

Uluslararası Ticarete Havayolu Yük Taşımacılığının Gelişimi ve Performansını Etkileyen Faktörler: Türkiye Üzerine Teorik Bir İnceleme

Factors Affecting The Development And Performance Of Airline Freight Transport In International Trade: A Theoretical Review On Turkey

Tufan Yayla*

Özet

Uluslararası ticarete rekabetin günden güne artması firmaları müşterilerine hem daha hızlı hem de daha az maliyetli şekilde ürünlerini/hizmetlerini ulaştırmaya yönlendirmiştir. Teknolojinin gelişimine bağlı olarak kullanılan taşımacılık modları da zaman içinde gelişmiş ve bir zamanların pahalı olan ulaşım araçları ucuzlamış hatta alternatif ulaşım sistemleri devreye girmiştir. Bu çalışma da girişten sonraki ilk bölümünde gelişen hava ulaşım teknolojisi ışığında havayolu yük taşımacılığının tarihsel gelişimi ile avantaj ve dezavantajları ele alınmıştır. Üçüncü bölümde Dünya’da ve Türkiye’de havayolu yük taşımacılığı IATA, TUIK ve Statista gibi kurum ve kuruluşlardan elde edilen veriler ve tablolar ışığında incelenmiştir. Dördüncü bölümde havayolu yük taşımacılığı performansını etkileyen faktörlerin neler olduğu belirlenmeye çalışılmış ve son sonuç ve değerlendirme bölümünde havayolu yük taşımacılığı performansı arttırmaya yönelik yapılması gerekenler teorik olarak sıralanmıştır.

İlerleyen dönemlerde bu çalışmanın sonuç bölümünde ortaya koyulan fikirlerin akademisyenlerce havayolu yük taşımacılığı işi yapan firmalar da uygulanması ile geçerliliğinin test edilerek literatüre katkı sunması beklenmektedir.

Anahtar Kelimeler

Uluslararası Ticaret, Havayolu Yük Taşımacılığı, Havayolu Yük Taşımacılığı Performansı

Abstract

The increasing competition in international trade has led companies to deliver their products / services to their customers both faster and with less cost. Depending on the development of technology, the transportation modes used have also improved over time and the once expensive transportation vehicles have become cheaper and even alternative transportation systems have come important role. In the first part of this study, the historical development and advantages and disadvantages of airline freight transportation are discussed in the light of airtransportation

*Öğretim Görevlisi, Dış Ticaret, Bozüyük MYO, Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi, Bilecik, Türkiye, tufan.yayla@bilecik.edu.tr, ORCID No 0000-0001-8531-740X

technology. In the third chapter, freight airline has been examined in the world and Turkey by using data obtained from institutions such as IATA, TUIK, Statista. In the fourth chapter, the factors affecting the performance of airline freight transport are tried to be determined. Then, in the conclusion and evaluation part, the things to be implemented to increase the performance of airline freight transportation are listed theoretically. In the future, it is expected that the ideas put forward in the conclusion of this study will contribute to the literature by testing their validity by applying them on companies engaged in airfreight transportation.

Keywords

International Trade, AirFreight Transport, AirFreight Transport Performance

1. Giriş

Uluslararası ticaretin gelişimi ihtiyaç olan mal veya hizmetin ihtiyaç olan yere, ihtiyaç olunan miktarda ve tam vaktinde gönderilmesi ile mümkün olmaktadır. Bunun içinde ürün veya hizmetin kalitesi ve üretim yeri kadar müşteriye ulaşımı da bir o kadar kıymetlidir. Uluslararası ticaretin oluşturulduğu rekabetin bir sonucu olarak firmalar hem kaliteli ürünler üretmeliler hem de maliyetlerini azaltmalıdırlar.

Firmalar bir yönetim sistemi içerisinde kalite ve maliyetleri azaltmaya uğraşmakta iken diğer taraftan da ürünlerini müşterilerine olabildiğince hızlı bir şekilde ulaştırmaya çalışmaktadırlar. İşte tam bu noktada lojistik kavramı önem kazanmaktadır. Firmalar açısından lojistik faaliyetlerin başarılı bir şekilde yönetilmesi sonucunda hem rakiplere karşı üstünlük sağlanacak hem yeni pazarlara açılacaktır. Müşteri odaklı gelişen küresel ticari anlayışın yaygınlaşması, zamanında yapılan teslimatın değerini arttırmakta bu durumda günümüz firmalarının lojistiğe verdiği önemi arttırmaktadır (AKAY, 2020). Küresel ölçekte faaliyette bulunan firmaların daha geniş bölgelerde faaliyette bulunabilmesi için ülkelerinin bu amaca uygun lojistik alt yapılarını da geliştirmeleri gerekmektedir. Lojistik altyapısı gelişmemiş bir ülke de faaliyette bulunan firmanın küresel çapta rekabete girebilmesi pek mümkün olmamakla birlikte bir ülkede ki lojistik altyapısı o ülkenin uluslararası ticarete verdiği önemi göstermektedir (Demirbilek vd, 2018).

