. İşletmeler taşıma ücretlerini arttırarak bu soruna bir çözüm bulmaya çalışsalar da, yakıt fiyatlarındaki çok sert artışlar maliyetin müşteriye yansmasıyla dahi işletmeleri koruyamamaktadır.

Hava kargo işletmeleri bu durumdan en az zararla kurtulmak için yakıt fiyatlarının uygun olduğu ülkelere göre yakıt planlamalarını yapmak ya da yakıt fiyatlarının uygun olduğu dönemlerde uzun dönemli anlaşmalar yaparak yakıt fiyatını sabitlemek durumundadırlar.

Küresel çapta yaşanan krizler nedeniyle ülke ekonomisinde yaşanan daralmalar neticesinde üretim ve satış miktarlarında olumsuz değişimler gerçekleşmiştir. İşletmelerin taşımaya ayıracağı bütçeleri daralmış ve taşımacılık bütün bu olumsuzluklardan etkilenmiştir. Hava kargo taşımacılığı hızlı ve güvenli olduğu için tercih edilse de pahalı bir taşımacılık türü olması, kriz zamanlarında işletmelerin farklı alternatiflere kaymalarına neden olmuştur.

Terör olayları ve ekonomik krizlerin bir diğer sakıncası ise hava kargo işletmelerinin talep tahminlerini zorlaştırması neticesinde ya kapasite fazlasına ya da var olan talebin karşılanamamasına yol açmıştır.

Kargo için bir diğer problem havaalanında çalınma ve hasar görme ihtimalidir. Bu soruna karşı, havaalanlarında son teknolojik gelişmelere sahip cihazlardan yararlanılarak insana bağlı kontroller mümkün olduğunca azaltılmalıdır.

Kapıdan kapıya taşımacılık anlayışının giderek yaygınlaştığı bu dönemde havayolu kargo taşımacılığının diğer taşımacılık türleriyle entegrasyonu kurulmalıdır. Dünyada bu entegrasyonu sağlayan hava kargo taşıyıcıları diğerlerine nispetle çok daha fazla kar etmektedirler. FedEX, DHL gibi taşıyıcılar bunun en güzel örneğidir.

Dürüst yapılmayan rekabet sektörün gelişmesini, olumsuz yönde etkilemektedir. Bir diğer problem ise müşterilerin bu hususta kendi ülkesindeki taşıyıcıyı tercih etmemelerinin de Türkiye'deki hava kargo taşımacılığını olumsuz yönde etkilediği düşünülmektedir.

Avrupa'nın Türkiye'ye birkaç saat uzaklıkta olması Afrika ve Rusya'ya olan taşıma organizasyonlarının sürdürülebilmesi açısından fayda sağlamaktadır. Uzakdoğu'dan Avrupa'ya ve Afrika kıtasına taşınana çok büyük mal miktarları bulunmaktadır. Türkiye'deki hava kargo taşıyıcıları daha çok bu pazardan pay almaya çalışmalı, yapılanması tamamlanmış ülkelere girmeye çalışarak rekabet gücü yıpratılmamalıdır. Afrika'ya yapılacak yatırımların teşviki ile hava kargo taşımacılığı kendisine yeni potansiyel bir pazar bulmuş olacaktır.

Türkiye'deki hava kargo taşıyıcılarının bahsedilen sorunlarının çözümünün gerçekleşmesi tek tarafın gayretiyle mümkün görünmemektedir. Eğitim kurumları, forwarderlar, taşıyıcı işletmeler ve devlet yetkililerinin bir araya gelmesi ve hava kargo taşımacılığının büyümesini yavaşlatan ve engelleyen hususlarda ortak karar almaları gerekmektedir.

Ek-1 Hava kargo taşımacılığının Türkiye’deki mevcut durumu ve geliştirilmesi için yapılması gerekenler için soru formu

Sayın yetkili,

Bu soru formu ile elde edilecek veriler, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sivil Havacılık Yönetimi Anabilim Dalı’nda Yrd. Doç. Dr. Ali Emre Sarılgan’ın danışmanlığında, “Hava kargo taşımacılığının Türkiye’deki mevcut durumu ve geliştirilmesi için yapılması gerekenler” konusunda yapılan yüksek lisans tezinde kullanılacaktır. Değerli katkılarınızdan dolayı teşekkür ederim.

