

172868

**HAVA KARGO TAŞIMACILIĞININ
TÜRKİYE EKONOMİSİNDEKİ YERİ**

**Ayfer DOĞAN
(YÜKSEK LİSANS TEZİ)**

Eskişehir-2003

Yüksek Lisans Tezi
Eskişehir-2003

HAVA KARGO TAŞIMACILIĞININ TÜRKİYE EKONOMİSİNDEKİ YERİ

Ayfer DOĞAN

Yüksek Lisans Tezi

İktisat Anabilim Dalı

Danışman: Prof.Dr. Rıdvan KARLUK

Eskişehir

Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü

Eylül 2003

YÜKSEK LİSANS TEZ ÖZÜ**HAVA KARGO TAŞIMACILIĞININ TÜRKİYE
EKONOMİSİNDEKİ YERİ****Ayfer DOĞAN****İktisat Anabilim Dalı****Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eylül, 2003****Danışman: Prof.Dr.Rıdvan KARLUK**

Türkiye’de Havayolu Kargo işletmesi uygulamalarının gelişimi kısa bir geçmişe sahiptir. Buna rağmen bu alanda faaliyet gösteren firma sayısı 50 ye yaklaşırken, bu alanda nitelikli bir hizmet anlayışı benimsenmeye çalışılmaktadır.

Öte taraftan sektörün sorunları ile ilgili her geçen gün yeni öneriler getirilmekte ve hayata geçirilmektedir. Hava yolu kargo taşımacılığının gelişimine paralel olarak istihdam edilen personel sayısı ve niteliğinde de gözle görülür bir artış gözlenmektedir. Kalite anlayışındaki bu artış sektörü muadili firmalara karşı pahalı hale getirirse de, ileriki yıllarda hız ve zaman tasarrufu nedeniyle bu sektörün gelişimi ulusal ekonomi için hayati önem taşıyacaktır.

ABSTRACT

The improvement of air line implementations in Turkey has a short history. Whereas the number of company working in this sector is about 50 and the sence for qulity service in this area is tried to adopt.

Neverheles, new suggestion about the sector's problem is brought to egenda and made real day by day. An increasing in personel quntitiy and quality has been seen parallely with the airfreight cargo transport. Only if that increment make the transportation expensive, innovation of this sector for the country's economy is going to be beneficial because of gaining the time and speed in the near future.

JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI

Ayfer DOĞAN'ın "Hava Kargo Taşımacılığının Türkiye Ekonomisindeki Yeri" başlıklı tezi 30 Ekim 2003 tarihinde, aşağıdaki jüri tarafından Lisansüstü Eğitim Öğretim ve Sınav Yönetmeliğinin ilgili maddeleri uyarınca, İktisat Anabilim Dalında, yüksek lisans tezi olarak değerlendirilerek kabul edilmiştir.

İmza

Üye (Tez Danışmanı) : Prof.Dr.Rıdvan KARLUK

Üye : Prof.Dr.Nüvit OKTAY

Üye : Prof.Dr.Celil KOPARAL

Prof.Dr. Nurlan AYDIN
Anadolu Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürü



İÇİNDEKİLER

ÖZ	ii
ABSTRACT	iii
JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI	iv
ÖZGEÇMİŞ	v
TABLolar LİSTESİ	xii
GİRİŞ	1

Birinci Bölüm

HAVAYOLU KARGO TAŞIMACILIĞININ GENEL ÖZELLİKLERİ VE DÜNYADAKİ DURUMU

1. GENEL ÖZELLİKLER	6
1.1. Havayolu Kargonun Tanımı	6
1.2. Havayolu Kargonun Sınıflandırılması	7
1.2.1. Özel Kargolar	7
1.2.2. Genel Kargolar	11
1.3. Havayolu Kargo Piyasası	11
1.3.1. Piyasa Arzçıları	12
1.3.1.1. Taşıyıcılar	12
1.3.1.2. Taşıyıcı Aracıları	12

1.3.1.2.1.	Acenteler (Forwarder'lar).....	13
1.3.1.2.2.	Lojistik Firmalar.....	14
1.3.2.	Piyasa Talepçileri.....	15
1.4.	Havayolu Kargo Ücretlendirme Şekilleri.....	18
1.5.	Havayolu Kargo Taşımacılığında Fiyatlandırma Yapısı.....	18
1.6.	Havayolu Kargo Taşımacılığının Ücretlendirmesini Etkileyen Faktörler.....	20
1.6.1.	Hizmet Ücretleri.....	20
1.6.2.	Yük Hacmi.....	20
1.6.3.	Piyasa Şartları.....	20
1.6.4.	Özel Durumlar.....	22
1.6.4.1.	Birleştirme Hizmeti.....	22
1.6.4.2.	Dağıtım Hizmeti.....	22
1.6.4.3.	Gece Hızlı Paket Taşımacılığı.....	22
1.7.	Havayolu Kargo Taşımacılığının Dünyadaki Durumu.....	23
1.7.1.	Tarihsel Gelişimi.....	23
1.7.2.	Havayolu Kargo Taşımacılığı ve Uluslararası Anlaşmalar.....	25
1.7.2.1.	Paris Havacılık Sözleşmesi.....	26
1.7.2.2.	Madrid Sözleşmesi.....	26
1.7.2.3.	Havana Sözleşmesi.....	27

2	1.7.2.4.	Şikago Konvansiyonu	27
	1.7.2.5.	Avrupa Dahili Tarifersiz Hava Seferlerinin Ticari Hakları Konusunda Çok Taraflı Anlaşma	28
2	1.7.2.6.	Varşova Sözleşmesi ve Lahey Protokolü	29
2	1.7.3.	Havayolu Kargo Taşımacılığının Günümüzdeki Durumu	30
1.8.		Havayolu Kargo Taşımacılığıyla İlgili Uluslararası Organizasyonlar	32
	1.8.1.	ICAO (International Civil Aviation Organization- Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü).....	32
	1.8.2.	IATA (International Air Transport Association- Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği).....	34
	1.8.3.	ECAC (European Civil Aviation Conference- 34Avrupa Sivil Havacılık Konferansı).....	34
	1.8.4.	AEA (Association European Airlines-Avrupa Havayolları Birliği).....	35
	1.8.5.	EUROCONTROL (Avrupa Hava Seyrüseferi Güvenliği Teşkilatı).....	36

İkinci Bölüm

TÜRKİYE'DE HAVAYOLU KARGO TAŞIMACILIĞININ EKONOMİK ANALİZİ

1.	1998-2002 YILLARI DIŞ HAT YÜK TRAFİĞİ.....	41
1.1.	Dış Hat Yük (Kargo+Posta+Bagaj) Trafîği (Ton).....	41
2.	2002 YILI DIŞ HAT (TÜRK+YABANCI) GELEN GİDEN KARGO TRAFİĞİ.....	42
2.1.	Dış Hat Yabancı Şirketleri Yük (Bagaj+Kargo+Posta) Trafîği.....	42
3.	1998-2002 YILLARI TOPLAM (İÇ HAT+DIŞ HAT) YÜK TRAFİĞİ..	43
4.	1998-2002 YILLARI HAVA LİMAN VE MEYDANLARA GÖRE KARGO TRAFİĞİ.....	46
4.1.	İç Hat Kargo Trafîği.....	46
5.	2002 YILI YÜK TRAFİĞİ.....	49
5.1.	İç Hat-Dış Hat Yük Trafîği.....	49
5.2.	İç Hat-Dış Hat Trafîği.....	50
5.2.1.	İç Hat-Dış Hat Posta Trafîği.....	52
6.	2002 YILI İÇ HAT YÜK TRAFİĞİ.....	53
6.1.	İç Hat Yük (Kargo+Posta+Bagaj) Trafîği.....	53

Üçüncü Bölüm

TÜRKİYE'DE HAVAYOLU KARGO TAŞIMACILIĞINDA FAALİYETTE BULUNAN ŞİRKET VE PERSONEL YAPISI VE BU ALANDAKİ SORUNLAR

1. HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI İLE İLGİLİ BİR ARAŞTIRMA.....	59
1.1. Ekonomik Faaliyetlerine Göre İşyeri ve Ücretli Çalışanların Sayısı.....	61
1.2. Hukuki Duruma Göre Havayolu Kargo Şirketlerinin Sınıflandırılması.....	66
1.3. Ekonomik Faaliyetine Göre İşyeri Sayısı ve Nitelikleri.....	67
2. HAVAYOLU KARGO TAŞIMACILIĞINDA KARŞILAŞILAN PROBLEMLER.....	67
2.1. Mali ve Teknik Sorunlar.....	68
2.1.1. Kuruluş Aşamasında Finansal Sorunlar.....	69
2.1.2. Faaliyet Esnasında Finansal Sorunlar.....	70
2.2. Teknik Sorunlar.....	71
2.2.1. Uçuş Menzili Yönünden Performans Sorunları.....	71
2.2.2. Kargo Kapasitesi Yönünden Performans Sorunları.....	72
2.3. Personel Sorunları.....	73
2.4. Organizasyon Sorunları.....	73
3. ÇÖZÜM ÖNERİLERİ.....	76

SONUÇ	78
KAYNAKÇA	80

TABLolar LİSTESİ

Tablo 1:	Dış Hat Yık (Kargo+Posta+Bagaj) Trafığı.....	41
Tablo 2:	Dış Hat Türk Şirketleri Yık Trafığı.....	42
Tablo 3:	Dış Hat Yabancı Şirketleri Yık (Bagaj+Kargo+Posta) Trafığı.....	43
Tablo 4:	Dış Hat Kargo Trafığı (Türk ve Yabancı Şirketler Toplamı).....	43
Tablo 5:	44
Tablo 6:	Toplam (İç Hat+Dış Hat) Kargo Trafığı.....	45
Tablo 7:	İç Hat Kargo Trafığı.....	46
Tablo 8:	Toplam (İç Hat + Dış Hat) Kargo Trafığı.....	47
Tablo 9:	Dış Hat Kargo Trafığı.....	48
Tablo 10:	İç Hat, Dış Hat ve Toplam Yık Trafığı.....	49
Tablo 11:	İç Hat-Dış Hat Yık (Kargo+Posta+Bagaj).....	51
Tablo 12:	İç Hat-Dış Hat Posta Trafığı.....	52
Tablo 13:	İç Hat Yık (Kargo+Posta+Bagaj).....	53
Tablo 14:	İç Hat Kargo Trafığı.....	54
Tablo 15:	İç Hat Posta Trafığı.....	54
Tablo 16:	İç Hat Bagaj Trafığı.....	55
Tablo 17:	Ekonomik Faaliyetlerine GÖre İŞyeri ve Ücretli Çalışanların Sayısı.....	62
Tablo 18:	İŞyeri Büyüklüğüne GÖre İŞyeri Sayısı ve İstihdam.....	63
Tablo 19:	Hukuki Duruma GÖre Hava Yolu Kargo Şirketlerinin Sınıflandırılması.....	66
Tablo 20:	Ekonomik Faaliyetine GÖre İŞyeri Sayısı ve Nitelikleri.....	67

GİRİŞ

Genel anlamı ile nakliyat, insan veya eşyanın bir yerden diğer bir yere taşınması olarak ifade edilmektedir. Genellikle bir malın bir yerden başka bir yere taşınmasını gerektiren en önemli sebep, istihlak edildiği yerde aranmış olmasıdır. Bu yüzden nakliye işleminin başlangıç ve sonunu oluşturan bölgeler yani gelen ve giden bölgeler süratli bir taşıma hizmeti sayesinde birbirlerine yaklaşmış, zaman ve mekan faktörlerinde yarattıkları fayda bakımından farklılık yaratmış olacaktırlar.

Bu fark özellikle eşya nakliyatında kendisini göstermektedir. Yani mal ve hizmetin olmayan bölgeden olan bölgeye doğru taşınması durumunda ortaya çıkacaktır. Bu tespitler sonucunda nakliyatı bir iktisadi faaliyet olarak görmemiz gerekecektir. Çünkü yeni bir fayda yaratma kavramı ile karşı karşıyayız. İktisadi bakımdan nakliyat; insan ve eşyanın, ihtiyaçları tatmin için yer ve zaman faydası sağlayacak şekilde yer değiştirmesini mümkün kılan bir hizmet olacaktır..

Günümüzde eşya taşımacılığında zaman ve mekan faydasını azami düzeye çıkaran taşıma türü Havayolu Taşımacılığıdır. Malların, paketlenmesi, etiketlenmesi, depolanması, evrakların uygun şekilde hazırlanması ve bir hava aracı ile sevk edilmesine "havayolu kargo taşımacılığı" adı verilmektedir.

Hava Taşımacılığı bir hizmet üretimidir. Hizmeti sunan; taşıyıcılar, acentalar, sigorta işletmeleri ve gümrük komisyoncuları birbirleriyle ilişki ve işbirliği içersindedirler. Bu işletmelerin faaliyetleri birbirinden ayrılmaz bir bütündür. Malın bir yerden başka bir yere taşınması esnasında daha kaliteli bir anlayışın oluşması için Hizmeti sunanlar arasında koordinasyonun varlığı gereklidir. Ancak, Sektörde rekabet fiyata dayalıdır. Kargo şirketlerinin pek çoğu hizmette kalite ile değil, daha ucuz taşıma mantığı ile hareket etmektedirler. Bu durum hizmette kaliteyi olumsuz yönde etkilemektedir.

Kargo taşımacılığının tarihi ticaretin başlangıç tarihi kadar eskilere dayanmaktadır. Eski tarihlerde karada develer ve diğer yük hayvanları, suda ise ilkel taşıt araçları ile yapılan kargo taşımacılığı nitelik ve nicelik olarak değişerek devam etmektedir. Artan nüfus ve buna bağlı olarak ülkelerin varlıklarını idame ettirebilmek için birbirlerine bağımlı hale gelmesiyle, bir hizmet pazarlaması alt disiplini olan taşımacılık sektörü her geçen gün daha fazla önem kazanmaya başlamıştır. Taşımacılık sektörünün bir bölümünü

oluşturan hava taşımacılığı da bu gelişmeye paralel olarak sektördeki payını arttırmaktadır. Özellikle deniz aşırı ve uzak mesafelerdeki pazarlara yapılacak taşımacılıkta, hava taşımacılığının kargo potansiyeli devamlı olarak artış göstermektedir. Uzun yıllar yolcu uçaklarının kargo bölümleriyle yapılan hava kargo taşımacılığı, artan talebe cevap verebilmek amacıyla yolcu uçaklarında gerekli değişiklikler yapılmak suretiyle çeşitli özellikteki kargoları taşıyacak hale getirilen kargo uçaklarıyla yapılmaya başlanmıştır.

Eşya taşımacılığının iktisadi hedefi kurulan sistemin mümkün olan en kısa zamanda ve en az masrafla oluşmasında ortaya çıkar. Bu iki unsur; Zamandan tasarruf, yani mesafenin kısaltılması ve masraflardaki azalma yani ücretindeki ucuzluk modern taşımacılıkta başlıca ölçü olmaktadır

Malların bir yerden başka bir yere çok hızlı bir şekilde taşınmaları gereksinimi yani ivedili durumlar, havayolu kargo taşımacılığının gerekliliğini ortaya koymaktadır. Malların en hızlı şekilde gönderilmeleri gerektiğinde, ortaya çıkan dağıtım problemleri, taşıma ücretlerinin önemini ikinci plana itmektedir. Örneğin, deniz aşırı bir üretim tesisindeki bir marinanın arızalanması ve onarım için gerekli parçanın stokta olmaması sebebiyle üretim hattının durmasıyla ortaya çıkan acil durum sonucu işletme, gerekli parçayı deniz yolu ile getirmek suretiyle nakliye masraflarını minimumda tutabilir. Fakat, parçanın işletmeye gelmesine kadar geçecek süre içerisindeki üretim kaybı, nakliye için havayolu kargo işletmesine ödenecek miktarın çok üzerinde olacaktır.

Diğer bir acil durum ise sipariş tarihine göre malın gecikmesinden dolayı müşterinin sabırsızlanmaya başlaması durumudur. Bu durumda, satıcının kullanması gereken gönderme şekli havayolu kargo taşımacılığı olmalıdır. Aksi takdirde müşteri, o siparişinden vazgeçebilir veya havayolu kargo taşıması işletmesini değiştirebilir. Acil durumlarda en süratli gönderme şeklinin havayolu kargo taşımacılığı olduğu tartışmasız bir gerçektir. Hava ulaşım araçlarının 20.yüzyılın başlarındaki hızlı gelişimi ve kullanımı Havayolu kargo taşımacılığını beraberinde geliştirdi.

Kargo taşımacılığının en son ve belki de en hızlı gelişen çeşidi ise havayolu kargo taşımacılığıdır. Hava ulaşım araçlarının 20.yüzyılın başlarındaki hızlı gelişimi ve kullanımı Havayolu kargo taşımacılığını beraberinde geliştirmiştir. Özellikle savaş dönemlerinde ülkelerin var olan ivedi ihtiyaçlarının karşılanması bakımından özellikle silah ticaretinde kullanılan taşımacılık havayolu kargo sistemi olmuştur.

Gerçek anlamda havayolu kargonun başlangıcı 10 Kasım 1910'da, ilk hava kargo taşımacılığı hatırası olarak 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.

Bunlar önemli olaylar olarak nitelenebilir fakat düzenli bir havayolu kargo hizmeti sayılmamaktadır. Bunun için üç tarihsel olay 'havadan posta, havadan hızlı paket ve havadan yük naklieleri' incelenmeli ve izlenmelidir. "Havadan Posta" adından anlaşıldığı gibidir, ancak günümüzde "Hava Kargo" dediğimiz taşımacılık türünü de kapsayan "havadan hızlı paket" terimi sadece havayolu kargo nakli için kullanılan hava araçlarının üretilmesi ile kullanılmaya başlanmaktadır.

Eğer havadan yük taşımacılığının tarifi hava araçları ile her türlü kargonun taşınması olarak kabul edilirse, bu işin başlangıcı "Transcontinental and Western Air" tarafından New York ile Kansas City arasında gece yük taşımacılığının başladığı 1931 yılına denk gelmektedir.

Havayolu kargo taşımacılığının ilk malzemesi olmasına rağmen posta, günümüzde dünya havayolu kargo gelirlerinin yalnızca yüzde 7'sini oluşturmaktadır. Posta gönderileri yıllık ortalama yüzde 4 gibi yavaş ve sabit bir artış göstermekte bu nedenle yük ve paket gönderisindeki hızlı artışın gölgesinde kalmaktadır.

Posta gönderileri bir yandan uluslar arası ticaretin gelişmesi ile yavaş adımlarla büyümesini sürdürürken, öte yandan da fax hizmetlerinin, bilgisayar teknolojisi sayesinde e-mail ve küçük paket taşıyıcılarının gelişip artması ile önemini kaybetmektedir.

Havayolu kargo taşımacılığının büyümesindeki gerçek potansiyel, hızlı paket taşımacılığı ile havadan yük nakliyesinde bulunmaktadır. Kısa bir ifade ile projelerin çoğu da göstermektedir ki, havayolu kargo taşımacılığındaki büyüme yıllık yüzde 6 ila 8 oranında olmaktadır.

Büyüme etkileyen iki temel faktör olan ekonomik şartlar ve fiyat oranları her ikisi de kargo taşımacılığını pozitif etkilemektedir. Kısa vadede az da olsa bir gerileme muhtemelse de gelecekte orta seviyeli bir ekonomik büyüme beklenmektedir.

Bir hizmet sektörü olan Havayolu Kargo Taşımacılığı, ülke içinde ve dışında sosyal, ekonomik ve politik kararlardan etkilenen sektörlerin başında gelmektedir. Sektörün oluşumu, gelişimi ve yönlendirilmesi değişken faktörlere bağlıdır. Bu faktörler ülke içinde vuku bulan iktisadi ve politik faaliyetler olabileceği gibi diğer ülkelerde meydana

gelen çeşitli politik ve iktisadi faaliyetler de olabilecektir. Mesela ihracat/ithalat ambargosu koyulan bir ülkeyle sözü geçen yasaklamanın kalkmasına kadar ticari ilişkilerin ertelenmesi yani ilişkili sektörlerin faaliyetlerini bu ülkeye karşı durdurması anlamı taşıyor olacaktır.

Dünya ekonomisinin küreselleşmesi ‘parça üretimi ve dünyanın bir ucunda üretilen malların başka bir yerinde kullanılması’ hava kargo taşımacılığına ayrı bir ilerleme sağlamaktadır. İki yada üç hafta süren denizden nakliyeden ziyade kargo göndericileri birkaç gün süren havadan nakliyei tercih etmektedirler.

Kısa raf ömrü olan ürünler –günlük dergiler, moda ürünleri veya taze balık gibi- için tek seçenek havadan nakliyedir ve göndericiler bunun bilincine gün geçtikçe daha fazla varmaktadırlar.

Yurdumuzda havayolu kargo taşımacılığı için büyük bir kargo potansiyeli olmasına rağmen, havayolu kargo işletmelerimiz yeterince gelişmemişlerdir. Bugün dış hat kargo trafiğinin %38 ni Türk, %62 sini ise yabancı havayolu işletmeleri taşımaktadır. Bu durum ülkemiz açısından önemli döviz kayıplarına yol açmaktadır.

Bu çalışmada ki amaç; Yurdumuzda ki kargo taşımacılığının yeterli bir potansiyeli olmasına rağmen, havayolu işletmelerimizin arzu edilen noktaya erişememelerinin nedenlerini araştırarak ortaya çıkarmak ve çeşitli öneriler getirmektir.

Havayolu Kargo Taşımacılığı güvenli,hızlı ve teknolojiyi hızlı benimseyen bir ulaşım yöntemi olarak tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de önemli bir noktaya ulaşmıştır. Vakit ve uzaklık gibi en önemli unsurları barındıran bu hizmet sektörü ulaştırma sektörünün diğer dallarına nazaran önemli bir pay almaktadır. Bu çok önemli unsurlarıyla birlikte havayolu taşımacılığı ucuz bir taşıma sistemi değildir .Kullanılan uçaklar, tüm ekipman yatırım maliyetleri ve işletme giderlerinin fazla oluşu bu sistemi diğer taşıma sistemlerinden daha pahalı kılmaktadır.Pahalılığa rağmen şiddetle ihtiyaç duyulan bir sektör olması artık insanların çağın gerisinde kalmama isteği,rahatlığa ve güvene çok önem vermelerinden kaynaklanmaktadır.

Bu sistemin bu noktaya gelmesinde en önemli etken denizaşırı ülkelere olan ihracat potansiyelinin varlığıdır. İhracattaki artışlar havayolu taşımacılığını kaçınılmaz hale getirmektedir.Türkiye’deki bu potansiyeli göz ardı etmek imkan dahilinde değildir. İhracat kalemleri gün geçtikçe artmaktadır. Moda sektöründe pazara yetişme isteği, çabuk bozulabilir malların bozulmadan ulaştırılabilmesi, hassas ürünlerin hasarsız gidebilmesi

gibi nedenlerle hava taşımacılığı tercih edilmektedir. Bütün bu sektörleri teşvik edip ihracatımızı artırmakta hava ulaşımının çok önemli bir rolü bulunmaktadır

Daha henüz çok genç olan bu sektörün problemleri çok fazla ele alınıp değerlendirilememiş. Aslında bir hayli önemli olan bu hizmet sektörünün problemleri doğru saptanıp tedavisi zamanında yapılırsa ulusal hasılamıza artı unsurlar katması işten bile değildir.

Yukarıdaki belirtilen amaca ulaşabilmek için literatür taraması ve anket yöntemlerinden yararlanılmıştır. Literatür taramasında havayolu kargo şirketlerinin Türk ve yabancı emsallerini incelemek, toplam kargo taşımacılığında ki payını saptamak ve bunların Türk ekonomisindeki yerine bakılarak, bu konularda yerli ve yabancı kaynak taraması yapılarak, konular hakkında genel bilgi verilmiştir. Özellikle ikinci bölümde Devlet Hava Meydanları ve Devlet İstatistik Enstitüsü verileri incelenerek Türkiye’de havayolu taşımacılığını verilerle daha somut bir hale getirilmektedir.

Anket yönteminde ise, Türkiye’deki havayolu kargo işletmeleri içerisinde kargo uçaklarıyla taşımacılık yapan işletmelerin yönetici ve ilgili personeli ile görüşmek suretiyle işletmelerin organizasyon yapıları ve faaliyetleri tanıtılmış ve karşılaştıkları sorunlar tespit edilerek bunlar birleştirilmiş ve öneriler getirilmiştir.

Birinci Bölüm

HAVAYOLU KARGO TAŞIMACILIĞININ GENEL ÖZELLİKLERİ VE DÜNYADAKİ DURUMU

1. GENEL ÖZELLİKLER

Havayolu kargo taşımacılığı dünya sivil havacılık endüstrisi içerisinde yer alan hızlı, güvenli ve dünya çapında bir iş kolu konumundadır. Dünya çapında yapılan üretimin yaklaşık %40'ı hava taşımacılığı ile yerine ulaşmaktadır¹. Havayolu kargo taşımacılığının söz konusu endüstri içinde sürdürülebilirliğinin devamı için teknolojik gelişmelerin hızını takip ederek, kendisini devamlı yenilemek ve değişen şartlara uyum sağlamak durumundadır.

Yukarıda anlatılan özellikleri nedeniyle hem sosyoekonomik yapı ve hem de ülke savunması ile de yakından ilişkisinin olması havayolu kargo taşımacılığının diğer taşımacılık kollarına göre önemini arttırmaktadır.

Havayolu kargo taşımacılığının gelişim sürecine bakıldığında, içinde bulunduğu konjonktürde gözle görülür bir gelişme trendinde olduğu gözlenmektedir. Bu trend, çeşitli dönemler içerisinde dalgalanmalar gösterse de, belirli ivme kazanarak gelişme göstereceği beklenmektedir.

1.1. Havayolu Kargonun Tanımı

Kargo, posta ile gönderi veya uluslararası posta antlaşmaları şartlarında taşınan eşyalardan ve taşıyıcının yada yolcunun beraberinde taşıdığı bagajdan ayrı bir yükür. Diğer bir ifade ile eşlik edilmeyen ve konşimento (AWB-Air Way Bill)¹ düzenlenerek taşınması sağlanan bagajlara kargo olarak tanımlanmaktadır².