Uluslararası ticarete ulaşım havayolu, karayolu, denizyolu ve demiryolu olmak üzere dört farklı şekilde gerçekleşmektedir. Firmalar açısından kullanılacak taşıma modu müşteri beklentilerine, ürünün niteliğine vb. koşullara uygun olarak seçilmelidir. Her taşıma modu bir takım avantajlar ile birlikte dezavantajları içinde barındırmaktadır. Dörtte üçü su ile kaplı dünya

da hava lojistiği herhangi bir sorun teşkil etmemektedir (Akoğlu ve Fidan, 2020). Özellikle yükte hafif pahada ağır ürünlerin uluslararası ticarete dolaşımının artması ve gelişen teknoloji ile havayolu yk taşımasına olan talebin arttığı görülmektedir. Ayrıca küresel üretim ağları zerine Porter'ın elmas modelini dikkate alarak güneydoğu asya da faaliyette bulunan elektronik firmalarına yönelik yapılan havakargo taşımacılığının özellikle hız ile ulaştırma maliyetlerini azalttığını ve rekabetçi üstünlük avantajını oluştruduğunu belirtmektedir (Bowen ve Leinbach, 2006).

2. Havayolu Yük Taşımacılığı Tarihsel Gelişimi

Bilindiği gibi lojistik faaliyetlerinin hava araçları ile gerçekleşmesine havayolu yük taşımacılığı denilmektedir. Diğer bir değişle ürünlerin taşınmasında zaman ve mekan faydasını maksimum seviyeye çıkaran taşıma moduna havayolu taşımacılığı denilmektedir.

İnsanlığın posta dağıtımını amacıyla kullandığı ilk uçuşu bir balon ile 19 Eylül 1783 yılında gerçekleşmiştir (Allaz, 2004). Ancak bunun ile yetinmeyen insanoğlu hava ulaşım araçlarını sürekli geliştirmiştir (Balık, 2015). Kendi yapımları olan ve 12 beygir gücünde ki uçakları ile Wright kardeşlerin 17 Aralık 1903 tarihinde yaptıkları ve sadece 12 saniye süren ve 250 metre uzağa giden uçuşları günümüz havacılık sanayisinin gelişimine sebep olmuştur (Allaz, 2004). Posta taşımacılığı amacıyla başlayan hava araçlarını geliştirme macerası sonucu önce insan taşımacılığı başlamış sonrasında da ticari uçuşlar başlamıştır. Bu gelişmenin sonucunda kargo taşımacılığı havayoluna kaymıştır (Balık, 2015).

Havayolu yk taşımacılığını, yaşanan teknolojik ve sosyolojik gelişmelerin ışığında tarihsel olarak hava postası, hava kurye, gecelik hava kurye, hava kargo ve jumbo jetlerin gelişi olmak üzere beş tarihsel dönem olarak düşünebiliriz (Deric vd, 2015). Hava kurye ve sonraki tarihsel dönemler esasen 19. yüzyılda motorlu uçakların kullanılmaya başlanmasından sonra gerçekleşmiştir.

İlk uçağın kullanılmaya başlanmasından bugüne kadar geçen sürede havacılık sektörü ihtiyaçlar, teknoloji ve hizmet ekseninde hızla gelişmiştir. Küresel ticaretin gelişmesine paralel olarak havayolu taşımacılığına olan talep artmış bu da günümüzde faaliyet gösteren büyük uçak firmaları ile büyük havalimanlarının yapılmasını sağlamıştır. 21. yüzyılın başından beri yapılan modern havalimanları sahip olduğu teknolojik donanım, antrepolar ve hızlı

yükleme ve boşaltma sistemleri sayesinde insan ve yük taşımacılığının ötesinde birer lojistik üsse dönüşmüşlerdir. Havayolu yük taşımacılığı bileşenleri uçaklar, havalimanları, havayolu acenteleri, havalimanı içindeki antrepolar ve sahip oldukları teknolojik donanımdır.