Fikriye YAKUT

Anadolu Üniversitesi

Sosyal Bilimler Enstitüsü

Sivil Havacılık Yönetimi ABD.

Yüksek Lisans Öğrencisi

1. Çalıştığınız işletmenin unvanı nedir?
2. Bu işletmedeki göreviniz nedir? Kaç yıldır bu görevdesiniz?
3. Pazar payınızı tanımlar mısınız?
4. En çok hangi ürünleri taşıyorsunuz?
5. Hangi ülkelere kargo taşımacılığı hizmeti götürmektedirsiniz?
6. Filo yapınızı seçerken nelere dikkat ediyorsunuz? Karşılaştığınız zorluklar nelerdir?
7. Hava kargo sektörünün Türkiye için önemi nedir?
8. Türkiye’deki hava kargonun büyüklüğü ve gelişmişliği için ne düşünüyorsunuz?
9. Türkiye’de hava kargo taşımacılığının büyümesini engelleyen ya da yavaşlatan unsurlar nelerdir?
10. Altyapı yetersizlikleri ile karşılaşıyor musunuz?
11. Kargo pazarı genişlik olarak uygun olmasına rağmen, ticari kota ve kısıtlar ya da ikili hava anlaşmaları nedeniyle taşımacılık yapamadığınız ya da sınırlı faaliyette bulunduğunuz ülkeler var mı?

12. Yakıt fiyatlarının maliyet ve karlarınıza etkisini açıklar mısınız?

13. Diğer ülkelerdeki hava kargo taşımacılığı göz önünde bulundurulduğunda, onların sahip olduğu ama ülkemizde olmayan olanaklar nelerdir?

14. Dünyada gerçekleşen terör olayları ve ekonomik krizler uçuş faaliyetlerinizi nasıl etkilemektedir?

15. Sizce Türkiye’de hava kargo taşımacılığının gelişmesi için nelerin yapılması gerekiyor?

Kaynakça

- Açık, S. (2006). Toplam kalite yönetimi ile tam zamanında üretim sisteminin birlikte kullanılması ve bir uygulama. Doktora Tezi. Erzurum: Atatürk Üniversitesi
- Afşar, M. (1990). *Türkiye’de kamu iktisadi teşebbüsleri’nde özelleştirme ve verimlilik ilişkisi*. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayınları.
- Allaz, C. (1998). *The history of air cargo and air mail from the 18th century*. Londra, UK: İngiltere: Christopher Foyle Publishing.
- Aktan, C. (1999). *2000’li Yıllarda Yeni Yönetim Teknikleri 2(Stratejik Yönetim)* Türkiye Genç İşadamları Derneği, Simge Ofis Matbaacılık.
- Ateş, M. (2006). Kriz yönetimi ve rekabet stratejileri; Türk Hava Yolları’nda bir uygulama. Yüksek lisans tezi. Sivas: Cumhuriyet Üniversitesi.
- Ateş, S. S. (2007). Havaalanı master planlaması yaklaşımları ve bir uygulama. Yüksek lisans tezi. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi.
- Aydın, E. (2008), Avrupa Birliği ulaştırma politikasına uyum sürecinde bir inceleme: Türkiye hava trafik kontrol hizmetleri. Yayınlanmamış yüksek lisans tezi. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi.
- Baş, M. (2008). Gelir yönetiminde dinamik kapasite yönetimi simülasyonu ve bir hava yolu şirketinde uygulanması. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Batur B. S., (2008). Hava yolcu ve kargo taşımacılığı; Dünyada ve Türkiye’de uygulamaları. Yüksek Lisans Tezi. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi.
- Belobaba, P.; Odoni, A. ve Barnhart, C. (2009). *The global airline industry*. Witshare, UK: Wiley Publishing.
- Berritella, M.; Franca, L. L.; Mandina, V. ve Zito, P. (2007). Modelling strategic alliances in the wide- body long-range aircraft market. *Journal of air transport management*, 13(3), 139-148.
- Boeing. (2009). *World Air Cargo Forecast 2009-2010* Washington, ABD.
- Boeing (2010). *World Air Cargo Forecast 2010-2011*, Washington, ABD.
- Branch A.E. (2000). *International purchasing and management*. Londra: Cengage Learning Business Press.