ICAO (International Civil Aviation Organization) ve IATA (International Air Transport Association) kurallarına bağlı olarak başta ülke ve taşıyıcı kısıtlamaları göz

¹ Oktay Vural, "Türkiye Sivil Havacılık Endüstrisi (Ekonomik ve Yapısal Analiz)"(Basılmamış Analiz Çalışması, Ankara, 2002), s.4

² Zübeyde Öktem, "Sivil Havayolu Kargo Taşımacılığında Fiziksel Dağıtım Sorunları ve Bu Sorunlara Çözüm Önerileri (Bir Aracı Kuruluş olan Kargo Acenteleri üzerine Bir Uygulama)" (Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1992), s.9

önünde bulundurularak malların (posta ve bagaj hariç) paketlenmesi, etiketlenmesi, evrakların uygun şekilde hazırlanması ve bir hava aracı ile sevk edilmesine "havayolu kargo taşımacılığı" denir³.

Yukarıdaki ifadelerden de anlaşılacağı üzere "Kargo" kelimesi taşınacak eşya, yük anlamına gelmektedir⁴.

1.2. Havayolu Kargonun Sınıflandırılması

Kargo veya taşınan mal niteliğine göre, taşınma öncesi bazı sınıflandırmalara tabi tutulmaktadır. Bu sınıflandırma taşınacak kargonun güvenli, düzenli ve zararsız bir şekilde gideceği yere ulaşmasını sağlamak amacıyla yapılmaktadır. Sınıflandırma özel ve genel kargolar adı altında aşağıda belirtilen sıralamada yer alan işlemler çerçevesinde taşınmaktadır.

- Rezervasyon,
- Kabul,
- Depolama,
- Yükleme,
- Boşaltma.⁵

1.2.1 Özel Kargolar

Uçağa, handling (yükleme- boşaltma) personeline, yanındaki diğer kargolara zarar verebilecek nitelikteki kabulü, depolanması, uçağa yüklenişi açısından özel bir işlem gerektiren kargolara, özel kargo denilmektedir. Bu nedenle bu tip kargoların kabulü esnasında dikkat edilecek hususlar aşağıda açıklanmıştır⁶:

- i. TACT (The Air Cargo Tariff) Rules 7.3 'deki 'Information by Country' bölümünde gideceği ülkenin o kargo için bir kısıtlamanın olup olmadığı kontrol edilir.

³ Eyüp Turşucu, "Türkiye'de Havayolu Kargo Taşımacılığı Pazarlaması: Sorunları ve Çözüm Önerileri", (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1995), s.38

⁴ Öktem, a.g.e., s.9

⁵ Leyla Dençeli, **Havayolu Kargo Taşımacılığının Genel Kuralları**, (Türk Havayolları A.Ş., Kargo Bölümü Ders Notları, Eğitim Akademisi, İstanbul, 2003), s.1

- ii. Tact Rules 8.3 deki 'Information by Carrier' bölümünde taşıyıcının o kargo için bir kısıtlamanın olup olmadığı kontrol edilir.
- iii. Yürürlükte olan ambargolar dikkate alınır.
- iv. Kargo canlı hayvan ise, 'Live Animal Regulation' kitabından ilgili kurallar kontrol edilir.
- v. Kargo tehlikeli madde ise, tehlikeli maddeler sertifikası olan bir kargo memuru tarafından 'Dangerous Goods Regulation' kitabına uygunluğu kontrol edilir.
- vi. Uçağa yüklenmeden önce NOTOC (SPECIAL LOAD NOTIFICATION TO CAPTAIN) doldurulur.
- vii. Uçak yükleme kartına göre yükleme yapılır.
- viii. Uçak kalktıktan sonra da varış/transit/transfer merkezlerine mesaj çekilerek bilgi verilir.

Özel kargolar dış hatlarda acenteler tarafından taşınmaktadır. Özel kargoların taşınabilmesi için mutlaka rezervasyon yapılması ve bağlantı onayı alınmalıdır.

Uçağın kargo kompartımanına yüklenecek tehlikeli maddeler dahil, özel kargoların hepsi için NOTOC denen Özel Yükler Kaptana Bilgi Formu doldurularak kaptana bilgi verilir. NOTOC hukuken *gerekli bir dokümandır⁷.

Uçuş süresince kargonun hukuken tek sorumlusu olan kaptanın uçağın tarife dışı, emergency ve Force Major (zorunlu) olarak başka istasyona inmesi halinde gerekli bilgileri yetkili kişilere aktararak ve temas ederek gerekirse handling hizmetinin mahalli sivil havacılık kanunlarına uygun olarak bu form ile sağlanmaktadır⁸.

Eğer NOTOC ile kaptana bilgi verilmemiş bir tehlikeli madde dış meydanlarda yükleme-boşaltma işçileri tarafından dahi rapor edilirse, yerel sivil havacılık kanunlarına göre o ülkeye yapılan uçuşlara ambargo konulma tehlikesi olabilmektedir. Bir istasyonda hiç özel kargo yüklenmiyorsa balansa NOTOC/no gösterilmelidir⁹.

⁶ **Özel Kargolar Kitabı**, (Türk Hava Yolları Eğitim Merkezi, Ticaret ve Yer Hizmet Eğitim Müdürlüğü, İstanbul, 2002), s.4-5

⁷ **Özel Kargolar Kitabı**, s.5

⁸ **Aym**, s.5

⁹ **Aym**, s.5

Özel kargoların, genel kuralları ve özelliklerine ilişkin yukarıdaki bazı açıklamalardan sonra özel kargolar içerisinde yer alan birçok kargodan spesifik bir kesit aşağıda yer almaktadır.

a) Değerli Kargolar (VAL):

Değerli kargoların tanımı; kilogram başına 1000 USD veya daha fazla değer beyan edilen kargolar, val (valuable) olarak adlandırılan kargolar ve talimat mektubu ekindeki diplomatik postalar¹⁰.

VAL olarak adlandırılan kargolar¹¹:

- Altın sikke, külçe, altın ile kaplanmış sikke, altın bozuk para, toz halinde granüle, platin, platin metalleri ve platin alaşımları (Paladium, İridyum vb.); granüle, sünger, çubuk, külçe, varak, tel (yukarıdaki alaşımlardan tehlikeli maddeler sınıfına girenler hariç).

- Kanunen yürürlükte olan kağıt paralar, bono, senet, hisse senetleri ve kuponları, seyahat çekleri ve pullar,

- Elmaslar ve endüstriyel pırlantalar dahil, yakut, zümrüt, safir, opal ve gerçek inciler ile kültürel inciler ve bu taşları ihtiva eden mücevherler vb.

Değerli kargoların¹²:

- Kargonun gideceği ülkenin ve/veya taşıyıcının o kargo için herhangi bir kısıtlamaları olup olmadığı, yürürlükteki ambargoların ilgili kargoyu etkileyip etkilemediği kontrol edilmelidir,

- Kargo ambalajı, çıkıştan varışa kadar bozulmadan gidebilecek sağlamlıkta ve uygunlukta olmalıdır,

- Konsolide kargo içerisinde değerli kargo taşınmaz (ancak iata tact rules kitabının 2.3.11.bölümünde belirtildiği gibi tüm kargoların değerli kargo olması durumunda konsolide taşınabilir),

¹⁰ Samettin Akbaş, Suat Ericekli, Hümeysra Pirinççi, **Havayolu Kargo Taşımacılığı**, (Türk Hava Yolları A.O. Ankara Kargo Müdürlüğü, Seminer Dosyası, Ankara, 2002), s. 81

¹¹ Aynı, s.82, 83

¹² Aynı, s.84-93

- Kargo üzerinde, kargonun değerli kargo olduğuna dair herhangi bir işaret ve etiket olmamalıdır.
- Kargonun çıkıştan varışa tüm uçuş rezervasyonları konfirme edilmiş olmalıdır,
- Konşimento üzerinde “Handling Information” bölümüne kargonun ambalaj türü, ebatları rengi ve her parçanın ağırlık bilgisi yazılmalıdır,
- Kargonun her parçasının üzerinde; alıcı, gönderici bilgileri, varış yeri, parça toplamı ve ağırlığı, transfer ise transfer istasyonu açıkça belirtilmelidir,
- Değerli kargolar VIC (Very Important Cargo) kapsamında olduğu için sevkıyat işlemlerinde önceliklidir,
- Kargo hakkında kaptana bilgi vermek için NOTOC düzenlenmeli ve kargo için özel ısı gerekli ise NOTOC üzerinde belirtilmelidir.
- Uçağın kalkışından önce varış/transit/transfer noktalarına mesaj ile bilgi verilmesi ve mesajların takip edilmesi gerekmektedir.
- Konsolide kargo içerisinde değerli kargo taşınmaz (Ancak IATA TACT Rules kitabında belirtildiği gibi tüm kargoların değerli kargo olması durumunda konsolide taşınabilir.

b) Canlı Hayvanlar (Live Animals):

Canlı hayvanlar, VIC (Very Important Cargo) kapsamında oldukları için sevkıyat işlemlerinde öncelikli kargolardır. Gideceği ülkenin ve/veya taşıyıcının o kargo için kısıtlamaları olup olmadığı, yürürlükteki ambargoların ilgili kargoyu etkileyip etkilemediği kontrol edilmelidir. Taşıyıcı; hayvanın uçuşta önlenemeyen, değişken fiziksel çevreye ve şartlara dayanamamasından, boğulmasından, diğer hayvanlarca boynuzlanıp yaralanmasından veya kendi kendine zarar vermesinden dolayı doğacak yaralanma ve ölümlerden meydana gelen hasar veya kayıplardan sorumlu değildir¹³.

Canlı hayvan taşımacılığında göndericinin sorumlulukları¹⁴:

- Kargo beraberinde sevk edilecek tüm gerekli belgelerin (giriş,çıkış sağlık sertifikalarının, lisansların yada izinlerin) alınması,
- Canlı hayvanların IATA live animals regulations kitabına uygun olarak sınıflandırılması, tanımlanması, paketlenmesi, işaretlenmesi ve etiketlenmesi,

¹³ Aynı, s.77

¹⁴ Aynı, s.78-79

- IATA shipper's certification for live animals (canlı hayvanlar için gönderici sertifikasının) doğru olarak doldurulması.

- Hamile hayvanlar için taşınmasında bir sakınca olmadığına ve sevkiyat sırasında herhangi bir doğum riskinin olmadığına dair veterinerlikten sertifika alınması; olarak sıralanabilir.

c) Cenaze (Human Remain)

Cenaze, VIC (Very Important Cargo) kapsamında olduğu için sevkiyat işlemlerinde Önceliklidir. Kargo üzerinde "THIS WAY UP" etiketi olmalıdır. Kargo hakkında NOTOC düzenlenmeli ve özel ısı gerekiyorsa bu belge üzerinde belirtilmelidir¹⁵.

d) Tehlikeli Maddeler (Dangerous Goods)

IATA Dangerous Goods Regulations kitabında tarif edilip listelendiği gibi, kimyasal ve/veya fiziksel karakteristikleri nedeni ile yolcuya, ekibe, uçağa veya uçakta bulunan diğer kargolara zarar verebilen maddelerdir¹⁶.

Özel kargoların önemli bölümünü tehlikeli maddeler oluşturmaktadır. Tehlikeli maddelerin rezervasyon ve rezervasyon onaylaması kesinlikle yapılmış olmalıdır. Dış hatlarda mutlaka acentalarla taşınmalıdır¹⁷.

1.2.2 Genel Kargolar

Özel kargo olarak tanımlanan kargolar dışında kalan yükler, genel kargo olarak işlem görmektedir. Adı geçen kargoların taşınmasında da havayolu kargo sınıflandırması bölümünde yer alan prosedür uygulanmaktadır. Sadece rezervasyon konusunda esnek oluna bilinmektedir.

Bunun dışındaki uygulamalar özel kargolarinkine benzemektedir¹⁸.

1.3. Havayolu Kargo Piyasası

Havayolu kargo piyasasında yer alan malların çeşitliliği incelendiğinde piyasanın önemini anlamamız daha kolaylaşacaktır.

¹⁵ Aym, s.99, 100, 103

¹⁶ Aym, s.107

¹⁷ IATA, **Dangerous Goods Ragulations**, (44th. Edition, Montreal, Canada, 2003), p.67.

¹⁸ Deңçeli, a.g.e., s.3

İhracatta herhangi bir piyasa denilince piyasayı oluşturan arz, talep, faizler, döviz kuru, fiyat gibi unsurlar anlaşılmaktadır.

Havayolu kargo piyasasında arz ve talebe konu olan başlıca ürün çeşitlerinden aşağıda verilen örnekler söz konusu piyasayı daha kolay anlamamızı sağlayacaktır.

- Oto yedek parça ve aksesuarları, CD'ler, teypler, TV'ler, radyolar ve alıcılar,
- Makineler ve yedek parçaları, elektronik/elektrik teçhizat ve yedek parçalar, bilgisayarlar ve program donanımları alet ve edevatlar, data depolayıcı ve işletimcileri,
- Basılı materyaller, fotoğraf malzemeleri ve filmler
- Sebze ve meyveler,, hazır gıdalar ve muhtelif bakliyatlar canlı hayvanlar, çiçek ve fidanlar
- Spor malzemeleri, oyuncak ve oyunlar, giyecekler, ayakkabılar,
- Kimyasal maddeler, element ve bileşikler tıbbi malzemeler ve ilaçlar tıbbi ve optik aletler plastik hammadde ve malzemeler,

1.3.1. Piyasa Arzcuları

Havayolu kargo taşımacılığı piyasasında hizmeti sunan kesim olan havayolu kargo taşıma şirketleri piyasanın arz edicileridir. Arz edenler genel olarak taşıyıcılar ve taşıyıcı araçları olarak iki başlıkta toplanmaktadır.

1.3.1.1. Taşıyıcılar

Çeşitli havayolu şirketleri havayolu kargo piyasası hizmetinin en önemli arz edenleridir. Piyasada pek çok yerli ve yabancı havayolu şirketi bu hizmeti sunmaktadır. Bu hizmeti sunarken başka kuruluşlardan da yararlanmaktadırlar.

1.3.1.2. Taşıyıcı Araçları

Kargo taşımacılığında havayolu işletmesinin seçimi aracıya (acente veya taşımacılara) bırakılmış olup genellikle gönderici bile bu konuda söz sahibi olamamaktadır. Bu nedenle taşımacılık sektöründe rekabet en fazla aracı firmalar üzerinde yoğunlaşmaktadır.

1.3.1.2.1. Acenteler (Forwarder'lar):

IATA tarafından onaylanmış ve IATA kargo acente listesinde IATA taşıyıcısının yetkisiyle mal alma AWB (Air Way Bill) düzenleme, ücretleri tahsil etme yetkisinde olan araçlardır. Gönderici açısından; malın kabulü hava kargo gönderisinin toplanması gibi imkanlar sağlamak, havayolu ve gümrük dokümanlarını hazırlamak, ithalat ve ihracat lisanslarının ülke kurallarına uygunluğunu kontrol etmek, taşıma, yer ayırma (rezervasyon) ve gönderici için sigortalama gibi hizmetleri vermektedirler¹⁹. Taşıyıcı açısından, TACT 2.3.2'ye göre ve IATA Resolution 833'e göre malı taşımaya hazır bir şekilde taşıyıcıya teslim etme zorunluluğundadır²⁰.

Taşımacılıktaki formalitelerin çokluğu acenteleri kullanma gereğinin zorunluluğunu ortaya çıkarmaktadır. Araçlara karşı sahip olunan olumsuz genel yargı ilk bakışta burada da akla gelebilir. Ancak yukarıda söz edilen (gümrük evraklarının hazırlanması, gerekli tasdik işlemleri ,yer hizmetleri, konşimento düzenlenmesi vb.) işlemlerin çokluğu bir de bunlara uluslararası ve kombine taşıma (çıkış noktasından – varış noktasına göre, kargonun farklı taşıma araçları uçak+kamyon, yolcu+uçak+ denizyolu ile sevkinin yapılması) boyutu eklendiğinde gönderici adına olumlu bir tablo karşımıza çıkmaktadır. Daha ilerde Özel Durumlar başlığı altında anlatılan hizmet türlerinin bileştirilerek sunulması, taşıyıcı firmaya kargo bağlantısını düzenli sürdüren ve bağlantılarda artış sağlayan acenteye fiyat indiriminde bulunması Forwarderlar aracılığıyla göndericinin taşıma fiyatlarına yansımaktadır.

Acente(Forwarder) tarafından havayolu taşıma firmasına kargolar bütün işlemleri eksiksiz olarak teslim edilmekte ve kargonun taşıyıcı firma açısından güvenli ve düzenli bir şekilde taşınmaya hazır hale gelmesine katkıda bulunmaktadır.

Forwarderlar olarak tanımlanan bu kargo acenteleri iki şekilde faaliyetlerini sürdürmektedir

-IATA Kargo Acentaları (IATA Cargo Acents): Kargo promosyonu yaparak kargoları alır, taşınmaya hazır hale getirir. Kendilerini seçen IATA havayollarının acentesi olarak onaylanmış IATA kargo acenteleridir

¹⁹ IATA Kargo Acentası, (Türk Hava Yolları Eğitim Merkezi, Ticaret ve Yer Hizmetleri. Eğitim Müdürlüğü Kargo Satış İleri Kursu Yayını, İstanbul, 2002), s.2

²⁰ TACT 2.3.2 – IATA Resolution 833, IATA Documant, Amsterdam, 2003, s.58

-IATA Dışı Acenteler (Non-IATA Agents): IATA üyesi olmayan, bilet, konşimento gibi uluslar arası taşımacılık belgesine haiz olmayan acentelerdir. Hizmet ağı içerisindeki çalışmalarını IATA üyesi acentelerin alt kuruluşu gibi yürütmektedirler.

Bu anlatılanlar ışığında bakıldığında, pazarda rekabet ortamını oluşturan önemli bir unsur olduğu ve bütün sektörleri yakından ilgilendirdiği görülmektedir

1.3.1.2.2. Lojistik Firmaları

Son yıllarda çok sıkça ve hemen bir çok alanda duymaya başladığımız bir sözcük olan lojistik, Yunanca “Logistikos” kelimesinden türemiştir ve “hesap kitap yapma bilimi” ,”hesaplama” anlamına gelmektedir.

Askeri anlamda lojistik ise,”Savaş unsurlarına, stratejik ve taktiksel ihtiyaç duyulan ikmal maddeleri ile hizmet desteğini sağlamak için yapılan faaliyetlerdir” denilmektedir. Bu kapsamda “Orduların erzak ve mühimmat desteğinin düşünülerek hareket ettirilmesi sanatı” olarak ön plandadır

Tarihsel gelişim sürecine bakıldığında lojistik, sanayi devrimi ve küreselleşme öncesi sadece askeri alanda sınırlı kalırken, sanayi devrimi ile birlikte adeta lojistiğin sivilleşme dönemi olarak adlandırabileceğimiz günümüzdeki konumu başlamaktadır.

Günümüz iş dünyasında uluslararası rekabetin savaş taktikleri kadar incelik gerektirdiği, mühimmatın yerini mal, teknoloji ve varlıkların almakta olduğu düşünülürse bu konuda başarıya ulaşmak için mal ve hizmetin doğru zamanda doğru yerde ve yeterli miktarda bulundurmak gereğinin önemi dolayısıyla lojistiğin önemi kaçınılmaz bir gerçek olarak karşımıza çıkmaktadır ve bu önem giderek artmaktadır.

Lojistik firmalarının bir çoğu IATA üyesi acente faaliyetlerini de yürütmektedirler. Söz konusu firmaların hizmetleri

- Entegre Lojistik,
- Tedarik Zinciri Yönetimi,
- Taşımacılık,
- Depo- Antrepo,
- Özel hizmetler ,
- Bilgi akışı IT (Information Teknoloji) ,

başlıkları altında sunulmaktadır. Lojistik firmalarının taşımacılık hizmeti içinde yer alan ve yüklerin deniz aşırı ülkelere birden fazla taşıma modeliyle gönderilmesi

gerektiğinde deniz,hava, kara unsurlarının çeşitli kombinasyonlarla kullanıldığı multi-model (Kombine) taşımacılık hizmeti havayolu kargo taşımacılığında lojistik desteğinin önemini öne çıkarmaktadır.

1.3.2. Piyasa Talepçileri

Havayolu kargo taşımacılığının tercih nedenleri aynı zamanda talebi etkileyen faktörler olarak incelendiğinde²¹;

1- Malın niteliği:

- Dayanıksızsa (çabuk bozulabiliyorsa),
- Kullanımdan çabuk çıkabilir özellikteyse,
- Kısa zaman içerisinde taşınmalıysa,
- Ağırlığı oranında değerliyse,
- Elde tutmak veya depolamak pahalıya mal oluyorsa,

2- Talep açısından:

- Önceden tahmin edilemediğinde,
- Nadir olduğunda,
- Yerel malzemeler ile karşılanamadığında,
- Mevsimlik olduğunda,

3- Dağıtım aşamasında,

- Çalınma, kırılma ve bozulma riski varsa,
- Uzun ulaşım süresinde yüksek sigorta maliyetleri gerekiyorsa,
- Hariçten nakil yapılacaksa ve bunun için ağır ve pahalı ambalajlama gerekli ise,
- Özel muhafaza ve özen gerekli ise,
- Ambarlama ve depolama işlemlerinin gerekenden fazla olduğu durumlarda,

kullanımı en uygun taşımacılık yöntemi olarak havayolu kargo taşımacılığı tercih edilmektedir ve dolayısıyla piyasa talebi oluşmaktadır.

²¹Alexandr T. Wells, **Air Transportation: A Management Perspective**, (Wadsworth Publishing Company, Belmont, USA, 1999), s. 376

Bu çerçevede, Havayolu Kargo Taşımacılığı piyasasının talepçilerine aşağıdaki kesimler olarak bakabiliriz::

- Bireyler: Bağımsız göndericiler olarak tercihlerini yapmaktadırlar.
- Kamu Kesimi: Devlet kuruluşları, Ordu, Üniversite ve Araştırma kurumları ihtiyaçları doğrultusunda hava kargo taşımacılığını tercih etmektedirler.
- Özel Sektör: Çeşitli firmalar (Lojistik firmalar, ithalat ve ihracat firmaları vb.)

piyasanın durumuna göre taleplerini belirlemektedirler.

Havayolu Kargo Taşımacılığının talepçiler açısından belli başlı yararları şöyle sıralanabilir:

-Zamandan tasarruf

Plaklar veya kasetler, moda ürünleri ve piyasaya yeni çıkan mallar için zamanlama çok önemlidir. Piyasa, mevsimlik veya ani bir kararlarla çabucak değişebilir bir özelliğe sahipse, havayolu kargo ile piyasanın ihtiyaçları hızla karşılanabilir ve böylelikle piyasada mal sıkıntısı veya malların depolarda kalması gibi, maddi zararlarla karşı karşıya gelinmesi önlenir..

Çabuk bozulabilen, kullanımdan çabuk çıkabilen veya kısa zamanda ulaştırılması gereken mallar için havayolu ile nakliyatın hızı bir avantaj sağlamaktadır..

-Müşteri memnuniyeti

Ürün yelpazesinde çok değişik sitil, çap ve renkte ürün bulunduran ve bunların aksesuarlarını da üreten bir firma geniş bir coğrafyaya hizmet sunuyorsa siparişleri karşılarken ucuz nakliye yollarını kullanabilir fakat yine de gecikme ve mallarda bozulma gibi zor durumlarla karşılaşabilmektedir.

Havayolu kargo bu tür zor durumları ortadan kaldırabilmektedir. Müşteriler kataloglardan diledikleri ürünleri seçtiklerinde, bu ürünlerin kendilerine yerel ambarlardan daha çabuk olarak merkezi bir ambardan ulaştırılacağı garanti edilebilir.

-Hizmette kalite ve rekabet ortamı

Havayolu kargo ekstra getirileri olan bir hizmet türüdür. Bu hizmet ile ürün prim yaparken firma da sürekli gelişir. Nakliyenin birçok türü kalite olarak büyük farklılıklar gösterdiğinden, havayolu kargo bu pazarlama yarışına yeni ve üstün bir rekabet anlayışı katabilir. Üstün hizmet ürüne değer katar ayrıca, çağdaş ve kaliteli bir nakliye gerçeğe getirebilir..

-Yeni pazarlar oluşması

Havayolu kargo mevcut pazarların büyümesine de bir teşvik unsuru olabilir ve büyük depolar gibi yatırımlar yapmadan firmalara yeni pazarlara girme imkanı sağlayarak, deneme amaçlı seçilmiş pazarların ihtiyaçları havayolu kargo ile bir gecede karşılanmış ve talepler yerel piyasadaki kadar hazır olarak yerine getirilmiştir.

Havadan kargo nakliyesi sırasında ürünün uzun süre açıkta kalmaması ve güvensiz ortamlarda bekletilmemesi nedeniyle çalınma, kırılma veya bozulma riski minimuma inmiştir. Daha az riskli olması ve ulaşım süresinin kısalığı nedeniyle hava kargoda sigorta ücretleri karayolu ile yapılan nakliyeye göre daha düşüktür. Sigorta, birçok firma için önemli bir masraftır.

Hava kargoda paketleme çok düşük bir maliyet gerektirmektedir. Çünkü havadan taşıma, sarsılma veya darbe riskini en az seviyeye indirir ve karayolu ile taşımada ağır ahşap sandıklar gerekirken karton kutular havayolu kargo için yeterli olmaktadır. Diğer nakliye şekillerine nazaran gönderilerin yerde muhafazaları da ayrı bir şekilde sağlanmaktadır. Konteynırlar ile taşınan mallar için paketlemeye ihtiyaç olmayabilir çünkü ürünün açıkta kalma veya kötü hava şartlarına maruz kalma riski yoktur.