Özellikle gelişmekte olan ülkelerin kalkınmasının sürdürülebilirliği için havayolu taşımacılığında kullanılan havalimanlarının altyapısının geliştirilmesi ve yenilenmesi büyük önem arz etmektedir. Göreceli olarak canlı bir ekonomik büyümeye ve düşük ilgiye sahip bu ülkeler kargo işi için idealdirler (Kiboi vd, 2017). Bu sebeple gelişmekte olan ülkelerin uluslararası sınırları aşmasında en önemli ulaşım modu olan havayollarını geliştirmesi gerekmektedir (Önen, 2020). Gelişmekte olan ülkeler ve esasen gelişmesini sürdürülebilir kılmak isteyen gelişmiş ülkeler için havayolu yük taşımacılığı, küresel rekabette önemli bir stratejik araç konumundadır (Demirbilek vd, 2018). Esasen yapılan akademik çalışmalarda hava yük taşımacılığı, uluslararası ticaret ve GSYH arasında birbirleriyle bağlantılı doğrusal bir ilişki olduğunu ortaya koymaktadır (Önen, 2020). Teknolojik ürünlerin üretimi noktasında merkezlerinden biri olan güneydoğu asya da yer alan ülkelerin bu üstünlüğünü sağlayan önemli faktörlerden biri de havayolu yük taşımacılığında sahip oldukları avantajlar olarak ortaya çıkmaktadır (Bowen ve Leinbach, 2006).

Havayolu yük taşımacılığının birtakım avantajları ve dezavantajları bulunmaktadır.

3. Havayolu Yük Taşımacılığı Avantajları

Diğer taşıma modlarıyla kıyaslandığında havayolu yük taşımacılığının sahip olduğu avantajlar:

- Hızlıdır
- Firmalara stok, depolama gibi faaliyetlerinde zaman kazandırır
- Emniyetlidir
- Ticari riski azdır
- Deniz bağlantısı olmayan ülkeler için en uygun taşıma şeklidir
- Büyük coğrafyaya yayılmış şehirleri arasında mesafelerin uzak olduğu ülkeler için uygundur
- Demiryolu ve karayoluna göre daha az ambalaj ile taşıma mümkün olabilmektedir.

Yapılan çalışmalarda hava kargoyu kullananların tercih sebeplerinin başında hız gelmekte iken onu ikinci sırada fiyat izlemektedir (Durak ve Yılmaz, 2016).

4. Havayolu Yük Taşımacılığı Dezavantajları

Diğer taşıma modlarıyla kıyaslandığında havayolu yük taşımacılığının sahip olduğu dezavantajlar:

- Daha pahalıdır(Bu sebeple yükte hafif pahada ağır ürünlerin taşınmasında tercih edilmektedir)
- Kapıdan kapıya hizmet veremez. Tamamlayıcı bir lojistik sistemine ihtiyaç duyar
- Yakıt gideri ve işletme maliyeti yüksektir.
- Havalimanları genellikle şehirden uzaktır. Lokasyon seçimi çok az havalimanında ticari faaliyetler göz önüne alınarak planlanmıştır.
- Aşırı güvenlik kısıtlamaları
- Yatırımlara paralel eski teknolojik donanımla hizmet veren havalimanlarının varlığı

5. Dünya’da ve Türkiye’de Havayolu Yük Taşımacılığı

5.1. Dünya’da Havayolu Yük Taşımacılığı

Özellikle son 25 yıldır küresel ticaretin gelişiminin de lojistik sektörünün önemli bir değere sahip olduğu söylenebilmektedir (Köprülü, 2019). Bu kapsamda havayolu yük taşımacılığı dünya ticaretinin yaklaşık %1’i iken taşıdığı ürünlerin değeri açısından dünya ticaretinin %35’ini oluşturmaktadır (IATA, 2020a). Bunun en önemli sebebi ise havayolu ile ileri teknoloji ürünleri, kimyasal ilaçlar ve elektronik ticaret yoluyla alınan ürünlerin ağırlığıdır (IATA, 2020b).

Dünya ticaretinde hava ve yüzey taşıyıcılığında taşınan yüklerin %1’i hava gereçleri, %13’ü konteynır gemisi malları, %15’i genel kargolar, %35’i sıvı yükler (LPG, LNG vb.) ve %46’sını kuru yüklerden(demir, bakır, kömür vb.) oluşturmaktadır (Morrell ve Klein, 2019).

Dünya üzerinde emniyetli, ekonomik ve güvenli havayolu taşımacılığının sağlanması amacıyla 31 ülkeden 57 üyeyle kurulan IATA bugün dünya çapında faaliyette bulunan 140 ülkeden 270 temsilciye ulaşan bir yapı

konumuna gelmiştir. Günümüz havacılık istatistikleri olmak üzere dünya çapında ikincil verilerin kaynağı olan IATA aynı zamanda havayolu taşımacılığının gelişimi üzerine stratejiler ve hükümetler düzeyinde planlamalara katılmaktadır.