- Button, K. (2009). The Impact of US-EU “Open skies” agreement on airline market structures and airline networks. *Journal of air transport management*, 15(2), 59-71.
- Changa, Y.; Yehb, C. ve Wanga, S. (2007). A survey and optimization-based evaluation of development strategies for the air cargo industry. *International Journal of Production Economics*, 106(2), 550-562.
- Christiaanse, E.; Been, J. ve van Diepen T.(1996). Factors Determining The Failure Of Global Systems In The Air Cargo Community. *29th Hawaii International Conference On System Sciences*, Hawaii: IEEE. ss:418-428.
- Chu, S. C.; Leung, L. C.; Hui, Y. V. ve Cheung, W. (2004). *4th Party cyber logistics for air cargo*. Boston: Kluwers Academic Publishers.
- Congress United States. (1982). *Impact of advanced air transport technology: Part-2 the air cargo system*. Washington D.C.: Office of Technology Assessment.
- Çancı, M. ve Erdal, M. (2003). *Lojistik yönetimi*, (2. baskı). İstanbul: Erler Matbaacılık.
- Çiçekçi, Ş. (2006). Hava taşımacılığının özelleştirilmesi ve Türk Hava Yolları örneği. Yüksek lisans tezi. İstanbul: Marmara Üniversitesi.
- Delfmann, W. (2005). *Strategic management in the aviation industry*. Londra: Ashgate Publishing.
- Devlet Planlama Teşkilatı. (2009). *Stratejik Plan 2009/2013*. Ankara.
- Doganis, R. (2002). *Flying off course: the economics of international airlines*. (3. baskı). Londra: Routledge Publishing.
- DHMİ 2006 *İstatistik Yıllığı*, Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, Ankara,2007.
- Dolan, S. (2001). Reform Of Air Cargo Transport Regulation Through the WTO and GATS. *Transportation Law Journal*, 29(2), 189-234.
- Enarsson, L.(2006). *Future logistic challenges*. Kopenhag, Denmark: Copenhagen Business School Press.
- Ertürk, H.(2011). *Havayolu Ekonomisi*. Ankara: Hazine Müsteşarlığı.
- Frock, R. (2006). Changing how the world does business FedEx’s incredible journey to success. California: Berrett-Koehler Publishers.

- Fullerton, R. R.; McWatters, C. S. ve Fawson, C. (2003) An examination of the relationships between JIT and financial performance. *Journal of operations Management*, 21(4), 383-404.
- Gardiner J.; Ison, S. ve Humphreys, I.(2005). Factors influencing cargo airlines choice of airport: An international survey. *Journal of Air Transportation Management*,11(6), 393-399.
- Gentry, D. L.(1952). Air Cargo Transportation and Marketing. *The Journal of Marketing*, 17(1), 1-10.
- Givoni, M. ve Rietveld, P. (2009). Airline's choice of aircraft size – Explanations and implications. *Transportation research part A: policy and practice*, 43(5), 500-510.
- Gökdoğan, S. (2006). Freight forwarder organizasyonu ve freight forwarder organizasyonunda konteynır taşımacılığı. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: İstanbul Üniversitesi.
- Gönenç, R. ve Nicoletti, G. (2000). Regulation, market structure and performance in air passenger transportation. Paris: OECD Economics Department.
- Green P. E. ve Tull D. S. (1970). *Research for marketing decisions*. New Jersey: Prentice- Hall.
- Gudmundsson, S. V. ve Rhoades, D. L. (2001) Airline alliance survival analysis: typology, strategy and duration. *Transport Policy*, 8, 209-218.
- Güleç, M. ve Oğuz, G. (2003). Irak savaşının gölgesinde Türkiye Ortadoğu Ülkeleri ticari ilişkileri, Ankara: Dış Ticaret Müsteşarlığı Ekonomik Araştırmalar ve Değerlendirmeler Genel Müdürlüğü yayınları.
- Gün, D. (2007). Hava kargo pazarının lojistik açıdan değerlendirilmesi ve Türkiye için durum analizi. Doktora tezi. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi.
- Hanlon, J. P. (2007). *Global airlines: competition in a transnational industry*. Oxford: Butterworth-Heinemann.
- Hassu, M. (2004). *Rekabet hukuku ve hava taşımacılığı sektörü*. Ankara: Rekabet Kurumu Yayınları.
- Hellermann, R. (2006). *Capacity options for revenue management*. Berlin: Springer-Verlag.