Nakliyecilik envanterindeki harcamalar hayli yüksektir; bunların içerisinde depolama işlemleri ve depodaki mallar için gereken sermaye, sigorta ve vergi masrafları yer almaktadır. Bunlara ilaveten depolanmış malların kullanımdan çıkması, işçilik ve muhafaza masrafları da bu harcamalara bir ek getirebilir. Havayolu kargo, nakliye envanterindeki harcamalarda kesin bir indirim sağlamaktadır..

Bölgesel depolardan karayolu ile mal temin eden bazı iş kolları sağlam bir stok oluşturma imkanını azaltmış olurlar ve bazı depoları atlayarak eksik ürün katalogu ile çalışabilirler. Havayolu kargo, karayoluna göre pahalı olsa da merkezi bir depodan bir

gecede takas yolu ile elde kalan malların gerekli olan mallar ile değiştirilebilmesine imkan vererek zarar edilmesini engelleyebilmektedir.

1.4. Havayolu Kargo Ücretlendirme Şekilleri

Havayolu kargo ücretlendirmesi, yolcu bilet ücretlendirmesi ile benzeşmektedir., her piyasada her mala normal veya temel fiyatlar uygulanmakta ve buna takribi mal ücreti denilmektedir. Ücretlendirme gönderinin ağırlığına göre değişmektedir. Ağırlık arttıkça birim fiyat düşmektedir.

Takribi mal gönderileri ağırlıklarına göre ücretlendirilmektedir eğer gönderi hafifse, kabaca boyut ağırlığına göre ücretlendirme yapılır. Gönderinin ağırlığı arttıkça pound başına fiyat düşer. İki komşu şehir arasında yapılan gönderilerde en düşük fiyat uygulanır. Boyutsal ağırlık gönderinin kübik ölçüleri hesaplanarak bulunur (uzunluk x yükseklik x genişlik) ve her cm³ ölçüye bir pound ağırlığa uygulanan fiyat uygulanır. Burada bir istisna vardır. Örneğin çiçekler ve fidanların iç hat nakliyesinde 250 cm³ bir pounda karşılık gelir. Eğer bir kargo bölmesi 20 poundluk plastik kaplarla doldurulmuş ise kapladıkları yerin ölçüsüne göre ücretlendirme yapılır²².

1.5. Havayolu Kargo Taşımacılığında Fiyatlandırma Yapısı

Çoğu tarifeli havayolu kargo pazarında bulunan oran çeşitleri altı ana kategoriye bölünebilir Bunlar;

- Genel Kargo Oranları:, Minimum gönderme ölçüsü aranmaksızın her türlü mala uygulanabilir. Bazı durumlarda belirli kilolara kadar olan mallara uygulanan indirimlere rağmen bu oranların dezavantajı, fiyatlarının çok yüksek oluşlarıdır.
- Minimum Fiyatlar: Genel kargo oranları çoğunlukla minimum fiyat koşuluyla uygulanmaktadır. Yani mal ne kadar küçük olursa olsun en az 4 kg. olarak kabul edilerek işlem yapılmaktadır. Bazı rotalarda bu minimum ağırlık 8 kg.a çıkabilir. Bu durumun sebebi evrak lama ve gümrükleme maliyetlerinin malın büyüklüğüne bakılmaksızın her mal için sabit olmasıdır.

²² Aynı, s.

- Tür Oranları: Tür oranları, genel kargo oranları tarifesine uygulanan diğer oranlardır ve pek çok havayolu tarafından kullanılırlar. Türüne göre oranlamada bazı mallara indirim uygulanır. Örneğin, gazeteler genellikle normal fiyatın yarısına taşınırlar, bazı diğer mallara ise ek ücret uygulanır, bunlar riskli ve yüksek değerdeki mallardır.
- Özel mal Oranları: Tür oranları gibi, özel mal oranları da önceden belirtilmiş mallara uygulanırlar. Bununla birlikte bunların fiyatlandırılması diğerlerinden farklıdır. Özel mal oranları daima genel kargo oranlarından düşüktür ve bunlar sadece önceden belirlenmiş mallar için geçerlidir. 5000'in üzerinde mal türüne özel mal oranları uygulanır. Burada da minimum gönderme ücreti vardır. Burada minimum gönderme ücretine baz olarak alınan ağırlıklar 100, 300, 500 ve 1000 kg. gibi ağırlıklardır.
- Hacim Birleştirme Oranları: Hacim birleştirme oranları düşük birimli oranlardır. Özel mal oranlarının tersine, bütün mallar için geçerlidirler. Ancak bu oranlar sadece önceden belli boyutlara uygun olarak paketlenerek hazırlanmış mallara uygulanır.
- Bütün Kargo Türleri İçin Geçerli Olan Oranlar: Bir çok pazarda kargo fiyatlandırmanın yapısı son yıllarda köklü değişikliklere uğramıştır. Bu değişiklikler özellikle düzenlemelerin daha liberal olduğu rotalarda gerçekleşmiştir. Bu rotaların çoğunda geleneksel kargo fiyatlandırması geçerlidir. Bununla birlikte, bu yöntemle her geçen gün daha az mal gönderilmektedir. Bunun yerine havayolları şimdi konteynerlenmiş mallara önemli indirimler yapmaktadır.

Bazı durumlarda bu indirimler, her yıl minimum bir tonajda mal gönderme garantisi veren işletmelere yapılmaktadır. Bu birleştirilmiş hacim oranları her türlü kargo için uygulanmaktadır. Dolayısıyla sadece önceden tespit edilerek isimlendirilmiş mallarla kısıtlandırılmamıştır²³

²³ Turşucu, a.g.e., s.54-55

1.6. Havayolu Kargo Taşımacılığının Ücretlendirmesini Etkileyen Faktörler

Ücretlendirmeyi dolaylı ve doğrudan bir çok faktör etkilemektedir. Bunlardan havayolu kargo hizmetleri ilk sırayı almaktadır. Yük hacmi, piyasa şartları ve dolaylı olarak özel durumlar ücretlendirmeyi etkilemektedir.

1.6.1. Hizmet Ücretleri

Ücretlendirme yapılırken temel alınması gereken, hizmetin karşılığının alınması ve makul bir karın eklenmesidir. Hava taşımacılığında ücretlendirme genellikle kargo uçakları işletimindeki gibi yapılmaktadır, yük yolcu uçaklarının kargo bölümünde taşınmıyor olsa da bunun genelde iki nedeni vardır. Bunlar;

- Kombine (yolcu ve yük taşıyan) uçaklarda ücretlerin tayini genellikle zordur.
- Havayolu kargo endüstrisinin maksimum gelişimi için ücretleri birbirini tutan kargo uçaklarının işletilmesi gereklidir.

Önceki başlıklarda da bahsedildiği gibi yolcu ücretlerine oranla kargo ücretleri daha düşük kar oranı içermektedir. Çünkü kara taşımacılığı ile karşılaştırıldığında hava taşımacılığının avantajları gözle görülür oranda belirginleşmemiştir.

1.6.2. Yük hacmi

Havayolu kargo ile taşınacak bir maldan alınabilecek en yüksek kazancı belirlemede yük potansiyeli anahtar faktördür. Yük hacmi taşınacak malın kapsadığı ve ağırlığına göre değişmektedir. Pamuğun taşınmasında kapsadığı alanın cm^3 'ü önemliyken, demirin taşınmasında ağırlık esas alınmaktadır. Bu nedenle ücretlendirme hesaplanırken büyük gönderilerden düşük ücretler alınması esastır. Hesaplama oranlarını etkileyen birkaç ücretlendirme yöntemi vardır. Bunlardan bir tanesi, bir nakliyecinin bazı özel hesaplama yöntemi ile taşıyabileceği yeni yük miktarı hacmidir.

1.6.3. Piyasa Şartları

Uygulanan iktisadi sistem (Liberalizm) çerçevesinde hedef alınacak önemli olgulardan biri de uzmanlaşmadır. Hava yolu Kargo Taşımacılığının işleyişi çerçevesinde kargonun paketlenmesi, etiketlenmesi ve depolanması gibi aşamalarda iyi bir uzmanlık anlayışı var olan iktisadi sistemi güçlendirecektir.

Havayolu kargo taşımacılığında piyasanın yapısı ücretlendirme politikasını etkilemektedir. Havayolu kargo taşımacılığı yapan söz konusu firma piyasada monopol ise ücretlendirmeye giderken monopol gücünden destek alarak, kargo taşımacılığında yüksek ücret talep edebilecektir. Havayolu kargo taşımacılığında çoğunlukla coğrafi, yasal ve siyasi koşullar belirli ülke ve bölgelerde monopolü oluşturmaktadır.

Havayolu kargo taşımacılığında piyasaya tek büyük firma ve onun yanı sıra çok sayıda küçük firmaların hakim olduğu piyasa yapısına hakim ise, büyük firmanın belirlemiş olduğu ücret esas alınmaktadır. Küçük firmaların ücretlendirme politikası piyasa fiyatını çok fazla etkileyemeyecektir. Çünkü firmaların güçleri ve piyasa şartları buna engel teşkil etmektedir.

Az sayıda büyük firmanın bulunduğu havayolu kargo taşımacılığı piyasasında, ücretlendirme tek bir firma tarafından belirlenmemektedir. Firmalar belli bir fiyat üzerinde anlaşma yoluna gidebilirler veya piyasa fiyatına yakın düzeyde bu fiyatın altında veya üstünde kalabilirler. Taşıma ücretini belirlerken bir firma kendi taşıma ücretini piyasa fiyatının altına indirmesi diğer firmaların da taşıma ücretlerini aşağıya çekmesine neden olabilir.

Oligopolistler fiyatı yada arz miktarını tek başına kendi kararlarıyla, kesin bir biçimde belirleyemezler. Bu konuda büyük ölçüde birbirlerinin gösterecekleri davranış ve tepkilerine bağlıdır²⁴. Eksik rekabette, rekabet eden firma sayısı nispeten az ise ve/veya bunların aralarında anlaşma yapmaları mümkün ise fiyatlar monopol fiyatına yaklaşır. Eğer rekabet eden firma sayısı çok artar ise ve/veya firmaların aralarında anlaşma yapmaları zor ise, fiyatlar tam rekabet fiyatına daha yakın olur.

Tam rekabet piyasasında firmaların piyasa fiyatlarını belirleme şansları olmadığı için piyasa fiyatları veridir (sabit). Havayolu kargo taşımacılığında günümüzde tam rekabet koşulları mevcut değildir. Günümüzde Havayolu kargo şirketlerinin piyasa koşulları daha çok oligopol bir yapıya uymaktadır.

Havayolu taşıma şirketlerinin sayısının az olması önemli bir unsur olmakla birlikte taşıma fiyatının firmalar tarafından daha çok anlaşarak bir piyasa fiyatı oluşturmaları söz konusudur. Sunulan hizmetin yanı sıra yeni bir firmanın piyasaya girmesi yüklü bir ekonomik külfetle karşılaşması demektir. Bu yüzden piyasa şartlarına uyum sorunu,

²⁴ Ergül Han, **İktisada Giriş 1**, Gözden Geçirilmiş Dördüncü Baskı, (Eskişehir, 1999), s. 249.

pazardan pay alması ve iktisadi maliyetin fazla olması piyasayı oligopol bir yapıya yaklaştırmaktadır.

1.6.4. Özel Durumlar

Yukarıda sayılan faktörler dışında kalan bazı özel durumlar ve hizmet çeşitleri ücretlendirme politikasını dolaylı olarak etkilemektedir. Bunlar birleştirme hizmetleri, dağıtım hizmetleri ve gece hızlı paket taşımacılığıdır.

1.6.4.1. Birleştirme hizmeti

Havayolları göndericilerden paketleri toplar ve bunları bir araya getirerek toplam ağırlık üzerinden taşıma ücretini belirler, burada ağır gönderiler için birim fiyat düşürülür. Birden fazla gönderi aynı adrese gönderiliyorsa birleştirme hizmeti gönderici için tasarruf sağlamaktadır.

Birleştirme, saat 00:01'de başlar ve 23:59'da biter. Bu 24 saatlik periyotta birleştirme hizmeti talep eden gönderici havayolu kargo ofisine dilediği kadar paketi gönderebilir ve havayolu da bu gönderileri son parça gelene veya birleştirme süresi dolana kadar bir araya getirerek gönderilmeye hazırlanmaktadır.(D)

1.6.4.2. Dağıtım hizmeti

Havayolu kargo uçuşları yapan havayollarının sunduğu bir diğer hizmet de, göndericilerden gönderileri alarak gideceği yerde bunları ayırıp değişik müşterilere dağıtmaktır. Burada da birleştirme hizmetinde olduğu gibi aynı şehirdeki müşterilere yapılacak toplu gönderilerde ağır yükler için düşük fiyat avantajı sağlanabilir. Fakat nakliyeciler genelde birleştirme ve dağıtım hizmetini aynı anda sunmazlar²⁵.

1.6.4.3. Gece Hızlı Paket Taşımacılığı

Gece Hızlı Paket Taşımacılığının amacı küçük paketlerin kapıdan kapıya bir gecede taşınarak ulaştırılması hizmetini sağlamaktır. Buradaki anahtar kelime “gece taşımak” tır. Önceden hızlı paket servisleri çoğunlukla gündüz vakitlerini yolcu taşımaya

²⁵ Alexander Wells, *Air Transportation: A Management Perspective*, (Wadsworth Publishing Company: Belmont, 1999),

ayırmaktaydılar. Mesai saatinden sonra alınan paketler bir sonraki sabaha kadar havaalanında bekletilmekte ve ancak ikinci gün yerlerine ulaştırılabilmekteydiler.

Gece Hızlı Paket Taşımacılığına öncü olan “Federal Express” ise bu iş için tahsis ettiği uçaklarla gece uçuşları yaparak paketleri bir sonraki iş gününe yetiştirebilmiştir. 1973’de her gece ortalama 500 civarında paket taşıyan Federal Express dikkate değer bir oranda büyüyerek ABD’nin paket trafiği kapasitesinin yarısını taşımaya başlamış ve uluslar arası hizmette de önemli bir yere gelmiştir. Federal Express, hızlı paket servisinde ön plana geçmiş, bu bayrağı gerçekten yükseklere taşımıştır.

1973’de her gece ortalama 500 civarında paket taşıyan Federal Express dikkate değer bir oranda büyüyerek ABD’nin paket trafiği kapasitesinin yarısını taşımaya başlamış ve uluslararası hizmette önemli bir yere gelmiştir.

Bu sistemde hava araçları ve dolayısıyla tüm gönderiler bir merkeze yönlendirilerek, merkezi dağıtım sistemi başlatılmıştır. Bu da işletimsel olarak havacılık sanayiinde büyük bir değişikliğe yol açmıştır.

1.7. Havayolu Kargo Taşımacılığının Dünyadaki Durumu

1.7.1. Tarihsel Gelişimi

Gerçek anlamda havayolu kargonun başlangıcı 10 Kasım 1910’da, ilk hava kargo taşımacılığı hatırası olarak 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 edilir.

Bunlar önemli olaylar olarak nitelenebilir ama düzenli bir havayolu kargo hizmeti sayılmazlar. Bunun için üç tarihsel olay –havadan posta, havadan hızlı paket ve havadan yük naklieleri- incelenmeli ve izlenmelidir. “Havadan Posta” adından anlaşıldığı gibidir, ancak günümüzde “hava kargo” dediğimiz taşımacılık türünü de kapsayan “havadan hızlı paket” terimi sadece kargo nakli için kullanılan hava araçlarının üretilmesi ile kullanılmaya başlanmıştır.

Demiryolu Ekspres şirketlerini karada ayrı bir işletici olarak kullanan havayolları 1970’lerin ortalarına dek hafif ve ağır yükleri ayrı değerlendirmişlerdir. Demiryolu Ekspres şirketleri gönderiyi müşteriden almakta ve bu gönderiyi ortak olarak çalıştığı nakliye şirketlerine dağıtmaktaydı, bu da müşteriye en hızlı hizmeti sağlamaktaydılar.

Kargo taşımacılığı insanoğlu tarafından kullanıla gelen taşımacılık türleri içinde her zaman yolcu taşımacılığından daha önemli olmuştur. Bu, yük hayvanlarıyla, su yoluyla ve demiryolu da dahil tekerlekli araçlarla yapılan nakliyelerde de böyledir. Farklı olan taşımacılık türü havayolu araçları ile olmuştur.

Birçok kişi hava araçlarının yolcu taşımacılığı için öncelikli olduğuna inanır. Diğerlerine göre de önümüzdeki yüzyılda hava araçları yolcudan ziyade yük taşıyacağı düşünülmektedir. Fakat şu da şüphesiz bir gerçektir ki, geçtiğimiz 20 yıl boyunca yük kapasitesi yolcu kapasitesine oranla büyük bir hızla artma göstermektedir. Günümüzde “havadan hızlı paket” ağır yüklere nazaran yüksek nakil önceliğine sahip küçük paketler için kullanılmaktadır

Aynı zamanda, havadan ağır yük nakliyesi ise havayollarınca ve bir rekabet içinde yapılmaktaydı. Son zamanlarda hafif ve ağır yük nakliyesi arasındaki fark daha az belirgin duruma gelmiştir. Ağır ve hafif yük arasındaki sınırın belirsizleşmesi ve nihayetinde ortadan kalkması ile hızlı paket servisindeki ağırlık sınırlandırması da ortadan kalkmıştır.

İlk hava aracı işleticileri açısından, havadan posta taşımacılığının önemini göz ardı etmek mümkün değildir. İlk ticari hava aracı öncelikli olarak posta taşımacılığı için yapılmıştır ve posta yıllarca işleticilerin en önemli gelir kaynağı olmayı sürdürmüştür.

Havadan posta, Amerika Birleşik Devletlerinde bugünkü anlayışta havayolu sisteminin başlangıcını teşkil etmiştir. Havayolları için posta taşımacılığı, 1935’te DC-3’ün ortaya çıkışına dek, işleticilerin en önemli gelir kaynağı olmaya devam etmiştir. DC-3, 15 saat içerisinde 21 yolcuyu ülke çapında taşıyarak kazanç sağlayabilmiştir.

DC-3’ün gelişi posta taşımacılığından yolcu taşımacılığına doğru bir geçişin başlamasına neden olmuştur. Posta taşımacılığı bir gelir kaynağı olarak varlığını sürdürse de önemi ikinci dereceye düşmüştür. Günümüzde ise posta taşımacılığı havayollarının gelirlerinin yüzde 3’ünü aşmamaktadır.

Havayolu ile kargo taşımacılığının ilerlemesi açısından İkinci Dünya Savaşı sonunda Sivil Havacılık İdaresi tarafından alınan iki karar dönüm noktası olmuştur.

Bunlardan ilki, Nisan 1948’de yetkili havayolu kargo araçlarına, yani gönderici ile havayolu şirketleri arasında aracılık yapan kişilere, münferit gönderileri birleştirerek havayolu nakliyecilerine ulaştırması hakkının verilmesidir. Buna birçok havayolu

nakliyecisinin karşı çıkmasına rağmen, aracı firmaların resmileşmesi piyasaya yeni bir hareketlilik ve çeşitlilik katmıştır.

1960'larda hava kargo taşımacılığı için durgun günler başlamıştır. Ekim 1962'de "American Airlines" ilk 707 kargo uçağının siparişini vermiştir. "United Airlines" da buna karşılık 1964'de 727 QC leri (QC= çabuk değişebilen) sipariş etmiştir. Bu uçakların yolcu koltukları çabuk ve kolayca sökülebilmekte ve böylece gündüz yolcu gece de yük taşıyabilmekteydiler. 1969'da "American Airlines" 39 adet 707'ye sahip bir filo işletirken, "United Airlines" in 15 adet DC-8 ve 30 adet 727 QC si vardı, "Transcontinental & Western Air" ise 12 adet 707 ve 8 adet 727 QC sahibi olmuştur.²⁶

Havayolu ile hızlı paket (air ekspres) nakliyecilerin umdukları gibi önemli bir gelir kaynağı olamamıştır. Havayolu yönetimleri tüm konsantrasyonlarını demiryollarından müşteri kapabilmek için harcarken, Demiryolu Ekspres Şirketi ve havayolu kargo personeli tüm mesailerini havadan hızlı paket taşımacılığı (air ekspres) için harcamışlardır.

12 Kasım 1975'de Demiryolu Ekspres Şirketi iflasını açıklamıştır. Böylece önceden Demiryolu Ekspres Şirketi tarafından ülke çapında sağlanan koordine görevini yerine getirebilmek için her havayolu nakliyecisi kendi bağımsız hızlı paket servisini oluşturmuştur.

1.7.2. Havayolu Kargo Taşımacılığı ve Uluslararası Anlaşmalar

Birinci ve İkinci Dünya Savaşlarında havadan gelebilecek tehlikelere karşı önlem alınması zorunluluğu, uygulamada devletin ülkesi üzerindeki hava sahasının devletin mutlak egemenliği altında olmasını gerekli kılmıştır. Böylece Birinci Dünya savaşı sonrası, havacılıkla ilgili uluslararası düzenlemelere yönelinilmiştir

Uluslararası hava kurallarıyla ilgili ilk önemli konferans, Fransa'nın daveti üzerine 1910 yılında Paris'te yapılmıştır.¹⁸ Avrupa devletinin hazır bulunduğu konferansta havacılıkla ilgili birçok temel ilke resmi şekilde ilan edilmiştir.

Sivil Havacılıkta, 22 Mart 1919 tarihinde Paris ile Brüksel, 25 Ağustos 1919 tarihinde Paris ile Londra arasında başlayan ilk düzenli hava servislerini takip eden aylarda yapılan Paris Barış Konferansına katılan Devletler, Devletlerin hava sahaları

²⁶ Alexander Wells, **Air Transportation: A Management Perspective**, (Wadsworth Publishing Company: Belmont, 1999),

üzerindeki hükümler hakları, Milletlerarası uçuş hakkı ve Milletlerarası kayıt ve kısıtlamalar gibi Havacılığa ilişkin Milletlerarası Kamu Hukuku konularını görüşerek, mutabık kaldıkları hususları ilk Milletlerarası Sivil Havacılık anlaşması olan 13 Ekim 1919 tarihli Paris Sözleşmesi ile belgelemişlerdir

Sivil Havacılığa ilişkin, Milletlerarası Kamu Hukuku kurallarını düzenleyen Paris Sözleşmesini, 1926 yılında Madrid ve 1929 yılında Havana Sözleşmeleri takip etti ve bu Milletlerarası Kamu Hukuku kuralları, 17 Aralık 1944 tarihli Şikago Konvansiyonu kabul edilinceye kadar, yürürlükte kalmıştır.²⁷

1.7.2.1. Paris Havacılık Sözleşmesi

13 Ekim 1919'da Paris'te Barış Konferansında kurulan özel bir komisyon tarafından hazırlanan Hava Ulaştırma Sözleşmesi yirmi yedi devlet tarafından imzalanmış ve 11 Temmuz 1922'de yürürlüğe girmiştir. Bu anlaşmada başı Fransa olmak üzere İngiltere gibi o dönemin güçlü ekonomi, teknoloji ve Pazar payına sahip ülkeler tarafından imzalanmıştır.

Paris Sözleşmesi yalnız barış zamanındaki durumlarla ilgilidir. Savaş dönemlerinde anlaşma şartları savaşa dahil olmayan ülkeler tarafından korunurken, savaşa dahil olmuş ülkeler tarafından ulusal güvenlik nedeniyle savaş süresince sözleşme şartlarına uymamaları mümkün olabilmektedir.

Sözleşmenin Birinci maddesinde her devletin ülkesi üzerindeki hava sahasında "Mutlak ve Münhasır Egemenliği" prensip olarak belirtilmiştir. Ülkelerin hava sahası olarak nitelendirilen; ülke üzerindeki hava alanı bütünüyle ülkelerin egemenliği altında bulundurulacaktır. Yani hava sahasına uçakların girmesi o ülkenin icazet vermesine bağlı olacaktır.

1.7.2.2. Madrid Sözleşmesi

Paris Sözleşmesi bütün devletlerin kabul ettiği bir sözleşme olamamıştır. Devletler ancak yakın ilişkileri bulunan devletlerle sözleşmeler akdederek hava ulaşımını düzenlemeyi tercih etmişlerdir. Madrid Sözleşmesi'nin ana hatları Paris sözleşmesine benzemektedir.

²⁷ Civil Aviation Authority, (Sivil Havacılık Gn.Md.lüğü Yayını, Mayıs 2002,) s.26.

1.7.2.3. Havana Sözleşmesi

Amerika Devletleri'nin kendi aralarında akdettiği Havana Sözleşmesi devletlerin havada mutlak ve münhasır egemenliğini kabul etmektedir. Bunun birlikte Paris ve Madrid Sözleşmelerinden farklılıkları bulunmaktadır. Havana sözleşmesi ticari amaçla kullanılan uçaklara daha çok serbesti tanımıştır.

Bu süreç sonucunda havayolu kargo taşımacılık kurallarının düzenlendiği ve çerçevesinin belirlendiği iki önemli konferans neticesinde imzalanarak kabul edilen ‘Şikago Konvansiyonu’ ve ‘‘Varşova Konvansiyonu ve Lahey Protokolü’’ temel anlaşmalar olarak geçerliliğini korumakta ve uygulanmaktadır.

1.7.2.4. Şikago Konvansiyonu

Paris Sözleşmesi'nin uluslararası hava ulaşımını düzenlemekteki yetersizliği, yeni teknik gelişmeler ve ihtiyaçlar bu alanda yeni tedbirler alınmasını zorunlu kılmıştır.

Böylece 1944 yılı dünya havacılığı açısından önemli bir dönüm noktasını teşkil etmektedir. Amerika Birleşik Devletleri'nin Şikago kentinde 7 Aralık 1944 tarihinde 52 devletin temsilcileri toplanarak Şikago Konvansiyonu olarak adlandırılan, Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşmasını imzalamışlardır. Şikago Konvansiyonu Uluslararası Sivil Havacılığın esaslarını evrensel düzeyde düzenleyen ve Uluslararası Hava Hukukunun cari kurallarını belirleyen temel bir metindir. Bu metinde daha çok hava nakliyatı serbestisine ve özellikle tarifeli hava seferlerine önem verilmiştir.

Türkiye'nin 5 Haziran 1945 tarih ve 4749 sayılı Kanunla onaylamış bulunduğu Şikago Konvansiyonuna 152 devlet taraf konumundadır.