Dünya da uçak sanayisindeki gelişmelere paralel olarak özellikle 1945 sonrası hava ulaşımı her yıl çift haneli değerlerle büyümüştür. Hızla büyüyen havayolu taşımacılığı insanoğlu için modern yaşamın bir parçası haline gelmiştir (Sarılgan, 2019). Okyanusu geçen ilk jetin 1958’de gökyüzünde görülmesini takiben 1970’li yıllarda geniş gövdeli yüksek hacimli motorları olan uçakların kullanımı ile havayolu yük taşımacılığına uygun teknolojiler hayat geçmiştir. Hayata geçen bu teknolojiler ile havayolu taşımacılığında ki maliyetler düşmüş ve diğer taşıma modlarının yanında havayolu taşımacılığına olan ilginin artmasına yol açmıştır.

Esasen havayolu yük taşımacılığının gelişmesini sağlayan ve yukarıda yazdıklarımızı da içene alan adımları başlıklar halinde yazmak gerekirse havayolu yük taşımacılığının gelişmesini sağlayan nedenler:

- GSYH’larda meydana gelen artışlar
- Serbestleşme
- Açık semalar anlaşmaları
- Ticari ilişkiler
- Geniş gövdeli uçaklar
- Havayolu Pazar araştırmaları
- Taşıyıcı özellikleri
- Tam zamanında üretim konseptleri (Yakut, 2012)

Tablo 1. 2009-2019 Yılları Dünya’da Havayolu ile Taşınan Kargo Miktarları (Ton)

Yıl	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
Miktar	42,3	50,5	50,7	50,7	51,7	54	54,8	57	61,5	63,3	61,2

Kaynak: (www.statista.com , 2020)

Tablo 1’de görülen son on yıla ait kargo verileri toplam yük taşımacılığını (kargo+Posta+ Bagaj) gösteren grafikte de dünyada havayolu taşımacılığının hızlı artışı görülebilmektedir. 10 yıl gibi bir zamanda 42,3 milyar ton olan havayolu yük taşımacılığının 61,2 milyar tona yükselttiği görülmektedir.

Havayolu yük taşımacılığının yaklaşık olarak %45 yükselmesi dünya ticaretindeki artışla da orantılı olmak üzerine havayolu yük taşımacılığının sektörel olarak önemli bir konuma geldiğini göstermektedir.

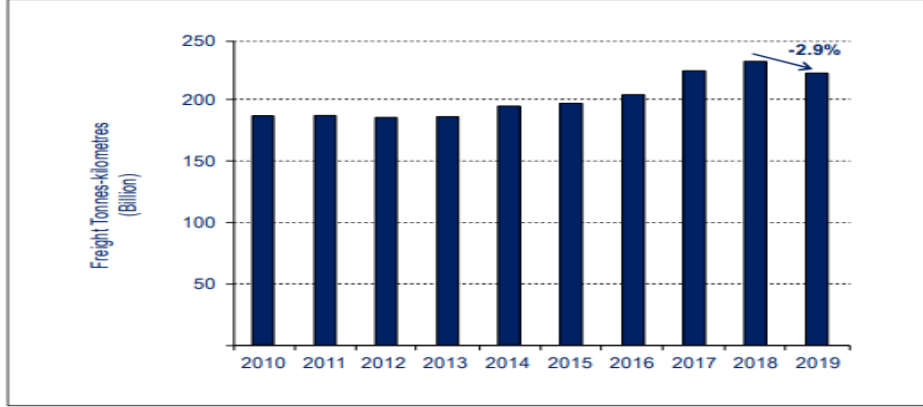


Figure 2. Freight Tonnes-Kilometres
Total Scheduled Traffic, 2010-2019

Şekil 1: Şekil 12010-2019 Yılları Dünya’da Havayolu ile Taşınan Toplam Miktar

Kaynak: (IATA, 2020c)

IATA tarafından 2010 ile 2019 yılları arasında dünyada havayoluyla yapılan taşımacılığa dair şekilde de yük taşımacılığının miktar olarak gelişimi gösterilmiş ve Covid-19’un etkisiyle 2019’da yaşanan düşüşe rağmen 2019 beklentilerinin gerçekleştiği rapor edilmiştir (IATA, 2020c). IATA’nın sağladığı veriler yardımıyla lojistik performans endeksi (LPI) araştırmaları kapsamında 160’dan fazla ülkeden alınan verilerle analizler yapılmaktadır. Bu sayede sonraki yıllara dair kapasite planlamalarını yapılabilir (Düzgün, 2020). Ayrıca 2008 krizinin etkisiyle 2008-2009 döneminde yaşanan hayatta kalma modu gibi durumlarla karşılaşılması durumunda izlenecek yol haritası da oluşturulabilmektedir (Kupfer vd, 2011).