- Hensher, D. A.(2001). *Handbook of logistics and supply chain management*, Oxford, UK: Pergamon Publishing.
- Hertwing P., H. ve Rau P., (2010). *Risk management in the air cargo industry, Revenue Management Capacity Options And Financial Intermediation*. Hamburg: Diplomica Verlag.
- Holloway, S. (2003). *Streight and level: Practical airline economics*. Londra, Ashgate Publishing.
- Hwang, C. ve Shiao, G. (2011) Analyzing air cargo flows of international routes: an empirical study of Taiwan Taoyuan International Airport. *Journal of Transport Geography*, 19(4), 738-744.
- Ito, H. ve Lee, D. (2004). Assesing the Impact Of The September 11 Terrorist Attacks On U.S. Airline Demand. *Journal Of Economics and Business*, 57(1), 75-95.
- Karasar, N. (1998). *Bilimsel araştırma yöntemi*. (8. Baskı). Ankara: Nobel Yayın Dağıtım.
- Kasarda, J. ve Green, J. (2005). Air cargo as an economic devolopment engine: A note on opportunities and constraints. *Journal of Air Transport Management*, 11(6), 459-462.
- Kesgin, U. (2006). Aircraft Emissions at Turkish Airports, *Energy*, 31(2-3),372-384.
- Kim, J. ve Ye C. (2003). Increasing the efficiency of the air cargo industry in Korea . *Proceedings of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*, 4, 179-194.
- Korul, V. ve Küçükönel, H. (2003). Türk sivil havacılık sisteminin yapısal analizi. *Ege akademik bakış*, 3(1-2), 25-38.
- Krapp, S. (2001). Foreword: Transportation Law In The Post 9/11 World. *Transportation Law Journal*,29, 247.
- Larson, P. D. (1998). Air Cargo Deregulation and JIT Two 20th Anniversaries In American Logistics. *Transportation Quarterly*, 52(2), 49-60.
- Leinbach T. R. ve Capineri C. (2007). *Globalized freight transport, intermodality, e-commerce, logistics and sustainability*. Massachusetts: Edward Elgar Publishing.
- Leonard, B. (2010). *Status of the nation's highways, bridges and transit: conditions and performance: 2008 report to congress*. Pennsylvania: Diane Publishing.
- Mahashabde A.; Wolfed, P.; Ashokb, A.; Dorbianb, C.; Heb, Q.; Fanb, A.; Lukachkob, S.; Mozdzanowskab, A.; Wollersheimb, C.; Barrettb, S. R. H. ; Locke M. ve