Bu anlaşma; hava seyrüseferi, hava ulaşım araçlarının tabiiyeti ve tescili, lisans ve sertifikaları, hava seyrüseferini kolaylaştırıcı tedbirler, kazaların tahkiki, uluslararası standartlar ve usuller gibi genel ve gayri ticari konularda önemli düzenlemeler getirmiştir.

Bu anlaşma gereği kurulan Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (I C A O) bu anlaşma gereği çalışmalarına başlamıştır ve sürdürmektedir.

Birkaç saat içinde birbirinden değişik birçok ülkenin hava sahasını kullanmak durumunda olan hava araçları nedeniyle dünya ülkeleri ICAO çatısı altında hızla toplanmaya başlamışlar ve bugün 150'den fazla devletin üyesi olduğu ICAO, Sivil Havacılığın her sahada Uluslararası standart ve kurallarını tespit eden ve uygulanmasını sağlayan bir kuruluş durumuna gelmiş bulunmaktadır.

Uluslararası sivil havacılığın güvenli ve düzenli bir şekilde gelişebilmesi ve sivil havacılık hizmetlerinin eşit imkanlar esası üzerine tescili ile sağlam ve ekonomik bir şekilde işletilebilmesi için bazı prensip ve düzenlemeler hususunda mutabık kalınması.

Anlaşmanın ikinci kısmında yer alan 43.maddesi ile kısa adı olan ICAO (International Civil Aviation Organization) Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı'nın kurulması hükme bağlanmış olup 44-66 maddeler ile ICAO'YA ilişkin esaslar düzenlenmiştir. ICAO'NUN kuruluşu,ICAO'NUN amaç ve hedefleri anlaşmanın 44. maddesinde açıklanmıştır.

Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması'nın 54 (1) maddesi gereğince uluslararası standart ve tavsiye edilen hususların ICAO Konseyi tarafından kabulü ile 90'ıncı maddesi gereğince de, belirlenecek bu standart ve tavsiyelerin Anlaşmaya ek olarak kabulü esası getirilmiştir.ICAO tarafından düzenlenmekte olan ve anlaşmanın eki sayılan toplam ayrı 18 konuda ek(annex) mevcut tur.Bunlardan Ek 18 ,tez konumuzda yer alan; Tehlikeli maddelerin havadan emniyetle taşınması ,tehlikeli maddelerin (Kargonun) özellikleri,etiketlenmesi, paketlenmesi ve yüklenmesine ilişkin kuralları içermektedir.

Sivil Havacılık her yönüyle, devletlerin birbirinden bağımsız olarak kural koyup, yönlendirilmeleri mümkün olmayan bir faaliyet sahası olarak dünya ülkelerinin aynı standart ve kuralları uygulamasını zorunlu kılmaktadır. Türkiye'nin de 1945 yılında 4749 Sayılı Kanun ile üyesi olduğu ICAO, bu konuda üstüne düşen görevi başarı ile yürütmektedir.

1.7.2.5. Avrupa Dahili Tarifersiz Hava Seferlerinin Ticari Hakları Konusunda Çok Taraflı Anlaşma

Şikago Konvansiyonu genellikle tarifeli seferleri konu edinmektedir. Bunun da nedeni Şikago Sözleşmesinin akdedildiği tarihlerde ticari havacılık içindeki yerinin daha az önemli olması nedeniyle tarifersiz seferlerin Anlaşmaya taraf ülkeler arasında 5. maddeye göre tümüyle serbest bırakılmış olmasıdır.

Ancak, özellikle 50'li yıllardan sonra Tarifersiz Hava Taşımacılığının büyük gelişme göstererek dünyada ulaştığı konum nedeniyle, bu maddenin de pratik geçerliliği kalmamıştır. Devletler birbirleri arasında bu konuda da mütekabiliyet arar tutuma girmişlerdir.

Nitekim Türkiye'nin de taraf olduğu 1956 tarihli bu anlaşmayla Şikago Konvansiyonunun 5.maddesiyle tanınan serbestinin kapsamı iyice daraltılmıştır.

1.7.2.6. Varşova Sözleşmesi ve Lahey Protokolü

Havacılığa ilişkin Milletlerarası Hukuk alanında yasal düzenlemeler yapılırken, diğer taraftan Milletlerarası özel hukuk ve kanunlar ihtilafı konularına da eğ ilinmesi gereğini ortaya çıkarmıştır.

Çünkü taşıma akdinin şartlarının, taşımanın yapıldığı ülkelerde, farklı hukuk kuralları olması nedeni ile farklı yorumlanması, yolcuların hak aramasında büyük güçlükler neden olduğu gibi, taşıma akdinin yapıldığı, taşımanın başladığı, taşımanın son bulunduğu, duraklama ve yolcunun tabiiyetinde bulunduğu yer mahkemelerinin, aynı olayda kendilerini yetkili sayması ve farklı hukukları uygulamaları nedenleri ile birbirleriyle çelişkili ve mükerrer ödemelere neden olan kararların ortaya çıkması, teknik ve güvenlik açısından henüz yeni gelişmekte bulunan ve mali açıdan güçsüz hava aracı yapımcılarını, sahiplerini ve işletmecilerini olumsuz yönden etkilemiştir.

Türkiye'nin de 01 Mart 1977 tarihinde 2073 sayılı kanunla Varşova Sözleşmesi'ni onaylayarak, bu sözleşmeye taraf olmuştur.

Burada son olarak anılması gereken 1975 Montreal Konferansıdır. Bu konferansta kabul edilen dört protokolden 1,2 ve 3 no'lu protokoller ile taşıyıcının sorumluluğunun sınırlarını tayinde "Poincare Frankı"nın yerine Uluslararası Para Fonunun (IMF) özel çekme hakkının kullanılmasıdır. 4 no'lu protokol ile de eşya (yük) taşımalarında temel değişiklikler yapılarak hava yük senedi yerine elektronik cihazların kullanılması öngörülmüştür²⁸.

Varşova Konvansiyonu ve Lahey Protokolü Uluslararası Taşımanın bazlarını oluşturur.

²⁸ <http://www.ubak.gov.tr> "Sivil Hv.Gn.Md.lüğü Uluslararası Anlaşmalar"; Z.ÖKTEM, "Sivil Havayolu Kargo Taşımacılığında Fiziksel Dağıtım Sorunlar ve Bu Sorunlar Çözüm Önerileri" Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniv. S.B.E. (1992), s. 13-15; **Civil Aviation Authority**, (Sivil Havacılık Gn. Md.lüğü Yayını, Mayıs 2002), s.26.

Konvansiyonu imzalamış ülkenin, tarafın kendi sınırları içindeki noktalar arasında uçarken, başka bir ülkenin konvansiyonu imzalayan taraf olup olmadığına bakılmaksızın, anlaşma ile onun sınırları içinde duraklama yaptığı durumlarda hukuki kuralları saptar.

1.7.3. Havayolu Kargo Taşımacılığının Günümüzdeki Durumu

Havayolu kargonun tahmin edilen yerini alamamış olmasına; piyasanın ve uçak dizaynlarının bu iş için yeterli olmamasına rağmen, havayolu kargo taşımacılığı hala vardır ve iyi durumunu korumaktadır. Havayolu taşımacılığının avantajlarını gören birçok firma havayolu kargo hizmetinden yararlanmaktadır. Son 20 yılda havayolu kargo taşımacılığı hızlı bir şekilde büyüme kaydetmektedir. Taşınan yük ve paketlerin ton başına mesafesi üç kat artarken gelirlerdeki artış altı kat olabilmektedir..

ABD yer taşıyıcılarının gelirlerinin yüzde 5 ila 10'unu oluşturan kargo taşımacılığı uluslararası rotalarda Kombi hava araçları kullanan yabancı bandıralı taşıyıcılar için önemli bir gelir kaynağı teşkil etmiştir ve etmektedir. Lufthansa, Japon Havayolları ve Air France gibi havayolu şirketleri bazı seferlerinde kazançlarının üçte biri ve hatta yarısını havayolu kargodan sağlamaktadır.

Kuzey Atlantik, Transpasifik, Avrupa-Uzakdoğu ve Amerika Birleşik Devletleri iç hatlar gibi önemli pazarlar havayolu kargo taşımacılığı cirosunun dörtte üçünü oluşturmaktadır. Son yıllarda uluslararası uçuşlar, ABD'de yapılan iç hat uçuşlarına oranla daha fazla artmıştır.

Bu süre zarfında ABD iç pazarının şekli dramatik bir şekilde değişmiş ve sektördeki gelişimin tamamı sadece havayolu ile kargo taşıyan firmalarca sağlanmıştır. Günümüzde hızlı paket taşıyıcıları piyasanın üçte ikisini ellerinde tutarken iç hat kargo gelirlerinin yüzde 80'inden fazlasını da kazanmaktadırlar.

Taşıyıcılar en uygun fiyatla en üstün hizmet stratejisini başarıyla uygulamış bulunmaktadır. Zamanında, garantili ve kapıdan-kapıya hizmet sunan bu şirketler iç hat nakliyelerde kargonun teslim takibini de yaparak pound başına 2-2,5 \$ ücret almışlardır.

En önemli rakipleri olan kombine taşıyıcılar (yolcu ve kargoyu aynı anda) ise havaalanından - havaalanına alanda teslim prensibi ile çalışmakta, herhangi bir garanti sunmadan, kargonun teslimini takip etmeden iç hat nakliyelerde pound başına 0,30-0,40 \$ ücret almaktaydılar.

Kombine taşıyıcıların son 20 yıldaki yükselişe ayak uydurması ve pazardan daha fazla pay alma şansları çok az olmuştur. Ancak, sürekli kaliteli hizmet sunan havayolu kargo taşıyıcıları yük nakliyecilerinin beklentilerini de yükseltmişlerdir.

Yolcu taşıyan havayollarının yük çeşitliliği geçen 20 yılda çok az miktarda değişmiştir ve sundukları hizmet ile piyasanın beklentileri arasındaki boşluk bir hayli genişlemiştir. Son zamanlardaki değişiklikler yolcu hizmetlerindeki karlılık oranının artmasına neden olmuştur, bunlar arasında büyük gövdeli uçaklar ve hızlı ulaşım sağlamak temel olmuştur. Bunlara ek olarak kamyon kullanımındaki artış karşısında kargo taşıyıcıları, günaşırı veya başka firmalara devir gibi daha ucuza mal olan hizmetler sunmuşlardır.

Hizmet alternatifleri yüzünden kombine taşıyıcılar, kargo taşıyıcılarının sunduğu hizmetleri sunmaya çalışırken fiyatlarını da kırmak zorunda kalmışlardır.

ABD de kombine taşıyıcılarının havaalanı kargo servisleri ile anlaşmalarını feshetmeleri bu süre zarfındaki en önemli tepki olmuştur. İşçi masraflarında azalmaya sebep olan bu durum kar oranında bir artış sağlamış olabilir fakat kombine taşıyıcıların pazardaki yerlerini yeniden elde etmelerini sağlamamış hatta hizmet kalitelerinin düşmesi nedeni ile daha da gerilemişlerdir.

Var olan süreç beklendiği gibi devam ederse kargo taşıyıcılarının iç hat piyasasındaki yükselişi hızla sürecektir. Bu da Amerika Birleşik Devletler havaalanlarında önemli karışıklıklara yol açacaktır. Çünkü bütün kargo taşıyıcıları iç hat trafiğinde kargo uçakları ile taşımacılık yapmakta ve kargo işlemleri artmaktadır.

Sabahın erken saatlerinden geceye kadar park eden bu uçaklar için park sahası talebi artmaktadır. Kargo taşıyıcıları, kargo ambarları konusunda kombine taşıyıcılara göre daha esnektiler, bu yüzden ambarlara duyulan talep uçak park sahalarına olan ihtiyaca göre daha az önem arz etmiştir.

Havaalanlarının yolcu terminallerine geçiş için uygun olmayan ve kombine taşıyıcıların amaçlarına tam hizmet sağlamayan kısımları kargo taşıyıcıları için uygun yerler olabilmektedir. Sessizlik için alınan tedbirlere rağmen havayolu kargo seferlerinin çoğunlukla gece yapılmasından dolayı kargo uçaklarının gürültüyü arttıracığı da ayrı bir gerçek olarak düşünülmektedir.

ABD havaalanlarında yapılan yükleme aktivitelerindeki artış, kargo uçuşları için rotaların belirlenmesine yol açmıştır. Bir çok havaalanı kapasite ve kullanımına göre

havayolu kargo taşıyıcılarının merkezleri olmuştur. Memphis, Indianapolis, Anchorage, Oakland, Newark ve Dallas-Fort Worth “Federal Express” için; Louisville, Anchorage, Newark, Dallas-Fort Worth, Philadelphia ve Ontario “UPS” için; Dayton “Emery Worldwide” için; ve Toledo da “Burlington Air Express” için birer merkezdirler.

Havayolu kargo taşıyıcıları bu merkezlerde birinci sınıf bina ve tesisatlar kurduğundan kargolar büyük bir dikkatle işlem görmektedir. Atlanta, Chicago, Denver, Honolulu, Phoenix ve Boston gibi büyük havaalanları kargoya gereken önemin verilmeyeceği ve kargo taşıyıcılarına yeterli imkanı sağlayamayacakları için birer merkez olamamışlardır.

Bunlara ek olarak, Avrupa’da tam bir ekonomik birliğin oluşması dünyanın her yerinden Avrupa’ya olan hava trafiğini arttıracaktır. Avrupa birliği pazarı 330 milyon kişiden oluşmaktadır ve bu ABD pazarından daha büyüktür.

Ayrıca gümrük işlemlerinin basitleşmesi ve taşıyıcılara daha esnek işletim haklarının verilmesi ile ticari engeller ortadan kalkmaktadır ve hava kargo trafiğinin gelişmesi teşvik edilmektedir.²⁹

1.8. Havayolu Kargo Taşımacılığıyla İlgili Uluslararası Organizasyonlar

Havacılıkta meydana gelen teknik gelişmeler ve savaşların sonucunda yeni durumların ortaya çıktığı fark edilmeye başlanmıştır. Özellikle insan ve malların güvenli ve hızlı bir şekilde uzak mesafelere taşınabildiği görülmüştür.

Savaş aynı zamanda taşımacılığın kötü yönünü de gözler önüne sermiştir ve bu nedenle havayolu taşımacılığındaki büyük ilerlemeler uluslararası dikkatin ve standart uygulamaların gereğini ortaya çıkarmıştır. Bu gereklilik aşağıda anlatılacak olan kuruluşların doğmasına neden olmuştur..

1.8.1. ICAO (International Civil Aviation Organization- Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü)

Üyeleri devletlerdir. hükümetler düzeyinde kurallar ve prensiplerle mutabakat yapılarak anlaşma imzalanır. Örgütün amacı:

²⁹ Wells, a.g.e., s.

- a) Milletlerarası uçuş ve uçuş emniyetini ,
- b) Ekonomik, emniyetli, düzenli ve yararlı hava taşımacılığını,
- c) Anlaşmayı imzalayan ülkenin haklarına saygı duyulması ve hepsinin milletlerarası havayolları olarak eşit şansları olmasını sağlamaktır.

Sivil havacılığın temel kuruluşlarından olan söz konusu örgütün kuruluş sürecine bakmamız yararlı olacaktır.

İkinci Dünya Savaşı sonrasında, kısa zamanda gelişen havacılık faaliyetleri, ülkelerarası taşımacılık, taşımaların yapıldığı ülkelerin büyük bir uyum ve işbirliği içinde davranmasını gerektirmiş ve bu faaliyetlerin uluslararası düzeyde örgütlenilerek yürütülmesi zorunlu hale gelmiştir.

Bu şekilde başlayan çalışmalar, 1944'te meyvesini vermiş ve ABD'nin Şikago kentinde düzenlenen Şikago Konferansında hazırlanan "Şikago Konvansiyonu" tüm dünya ülkelerinin kabulüne sunulmuş, böylece uygulama beraberliğinin sağlanması yolunda büyük bir adım atılmıştır.

Bu adımla birlikte, Ülkemizin de katıldığı çalışmalar sonucunda hazırlanan Şikago konvansiyonu, kısa adı ICAO olan, Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı'nın kurulmasını sağlamıştır. Bu gün 183 ülkenin konvansiyonun kabulünü müteakip üye olduğu ICAO'ya, Türkiye 1945 yılında 4749 sayılı kanun ile üye olmuştur.

Uluslararası sivil havacılık sahasındaki tüm faaliyetlerin yürütülmesinde esas alınan Şikago Konvansiyonu'nda yer alan bütün hükümler dünya çapında, daha düzenli ve emniyetli hava taşımacılığının teminine yöneliktir. Ticari hava taşımacılık faaliyetleri ile ilgili olan hükümlerle, ticari faaliyetler genel olarak ülkelerin karşılıklı anlaşmalarına bırakılmıştır.

Buna, benzer olarak çok taraflı taşımalar ile, ikinci ülkeden üçüncü ülkeye taşımalar, karşılıklı veya çok taraflı anlaşmalarla düzenlenmektedir. Bu gün için karşılıklı taşımalarda genellikle yarı yarıya taşıma prensibi uygulanmaktadır.

Ancak, sayısal ve mantıksal olarak, bunun her zaman gerçekleşmeyeceği de açıktır. Bu gibi durumlarda yüzde elliye geçen taraf, karşı tarafa belirli oranda, fazla taşımadan, kazandığı gelirlerden pay (royalty) verebilmektedir. İç hatlarında yabancı ülke taşıyıcılarına izin veren ülke sayısı ise dikkate alınmayacak kadar az durumdadır..

Uluslararası taşımacılık faaliyetleri ile ilgili olarak, bu sahada arz edilen tüm hizmetlerde kullanılan sistem ve teçhizatlara ilişkin standart ve kriterler, Şikago

Konvansiyonu'nun Ek'lerinde (Annex) yer almıştır. Toplam 18 adet olan bu Ek'ler, 18 ayrı konuda standart ve kriterler ile, tavsiye nitelikli kararları içermektedirler.

Standart ve kriterlerin havacılığın hızlı gelişimine paralel olarak değiştirilmeleri ya da yenilenmeleri gerekmektedir. Bu nedenle, ICAO koordinasyonu altında, üye ülkelerin yetişmiş elemanlarından oluşan çeşitli çalışma grupları, havacılıktaki gelişmeleri takip ederek, Ek'lerde gereken düzeltme ve yeniliklerin yapılmasını sağlamaktadırlar.

Havacılık faaliyetlerinin uluslararası nitelik ve devamlılığı, kullanılan tüm sistem ve teçhizatla uyumluluğu ve genelde aynı özellikleri taşımalarını zorunlu kılmaktadır. Bu nedenle Ek'lerde yer alan standart ve kriterlerin tüm ülkelerin bunları uygulamaları zorunludur.

ICAO üyesi ülkelerin bunları uygulamaları zorunludur. ICAO'ya üye olmayan diğer ülkelerin büyük bir kısmı da, bu sahada faaliyet verebilmenin doğal bir gereği olarak, bu standart ve kriterleri uygulamaktadırlar.

Türkiye söz konusu standart ve kriterlerin uygulanmasında, değişikliklerin takip ve adaptasyonunda gerekli özeni göstermektedir

1.8.2. IATA (International Air Transport Association-Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği)

Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği'nin üyeleri hava taşıyıcılarıdır. Birlik havacılığın ticari yönü ile ilgilenir. IATA'ya üye olabilmek için ICAO'nun onayı şarttır.

Birliğin amacı:

- Güvenli,düzenli ve ekonomik taşımacılığın sağlanması,
- Koordineli yolcu ve kargo ücretlerinin saptanması,
- İşletme ,trafik, teknik, mali,tıbbi, hukuki ve handling prosedürlerinin belirlenmesi,
- ICAO ve diğer uluslararası organizasyonlarda işbirliğinin sağlanması ve kontrat şartlarının belirlenmesidir).

1.8.3. ECAC (European Civil Aviation Conference-Avrupa Sivil Havacılık Konferansı)

Türkiye, ICAO'nun yanı sıra, Avrupa ülkeleri arasındaki havacılık faaliyetlerini düzenleyen Avrupa Sivil Havacılık Konferansı'nın da üyesidir. Kısa adı ECAC olan bu

kuruluş, ICAO'nun personel desteği altında ayrı bir bütçeyle, bağımsız olarak faaliyetlerini sürdürmektedir.

1955 yılından beri faaliyetlerini sürdüren bu Kuruluşa 32 Avrupa ülkesi üyedir.

ECAC, Avrupa Konseyi, Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı ve Avrupa Topluluğu ile çok yakın ilişkiler içinde çalışmaktadır.

ECAC'nın, en üst çalışma organı, Ulaştırma Bakanları Toplantısı olup, takiben Genel Müdürler Toplantısı gelmektedir. Aşağıda belirtilen konulardaki çalışmalar, çeşitli alt çalışma grupları ile yürütülmektedir. Bu gruplar;

- Avrupa'da hava taşımacılığının liberizasyonu,
- Avrupa Hava Sahası'ndaki trafik artışına karşın düzenlemeler,
- Atlantik aşırı uçuşlara ilişkin düzenlemeler,
- Charter taşımacılığına ilişkin düzenlemeler,
- Çevre korumasına ilişkin düzenlemeler (Hava aracı gürültüleri, motor gazları v.b.)
- Ortak bir Avrupa Pilot Lisansı düzenlemesi,
- Hava taşımacılığında uçuş kuralları ve emniyetinin geliştirilmesi,
- Kazaların önlenmesi, kazalarda insan hayatının korunmasının imkânının artırılması,
- Hava taşımacılığına yönelik kanun dışı eylemlerin önlenmesi,
- Bilgisayar Rezervasyon Sistemi (CRS)'ne ilişkin düzenlemeler
- Formalitelerin azaltılması, işlemlerin hızlandırılması,
- Diğer Dünya ülkeleri ile ilişkilerin düzenlenmesi,
- Uçuş güvenliği konusunda müşterek çalışmaların düzenlenmesine yönelik faaliyetlerini sürdürmektedirler.

1.8.4. AEA (Association European Airlines- Avrupa Havayolları Birliği)

Merkezi Brüksel'dedir. Avrupa taşıyıcılarının, özellikle ABD taşıyıcılarına karşı rekabeti sürdürebilmesi bakımından gerekli çalışmaları yapmakta ve Avrupa havayolları arasında işbirliğini sağlamaktadır.

JAA- joint aviation authorities- ortak havacılık otoriteleri

JAR- joint aviation requirements- ortak havacılık istekleri

1.8.5. EUROCONTROL (Avrupa Hava Seyrüseferi Güvenliği Teşkilatı)

Avrupa Hava Seyrüseferi Güvenliği Teşkilatı'nın (EUROCONTROL) amacı, Avrupa hava sahasındaki entegrasyonu sağlamak, üye ülkeler adına kullanıcı hava taşıyıcılarından seyrüsefer ücretlerini tahsil etmek, üye ülkeler adına proje, eğitim ve teknik malzeme hizmetlerini vermektir. Türkiye, EUROCONTROL'a 1 Mart 1989 tarihinde tam üye olmuştur.

İkinci Bölüm

TÜRKİYE DE HAVA YOLU KARGO TAŞIMACILIĞININ EKONOMİK ANALİZİ

ICAO, 1995-2005 yılları arasındaki kargo trafiğinin ortalama yıllık %7 oranında artacağını tahmin etmektedir. Düşük tahmin oranını ise %5 olacağı belirtilmektedir. Dış hat kargo taşımacılığının, hızlı bir biçimde büyüyen uluslar arası ticarete bağlı olarak, iç hat kargo taşımacılığında daha hızlı bir biçimde büyüyeceği tahmin edilmektedir. Bunu diğer bir nedeni ise, iç hat taşımacılıkta önemli bir yeri olan ABD pazarının olgunluk dönemini yaşıyor olmasıdır. Ton olarak taşınacak yük miktarındaki artışın taşınacak ton-kilometre artışından daha az olmasının nedeni ortalama uçuş uzunluğunu gelecekte artacak olmasıdır.

Boeing firması ise, 199-2008 yılları arasında ki dönemde ton-km olarak kargo trafiğinin ortalama yıllık %5.9 oranında artacağını tahmin etmektedir. Airbus firmasının 1999-2018 yıllarını kapsayan 20 yıllık dönem için yaptığı tahminde de, yıllık ortalama kargo trafiğinin artış oranı ton-km olarak, ortalama yıllık %5.9 olarak verilmektedir. Havayolu kargosunda en önemli pazarın Avrupa ve ABD'yi Asya/Pasifik bölgesine bağlayan hat olduğu ve bu pazarın toplam hava kargo pazarının %40'ını oluşturacağı tahmin edilmektedir.³⁰

Türkiye ikinci dünya savaşının başlangıcına kadar havacılıkta çekimser kalmıştır. Yurt savunması amacı ile gerekliliği gündeme gelince öteki uluslar gibi Türkiye'de 7 Aralık 1944 tarihli Şikago Konferansına (ABD'nin hazırladığı, Milletlerarası Sivil Havacılık Konferansı) iştirak etmiştir. Bu iştirakle havacılık politikamızda yeni bir dönem başlamıştır.

Milli Hava Ulaştırma politikamız 14.10.1983 tarih ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ile Devletin hava taşımacılığında TEKEL durumunda olmadığı belirtilmiştir. Bu kanunla ticari hava işletmelerinin faaliyette bulunmaları Ulaştırma Bakanlığı'nın iznine tabi tutulmuştur.

³⁰ DPT, Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, Özel İhtisas Raporu, s;149.

Mevcut olan 50 adet özel havacılık işletmeleri bulunmaktadır. Ancak Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Bülteni'nde de belirtildiği üzere, kısa sürede büyük gelişme kaydeden bu sektörde bütün problemlerin hallolduğu, uçuş emniyeti ve standart sağlanabildiği, mevcut havacılık işletmelerini tatmin edecek yolcu ve yük potansiyelinin olup olmadığı tartışılabilir. Gerekli denetimlerin gerektiği şekilde yapıldığı da pek söylenemez.