5.1. Türkiye’de Havayolu Yük Taşımacılığı

Avrupa Birliği ile uyum çerçevesinde 1983 yılında çıkarılan Sivil Havacılık Kanunu vesilesiyle Türkiye yeni havalimanları açmış mevcut havalimanlarını

da modernize etmeye başlamıştır. Ayrıca 1995 yılında DTÖ üyeliği ile birlikte Türkiye'nin dışarı ile olan ticaret hacmi hızlı bir şekilde artmıştır. Bu dönemde Türkiye havayolu taşımacılığı ile dünya üzerinde herhangi bir yere numunelerini daha hızlı gönderebilme özelliği kazanmıştır.

Türkiye hem coğrafi konumu hem de tarihi geçmişi ile önemli bir jeopolitik konuma sahiptir. Ve yüzyıllar önce olduğu gibi bugünde iki kıtayı birbirine bağlayan bir geçiş noktası olarak ticari bir lojistik üs olabilme yeteneğine sahiptir. Çin'den İngiltere'ye uzanan demir yollarının yanında İstanbul'a yapılan 3. Havalimanı da Türkiye'nin lojistik bir üs olması için sahip olunan vizyonun bir parçasıdır. Türkiye'nin dünya da önemli bir destinasyon olduğu ve İstanbul'un bu amaçla en uygun yer olduğu söylenebilir (Köprülü, 2019).

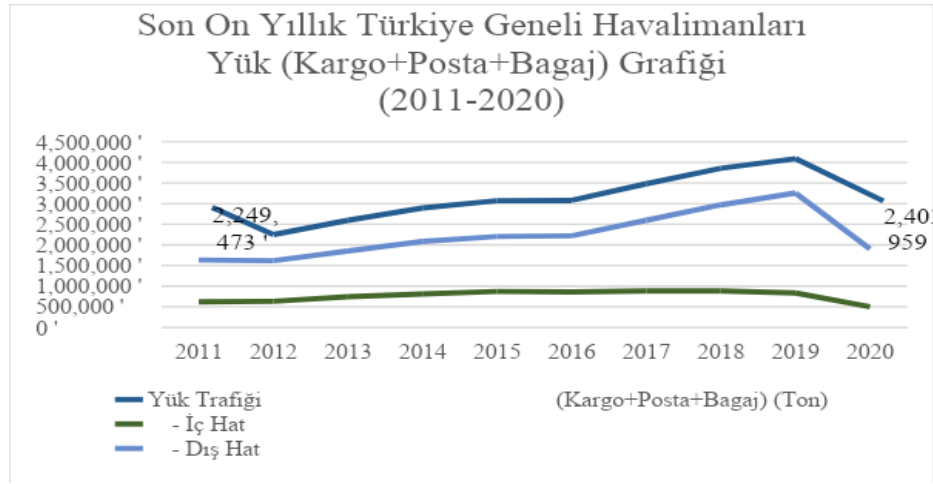
Tablo 2. 2008-2019 Yılları Türkiye'de Havayolu ile Taşınan Yük Miktarları (Kargo+Posta+Bagaj) (Ton)

Yıl	İç Hat	Dış Hat	Yıl	İç Hat	Dış Hat
2008	424.555	1.219.459	2014	810.858	2.082.142
2009	484.833	1.241.512	2015	871.327	2.201.504
2010	554.710	1.466.366	2016	857.335	2.219.579
2011	617.834	1.631.639	2017	884.810	2.596.401
2012	633.074	1.616.059	2018	886.025	2.969.206
2013	744.027	1.851.289	2019	833.769	3.256.399

Kaynak: (TÜİK, 2020)

Türkiye'nin Avrupa kıtası ile Asya kıtası arasında köprü gören coğrafi konumunun bilinciyle sahip olduğu havalimanı terminallerine yönelik yaptığı yatırımlar ve yeni havalimanlarının yapılmasının sonucu her geçen yıl taşınan yük miktarları artmaktadır. Yeni yapılan havalimanları ile modernize edilen mevcut havalimanlarının etkisiyle yurtdışı kaynaklı havayolu yük taşımacılığı firmaları Türkiye'de ki yatırımlarını arttırmaktadır. Her ne kadar pazar payları açısından yüksek paylar almamasına rağmen yerli havayolu yük taşımacılığı firmalarına ek olarak sektörde faaliyet gösteren yabancı havayolu yük taşımacılığı firmalarının varlığı atılan adımların olumlu sonucudur. Özellikle pandeminin etkili olduğu 2019 yılında bile Türkiye'de havayolu yük taşımacılığında bir önceki yıla göre yaşanan %6'lık artış bu görüşü desteklemektedir.