- Waitzb, I. A. (2011). Assessing the environmental impacts of aircraft noise and emissions. *Progress in aerospace Science*, 47(1), 15-52.
- Martella, R. C.; Nelson, R. ve Martella, N. M. (1999). *Research methods learning to become a critical research consumer*. New Jersey: Allyn & Bacon.
- Mustafa Kemal Üniversitesi. (2011). *Hava Kargo Taşımacılığında Güncel Sorunlar ve Çözüm Önerileri Paneli*. İskenderun.2011
- National Research Council (ABD). (1999) *NCHRP Report 421: Economic Trends and Multimodal Transportation Requirements*. Washington, ABD.
- Nitsch, V. ve Schumacher, D. (2004). Terrorism and international trade: an empirical investigation. *European Journal of Political Economy*, 20(2), 423-433.
- O'Connor, William E. (2000). *Introduction to airline economics*. California: Praeger Publishers.
- Özenen, C. G. (2003). *Havaalanı yatırımlarında özelleştirme, Dünyadaki uygulamalar ve Türkiye için öneriler*. DPT Uzmanlık Tezleri. Ankara: Devlet Planlama Teşkilatı.
- Özgenç, R. F. (2008). Atatürk Havalimanının neden olduğu çevresel gürültünün modellenmesi ve kontrolü. Doktora tezi. Ankara: Gazi üniversitesi.
- Öztürk, A. (1993). Türkiye’de hava kargo trafiği. *Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Bülteni*, 4(15), 23.
- Petersen, J. (2007). Air freight industry – White paper. Georgia, ABD: . The Supply Chain and Logistics Institute, Georgia Institute of Technology.
- Pettus, M. L. (2003). Growth from chaos: developing your firm’s resources to achieve profitability without cost cutting. Connecticut: Praeger Publishing.
- Portugal, L. S.; Morgado, A. V. ve Junior, O. L. (2011). Location of cargo terminals in metropolitan areas of developing countries: the Brazilian case. *Journal of transport geography*, 19(4), 900-910.
- Schlumberger, C. E. (2010) *Open skies for Africa : implementing the Yamoussoukro decision*. Washington D.C.: The World Bank.
- Shaw, S. (1999). *Airline marketing and management*, (4. baskı) Londra: Ashgate Publishing.
- Siuru, W. D. (1993) *Future flight: The next generation of aircraft technology*. New York: McGraw-Hill Professional.

- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (2005). *Havacılık talimatı*. Ankara.
- Sletmo, G. K. (1972). *Demand for air cargo: An econometric approach*. Bergen, Norway: Institute For Shipping Research, Norwegian School Of Economics and Business Administration.
- Thomas, A. R. (2010). *International practices and innovations in moving goods safely and efficiently*, California: Greenwood Press.
- Tsamboulas, D.A. ve Kapros, S. (2000). Decision-making process in intermodal transportation. *Transportation research record: journal of transportation research board*, 1707, 86–93.
- Türk Hava Yolları. (2002) *THY acente kargo satış temel kursu: Özel kargolar*, 437 (1), İstanbul: THY.
- Türkiye Vakıflar Bankası T.A.O. (2001) Sektör araştırmaları Serisi No:24. Ankara: Planlama ve İktisadi Araştırmalar Grup Yönetmenliği.
- TÜSİAD. (2007) Kurumsal yapısı, yasal çerçevesi ve göstergeleriyle ulaştırma sektörü. İstanbul: Mikado Matbaacılık.
- Tüz, M., (2008). *Kriz yönetimi*, Bursa: Şah- Mat Yayıncılık.
- Ulaştırma Bakanlığı. (2011). *Bütçe 2011*. Ankara.
- Vasigh, B.; Fleming, K. ve Mackay, L. (2010). *Foundations of airline finance, methodology and practice*, Londra: Ashgate Publishing.
- Wensheen, J. G. (2007). *Air transportation*. (6. Baskı). İngiltere: Ashgate Publishing.
- Wood, D. F. ; Barone, A.; Murphy P. ve Wardlow D. L. (2002). *International logistics*. (İkinci baskı).New York: Amacom Books.
- Yan, S.; Shih, Y. L. ve Shiao, F. Y. (2008) Optimal Cargo Container Loading Plans Under Stochastic Demands For Air Express Carriers, *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 44(3), 555-575.
- Yıldırım, A. ve Şimşek, H. (2005). *Sosyal bilimlerde nitel araştırma yöntemleri*. (2. Baskı) Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Yuan X. M.; Low J. M. V. ve Tang L. C. (2009). Roles of the airport and logistics services on the economic outcomes of an air cargo supply chain. *International Journal Production Economics*, 127, 215-216.