Dünyada yaşanan bu sektördeki sıkıntılar Türkiye'de de yaşanmaktadır. Dünya ticaretinde ve Türk ekonomisi içindeki yeri her geçen gün artan hava taşımacılığında verimin artırılması ve uluslar arası piyasada söz sahibi olabilmek için öncelikle havaalanları kargo hizmetlerinin çağdaş bir altyapıya ve işletme anlayışına kavuşması gerekmektedir. Milli kuruluş olarak THY bu pazarda %30-35'lik bir paya sahiptir. Kalan %60-65'lik pazarı Yabancı Havayolları olmaktadır. Türkiye onlar için iyi bir pazar oluşturmaktadır.

Türkiye'nin hava kargo sektöründe dünya standartlarını yakalayabilmesi için büyük gayret sarfetmesi gerekmektedir. Türkiye'nin havayolu kargo Taşımacılığında %80 ağırlığını Atatürk Havalimanı çekmektedir. En sağlıksız altyapıya da bu havalimanı sahiptir. İkinci ünite içinde detaylı bir şekilde ele alınacak bu konu, gerçektende Türkiye için önemli yere sahip olan hava limanları mevcuttur.

İstanbul coğrafi konumu nedeniyle çok stratejik bir havalanı. Uzakdoğu ile Avrupa arasında aktarma limanı. Ancak bir Dubai veya Abu Dhabi hava limanlarınının 6-7'de biri kadar kargo yapabiliyor. Yabancı Havayollarınının İstanbul'u tercih etmeme nedeni altyapı ve Yönetimde ki aksaklıklarıdır.

Bu koşullarda yerli özel havayolu şirketlerinin birçoğu zarar ederek kapanmakta veya iflasın eşiğine gelmektedir. Hürriyet Gazetesi bir haberinde bu konuya değinerek 1986,1989 yılları arasında kurulan özel havayolu şirketlerinin birbiri arkasına kapandığını duyurmuş ve şirketlerin kurulmasına izin verilen bu sektör sahip çıkılmadığı, desteklenmediği belirtilmektedir.

Kargo taşımacılığı havayolu, kargo acenteleri, yer hizmetleri,gümrükler, hava meydanları işletmesi, gönderici (ihracatçı) ve alıcılardan oluşan bir ağ içinde yapılmaktadır. Bütünlüğü sağlayabilmek ve sağlıklı hizmet verebilmek saydığımız tarafların sorunlarını minimize etmekle mümkündür. Dünyada da bu hizmetler yukarıda belirtilen tarafların iştirakiyle sürdürülmektedir. Oysa bizdeki sorunlar çok daha fazladır.

Mali gönderen tarafın (ihracatçının) tavrı bu taşımacılıkta çok önemlidir. Ve dikkatle izlenmelidir. Bu konu Pair Araştırma Merkezi'nin (1984='de yaptığı çalışmasında incelenmiş ve önemli noktalar dile getirilmiştir.

Bu çalışmaya göre hava kargo taşımacılığını ihracatçı firmalar: malların niteliği (çabuk bozulabilir, yüksek rizikolu mallar), çok seri gitmesi gerekliliği, hasar ve bozulma riskinin azalması, THY'nın teşvik ve indirimleri, doğrudan gümrüklü sahaya girmesiyle işlemlerin kolaylaşması, yaş meyve sebze turfanda pazarını kapma, kapılan pazarı elde tutma isteği ve yabancı hava kargo şirketlerinin sevisinden memnuniyet gibi sebeplerle tercih etmektedirler.

Mamul grupların hava nakliyesine uygun olmaması, sevkiyatların büyük miktarda olması dolayısıyla kargo uçak kapasitesinin yetersizliği, malı acele göndermeye gerek olmaması, navlun ücretinin yüksek olması, yüksek maliyetler yüzünden dış pazarda rekabete girmenin mümkün olmaması, rezervasyon güçlüğü, organizasyon bozukluğundan doğan güvensizlik, THY kadrosunda eğitim eksikliği olması, yükleme ve boşaltmada gerekli itinanın gösterilmemesi, muhafaza yetersizliği, hava kargosu yapılabilecek uygun merkezler bulunmaması gibi nedenlerle ihracatçı firmalar havayolu taşımacılığını tercih etmemektedirler.

Bazı yabancı hava şirketlerinin tek alternatif olduğu kargo taşımacılığında THY piyasada oynaması gereken rolü üstlenmemektedir. Sektörün yeniden organize edilmesi için THY, Gümrük Teşkilatı ve Devlet Meydanları İşletmeleri'nin ortaklaşa çalışması, THY'nın lider rolünü oynaması Türk Hava Taşımacılığının dünya standartlarına ulaştırılması için kaçınılmazdır.

Yolcu uçakları ve kiralanan kargo uçakları ile THY kargo taşımacılığı yapmaktadır. Kargo yer hizmetlerinde THY'nin kendi personeli vardır. Diğer hava yolları ile zaman zaman THY'na da yer hizmetlerinde Havaş ve Çelebi adlı kuruluşlar hizmet vermektedirler.

THY'nın kendisine ait kapalı alan ve soğuk hava deposu vardır. Diğer havayollarının ise işletmeye yetkili kılınmadıkları Gümrüklü alanda çok yetersiz depoları vardır.

Bu sektörün en fazla sıkıntısını yaşayan taraflardan biri de kargo acenteleridir. Yeniden kurulması gereken düzende acentelerin çok daha önemli görevler üstlenmesi ve mesuliyetlerinin artması gerekmektedir. Dünya, Kara Hava Taş. (1991)'deki ifadeyle

hava kargo işlemleri takip eden ve tüm mesuliyeti yüklenen acentelerin artık uluslar arası alanda acente sıfatına kavuşturularak, teminatlı gümrüklerde kendi depolarını işletmeye yetkili kılınmaları bu sistemin sıhhatli yürüebilmesi için şarttır.

Her ne kadar THY için olumsuz şeyler söyleniyorsa da 1991-92 yılında farkedilir gelişmelerin olmadığı da pek söylenemez.

Havayolu taşımacılığında Gümrük idaresinin uyguladığı bir havayolu taşıma şartnamesi yoktur.Halen kara ve deniz taşımacılığına uygulamam mevzuat uyarlanıyor.Gümrük işlemleri büyük problem ve bu zorlamaların yumuşatılması isteniyor.

Yolcu ile birlikte kargo taşınıyor ve ihtiyaca göre kargo uçağı kiralanmaktadır.Almanya gibi noktalara uçuşta (işçiler çoğunlukta olduğu için)ancak yolcu eşyaları taşınabiliyor.Turistik yerlere uçuşlarda ise kargo kapasiteleri arttırılabilmektedir.

THY filosu ise yenilenmiş durumda.En fazla 4-5 yaşında uçaklar taşımacılık yapıyor.Kargo kapasiteleri de normal sayılmaktadır.THY bünyesinde yeniden yapılanma söz konusu ve eksikler süratle tespit edilmekte ve düzenlemeler görülmektedir.

Umarız yukarıda anlatmaya çalıştığımız Türkiye’de Havayolu Kargo Taşımacılığı sektörü önümüzdeki yıllarda arzu edilen noktaya gelir ve sosyoekonomik hayattaki yerini bir an evvel alır.

Ancak ülkemizde Hava yolu kargo taşımacılığı ile ilgili Devlet İstatistik enstitüsü ve Devlet Hava Meydanları tarafından yapılan son beş yıla ilişkin istatistiki çalışmalar mevcuttur. Bu bölümde özellikle bu veriler dikkate alınarak ülkemizdeki mevcut durum analiz edilmeye çalışılmıştır.

1. 1998-2002 YILLARI DIŞ HAT YÜK TRAFİĞİ

1.1. Dış Hat Yük (Kargo+Posta+Bagaj) Trafığı

Tablo 1: Dış Hat Yük (Kargo+Posta+Bagaj) Trafığı (Ton)

YILLAR	GELEN			GİDEN			TOPLAM		
	Tarifeli	Tarifesiz	Toplam	Tarifeli	Tarifesiz	Toplam	Tarifeli	Tarifesiz	Toplam
1998	134122	100884	235006	138974	142442	281416	273096	243326	516422
1999	134040	83422	217462	137982	113014	250996	272022	196436	468458
2000	164282	111085	275367	168936	125968	294904	333218	237053	570271
2001	145564	114094	259658	170998	161089	332087	316562	275183	591745
2002	154412	150009	304421	183883	210631	394514	338295	360640	698935
02 / 01 (%)	6,08	31,48	17,24	7,54	30,75	18,80	6,87	31,05	18,11

Kaynak: DHMİ, Hava Yolu Taşımacılık İstatistikleri, 2002.

Tablo-1'e göre dış hat yük trafığı 1998 yılından itibaren, 1999 yılı hariç artış göstermektedir. 1999 yılındaki tarifeli ve tarifesiz dış hat yük trafığında 1998 yılına göre %7,7'lik bir düşüş yaşanmıştır. 1998 yılında toplam 235.006 ton olan, kargo,posta ve bagajdan oluşan dış hat yük trafığı 2002 yılında 304.421 tona ulaőarak, %30'luk bir artış kaydetmiőtir. Bu toplam rakam içinde Türk Şirketlerine ait yüklerin, toplam içindeki payı 1998 yılında %57'dir.(Tablo-2) Bu oran 1998 ve 1999 yıllarında %61 iken, 2000 yılında %62 olmuş, 2001 yılında %55' e gerilemiő, 2002'de ise %56 oranında kalmıştır.³¹ 2000 yılından sonra bir gerileme yaşanmıştır. Hem toplam hem de bu toplam içindeki Türk Şirketleri yük trafığında, tarifeli yüklerin tarifesizlere göre daha fazla olduğu gözlemlenmektedir. Dış hat Türk Şirketleri yük trafığında bir önceki yıla göre 1999 ve 2001 yılında azalma görölse de genel olarak bir artış vardır. Gelen dış hat Türk Şirketleri yük trafığı 1998 yılında 134.018 ton iken bu rakam 2002 yılında 171.064 tona çıkarak %26.6'lık bir artış göstermiştir.(Tablo-2)³²

³¹ DHMİ, Hava Yolu Taşımacılık İstatistikleri, 2002.

³² DHMİ, 2002-2001-2000-1999 Yılları Hava Yolları Kargo Taşımacılığı İstatistikleri.

Tablo 2: Dış Hat Türk Şirketleri Yük Trafik (Ton)

YILLAR	GELEN			GİDEN			TOPLAM		
	Tarifeli	Tarifersiz	Toplam	Tarifeli	Tarifersiz	Toplam	Tarifeli	Tarifersiz	Toplam
1998	80861	53157	134018	79412	5658	135570	160273	109315	269588
1999	80471	51430	131901	82593	52691	135284	163064	104121	267185
2000	98373	71607	169980	102046	62920	164966	200419	134527	334946
2001	83759	59445	143204	91095	67239	158334	174854	126684	301538
2002	89996	81068	171064	104491	88978	193469	194487	170046	364533
02 / 01 (%)	7,45	36,37	19,45	14,71	32,33	22,19	11,23	34,23	20,89

Kaynak: DHMİ, 2002-2001-2000-1999 Yılları Hava Yolları Kargo Taşımacılığı İstatistikleri.

2. 2002 YILI DIŞ HAT (TÜRK+YABANCI) GELEN GİDEN KARGO TRAFİĞİ

2.1. Dış Hat Yabancı Şirketleri Yük (Bagaj+Kargo+Posta) Trafik

Dış hat yabancı şirketler yük trafikinin toplam içindeki payı 1998 yılında %42.97 iken, 2002 yılında bu oran %43.7 olarak hemen hemen değişmemiştir. Ancak 1999 yılında yabancı şirketlerin toplam içindeki payı %39'a düşmüş, bundan sonra 2002 yılına kadar her yıl miktar olarak artmıştır.(Tablo-3) Toplam dış hat yük trafikinde dış hat kargo trafikinin payı 1998 yılında %29, 1999 yılında %36.4, 2000'de %26.9 olmuştur. Yani Tablo-4 ve Tablo-1 karşılaştırıldığında 1999 ve 2000 yıllarındaki artışlar 2001 ve 2002'de yerini azalışa bırakmıştır. Dolayısıyla posta ve bagaj trafikinin 2001 ve 2002'de önceki yıllara göre daha çok önem kazandığını söyleyebiliriz.

Giden bölümünü incelediğimizde 1998 yılında toplam dış hat yük trafik 281.416 ton iken 1999 yılında 250.996 ton olarak %10.6 oranında azalmıştır. Ancak yıllar itibariyle bu rakam 2000 yılında 294.904 ton ile %17.6, 2001 yılında 332.087 ton ile %12.9, 2002 yılında 394.514 ton ile %18.80 oranında artış göstermiştir.(Tablo-1)

Tablo-2 ve Tablo-1 karşılaştırıldığında, dış hat Türk Şirketleri yük trafikinin toplam içindeki payı 1998 yılında %48, 1999'da %54, 2000'de %56, 2001'de %45.5, 2002'de %49 olmuştur. Bu oranlar incelendiğinde oranların yıllar itibariyle önemli ölçüde değişmediğini ancak 2001 ve 2002 yıllarında Türk Şirketleri yük trafikinin 1999 ve 2000

yılına göre göreceli olarak azaldığını, yabancı şirketlerin toplam içindeki payının ise arttığını söyleyebiliriz³³.

Tablo 3: Dış Hat Yabancı Şirketleri Yük (Bagaj+Kargo+Posta) Trafığı (Ton)

YILLAR	GELEN			GİDEN			TOPLAM		
	Tarifeli	Tarifersiz	Toplam	Tarifeli	Tarifersiz	Toplam	Tarifeli	Tarifersiz	Toplam
1998	53261	47727	100988	59562	86284	145846	112823	134011	246834
1999	53569	31992	85561	55389	60323	115712	108958	92315	201273
2000	65909	39478	105387	66890	63048	129938	132799	102526	235325
2001	61805	54649	115454	79903	93850	173753	141708	18499	290207
2002	64416	68941	133357	79392	121653	201045	143808	190594	334402
02 / 01 (%)	4,22	26,15	14,51	-0,64	29,62	15,71	1,48	28,35	15,23

Kaynak: DHMİ, 2002-2001-2000-1999 Yılları İstatistikleri.

Tablo 4: Dış hat Kargo Trafığı (Türk ve Yabancı Şirketler Toplamı) ³⁴

YILLAR	GELEN			GİDEN			TOPLAM		
	Tarifeli	Tarifersiz	Toplam	Tarifeli	Tarifersiz	Toplam	Tarifeli	Tarifersiz	Toplam
1998	59041	8904	67945	52591	10532	63123	111632	19436	131068
1999	62198	17240	79438	60414	17615	78029	122612	34855	157467
2000	76133	30286	106419	71156	21145	92301	147289	51431	198720
2001	56920	15113	72033	67140	21270	88410	124060	36383	160443
2002	65576	17101	82677	81496	34174	115670	147072	51275	198347
02 / 01 (%)	15,21	13,15	14,78	21,38	60,67	30,83	18,55	40,93	23,62

Kaynak: DHMİ, Yıllık Havayolu Kargo İstatistikleri 1998-1999-2000-2001-2002, DİE, Hava Yolu Kargo İstatistikleri

3. 1998-2002 YILLARI TOPLAM (İÇ HAT+DIŞ HAT) YÜK TRAFİĞİ

Tablo-4 incelendiğinde, giden dış hat kargo trafığı toplamının yıllar itibariyle arttığını görürüz. Bu artış 1999 yılında %23,8, 2000 yılında %17,9 iken 2001 yılında

³³ DHMİ, 2002-2001-2000-1999 Yılları İstatistikleri.

³⁴ DHMİ, Yıllık Havayolu Kargo İstatistikleri 1998-1999-2000-2001-2002, DİE, Hava Yolu Kargo İstatistikleri.

%4.3 oranında azalış olmuştur. Bu azalışa ülkemizde yaşanan 2000 Kasım ve 2001 Şubat Krizlerinin yol açmış olabileceği dikkate alınmalıdır. Ancak 2002 yılında ekonominin de düzelmeye başlamasıyla bu düşüş telafi edilmiş ve %30.83 oranında kayda değer bir artış yaşanmıştır. Yine burada diğer bölümlerde olduğu gibi tarifeli yük trafiği, tarifersiz olana göre çok daha fazla önem taşımaktadır.

Dış hat yük trafiğini toplam olarak incelediğimizde giden kısmının, gelen yük trafiğine göre daha fazla olduğunu görüyoruz. Bu, ülkemizin dışarıya taşıdığı yükün, dış ülkelere aldıkları yükten fazla olduğunu gösteriyor. Toplam dış hat yükü 1999 yılı dışında hep artış göstermiştir. 1999 yılındaki düşüşte dış hat Türk Şirketlerindeki düşüş çok etkili olmazken, bu sorun daha çok dış hat yabancı şirketler yük trafiğinin %18.2'lik düşüşü sebebiyle yaşanmıştır. (Tablo-3)

Dış hat yük trafiğinde 1999 yılındaki düşüşe rağmen, dış hat kargo trafiği bu yılda %19.8 oranında artmıştır.(Tablo-4) Dolayısıyla bu düşüş bagaj ve posta trafiğindeki azalıştan kaynaklanmaktadır.

Tablo 5:³⁵

YILLAR	GELEN			GİDEN			TOPLAM		
	Tarifeli	Tarifersiz	Toplam	Tarifeli	Tarifersiz	Toplam	Tarifeli	Tarifersiz	Toplam
1998	103525	105963	209488	235006	281416	516422	338531	387379	725910
1999	239646	85342	324988	245891	115135	361026	485537	200477	686014
2000	278842	113666	392508	275448	128671	404119	554290	242337	796627
2001	229881	115279	345160	255662	162334	417996	485543	277613	763156
2002	243993	151566	395559	272091	212483	484574	516084	364049	880133
02 / 01 (%)	6,14	31,48	14,60	6,43	30,89	15,93	6,29	31,14	15,33

Kaynak: DHMİ, Yıllık Havayolu Kargo İstatistikleri 1998-1999-2000-2001-2002, DİE, Hava Yolu Kargo İstatistikleri.

³⁵ DHMİ, Yıllık Havayolu Kargo İstatistikleri 1998-1999-2000-2001-2002, DİE, Hava Yolu Kargo İstatistikleri.

Tablo 6: Toplam (İç Hat + Dış Hat) Kargo Trafığı (Ton)

YILLAR	GELEN			GİDEN			TOPLAM		
	Tarifeli	Tarifersiz	Toplam	Tarifeli	Tarifersiz	Toplam	Tarifeli	Tarifersiz	Toplam
1998	30234	33482	63716	67945	63123	131068	98179	96605	194784
1999	98918	17726	113644	96400	17952	114352	192318	35678	227996
2000	115383	30625	146008	102388	21326	123714	217771	51951	269722
2001	76353	15233	91586	88184	21375	109559	164537	36608	201145
2002	92175	17221	109396	108274	34317	142591	200449	51538	251987
02 / 01 (%)	20,72	13,05	19,45	22,78	60,55	30,15	21,83	40,78	25,28

Kaynak: DHMİ, **Yıllık Havayolu Kargo İstatistikleri 1998-1999-2000-2001-2002**, DİE, **Hava Yolu Kargo İstatistikleri**.

Tablo-5 ve Tablo-6 incelendiğinde toplam iç hat-dış hat trafiği 1998 yılında 725.910 ton iken, 1999'da 686.014 tona düşmüştür. Bu durum 2000 yılında artış ile telafi edilmiş ancak 2001 yılında kayda değer bir artış görülmemiştir. Ülkemizde yaşanan 2001 Şubat krizinin ardından ekonominin toparlanmaya başlamasıyla 2002 yılında %15.33'lük bir artış gözlemlenmiştir. Bunda, ülkedeki ekonomik faaliyetlerin canlanmasının payı vardır. Bu duruma paralel olarak toplam iç hat-dış hat kargo trafiği kriz dönemleri dışında artış göstermiştir. 2002 yılında kargo trafiğindeki artış toplam iç hat-dış hat trafiğindeki artıştan fazla olduğundan yurt içinde posta ve bagaj trafiğinden çok kargo taşımacılığına ağırlık verildiği sonucuna ulaşılabilir.

4. 1998-2002 YILLARI HAVA LİMAN VE MEYDANLARA GÖRE KARGO TRAFİĞİ

4.1. İç Hat Kargo Trafiki

Tablo 7: İç Hat Kargo Trafiki

MEYDANLAR	1998	1999	2000	2001	2002	02 / 01 (%)
ATATÜRK	28671	32916	33335	13036	24528	88,2
ESENOĞA	11498	11071	10921	8266	7817	-5,4
A.MENDERES	10590	11865	12272	9131	10175	11,4
ANTALYA	4330	4092	3709	2711	2855	5,3
DALAMAN	210	133	245	170	213	25,3
ADANA	6760	7052	7093	5378	4894	-9,0
TRABZON	105	1716	1535	901	955	6,0
MİLAS-BODRUM	59	78	73	178	259	45,5
NEVŞEHİR-KAP		11				
BURSA	9	18				
DİYARBAKIR	209	229	262	233	190	-18,5
ELAZIĞ			1	0	9	
ERZURUM	97	133	147	101	106	5,0
GAZİANTEP	83	145	195	214	636	197,2
K.MARAŞ			1	0		
KARS	846	652	815	75	611	714,7
KAYSERİ	5	87	96	83	139	67,5
KONYA			2	0		
MALATYA	59	51	48	53	76	43,4
MUŞ					3	
SAMSUN-ÇARŞ	3	9	3	0		
SİİRT		94	3	0		
FERİT-MELEN	182	177	216	172	174	1,2
TOPLAM	63716	70529	71002	40702	43640	31,8

Kaynak: DHMİ, Yıllık Havayolu Kargo İstatistikleri 1998-1999-2000-2001-2002, DİE, Hava Yolu Kargo İstatistikleri.

Tablo 8: Toplam (İç Hat + Dış Hat) Kargo Trafikçi

MEYDANLAR	1998	1999	2000	2001	2002	02 / 01 (%)
ATATÜRK	145991	176875	219245	161360	211412	31,0
ESENBOĞA	20822	20578	20104	15925	14075	-11,6
A.MENDERES	13940	14357	14491	11723	11809	0,7
ANTALYA	4340	4121	3709	2711	5425	100,1
DALAMAN	416	223	245	172	213	23,8
ADANA	7425	7413	7866	6512	5130	-21,2
TRABZON	298	2190	1589	901	1551	72,1
MİLAS-BODRUM	59	78	73	178	259	45,5
NEVŞEHİR-KAP	0	11	0	0	0	
BURSA	9	18	0	0	0	
ÇORLU	0	555	580	732	146	-80,1
DIYARBAKIR	209	229	262	233	190	-18,5
ELAZIĞ	0	0	1	0	9	
ERZURUM	97	133	147	101	106	5,0
GAZİANTEP	83	145	195	214	659	207,9
K.MARAŞ	0	0	1	0	0	
KARS	846	652	815	75	611	714,7
KAYSERİ	5	87	96	83	139	67,5
KONYA	0	0	2	0	0	
MALATYA	59	51	48	53	76	43,4
MUŞ					3	
SAMSUN-ÇARŞ	3	9	33	0	0	
SİİRT	0	94	3	0	0	
FERİT-MELEN	182	177	216	172	174	1,2
TOPLAM	194784	227996	269721	201145	251987	25,3

Kaynak: DHMİ, Yıllık Havayolu Kargo İstatistikleri 1998-1999-2000-2001-2002, DİE, Hava Yolu Kargo İstatistikleri.

Tablo 7’de hava meydanlarında 1998-2002 yılları arasında iç hatlarda taşınan kargonun miktarları gösterilmektedir. Miktar olarak en fazla kargonun taşındığı hava meydanı Atatürk Hava Meydanıdır. Atatürk hava meydanında oluşan kargo trafiği 1999-2000 yıllarında en yüksek değerine ulaşmış ancak 2001 yılında %60’lık bir düşüş göstermiştir. Bu düşüşün önemli sebeplerinden birisi 2000 Kasım ayında göstergeleri oluşan ve 2001’in Şubat ayında patlak veren ekonomik krizin etkileri bulunmaktadır.

Krizin sonucunda ulařımları farklı yollarla saęlanan toplam kargo miktarında azalma olmasının yanı sıra, hava yoluyla ulařımları saęlanan kargoların da daha az maliyetli ulařım kanallarına yoneldięi dūřunūlebilir. 2000-2001 yılları arasında Atatürk hava meydanında gōrūlen bu dūřūřun, birkaç istisna hava meydanı dıřında, bütūn hava meydanlarında ve nihayet toplam miktarda da olduęu tablodan anlařılmaktadır. 2001'den 2002'ye geçiřte ise hemen hemen bütūn hava meydanlarında ve toplamda normal rakamlara doęru bir artıřın olduęu gözlemlenmektedir. Toplamdaki artıřın %31.8 olduęu tablodan okunmaktadır. 2. en yüksek trafik 1998 yılında Esenboęa'da olmasına raęmen dięer yıllarda A.Menderes hava meydanında daha fazla miktarda trafięin gerçekleřtięi gōrūlmektedir. Esenboęa hava meydanında yařanan kargo trafięi her geęen yıl azalarak dūřūř trendi ięerisine girdięi gōrūlmektedir. Yukarıda anlatılan dıř etkiler göz ardı edilerek tablo gözlemlendięinde; 1998'den 2002'ye oransal olarak en fazla dūřūřun sırasıyla %34 ve %32 ile Antalya ve Esenboęa hava meydanlarında, en yüksek artıřın ise 26.8 kat artıř saęlayan Kayseri hava meydanında yařandıęı gōrūlmektedir.

Tablo 9: Dış Hat Kargo Trafiği

MEYDANLAR	1998	1999	2000	2001	2002	02 / 01 (%)
ATATÜRK	117320	143959	185910	148324	186884	26,0
ESENBOğA	9324	9507	9183	7659	6258	-18,3
A.MENDERES	3350	2492	2219	2592	1634	-37,0
ANTALYA	10	29			2570	
DALAMAN	206	90		2		-100,0
ADANA	665	361	773	1134	236	-79,2
TRABZON	193	474	54	0	596	
ęORLU		555	580	732	146	-80,1
GAZIANTEP			1	0	23	
TOPLAM	131068	157467	198720	160443	198347	23,6

Kaynak: DHMİ, Yıllık Havayolu Kargo İstatistikleri 1998-1999-2000-2001-2002, DİE, Hava Yolu Kargo İstatistikleri.