2008-2019 yılları arasında gösterilen havayolu toplam yük taşımacılığında dünya da havayolu yük taşımacılığı düşüş gösterirken Türkiye'nin ise havayolu yük taşımacılığını arttırdığı görülmektedir. 2008 yılında gerçekleşen toplam havayolu yük taşımacılığı toplam 1.644.014 ton iken bu rakam 2019 yılında toplam 4.090.168 tona yükselerek 11 yılda %148,79 oranında artmıştır.



Şekil 2: 2011-2020 Yılları Türkiye Geneli Havalimanları Yük Grafiği

Kaynak: (TÜİK, 2020)

IATA'dan elde edilen şekillerde yer alan 2011-2020 arası havayolu yük ve kargo taşımacılığı verilerine bakıldığında ise pandeminin etkisiyle 2020 yılında 2019 yılına göre 4.090.168 tondan 2.403.959 tona düştüğü gözlenmektedir. Bu da bize Şekil.2.'de yer alan verilere göre Türkiye'de 2019 yılına göre 2020 yılında havayolu yük taşımacılığında %41,23 oranında bir daralma yaşandığını göstermektedir. Bu düşüşün asıl sebebi ise pandemi dolayısıyla havayolu ile seyahatlerde getirilen kısıtlamalar ve ülkelerin seyahat yasakları nedeni tüm dünya genelinde getirilen turizm yasakları etkili olmuştur. Havayolu ile insan taşımacılığında ki dramatik düşüş aynı şekilde yüklere de yansdığı görülmektedir.

6. Havayolu Yük Taşımacılığı Performansını Etkileyen Faktörler

Havayolu yük taşımacılığı performansı ve etkileyen faktörlerden önce lojistik performansını ve önemini hatırlamakta fayda var. Daha önceki başlıklarda da bahsedildiği gibi lojistik performansı ait olduğu ülkenin gelişmişlik düzeyine ilişkin önemli bir kriteridir. Ülkenin sahip olduğu ulaştırma sisteminin kalitesi o ülkenin sosyal ve ekonomik yapısının gelişimine katkı sağlamasından dolayı küresel yatırımcılar açısından dikkate değer bir pazar konumu haline gelmektedir.

Bu kısa hatırlatmadan sonra lojistik sistemin önemli bir taşıma modu olan havayolu taşımacılığındaki performansı etkileyen faktörlerin başında yakıt fiyatlarıyla doğru orantılı olarak maliyetler gelmektedir. Özellikle döviz ile yakıt alıp yerel para birimi ile fiyatlandırma yapılan ülkelerde hem döviz kurundaki oynaklık hem de yakıt fiyatlarında meydana gelen artışlar taşıma fiyatlarına yansımakta bu da havayolu yük taşımacılığı performansını düşürmektedir(Tuncer ve Aydoğan, 2019).

Maliyetler dışında performansı etkileyen başlıca etkenler:

- Gümrüklerin işleyiş hızı
- Lojistik alt yapısı
- Ülke içinde faaliyette bulunan lojistik firmalarının modelleme yetenekleri
- Diğer ulaşım yollarıyla bağlantıları (Demirbilek vd, 2018)
- Uçakların modelleri ve sayısı
- Havalimanı sayısı
- Teknolojik alt yapı
- Ülkenin ticari kargo kapasitesi
- Ülkenin sahip olduğu kargo uçağı sayısı ve kapasitesi

Direkt havayolu yük taşımacılığı performansını etkileyen yukarıdaki başlıkların dışında havayolu taşımacılığının gelişmesini engelleyen etmenlerden de bahsetmek gerekir. Öyle ki havayolu yük taşımacılığının gelişmesini olumsuz etkileyen etmenler esasen dolaylı olarak havayolu yük taşımacılığı performansını da olumsuz etkilemektedirler. Bunlar:

- Ticari engeller ve ambargolar
- Ekonomik krizler

- Karbon salınımı gibi çevresel düzenlemeler
- Havaalanına ulaşımında yaşanan zorluklar
- Kuruluş maliyetlerinin ve yatırım hacminin yüksekliği
- Terör ve savaş hali
- Politik karşıtlıklar
- Denizyolu ile yük taşımacılığının daha ucuz olması
- Karayolu alt yapısının daha ucuza yapılabiliyor oluşu
- Yasal düzenleme ve engeller
- Fiziki altyapı yetersizliği (Yakut, 2012).