- Zachary, D. S.; Gervais, J. ve Leopold, U.(2010). Multi-Impact Optimization to Reduce Aviation Noise and Emissions. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 15(2), 82-93.
- Zhang, A. ve Zhang, Y. (2002). Issues on liberalization of air cargo services in international aviation. *Journal of air transport management*, 8(2), 275-281.
- Zhang,A.; Hui, G. W. L.; Leung, L. C.; Cheung, W. ve Hui, Y.V. (2004). *Air cargo in Mainland China and Hong Kongs*. Londra: Ashgate Publishing.
- Zhou, H. ve Benton Jr, W. G. (2007) Supply chain practice and information sharing. *Journal of operations management*, 25(6) 1348-1365.
- http://www.actairlines.com/en/corporate_governance.php (Erişim tarihi: 05.04.2011)
- <http://www.actairlines.com/en/history.php> (Erişim tarihi : 13.12.2011)
- <http://www.airporthaber.com/print.php?type=1&newid=762> (Erişim tarihi: 18.02.2011)
- <http://www.airporthaber.com/readnews.php?newid=12469> (Erişim tarihi: 04.07.2011)
- http://www.airports.org/cda/aci_common/display/main/aci_content07_c.jsp?zn=aci&cp=1-5-212-1377-1383_666_2 (Erişim tarihi: 23.05.11)
- <http://www.ameinfo.com/255531.html> (Erişim tarihi: 15.03.2011)
- <http://www.atag.org/content/showpublications.asp?level1=4&level2=767&folderid=767&pageid=2271> (Erişim tarihi: 14.03.2011)
- <http://www.boeing.com/cmo> (Erişim tarihi: 22.05.2011)
- <http://www.celebi.com.tr/tr/yazi.php?id=34> (Erişim tarihi: 13.01.2012)
- http://www.centennialofflight.gov/essay/Commercial_Aviation/AirFreight/Tran10.htm (Erişim tarihi: 24.03.2011)
- <http://www.dhmi.gov.tr/istatistik.aspx> (Erişim tarihi: 07.07.2011)
- <http://www.e-imza.gen.tr/index.php?Page=Haberler&HaberNo=196> (Erişim tarihi: 05.04.2011)
- http://www.ekodialog.com/uluslararası_ekonomi/dis_ticarette_kisitlemeler_tarifeler_kotalar.html (Erişim tarihi: 03.07.2011)
- <http://www.ekodialog.com/Makaleler/avrupa-birligi-gumruk-politikalari-makale.html> (Erişim tarihi: 12.01.2012)
- <http://www.fas.org/ota/reports/8231.pdf> (Erişim tarihi: 24.03.2011)
- http://www.forbes.com/2007/03/22/worlds-busiest-airports-rm_0322airports.html (Erişim tarihi: 11.10.2011)
- <http://www.gumrukkontrolor.org.tr/Anasayfa.html> (Erişim tarihi: 08.06.2011)
- http://www.gumushane.gen.tr/index.php?ind=reviews&op=print_file&ide=2142 (Erişim tarihi: 05.07.2011)
- ¹ <http://havakargoturkiye.com/98-act-artik-my-cargo.html> (Erişim tarihi: 12.12.2011)
- <http://havacilikurk.weebly.com/1/post/2011/10/uak-kiralama-wet-lease-donatl-kiralama.html> (Erişim tarihi: 13.12.2012)

<http://www.havakargoturkiye.com/sayfa/sektorunaktorlari> (Erişim tarihi :07.09.2011)

<http://havakargoturkiye.com/sayfa/havakargonedir> (Erişim tarihi: 20.11.2011)

<http://www.havakargoturkiye.com/92-hava-kargo-koyu-kurulacak.html> (Erişim tarihi: 13.01.2012)

<http://www.havas.net/antrepo/> (Erişim tarihi: 13.01.2012)

<http://www.hactl.com/en/service/facility.htm> (Erişim tarihi: 17.10.2011)

www.iata.org/whatwedo/cargo/efreight (Erişim tarihi: 17.10.2011)

http://www.iata.org/whatwedo/economics/Pages/issue_briefing_new.aspx (Erişim tarihi: 22.04.2011)

<http://www.icao.int/icao/en/env2010/ClimateChange/ActionPlan/Index.html> (Erişim tarihi: 05.07.2011)

<http://www.ihracat112.com/files/7.kureselLojistikKavramiLojistikler.pdf> (Erişim tarihi: 08.07.2011)

http://ironsteel.org/detay.asp?haber_id=3478 (Erişim tarihi: 03.06.2011)

<http://istatistik.shgm.gov.tr/site/istatistik/aracsayipr.jsp?yil=2011&donem=3> (Erişim tarihi:19.09.2011)

<http://www.kargohaber.com/read.asp?id=372> (Erişim tarihi: 22.03.2011)