5. 2002 YILI YÜK TRAFİĞİ

5.1. İç Hat- Dış Hat Yük Trafikği

Tablo 10: İç Hat, Dış Hat Ve Toplam Yük Trafikği

MEYDANLAR	İÇ HAT			DIŞ HAT			TOPLAM		
	KARGO	POSTA	BAGAJ	KARGO	POSTA	BAGAJ	KARGO	POSTA	BAGAJ
ATATÜRK	24528	753	54119	186884	3424	210314	211412	4177	264433
ESENBOĞA	7817	440	18764	658	78	22501	14075	518	41265
A.MENDERES	10175	421	10458	1634		29294	11809	421	39752
ANTALYA	2855	142	9684	2570		168118	5425	142	177802
DALAMAN	213		2103			30357	213	0	32460
ADANA	4894	224	5231	236	3	6851	5130	227	12082
TRABZON	955	92	4827	596		1582	1551	92	6409
MİLAS-BODRUM	259		3181			21374	259	0	24555
S.DEMİREL							0	0	0
NEVŞEHİR-KAP			2			294	0	0	296
AĞRI			73				0	0	73
BURSA						2	0	0	2
ÇANAKKALE			3				0	0	3
ÇARDAK			385			15	0	0	400
ÇORLU				146		1664	146	0	1664
DIYARBAKIR	190	112	1955			417	190	112	2372
ELAZIĞ	9	13	662				9	13	662
ERZİNCAN			115				0	0	115
ERZURUM	106	66	1107			220	106	66	1327
GAZİANTEP	636	148	3367	23	9	1569	659	157	4936
K.MARAŞ			3				0	0	3
KARS	611	19	120				611	19	120
KAYSERİ	139	37	2373			1511	139	37	3884
KONYA			795			155	0	0	950
KÖRFEZ			29				0	0	29
MALATYA	76	13	1374				76	13	1374
MARDİN			311				0	0	311
MUŞ	3	6	210				3	6	210
SAMSUN-ÇARŞ			2034			759	0	0	2793
SIİRT			0				0	0	0
SİVAS			0				0	0	0
ŞANLIURFA			439				0	0	439
FERİT-MELEN	174	51	1297			77	174	51	1374
TOPLAM	53640	2537	125021	198347	3514	497074	251987	6051	622095

Kaynak: DHMİ, Yıllık Havayolu Kargo İstatistikleri 1998-1999-2000-2001-2002, DİE, Hava Yolu Kargo İstatistikleri.

Tablo 10'da; 2002 yılı iç hat, dış hat ve toplam yük trafikği gösterilmektedir. Yük tutarı; kargo, posta ve bagajın toplamından oluşmaktadır. Toplam içerisinde; iç hat kargo trafikği toplamın %21'ini, posta trafikği %42'sini ve bagaj trafikği %20'sini oluşturmaktadır. Dış hat kargo trafikği ise toplamın %79'unu, posta trafikği %58'ini ve bagaj trafikği %80'ini oluşturmaktadır. Yani yük trafikğinin önemli bir kısmı dış hatlardan yapılmaktadır. Yine

toplam içerisinde kargo trafiğinin %84'ü, posta trafiğinin %70'i ve bagaj trafiğinin %42.5'i Atatürk hava meydanından yapıldığı tablodan görülmektedir. Burada dikkati çeken diğer bir nokta dış hat bagaj trafiğinin %34'ünün ve bunun etkisiyle toplam bagaj trafiğinin %28.5'inin Antalya hava meydanından yapılmış olmasıdır. Bunun sebebi yurt dışından gelen turistlerin genellikle Antalya hava meydanından yurda giriş yapmalarıdır. Diğer bir nokta ise; yolcuların yanlarında taşıdıkları eşyalardan oluşan bagajların salt belli bir eşyanın taşınmasını amaç eden kargodan, yük trafiği içerisinde, çok daha fazla yer almasıdır. Oran olarak iç hatlar yük trafiğinin %69'unun, dış hat yük trafiğinin %71'inin ve toplam yük trafiğinin %70'inin bagaj trafiğinden kaynaklandığı tablonun üst kısmında bulunan dilimlerden anlaşılmaktadır. Kargo trafiğinin bu kadar düşük olmasından hava taşımacılığının kargo iletiminde pek fazla tercih edilen bir yöntem olmadığı anlaşılmaktadır.

5.2. İç Hat –Dış Hat Trafiği

Tablo 11'de; 2002 yılı için iç hat, dış hat ve toplam kargo trafiği;gelen ,giden ve toplam ayrımı yapılarak gösterilmektedir. Bir önceki tabloda da belirtildiği üzere dış hat kargo trafiği toplam kargo trafiğinin %79'unu oluşturmaktadır. Yine yukarıda belirtildiği üzere Atatürk Havalimanından yapılan kargo trafiği toplam içerisinde %84'lük bir yer kaplamaktadır. İç hat kargo trafiğinde Atatürk havalimanından giden kargo miktarının gelen kargo miktarından 1.76 kat daha fazla, diğer havalimanlarının bir çoğunda ise gelen kargo miktarı giden kargo miktarından daha fazla olduğu tablodan anlaşılmaktadır. Buradan İstanbul'dan diğer bölgelere kargo gönderiminin daha fazla olduğu sonucu çıkarılabilir. Dış hat kargo trafiğinde ise gelen kargo miktarı toplamın %42'sini giden kargo miktarı ise %58'ini oluşturmaktadır. Bunun etkisiyle toplamda, giden kargo miktarı gelen kargo miktarından daha fazla gerçekleşmiştir.

Tablo 11: İç Hat-Dış Hat Yük (Kargo+Posta+Bagaj)

MEYDANLAR	GELEN			GİDEN			TOPLAM		
	TARİFELİ	TARİFESİZ	TOPLAM	TARİFELİ	TARİFESİZ	TOPLAM	TARİFESİZ	TARİFESİZ	TOPLAM
ATATÜRK	36080	43320	79400	156400	244222	400622	192480	287542	480022
ESENOĞA	15749	11272	27021	15757	13080	28837	31506	24352	55858
A.MENDERES	10860	10194	21054	14900	16028	30928	25760	26222	51982
ANTALYA	7004	5677	12681	84759	85929	170688	91763	91606	183369
DALAMAN	1204	1112	2316	15063	15294	30357	16267	16406	32673
ADANA	5426	4923	10349	3589	3501	7090	9015	8424	17439
TRABZON	3269	2605	5874	654	1524	2178	3923	4129	8052
MİLAS-BODRUM	1830	1610	3440	10559	10815	21374	12389	12425	24814
NEVŞEHİR-KAP.	1	1	2	149	145	294	150	146	296
AĞRI	18	55	73			0	18	55	73
BURSA-YENİŞEHİR			0	2		2	2	0	2
ÇANAKKALE	1	2	3			0	1	2	3
ÇARDAK	205	180	385	7	8	15	212	188	400
ÇORLU			0	227	1583	1810	227	1583	1810
DİYARBAKIR	1147	1110	2257	253	164	417	1400	1274	2674
ELAZIĞ	339	345	684			0	339	345	684
ERZİNCAN	49	66	115			0	49	66	115
ERZURUM	355	624	1279	123	97	220	778	721	1499
GAZİANTEP	2193	1958	4151	778	823	1601	2971	2781	5752
K.MARAŞ	2	1	3			0	2	1	3
KARS	380	370	750			0	380	370	750
KAYSERİ	1315	1234	2549	735	776	1511	2050	2010	4060
KONYA	382	413	795	90	65	155	472	478	950
KÖRFEZ	15	14	29			0	15	14	29
MALATYA	685	778	1463			0	685	778	1463
MARDİN	156	155	311			0	156	155	311
MUŞ	125	94	219			0	125	94	219
SAMSUN-ÇARŞ.	928	1106	2034	330	429	759	1258	1535	2793
ŞANLIURFA	233	206	439			0	233	206	439
FBRİT MBLN	887	635	1522	46	31	77	933	666	1599
TOPLAM	91138	90060	181198	304421	394514	698935	39559	484574	880133

5.2.1. İç Hat-Dış Hat Posta Trafığı

Tablo 12: İç Hat-Dış Hat Posta Trafığı

MEYDANLAR	GELEN			GİDEN			TOPLAM		
	TARİFELİ	TARİFESİZ	TOPLAM	TARİFELİ	TARİFESİZ	TOPLAM	TARİFELİ	TARİFESİZ	TOPLAM
ATATÜRK	8880	15648	24528	76546	110338	186884	85426	125986	211412
ESENBOĞA	5461	2356	7817	4470	1788	6258	9931	4144	14075
A.MENDERES	5170	5005	10175	454	1180	1634	5624	6185	11809
ANTALYA	2037	818	2855	1026	1544	2570	3063	2362	5425
DALAMAN	196	17	213			0	196	17	213
ADANA	2708	2186	4894	145	91	236	2853	2277	5130
TRABZON	828	127	955	11	585	596	839	712	1551
MİLAS-BODRUM	242	17	259			0	242	17	259
ÇORLU			0	7	1399	146	7	139	146
DİYARBAKIR	129	61	190			0	129	61	190
ELAZIĞ	8	1	9			0	8	1	9
ERZURUM	54	52	106			0	54	52	106
GAZİANTEP	380	256	636	15	5	23	398	261	659
KARS	307	304	611			0	307	304	611
KAYSERİ	105	34	139			0	105	34	139
MALATYA	58	18	76			0	58	18	76
MUŞ	2	1	3			0	2	1	3
FERİT MELEN	154	20	174			0	154	20	174
TOPLAM	26719	26921	53640	82677	115670	198347	109396	142591	251987

Kaynak: DHMİ, Yıllık Havayolu Kargo İstatistikleri 1998-1999-2000-2001-2002, DİE, Hava Yolu Kargo İstatistikleri.

Tablo 12’de; 2002 yılı için iç hat, dış hat ve toplam posta trafiği; gelen, giden ve toplam ayrımı yapılarak gösterilmektedir. Tablo 7 ’de de belirtildiği üzere dış hat posta trafiği toplam posta trafiğinin %58’ini oluşturmaktadır. Yine belirtildiği üzere toplam posta trafiği içerisinde %70’lik bir dilim Atatürk havalimanına aittir. İç hat posta trafiğinde Atatürk havalimanından giden posta miktarının gelen posta miktarından 4.23 kat daha fazla, diğer havalimanlarının bir çoğunda ise gelen posta miktarı giden posta miktarından daha fazla olduğu tablodan anlaşılmaktadır. Buradan İstanbul’dan diğer bölgelere hava yoluyla posta gönderiminin daha fazla olduğu sonucu çıkarılabilir. Dış hat posta trafiğinde ise gelen posta miktarı toplamın %58’ini giden posta miktarı ise %42’sini oluşturmaktadır. Bunun etkisiyle toplamda, gelen posta miktarı giden posta miktarından daha fazla gerçekleşmiştir. Burada dikkat çeken diğer bir nokta ise dış hat posta trafiğinin sadece 4 havalimanından yapılmış olmasıdır.

6. 2002 YILI İÇ HAT YÜK TRAFİĞİ

6.1. İç Hat Yük (Kargo+Posta+Bagaj) Trafiki

Tablo 13: İç Hat Yük (Kargo+Posta+Bagaj)

MEYDANLAR	GELEN			GİDEN			TOPLAM		
	TARİFELİ	TARİFESİZ	TOPLAM	TARİFELİ	TARİFESİZ	TOPLAM	TARİFESİZ	TARİFESİZ	TOPLAM
ATATÜRK	35646	434	36080	42841	479	43320	78487	913	79400
ESENBOĞA	15503	246	15749	11023	249	11272	26526	495	27021
A.MENDERES	10690	170	10860	9880	314	10194	20570	484	21054
ANTALYA	6892	112	7004	5537	140	5677	12429	252	12681
DALAMAN	1204		1204	1112		1112	2316	0	2316
ADANA	5394	32	5426	4890	33	4923	10284	65	10349
TRABZON	3192	77	3269	2508	97	2605	5700	174	5874
MİLAS-BODRUM	1550	280	1830	1238	372	1610	2788	652	3440
NEVŞEHİR-KAP.	1		1	1		1	2	0	2
AĞRI	18		18	55		55	73	0	73
ÇANAKKALE		1	1		2	2	0	3	3
ÇARDAK	197	8	205	166	14	180	363	22	385
DİYARBAKIR	1143	4	1147	1104	6	1110	2247	10	2257
BLAZIĞ	339		339	345		345	684	0	684
ERZİNCAN	49		49	66		66	115	0	115
ERZURUM	655		655	624		624	1279	0	1279
GAZİANTEP	2103	90	2193	1896	62	1958	3999	152	4151
K.MARAŞ	2		2	1		1	3	0	3
KARS	378	2	380	368	2	370	746	4	750
KAYSERİ	1312	3	1315	1233	1	1234	2545	4	2549
KONYA	382		382	413		413	795	0	795
ÖRFEZ	15		15	14		14	29	0	29
MALATYA	675	10	685	762	16	778	1437	26	1463
MARDİN	156		156	155		155	311	0	311
MUŞ	125		125	94		94	219	0	219
SAMSUN-ÇARŞ.	928		928	1106		1106	2034	0	2034
ŞANLIURFA	228	5	233	201	5	206	429	10	439
FERİT MELEN	804	83	887	575	60	635	1379	143	1522
TOPLAM	89581	1557	91138	88208	1852	90060	177789	3409	181198

Kaynak: DHMİ, Yıllık Havaolu Kargo İstatistikleri 1998-1999-2000-2001-2002, DİE, Hava Yolu Kargo İstatistikleri.

Tablo 14: İç Hat Kargo Trafiki

MEYDANLAR	GELEN			GİDEN			TOPLAM		
	TARİFELİ	TARİFESİZ	TOPLAM	TARİFELİ	TARİFESİZ	TOPLAM	TARİFELİ	TARİFESİZ	TOPLAM
ATATÜRK	8868	12	8880	15634	14	15648	24502	26	24528
ESENBÖĞA	5457	4	5461	2356		2356	7813	4	7817
A.MENDERES	5142	28	5170	4896	109	5005	10038	137	10175
ANTALYA	2015	22	2037	812	6	818	2827	28	2855
DALAMAN	196		196	17		17	213	0	213
ADANA	2691	17	2708	2177	9	2186	4868	26	4894
TRABZON	828		828	127		127	955	0	955
MİLAS-BODRUM	240	2	242	16	1	17	256	3	259
DİYARBAKIR	129		129	61		61	190	0	190
ELAZIĞ	8		8	1		1	9	0	9
ERZURUM	54		54	52		52	106	0	106
GAZİANTEP	367	13	380	256		256	623	13	636
KARS	305	2	307	302	2	304	607	4	611
KAYSERİ	105		105	34		34	139	0	139
MALATYA	58		58	18		18	76	0	76
MUŞ	2		2	1		1	3	0	3
FERİT MELEN	134	20	154	18	2	20	152	22	174
TOPLAM	26599	120	26719	26778	143	26921	53377	263	53640

Kaynak: DHMİ, Yıllık Havayolu Kargo İstatistikleri 1998-1999-2000-2001-2002, DİE, Hava Yolu Kargo İstatistikleri.

Tablo 15: İç Hat Posta Trafiki

MEYDANLAR	GELEN			GİDEN			TOPLAM		
	TARİFELİ	TARİFESİZ	TOPLAM	TARİFELİ	TARİFESİZ	TOPLAM	TARİFESİZ	TARİFESİZ	TOPLAM
ATATÜRK	144		144	609		609	753	0	753
ESENBÖĞA	181		181	259		259	440	0	440
A.MENDERES	349	35	384	34	3	37	383	38	421
ANTALYA	107	4	111	30	1	31	137	5	142
ADANA	171	1	172	52		52	223	1	224
TRABZON	73	0	73	19		19	92	0	92
DİYARBAKIR	59		59	53		53	112	0	112
ELAZIĞ	9		9	4		4	13	0	13
ERZURUM	41		41	25		25	66	0	66
GAZİANTEP	112	1	113	35		35	147	1	148
KARS	15		15	4		4	19	0	19
KAYSERİ	34		34	3		3	37	0	37
MALATYA	10		10	3		3	13	0	13
MUŞ	6		6			0	6	0	6
FERİT MELEN	28	3	31	18	2	20	46	5	51
TOPLAM	1339	44	1383	1148	6	1154	2487	50	2537

Kaynak: DHMİ, Yıllık Havayolu Kargo İstatistikleri 1998-1999-2000-2001-2002, DİE, Hava Yolu Kargo İstatistikleri.

Tablo 16: İç Hat Bagaj Trafığı

MEYDANLAR	GELEN			GİDEN			TOPLAM		
	TARİFELİ	TARİFESİZ	TOPLAM	TARİFELİ	TARİFESİZ	TOPLAM	TARİFELİ	TARİFESİZ	TOPLAM
ATATÜRK	26634	422	27056	26598	465	27063	53232	887	54119
ESENBOĞA	9865	242	10107	8408	249	8657	18273	491	18764
A.MENDERES	5199	107	5306	4950	202	5152	10149	309	10458
ANTALYA	4770	86	4856	4695	133	4828	9465	219	9684
DALAMAN	1008		1008	1095		1095	2103	0	2103
ADANA	2532	14	2546	2661	24	2685	5193	38	5231
TRABZON	2291	77	2368	2362	97	2459	4653	174	4827
MİLAS-BODRUM	1310	278	1588	1222	371	1593	2532	649	3181
NEVŞEHİR-KAP.	1		1	1		1	2	0	2
AĞRI	18		18	55		55	73		73
BURSA-YENİŞEHİR			0			0	0	0	0
ÇANAKKALE		1	1		2	2	0	3	3
ÇARDAK	197	8	205	166	14	180	363	22	385
DİYARBAKIR	955	4	959	990	6	996	1945	10	1955
ELAZIĞ	322		322	340		340	662	0	662
ERZİNCAN	49		49	66		66	115	0	115
ERZURUM	560		560	547		547	1107	0	1107
GAZİANTEP	1624	76	1700	1605	62	1667	3229	138	3367
K.MARAŞ	2		2	1		1	3	0	3
KARS	58		58	62		62	120	0	120
KAYSERİ	1173	3	1176	1196	1	1197	2369	4	2373
KONYA	382		382	413		413	795	0	795
KÖRFEZ	15		15	14		14	29	0	29
MALATYA	607	10	617	741	16	757	1348	26	1374
MARDİN	156		156	155		155	311	0	311
MUŞ	117		117	93		93	210	0	210
SAMSUN-ÇARŞ.	928		927	1106		1106	2034	0	2034
ŞANLIURFA	228	5	233	201	5	206	429	10	439
FERİT MELEN	642	60	702	539	56	595	1181	116	1297
TOPLAM	61643	1393	63036	60282	1703	61985	121925	3096	125021

Kaynak: DHMİ, Yıllık Hava yolu Kargo İstatistikleri 1998-1999-2000-2001-2002, DİE, Hava Yolu Kargo İstatistikleri.

Not : Rakamsal yorumlamalarda dikkate alınan rakamlar tarifeli olanlardır.Tarifersiz olanlar ihmal edilmiştir. Yeri geldiğinde tarifersiz olduğu belirtilmiştir.

2002 iç hat trafiğinde en yoğun olarak kullanım gösteren ilk üç alan İstanbul (Atatürk), Ankara (Esenboğa), İzmir (Adnan Menderes) alanlarıdır.

İç hat trafiğinin Kargo kısmı düşünülecek olursa bu sıralama İstanbul, İzmir, Ankara olarak değişim göstermektedir.

Posta ve bagaj trafiğinde ise en üstte yer verilen sıralama değişmemektedir. Dolayısıyla İzmir'in bir liman kenti olduğu dikkate alınrsa ticaret hacminin Ankara'dan daha geniş olduğu ve kargo anlamında Ankara'dan yoğun olması yadırganıcı bir özellik olarak düşünülemez.

2002 yılı iç hat trafiğinin en yoğun ilk üç sırada göze çarpan diğer özellikler şöyledir.

- İlk üç alanda da tarifeli trafik tarifersiz trafiğe oranla çok yüksek bir oranda seyretmekte.
- Toplam oranda (kargo, posta, bagaj) Esenboğa ve Menderes'te gelen trafik, giden trafikten fazla iken Atatürk alanında giden trafik gelen trafikten daha yoğun. Bu da İstanbul'un dışına doğru, İstanbul'un içine doğru gelen iç hat trafiğinden daha fazla bir akım olduğunu gösterir.

Esenboğa	gelen 15.503	giden 11.023 (tarifeliler dikkate alınıyor)
Menderes	gelen 10.690	giden 9.880 (tarifeliler dikkate alınıyor)
Atatürk	gelen 35.646	giden 42.841 (tarifeliler dikkate alınıyor)

Toplam oranda bahsi geçen bu durum daha detaylı incelenecek olursa iç hat kargo trafiğinde aynı görünüm sergilenmektedir.

Esenboğa	gelen 5.457	giden 2.356
Menderes	gelen 5.142	giden 4.896
Atatürk	gelen 8.868	giden 15.634

Bu görünümünden farklılık arz eden dikkat çekici bir durum ise posta trafiğinde gözlemlenmektedir. Atatürk Havalimanı'nda gene diğerlerinde olduğu gibi gidişler gelişlerden fazla gözükmemektedir (gidiş 609 – geliş 144)

Ankara'daki posta trafiği dışı doğru daha fazlalık arz eder. İzmir'deki posta trafiğe gelişler gidişlere göre çok fazlalık göstermektedir (yaklaşık 10 kat kadar).

Esenboğa	geliş 181	gidiş 259
Adnan Menderes	geliş 349	gidiş 34

Tüm bu üç alanda ortak görülebilecek bir özellik ise trafik yoğunluğunun postada, bagaj ve kargoya göre çok düşük kalması.(Bu posta idaresinin düşük verimlilikte çalışması şeklinde yorumlanabileceği gibi günümüzün iletişim çağı olması ve bu gereksinime ihtiyaç duyulmamamsı şeklinde de yorumlanabilir.)

Antalya, Dalaman ve Milas (Bodrum) trafiğinde bagaj trafiğinin gelen ve giden kısmı hemen hemen birbirine denktir ve tüm bu oranlar (yani bagaj trafiğindeki), kargo trafiğinden fazlalık göstermekte(posta trafiğinden ise bir hayli fazlalık göstermekte). Sonuç olarak bu alanların bulunduğu bölgeleri de dikkate alırsak, ticaret hacminin çok yoğun olmaması bu alanların büyük bir çoğunlukla turizme hizmet ettiği düşünüldüğünde şaşırtıcı bir sonuçla karşılaşmamamız doğaldır.

Antalya	gelen 4.770	giden 4.695
Dalaman	gelen 1.008	giden 1.095
Bodrum	gelen 1.310	giden 1.222

Tüm veriler dikkate alındığında en düşük kullanım yoğunluğu gösteren alanlar;

Nevşehir Kap	toplam kullanımda	gelen 1	giden1
Çanakkale	toplam kullanımda	gelen1	giden 2 (hem de tarifersiz)
Kahramanmaraş	toplam kullanımda	gelen 2	giden 1
Körfez	toplam kullanımda	gelen 15	giden 14

Muş ve Elazığ alanları dikkati çekmekte. Bu alanların verimsizliklerinin yanında yapılmış olmasının nedeni siyasi rant sağlama olabilir.

Güneydoğu Anadolu Bölgesinde alanların kullanımı ise normal bir seyir takip etmektedir.Diyarbakır trafik yoğunluğu içinde bagaj trafiği dikkati çekmekte toplam 2.247

sefer içinde 1.945 oranında ulaşım için (çevre illerde) kullanıldığının bir kanıtıdır. Antep'teki yoğunlukta bagaj ve kargo trafiği olarak yoğunlaşmaktadır.

Karadeniz bölgesinde ise kullanım yoğunluğu olarak Samsun'a göre Trabzon alanı daha çok rağbet görmekte, bu da Karadeniz Bölgesinin doğusunun ticaret hacminin, batı kesimlerine göre daha gelişmiş olduğu düşünüldüğünde gerek bagaj gerek kargo alanında Samsuna göre Trabzon alanının yoğunluğu, normal bir seyirdir.

Trabzon	gelen 3.192	giden 2.508
Samsun	gelen 928	giden 1.106

Üçüncü Bölüm

TÜRKİYE DE HAVA YOLU KARGO TAŞIMACILIĞINDA FAALİYETTE BULUNAN ŞİRKET VE PERSONEL YAPISI VE BU ALANDAKİ SORUNLAR

Ulaştırma sektörüne ilişkin bilgiler input-output tablolarının hazırlandığı yıllarda karayolu, denizyolu, havayolu taşımacılığı, belediye yolcu taşımacılığı yapan işyerleri ve kendi hesabına taşımacılık yapan ticari araç/gemilere ilişkin olarak derlenmiştir. Bu tür araştırmalar 1968, 1973, 1985, 1990 ve 1992 yıllarında yapılmış olup input-output tablolarının hazırlanması ve milli gelir hesaplamalarına yönelik olarak düzenlenmiştir. Ulaştırma sektörüne ilişkin ilk kapsamlı çalışma 1993 yılında başlamıştır. Bu tarihten itibaren düzenli olarak Ulaştırma İşyerleri Araştırması ile bilgi derlenmektedir³⁶. Özellikle ulusal gelir hesaplamalarında önem arz eden ve hesaplamaların kayıt dışı kalmaması açısından bu tür araştırmalar oldukça önem taşımaktadır.