Yukarıda bahsedilen olumsuz etkilere karşın teknoloji ve ilaç endüstrisinde yaşanan gelişmelerden dolayı değerleri yüksek ürünlerin hızlı bir şekilde tüketiciye ulaşması için havayolu yük taşımacılığı tercih edilmektedir.

Uluslararası rekabette firmalar hem maliyetleri düşürüp hem maksimum kapasitede üretim yapıp hem müşteri ile doğru iletişim kurmalı hem de sattığı ürünü müşterinin istediği zaman teslim etmelidir(Demirbilek vd, 2018).

Yaşadığımız pandemi ortamında geliştirilen aşuların gerek hassaslık derecesinden gerekse hızlı bir şekilde ulaşması gerekliliğinden her ne kadar kargo taşımacılığı da dahil havayolu yük taşımacılığında genel bir düşüş yaşansa da tekrar yükselişin gerçekleşmesi beklenmektedir. Bunun yanında yapılan bir araştırmaya göre havayolu kargo taşımacılığı yapan firmalar ürün, Pazar veya ağ stratejisinden birine göre temel hareket stratejilerini belirlemeleri gerekmektedir (Bozan, 2019).

7. Sonuç ve Değerlendirme

Posta taşımacılığı amacıyla başlayan havayolu yük taşımacılığına dair yapmış olduğumuz bu çalışma ile sektörün hem dünya da hem de Türkiye de tarihsel gelişiminden bahsedilmiştir. Esasen askerlik mesleği kadar eski bir kavram olan lojistik ile bu çalışmada havayolu yük taşımacılığı ve havayolu yük taşımacılığının performansını etkileyen faktörler ele alınmıştır.

İnsanlığın 1783 yılında balon ile başlayan havayolu yük taşımacılığı macerası günümüzde milyonlarca ışık yılı uzaklıkta yer alan Mars gezegenine araba gönderilmesi noktasına gelmiştir. Yerel marketlerin bile drone olarak adlandırılan hava araçları ile teslimat yapmaları, GPS gibi sistemlerin bu tarz mikro teslimatlar için geliştirilmesi insanlığın havayolu taşımacılığında geldiği

noktayı göstermesi ve gelecek vizyonunu ortaya koyması açısından çok önemlidir.

Havacılık teknolojisindeki gelişmeler ve literatür taraması ışığında yapılan bu çalışma sonunda Türkiye’de havayolu yük taşımacılığı performansını arttırmak için yapılması önerilenler ise:

- Teknolojik yükleme ve boşaltma alt yapısını geliştirmek,
- Kargo uçak sayısını çoğaltmak ve var olanları modernize etmek,
- Havalimanlarını üretim bölgelerine yakın konumlandırmak (Organize sanayi bölgesi, serbest bölge, lojistik köy vb.)
- Resmi verilere göre Türk Hava Yolları egemenliğinde olan hava kargo taşımacılığında yurtdışı küresel ölçekli hava kargo yatırımcılarının Türkiye’ye yatırım yapmasını sağlayarak tekelleşmeyi kırmak ve bu sayede know-how birikimini arttırmak
- Lojistik köy bakış açısıyla özellikle atıl durumdaki havalimanlarını da değerlendirmek için Türkiye’yi hava lojistik bölgelerine ayırarak lojistik hava üslerinin kurulması için yasal düzenlemeler yapmak
- Gerek üniversite düzeyinde gerekse kamu kurum ve kuruluşları düzeyinde havayolu taşımacılığına yönelik eğitim ve öğretim alan işgücü sayısını arttırmaktır.

Yukarıdaki öneriler dikkate alınarak hava kargo acentalarına yönelik yapılacak anket soruları ile bu çalışma geliştirilebilir, öneriler tartışılabilir. Sonuçlar gelişen drone(İnsansız hava taşıtı) teknolojisi ışığında geleceğe dönük bir vizyon belirleyebilir. Havayolu taşımacılığının yakın bölgeler hatta ülkeler temelinde nasıl şekilleneceğine yönelik yapılan planlama çalışmalarında yol gösterebilir.

KAYNAKLAR

- Akay, D. (2016). *Uluslararası lojistikte taşıma modu seçimini etkileyen faktörler Türkiye uygulaması ve bir model önerisi*. Yüksek lisans tezi, KTO Karatay Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya.
- Akoğlu, B., &Fidan, Y. (2020). Dünyada hava kargo taşımacılığı pazarı ve Türkiye’nin yeri. *Ekonomi, İşletme ve Yönetimi Dergisi*, 4(1), 30-51.
- Allaz, C. (2004). *The history of air cargo and airmail from the 18th century*. Paris, Christopher Foyle Publishing.