<http://www.karid.org.tr/tr/article.asp?ID=42> (Erişim tarihi: 03.07.2011)

<http://www.lojistikdefteri.com/1123/turkiye-transit-yukte-kan-kaybediyor> (Erişim tarihi: 14.01.2012)

http://megep.meb.gov.tr/mte_program_modul/modul_pdf/840UH0053.pdf (Erişim tarihi: 01.06.2011)

<http://www.mevzuat.adalet.gov.tr/html/21177.html> Erişim tarihi: 13.01.2012)

<http://www.mngairlines.com/TR/Kurumsal.aspx> (Erişim tarihi: 03.05.2011)

www.orgtr.org/tr/ithali-yasak-olan-mallar-wwworgtrorg- (Erişim tarihi: 23.12.2011)

http://www.sabihagokcen.aero/kargo_terminal_hizmetleri (Erişim tarihi: 12.01.2012)

<http://web.shgm.gov.tr/doc4/2010fr.pdf> (Erişim tarihi: 12.01.2012)

<http://www.scl.gatech.edu/industry/industry-studies/AirFreight.pdf> (Erişim tarihi:12.11.2011)

<http://www.scribd.com/doc/46519316/Turkiye-BMID> (Erişim tarihi: 07.07.2011)

<http://www.scribd.com/doc/50071663/12/Cizelge-2-1-Turk-sivil-havayollar%C4%B1-ve-ucak-miktarlar%C4%B1-11> (Erişim tarihi: 08.09.2011)

<http://www.scribd.com/doc/45710460/PAZARLAMA> (Erişim tarihi: 13.08.2011)

www.shgm.gov.tr/doc3/kargosirket.xls (Erişim tarihi: 12.01.2012)

www.shgm.gov.tr/doc3/SHTOPS1.pdf (Erişim tarihi: 19.10.2012)

<http://web.shgm.gov.tr/sektorel.php?page=hankokRaporlar&id=125> (Erişim tarihi: 19.12.2011)

<http://www.sigortalardan.com/ekonomi-haberleri/hava-kargo-tasimaciligi.html> (Erişim tarihi: 05.03.2011)

<http://www.tgs.aero/Hakkimizda.aspx> (Erişim tarihi: 13.01.2012)

http://translate.googleusercontent.com/translate_c?anno=2&hl=tr&rurl=translate.google.com.tr&sl=en&tl=tr&u=http://www.researchandmarkets.com/reports/1870417/turkey_freight_transport_report_q3_2011&usq=ALkJrhgZtvLG70O7_ksLLsYFDfEWnneEwg (Erişim tarihi: 12.12.2011)

http://www.tuik.gov.tr/rip/doc/II_RIP_2012-26_042012.pdf (Erişim tarihi: 15.11.2011)

<http://www.turkishairlines.com/tr-TR/kurumsal/faaliyet-raporu/2010/tr/m-6-2-4.html>(Erişim: 11.12.2011)

<http://www.turkishcargo.com.tr/kargo/hakkimizda/kurumsal-bilgiler.aspx> (Erişim tarihi: 23.03.2011)

http://www.turkishcargo.com.tr/kargo/pdf/turkish_cargo_sunum_2011_TR.pdf (Erişim tarihi: 23.08.2011)

<http://www.turkishcargo.com.tr/kargo/hizmet-agi-ve-filo/karayolu-tasimaciligi.aspx> (Erişim tarihi: 14.01.2012)

<http://www.ubak.gov.tr> (Erişim tarihi: 07.07.2011)

http://www.uls-global.com/tr/default.asp?sayfa=uls_havayollari_kargo (Erişim tarihi: 11.07.2011)

<http://www.utikad.org.tr/haberler/?id=5948> (Erişim tarihi: 08.07.2011)

www.utikad.org.tr/haberler/default.asp?id=4077 (Erişim tarihi: 21.12.2011)

<http://www.yaklasim.com/mevzuat/dergi/makaleler/2005066635.htm> (Erişim tarihi: 03.06.2011)

<http://yatirimfinans.net/resources/Yorumlar%20ve%20Analizler/Basabas.pdf> (Erişim tarihi: 06.07.2011)