1. HAVA YOLU TAŞIMACILIĞI İLE İLGİLİ BİR ARAŞTIRMA

Her geçen gün ülkemiz ekonomisi içindeki payı artmakta olan ulaştırma kesiminin bir alt sektörü olan Havayolu Taşımacılığına ilişkin faaliyetlerle ilgili veriler “Havayolu Taşımacılığı araştırması” ile derlenmektedir. Araştırmada model ülke olarak Türkiye seçilmiştir. Bu alanda yapılacak bir araştırmada ki amaç;

- Sektörün yapısının sayılarla ortaya konularak sektördeki gelişmeleri izlemek,
- Uluslar arası karşılaştırmalara imkan sağlayacak ve uluslar arası bilgi sistemine cevap verebilecek nitelikte verilerin derlenmesi,
- Ulusal hesaplar sisteminin önemli bir bölümünü oluşturan Milli Gelir tahminlerinin yapılabilmesi için gerekli olan bilgileri derlemek,
- Sektör ile ilgili ekonomik değişkenlerde zaman içerisinde meydana gelen gelişimleri ölçmek için fiyat ve miktar indekslerinin kurulması,
- Çeşitli araştırmalarda kaynak olarak kullanılacak verilerin derlenmesi olacaktır.

³⁶ DİE, 2000 Yılı Hava Yolu Kargo Taşımacılığı Anketi, s.1.

- Havayolu Taşımacılığı Araştırmasında kullanılan istatistiksel birim işyeridir.³⁷ Havayolu taşımacılığında faaliyette bulunan işyerleri için tamsayım yöntemi kullanılmıştır.

Bu araştırmaya konu olan bazı kavramların tanımları aşağıda verilmiştir.

Ana Faaliyet : İşyerinin faaliyet konusu tek ise ana faaliyeti olarak işyerinin yürüttüğü faaliyet, işyerinin faaliyet konusu birden fazla ise ana faaliyet olarak gayri safi geliri en fazla olan faaliyet kabul edilmektedir.

İşyerinin Çalışma Durumu: İşyerinin çalışma durumu sürekli ve mevsimlik olmak üzere iki gruba ayrılmıştır.

Sürekli Çalışan İşyeri: Bir yıl boyunca sürekli faaliyette bulunan işyeridir.

Mevsimlik Çalışan İşyeri: Yürütülen Faaliyetin niteliği itibariyle mevsimlere bağlı olarak yıl içinde belirli zamanlarda ve belirli zamanlarda ve belirli sürelerle veya yıl içinde periyodik olarak belli zaman ve sürelerle faaliyette bulunan işyeridir.

Çalışanlar Sayısı: İşyerinde ücretle çalışanlarla birlikte (işyerinde düzenli olarak çalışan iş sahibi ve ortaklar, ücretsiz çalışan aile fertleri dahil) işyeri personeli olan ancak işyeri dışında çalışan ve işyeri tarafından ödeme yapılan (satış temsilcileri, dağıtım personeli, tamir ve bakım grupları vb.) kişilerin toplam sayısı olarak tanımlanır. Çalışanlar sayısı belirsiz bir süre için izinli olanlar hariç, kısa süreli izinliler ve grevdekileri kapsar. Aynı zamanda bordroda yer alan mevsimlik işçiler, çıraklar ile beraber bordrolarda görülen ve ilgili kanunlarda part-time olarak sayılanlar da kapsanır. Başka bir işyeri tarafından işyerine sağlanan işgücü, diğer işletmeler adında tamir ve bakım işlerini yürüten kişiler ile askerlik hizmetinde olanlar bu tanımın dışındadır.

Ücretle Çalışanlar: İş sahibi ve ortakları ile ücretsiz çalışan aile fertleri dışında işyerinde sıfatı ne olursa olsun emeği karşılığı maaş, ücret yevmiye vb. adlar altında nakdi ve/veya aynı gelir karşılığı çalışanları kapsar. İşyeri ile çalışma bağı devam etmekle beraber hastalık izin grev vb nedenlerden dolayı işyerinde bulunmayanlar da kapsanır.

İş Sahibi ve Ortaklar: Ferdi mülkiyet, adi ortaklık, kollektif şirket ve komandit şirketlerde zamanının çoğunu işyerinde çalışarak geçiren iş sahibi ve ortakları kapsar. Bu kişilerden kar dışında emeği karşılığı ücret alanlar var ise ücretle çalışanlar içinde kapsanır.

³⁷ **İşyeri:** Tek bir mülkiyet veya kontrol düzeni altında mal veya hizmet üretimi amacıyla tek tip ekonomik faaliyet icra eden, soru kağıdını doldurabilecek muhasebe, kayıt ve kaynaklara sahip olan yerdir.

Ücretsiz Çalışan Aile Fertleri : Karı, koca, çocuklar ve aynı evde oturan, yeme ve giyimleri aile sorumluluğu altında olan kişilerden bir ücret almaksızın zamanının çoğunu işyerinde çalışarak geçirenleri ve çırakları kapsar. Bunlardan ücret alarak işyerinde çalışanlar bu bölümde değil, ücretler çalışanlar içinde kapsanır.

Ücretle Çalışanlar Toplamı: Ücretle çalışanların Şubat, Mayıs, Ağustos ve Kasım aylarındaki toplamıdır.

Ücretle Çalışanların Yıllık Ortalama Sayısı: Ücretle çalışanlar toplamının çalışan örnek ay sayısına bölünmesiyle elde edilen değerdir.

Çalışanların Yıllık Ortalama Sayısı: Ücretle çalışanların yıllık ortalama sayısına Kasım ayında çalışan iş sahibi ve ortaklarla ücretsiz çalışan aile fertleri ve çırakların eklenmesiyle bulunan değerdir.

Düzenli Çalışan: İşverende yazılı veya sözlü bir akdine dayanarak bir unvan veya iş pozisyonu gösterilerek işyerinde devamlı ve tam yıl çalışma esasına göre ücretle istihdam edilen kişilerdir.

Geçici Çalışan: İşverence işin niteliği itibariyle mevsimlere bağlı olarak yıl içinde ancak belirli zamanlarda belirli sürelerle veya yıl içinde periyodik olarak belli zaman ve sürelerle çalıştırmak üzere istihdam edilen kişilerdir.

İşyeri büyüklüğü(Kişi): Tablolarda gösterilen işyeri büyüklüğü (kişi) çalışanların yıllık ortalama sayısına göre belirlenmiştir.

1.1. Ekonomik Faaliyetlerine Göre İşyeri ve Ücretli Çalışanların Sayısı

Türkiye de havayolu taşımacılığında ücretli çalışanların sayısı 2000 yılına kadar artış göstermektedir. Bu yılda gerçekleşen ekonomik faaliyetler her alanda olduğu gibi bu alanda da menfi etkilere sahip olmaktadır. Aynı seyri bu sektörde işyeri sayısı da izlemiştir. İşyeri sayısı Türkiye de 2000 yılında 40, 2002 yılında ise 47'dir. (Tablo 16 ve 17). Bu sayının 2005 yılında 60'a yaklaşması beklenmektedir. Sektörde İstihdam politikası; ücretli çalışanlar³⁸, düzenli çalışanlar³⁹, geçici çalışan⁴⁰ ve part time çalışan

³⁸ **Ücretle Çalışanlar:** İş sahibi ve ortakları ile ücretsiz çalışan aile fertleri dışında işyerinde sıfatı ne olursa olsun emeği karşılığı maaş, ücret yevmiye vb. adlar altında nakdi ve/veya aynı gelir karşılığı çalışanları kapsar. İşyeri ile çalışma bağı devam etmekle beraber hastalık izin grev vb nedenlerden dolayı işyerinde bulunmayanlar da kapsanır.

³⁹ **Düzenli Çalışan:** İşverende yazılı veya sözlü bir akdine dayanarak bir unvan veya iş pozisyonu gösterilerek işyerinde devamlı ve tam yıl çalışma esasına göre ücretle istihdam edilen kişilerdir.

olarak⁴⁰ düzenlenmiştir. Daha çok ücretli olarak istihdam edilen personel gelecek yıllarda uzman bir kadro anlayışının hedef alınmasından kaynaklıdır. Ancak işyeri sayısının ciddi bir artış gösterememesi bu alanda her zaman istihdam darlığına neden olacaktır. İktisadi entegrasyon ile birlikte Türkiye'nin Avrupa Birliği yolundaki çalışmalarının ülkemiz lehine sonuçlanması ile birlikte bu alanda da iktisadi ve ticari bir hareketliliğin yaşanacağı kaçınılmaz olacaktır.

Tablo 17: Ekonomik Faaliyetlerine Göre İşyeri ve Ücretli Çalışanların Sayısı⁴¹

	İşyeri Sayısı	Ücretli Çalışanların Yıllık Ort.Say.	Çalışanların Yıllık Ort.Say.
HAVA YOLU TAŞIMACILIĞI			
1993	29	11798	11847
1994	12	11576	11578
1995	19	12967	12979
1996	22	14234	14242
1997	37	15004	15021
1998	36	16243	16247
1999	40	16223	16225
2000	38	15255	15268
TARİFELİ HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI			
1993	22	11449	11495
1994	6	11122	11122
1995	7	12288	12293
1996	5	12840	12840
1997	4	12849	12849
1998	4	13920	13920
1999	4	14383	14383
2000	4	13151	13151
TARİFESİZ HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI			
1993	7	349	352
1994	6	454	456
1995	12	679	686
1996	17	1395	1403
1997	33	2155	2172
1998	32	2322	2326
1999	36	1840	1842
2000	34	2104	2117

⁴⁰ **Part-time:** Genel çalışma saatleri çalıştığı birimdeki aylık ve haftalık normal çalışma saatinin %70'inden az olan kişilerdir. Bu tanım part-time çalışma şekillerinin tümünü kapsar. (Yarım gün, haftada bir gün, iki gün çalışma vb.)

⁴¹ DİE, Hava Yolu Kargo Taşımacılığı Anketi.

Tablo 18: İşyeri Büyüklüğüne Göre İşyeri Sayısı ve İstihdam

İşyeri Büyüklük Grubu (kişi)	İşyeri		Ücretle çalışanların yıllık ortalaması		Çalışanların yıllık ortalaması	
	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%
1993	29	100.00	11798	100.00	11847	100.00
1	-	-	-	-	-	-
2	-	-	-	-	-	-
3-4	2	6.90	5	0.04	6	0.05
5-6	-	-	-	-	-	-
7-9	1	3.45	8	0.07	8	0.07
10-19	8	27.59	110	0.93	112	0.95
20-49	8	27.59	225	1.91	237	2.00
50-99	4	13.79	247	2.09	280	2.36
100-199	2	6.90	240	2.03	240	2.03
200-499	2	6.90	610	5.17	610	5.15
500 +	2	6.90	10354	87.76	10354	87.40
1994	12	100.00	11576	100.00	11578	100.00
1	-	-	-	-	-	-
2	1	8.33	2	0.02	2	0.02
3-4	-	-	-	-	-	-
5-6	-	-	-	-	-	-
7-9	-	-	-	-	-	-
10-19	2	16.67	21	0.18	21	0.18
20-49	3	25.00	71	0.61	73	0.63
50-99	1	8.33	72	0.62	72	0.62
100-199	1	8.33	133	1.15	133	1.15
200-499	2	16.67	826	7.14	826	7.13
500 +	2	16.67	10451	90.28	10451	90.27
1995	19	100.00	12967	100.00	12979	100.00
1	-	-	-	-	-	-
2	1	5.26	1	0.01	2	0.02
3-4	1	5.26	-	-	4	0.03
5-6	2	10.53	12	0.09	12	0.09
7-9	1	5.26	9	0.07	9	0.07
10-19	3	15.79	35	0.27	35	0.27
20-49	2	10.53	59	0.46	61	0.47
50-99	2	10.53	146	1.13	146	1.12

100-199	1	5.26	114	0.88	114	0.88
200-499	3	15.79	1017	7.84	1022	7.87
500 +	3	15.79	11574	89.26	11574	89.17
1996	22	100.00	14234	100.00	14242	100.00
1	-	-	-	-	-	-
2	-	-	-	-	-	-
3-4	2	9.09	3	0.02	7	0.05
5-6	2	9.09	11	0.08	11	0.08
7-9	2	0.09	14	0.10	14	0.10
10-19	3	13.64	34	0.24	36	0.25
20-49	4	18.18	142	1.00	144	1.01
50-99	1	4.55	68	0.48	68	0.48
100-199	1	4.55	165	1.16	165	1.16
200-499	3	13.64	839	5.89	839	5.89
500 +	4	18.18	12958	91.04	12958	90.98

İşyeri Büyük- lük Grubu (kişi)	İşyeri		Ücretle çalışanların yıllık ortalaması		Çalışanların yıllık ortalaması	
	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%
1997	37	100.00	15004	100.00	15021	100.00
1	1	2.70	1	0.01	1	0.01
2	1	2.70	2	0.01	2	0.01
3-4	5	13.51	17	0.11	17	0.11
5-6	5	13.51	22	0.15	28	0.19
7-9	5	13.51	41	0.27	41	0.27
10-19	6	16.22	72	0.48	75	0.50
20-49	4	10.81	125	0.83	128	0.85
50-99	1	2.70	50	0.33	50	0.33
100-199	3	8.11	467	3.11	472	3.14
200-499	3	8.11	1.012	6.74	1012	6.74
500 +	3	8.11	13196	87.95	13196	87.85
1998	36	100.00	16243	100.00	16247	100.00
1	1	2.78	1	0.01	1	0.01
2	-	-	-	-	-	-
3-4	6	16.67	20	0.12	20	0.12
5-6	2	5.56	11	0.07	11	0.07
7-9	4	11.11	31	0.19	33	0.20

1.2. Hukuki Duruma Göre Hava Yolu Kargo Şirketlerinin Sınıflandırılması

Tablo 19: Hukuki Duruma Göre Hava Yolu Kargo Şirketlerinin Sınıflandırılması

Hukuki Durum	İşyeri		Ücretle çalışanların yıllık ortalaması		Çalışanların yıllık ortalaması	
	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%
1993	29	100.00	11798	100.00	11847	100.00
Limited	3	10.34	392	3.32	395	3.33
Anonim	15	51.72	11127	94.31	11139	94.02
Kooperatif	11	37.93	279	2.36	313	2.64
1994	12	100.00	11576	100.00	11578	100.00
Limited	3	25.00	488	4.22	490	4.23
Anonim	9	75.00	11.088	95.78	11088	95.77
1995	19	100.00	12967	100.00	12.979	100.00
Limited	5	26.32	577	4.45	584	4.50
Anonim	14	73.68	12390	95.55	12395	95.50
1996	22	100.00	14235	100.00	14243	100.00
Limited	5	22.73	710	4.99	716	5.03
Anonim	17	77.27	13525	95.01	13527	94.97
1997	37	100.00	15.003	100.00	15020	100.00
Limited	6	16.22	218	1.45	226	1.50
Anonim	31	83.78	14785	98.55	14794	98.50
1998	36	100.00	16243	100.00	16247	100.00
Limited	4	11.11	159	0.98	163	1.00
Anonim	32	88.89	16084	99.02	16084	99.00
1999	40	100.00	16224	100.00	16226	100.00
Limited	7	17.50	170	1.05	172	1.06
Anonim	33	82.50	16054	98.95	16.054	98.94
2000	38	100.00	15255	100.00	15268	100.00
Limited	7	18.42	176	1.15	180	1.18
Anonim	31	81.58	15079	98.85	15088	98.82

10-19	8	22.22	115	0.71	115	0.71
20-49	5	13.89	160	0.99	162	1.00
50-99	1	2.78	55	0.34	55	0.34
100-199	2	5.56	226	1.39	226	1.39
200-499	4	11.11	1310	8.07	1.310	8.06
500 +	3	8.33	14314	88.12	14314	88.10
1998	40	100.00	16223	100.00	16225	100.00
1	-	-	-	-	-	-
2	-	-	-	-	-	-
3-4	8	20.00	30	0.18	30	0.18
5-6	6	15.00	31	0.19	33	0.20
7-9	6	15.00	52	0.32	52	0.32
10-19	6	15.00	75	0.46	75	0.46
20-49	5	12.50	166	1.02	166	1.02
50-99	1	2.50	51	0.31	51	0.31
100-199	2	5.00	306	1.89	306	1.89
200-499	3	7.50	984	6.07	984	6.06
500 +	3	7.50	14528	89.55	14.528	89.54
2000	38	100.00	15255	100.00	15268	100.00
1	-	-	-	-	-	-
2	1	2.63	2	0.01	2	0.01
3-4	6	15.79	23	0.15	23	0.15
5-6	4	10.53	22	0.14	22	0.14
7-9	4	10.53	33	0.22	33	0.22
10-19	8	21.05	91	0.60	102	0.67
20-49	6	15.79	218	1.43	220	1.44
50-99	-	-	-	-	-	-
100-199	3	7.89	423	2.77	423	2.77
200-499	3	7.89	1033	6.77	1033	6.77
500 +	3	7.89	13410	87.91	13410	87.83

İşyeri hukuki durumu özellikle son yıllarda anonim şirket olarak tescil edilmiş. Hava yolu kargo taşımacılığı sektöründe artan maliyetler ve piyasa koşulları nedeniyle pazarda var olma kaygıları küçük bir firma yerine güçlerin birleşimiyle firmanın idamesini sağlamaktadır.

1.3. Ekonomik faaliyetine göre işyeri sayısı ve nitelikleri

Sektörün en önemli sıkıntılarında biri kalifiye işgücüdür. Bu alanda ücretli çalışanları büyük bir kısmı (Tablo 20) lise veya altı eğitim seviyesine sahiptir. Ücretli çalışanların lise veya altı eğitim seviyesinde kadın –erkek oranı birbirine oldukça yakınken, ücretli çalışanlar arasında üniversite mezunu erkek sayısı taşımacılığın tüm alt dallarında üniversite mezunu kadınların yaklaşık üç katıdır.

Tablo 20: Ekonomik Faaliyetine Göre İşyeri Sayısı Ve Nitelikleri⁴²

	İşyeri sayısı	Üniversite ve yüksekokul mezunu (Ücretli çalışanlar)		Diğer (Ücretli çalışanlar)		Üniversite ve yüksekokul mezunu (Yöneticiler)		Diğer (yöneticiler)	
		Kadın	Erkek	Kadın	Erkek	Kadın	Erkek	Kadın	Erkek
Havayolu Taşımacılığı	38	1914	3239	4382	5991	145	330	63	107
Tarifeli Havayolu Taşımacılığı	4	1668	2452	3798	5484	135	254	61	91
Tarifeli Havayolu İle Yolcu Taşımacılığı	4	1668	2452	3798	5484	135	254	61	91
Tarifersiz Havayolu Taşımacılığı	34	246	787	584	507	10	76	2	16
Tarifersiz Hava Yolu İle Yolcu Taşımacılığı	34	246	787	584	507	10	76	2	16

2 HAVAYOLU KARGO TAŞIMACILIĞINDA KARŞILAŞILAN PROBLEMLER

Yurdumuzda havayolu kargo taşımacılığının Problemleri çeşitli sınıflandırılmalara tabi olarak ifade edilmiştir. Özellikle personel yapısı, niteliği, mali, organizasyon ve teknik sorunlar üzerinde durulacaktır.

- MALİ
- TEKNİK SORUNLAR

Menzil ve kapasite yönünden ise, uçuş işletme maliyetleri birbirine yakın olmasından dolayı kısa menzilli ve düşük kapasiteli uçaklar yerine orta menzilli ve orta kapasiteli uçaklar tercih edilerek uçak sayısını tesbit etmede kullanılacak şekil aşağıdaki şekle dönüşmektedir.

<u>Taşınacak Kargo Türü</u>	<u>Uçağın Menzili</u>	<u>Uçağın Kapasitesi</u>
Yaş sebze, meyve, et, tavuk	Orta	Orta
Tekstil, kuru kargo	Uzun	Yüksek

Bu yeni oluşuma göre işletmenin uçak ihtiyacı 8'e düşmektedir. Bu ihtiyaca uygun uçak filosunu oluşturabilen işletmeler pazar potansiyelinden azami şekilde yararlanabilecektir. Finansal bakımdan bu filoyu oluşturamayacak işletmeler ise belli pazar dilimleri (sadece tekstil ve kuru kargo taşımacılığı gibi) üzerinde faaliyetlerini yoğunlaştıracaklardır.

Bu yapılmadığı takdirde havayolu kargo pazarının tamamından yeteri kadar pay almak mümkün olamayacaktır. Ülkemizde bu sorunla sık sık karşılaşmaktayız. Ülkemizdeki havayolu kargo taşıması işletmeleri çok az sayıda uçakla faaliyete başlayabildiklerinden, tarifeli kargo taşımacılığı yapamamakta ve aynı şekilde havayolu kargo pazarında özel taşıma gerektiren ürün çeşitlerini, taşıyamamaktadırlar.

2.1.2. Faaliyet Esnasındaki Finansal Sorunlar

Bir havayolu taşıması işletmesi çok kısıtlı bir işletme sermayesi ile faaliyete başlamışsa, faaliyeti esnasında karşılaşılabileceği herhangi bir kriz durumunda (yakıt fiyatlarında ani yükseliş, hava sahası kullanım ve konma-konaklama, iniş-kalkış ücretlerindeki ani artışlar) finansal desteğe ihtiyacı olacaktır. Bu desteği sağlayamaz veya kriz dönemini atlatacak imkanları yaratamaz ise maalesef faaliyetlerini durdurmak zorunda kalabileceklerdir. Ülkemizde ve diğer bir çok ülkede, 1970'lerdeki petrol krizi ve 1991 yılındaki ortadoğu krizi sonucu, bir çok havayolu taşıması işletmesi faaliyetini durdurarak ya diğer bir havayolu işletmesi ile birleşmek zorunda kalmış yada sektörden tamamen çekilmişlerdir.

2.2. Teknik Sorunlar

Kuruluş aşamasında finansal sorunları olan havayolu işletmelerinin, uçak filosunu teşkil ederken, olması gereken uçak karmasını oluşturamadıklarından dolayı karşılaştıkları sorunları içerir. Konu performans sorunları alt başlığı içerisinde incelenecektir. Havayolu taşımacılığında performans sorunları, genel olarak iki teknik konuda ortaya çıkmaktadır.

- Uçuş Menzili Yönünden Performans Sorunları
- Kargo Kapasitesi Yönünden Performans Sorunları

2.2.1. Uçuş Menzili Yönünden Performans Sorunları

Uçuş menzili yönünden, uçak filosu oluşturulurken, havayolu kargo taşımacılığı yapılacak potansiyel uçuş noktaları dikkate alınarak, uygun oranda kısa-orta-uzun menzilli uçaklara yer verilmesi gerekir. Uzun menzilli uçakların filoda olmaması durumunda, ya uzun menzilli uçuş noktalarından vaz geçilecek, ya da o noktaya uçabilmek için yakıt ikmali yapılabilecek ara meydanlara iniş kalkış yapılması gerekecektir. Bu durum, uçuş maliyetlerini önemli ölçüde arttıracığından, işletmenin havayolu kargo pazarındaki rekabet gücünü azaltacaktır.

Aynı şekilde, filodaki bütün uçakların uzun menzilli uçaklardan oluşturulması halinde, bu oluşum da aynı şekilde, kısa menzilli uçuşlar için maliyeti arttırıcı bir unsur olacaktır.

Son yıllarda havayolu kargo işletmelerimiz uçak filosunu teşkil ederken, maliyetinin ucuz olması nedeniyle doğu bloku kargo uçaklarını, satın alma veya kiralama yoluyla filolarını oluşturmayı tercih etmişlerdir. Doğü bloku uçakları ise çok fazla yakıt harcadıklarından, orta menzilli uçuşlarda dahi, ya alacakları kargo miktarını asgaride tutma, ya da kargo miktarını yüksek tutup ikmal için ara nokta seçmek zorunda kaldıklarından uçuş maliyetleri çok yüksek olmaktadır. Dolayısıyla havayolu kargo işletmesinin kuruluş aşamasında, potansiyel kargonun taşınacağı noktalar çok iyi analiz edilerek uygun uçak filosu teşkil edilmelidir.

2.2.2. Kargo Kapasitesi Yönünden Performans Sorunları

Uçak filosu teşkil edilirken, uçakların menzili önemli bir etken olurken, uçakların taşıyabileceği kargo miktarı da düşünülmesi gereken diğer bir etkidir. Havayolu kargo taşımacılığında 40 tonluk bir uçağa talep olabileceği gibi, herhangi bir gidiş noktası için 10 tonluk kargo talebi de olabilecektir. Şayet işletmenin elinde sadece 40 tonluk uçaklar mevcutsa, bu durumda 10 tonluk kargo için 40 tonluk bir uçak tahsis edilmesi gerekecektir. Böylesi bir durum maliyetleri arttırıcı rol oynayacaktır. Bu yüzden uçak filosu teşkil edilirken, işletmenin uzun dönemde karlılığı yönünden, yukarıda açıklanan her iki faktör de dikkatle incelenmeli ve elde edilen verilere göre uçak filosu oluşturulmaya gayret sarf edilmelidir.

Bunların dışında diğer teknik ve mali sorunları şöyle özetlemek yerinde olacaktır;

Hava yolu şirketlerinin maliyetleri içinde önemli yer tutan, DHMİ tarafından hava meydanlarında uygulanmakta olan konma, konaklama vb. ücretlerinin, 6 tona kadar olan uçaklarda muaf tutulması 6-60 ton olan uçaklarda ise haksız ödemelere sebep olması nedeniyle, ton başına bir baz fiyat oluşturulmalı ve bu baz fiyatın uçağın maksimum "take of waight" i ile çarpılarak konma, konaklama ücreti alınmasının haksızlıkları önleyeceği kanaatindeyiz. Ayrıca aynı hava limanına 24 saat içerisinde birden çok iniş-kalkış yapan uçaklardan yalnızca bir defa konma, konaklama ücreti alınması veya daha az bir ücret uygulaması bir teşvik unsuru olabilir.

Ulaştırma Bakanlığı-DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü ile mahalli idarelerin birlikte hareketi ile STOL tip hava alanlarının çeşitli illerde inşaatı sağlanmalıdır. Ayrıca askeri hava alanlarının sivil havacılığa açılmasında koordinasyon sağlanmalı ve bu hava alanlarının işletmecisi hususundaki ciddi tereddütler giderilmelidir.

Yedek parça ve komponent alımı, değişimi, bakım-onarımı gibi konularda sürat, kolaylık ve ucuzluk sağlamak açısından hava yolu şirketlerinin Atatürk Hava Limanında mevcut serbest bölgeden yararlandırılması faydalı olacaktır.

Helikopter taşımacılığında ciddi bir denetleme mekanizmasının bulunmaması ve bu şirketlerin istedikleri yerlere konup kalkmaları, herhangi bir kontrol olmaksızın eşya ve insan taşıdıkları gözlenmektedir. Bu nedenle helikopter şirketlerinin Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğüne denetlenmesi ve kural dışı hareket eden şirketlere ciddi ölçülerde yaptırımlar uygulanması güvenlik açısından gerekli görülmektedir.

Bu nedenle havacılık şirketlerinin özellikle yeni jenerasyon uçak alımı ve/veya kiralanması konusunda teşvik edilmeleri gerekli görülmektedir.

Özelleştirme kapsamına alınan kuruluşlar; yatırım ve işletme faaliyetlerinin aksamaması, personelin kararsız ve huzursuz olmaması açısından mümkün olduğunca özelleştirmenin süratle yapılması gerekmektedir.

Ancak, her şeye rağmen özelleştirme yaklaşımından kaçınılması, özelleştirme neticesinde serbest piyasa koşullarında daha verimli ve etkin çalışacak bir yapı oluşturmak yeni teknoloji transferine imkan sağlamak hisselerin halka açılması vb. durumların sağlanmasının yanı sıra yeni monopollerin yaratılmamasına da özen gösterilmelidir.

2.3. Personel Sorunları

Ülkemizde 1985 yılına kadar, hava taşımacılığı sadece THY tarafından gerçekleştirildiğinden, hava taşımacılığı konusunda eğitilmiş personel talebi oldukça kısıtlıydı. 1985 yılından itibaren hava taşımacılığının, özendirilen ve teşvik edilen bir sektör haline gelmesiyle, çok kısa bir sürede bir çok havayolu işletmesi sektöre katılmıştır. Havacılık konusunda eğitim verecek kurumların çok kısıtlı olması nedeniyle, eğitilmiş personel talebi hala karşılanamamaktadır.

Yeterli, eğitilmiş personelin hava taşımacılık işletmelerinde istihdam edilemeyişi, bu hizmet sektöründe, hizmet kalitesinin arzu edilen seviyeye gelmesini geciktirmektedir. Eğitilmiş personel açığı, THY eğitim birimlerince ve havacılık konusunda eğitim verme yetkisine sahip özel eğitim kurumlarınca kapatılmaya çalışılmaktadır.

Hızlı bir gelişme içinde bulunan sektörün bütün faaliyet alanlarında ihtiyaç duyulan kalifiye eleman ihtiyacının karşılanması için bu konuda kurulacak eğitim tesislerinin teşvik edilmesi yararlı olacaktır.

Anadolu Üniversitesi Havacılık Yüksek Okulunda sivil havacılığın çeşitli bölümlerinde istihdam edilecek personel için eğitim verilmektedir. Bunlar içerisinde hava taşımacılığı ile ilgili eğitim programının dahil edilmesiyle gerekli eğitilmiş personel sektöre kazandırılabilir.

2.4. Organizasyon Sorunları

Havayolu kargo taşımacılığında faaliyet süresince karlılığını devam ettirebilmesi ve uzun dönemde karlılığını arttırabilmesi için, gidiş noktalarından dönüşte, uçakların

mutlaka kargo almış olarak dönmeleri gerekir. Bunu sağlayabilmek için uçulan noktalarda, dönüşte kargo temin edecek, pazarlama personelinin oluşmuş bir organizasyonun kurulması gerekir. Bu organizasyon, acentelikler vermek suretiyle veya işletmeye ait pazarlama organizasyonunun ilgili noktalarda kurulması ile gerçekleştirilebilecektir.

Ulaştırma Bakanlığı – Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün, sivil havacılık kuruluşlarının kontrol, murakebe ve yol gösterme görevlerini, dünya sivil havacılık otoritelerinin örgüt yapısı ve çalışma şekillerini dikkate alarak geliştireceği örgüt ve personel yapısı ile yerine getirmesi

Özel havayolu şirketlerinin yıllık ortalama verimliliğinin artırılması ve işletme maliyetinin düşürülmemesi açısından kış sezonu boyunca yerde tutulan uçakların uçuş sürelerinin artırılarak kış aylarında %40 olan kapasite kullanımının yükseltilmesi Türk Turizminin mevsimlik olmaktan çıkarılması, Kongre, Golf ve Kış Sporları turizminin yaygınlaştırılması gibi tedbirlerle mümkün olabilecektir.

Erzincan, Kars, Sivas, Şanlıurfa, Manisa, Kastamonu, Tokat ve sivil hava trafiğine da açılmış olan askeri havaalanlarında akaryakıt tesislerinin bulunmaması bu meydanlara sefer yapan hava yollarının dönüş için gerekli yakıtlarını da beraberinde taşımaları ve bağlantılı uçuş yapmaları zorunluluğunu doğurmaktadır. Bağlantılı uçuşlarda ve gidiş-dönüş yakıtının depolanması yolcu sayısını yarıya düşürmektedir. Bu ise koltuk maliyetini yükseltmektedir.

Charter uçak şirketleri karlarının büyük bir bölümünü uçakta yolculara sattıkları gümrüksüz sigara, viski vb. faaliyetlerden elde etmektedirler. Gümrüksüz mal antreposu olarak temin edilen yerlerden, uçaklarda yapılacak söz konusu ikram ve satışlar için madde ve malzemelerin alımında gerekli kolaylıkların gösterilmesi hususunda mevzuat değişikliklerinin yapılması icap etmektedir.

Batıda oluşan çevre bilinci neticesinde, gece belli bir saatten sonra hava alanlarının çoğu hava trafiğine kapatılmaktadır. Türkiye'de böyle bir uygulama olmadığından yabancı havayolu şirketleri Türk şirketlerine göre avantajlı duruma gelmektedir. Bu durumun önlenmesi açısından gece yasağı uygulanan hava limanlarından kalkan ve Türkiye'ye uçan yabancı hava yollarına “ karşılıklılık” ilkesi uyarınca Türkiye'de gece iniş izni verilmemesi yararlı olabilir. Böylece işçi pazarında akşam saatlerinde bu şirketlerden

doğacak boşluk Türk Charter şirketlerince doldurulacak ve bu nedenle doğması muhtemel ekonomik kayıplar önlenecektir.

Sivil havacılığımızda bakım-onarım tesislerinin yetersizliği bilinmektedir. Bu konudaki açığın giderilmesi ve yurt dışında yapılan bakım-onarım nedeniyle kaybolan dövizin yurt içinde kalmasının sağlanması açısından bu konuda yatırım yapacak şirketlerin teşvik edilmesine devam edilmelidir.

Organizasyon oluşumunda düşünülmesi gereken diğer bir konu da, havayolu kargo işletmesinin diğer taşımacılık (kara, deniz, vb) işletmeleriyle entegrasyonunun sağlanmasıdır. Müşteri, artık, malının üreticiden kendi deposuna kadar taşınması esnasında bir tek işletme ile muhattap olmak istemektedir. Hizmet pazarlamasında da amaç, müşteriye en üst düzeyde tatmin sağlamak olduğuna göre, havayolu kargo işletmeleri de bu talebe cevap verebilecek şekilde yani, kapıdan-kapıya taşımayı sağlayacak hizmet organizasyonunu kurmak zorundadırlar. Bu entegrasyonu sağlayan havayolu kargo işletmeleri, sektörde en karlı kuruluşlar listesinde en üst sıralarda yer almaktadırlar.

Ülkemizde dış hat kargo trafiği pazarını analiz edersek ikinci bölümde görüldüğü üzere, havayolu işletmelerimizin kargo pazarındaki payının böylesine düşük olmasının sebebi, havayolu işletmelerimizin bünyesinde yeterli sayıda ve tipte kargo uçağı bulunmayışıdır. Havayolu kargo taşımacılığına talebi olan müşteriler yüklerini, gidiş noktalarına tek bir uçakla veya kargo miktarına bağlı olarak partiler halinde topluca göndermeyi tercih ederler. Yolcu uçaklarıyla yapılan kargo taşımacılığında taşınabilecek kargo kapasitesi sınırlı olduğundan, bu kapasitenin üzerinde kargo yükü olan işletmeler için, kargonun bölünmesi ve değişik uçak ve zamanlarda taşınabilecek olmasından dolayı yolcu uçaklarıyla kargo taşınması şekli tercih edilmez.

Ülke ekonomimiz açısından da arzu edilmeyen bu durumu Türk işletmeleri lehine çevirebilecek çözüm önerilerimiz şunlar olacaktır; havayolu işletmelerimiz finansal güçlerini arttırıp uçak filolarına kargo uçakları dahil ederek pazardaki payını arttırabilirler veya tek başlarına bu güce erişemiyorlarsa, aynı durumdaki birkaç havayolu işletmemiz bir araya gelerek gerçek anlamda hava kargo taşımacılığı yapabilecek bir organizasyonu gerçekleştirebilirler.

Ayrıca, araştırma yapılarak finansal yapı bakımından güçlü, yaygın dağıtım kanallarına sahip yabancı havayolu işletmeleri ile birleşerek (Joint-Venture) faaliyete devam etmek daha akılcı bir yol olabilecektir.

Bu organizasyonlar kurulabildiği takdirde, havayolu kargo taşıma işletmelerimizin rekabet gücü ve karlılığı artacağı gibi, havayolu kargo taşımacılığındaki döviz çıktılarını azaltıp girdileri arttırarak ülke ekonomimize önemli katkı sağlayacaktır.

Yukarıda sayılan sorunlara rağmen ülkemizde havayolu taşımacılığı korunan bir sektör olma özelliğini taşımaktadır. Devletin havayolu taşımacılığına sağladığı ayrıcalıkları şu şekilde sıralamak mümkündür.;

- Havayolu taşımacılığı yapacak işletmelerin ithal edecekleri hava araçları için % 100 gümrük muafiyeti tanınmaktadır.
- Yatırımla ilgili ithalat işlemlerinde vergi, resim ve harçlardan muafiyet sağlanmıştır.
- İhracatı teşvik etmek amacıyla bazı ihracat kalemlerinde (tekstil, yaş sebze ve meyve, et ve kesilmiş tavuk vb.), ihracatçının taşıma masraflarının belli bir yüzdesini karşılayarak, endirekt olarak havayolu kargo taşımacılığını da desteklemektedir.

3. ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

Ülkemizde faaliyet gösteren havayolu kargo taşıması işletmelerinin, kuruluş aşamalarından itibaren karşılaştıkları sorunlar için ilgili havayolu işletme yöneticilerinin görüşlerini de yansıtan "çözüm önerileri" şunlardır;

Sivil Havacılık Otoritesi'nce, kurulacak havayolu işletmelerinin, öz sermayelerinin ve işletme sermayelerinin çeşitli kriz dönemlerini atlatabilecek yeterlilikte olmasını sağlayacak tedbirlerin alınması.

Buna rağmen çok ağır ekonomik şartların hüküm sürdüğü dönemlerde, devlet tarafından işletmeleri destekleyici tedbirlerin alınması.(Yakıt fiyatlarında indirim,konma-konaklama ücretlerinde indirim ve DHMİ'ne hizmetleri karşılığında ödenen ücretlerde indirim vs.gibi)

Havayolu işletmelerinde istihdam edilen personelin, uluslararası düzeyde hizmet verebilecek şekilde eğitilmeleri için ilgili havayolu işletmelerince gerekli kurumsal tedbirlerin alınması.

Yakın bir gelecekte, ülkemizin hava aracı çöplüğü haline gelmemesi ve havayolu işletmelerinin ülke ekonomisine katkı sağlayacak hava araçlarına sahip olabilmeleri için, devlet tarafından teknik ve finansal destek sağlanması. (Teknik destek, hangi uçakların daha ekonomik ve rekabet şartlarına uygun olduğu konusunda SHGM tarafından, finansal destek ise, işletmelerin ihtiyacı olan uçakların satın alınabilmesi için ucuz kredi ve devlet garantisi ile dış kredi temini ile devlet tarafından sağlanabilecektir.

Havayolu kargo taşıması işletmelerinin, hizmetlerini, uluslararası arenada rekabet edebilecek düzeye çıkaracak, diğer taşımacılık işletmeleriyle entegrasyonu çalışmalarına devletçe öncülük edilmesi.

Havayolu kargo taşıması işletmelerinin, kargo pazarındaki paylarını arttırmak amacıyla, tarifersiz seferlerinin yanı sıra, tarifeli sefer yapabilecek filo ve organizasyon yapısına ulaşacak şekilde finansal yapılarını güçlendirici tedbirleri almaları. Gerekliyse bir veya birkaç işletmenin bir araya gelerek tüm kargo pazarına cevap verebilecek daha güçlü bir havayolu işletmesi oluşturmaları, Türk bayraklı işletmelerin pazar payının büyük kısmına sahip olabilmelerini ve ülke ekonomimize katkısını arttırıcı bir seçenek olacaktır.

Gelecekte kargo potansiyelini etkileyecek "tam zamanında (just-in-time) teslim" gibi yeni teknoloji ve yönetim tekniklerinin yaygınlaşması kargonun, kargo uçaklarıyla taşınması talebini arttıracaktır. Artan talebi karşılayabilecek şekilde büyük gövdeli kargo uçaklarını filoya kazandırma çabalarını başlatmak gerekecektir.

SONUÇ

İki binli yılların başlarında dünya coğrafyasında önemli olgular yaşanmıştır. Dünya ticaretinde görülen en önemli gelişmelerden biri de iktisadi globalleşmedir. Doğu Bloku ülkelerinin ve Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliğinin de dağılması bu olguyu dünya ticaretinde hız kazandırmıştır. W.Röpke tarafından ifade edildiği gibi Baş Harfler Ekonomisi gün geçtikçe önemini arttırmaktadır.. Özellikle Avrupa Ekonomik Topluluğunun Avrupa Birliğine dönüşmesi dünyanın bütün bölgelerinden Avrupa'ya doğru artan trafikle sonuçlanacaktır. Avrupa piyasası, en kalabalık ülkesi Almanya olmakla birlikte Tüm Avrupa'nın nüfusu 330 milyona ulaşmaktadır. Dahası, bunu genişletmek için ticari sınırlar kaldırılacak, gümrük prosedürleri basitleştirilecek ve ihracatçılara daha esnek iş hakları verilerek hava trafik büyümesi canlandırılacaktır.

Uluslar arası ilişkilerdeki değişim ve gelişime paralel olarak “siyasi strateji” kavramı yerine “Bölgesel İktisadi Kalkınmaya” bırakılmaktadır. Türkiye de Ticari ve İktisadi anlamda liberalleşme sürecinde “İhracat politikaları” yani dışa açılma ve iktisadi entegrasyonda yer alma çabaları önemini arttırmıştır. Türkiye de 1960 lı yıllarda ithal ikameci politika izlenmesi yani ithal etmeyip yurt içinde üretme politikası 1980 li yıllardan itibaren terk edilmeye başlanmıştır. Bu durum ülkeye uluslar arası ticari ve iktisadi alanlarda kayda değer bir mesafe kazandırmıştır. Türkiye 1996 da Gümrük Birliğine üye olmakla bir dönüm noktasına girmiştir. Daha köklü bir değişim yaşamayı Avrupa Birliğine girmeye bağlayan Türkiye için gelecek yıllarda olumlu sinyaller görülmektedir.

Öte taraftan dünya yüzeyinde yaşanan global kriz özellikle Türkiye gibi gelişmekte olan ve az gelişmiş ülkeleri dünya pazarında pazar paylarının azlığı nedeniyle daha fazla etkilemiş bulunmaktadır. Bu ülkelerde kriz sonucunda yaşanan darboğazlar beraberinde dış ticaret açığını doğurmaktadır. Doğal sonuç ise ihracat miktarında meydana gelen azalma nedeniyle ülkede bulunan sektörlerin üretimlerini kısmalarıdır. Siyasal istikrarsızlık ve darboğazların uzun sürmesi, yatırım ve mali konularda yetersizlik gibi iktisadi dinamikler bu sektörlerden biri olan hava yolu kargo

taşımacılığını da önemli sıkıntılar yaşatmıştır. Üçüncü ve ikinci bölümde yapılan araştırmalar bu durumu tüm çıplaklığıyla ortaya koymaktadır.

Hava taşımacılığının gelişmesi uluslararası pazarları birbirine yaklaştırmış ve başka bir deyişle birbirine bağımlı hale getirmiştir. Büyüyen pazardan daha büyük pay almak isteyen havayolu kargo taşımacıları arasında kıyasıya bir rekabet başlamıştır. Rekabet için havayolu işletmelerinin ellerindeki araçlar fiyat, güvenilirlik, sürat ve hizmetin kalitesidir. Fiyat ve güvenilirlik konusu hemen hemen tüm işletmelerde aynı seviyede olduğundan, esas rekabet, sürat ve hizmetin kalitesi konuları üzerinde yoğunlaşmaktadır. Bu da işletmelerin hizmeti iyileştirme konusunda devamlı çaba sarfetmelerini gerektirmektedir.

Uluslararası havayolu kargo taşımacılığı sektöründe zirvede bulunan işletmeler; hava, kara ve deniz taşımacılıklarında entegrasyonu sağlamak suretiyle, kargoyu kapıdan-kapıya metodu ile taşıyarak verilen hizmetin boyutlarını genişletmişlerdir. Bu yöntem, hizmeti daha karmaşık hale getirdiğinden daha büyük bir yatırım ve organizasyon gerektirecektir. Havayolu kargo taşımacılığı sektöründe faaliyette bulunmak isteyen işletmelerin, yukarıda verilen modeli gerçekleştirebilecek şekilde planlama yapmaları gerekmektedir. Aksi takdirde sektör içersinde, rekabet güçleri zayıf olacaktır. Türkiye'de yeni kurulan ve halen kurulma aşamasında olan havayolu kargo işletmelerinin, uzun yıllardır uluslararası karayolu ve deniz yolu kargo taşımacılığı yapan kuruluşlar olması, bahsettiğimiz entegrasyonun gerçekleştirilmesi açısından olumlu görülmektedir.

KAYNAKÇA

- AKBAŞ, Samettin; ERİCEKLİ, Suat, PİRİNÇCİ, Hümeysra, “Havayolu Kargo Taşımacılığı”, Türk Hava Yolları A.O. Ankara Kargo Müdürlüğü, Seminer Dosyası, Ankara, 2002.
- ARPACI ve Diğerleri, **Pazarlama**, Gazi Büro Kitabevi Ankara, 1992.
- BENNET, Peter D., **Marketing**, Mcgraw-Hill, 1988.
- BERRY, Leonard L., “Service Marketing is Different”, **Business**, Vol: 30, May-June, :24-29, 1980.
- BERRY, Leonard L., CLARK, Terry, “Four Ways to Make Services More Tangible”, **Business**, Oct.-Dec.: 56-53, 1986.
- BERRY, Leonard L., LEFKOWITH, Edvin F., CLARK, Terry, “In Services, What’s in a name”, **Harward Business Review**, Sep-Oct: 28-30, 1988.
- BERRY, Leonard L., ZEITHAML, Valarie, A., PARASURAMAN, A., “Quality Counts in Services Too”, **Business Horizons**, May-June: 44-52, 1985.
- BERTRAND, Kate, “In Services, Perception Counts”, **Business Marketing**, April: 44-50, 1989.
- BESSOM, R.M.1975, JACKSON, D.W., “Service Relating: A Strategic Marketing Approach”, **Journal of Retailing**, Summer.
- BITNER, Mary Jo., “Evaluating Service Encounters: The Effects of Physical Surroundings and Employee Responses”, **Journal of Marketing**, Vol: 54, Spring, April: 69-82, 1990.
- BITNER, Mary Jo., “Servicescapes: The Impact of Physical Surroundings on Customers and Employee”, **Journal of Marketing**, Vol: 56, April: 57-71, 1992.

- BREWER, S.H., DECOSTER, D.T., **The Nature of Air Cargo Costs**, Graduate Scholl of Business Administration, University of Washington, 1967.
- BUSCH, Paul S., HOUSTON, Micheal J., **Marketing-Strategic Foundations**, Richard D. Irwin Inc. Homewood, Illionis: 850-851, 1985.
- CEMALCILAR, İlhan, "Pazarlama Karması (4P) Kavramında Yeni Gelişmeler", **Pazarlama Dünyası Dergisi**, Temmuz-Ağustos: 23-24, 1987.
- CEMALCILAR, İlhan, "Pazarlamanın Tanımı", **Pazarlama Dünyası Dergisi**, Ocak-Şubat: 13, 1987.
- CEMALCILAR, İlhan, **Pazarlama**, Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş., Ocak: 12-13, 1986.
- DAVİES, G.J., GRAY R., "The Export Shipping Manager in The U.K." **International of Physical Distribution and Materials Management**, 10: 51, 67, 1979.
- DAVIES, R.E.G., **Airlines of The USA Since 1914**, Putnam, London, 1972.
- DENÇELİ, Leyla, "Havayolu Kargo Taşımacılığının Genel Kuralları", (Türk Havayolları A.Ş., Kargo Bölümü Ders Notları, Eğitim Akademisi, İstanbul 2003), s.1.
- FERMAN, Murat, "Hizmet Pazarlaması Üzerine Değerlemeler", **Pazarlama Dünyası Dergisi**, Ocak-Şubat: 25-31, 1988.
- FOOTE, N.N., HATTE, P.K., "Social Mability and Economic Advancement", **American Economic Review**, Vol: 43, May: 64, 1953.
- HAN, Ergül, **İktisada Giriş 1**, Gözden Geçirilmiş Dördüncü Baskı, Eskişehir, 1999.
- HOFTON, A., "Forecasting in Air Transport", **Aeronautical Journal**, 87: 85, 1983.
- HOWARD, K., "Inventory Managemen", **International Journal of Physical Distribution Monograph**, MCB Books, Bradford: 78, 1973.
- JACKSON, P., BRACKENRINDGE, W., **Air Cargo Distribution**, Gover Press, London, 1971.

- JUDD, R.C., "Similarities and Differences in Product and Service Retailing", **Journal of Retailing**, Vol 43: 1-9, 1981.
- KOTLER, P., **Principles of Marketing**, Prentice-Hall, Englewood, Cliffs :624 1984
Marketing Essentials: 447.
- LANGCARD, E. ve Diğeri, **Services Marketing: New Insight From Consumers and Managers**, Report No: 81-104, Marketing Science Institute, Aug. 1982.
- MAGRATH, A.J., "When Marketing Services 4 P's Are Not Enough", **Business Horizons**, May-June: 4-10, 1986.
- MANDELL, Maurice, I.: **Marketing**, Prentice-Hall Inc. Englewood Cliffs, New Jersey: 573, 1985.
- McCHARTY, E.J., **Basic Marketing: A Managerial Approach**, Richard D. Irwin, Homewood, III, 1978.
- McDONALD, M., CATTORNA, J., **Marketing: An Introduction for Accountants**, Institute of Tarified Accountants, Milton, Keynes, 1980.
- MILLER, J.C., "Optimal Pricing of Freight in Combination Aircraft", **Journal of Transport Economic and Policy**, 7:258, 268, 1975.
- MURPHY, G.J., **Transport and Distribution**, 2nd ed. Business Books, London, 1978.
- MURPHY, G.J., **Transport and Distribution**, 2nd. ed. Business Books, London: 168-178, 1978.
- MURRAY, Keith B., "A Test of Service Marketing Theory Consumer Information Acquisition Activities", **Journal of Marketing**, Vol:55, January:10, 1991.
- ODABAŞI, Yavuz, "Pazarlama Tanımındaki Gelişmeler", **Pazarlama Dünyası Dergisi**, Ocak-Şubat: 32,33, 1988.

- OKTAY, Vural, “Türkiye Sivil Havacılık Endüstrisi (Ekonomik ve Yapısal Analiz)”, (Basılmamış Analiz Çalışması, Ankara, 2002), s.4.
- ÖKTEM, Zübeyde, “Sivil Havayolu Kargo Taşımacılığında Fiziksel Dağıtım Sorunları ve Bu Sorunlara Çözüm Önerileri (Bir Aracı Kuruluş Olan Kargo Acenteleri üzerine Bir Uygulama)”, (Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1992), s.38.
- TURŞUCU, Eyüp, “Türkiye’de Havayolu Kargo Taşımacılığı Pazarlaması: Sorunları ve Çözüm Önerileri”, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1995), s.38.
- WELLS, Alexandr T., **Air Transportation: A Management Perspective**, Wadsworth Publishing Company, Belmont, USA, 1999.

Kurum Yazarlı ve Yazarı Belli Olmayanlar

- Civil Aviation Authority**, Sivil Havacılık Gn. Md.lüğü Yayını, Mayıs 2002.
- DHMİ**, 2002-2001-2000- 1999, **Yılları İstatistikleri.**
- DHMİ**, 2002-2001-2000-1999 **Yılları Havayolları Kargo Taşımacılığı İstatistikleri.**
- DHMİ**, **Havayolu Taşımacılık İstatistikleri**, 2002.
- DHMİ**, **Yıllık Havayolu Kargo İstatistikleri 1998-1999-2000-2001-2002.**
- DHMİ**, **Yıllık Havayolu Kargo İstatistikleri, 1998-1999-2000-2001-2002.**
- DİE**, **2000 Yılı Havayolu Kargo Taşımacılığı Anketi.**
- DİE**, **Havayolu Kargo İstatistikleri.**
- DİE**, **Havayolu Kargo İstatistikleri.**

DİE, Havayolu Kargo Taşımacılığı Anketi.

DPT, Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, Özel İhtisas Raporu.

<http://www.ubak.gov.tr>, “Sivil Hv. Gn.Md.lüğü Uluslararası Anlaşmalar”; 2
ÖKTEM, Z, “Sivil Havayolu Kargo Taşımacılığında Fiziksel Dağıtım
Sorunlar ve Bu Sorunlar Çözüm Önerileri” Yayınlanmamış Yüksek Lisans
Tezi, Marmara Üniv. S.B.E. 1992.

Özel Kargolar Kitabı, Türk Hava Yolları Eğitim Merkezi, Ticaret ve Yer Hizmet
Eğitim Müdürlüğü, İstanbul, 2002.