- Balık, F. M. (2015). *Hava kargo taşımacılığı ve Türkiye'deki gelişimini etkileyen faktörler*. Yüksek lisans tezi, Afyon Kocatepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Afyon.
- Bowen, J. T., & Leinbach, T. R. (2006). Competitive Advantage in Global Production Networks: Air Freight Services and the Electronics Industry in Southeast Asia. *Economic Geography*, 82(2), 147-166.
- Bozan, Z. (2019). *Determinates of demand for air cargo transport between Turkey and the selected far east countries*. Yüksek lisans tezi, İbn Haldun Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Demirbilek, A., Öz, S.,&Fidan, Y. (2018). Lojistik performans endeksi ve havayolu kargo taşımacılığı ilişkisi: 2007-2016 Türkiye örneği. *Ekonomi, İşletme ve Yönetimi Dergisi*, 2(1), 1-24.
- Demirbilek, A. (2018). *Küresel ticarete lojistik performans düzeyi ile havayolu kargo taşımacılığı ilişkisi*. Yüksek lisans tezi, İstanbul Ticaret Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Derici, S., Derici, M.,&Karaduman, İ. (2015). Özel nitelikli kargoların havayolu ile taşınması ve müşteri tercihleri. *Anadolu Bil Meslek Yüksekokulu Dergisi*, 40, 51-66.
- Durak, M. S., & Yılmaz, A. K. (2016). Airline selection criteria at air cargo transportation industry. *Transport & Logistics: the International Journal*, 16(40), 10-19.
- IATA, (2020). Annual review 2020. Erişim adresi: <https://www.iata.org/contentassets/c81222d96c9a4e0bb4ff6ced0126f0bb/iata-annual-review-2020.pdf>. Erişim Tarihi: 20 Ocak 2021
- IATA, (2020). 2020a. Erişim adresi: <https://www.iata.org/contentassets/4d3961c878894c8ad52/air-cargo-brochure.pdf>. Erişim Tarihi: 20 Ocak 2021
- IATA, (2020). 2020b. Erişim adresi: <https://www.iata.org/en/programns/cargo/sustainability/benefits>. Erişim Tarihi: 20 Ocak 2021
- Kiboi, S. W., Katuse, P., & Mosoti, Z. (2017). Macroeconomic determinants of demand for air cargo transport among selected airlines. *European Journal of Business and Strategic Management*, 2(6), 20-37.

- Köprülü, O. (2019). *Istanbul airport & the role of air cargo transportation in global trade: A regional planning perspective*. Yüksek lisans tezi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Kupfer, F., Meersman, H., Onghena, E., & Voorde E. V. W. (2010). *Critical issues in air transport economics and business*. R. Macario vd. (Ed.), World air cargo and merchandise trade (6. Bs) içinde. New York, NY: Routledge.
- McMullen, B., & Monsere, C. (2010). Freight Performance Measures: Approach Analysis. OTREC-RR-10-04. Portland, OR: Transportation Research and Education Center (TREC)
- Morrell, P. S., & Klein, T. (2019). *Moving boxes by air: the economics of international air cargo*. New York, NY: Routledge.
- Murat, D. (2020). Methodological study on the effect of aviation on service export and LPI mainly based on the cargo data of all international and Turkish national airlines. *Paradoks Economics, Sociology and Policy Journal*, 16(1), 35-52.
- Önen, V. (2020). Arıma yöntemiyle Türkiye'nin hava yolu kargo talep tahmin modellemesi ve öngörüsü. *Yönetim ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi*, 18(4), 29-53.
- Sarılgan, A. E. (2011). Türkiye'de bölgesel havayolu taşımacılığının geliştirilmesi için yapılması gerekenler. *Anadolu University Journal of Social Sciences*, 11(1), 69-88
- Statista, (2020). Air cargo industry worldwide-statistics&facts. Erişim adresi: [statista.com/topics/7347/air-cargo-industry-worldwide/](https://www.statista.com/topics/7347/air-cargo-industry-worldwide/). Erişim Tarihi: 28 Ocak 2021
- Tuncer, B., & Aydoğan, K. (2019). Yakıt maliyetlerinin taşınan hava kargo miktarı üzerine etkileri: 2007-2018 Türkiye örneği. *Uluslararası İktisadi ve İdari İncelemeler Dergisi*, BOR Özel Sayısı, 143-158.
- Türkiye İstatistik Kurumu, (2021). Erişim adresi: www.tuik.gov.tr Erişim Tarihi: 27 Ocak 2021
- Yakut, F. (2012). *Hava kargo taşımacılığının Türkiye'deki mevcut durumu ve geliştirilmesi için yapılması gerekenler*. Yüksek lisans tezi, Anadolu Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir.