

**T.C.
GAZİ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İKTİSAT ANABİLİM DALI
EKONOMİK KALKINMA VE BÜYÜME BİLİM DALI**

TÜRKİYE’DE HAVA KARGO TAŞIMACILIĞININ GELİŞİMİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**Hazırlayan
Esra HASDEMİR**

**Tez Danışmanı
Prof. Dr. Muhteşem KAYNAK**

Ankara - 2012

**T.C.
GAZİ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İKTİSAT ANABİLİM DALI
EKONOMİK KALKINMA VE BÜYÜME BİLİM DALI**

TÜRKİYE’DE HAVA KARGO TAŞIMACILIĞININ GELİŞİMİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**Hazırlayan
Esra HASDEMİR**

**Tez Danışmanı
Prof. Dr. Muhteşem KAYNAK**

Ankara - 2012

ONAY

Esra HASDEMİR tarafından hazırlanan “Türkiye’de Hava Kargo Taşımacılığının Gelişimi” başlıklı bu çalışma, 05.03.2012 tarihinde yapılan savunma sınavı sonucunda (oybirliği/ oyçokluğu) ile başarılı bulunarak jürimiz tarafından İktisat Anabilim Dalı Ekonomik Kalkınma ve Büyüme Bilim Dalı’nda Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.



Prof. Dr. Muhteşem KAYNAK (Başkan)



Prof. Dr. Aziz KONUKMAN



Prof. Dr. C. Sencer İMER

ÖNSÖZ

Hem yurt içi hem de yurt dışı kaynaklı çalışmalarda, hava yolcu taşımacılığı alt sistemine dair akademik çalışmaların ve raporların görece olarak sayıca daha fazla olmasına karşın; hava kargo taşımacılığına yönelik çalışmaların sayısının az olduğu görülmektedir. Bu çalışma, havayolu ulaştırmasının alt sistemlerinden olan hava kargo taşımacılığının önemini vurgulamak ve bu alt sistemin Türkiye'deki gelişme yolunu göstermek amacıyla hazırlanmıştır.

Bu tez konusunun seçiminde, beni başından sonuna kadar destekleyen tez danışmanım Sayın Prof. Dr. Muhteşem KAYNAK' a teşekkür ederim.

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ	i
İÇİNDEKİLER	ii
KISALTMALAR VE SİMGELER	vi
TABLolar LİSTESİ	viii
ŞEKİLLER LİSTESİ	x
GRAFİKLER LİSTESİ	xi
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

ULUSLARARASI HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI

1.1. HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI	4
1.1.1. Taşımacılık Kavramı ve Alt Sistemleri	4
1.1.2. Havayolu Taşımacılığı Kavramı ve Özellikleri	15
1.1.3. Havayolu Taşımacılığı Piyasası	20
1.1.3.1. Ürün	20
1.1.3.2. Üretim Fonksiyonu	23
1.1.3.3. Piyasa Yapısı	24
1.2. ULUSLARARASI HAVAYOLU TAŞIMACILIĞININ GELİŞİMİ	27
1.2.1. Uluslararası Havayolu Taşımacılığının Nedenleri	27
1.2.2. Uluslararası Havayolu Taşımacılığının Tarihsel Gelişimi	30
1.2.3. Uluslararası Havayolu Taşımacılığında Çok Taraflı Anlaşmalar ve Uluslararası Kuruluşlar	33
1.2.4. Uluslararası Havayolu Taşımacılığındaki Kuralıslazlaştırma Ve Serbestleştirme Hareketleri	38
1.2.4.1. Kuralıslaztırmalar	38
1.2.4.2. Serbestleştirmeler	41
1.2.4.2.1. İki Taraflı Anlaşmalar	41
1.2.4.2.2. Açık Gökler Anlaşmaları	48

İKİNCİ BÖLÜM

ULUSLARARASI HAVA KARGO TAŞIMACILIĞI

2.1. HAVA KARGO KAVRAMI.....	51
2.1.1. Hava Kargonun Sınıflandırılması	52
2.1.1.1. Özel Kargolar.....	52
2.1.1.2. Genel Kargolar	54
2.2. HAVA KARGO HİZMETİ TALEBİ	54
2.2.1. Hava Kargo İle Taşınması Uygun Olan Mallar	55
2.2.2. Hava Kargo Trafiği Sınıflandırması	57
2.2.2.1. Acil Durum Trafiği	58
2.2.2.2. Rutin-Bozulabilir Trafik	59
2.1.2.3. Rutin-Bozulmayan Trafik	60
2.3. HAVA KARGO HİZMETİ SUNAN FİRMALAR.....	61
2.3.1. Entegre Hızlı Taşımacılık Firmaları.....	61
2.3.2. Taşıyıcı firmalar	63
2.3.2.1. Yalnızca Kargo Taşıyan Firmalar	64
2.3.2.2. Kombine Taşıyıcı Firmalar	64
2.3.3. Kargo Acenteleri	66
2.4. HAVA KARGO VE HAVA YOLCU TAŞIMACILIĞI ARASINDAKİ FARKLAR.....	69
2.4.1. Hava Kargo Taşımacılığı Hizmet Fiyatlandırması	72
2.4.1.1. Genel Fiyat Tablosu	72
2.4.1.2. Özel Fiyat Tablosu.....	73
2.4.2. İstisnai Fiyatlandırma	73
2.4.3. Konteyner Fiyatlandırması	74
2.5. ULUSLARARASI HAVA KARGO TAŞIMACILIĞI	74

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TÜRKİYE'DE HAVA KARGO TAŞIMACILIĞI

3.1. TÜRKİYE'DE SİVİL HAVACILIK.....	88
3.1.1. 1925- 1958 Dönemi	89
3.1.2. 1959-1982 Dönemi	93
3.1.3. 1983- 2000 Dönemi	97
3.1.3.1. Piyasaya Girişlerin ve Piyasadan Çıkışların Kuralsızlaştırılması	98
3.1.3.2. Sektörde Yaşanan Özelleştirmeler	100
3.1.3.3. Havacılık Eğitimi Veren Kuruluşlardaki Artış.....	102
3.1.3.4. Diğer Gelişmeler	103
3.1.4. 1983-1999 Yılları Arasındaki Kalkınma Planları.....	103
3.1.4.1. V. Beş Yıllık Kalkınma Planı Dönemi (1985-1989)	104
3.1.4.2. VI. Beş Yıllık Kalkınma Planı Dönemi (1990- 1994)	104
3.1.4.3. VII. Beş Yıllık Kalkınma Planı Dönemi (1996-2000)	106
3.1.5. 2000 Yılı Sonrasındaki Gelişmeler.....	106
3.1.5.1. VIII. Beş Yıllık Kalkınma Planı Dönemi (2001- 2005)	107
3.1.5.2. IX. Kalkınma Planı Dönemi (2007- 2013)	108
3.1.5.3. Diğer Gelişmeler	112
3.2. TÜRKİYE'DE HAVA KARGO TAŞIMACILIĞI.....	123
3.2.1. Taşınan Hava Yük Miktarı.....	125
3.2.1.1. Toplam Hava Yük Taşımacılığı İçinde Taşınan Hava Kargonun Payı.....	131
3.3. TAŞINAN HAVA KARGO MİKTARI.....	134
3.4. TAŞINAN TOPLAM HAVA KARGO MİKTARINA GÖRE TÜRKİYE HAVAALANLARI.....	150
3.5. TÜRKİYE'DE HAVA KARGO TAŞIMACILIĞI YAPAN FİRMALAR ..	154
3.6. TÜRKİYE'DE EKONOMİK BÜYÜME İLE TAŞINAN HAVA KARGO MİKTARI VE DIŞ TİCARET HACMİ ARASINDAKİ İLİŞKİ.....	159
3.7. TÜRKİYE'DE HAVA KARGO TAŞIMACILIĞINA YÖNELİK POLİTİKALAR.....	165

SONUÇ	168
KAYNAKÇA	170
ÖZET	189
ABSTRACT	190

KISALTMALAR VE SİMGELER

AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
ACI	: Airports Council International
ATAG	: Air Transport Action Group
BK	: Birleşik Krallık
DHMi	: Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü
DLH	: Ulaştırma Bakanlığı Demir Yolu, Limanlar ve Havameydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü
DPT	: Devlet Planlama Teşkilatı
ECMT	: European Conference of Ministers of Transport
GSYH	: Gayrisafi Yurt İçi Hasıla
IATA	: International Air Transport Association
ICAO	: International Civil Aviation Organization
İTA	: İki Taraflı Anlaşma
ITF	: International Transport Forum
JAA	: Joint Aviation Authorities
JAR	: Joint Aviation Requirements
NATO	: North Atlantic Treaty Organization
OECD	: Organization for Economic Co-operation and Development
ÖİK	: Özel İhtisas Komisyonu
SSCB	: Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
THK	: Türk Hava Kurumu
THY A.O.	: Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı
TOMTAŞ	: Tayyare, Otomobil ve Motor Sanayi Taşımacılık
WTO	: World Trade Organization
I.BYKP	: Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı
II. BYKP	: İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı
III. BYKP	: Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı
IV. BYKP	: Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı
V.BYKP	: Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı

- VI. BYKP** : Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı
VII. BYKP : Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı
VIII. BYKP : Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı
IX. KP : Dokuzuncu Kalkınma Planı
km : kilometre
ton.km : ton.kilometre
yolcu.km : yolcu.kilometre

TABLOLAR LİSTESİ

Tablo 1.1: Taşımacılık Alt Sistemlerinin Özellikleri.....	8
Tablo 1.2: Türkiye’de Yurtiçinde Taşınan Yolcu ve Yük Miktarları (2004-2008)	9
Tablo 1.3: AB-27’de Taşınan Yük Miktarları (2000- 2008) (milyar ton.km)...	10
Tablo 1.4: AB-27 Ülkeleri Yük Taşımacılığında Kullanılan Alt Sistemlerin Yüzde Payları (2000- 2008).....	11
Tablo 1.5: AB-27’ de Taşınan Yolcu Miktarları (2000- 2008) (milyar yolcu.km)	12
Tablo 1.6: AB-27 Ülkeleri Yolcu Taşımacılığında Kullanılan Alt Sistemlerin Yüzde Payları (2000- 2008)	13
Tablo 1.7: 2004-2008 Yılları Arasında Türkiye’de Ulaştırma Alt Sistemlerine Göre Kaza Sayısı ve Sonuçları	16
Tablo 1.8: 1992- 1998 yılları arasında ABD’nin açık gökler anlaşması imzaladığı ülkeler	49
Tablo 2.1: ABD ve Asya Kökenli Kombine Taşıyıcı Firmaların Gelirlerinde Hava Kargo Taşımacılığının Payı	65
Tablo 2.2: 2009 Yılında Uluslararası Tarifeli Sefer Düzenleyen İlk 10 Firma ve Taşıdıkları Kargo Miktarı	67
Tablo 2. 3: 2009 Yılında Uluslararası ve Yerel Tarifeli Seferlerdeki İlk 10 Firma ve Taşıdıkları Kargo Miktarı	68
Tablo 2.4: Dünya Hava Kargo Taşımacılığı (1976- 1985)	75
Tablo 2.5: Dünya Hava Kargo Taşımacılığı (1985- 2005)	77
Tablo 3.1: THY A.O’nun ICAO Üyeleriyle Karşılaştırılması (1968- 1972).....	95
Tablo 3.2: Taşımacılık Alt Sistemlerine Yönelik Gerçekleşen Toplam Kamu Yatırımları (1979- 2010) (2010 Yılı Fiyatlarıyla, TL).....	109
Tablo 3.3: Taşımacılık Alt Sistemlerinin Toplam Kamu Ulaştırma Yatırımlarından Aldıkları Paylar (1979- 2010) (2010 Yılı Fiyatlarıyla)	111
Tablo 3.4: Türk Sivil Havacılığında Yaşanan Gelişmeler (1985- 2010)	118

Tablo 3.5: Sabiha Gökçen Havalimanı'nda 2010 Yılında Taşınan Yük, Kargo ve Yolcu Miktarları	122
Tablo 3.6: 2002-2010 Yılları Arasında Türk Havayolu Firmalarının Hava Kargo Kapasitesindeki Değişim	124
Tablo 3.7: Türkiye'de Taşınan Toplam (İç hat- Dış hat) Hava Yük (Kargo- posta-bagaj) Miktarı (ton)*	128
Tablo 3.8: Türkiye'de İç Hat- Dış Hat- Toplam Hava Kargo Miktarının İç Hat- Dış Hat- Toplam Hava Yük Miktarları İçindeki Payları (1985- 2010)	131
Tablo 3.9: 1985-2010 Yılları Arasında Türkiye'de Taşınan Hava Kargo Miktarı (ton).....	135
Tablo 3.10: 1986-2010 Yılları Arasında Taşınan Hava Kargo Miktarının Artış Oranları	141
Tablo 3. 11: Taşınan Dış Hat Hava Kargo Miktarı (1985- 2010) (ton)	146
Tablo 3.12: Taşınan İç Hat Hava Kargo Miktarı (1985- 2010) (ton).....	148
Tablo 3.13: 2010 Yılı İtibarıyla Türkiye'de İç Hat Taşınan Hava Kargo Miktarının En Yoğun Olduğu İlk 10 Havaalanı	151
Tablo 3. 14: 2010 Yılı İtibarıyla Türkiye'de Dış Hat Taşınan Hava Kargo Miktarının En Yoğun Olduğu İlk 10 Havaalanı	152
Tablo 3.15: 2010 Yılında Dünyada Taşınan Hava Kargo Miktarı En Yoğun Olan Havaalanları	154
Tablo 3.16: THY A.O.'nun 2010 Yılı Trafik Sonuçları	157
Tablo 3.17: Türkiye'nin Ocak- Ekim 2011 Döneminde İhracat ve İthalatının En Yoğun Olduğu ilk 10 Ülke	158
Tablo 3.18: ADF Birim Kök Testi Sonuçları	162
Tablo 3.19: Regresyon Sonuçları	163
Tablo 3.20: Hata Düzeltme Modeli Sonuçları	164

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1.1: Birinci Hak Özgürlüğü	42
Şekil 1.2: İkinci Hak Özgürlüğü	42
Şekil 1.3: Üçüncü Hak Özgürlüğü	43
Şekil 1.4: Dördüncü Hak Özgürlüğü	43
Şekil 1.5: Beşinci Hak Özgürlüğü	43
Şekil 1.6: Altıncı Hak Özgürlüğü.....	45
Şekil 1.7: Yedinci Hak Özgürlüğü.....	45
Şekil 1.8: Sekizinci Hak Özgürlüğü	46
Şekil 1.9: Dokuzuncu Hak Özgürlüğü.....	46

GRAFİKLER LİSTESİ

Grafik 2.1: 2000- 2010 Yılları Arasında Yakıt Fiyatlarındaki Değişme	78
Grafik 2.2: Uluslararası ve Yerel Hava Kargo Trafiği (Şubat 2005- Ekim 2007)	79
Grafik 2.3: Bölgelere Göre Uluslararası ve Yerel Hava Kargo Trafiği Değişimi (2007)	80
Grafik 2.4: Uluslararası ve Yerel Hava Kargo Trafiği Değişimi (Mayıs 2005- Ocak 2009).....	81
Grafik 2.5: Bölgelere Göre Uluslararası ve Yerel Hava Kargo Trafiği Artışı (2008).....	82
Grafik 2.6: Uluslararası ve Yerel Hava Kargo Trafiği Değişimi (Mayıs 2005- Ocak 2010).....	83
Grafik 2.7: Bölgelere Göre Uluslararası ve Yerel Hava Kargo Trafiği Artışı (2009).....	84
Grafik 2.8: Uluslararası ve Yerel Hava Kargo Trafiği Değişimi (Mayıs 2005- Kasım 2010).....	85
Grafik 2. 9: 2010 Yılı Küresel Kargo Gelirleri	86
Grafik 3.1: 1985- 2010 Yılları Arasında Türkiye’de İç Hat, Dış Hat ve Toplam Taşınan Hava Yük Miktarı (ton)	126
Grafik 3.2. 1985- 2000 Yılları Arasında Türkiye’de İç Hat, Dış Hat ve Toplam Taşınan Hava Kargo Miktarının İç Hat, Dış Hat ve Toplam Taşınan Hava Yük Miktarı İçindeki Payları	132
Grafik 3.3: Türkiye’de 1985- 2010 Yılları Arasında Taşınan Hava Kargo Miktarının Gelişim Seyri.....	137
Grafik 3.4: Türkiye’de 1985- 2000 Yılları Arasında Taşınan Hava Kargo Miktarının Gelişim Seyri.....	138
Grafik 3. 5: Türkiye’de 2000- 2010 Yılları Arasında Taşınan Hava Kargo Miktarının Gelişim Seyri (ton).....	139
Grafik 3. 6: Türkiye’de Taşınan Hava Kargo Miktarı Artış Oranları (1986- 2010).....	142

Grafik 3.7: Tarifeli ve Tarifesiz Seferlerle Taşınan Dış Hat Hava Kargo	
Miktarı (1985- 2006)	143
Grafik 3.8: Tarifeli ve Tarifesiz Seferlerle Taşınan İç Hat Hava Kargo	
Miktarı (1985- 2006)	145

GİRİŞ

1980'li yıllarda ulusal ve uluslararası piyasalarda giderek artan serbestleşme, küreselleşme olgusunu daha da hızlandırarak, mal, hizmet ve finans piyasalarının birbirlerine yaklaşımlarına ve karşılıklı etkileşim göstermelerine neden olmuştur. Küreselleşmeyi hızlandıran en önemli faktörlerden biri de ulaştırma sektöründe yaşanan gelişmelerdir. Dar anlamıyla; mal ve hizmetlerin bol oldukları bir noktadan kıt oldukları diğer bir noktaya taşınması olarak tanımlanan ulaştırma sektöründe, son yıllarda yaşanan gelişmeler, bölgeler, ülkeler ve kıtalar arasındaki piyasaları, birbirlerine oldukça yaklaştırmıştır.

Ulaştırma sektörünün taşımacılık alt sistemlerinden olan havayolu taşımacılığı 20.yüzyılda gelişmeye başlamıştır. Gelişim tarihi çok uzun yıllara dayanmıyor olsa da, oldukça hızlı bir şekilde büyüyen havayolu taşımacılığının, 21.yüzyıla damgasını vuracak taşımacılık alt sistemlerinden biri olacağı düşünülmektedir.

Makro düzeyde bakıldığında, artan küreselleşme ile birlikte geçtiğimiz 25-30 yıl içerisinde dünya ticaret hacminde önemli artışlar görülmüştür. Mikro düzeyde ise, firmaların üretim ve dağıtım organizasyonlarında büyük değişiklikler yapılmıştır. Artan rekabet ve genişleyen piyasa hacimleri neticesinde firmalar, tam zamanında üretim ve kapıdan kapıya taşımacılık gibi modeller geliştirmiş, üretim ve dağıtım süreçlerini ise bu modern tekniklere göre belirlemeye başlamışlardır. Tekniklerde yaşanan bu değişim, hammadde ve ara mallara olan talebin artmasına, bu mallara daha hızlı ve güvenli erişme gereksiniminin doğmasına, hatta bu mallara hızlı erişimin can alıcı nokta olmasına yol açmıştır. Firmalara, ihtiyaçları olan hızlı taşımacılık hizmetini en üst seviyede verecek taşımacılık sistemi havayolu taşımacılığı, daha da özelde hava kargo taşımacılığıdır.

Gelişen teknoloji ve iletişim olanakları, hava taşıt sanayisinde çok önemli ilerlemeler kaydedilmesini sağlamış, birçok yeni tip ve boyutta uçak

üretimiştir. Yaşanan teknolojik gelişmeler, birim maliyetlerde düşüş ve yakıt kullanımında etkinlik sağlayarak havayolu taşımacılığında artışa neden olmuştur. 20.yüzyılın ikinci yarısında yoğun taleple karşılaşan hava kargo taşımacılığı, hızlı bir gelişme seyri göstermiş; günümüzde ise bu taşımacılık alt sisteminin önemi daha da artarak, gelişmekte olan ülkelerin bile ulaştırma sektörüne yönelik gündemleri içinde yer almaya başlamıştır. Hava kargo taşımacılığının sunduğu hızlı, güvenli ve emniyetli taşımacılık hizmeti, diğer taşımacılık alt sistemlerinden oldukça üstün olduğu yönlerdir. Hava kargo taşımacılığı sahip olduğu bu hızlı ve emniyetli taşımacılık özellikleri sayesinde ülkelere ve şirketlere, ulusal ve uluslararası piyasalarda ulaşamadıkları pazarlara ulaşma imkanı, ürünlerini tam zamanında, bozulmadan, çalınmadan ve kırılmadan bu pazarlara ulaştırma imkanı sunmaktadır.

Türkiye'nin Orta Doğu, Avrupa, Uzak Doğu-Asya hatlarının üzerinde olması jeostratejik konumu itibariyle önemli bir ülke olması demektir. Türkiye, dünyada artan taşımacılık hacminden pay almak, hava kargo taşımacılığının sağlayacağı sosyo-ekonomik imkanlardan faydalanmak ve uluslararası alanda daha üst bir noktaya gelmek istiyorsa bu alt sistemin gelişimi için daha fazla çaba sarfetmelidir. Çünkü bir ülkedeki ulaştırma sektörünün gelişmişliği ve çeşitliliği, o ülkenin kalkınmışlığının göstergelerinden biridir.

Bu düşüncelerden hareketle; çalışmanın birinci bölümünde havayolu taşımacılığı kavramı, havayolu taşımacılığı piyasası ve uluslararası havayolu taşımacılığının gelişimi, hava yolcu ve hava kargo taşımacılığının her ikisini de kapsayacak biçimde anlatılacaktır.

İkinci bölümde, daha da özele inilerek uluslararası hava kargo taşımacılığının kendine özgü özellikleri anlatılacak; bu piyasada faaliyet gösteren aktörlere yönelik bilgilendirme yapılacaktır. Sonrasında, havayolu taşımacılığının, İkinci Dünya Savaşı ertesinde oldukça hızlı bir gelişim göstermesi nedeniyle, dünya hava kargo taşımacılığının uluslararası ve

bölgesel boyutlarıyla gelişimi, 1955 yılından başlanarak günümüze kadar incelenecektir.

Üçüncü bölümde ise, öncelikle Türk sivil havacılığının gelişimine bakılacak, 1925 yılından günümüze kadar geçirdiği evreler incelenecektir. Bu kısımda, Türkiye’de hazırlanan kalkınma planlarının havayolu taşımacılığı sektörüne yaklaşımları incelenecektir. Takip eden kısımda ise hava kargo taşımacılığının 1985- 2010 yılları arasındaki gelişimi, taşınan hava kargonun miktarı, hava kargo firmaları ve havaalanları bağlamında irdelenecektir. Bu çalışmada, incelenen zaman aralığının seçiminde rol oynayan faktörler, Türk sivil havacılığının 1983 yılında 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ile kuralsızlaştırılması ve sektöre yönelik derlenen verilerin söz konusu zaman dilimine ilişkin olarak görece daha sağlıklı olduğunun düşünülmesidir.

Üçüncü bölümde, Türkiye’de 1985- 2010 yılları arasında, iç hat ve dış hatlarda gelen ve giden hava kargonun tonaj olarak taşınan miktarının toplamı olarak ifade edilen hava kargo miktarının ve bu dönemde gerçekleştirilen ihracatın ve ithalatın toplamı olarak ifade edilen dış ticaret hacminin, kişi başına gelirdeki değişim olarak ifade edilen ekonomik büyüme üzerindeki uzun ve kısa dönem etkilerinin incelenmesi amacıyla uygulanan Engle- Granger eşbütünleşme analizi ve hata düzeltme modelinin sonuçları gösterilmektedir. Örneklem çapının küçük olması zorunluluğu ve hava kargo taşımacılığı alt sisteminin Türkiye’de görece olarak yeni gelişen bir alt sistem olması nedeniyle, hava kargo miktarının uzun dönemde ve kısa dönemde ekonomik büyüme üzerinde etkili olmadığı sonucuna ulaşılmıştır. Bu sonuç beklenmeyen bir sonuç olmamakla birlikte, üçüncü bölümün devamında 2009 yılında T.C. Ulaştırma Bakanlığı tarafından düzenlenen ve 2023 yılı hedeflerinin belirlendiği 10. Ulaştırma Şurası’nda, hava kargo taşımacılığının geliştirilmesine yönelik belirlenen hedefler gösterilmiş ve bu hedeflerin gerçekleşmesiyle bu alt sistemin daha da gelişebileceği; çünkü Türkiye’nin jeopolitik ve jeostratejik konumu itibarıyla buna müsait olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

BİRİNCİ BÖLÜM

ULUSLARARASI HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI

Dünya, özellikle son birkaç on yıldır baş döndürücü bir hızla değişmekte, başta gelişmiş ülkeler olmak üzere çeşitli ülke ekonomileri de buna ayak uydurmaya çalışmaktadır. Pazarlar giderek daha çabuk bütünleşmekte, ekonomiler arasında duvarlar yıkılmakta, mesafeler kısalmaktadır. Üretim sistemlerinde esnek üretim sistemleri olarak anılan yöntemler geliştirilirken, çağdaş teknoloji ürünü yeni mallar pazarlara sunulmaktadır. İşte, sınırların gitgide yok olduğu, yük ve yolcu taşımacılığının hareketlendiği böyle bir dünyada iletişimin yanı sıra ulaştırma hizmetleri de önemli fonksiyonlar üstlenir hale gelmektedir (Kaynak, 1995: 1).

Ulaştırmanın hizmet sektörünü oluşturan taşımacılık faaliyetleri, yoğun olarak havayolu, demiryolu, denizyolu ve karayolu ile yapılmaktadır. Bu alt sistemler, değişen dünyadaki ihtiyaçları yerine getirmek üzere, çeşitli hızlarda evrilmektedirler. Bu değişime uygun olarak evrilen alt sistemlerden biri de havayolu taşımacılığıdır.

1.1. HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI

1.1.1. Taşımacılık Kavramı ve Alt Sistemleri

Ulaştırma sektörünün dolaşım aşamasının bir ifadesi olan taşımacılık kavramı, dar anlamıyla zamanı kısaltıp, mekanları birbirine yaklaştıran bir süreç olmakla birlikte, iktisadi yapılar geliştikçe zamanın para ile alınıp satılan bir mal haline gelmesini sağlamıştır (Kaynak, 2004).

Taşımacılık hizmetinin, iktisadi yapılar değişirken bu değişime paralel olarak bir mal haline gelmesini sağlayan önemli özellikleri vardır. Bunlardan birincisi, mekan ve zaman faydası sağlamasıdır. Taşımacılık hizmeti, malların ve hizmetlerin, üretildikleri yerlerden alınıp, daha yüksek fayda sağlayacak yerlere ulaştırılmasını sağlayarak mekan faydası; mal ve hizmetlere istenildiğinde erişebilme imkanı yaratmasıyla zaman faydası sağlamaktadır. Sağladığı zaman ve mekan faydası, malların ve hizmetlerin talep edildikleri yere, talep edilen zamanda ulaştırılmaları sonucu oluşmaktadır (Bardi et al, 2006: 15).

Taşımacılık hizmetinin bir diğer özelliği, kendi içinde başlı başına önemli bir hizmet kesimi ve aynı zamanda bir ekonomik faaliyet olmasının yanı sıra; diğer ekonomik sektörlerin de itici gücü olabilmesidir (Öztermiyeci, 1993:4). Örneğin, turizm, ticaret, sanayi ve tarım sektörleri için taşımacılık hizmeti son derece önemlidir. Turizm ve ticaret sektörleri üretimleri esnasında taşımacılık hizmetini talep ederken; sanayi ve tarım sektörleri, hem üretim sürecinde hem de üretim sürecinden önce ve sonra taşımacılık hizmeti talep etmektedirler.

Taşımacılık hizmetinin üçüncü özelliği ise, insanların ve firmaların hareketliliğini sağlayarak, ülkelere GSYH artışı ve istihdam olanağı sağlamasıdır. Bu iki yönlü etki şu şekilde gerçekleşmektedir (ECMT, 2002:9):

- (i) Taşımacılık hizmetleriyle gelişmeye başlayan ekonomide taşımacılık trafiği de artar. Böylelikle, taşınan mal miktarında artış, kat edilebilen ulaştırma mesafelerinde artış, iş bölümünde artış, tam zamanında üretim gibi yeni üretim teknolojilerinin ortaya çıkması ile banliyö trafiğinde artış ve iş seyahatlerinde artış görülebilir. Böylelikle artan mal taşımacılığı, üretimle ilişkili yolcu taşımacılığını da arttırmaktadır. Gelişen ekonomide hane halklarının zenginleşmesi, çalışma günlerinin ve çalışma hayatının kısalmasıyla birlikte, tatil ve boş zaman amaçlı seyahat talebi de artmaktadır.

- (ii) İnsan ve mal hareketliliği, yüksek verimlilik ve ekonomik büyümenin ön koşullarıdır. Ekonomik büyüme; artan işbölümü, hızlı yapısal değişim, yeni hammadde kaynaklarının bulunması ve uluslararası ticarete artan rekabetin bir sonucu olarak ortaya çıkmaktadır. Dolayısıyla, üretim faktörlerinin hareketliliği ekonomik büyüme dinamikleri açısından da hayati öneme sahiptir.

Taşımacılık hizmetleri, sağladığı ekonomik büyümenin yanı sıra, ülkelerin kalkınmasında da merkezi öneme sahiptir. Mevcut işlere, sağlık ve eğitim imkanlarına fiziksel erişim sağlanamadığında hayat kalitesi düşmektedir. Üretim için gerekli girdilere ve piyasalara ulaşamadığında büyüme durağanlaşmakta ve yoksulluğun azaltılması sürdürülebilir olmaktan çıkmaktadır. Uygunsuz bir şekilde tasarlanmış taşımacılık stratejilerinin ve programlarının ise yoksul bölgelerdeki koşulları daha da ağırlaştırıcı, çevreyi tahrip edici, kullanıcı gereksinimlerini göz ardı eden ve kamu finansmanını aşan, negatif etkileri de vardır (World Bank, 1996:1).

Ekonomi için bu kadar hayati bir önem taşıyan taşımacılık alt sistemlerine dair DPT tarafından yapılan sınıflandırma;

- 1) Karayolu Taşımacılığı
- 2) Denizyolu Taşımacılığı
- 3) Havayolu Taşımacılığı
- 4) Demiryolu Taşımacılığı
- 5) Boru Hattı Taşımacılığı
- 6) Kent içi Ulaşım

şeklindedir (DPT, 2001:5-9).

OECD bünyesindeki International Transport Forum ve Avrupa Birliği tarafından yayınlanan istatistiklerde, bu sınıflandırmaya yakın olmakla birlikte, iç su yolları taşımacılığına ve kombine yolcu taşımacılığına ait veriler de bulunmaktadır (ITF, 2009; EU.-EC., 2009).

Tüm alt sistemler tarafından sunulan taşımacılık hizmetlerinde hız, güvenilirlik, hizmetin sıklığı ve kullanılan aracın teknik donanımı son derece önemlidir. Tüketiciler bu faktörlere göre seçim yapmaktadırlar. Sistem tarafından sunulan hizmetin, yolcu ve yükün istenildiği anda istenildiği yere ulaştırılabilmesi açısından hızlı olması, hizmet sunulurken yolcunun herhangi bir kazaya ve yükün bozulma, kırılma ve çalınma gibi durumlara maruz kalmadan taşınması, hizmete talep edildiği an ulaşılabilmesi ve tüm bunların sağlanabilmesi için de aracın teknik donanımının iyi olması gerekmektedir. Aracın teknik donanımı, yolcular için konfor ve emniyet; yük için ise gönderinin fiziksel büyüklüğüne bağlı olarak, gönderinin hazırlanması, yükleme ve boşaltma maliyetleri açısından önem taşımaktadır (Bardi et al.,2006: 15-16). Tüketiciler tarafından taşımacılık alt sistemlerinin seçiminde önemli rol oynayan bir diğer faktör ise, o alt sistemin tüketiciye, mümkün olan en düşük hizmet fiyatını sunabilmesidir (Schips ve Mosimann, 2005). Tüketicilerin taşımacılık alt sistemleri seçiminde rol oynayan faktörlerin yanı sıra, belirtilmesi gereken bir diğer nokta ise, her alt sistemin, bir diğerine üstün olduğu ya da diğerinden eksik olduğu yönlerinin olduğudur. Bu nedenle, bir alt sistemi diğer bir alt sistemle her yönüyle karşılaştırmak çok anlamlı değildir (Schips ve Mosimann, 2005).

Tablo 1.1.'de taşımacılık alt sistemlerinin hız, taşıma kapasitesi, güvenlik, enerji tüketimi ve erişilebilirlik özellikleri ve bu açılardan karşılaştırmaları gösterilmektedir.

Tablo 1.1: Taşımacılık Alt Sistemlerinin Özellikleri

Alt Sistem	Hız	Taşıma Kapasitesi	Güvenlik	Enerji Tüketimi	Erişilebilirlik
Demiryolu	Orta/ Yüksek	Yüksek	Yüksek	Az	Doğal Koşullarla Sınırlı
Karayolu	Orta	Düşük	Düşük	Çok	Çok fazla
Denizyolu	Düşük	Yüksek	Yüksek	Az	Sınırlı
Havayolu	Çok Yüksek	Orta; fakat artmakta	Yüksek	Çok	Doğal Koşullarla Sınırlı

Kaynak: ERGÜN, İsmet, **Türkiye'nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü**, Hacettepe Üniversitesi İ.İ.B.F. Yayınları No:10, Ankara, 1985, s. 55.

Tablo 1.1.'den görüldüğü üzere, havayolu taşımacılığı, diğer alt sistemlere kıyasla, sunduğu hızlı taşımacılık hizmeti açısından oldukça üstündür. Diğer yandan, havayolu taşımacılığı hizmetinin taşıma kapasitesi, nispi olarak daha az olmasına rağmen, yaşanan teknolojik gelişmelerle, gün geçtikçe artmaktadır. Enerji tüketimi fazla olan havayolu taşımacılığı hizmetinin erişilebilirliği ise doğal koşullarla sınırlıdır. Diğer bir deyişle, havayolu taşımacılığı hizmetinin gerçekleşmesi için ihtiyaç duyulan taşıt, gerekli altyapı ve üstyapıya erişmek doğal koşullarla sınırlıdır. Bunun yanı sıra, taşıma kapasitesi yüksek, enerji tüketimi az olan demiryolu ve denizyolu alt sistemlerinden denizyolu taşımacılığı, hız ve erişilebilirlik açısından dezavantajlıdır. Karayolu taşımacılığı ise, erişilebilirliğinin daha fazla olması bakımından diğer alt sistemlerden üstündür. Demiryolu taşımacılığı ise, sunduğu hız açısından orta ve/veya yüksek olması, taşıma kapasitesinin yüksek olması ve enerji tüketiminin az olmasının yanında, erişilebilirlik açısından doğal koşullarla sınırlanmıştır. Havayolu taşımacılığının diğer taşımacılık alt sistemlerine göre dezavantajlı olduğu yönlerinden bir diğeri de daha pahalı bir hizmet olmasıdır.

Tablo 1.2.'de Türkiye'de 2004-2008 yılları arasında, taşımacılık alt sistemlerine göre yurtdışında taşınan yolcu ve yük miktarları gösterilmektedir. Bu tabloya göre, Türkiye'de 2004- 2008 yılları arasında, yurtiçi yolcu ve yük taşımacılığında en çok kullanılan alt sistem, karayolu taşımacılığıdır. Yük taşımacılığında karayolundan sonra demiryolunun üstünlüğü görülmektedir. Ancak, alt sistemlerin kullanımı arasında büyük farklar mevcuttur. 2008 yılında karayolu ile taşınan yük 181.935 milyon ton.km iken, aynı yıl demiryoluyla 10.739 milyon ton.km yük taşınmıştır. Bu yapısıyla, Türkiye'deki taşımacılık alt sistemlerinin birbirlerini tamamlayacak şekilde kullanıldığı ve dengeli bir şekilde yapılandırıldığı söylenememektedir.

Tablo 1.2: Türkiye'de Yurtdışında Taşınan Yolcu ve Yük Miktarları (2004-2008)

	2004	2005	2006	2007	2008
Karayolu					
A	156.853	166.831	177.399	181.330	181.935
B	174.312	182.152	187.593	209.115	206.098
Denizyolu*					
A	3.929	3.477	3.830	5.189	6.001
B	621	670	752	843	847
Demiryolu					
A	9.417	9.152	9.676	9.921	10.739
B	5.237	5.036	5.277	5.553	5.097
Havayolu*					
A	321	392	...	...	...
B	3.223	3.992	...	...	...

Kaynak: TÜİK, **Ulaştırma İstatistikleri Özeti 2008**, TÜİK Matbaası, Ankara, 2009, s.1.

A: ton.kilometre(milyon); B: yolcu.km(milyon)

*: Dış hatlardaki taşımalar dahil değildir.

Türkiye’de 2004- 2008 yılları arasında taşınan yolculara bakıldığında ise, yolcuların da yük taşımacılığında olduğu gibi, öncelikli olarak karayolunu tercih ettikleri söylenebilir. Karayolundan sonra ise demiryolu ve havayolu, Türkiye’de yolcu taşımacılığında en çok kullanılan alt sistemlerdir.

Tablo 1.2.’ye yönelik olarak belirtilmesi gereken en önemli nokta, THY’nin Mayıs 2006 tarihinde özelleşmesi nedeniyle de havayoluna ait verilerin TÜİK tarafından derlenemiyor oluşu ve tabloda belirtilen rakamlara dış hat taşımalarının dahil olmayışıdır (TÜİK, 2009:1).

Tablo 1.3: AB-27’de Taşınan Yük Miktarları (2000- 2008) (milyar ton.km)

Yıllar	Karayolu	Demiryolu	İçsuyolları	Boru hattı	Denizyolu	Havayolu	TOPLAM
2000	1,519	404	134	127	1,314	2,5	3,499
2001	1,556	386	133	133	1,334	2,5	3,544
2002	1,606	384	133	128	1,355	2,4	3,608
2003	1,625	392	124	130	1,378	2,4	3,652
2004	1,747	416	137	132	1,427	2,5	3,861
2005	1,800	414	139	136	1,461	2,6	3,953
2006	1,854	440	138	135	1,505	2,7	4,076
2007	1,915	453	147	127	1,532	2,8	4,177
2008	1,878	443	145	124	1,498	2,7	4,091

Kaynak: European Commission, **Energy and Transport in Figures: Statistical Pocketbook** 2010, (Erişim) http://ec.europa.eu/energy/publications/statistics/doc/2010_energy_transport_figures.pdf, 21. 11. 2011, s. 108.

Tablo 1.3.’ de AB-27’de taşımacılık alt sistemlerine göre taşınan yük miktarları ton.km cinsinden gösterilmektedir. AB’de toplam yükü taşımak için en çok kullanılan alt sistem, Türkiye’de olduğu gibi, karayolu taşımacılığıdır. Ancak, tablodan görüldüğü gibi, AB’de yük taşımacılığı için denizyolu da yaygın bir şekilde kullanılmaktadır. AB’de 2008 yılında, karayolu ile taşınan

yük miktarı 1,878 milyar ton.km iken, denizyoluyla taşınan yük 1,498 milyar ton.km.'dir. Türkiye ile kıyaslandığında, AB'de yük taşımacılığı için kullanılan iki alt sistemin taşıdıkları milyon ton.km açısından, aralarındaki fark çok fazla değildir.

Tablo 1.4.'te 2000-2008 yılları arasında, AB'de yük taşımacılığı için kullanılan alt sistemlerin taşınan toplam milyon ton.km.'den aldıkları paylar, yüzde olarak gösterilmektedir. Yüzde dağılıma bakıldığında, 2008 yılında karayolunun toplam taşımaların % 45,9'unu gerçekleştirmiş, denizyolunun ise toplam taşımaların % 36,6'sını gerçekleştirmiş olduğu görülmektedir.

Tablo 1.4: AB-27 Ülkeleri Yük Taşımacılığında Kullanılan Alt Sistemlerin Yüzde Payları (2000- 2008)

Yıllar	Karayolu	Demiryolu	İçsuyolları	Boru hattı	Denizyolu	Havayolu
2000	43,4	11,5	3,8	3,6	37,5	0,1
2001	43,9	10,9	3,7	3,8	37,6	0,1
2002	44,5	10,6	3,7	3,6	37,6	0,1
2003	44,5	10,7	3,4	3,6	37,7	0,1
2004	45,2	10,8	3,5	3,4	37,0	0,1
2005	45,5	10,5	3,5	3,4	37,0	0,1
2006	45,5	10,8	3,4	3,3	36,9	0,1
2007	45,8	10,8	3,5	3,0	36,7	0,1
2008	45,9	10,8	3,6	3,0	36,6	0,1

Kaynak: European Commission, **Energy and Transport in Figures: Statistical Pocketbook 2010**, (Erişim)

http://ec.europa.eu/energy/publications/statistics/doc/2010_energy_transport_figures.pdf,
21.11.2011, s. 108.

Tablo 1. 5.' te ise AB-27'de 2000- 2008 yılları arasında taşınan yolcunun, taşımacılık alt sistemlerine göre dağılımı gösterilmektedir. AB'de de yolcu taşımacılığında, karayollarının üstünlüğü gözlenmektedir. Ancak, AB-27 içi yolcu taşımacılığında karayollarından sonra en çok tercih edilen alt sistem havayoludur. Ayrıca, P2W olarak adlandırılan iki tekerlekli araçların kullanımı da yaygındır.

Tablo 1.5: AB-27' de Taşınan Yolcu Miktarları (2000- 2008) (milyar yolcu.km)

Yıllar	Otomobil	P2W	Otobüs ve Vagon	Demiryolu	Tramvay ve metro	Havayolu	Denizyolu	TOPLAM
2000	4,322	135	518	371	77	457	42	5,921
2001	4,406	138	520	373	77	453	42	6,009
2002	4,480	138	519	366	78	445	42	6,068
2003	4,511	142	520	362	79	463	41	6,119
2004	4,570	145	527	368	82	493	41	6,226
2005	4.564	148	528	377	82	527	40	6,266
2006	4,680	152	528	389	84	549	40	6,422
2007	4,760	152	542	395	86	572	41	6,549
2008	4,725	155	547	409	89	561	41	6,527

Kaynak: European Commission, **Energy and Transport in Figures: Statistical Pocketbook 2010**, (Erişim)

http://ec.europa.eu/energy/publications/statistics/doc/2010_energy_transport_figures.pdf,
21. 11. 2011,s. 119.

Tablo 1.6.'da ise AB-27'de yolcu taşımacılığında kullanılan alt sistemlerin yüzde olarak payları verilmiştir.

Tablo 1.6.'daki dağılıma bakıldığında, topluluk içi yolcu ulaşımında iki tekerlekli araçların, tramvay ve metrodan daha fazla kullanıldığı görülmektedir. İki tekerlekli araçların yolcu taşımacılığında kullanılma yüzdesi

2008 yılında 2,4 iken tramvay ve metronun kullanımı yüzde 1,4.'tür. Bir diğer dikkat çeken nokta ise, havayolu kullanım yüzdesinin demiryolundan fazla olmasıdır. İlerleyen bölümlerde daha ayrıntı olarak değinilecek olan, AB'de havayolu taşımacılığı sektöründe yaşanan kuralsızlaştırmayla, havayolu taşımacılığı, AB içi yolcu taşımalarında, demiryolundan daha fazla tercih edilen bir alt sistem olmuştur.

Tablo 1.6: AB-27 Ülkeleri Yolcu Taşımacılığında Kullanılan Alt Sistemlerin Yüzde Payları (2000- 2008)

Yıllar	Otomobil	P2W	Otobüs ve Vagon	Demiryolu	Tramvay ve metro	Havayolu*	Denizyolu*
2000	73,0	2,3	8,8	6,3	1,3	7,7	0,7
2001	73,3	2,3	8,7	6,2	1,3	7,5	0,7
2002	73,8	2,3	8,6	6,0	1,3	7,3	0,7
2003	73,7	2,3	8,5	5,9	1,3	7,6	0,7
2004	73,4	2,3	8,5	5,9	1,3	7,9	0,7
2005	72,8	2,4	8,4	6,0	1,3	8,4	0,6
2006	72,9	2,4	8,2	6,1	1,3	8,5	0,6
2007	72,7	2,3	8,3	6,0	1,3	8,7	0,6
2008	72,4	2,4	8,4	6,3	1,4	8,6	0,6

Kaynak: European Commission, **Energy and Transport in Figures: Statistical Pocketbook 2010**, (Erişim) http://ec.europa.eu/energy/publications/statistics/doc/2010_energy_transport_figures.pdf, 21. 11. 2011, s.119.

*: Hava ve denizyoluna ait istatistikler yalnızca AB-27 içi taşımaları kapsamaktadır. Geçici tahminlerdir.

Ulaştırma sektörünün verimli ve etkin olarak çalışması, çeşitli taşımacılık alt sistemlerin kullanımlarına bağlıdır. Artan küreselleşme ile genişleyen ve bütünleşen piyasalar, taşımacılık alt sistemlerinin daha etkin

kullanımını gerekli kılmaktadır. Bu ihtiyaç, farklı alt sistemlerin birleştirilmesiyle uygulanan, kombine taşımacılığın gelişiminde önemli rol oynamaktadır.

Kombine taşımacılık terimi, genellikle, mal taşımacılığı için kullanılan bir terimdir (Janic ve Reggani, 2001). ECMT tarafından yapılan tanıma göre, kombine taşımacılık, karayolu, demiryolu ve kısa mesafe denizyolu alt sistemlerinin sahip olduğu avantajların en üst düzeyde kullanılmasıyla yapılan taşımacılıktır. Dolayısıyla, kombine taşımacılık, malların kapıdan-kapıya taşınmasında intermodal (alt sistemler arası) uygulamanın geliştirilmesi ve sunulması ve buna ek olarak da, hizmet verilirken tek bir konteyner, yani tek bir taşıma ünitesi kullanılması demektir (ECMT,1998: 8). Böylece, taşımacılıkta etkinlik artırımı sağlanırken, diğer taraftan, alt sistemler arasında dengeli dağılım gerçekleştirilmektedir. Kombine taşımacılıkta mümkün olan birleşimler şöyledir (Kaynak, 2004):

- Denizyolu- Demiryolu- Karayolu
- Denizyolu- Karayolu (Ro-Ro Taşımacılığı)
- Demiryolu- Karayolu

Havayolu taşımacılığının, kombine taşımacılıkta kullanımına dair çeşitli görüşler öne sürülmüştür. Havayolu taşımacılığının kombine taşımacılık için uygun olmadığını; çünkü, havayolu taşımacılığı için kullanılan konteynerlerin kendilerine özel şekilleri ve hacimleri olduğunu; bu nedenle çok nadir kullanılabileceğini savunan görüşler kadar (ECMT, 1998:8); havayolu taşımacılığının kombine taşımacılıkta kullanılabileceğini; özellikle, havayolu-demiryolu bağlantısının kargo gönderileri için de sağlayacağı faydanın yanı sıra yolcuların havaalanlarına ulaşımının daha kolay olması, çevreye daha az zarar vermesi, bölgenin sosyo-ekonomik durumuna pozitif yönde katkı sağlaması, havaalanı ve demir yolu işletmecisi için birçok açıdan daha iyi olması nedeniyle, oldukça önemli olduğunu savunan görüşler de vardır(ATAG, 1998: 4-6). Türkiye’de de Atatürk Havalimanı- Çorlu Havaalanı¹

¹ 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu’nun 3. Maddesinde havaalanı terimi; karada ve su üzerinde hava araçlarının kalkması ve inmesi için özel olarak hazırlanmış, hava araçlarının bakım ve diğer ihtiyaçlarının karşılanmasına, yolcu ve yük alınmasına ve verilmesine elverişli tesisleri bulunan yerler

ve Atatürk Havalimanı- İstanbul Sabiha Gökçen Havaalanının birbirine Maglev hızlı treni ile bağlanması projesi vardır (Ulaştırma Bakanlığı, 2010: 566).

1.1.2. Havayolu Taşımacılığı Kavramı ve Özellikleri

Ulaştırma sektörünün önemli bir alt sektörü olan havayolu ulaştırması; faaliyet konusu, faaliyetleri yürüten kamu ve özel kurum ve kuruluşlar, kullanılan yüksek teknoloji ürünü araçlar ve donanım, özel alt yapı ve haberleşme sistemleri, nitelikli insan gücü, hizmet verilen insanlar, ulusal ve uluslararası özelliğe sahip kurallar ve mevzuat konularının oluşturduğu önemli bir sistemdir (DPT, 2001b: 1).

Havayolu ulaştırmasının hizmet ayağını, havayolu taşımacılığı oluşturmaktadır. Havayolu taşımacılığı, belirlenmiş noktalar arasında, halkın kullanımı için sunulan en küçük hava taksiden en büyük havayolu şirketine, charter hizmetlerinden tarifeli havayolu taşımacılığı hizmetine, kargo ve posta taşımacılığından yolcu taşımacılığına kadar olan tüm hizmetleri içeren bir iktisadi faaliyettir (O'Connor, 1982:1; Pompl, 2007: 17) .

Havayolu taşımacılığının, demiryolu, karayolu ve denizyolu taşımacılığı ile, özellikle kargo taşımacılığı bağlamında karşılaştırıldığında, diğer alt sistemler karşısında üstün olduğu yönleri ise şunlardır (Pompl, 2007: 94):

- (i) Havayolu taşımacılığı, yolcuların güvenli ve sıhhatli bir biçimde taşınmalarını sağlamasının yanı sıra, yük ve kargonun da fiziksel olarak zarar görmeden ve çalınmadan taşınmasını sağlamaktadır. Havayolu taşımacılığında yaşanan kazalar, diğer alt sistemlere kıyasla daha azdır.

olarak tanımlanmıştır. DHMİ tarafından yapılan sınıflandırmaya göre ise, iç hat ve dış hat olmak üzere tarifeli ve tarifesiz seferlere hizmet verenlere “havalimanı”, dış hat tarifesiz seferler ile iç hat tarifeli ve tarifesiz seferlere hizmet verenlere ise “havaalanı” denilmektedir.

- (ii) Havayolu taşımacılığı sunduğu hızlı taşımacılık hizmeti sayesinde, özellikle kıtalararası seyahat eden yolcuların ve gönderilerin, birkaç hafta yerine 24 ile 48 saat arasında teslim yerine ulaşmasını sağlayarak ulaştırma süresini kısaltmaktadır. Gönderinin ulaştırma süresinin kısalması ise depolama süresince oluşan sermaye taahhüdünü azaltmaktadır.
- (iii) Havayolu taşımacılığı, gönderinin yüksek kaliteli taşımacılıkla, tam zamanında teslimini sağlayan bir hizmettir.

Havayolu taşımacılığında yaşanan kazaların diğer alt sistemlere göre daha az olduğunu göstermek amacıyla, Türkiye’de 2004- 2008 yılları arasında ulaştırma alt sistemlerine göre yaşanan kazaların ve bu kazalar sonucunda ölen ve yaralanan kişilerin sayısı Tablo 1.7.’ de gösterilmiştir.

Tablo 1.7: 2004-2008 Yılları Arasında Türkiye’de Ulaştırma Alt Sistemlerine Göre Kaza Sayısı ve Sonuçları

	2004	2005	2006	2007	2008
Karayolu					
Kaza Sayısı	537.352	620.789	728.755	825.561	-
Ölü Sayısı	4.427	4.505	4.633	5.007	-
Yaralı Sayısı	136.437	154.086	169.080	189.057	-
Denizyolu					
Kaza Sayısı	151	147	116	117	206
Ölü Sayısı	22	24	8	18	10
Yaralı Sayısı	4	-	-	3	8
Demiryolu					
Kaza Sayısı	555	522	455	394	386
Ölü Sayısı	218	153	101	108	111
Yaralı Sayısı	467	273	246	204	247
Havayolu					
Kaza Sayısı	1	7	10	11	2
Ölü Sayısı	1	2	1	60	3
Yaralı Sayısı	3	-	4	3	

Kaynak: TÜİK, **Ulaştırma İstatistikleri Özeti**, 2009, s. 2.

Havayolu ulaştırmasının sunduğu taşımacılık hizmetinin kullanımı, toplumların sosyal, ekonomik ve politik yapılarında ve zaman içerisinde üretici ve tüketicilerin tercihlerinde görölen değişim sonucunda artmaktadır. Artan havayolu taşımacılığı ise, gerek ulusal gerekse küresel ölçekte, toplumlara ve ekonomilere önemli faydalar sağlamaktadır.

Havayolu taşımacılığı sektöründe hizmet veren havayolu firmalarında ve havaalanlarında yarattığı istihdam, sağladığı ekonomik faydaların başında gelmektedir.

ATAG (2005; 2008) tarafından yapılan çalışmalarda, havayolu taşımacılığının istihdam üzerindeki etkisinin, doğrudan istihdam ve dolaylı istihdam olmak üzere iki biçimde oluştuğu belirtilmektedir. Doğrudan istihdam, cari ücret düzeyinde, havayolu firmalarında, havaalanı faaliyetlerinde, uçak bakım ve onarım faaliyetlerinde, hava trafik kontrolü ve yönetiminde, yolcuların uçuş defterine kayıt edilmesi faaliyetlerinde (check-in), bagaj taşıma faaliyetlerinde ve ikram hizmetlerinde çalışan insan sayısı ile uçak satışında görevli olan hava-uzay imalatçı firmalarını ve bununla ilgili iş kollarında çalışan insanları kapsamaktadır (ATAG,2008: 4).

Havayolu taşımacılığının sağladığı dolaylı istihdam ise, havayolu taşımacılığı sektöründeki tedarikçi firmaların sunduğu istihdam ve hizmetler üzerindeki etki dolayısıyla oluşmaktadır. Dolaylı istihdam; yakıt tedarik eden firmalar, havaalanı tesislerini inşa eden inşaat firmaları, uçak yapımının alt bileşenlerini tedarik eden firmalar, havaalanlarındaki perakende satış mağazalarında satılan malların üretici firmaları, çağrı merkezleri, bilişim teknolojileri gibi, sektör ile ilgili bilişim hizmeti veren firmalar tarafından sağlanan istihdamı ifade etmektedir (ATAG, 2008:5).

Havayolu taşımacılığı sektöründeki işgücü, nitelik olarak da ekonomiye fayda sağlamaktadır. Sektörün oldukça sermaye yoğun olması nedeniyle, yapılan ufak bir hatanın bile, bu faaliyeti yöneten birime maliyeti oldukça fazla olmaktadır. Bu nedenle, bu sektörde çalışan işgücünün nitelikli olması son

derece önemlidir. Dolayısıyla, sektördeki nitelikli işgücü, ülkenin toplam işgücü içinde nitelikli işgücünün oranını yükseltmektedir.

Sektör, elde ettiği gelir doğrultusunda GSYH'ya da parasal katkı sağlamaktadır. Örneğin, 2006 yılında, sektörün, dünya GSYH' sına yaptığı parasal katkı toplam 1, 1 trilyon \$ tutarındadır (ATAG, 2008).

Havayolu taşımacılığı sektörünün gelişmesi, ekonomideki diğer sektörlerin faaliyetleri ve verimliliklerini de arttırmaktadır.

Havayolu taşımacılığının öncelikle etkilediği sektör, turizm sektörüdür. Uzak mesafe turist taşımacılığında, genellikle hava yolu taşımacılığı kullanılmaktadır. Buradan yola çıkılarak denilebilir ki, havayolu taşımacılığının gelişmiş olması, ülkenin turizm sektöründe bir canlanma sağlayabilir. Canlanan turizm sektörünün gelirleri ve sunduğu istihdam olanakları da artmaktadır. Örneğin, 2007 yılı itibarıyla, Afrika'da, turizm sektöründe istihdam edilen ortalama 1,5 milyon kişi vardır ve bu sayı Afrika istihdamının % 25'ini oluşturmaktadır. Bu işgücünün maliyeti, deniz aşırı ülkelerden havayolu taşımacılığı ile gelen ziyaretçilerin harcamaları ile karşılanmaktadır (ATAG,2008:9).

Havayolu taşımacılığı, ülkelerarasındaki mesafelerin kısılmasını sağlayarak, uzak ülkeler arasındaki ticaretin gelişmesini sağlayarak, uluslararası ticaret hacminin artışına katkı sağlayabilmektedir. Buna ek olarak, havayolu taşımacılığı, sunduğu hızlı taşımacılık hizmeti sayesinde, kesilmiş çiçek ya da meyve gibi çabuk bozulabilen malların ve gazete gibi değeri çabuk yitirilebilen malların, çok uzak mesafelere dahi, zamanında taşınabilmesini sağlamaktadır. Ayrıca, montaj hattında ihtiyaç duyulan küçük bir parçanın, çok kısa süre içinde istenilen yere taşınmasını sağlayarak, üretim sürecindeki kesilmeleri önleyebilmektedir. Dolayısıyla, ülkelerin sınai üretim desenlerinin de değişebilmesini sağlamaktadır.

Artan küreselleşme, firmalararası ticaret ilişkilerinde de değişikliklere neden olmuş; farklı kıtalardan birçok firmanın çeşitli birleşmeler ve/veya

işbirlikleri oluşturarak faaliyet göstermesini sağlamıştır. Firmalar arasında bu tarz faaliyetlerin oluşturulması ve geliştirilmesi süreçlerinde, genellikle hava yolu taşımacılığı kullanılmaktadır. Günümüzde görüntülü toplantı gibi teknolojik gelişmelerin var olmasına rağmen, firmalararası küresel işbirliklerinin kurulmasında yüz yüze görüşmenin önemi ve bu amaçla kullanılan havayolu taşımacılığının sektöre pozitif etkisi devam etmektedir (ATAG, 2008).

Havayolu taşımacılığı sektörünün sağladığı katkılar yalnızca ekonomik alan ile sınırlı değildir. Havayolu taşımacılığı, ülkelerin sürdürülebilir kalkınmalarını destekleyerek, sosyal yapılarının gelişmesine de katkı sağlamaktadır.

Sürdürülebilir kalkınma, bir ülkenin üretim yapısını, yüksek katma değerli mal ve hizmetler üretecek biçimde dönüştürmesi ve ortaya çıkan mal ve hizmetlerin o toplumu oluşturan gelir grupları arasında adaletli bir şekilde dağıtması yoluyla ülkesindeki yaşam standardını (refah düzeyinin) yükseltmesi; yaratılan zenginlikleri bölgeler ve gelir grupları arasında adaletli bir şekilde dağıtması ve bu arada çevresel değerleri de koruyarak kalkınmasıdır (Kaynak, 2009: 47-63).

Havayolu taşımacılığının sürdürülebilir kalkınmaya yaptığı olumlu etki, öncelikle, uluslararası turizmin gelişimini desteklemesi ve onu teşvik etmesi bağlamındadır. Gelişen turizm, sit alanlarının ve çevrenin korunmasını teşvik ederek, sürdürülebilir kalkınmaya katkı sağlamaktadır (ATAG, 2005: 21; ATAG,2008:11). Çevrenin korunması, turizm endüstrisinin gelişmesini sağlamakta; gelişen turizm sonucunda elde edilen gelirler ise yeniden çevrenin ve kültürel mirasların v.b. korunmasında harcanmaktadır. Üstelik doğa turizminin teşvik edilmesi, sürdürülebilir olmayan tarım faaliyetlerine karşı doğanın korunmasını desteklemek için kullanılabilecek en etkin lobi faaliyetlerinden biridir (ATAG,2005: 21).

Havayolu taşımacılığı, diğer taşımacılık sistemlerinin gidemediği sapa yerlere erişim olanağı sağlamaktadır. Sağladığı bu sosyal fayda sayesinde, o

bölgelerdeki insanlar, yiyecek tedariki, hastane, eğitim ve posta gibi ihtiyaçlarını karşılayabilmekte; aile fertleri ve tanıdıkları ile görüşebilmekte ve iş bağlantıları kurabilmektedirler (ATAG,2005: 21).

Doğal afetlerden dolayı zarar görmüş, kara ve su ile bağlantısı kesilmiş, insani yardıma acil ihtiyacı olan (sapa) yerlere ulaşılmasında ve acil tıbbi malzeme tedarikinin ve/veya nakil için gerekli organların hızlı bir şekilde taşınmasında havayolu taşımacılığı hayati öneme sahiptir. Bu şekilde oluşan, zaman- maliyet ilişkisinin önemsiz, yalnızca zamanın önemli olduğu durumlarda hava yolu taşımacılığı rakipsizdir. Örneğin, 2010 yılı Ekim ayı başlarında Şili'de çöken maden altında kalan otuz üç işçiyi kurtarma operasyonunda kullanılacak dört adet matkap ucu, Miami Uluslararası Havaalanı pistinden alınmış, kısa sürede, operasyon için getirilmiştir (Eyerdam, 2010). Bir diğer örnek ise, 2004 yılında, Endonezya'nın Sumatra adasında yaşanan tsunami afetinden sonra bölgeye yapılan yardımların çoğunun havayolu taşımacılığı vasıtasıyla ulaştırılmış olmasıdır

Doğası gereği, insanları genellikle uzak mesafelere taşıyan havayolu taşımacılığı, bu sayede insanların farklı kültürler ile tanışmasını da sağlamaktadır. Bu sosyal faydaya ek olarak, havayolu taşımacılığının daha fazla kullanılmasıyla, potansiyel tatil yerlerinin sayısı artmakta; mevsimsel meyve ve sebzelerin yıl boyunca ve daha makul fiyatlarla edinimini sağlanmakta ve insanların boş zamanlarını değerlendirmeleri ve kültürel aktiviteleri için mevcut seçenekleri genişlemektedir (ATAG,2005: 21).

1.1.3. Havayolu Taşımacılığı Piyasası

1.1.3.1. Ürün

Havayolu taşımacılığında ürün, havayolu taşımacılığı hizmetinin, yolcuların ve malların iki nokta arasında taşınmasıdır.

Havayolu taşımacılığının hizmet sunumu açısından kendine özgü özellikleri şunlardır (Wells'ten aktaran Gün, 2007:127):

- (i) Hava yolu taşımacılığı hizmeti talep dalgalanmalarına karşı daha sonra sunulmak üzere depolanamaz.
- (ii) Kötü hizmetin telafisi zordur.
- (iii) Hizmet, büyük miktarlarda sunulmaktadır. İstisnai durumlar hariç, kişiye özel sunulması söz konusu değildir.
- (iv) Hizmetin sunumu her zaman kesin değildir. Teknik sorunlar, meteorolojik olaylar gibi nedenlerle uçuş gerçekleşemeyebilir.
- (v) Satıştan önce hizmeti deneme olanağı yoktur.
- (vi) Havayolu taşımacılığı hizmeti, homojen niteliktedir. Bir başka deyişle, bir yolcu için, aynı sınıftaki iki hava yolu firmasının sunduğu koltuklar arasında bir fark yoktur.

Havayolu taşımacılığı hizmeti, havayolu firmaları tarafından sağlanmakta; dolayısıyla ürün de havayolu firmaları tarafından üretilmektedir. Bu bağlamda, havayolu firmaları tarifeli hizmet sunan firmalar ve tarifesiz hizmet sunan firmalar olmak üzere ikiye ayrılmaktadır.

Tarifeli hizmet sunan firmalar, seferlerin düzenleneceği noktaları, sefer gün ve sayılarını önceden planlamış ve duyurmuş firmalardır. Tarifesiz hizmet sunan firmalar ise, önceden planlanmış bir uçuş programına sahip olmayan, oluşan talebe göre sefer düzenleyen firmalardır. Bu firmalar, charter firmalar olarak da adlandırılmaktadır.

Tarifesiz hizmet sunan firmaların günümüzdeki bu tanımı 1962 yılına kadar yapılamamıştır. 1944 yılında yapılan Şikago Konferansı'nda tarifeli seferler dışında kalan seferler tarifesiz seferler olarak adlandırılmış; bu hizmeti sunan firmalar da tarifesiz hizmet sunan firmalar olarak adlandırılmıştır. Ancak, bu firmaların, tarifeli hizmet sunan firmaların, tarifelerini ve hizmet fiyatlandırmalarını etkileyecek kadar önem kazanması, bu firmaların tanımlanması gereğini doğurmuştur. Böylelikle, 1962 yılında, ICAO tarafından yapılan tanıma göre, belirli bir saat tarifesi olmayan, özellikle

tatil dönemlerinde sefer düzenleyen ve özel bazı amaçları gerçekleştirmek için konan seferler, charter seferler olarak adlandırılmıştır (Çermikli, 1997: 107).

Havayolu taşımacılığı piyasasındaki gelişmeler doğrultusunda, günümüzde büyük havayolu firmaları ve tüketicilere düşük maliyetli koşullarda hizmet sunan küçük havayolu firmaları olarak da ikiye ayrılmaktadır.

Büyük firmalar, merkez havaalanları ve limanlarını kullanan, ikram hizmetleri sunan, müşteri memnuniyetini ön planda tutan, bilet satışında internet, doğrudan satış ve seyahat acentelerini kullanan, daha konforlu uçaklarla hizmet sunan, yurtdışı seferleri de bulunan, bu nedenlerle, yüksek maliyetlere katlanan, markalaşmış firmalardır. Bu firmalar, uçuş filosunun belirlenmesi, satın alınması, kiralanması, uçuş tarifelerinin düzenlenmesi, gelir ve gider yönetimlerindeki karmaşıklık vb. gibi faaliyetler için daha fazla zaman ve para harcadıklarından, sundukları ürün de, genellikle daha yüksek kalitelidir. THY A.O., bu firmalara bir örnektir.

Düşük maliyetli firmalar ise öncelikli olarak düşük maliyetle hizmet vermeyi amaçlayan, bu doğrultuda, ikincil havaalanları ve limanlarını kullanan, noktadan noktaya uçuş yapan, ikram hizmeti sunmayan veya sınırlı bir şekilde sunan havayolu firmalarıdır. Dolayısıyla, düşük maliyetli firmaların sunduğu ürünün tek özelliği, düşük fiyat tarifesidir. Türk firmalarından, Sun Express, Onur Air ve Pegasus firmaları, düşük maliyetli hizmet sunan firmalardır.

Havayolu taşımacılığı hizmeti yolcu, kargo ve posta taşımacılığı olmak üzere de üç sınıfa ayrılmaktadır.

1.1.3.2. Üretim Fonksiyonu

Üretim fonksiyonu, teknolojik gelişme veri iken, temelde emek, sermaye, doğal kaynaklar ve girişimci olarak tanımlanan girdilerin, çıktı ile olan ilişkilerini, çıktının oluşması için girdilerin hangi oranlarda birleşmesi gerektiği bağlamında ifade eden matematiksel bir kavramdır.

Havayolu taşımacılığı hizmetinin üretilmesi için gerekli olan temel girdiler, uçak, uçuş mürettebatı, yakıt ve uçuşun başlatılması ve sonlandırılması için gerekli pisttir (O'Connor, 1982: 59).

Straszheim (1969) tarafından yapılan çalışmada, temel girdilerin kullanılmasıyla oluşan üretim fonksiyonunun, teknolojik olarak farklı gelişmişlik seviyelerinde olan ülkeler arasında farklılık göstermediği, ya da çok az bir farklılık gösterdiği belirtilmiştir; böylece üretim fonksiyonlarının homojen bir yapıda olduğu ifade edilmiştir. Örnek olarak ise, New York-Londra arasında sefer yapan Amerikan Pan American firması ile Hintli Air India firmaları karşılaştırılmıştır. Ülkelerden Hindistan'ın emek-yoğun, ABD'nin ise sermaye-yoğun ülkeler olmasına rağmen, bu iki şehir arasında, ikisinin de Boeing 747 uçağı kullandığı, çünkü bu mesafe arasında hizmet verebilecek uçağın modern teknoloji ürünü olması gerektiği, aynı sayıda uçuş mürettebatı çalıştırdığı, aynı mesafede uçtuğu, aynı miktarda yakıt kullandığı ve aynı havaalanı kullanım bedelini ödediği varsayılmıştır. Böylece, iki firmanın kullandığı faktör maliyetleri farklı bile olsa, üretim fonksiyonlarının homojen olduğu sonucuna ulaşılmıştır (O'Connor, 1982: 61).

Bu duruma istisna olarak, gelir düzeyi düşük olan ülkelerde yerel ve bölgesel havayolu taşımacılığının eski uçaklarla yapılmasının daha etkin olması gösterilebilir. Bu yörelerde, havayolu taşımacılık hizmetinde kullanılmak üzere, daha fazla emek ve daha az sermaye kullanılmaktadır. Uçaklar, görece olarak daha ucuz olsa da küçük ve daha yavaştır. Modern uçaklarla karşılaştırılması gerektiğinde de, bu eski uçakların daha fazla adam-saat ve daha fazla koltuk-mil kapasitesinde çalıştırılması

gerekmektedir. Sonuç olarak, aynı çıktının elde edilmesi için, gelir düzeyi düşük olan ülkede daha fazla girdi kullanılması, bu bağlamda da maliyetlerin artması sonucu doğmaktadır (O'Connor, 1982: 62).

Straszheim (1969) 'da ücret düzeyinin yüksek olduğu ülkelerin havayolu firmalarının, ücret düzeyi düşük olan ülke firmalarına kıyasla daha düşük maliyetlerle çalışmasını, bu firmalarda kullanılan "girdi planlaması"na bağlamaktadır. Planlama sayesinde uçağın kullanım süresi ve mesafesi, uçuş mürettebatının çalışma süreleri, hangi havaalanlarının kullanılacağı gibi konularda etkinlik sağlanmaya çalışılmakta; böylece, bu firmalarda yüksek ücret düzeylerinin maliyetlere yansımalarının dezavantajı giderilmiş olmaktadır (O'Connor, 1982: 62).

1.1.3.3. Piyasa Yapısı

Ülkelerin havayolu taşımacılığı hizmeti sunan firmaları, az sayıda firmanın bulunduğu ve bu firmaların da piyasanın büyük bir kısmına hakim olduğu oligopol piyasalarında faaliyet göstermektedirler.

Klasik iktisat görüşünün tam rekabet anlayışına göre, piyasanın etkin bir şekilde işleyebilmesi için, piyasada çok sayıda küçük firma bulunması gerekmekte, piyasada az sayıda büyük firmanın bulunması rekabeti engellemekte ve tekellerin oluşmasına neden olmaktadır. Bu nedenle, piyasaların düzgün işlemesi için çeşitli düzenlemeler yapılması gerektiği ileri sürülmektedir.

1980'li yılların başlarında Baumol, Panzar ve Willig (1982) tarafından geliştirilen yarışılabilir piyasalar teorisi, bu görüşlerin her zaman doğru olmayabileceğini göstermiştir. Bu teoriye göre, tekellerin gücünün esas kaynağı, piyasaya giriş ve piyasadan çıkış önündeki engellerdir. Bir başka deyişle, sektörde faaliyet gösteren firma sayısının az olması ve/veya sektörde büyük ölçekli firmaların olması yarışılabilir piyasalar teorisine göre sektör

performansının mutlaka düşük olduğu anlamına gelmemekte ve bu nedenle bu gibi sektörlerin düzenlenmesi her zaman gerekli olmamaktadır (Güenalp, 2002: 49)².

Tam yarışılabilir piyasa, piyasaya girişlerin tamamen serbest, piyasadan çıkışların ise maliyetsiz olduğu piyasalardır. Burada piyasaya girişlerin serbest olması Stigler (1968) anlamındadır. Yani, piyasaya girişlerin maliyetsiz ve kolay olması anlamında değildir (Baumol, 1982: 3). Burada ifade edilmek istenen, piyasaya girmesi olası potansiyel rakiplerin, piyasaya girmeleri halinde, üretim tekniği, ürün kalitesi konularında dezavantaj yaşamayacağı, maliyet farklılıklarıyla karşılaşmayacağıdır. Potansiyel rakipler, piyasaya girmeden önce, daha önce piyasaya girmiş firmaların maliyetlerine bakarak, piyasaya girme ya da girmeme kararı almaktadırlar.

Yarışılabilir piyasalar teorisinde, piyasaya girişlerden daha çok piyasadan çıkışlara önem verilmektedir. Piyasaya giriş için gerekli olan sermayeden çok piyasadan çıkarkenki sermaye önemlidir. Bu durum batık maliyetlerle açıklanmaktadır. Batık maliyet, firmanın piyasaya girerken harcadığı sermayesinin, piyasadan çıkmak istediğinde geri alamayacağı kısmını ifade eder. Bir diğer deyişle, batık maliyetler, üretim süreci tamamen durdurulduğunda dahi elimine edilemeyen maliyetlerdir. Bu nedenle, firmanın gireceği piyasanın ikinci el piyasasının olup olmadığını ve sermayesinin bu piyasaya uygun olup olmadığını araştırması gereklidir (Bailey ve Baumol, 1984: 114; Güenalp, 2002: 52).

Batık maliyetler, bir kere katlandıktan sonra firmanın fırsat maliyetinin bir parçası olmaktan çıkmaktadır. Çünkü batık maliyetlerin tekrar kullanımı söz konusu değildir. Bu yönüyle batık maliyetler, potansiyel rakipler ile sektördeki firmalar arasında önemli bir asimetri oluşturmaktadır. Sektördeki firma batık maliyetlere bir kere katlanmıştır ve bu tutar artık onun fırsat maliyetinin bir parçası değildir. Piyasaya girmeyi düşünen potansiyel rakip

² Eserin orijinal adı “Yarışılabilir Piyasalar Yaklaşımı ve Rekabet Politikaları”dır. Ancak Türkçe literatürde “Yarışılabilir Piyasalar” kavramı daha yaygın kullanıldığından, atıf yapılan paragrafta da yarışılabilir piyasa kavramının kullanımı uygun görülmüştür.

için ise bu harcama miktarı üretimin fırsat maliyetinin bir parçasıdır. Dolayısıyla, potansiyel rakip için yatırımın beklenen getirisi, bu yatırımın, bir kez gerçekleştirildikten sonra geriye çevrilmesi mümkün olmayan kısmını kaybetme riskini de içerecek şekilde yüksek olmalıdır (aktaran Günalp, 2002: 53).

Bailey ve Baumol (1984)'e göre, havayolu taşımacılığında kullanılan uçakların mobil olması ve ikinci el piyasalarının olması, batık maliyetlerin düşük olabileceği varsayımıyla, bu sektörü tam yarışılabilirliğe yaklaştırmaktadır (Bailey ve Baumol, 1984: 128).

İki şehir arasında hava taşımacılığında talebin günde sadece bir uçuşa olanak verdiği bir durumda, bu rotada taşımacılık yapan hava yolu firması doğal monopol durumundadır. Daha karlı bir rotada faaliyet göstermek istediğinde, bu rotaya geçerek girdiği alanda bulunan mevcut firmadan daha düşük fiyat uygulamak suretiyle rekabet edebilmektedir. Mevcut firma, maliyetlerini düşürerek tepki verecek olsa da, giriş yapmış olan firma bir başka rotaya geçmek veya uçağını ikinci el piyasada satmak veya kiralamış ise geri vermek olanaklarına sahiptir (Davut, 1996: 126) havayolu taşımacılığı sektörünün tam yarışılabilir piyasaya yaklaşmasının nedenlerinden bir diğeri de budur.

Potansiyel rakipler, piyasa girişlerin serbest, piyasadan çıkışların ise belirli bir batık maliyet içerdiği varsayımı altında, sektöre vur- kaç girişi de yapabilmektedirler. Karın yüksek olduğu piyasaya girip daha düşük bir fiyat sunarak ve piyasada mevcut firmaların fiyat tepkisi göstermesine izin vermeden, o piyasadan çıkabilmektedirler. Vur- kaç hareketi sırasında potansiyel rakibin elde ettiği kar, batık maliyetini de tazmin edeceğinden, potansiyel rakiplerin vur- kaç girişi yapma olasılığını da arttırmaktadır.

1978 yılında, ABD'nin yurtiçi piyasasını serbestleştirmesiyle havayolu firmaları merkez- tali dağıtım ağı oluşturmuşlardır. Küçük uçaklarla, tali havaalanlarından merkez havaalanlarına taşınan yolcular, buradan, daha büyük havalimanlarına taşınmaktadırlar. Bu ağ yapısı sayesinde, büyük

uçaklar, daha yüksek doluluk oranlarıyla kullanılmaya başlanmış, birim maliyetlerde düşüş sağlanmış ve böylece teknik ölçek ekonomileri oluşmuştur (Bailey ve Baumol, 1984: 128).

1.2. ULUSLARARASI HAVAYOLU TAşIMACILIğININ GELişİMİ

Boeing firmasının çalışmasına göre, uluslararası hava trafiğinin 2011-2030 yılları arasında yıllık ortalama % 5,1; hava kargo taşımacılığının % 5,6 oranında artacağı öngörülmüştür. Bu artışa paralel olarak da yolcu ve kargo uçaklarının tümünde filo büyüme oranı % 3,6 olarak öngörülmüştür (Boeing, 2011). Aynı zaman dilimi için dünya GSYH' sında % 3,2 oranında bir artış bekleyen Boeing çalışmasına göre, havayolu taşımacılığının 19 yıllık uzun dönemli büyümesi, dünya GSYH' sındaki artıştan fazla olabilir (Boeing, 2010: 3).

Airbus firmasının 2009-2029 yıllarını kapsayan uzun dönemli çalışmasında, havayolu taşımacılığı tahminlerinde; dünya havayolu trafiğinin yıllık ortalama % 4,8 artacağı; 2006-2025 dönemine yönelik bulunmuş olduğu tahminlerde ise dünya hava kargo trafiğinin ise yıllık ortalama % 6 oranında büyüyeceği öngörülmüştür (Airbus,2006:3; Airbus, 2010).

Uluslararası havayolu taşımacılığındaki artışın altında yatan bir neden ise ülkelerin, öncelikle kendi ulusal havayolu taşımacılığına verdikleri önem, sonrasında ise bu alt sistemin uluslararası boyutunda yer almak istemeleridir.

1.2.1. Uluslararası Havayolu Taşımacılığının Nedenleri

Uluslararası havayolu taşımacılığı, kavram olarak, bir ülkenin, havayolu taşımacılığı sunan bir taşıyıcı firmasının ülke sınırları dışındaki noktalara da hizmet sunabilme hakkına sahip olmasıdır. Örneğin; bir Türk firmasının başka bir ülkeye sefer düzenleyebilmesidir.

Birinci Dünya Savaşı sırasında, ülkelerin ulusal güvenliklerinin sağlanmasında etkin rol oynayan askeri havayolu taşımacılığı, savaş sonrasındaki yıllarda dünya hava taşıt sanayisinde yaşanan gelişmeler sonucunda, ülkelerin kendi içlerinde ve diğer ülkelerle olan politik ve ticari ilişkilerinin sağlanmasında ve sürdürülmesinde önemli bir faktör olmaya başlamıştır.

Avrupa'da havayolu taşımacılığı, ulusal ve uluslararası boyutuyla olmak üzere, genellikle, politik bir araç olarak kullanılmıştır. Avrupa ülkeleri, havayolu firmaları kurarak, koloniler ve ana ülkeler arasında iletişim ve ulaştırmayı sağlamış; bu amaca hizmet edecek şekilde rotalar belirlemişlerdir (Golich,1989: 46). 1930'lu yıllarda, British Imperial Airways firması, kolonilere 50.000 yolcu taşımıştır. Bu rakam, o günün koşullarında oldukça yüksek bir rakamdır.

Ülkelerin sahip olduğu uluslararası havayolu firmaları, uçakların üzerinde, ülkelerin bayraklarını taşımakta, böylelikle "bayrak taşıyıcı firma" olarak adlandırılmaktadırlar. Bu nedenle, firmanın sahip olduğu teknolojik donanım ve sunduğu hizmetin kalitesi, ülke için uluslararası alandaki prestijinin bir sembolü olarak görülebilmektedir. Ancak günümüzde, havayolu taşımacılığı hizmeti, ülkenin prestijini yansıtmaması bağlamında, çok daha az etkileyici bir faktör olmuştur (O'Connor, 1982: 18). Bunun nedeni, dünyada uçak üreticisi firmaların az sayıda olması nedeniyle, ülkelerin havayolu firmalarının sahip olduğu uçakların birbirlerine benzemesi; dolayısıyla uçakların sunduğu konforun ve verilen hizmetin ayırt edici bir faktör olmaktan çıkmış olmasıdır.

Gelişmiş ülkelere farklı olarak, azgelişmiş ülkeler için, ülkenin uluslararası rotalarda taşımacılık hizmeti sunan bir havayolu firmasının olması, sağlayacağı politik ve ticari etkilerin yanı sıra, ülke vatandaşları üzerinde psikolojik olarak olumlu etki yapabilir. Ülkenin sermaye yoğun ve ileri teknoloji gerektiren bir sektörde yer alabilmiş olması, vatandaşların

lkelerine karşı sergileyebilecekleri ilgisiz yaklaşımın biraz da olsa hafiflemesini sağlayabilmektedir (O'Connor, 1982: 19).

Uluslararası havayolu taşımacılığı, ülkelerin diğer ülkeler ile ılımlı ilişkiler içerisine girmek istediğinde, karşılıklı hak değişikliğinde kullanabileceği bir faktör olarak da görülmektedir (O'Connor, 1982: 19). Örneğin, 1977 yılında ABD, sivil havacılık uzmanları karşı çıkmasına rağmen, Suriye- Ürdün havacılık ortaklığına, New York'ta faaliyet izni ve New York'a konma hakkı vermiştir. Bunun ardındaki neden ise, ABD' nin Orta Doğu'daki barış anlaşmalarına olan ilgisidir (aktaran Golich, 1989: 47).

Ülkenin ulusal havayolu firmasının uluslararası rotalarda sefer yapması, bu alanın gelişimine yönelik AR-GE faaliyetlerini arttırmakta; böylece ülkede uçak üreticilerinin ve üretilen uçak sayısının artmasını sağlayabilmektedir. Fakat havayolu taşımacılığı sektörü, sermaye yoğun bir sektör olduğundan, sektörün hava taşıt sanayiye bu yöndeki katkısı, genellikle gelişmiş ülkelerde görülmektedir.

Uluslararası havayolu taşımacılığı hizmeti sunan bir firma ülkenin elde ettiği döviz gelirlerini olumlu yönde etkileyebilmektedir. Bu durum, genellikle küçük bir ülke olup büyük bir havayolu firmasına sahip olan ülkelerde görülmektedir. Örneğin, Hollanda kökenli KLM firmasının yolcuları, çoğunlukla ne Hollanda'dan binmekte ne de Hollanda'da inmektedirler. Böylelikle, firmanın döviz gelirleri çoğalmakta, dolayısıyla ülkenin döviz dengesi üzerinde de olumlu etkide bulunmaktadır (O'Connor, 1982: 18).

Ülkenin, uluslararası havayolu taşımacılığı hizmetinde bulunması, uçuş mürettebatının eğitimi için de önemlidir. Uzun menzilli uçuşlarda ve çeşitli hava koşullarında uçabilen bir mürettebat, ülkedeki sektörün kalitesinde ve gelişiminde önemli rol oynamaktadır.

Bu nedenlere bakıldığında, ülkelerin, uluslararası havayolu taşımacılığını yolcu, kargo ve posta taşımacılığından ziyade, politik ve psikolojik alanda bir araç olarak kullandığı söylenebilir. Fakat zaman

içerisinde artan küreselleşme nedeniyle, ilerleyen bölümlerde ayrıntılı olarak değinilecek olan, sektördeki kuralsızlaştırma³ ve serbestleşme hareketleri, bu sektörün, ülke ekonomisine katkısını arttırarak, sektörün ekonomik açıdan daha önemli hale gelmesi sonucunu doğurmuştur.

1.2.2. Uluslararası Havayolu Taşımacılığının Tarihsel Gelişimi

Havayolu taşımacılığının başlangıcı olarak kabul edilen ilk kayıtlı uçuş, 5 Haziran 1783 tarihinde, Fransa'nın Annoray kentinde, Joseph ve Etienne Montgolfier tarafından, “Globe Aerostatique” adlı sıcak hava dolu balonun uçurulmasıdır. Bu uçuştan birkaç ay sonra, 27 Ağustos 1783 tarihinde, yine Fransa'da, J.A.C. Charles tarafından, hidrojen dolu bir balon daha uçurulmuştur. Bu uçuşlar, insansız olarak gerçekleştirilmiş olmasına rağmen, 1784 ve 1785 yıllarında yapılan uçuşlardan birçoğu insanlı balon uçuşları olmuştur (Freer, 1994).

Dünya tarihinde kanatlı uçaklarla yapılan ilk uçuş ise, 17 Aralık 1903 tarihinde, Wilbur ve Orville Wright Kardeşler tarafından, Kitty Hawk'ta yapılmış ve yaklaşık 32 saniye sürmüştür. Bu uçuştan sonra, havayolu taşımacılığına yönelik ilgi önemli ölçüde artmış; sektördeki gelişmeler hız kazanmış ve bu ilk uçuştan günümüze kadar olan bu kısa zamanda, havayolu taşımacılığı uzun bir yol kat etmiştir.

Wright Kardeşler' in ilk uçuşundan beş yıl sonra, 1908 yılında, Amerikan Posta Ofisi (U.S. Post Office) havayolu ile posta taşımacılığı hizmetinin sunulabilirliğine yönelik bir araştırma yapmıştır. Bulgular sonucunda, ABD'de hava posta taşımacılığı ilk olarak 23- 30 Eylül 1911 haftasında Long Island'dan Mineola'ya kadar olan, yaklaşık on mil mesafede gerçekleştirilmiştir (Kane,1990: 4-1). Aynı yıl içinde, Hindistan'da da 6.500

³ Deregülasyon kavramına karşılık olarak “kuralsızlaştırma”, liberalizasyon kavramına karşılık olarak ise “serbestleştirme” kavramı kullanılmıştır.

adet posta beş mil uzaklıktaki mesafeye uçakla taşınmış; Danimarka ve İngiltere’de de hava posta taşımacılığı yapılmıştır. Böylece başladığı kabul edilen modern ve ticari havayolu taşımacılığı, Birinci Dünya Savaşı sonrasında, gelişimine hızlı bir şekilde devam ederek, 1920’li yıllarda posta taşımacılığında oldukça fazla kullanılmaya başlanmıştır (Wood et al., 2002: 168).

1919 yılında Avrupa’da havayolu taşımacılığı adına önemli adımlar atılmıştır. İki İngiliz pilotu, Atlantik Okyanusu’nu geçerek Kuzey Amerika’daki Newfoundland adasından İrlanda’ya uçmuşlardır. Aynı yıl, bir İngiliz hava yolu firması, Londra ve Paris arasında, uluslararası hava yolu taşımacılık hizmeti vermeye başlamıştır (Freer, 1994).

Havayolu taşımacılığının uzun menzilde kullanımı ise, Amerikalı pilot C. Lindberg’in 1927 yılında başardığı “solo” uçuşu ile Atlantik Okyanusu’nu durmaksızın geçmesiyle başlamış; bu uçuşla, o zamana kadar bir hayal olan New York- Paris uçuşu gerçekleştirilmiştir (DPT, 2001: 8).

Havayolu taşımacılığının erken dönemlerinde yolcu taşımacılık hizmeti, hava posta taşımacılığının yan ürünü olarak algılanmış ve seçilmiş noktalara yapılmıştır (Bardi et al., 2006:158). Ticari havayolu firmalarının ilk girişimcileri, savaş zamanında kullanılan uçaklarını dönüştürerek dünyanın birçok yerinde, seçilmiş noktalara hizmet sunmuşlardır (Stratford,1967:4). 1930’lardan 1940’ların sonuna kadar hava yolcu taşımacılığı hizmeti yalnızca zengin insanlar tarafından satın alınmış ve hizmetin satışında 1949 yılına kadar tek fiyat uygulanmıştır (Cole, 2005:111).

Birinci Dünya Savaşı’ndan sonra, ticari havayolu taşımacılığı hizmetleri, talebin düşük, faaliyet riskinin ise fazla olması nedeniyle hükümetler tarafından politik ve ekonomik bağlamda desteklenmiş ve sıkı bir şekilde kontrol edilmiştir. Bunun sonucunda, örneğin, ABD’de, 1925 yılında, Kelly Hava Posta Yasası ile Posta Ofisi’ne özel hava posta taşımacılığını sübvansetme yetkisi verilmiştir (Oum, Xiaoven, Zhang, 2009: 11).

Gelişimine Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra başlayan havayolu taşımacılığının dönüm noktası, İkinci Dünya Savaşı'dır. Pilotlar, aldıkları askeri eğitim sonucunda, gece uçuşlarında deneyim kazanmış, zor koşullarda uçmuş ve büyük gövdeli uçakları kullanmışlardır. Hava taşıt sanayisinde de önemli teknolojik gelişmeler yaşanmıştır. Örneğin, Birleşik Krallık ve ABD savaşın ilk günlerinde savaş için üretime başlamışlardır. İngiltere küçük savaş uçakları üretirken, ABD dört motorlu bomba uçağı ve taşıma uçağı da dahil olmak üzere her boyda uçak üretmiştir. İki adet büyük ve dört motorlu Douglas DC-4 ve Lockheed takımyıldızı da savaş döneminde üretilmişlerdir. Savaşın sonunda da deniz uçakları üreilmeye başlanmıştır. ABD savaş sırasında, dünya çapında meteoroloji istasyonları kurmuştur. Almanlar, iki önemli teknolojik yeniliği, radar ve jet uçak teknolojisini geliştirmişlerdir (Wood et al, 2002: 172). İkinci Dünya Savaşı'ndan beri radar uygulamaları, karmaşık erken uyarı sistemlerinden, füze yönlendirme ve benzeri birçok alana yayılmıştır. Radarın sivil uygulamaları da hızla yayılmıştır. Hava trafik kontrolü, havada radar kullanmak, seyrüsefer hizmetleri gibi alanlarda hava yolu taşımacılığının gelişimine önemli katkılarda bulunmuştur (Freeman ve Soete, 2003:189).

1900'lü yıllarda içten yanmalı motorların gelişimi, kısa mesafe hava seyrüsefer hizmetlerindeki gelişmeler, hassas iniş takımlarının gelişmesi, helikopterler ve diğer teknolojik gelişmeler uluslararası havayolu taşımacılığının gelişmesini hızlandırmıştır. 1950'lerde jet uçaklarının ticari amaçlı kullanımına başlanması ve 1970'lerde üretilen geniş gövdeli jumbo jetler, küresel havayolu taşımacılığı sektörünün gelişimini sağlayan iki önemli teknolojik gelişmedir. Bu büyük teknolojik gelişmelerin yaşandığı dönemde, havayolu firmaları, teknolojik gelişmelerin ve ulusal hükümet politikalarının, firma karlılığı ve rekabetin önünde tutulduğu, ağır yasal düzenlemelerin olduğu bir çevrede faaliyet göstermişlerdir (Belobaba ve Odoni, 2009: 2). Örneğin, 1938-1978 yılları arasında, ABD havayolu taşımacılığı sektöründe, iç hatlarda faaliyet göstermek isteyen havayolu firmaları, ABD Sivil Havacılık Örgütü (CAB)'nın kendilerinden istediği Section 401 sertifikası için başvuru

formunu doldurmakta ve sonrasında firma, hizmeti sunmaya uygun görülürse, bu kurum tarafından firmaya sertifika verilmekte ve sertifikada belirtilen noktalar arasında iki günlük gidiş- dönüş sefer yapma iznini almış olmaktaydı (Grubestic ve Matisziw,2011).

ABD’de 1987 yılına kadar olan dönemde, firmaların yurtiçi uçuşları üzerinde olduğu gibi, uluslararası uçuşları üzerinde de hükümetin sıkı kontrolü vardı. Ülkeler, ticari havayolu filolarını, ulusal güvenlik gerekçesiyle korumakta idiler. Ancak, bu tutumun, sıklıkla ekonomik korumacılık dürtüsüne hizmet ettiği düşünülmektedir (Button ve Taylor,2000).

1950’li yıllardan itibaren hava taşıt sanayisinde yaşanan teknolojik gelişmeler ve başta ABD olmak üzere, ulusal ve uluslararası havayolu taşımacılığı sektörünün nasıl bir ekonomik çevrede varlığını sürdüreceği sorusu, sektörün uluslararası ölçekteki evrimini etkilemiştir. Bu sorunun çözümüne yönelik olarak, uluslararası havayolu taşımacılığının gelişim tarihinde çeşitli konvansiyonlar, çeşitli anlaşmalar imzalanmış ve uluslararası kuruluşlar kurulmuştur.

1.2.3. Uluslararası Havayolu Taşımacılığında Çok Taraflı Anlaşmalar ve Uluslararası Kuruluşlar

İkinci Dünya Savaşı’nda teknolojik gelişimi hız kazanan ve yoğunluğu artan havayolu taşımacılığına, savaştan sonra uluslararası bağlamda nasıl bir yön verilmesi gerektiği sorusu, savaş devam ederken sorulmaya başlanmıştır. Uluslararası boyutta rota tayinleri, ülkelerin hava sahalarının nasıl kullanılacağı gibi hayati soruların cevabının, çok taraflı anlaşmalar ile çözüleceği düşüncesiyle çeşitli konferanslar yapılmış; bunların sonucunda da çeşitli konvansiyonlar imzalanmıştır.

Uluslararası havayolu taşımacılığının gelişmesine ve güvenliğinin sağlanmasına yönelik ilk adım, 13 Ekim 1919 tarihinde, Paris’te imzalanan

Uluslararası Hava Konvansiyonu (Paris International Air Convention)'dur (Çermikli,1997:107). Bu konvansiyonda, ülkelerin hava sahaları üzerindeki egemenliğine yönelik temel prensipler belirlenmiş; uçakların ulusal tescili saptanmış; askeri uçakların hareketlerine kısıtlamalar getirilmiş; uçuş güvenliği, pilotların yeterliliklerine yönelik temel kurallar oluşturulmuştur.

Paris Konvansiyonu, Avrupa ülkeleri için birçok sorunu çözüme kavuşturmasına karşın Batı Avrupa ülkelerince yeterli görülmemiştir. ABD ise konvansiyonu imzalamış, fakat onaylamamıştır. Bunun üzerine ABD ve Batı Avrupa ülkeleri arasında 1928 yılında Havana Konvansiyonu imzalanmıştır.

Havana Konvansiyonu, hava seyrüsefer hizmetleri, konma olanakları, pilot standartları ve seyahat haklarını içermektedir (Vasigh et al.,2008: 154).

Uluslararası havayolu taşımacılığına yönelik atılan bir diğer önemli adım ise, 1929 yılında imzalanan Varşova Konvansiyonu'dur. 12 Ekim 1929 tarihinde, Varşova'da yapılan toplantı sonunda düzenlenen Varşova Konvansiyonu yürürlüğe 1933 yılında girmiştir (Kaşıkçı,2007:107). Bu konvansiyon, mali sorumluluk kavramını içeren ilk uluslararası konvansiyondur. ABD' de dahil olmak üzer 60' tan fazla ülke tarafından onaylanmıştır (Kane, 1990:11-2).

Varşova Konvansiyonu'nda, uluslararası havayolu taşımacılığının tanımı yapılmış; uluslararası havayolu taşıma sözleşmeleri bakımından esas itibarıyla taşıma belgeleri, mal taşımacılığında hukuki ilişkiler ve hava taşıyıcı firmasının sorumluluğu oldukça ayrıntılı biçimde düzenlenmiş ve bu konularda birlik sağlanmıştır (Kaşıkçı,2007:107; Vasigh et al., 2008:154). Havayolu firmasının, yolcunun ölümü veya sakatlanması; yolcu bagajlarının ve kargonun hasar görmesi, kırılması ve bozulması; rötardan dolayı, yolcu, bagaj ve yükün uğradığı kayıpların oluşması durumlarında, mali olarak yükümlü olduğu ve bu yükümlülüklerin çerçevesi belirtilmiştir. Ayrıca, yolcu biletleri, kargo taşıma senetleri ve diğer hava yolu dokümanlarına yönelik hukuki standartlar oluşturulmuştur (Kane,1990: 11-2).

Uluslararası havayolu taşımacılığının esas altyapısı ise, 7 Aralık 1944 tarihinde, ABD'nin Şikago kentinde, 54 devletin katılımıyla gerçekleştirilen konferans sonucunda 52 ülke tarafından imzalanmış bir uluslararası anlaşma olan Şikago Konvansiyonu ile oluşturulmuştur. Türkiye, 5 Haziran 1945 tarih ve 4749 sayılı kanunla, konvansiyonu onaylamıştır. Şikago' da düzenlenen bu konferansa Suudi Arabistan ve Sovyetler Birliği katılmamıştır.

Toplanan konferansın başlıca sorusu, savaş sonrası havayolu firma ağlarının kıtalar arası seyahate uygun olacak şekilde nasıl düzenleneceğidir (Thayer,1971: 878). Bunun yanı sıra, uluslararası bir sivil havacılık otoritesinin kurulması ve çok taraflı bir sivil havacılık konvansiyonunun imzalanması da, konferansın amaçları arasındadır.

Konferans sonucunda, Şikago Konvansiyonu imzalanmış; uluslararası havayolu taşımacılığının, belirlenen maddeler çerçevesinde yapılması sağlanmıştır. Bu yönüyle, ülkeler arasındaki ortaklığa temel sağlamıştır. Diğer taraftan, uluslararası havayolu taşımacılığında hangi havayolu firmasının hizmet sunacağı, fiyatların ne yönde ve ne miktarda değiştirilmesi gerektiği, kazancın nasıl paylaştırılacağı konularında, aslında bir tür korumacılık faaliyeti gibi de gözüktüğüne dair görüşler de vardır. Bununla birlikte, çalışmanın ilerleyen bölümlerinde değinilecek olan iki taraflı anlaşmalara taraf olan havayolu firmaları, genellikle, ülkelerin kolonilerine sefer yapan, ulusal prestij sembolü olan devlet mülkiyetindeki havayolu firmaları; bir başka deyişle, “bayrak taşıyıcı” firmalardır (OECD,2010:84). Anlaşmalara taraf olarak belirlenen havayolu firmalarının, çoğunlukla, ülkenin “bayrak taşıyıcı” firmaları olmaları, korumacılık düşüncesini iyice pekiştiren durumlardan biridir.

Şikago Konvansiyonu'nun bir diğer özelliği de genellikle tarifeli seferleri konu almasıdır. Bunun da nedeni, konvansiyonun imzalandığı tarihlerde ticari havayolu taşımacılığı içerisindeki yeri çok az olan tarifersiz seferlerin, anlaşmaya taraf ülkeler arasında beşinci maddeye göre, tümüyle serbest bırakılmış olmasıdır. Ancak, özellikle yirmici yüzyılın ikinci yarısından

itibaren tarifesiz havayolu taşımacılığının ulaştığı düzey itibarıyla bu maddenin pratik geçerliliği kalmamıştır. Tarifesiz taşımacılıkta da bir takım düzenlemeler isteyen Avrupa ülkeleri, 1956 yılında “Avrupa Dahili Tarifesiz Hava Servislerinin Ticari Hakları Mevzuunda Çok Taraflı Anlaşma”yı imzalamışlardır (Kaşıkçı, 2007: 109).

Şikago Konvansiyonu, kendinden önceki diğer anlaşmaları yürürlükten kaldırmıştır.

Şikago Konvansiyonu sonrasında, konferansın toplanma amaçlarından biri olan, uluslararası bir sivil havacılık otoritesinin kurulması amacına yönelik olarak, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) kurulmuştur. ICAO, Konvansiyonun onaylanmasının ardından, Nisan 1947’de kurulmuştur.

ICAO’ nun amaç ve hedefleri, başta, uluslararası hava seyrüseferine yönelik ilke ve tekniklerin geliştirilmesi ve uluslararası havayolu taşımacılığının planlanması ve gelişimi olmak üzere, dört başlık altında toplanabilir (Kane,1990: 11-8; Joachim,2008:5-6).

- (i) Güvenlik: Uçuş güvenliğinin dünya çapında artırılması.
- (ii) Çevreyi koruma: Uluslararası sivil havacılığın çevreye verdiği zararın en aza indirilmesidir.
- (iii) Süreklilik: Hava trafiğinin devamlılığını sağlama.
- (iv) Temel hukuki prensipler: Uluslararası sivil havacılık kurallarının yapılandırılması.

Uluslararası sivil havacılık için önemli olan bir diğer uluslararası kuruluş da Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA)’dır. IATA, emniyetli, güvenli ve ekonomik hava ulaşımını sağlayabilmek amacıyla hava yolu firmaları arası bir kuruluş olarak 1945 yılında Havana, Küba’da kurulmuştur. Merkezleri Montreal ve Cenevre’dedir. 31 ülkeden 57 üyeyle kurulan IATA’ nın günümüzde %93’ünün tarifeli hava taşımacılık hizmeti veren 230 üyesi vardır. Güvenli, düzenli ve ekonomik hava taşımacılığının küresel boyutta

yaygınlaştırılması, hava ticaretinin geliştirilmesi ve bu konularla ilgili sorunların üzerinde çalışılması; uluslararası havayolu ulaşım hizmeti ile ilgilenen havayolu ulaşım girişimleri arasında işbirliği ortamı hazırlanması; Uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonu (ICAO) ve diğer uluslar arası organizasyonlar ile işbirliği kurma, IATA' nın kuruluş amaçları arasındadır (Kozlu, 2011: 49).

ICAO, devletler birliği; IATA ise firmalar birliğidir. IATA'ya üye olmak için öncelikle, ICAO' nun onayını alma şartı vardır.

Havayolu taşımacılığına artan talep, IATA' nın faaliyetlerinde de artışa neden olmuştur. Haberleşme ve seyrüsefer fonksiyonlarının geliştirilmesi, mühendislik, çevre, uçak gürültü ve diğer gaz emisyonları ile ilgili IATA politikalarının belirlenmesi; havayolu firmalarının havaalanları ve havaalanı terminalleri ile ilgili ihtiyaçlarının sağlanması; uçuş işletme, minimum uçak mesafesi ve hava rotaları gibi güvenlik faktörlerinin üzerinde çalışılması; uçuş ekibinin sağlık standartlarının oluşturulması ve engelli yolcular için hava ulaşımının sağlanabilmesi; tesis ve havaalanlarında insan ve malların akışının hızının- özellikle gümrük ve göçmen işleri ile ilgili- arttırılması; uçak kaçırma ve sabotajların engellenerek yolcu ve kargoların güvenliğinin sağlanması ve biletlerde sahtecilik ve hırsızlığın engellenmesi, IATA' nın faaliyet alanına katılmıştır (Kozlu,2011: 49). Faaliyet alanının çok genişlemesi nedeniyle ve 1970'li yılların sonunda başlayan serbestleşme hareketleri sonrasında, bazı firmalardan gelen tepkilerle birlikte fiyat tarifeleri koordinasyon görevi IATA' dan alınmaya başlanmıştır. Özellikle, yolcu taşımacılığındaki fiyat tarifeleri koordinasyon işlevini yitiren kuruluş, son yıllarda sektördeki güvenlik, emniyet, verimlilik üzerine çalışmalara ağırlık vermeye başlamıştır. Öte yandan, kuruluş, hala, hava kargo taşımacılığı fiyat tarifeleri koordinasyon işlevini sürdürmekte; birçok firma kuruluşun belirlediği tarifeleri uygulamaktadır (Kaşıkçı,2007:110).

1.2.4. Uluslararası Havayolu Taşımacılığındaki Kuralsızlaştırma Ve Serbestleştirme Hareketleri

İkinci Dünya Savaşı ertesinde de havayolu taşımacılığında piyasaya girişlerin, piyasadan çıkışların ve firma davranışlarının sıkı yasal düzenlemelere ve devlet kontrolüne tabi olması, fiyat tarifelerinin çok yüksek belirlenmesine; ülkelerin, devlet mülkiyetindeki havayolu firmalarının, politik baskılar yapmalarına neden olmaktadır. Bundan dolayı, 1970 ve 1980'li yıllar, bu yasal düzenlemelerin sıklıkla sorgulandığı yıllar olmuştur. 1970'li yılların başında, piyasanın, mümkün olan en az kontrole tabi olması, sektöre yönelik yasal düzenlemelere ve devlet kontrollerine alternatif olarak görülmeye başlanmıştır. Bu nedenle, başta ABD olmak üzere birçok ülkede havayolu taşımacılığında kuralsızlaştırma ve serbestleştirme gündeme gelmiştir.

1.2.4.1. Kuralsızlaştırmalar

Havayolu taşımacılığı sektöründeki ilk ulusal kuralsızlaştırma ABD'de yapılmıştır.

1938 yılında Başkan Roosevelt imzasıyla kurulan Sivil Havacılık Kurulu'nun kuruluş amacı, ülkenin havayolu taşımacılığı sektörünün o anki ve gelecekteki ihtiyaçlarını karşılayarak, sektörü desteklemek ve gelişmesini sağlamaktır. Ancak, 1970'li yıllarda, Sivil Havacılık Kurulu'nun sektör üzerindeki etkileri ve uyguladığı politikalara yönelik düzenlemeler eleştirilmeye başlanmıştır (Lepak,1997). 1980'li yıllara doğru, yurtiçi piyasaya devlet müdahalesinin kaldırılması ya da en aza indirilmesi görüşü hakim olmaya başlamıştır.

9 Kasım 1977 tarihinde hava kargo taşımacılığı piyasasını kuralsızlaştıran ABD, böylelikle dünyada bir ilk olmuştur. Bu kuralsızlaştırmının gerçekleşmesini; Federal Express, Airlift, Seaboard ve Tiger gibi yalnızca kargo taşıyan firmalar yoğun bir biçimde istemişlerdir.

Kuralsızlaştırma sonucunda, yalnızca kargo taşıyan firmalara, hizmet fiyatlarını belirleme serbestisi getirilmiş, piyasaya girişlerde ve piyasadan çıkışlarda kolaylık sağlanmış ve piyasanın gerektirdiği her tipte uçağın kullanımı serbest bırakılmıştır. Bu tarihten sonra, rekabet artmış; firmalar, rekabetçi fiyatlar belirlemeye başlamıştır (Bardi et al., 2006:159-163). Kuralsızlaştırma sonrasında, örneğin, Federal Express firması, faaliyetlerini küçük uçaklarla sürdüren bir şirket iken, gece hızlı taşımacılık hizmetini geliştirmesi sonucu bir nakliyat devi haline gelmiştir (Bailey, 2008).

Hava kargo piyasasının kuralsızlaştırılması, bir sonraki yıl kabul edilecek olan ve daha geniş bir piyasa olan hava yolcu piyasasına yönelik tasarı için yol gösterici nitelikte olmuştur. Bu deneyimden yola çıkarak, ABD, 1978 yılında hava yolcu piyasasını da kuralsızlaştırmıştır.

ABD, bu kuralsızlaştırma döneminde kısa dönemde zorluklar yaşamış, fakat uzun dönemde daha düşük, daha çeşitlendirilmiş fiyat yapısı ve sunulan hava taşımacılık hizmetlerinde yoğun bir çeşitlilik sağlamıştır. Kuralsızlaştırma sonucunda taşınan yolcu ve kargo hacminde önemli ölçüde artış sağlanmıştır. Buna ek olarak, havayolu firmaları, mevcut pazar paylarını korumak ve/veya genişletmek için, sık uçuş programı, gelir yönetimi, bilgisayarlı satış, merkez ve tali dağıtım ağları ve bilgisayar rezervasyon sistemi gibi yenilikçi ölçüm teknikleri geliştirerek, yeni kurumsal çevreye cevap vermişlerdir (Button 2005: 29).

Kuralsızlaştırma sürecinde, maliyet etkinliği, faaliyet karlılığı ve rekabet edebilirlik kavramları, havayolu firma yönetiminde baskın kavramlar olmaya başlamıştır. Bu doğrultuda, 1970-1978 yılları arasında ABD’de yalnızca bir önemli firma birleşmesi yaşanmış iken; 1979-1981 yılları arasında dört birleşme görülmüştür. Bu firma birleşmelerinin sebeplerinden bir bölümü, o dönemde firma birleşmeleri ve devralmaları faaliyetlerindeki artış olsa da, esas neden, 1970’lerin sonlarında, piyasadaki kuralsızlaştırma hareketidir (Lichtenberg ve Kim,1989:1).

Ulusal havayolu taşımacılığı sektörünün kuralsızlaştırılması, zamanla, ABD'nin sınırları ötesine, başta AB olmak üzere, dünyanın birçok bölgesine ve ülkesine yayılmış; hem her ülkenin ulusal havayolu taşımacılığının, daha da önemlisi, uluslararası havayolu taşımacılığının devam eden evrimini etkilemiştir.

ABD'deki kuralsızlaştırma hareketinden etkilenen AB, topluluk içerisinde tek bir havayolu taşımacılığı piyasası oluşturabilmek için 1987 yılında ilk adımı atmıştır. Kurasızlaştırma, 1987, 1990 ve 1992 yılları olmak üzere, üç paket halinde görüşülmüş ve aşama aşama gerçekleşmiştir.

14 Aralık 1987 tarihinde kabul edilen ilk paket ile fiyatların belirlenmesinde, kapasite paylaşımında ve piyasaya giriş engellerinde esneklikler getirilmiştir. Ayrıca, AB sınırları içinde gerçekleşen sivil havacılık faaliyetlerine topluluk kontrolü prensibi getirilmiştir. Bu ilk paket, 1990 yılındaki ikinci paketin kabulüyle kuvvetlendirilmiştir. İkinci paket, kapasite paylaşımı, rota ve slot⁴ tahsisi ve fiyatlandırmada daha fazla esneklik sağlamıştır. Rekabet kuralları sadece topluluk içindeki uluslararası hava taşımacılığına yönelik olarak genişletilmiştir. Üçüncü paket ise, 1992 yılında kabul edilmiş ve bu paketle işletme lisansı, piyasaya giriş özgürlüğü (topluluk tarafından verilen lisansa sahip olan herhangi bir taşıyıcı firmanın, topluluk içindeki bütün uluslararası rotalarda hizmet verebilmesi), fiyat tarifelerinin oluşturulması (üye ülkeler tarafından fiyatlar üzerindeki kontrolün kaldırılması) konularında önemli değişiklikler getirilmiştir. Bu paket 1993 yılında yürürlüğe girmiş ve topluluğun taşıyıcı firmaları tam kabotaj haklarını 1 Nisan 1997 tarihinde elde etmişlerdir (Göktepe,2007).

⁴ Slot, düzenli bir şekilde hava trafik akışının sağlanabilmesi için bir havaalanında belirli bir tarihte hava aracının hareketi için kullanılabilir ya da programlanmış varış ya da gidiş saatidir (DHMI, 2011: 119).

1.2.4.2. Serbestleştirmeler

1970'li yılların sonunda başlayan, ülkelerin havayolu taşımacılığı sektörlerinin kuralsızlaştırılmaları, uluslararası alanda çeşitli serbestleştirmelerle tamamlanmaya çalışılmıştır. Bu bağlamda, iki ülke arasında ikili anlaşmalarda öngörölen bazı koşulların kaldırılması yoluyla ya da çok taraflı anlaşmalarla veya ülke grupları arasında bölgesel olmak üzere, uluslararası havayolu taşımacılığının serbestleştirilmesi çalışmaları başlamıştır.

Hava yolcu ve kargo taşımacılığının serbestleştirilmesi, günümüzde halen, 1944 yılında imzalanan Şikago Konvansiyonu'nda genel çerçevesi belirtilen iki taraflı anlaşmalar ile sağlanmaktadır.

1.2.4.2.1. İki Taraflı Anlaşmalar

Uluslararası havayolu taşımacılığının düzenlenmesine yönelik olarak 1944 yılında Şikago' da yapılan ve 37 gün boyunca süren toplantılar sonucunda aşağıdaki konularla ilgili dokümanlar hazırlanmıştır (Kane, 1990:11-3).

- (i) İki Taraflı Anlaşmaların Kuralları
- (ii) Uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonu
- (iii) Uluslararası Havayolu Transit Anlaşmaları
- (iv) Uluslararası Havayolu Taşımacılık Anlaşmaları

Bu dokümanlardan ilkinde konu olan İTA lar, ülkelerin hava sahalarını birleştirmek maksadıyla hazırlanmış ve anlaşmaya taraf olan ülkelere sefer düzenleyecek olan havayolu firmalarının çalışma esaslarını belirleyen anlaşmalardır. İTA lar, Şikago Konvansiyonu'nda, uluslararası iki taraflı ya da çok taraflı anlaşmaları düzenlemek için belirlenmiş ve beş maddeden oluşan

“hak özgürlükleri” ne göre düzenlenmektedirler (O’Connor, 1982: 48; Button ve Taylor, 2000; Bardi et al., 2006: 109; IATA, 2009: 30- 33).



Şekil 1.1: Birinci Hak Özgürlüğü

Birinci hak özgürlüğü; bir ülkenin havayolu firmasının, diğer ülkenin hava sahasından, konmaksızın geçebilmesini ifade etmektedir.



Şekil 1.2: İkinci Hak Özgürlüğü

İkinci hak özgürlüğü; bir ülkenin havayolu firmasının, üçüncü bir ülkeye sefer halindeyken, diğer ülkeye trafikle ilgili olmayan sebeplerle, yani bakım, yakıt ikmali gibi sebeplerle konabilmesini ifade etmektedir.



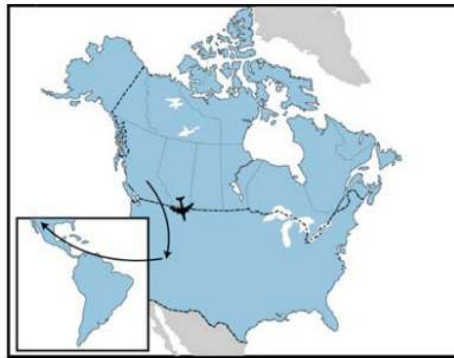
Şekil 1.3: Üçüncü Hak Özgürlüğü

Üçüncü hak özgürlüğü; bir ülkenin havayolu firmasının, tescil edilen diğer ülkeye taşımacılık yapabilmesidir.



Şekil 1.4: Dördüncü Hak Özgürlüğü

Dördüncü hak özgürlüğü; bir ülkenin havayolu firmasının, diğer ülkeden kendi ülkesine taşımacılık yapabilmesidir.



Şekil 1.5: Beşinci Hak Özgürlüğü

Beşinci hak özgürlüğü; bir havayolu firmasının, kalkış ya da iniş noktasının kendi ülkesi olması kaydıyla, iki farklı ülke arasında taşımacılık yapabilmesidir.

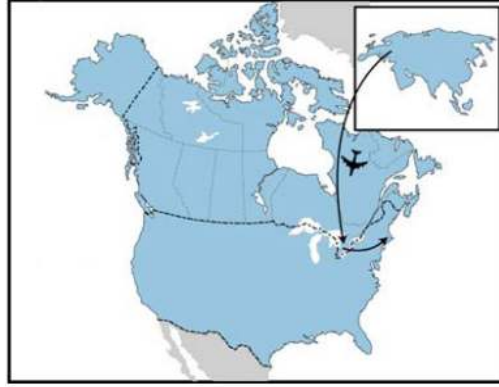
Çok taraflı anlaşmalarda, ülkelere ilk iki hak özgürlüğünü kullanma hakkı tanınmıştır. İlk iki hak özgürlüğü, uluslararası havayolu transit anlaşmaları konusunun temelini oluşturmakta ve transit haklar⁵ olarak değerlendirilmektedir.

Üçüncü, dördüncü ve beşinci hak özgürlükleri, trafik hakları olarak nitelendirilmektedir. Bu özgürlükler, uluslararası havayolu taşımacılığı anlaşmalarının temelini oluşturmaktadırlar. Buna ek olarak, beşinci hak özgürlüğü, havayolu firmasının, ek trafiği, birinci yabancı ülkeden ikinci yabancı ülkeye taşıyabilmesini içermektedir. Bu yönüyle, beşinci hak özgürlüğü, üçüncü ve dördüncü hak özgürlüklerinin genişletilmiş hali olarak nitelendirilebilmektedir (Zhang ve Zhang,2002).

İTA ların çerçevesini oluşturan bu haklar, ülkenin havayolu firmalarının her birine kendiliğinden verilen hak özgürlükleri değildir. Bu hak özgürlükleri, anlaşmaya taraf olan ülkelerin yetkili otoritesince belirlenmiş havayolu firmasının ya da firmalarının tabi olduğu özgürlüklerdir.

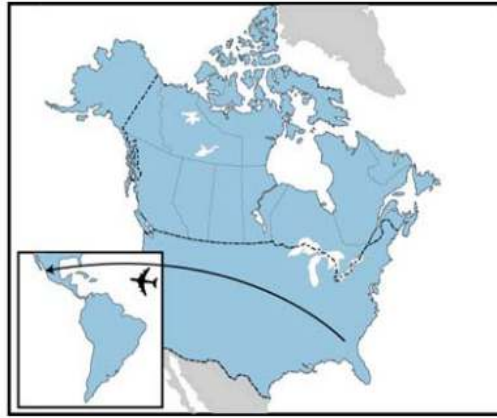
Uluslararası havayolu taşımacılığının kurumsal çerçevesi ile ilgili bu özgürlükler, endüstride arz ve talep eden tarafların ihtiyaçlarına göre zaman içinde değişmiştir (Button ve Taylor, 2000). Günümüzde, bu beş hak özgürlüğüne ek olarak, dört özgürlük daha bulunmaktadır (Rodrigue, 2006: 109-110; Button ve Taylor, 2000).

⁵ Transit haklar, bir ülkenin hava aracının diğer bir ülke hava sahasından, konmadan geçmesi anlamındaki transit uçuş haklarıdır.



Şekil 1.6: Altıncı Hak Özgürlüğü

Üçüncü ve dördüncü hak özgürlüklerinin bir bileşkesi olarak ortaya çıkan altıncı hak özgürlüğü; bir ülkenin havayolu firmasının kendi ülkesinin tesciliyle, iki yabancı ülke arasında taşımacılık yapabilmesini ifade etmektedir.



Şekil 1.7: Yedinci Hak Özgürlüğü

Yedinci hak özgürlüğü; bir havayolu firmasının, özerk bir şekilde faaliyet göstermek için, kendi ülkesi haricinde iki yabancı ülke arasında hizmet verebilmesini ifade etmektedir.



Şekil 1.8: Sekizinci Hak Özgürlüğü

Sekizinci hak özgürlüğü ise, bir ülkenin havayolu firmasının, yabancı bir ülkenin iki farklı noktası arasında, birden fazla noktada durarak taşımacılık yapabilmesidir. Buna “kabotaj hakkı” denilmektedir. Sektördeki serbestleşme hareketinin esas amacı, kabotaj hakkının küresel ölçekte tüm devletler tarafından elde edilmesi ve uluslararası havayolu taşımacılığının hiçbir ulusal sınırlama olmaksızın gerçekleştirilmesidir.



Şekil 1.9: Dokuzuncu Hak Özgürlüğü

Dokuzuncu hak özgürlüğü; tam kabotaj veya açık gökler ayrıcalıklarıdır. Başka bir deyişle, bu hak özgürlüğü ile elde edilmek istenen, tüm ülkelerin hava sahalarını hiçbir koşul koymadan tüm devletlere açması ve hava sahalarının tek bir gök haline gelmesidir.

Hak özgürlüklerinden ilk beşinin kullanımını sağlayan ilk iki taraflı anlaşma, 1946 yılında, bu piyasanın serbest piyasa odaklı ve rekabetçi bir yapı kazanması görüşünde olan ABD ile korumacı tavırdan yana olan Birleşik Krallık arasında imzalanan I. Bermuda Anlaşması⁶'dır. 1944 yılında Şikago Konferansı'nda ulusal ekonomik çıkarları uyuşmadığı için anlaşamayan bu iki devlet, sonrasında uluslararası havayolu taşımacılığı sektörünü organize etmek amacıyla kendi aralarında toplanmış ve bu anlaşmayı imzalamışlardır. Bu anlaşmada, piyasaya girişler, kapasite ve diğer yan hizmetler hakkında yasal düzenlemeleri içermektedir (Richards, 2001; Gillen et al.,2002). Anlaşmada, piyasaya giriş, kapasite, verilen hizmete dair belirgin kurallara dair sınırlamalar konulmuş, kullanılan uçak tipi, yolcu kapasitesi ve varış zamanları da içerilmiştir (Richards, 2001). Doğası gereği karşılıklılık ilkesine dayanan bu anlaşma, dünyada imzalanan diğer tüm iki taraflı anlaşmaların çerçevesini oluşturması yönüyle ilk olma niteliği taşımaktadır.

İTA lardaki karşılıklılık ilkesi; farklı piyasa büyüklükleri, farklı coğrafik konumları, farklı ekonomik çıkarları ve farklı güçlere sahip tarifeli ve tarifesiz taşımacılık hizmeti sunan havayolu firmalarına sahip olan ülkelerin haklarının eşit ve adil bir biçimde değiş tokuşunu içermektedir (Gönenç ve Nicoletti,2000: 11). Bu anlaşmalar, anlaşmaya taraf olan ülkelerin yetkili otoritelerince belirlenmiş havayolu firmaları; bu firmaların iki ülke arasında uçabilecekleri rotalar; her havayolu firması tarafından sunulan kapasitenin belirlenmesi ve havayolu firmaları tarafından üçüncü kişilere sunulabilecek kapasitenin sınırlandırılması konularını içeren sabit kurallar çerçevesinde faaliyet gösterebilmektedirler (Zhang ve Zhang,2002).

Günümüzde, uzun mesafeli uluslararası rotaların, kısa mesafeli rotalara kıyasla, rekabete daha az açık olduğu görüşü hakimdir. Mevcut durum, üçüncü kişi olan havayolu firmalarını rekabetten alıkoyarak, küresel

⁶ Bermuda Anlaşması, 1977 yılında, B.K. tarafından I. Bermuda Anlaşması olarak yeniden adlandırılmıştır. II. Bermuda Anlaşması, 1945 yılından sonra gelişen hava taşımacılık ilişkilerinin yeniden yapılandırılmasını amaçlamış ve ABD ve BK tarafından kabul edilmiştir. Bu anlaşma, önceki anlaşmadan daha kısıtlayıcı bir anlaşma olmakla birlikte; ABD'nin yaptığı iki taraflı anlaşmalar için bir örnek teşkil etmemektedir (Gillen et al.,2002).

ölçekte bir havacılık piyasası oluşturulmasını kısıtlamakta ve havayolu firmalarının ağ optimizasyonu sağlamalarını engellemektedir. Bölgesel düzenlemeler ve açık gökler anlaşmaları, bu kısıtların ortadan kaldırılmalarına yönelik atılan adımlardandır (Gönenç ve Nicoletti, 2000: 6).

1.2.4.2.2. Açık Gökler Anlaşmaları

Açık Gökler Anlaşmaları, İTA ların yeni bir biçimidir. Açık gökler anlaşmalarının esasları;

- (i) Her ülke tarafından belirlenen havayolu firması sayısı üzerindeki kısıtın kalkması,
- (ii) Her rotada sınırsız kapasite ve sınırsız uçuş sıklığı sağlanması,
- (iii) Beşinci ve altıncı özgürlükler üzerindeki sınırlamaların kaldırılması ve her rotada kullanılan uçağın istenildiği gibi değiştirilebilmesi,
- (iv) İki ülke arasında, aynı zamanlı olarak belirlenen ve tartışmaya yol açmayacak şekilde, tam fiyatlandırma serbestisidir.

olarak belirlenmiştir (Gönenç ve Nicoletti, 2000: 11). Diğer bir deyişle, açık gökler anlaşmaları; üçüncü, dördüncü ve beşinci hak özgürlükleri önünde, havayolu firmasının seçilmesi, uçuş sıklığı, kod paylaşımı ve fiyat tarifeleri üzerinde bir kısıtlama olmaksızın uluslararası havayolu taşımacılığının gerçekleşmesidir.

Tablo 1.8: 1992- 1998 yılları arasında ABD'nin açık gökler anlaşması imzaladığı ülkeler

1992	1995	1996	1997	1998
Hollanda	Avusturya	Almanya*	Singapur*	Japonya*
	Belçika	Ürdün	Malezya*	Fransa*
	Danimarka		Çin Taipei	Kore*
	Finlandiya		Şili	
	Lüksemburg		Kosta Rika	
	Norveç		Nikaragua	
	İsveç		Honduras	
	İsviçre		El Salvador	
	Çek Cumhuriyeti		Guatemala	
	Kanada		Panama	
			Brunei	

Kaynak: BUTTON,K.,TAYLOR,S., "International Air Transportation and Economic Development", **Journal of Air Transport Management**, Cilt:6,Sayı:4, 2000, s. 209-222.

*:Aşama aşama tamamlanan anlaşmalar ve/veya özel kargo özellikleri. Bu iki taraflı anlaşmaların hükümleri, bazı aşamalarda, standart açık gökler anlaşmalarından farklı olabilmektedir.

Açık gökler anlaşmaları, sektörün, uluslararası ortamda daha da serbestleştirilmesi ve rekabetçi bir yapıya kavuşturulması görüşünü savunan, mevcut serbestleştirilmeden tatmin olmayan ABD'de ortaya çıkmıştır. Tablo 1.8.'de ABD'nin 1992- 1998 yılları arasında, açık gökler anlaşması imzaladığı ülkeler gösterilmektedir.

Bu nedenle, ABD, 1990'lı yılların başından itibaren, İTA lar imzalamış olduğu devletler ile olan ilişkilerini yeni bir çerçeveye taşımak konusunda yoğun bir çaba içerisine girmiştir. Bu çabalar sonucunda, 1990 yılının ortalarında birçok Avrupa ülkesi ile açık gökler anlaşması imzalamış; 1996 yılından itibaren Asya kıtasına doğru kaymaya başlamıştır.

1990'lı yıllarda birçok Avrupa ve Asya ülkesi ile açık gökler anlaşması imzalamış olan ABD'nin, AB ile açık gökler anlaşması Nisan 2007'ye kadar gerçekleşmemiştir. Bu tarihte yapılan anlaşma, Mart 2008'de yürürlüğe girmiştir. ABD'nin açık gökler anlaşmalarına yönelik çabaları halen devam etmektedir. Amacı, uluslararası havacılık piyasasını daha da serbest hale getirmek; diğer bir deyişle, mülkiyet kısıtlaması gibi diğer mevcut kısıtlamaları da ortadan kaldırmaktır. Çünkü mevcut serbestleştirilme hareketlerine rağmen, yerel mülkiyet ve kontrol kuralları devam etmekte; birleşme, satın alma ve hisse senedi finansmana dair kısıtlamalar bulunmaktadır. Örneğin, ABD'de yabancı yatırımcılar, havayolu firmalarının oy imtiyazlı hisse sermayesinin % 25' lik kısmından daha fazlasını almaya yetkili değildirler. AB'de ve Avustralya-Yeni Zelanda'da da, OECD ülkelerinde olduğu gibi, benzer yabancı yatırım kısıtlamaları bulunmakta ve % 49 gibi yüksek başlangıçlara sahip bulunmaktadır (Gönenç ve Nicoletti 2000: 14).

İKİNCİ BÖLÜM

ULUSLARARASI HAVA KARGO TAŞIMACILIĞI

Havayolu firmaları, faaliyetlerine, posta taşımacılığı yaparak başlamış, sonrasında yolcu taşımaya başlamışlardır. En nihayetinde, önemli ölçüde, kargo taşımacılığı sektörüne katılmışlardır.

Hava kargo taşımacılığı, uluslararası boyutta, kısa bir zamanda çok hızlı büyüme göstermiş, uluslararası ticarete önemli bir taşımacılık alt sistemi halini almıştır. 2004 yılında, tüm uluslararası ticaretin tonaj olarak yaklaşık % 29,9'u ve karada taşınmayan ticaretin tonaj olarak % 34,6'sı, değer olarak ise 2,7 trilyon dolarlık kısmı hava yolu ile taşınmaktadır (Kasarda, Appold ve Mori, 2005).

2.1. HAVA KARGO KAVRAMI

Geniş anlamda, hava kargo; hava yük, posta ve diğer bazı küçük paketlerin havayolu ile taşınmasıdır. Dar anlamda ise, bir yolcu uçuşunda, uçağın kargo bölmesinde taşınan, yolcunun bir parçası olarak tanımlanan yolcu bagajları haricinde taşınan yüküdür (O'Connor, 1982: 118).

ICAO ve IATA kurallarına bağlı olarak başta ülke ve taşıyıcı kısıtlamaları göz önünde bulundurularak malların (posta ve bagaj hariç) paketlenmesi, etiketlenmesi, evrakların uygun şekilde hazırlanması ve bir hava aracı ile sevk edilmesine "hava kargo taşımacılığı" denir (Turşucu, 1995: 36).

Hava yük terimi ise, posta ve yolcu bagajı haricinde, bir hava taşıtıyla mal taşınmasıdır (ITF, 2009: 148).

Hava kargo ve hava yük terimlerinin açık ve belirgin tanımları yapılamamakla birlikte, bu terimler birbirinin yerine fark gözetmeksizin kullanılabilirler. Uluslararası havayolu taşımacılık düzenlemelerinde “hava kargo” terimi kullanıldığından, OECD tarafından yapılan çalışmalarda, “hava yük” terimi yerine “hava kargo” terimi kullanılmaktadır (OECD, 1999: 5)⁷

2.1.1. Hava Kargonun Sınıflandırılması

Kargolar, taşınacak kargonun güvenli, hasar görmeden taşınmasını sağlamak amacıyla bazı sınıflandırmalara tabi tutulmaktadır.

2.1.1.1. Özel Kargolar

Özel kargolar; taşıta, yükleme-boşaltma personeline, diğer kargolara zarar verebilecek nitelikte olan kargolardır. Rezervasyonu, kabulü, depolanması ve uçağa yüklenmesi açısından özel işlem gerektirmektedirler. Başlıca özel kargolar, değerli kargolar, canlı hayvanlar, cenazeler, tehlikeli maddelerdir (Doğan, 2003: 7).

Canlı hayvanların denizyolu ile taşınmaları çok zordur ve bazı hayvan türlerinin seyahatten sonra iyileşmeleri çok uzun zaman alabilmektedir. Bu nedenle, canlı hayvanların yalnızca kargo taşıyan uçaklarla taşınması, hayvanlar açısından oldukça iyidir. Bu alt sistem kullanılarak taşınmaları, hem seyahat sırasındaki travmalarını azaltmakta hem de iyileşme sürelerini kısaltmaktadır.

⁷ Ulusal ve uluslararası literatürde, büyük çoğunlukla, taşınan eşyalar, taşımacılık ve lojistik sektörlerinde “kargo” olarak adlandırılmaktadır. Bu nedenle, bu tez içerisinde “kargo” kavramının kullanımı uygun görülmüştür.

Genellikle, değişken yük durumunu engelleme amacıyla, kendilerine ayrılmış bölmeleri olan özel uçaklarda taşınmaktadırlar. Uçuştan birkaç gün önce, o an yedikleri yemden bir miktar ve gidecekleri yerde yiyecekleri yemden bir miktar karıştırılarak yapılan özel yemlerden yemektirler. Uçuştan belli bir süre önce, ufak miktarlarda sakinleştirici verilmeye başlanmakta; böylece, uçuş günü verilen sakinleştiriciye verdikleri negatif tepki çok fazla olmamaktadır. Birçok hava taşıyıcı firması, hayvanın aşı durumunu ve gideceği ülkenin istediği testleri yaptırdığına dair veteriner sertifikası istemektedir (Wood, 2002: 183).

Özel kargolardan bir diğeri olan tehlikeli maddelerin, taşınmasında özellikle çok dikkatli olunmalıdır. 1973 yılında, ABD’de yaşanan bir kazadan sonra, bu konuda daha çok önem verilmeye başlanmıştır.

Kaliforniya’da bulunan bir firma, İskoçya’da bulunan fabrikasına yedek parça, malzeme ve kimyasal madde gönderisi yapmaktadır. Gönderilerin bir bölümü Kaliforniya’dan yollanırken, her birinin içinde 5’er litrelik şişelerde nitrik asit bulunan 160 ağaç kutuyu içeren diğer bölümü de New Jersey’den gönderilmiştir. Gönderiler New York’ta birleştirilerek taşıyıcıya, havayolu konşimentosunda⁸(Air Way Bill)’de elektrikli aletler olarak beyan edilmiştir. Dolayısıyla, pilot uçakta tehlikeli madde olduğundan habersizdir. Gerekli evraklardaki yanlışlıklar, gönderileri paketleme yapan kişinin nitrik asidin özel paketleme kuralları gerektirdiğinden habersiz olması ve diğer tarafların da ihmalkarlıkları nedeniyle, yanlış taşınan nitrik asitler bir süre sonra, yan yatırıldıkları için sızıntı yapıp başka maddeler ile tepkimeye girmiş ve yanmaya başlamıştır. İlk etapta, dumanın nedeninin elektrikle ilgili bir problem olduğü düşünölmüş, fakat artan duman nedeniyle Boston’daki Logan havaalanına acil iniş yapılmıştır. İniş sırasında uçak parçalanmış, kargolarını piste ve Boston körfezine saçarak düşmüş ve üç kişilik ekip hayatını kaybetmiştir (THY, 2009: 4-5).

⁸ Hava yolu konşimentosu; bir noktadan başka bir noktaya hava yolu ile gönderilen kargoyu ve bu kargonun taşıyıcı, gönderici ve alıcısını, bu kargonun hangi şartlarda taşındığını, taşıma değerini; özel kargo, canlı hayvan, cenaze, tehlikeli madde veya bozulabilir kargonun taşıma şeklini; işgal ettiği hacim ve ağırlığını belirleyen, düzenleyen bir hava taşıma senedir (DHMI, 2011: 181).

Hava kargo taşımacılığı trafik hacminin artış hızına oranla bu tip kazalar çok az yaşanmış olsa da, kuralların doğru olarak uygulanabilmesi ve böylece başta tehlikeli maddeler olmak üzere tüm özel kargoların emniyetli şekilde taşınabilmesi için çeşitli seviyelerde eğitimlerin alınması bir zorunluluktur.

2.1.1.2. Genel Kargolar

Genel kargolar; özel olarak tanımlanan kargolar dışında kalan kargolardır. Bu tip kargonun kabulü, depolanması, yüklenmesi ve boşaltılması aşamalarında olmamakla beraber, rezervasyon aşamasında esnek olunabilmektedir (Doğan, 2003: 7).

2.2. HAVA KARGO HİZMETİ TALEBİ

Dünya ticaretinin gelişimiyle birlikte görülen mal çeşitliliğindeki artışa paralel olarak rekabetin şiddetlenmesi ve iş süreçlerinin hızlandırılması açısından uçağın bir taşıma aracı olarak sahip olduğu avantajlar, hava kargo taşımacılığının giderek daha fazla talep edilmesini sağlamaktadır (Gün, 2007: 141).

Son yıllarda, küreselleşme, sayısallaşma ve zamana dayalı rekabet olguları arasındaki yakınsama, ticaret yapısında ve üretim süreçlerinde köklü değişikliklere neden olmuştur (Kasarda ve Green, 2005). İşte bu aşamada, 1990'lı yılların sonunda "yeni ekonomi" bir kavram olarak gündeme gelmiştir. Yeni ekonomi, bir yandan 1990'lı yıllarda ekonominin, gelişen enformasyon ve iletişim teknolojileri ile bağlantısını vurgularken; diğer yandan, küresel rekabet ve hızlı teknolojik gelişmelerle birlikte, artık ekonomilerin kuralları, ilkeleri ve kurumlarıyla bir değişim ve dönüşüm sürecine girdiğini ifade etmektedir (Söylemez, 2001: 13). Yeni ekonomiyle birlikte gelişen ürünler,

küçük, hafif, derli toplu, yükte hafif pahada ağır, parça ve montaj ürünleridir. Bu ürünlerin uluslararası ticaretinde kullanılan taşımacılık sistemi, sunduğu hızlı ve esnek hizmet nedeniyle, hava kargo taşımacılığıdır (Kasarda ve Green 2005).

Hava kargo taşımacılığı, yeni ekonomi ürünlerinin yanı sıra, mücevher, lüks otomobiller gibi lüks mallar, yarış atları, çabuk bozulabilen gıda malları, kesilmiş çiçek, mevsimsel giyecek, tıbbi malzemeler ve ilaçlar gibi zamana duyarlı olan ürünlerin ve araba yedek parçası gibi tam zamanında teslim edilmesi gereken malların taşınmasında da ilk sırada tercih edilen bir sistemdir (Gulicic et al., 2003).

Hava kargo taşımacılığı, küresel ekonomide yaşanan dönüşümlerin ihtiyaç duyduğu ulaştırma hızını ve güvenliğini sağladığından, bu hizmete yönelik talep de gün geçtikçe artmaktadır. Özellikle belli mal gruplarının taşınması için en uygun taşımacılık alt sistemi, hava kargo taşımacılığıdır.

2.2.1. Hava Kargo İle Taşınması Uygun Olan Mallar

Bu taşımacılık sistemine olan talebin karakteristik özellikleri, gönderilen malın türü, boyutları, kapladığı yer vb. gibi fiziksel özelliklerinin yanı sıra malların, parasal değer/ağırlık oranlarıdır.

Havayolu ile taşınan kargo trafiği, ulaştırma ekonomistleri tarafından “yüksek değerli” olarak tanımlanmaktadır. Yüksek değer ile kastedilen, pound, ton ya da başka bir ağırlık birimi başına yüksek parasal değerdir. Buna karşın kömür, madeni cevher, kum v.b. birim ağırlık başına düşük değerli mallardır. Bu tür mallar, daha az taşıma maliyeti olan demiryolu ve denizyolu gibi taşımacılık alt sistemleri ile taşınmaktadır. Düşük değerli mal-yüksek değerli mal terminolojisi ardında yatan neden ise, ulaştırma fiyatlarının ağırlık tarafından belirlenmesi ve yüksek değerli malların daha yüksek bir fiyatla taşınmasıdır. Yüksek ulaştırma maliyeti, yüksek değerli bir

malın fiyat etiketinde çok az bir artışa neden olmasına rağmen, düşük değerli malların fiyatlarında önemli ölçüde artışa neden olmaktadır (O'Connor, 1982:120, Bardi et al., 2006: 164).

Hava kargo taşımacılığı hizmetinin fiyatlandırılmasında, gönderinin ağırlığı esas alınmaktadır. Büyük hacimli gönderilerin ise, 166, 67 kg/m³ değerindeki bir dönüştürme faktörü ile çarpılıp, fiyatlandırılabilir ağırlığı elde edilmektedir. Eğer gönderinin fiyatlandırılabilir ağırlığı, gerçek ağırlığından fazla çıkıyorsa, tüm fiyatlandırma, fiyatlandırılabilir ağırlık baz alınarak yapılmaktadır. Van de Reyd ve Wouters tarafından 2005 yılında yapılan çalışmada, bu dönüştürme faktörünün, gönderilerin yoğunluklarıyla nasıl bir ilişki içerisinde olduğu araştırılmıştır. “Hava Kargo Yoğunluk Araştırması” adındaki bu çalışmada, hava kargo ile taşınması uygun olan mallar şu şekilde sınıflandırılmıştır (Van de Reyd ve Wouters, 2005):

- (i) Uzay kargo: Uçak koltukları, uçak motor yedek parçası v.b. gibi sivil ve askeri hava taşıtlarının yedek parçaları
- (ii) Giyecek ve ayakkabı: Hazır giyime dair her şey ve ayakkabı
- (iii) Sanat, müzik ile ilgili eşyalar ve el sanatları: Heykel, tablo, müzik aletleri, Çin porseleni gibi el yapımı mallar.
- (iv) İşitsel kitle iletişim araçları: CD, DVD, kaset, VHS kasetleri, fotoğraf filmleri gibi araçlar.
- (v) Otomotiv kargo: Binek araba, motosiklet, kamyon v.b. taşıtlar için gerekli yedek parçalar ve otomotiv endüstrisi için yarı hazırlanmış parçalar.
- (vi) Kimyasallar: Boya gibi endüstriyel kimyasallar
- (vii) Bilgisayar ve ekipmanları: Bilgisayar ile ilgili her türlü mal.
- (viii) Dayanıklı tüketim malları: Mobilyalar, beyaz eşya.
- (ix) Dayanıksız tüketim malları: Spor malzemeleri, oyuncaklar
- (x) Kozmetik ürünleri: Parfüm, duş jeli, cilt ürünleri v.b.
- (xi) Kurye malları: Kapıdan kapıya taşınan mallar, ayakkabı
- (xii) Canlı hayvan
- (xiii) Diplomatik kargo

- (xiv) Elektrikli aletler: Kahve makinesi v.b.
- (xv) Metaller: Alüminyum, çelik, altın v.b.
- (xvi) Çabuk bozulabilir mallar
- (xvii) İlaçlar
- (xviii) Plastik ürünler
- (xix) Hassas aletler: Laboratuvar donanımları, tıbbi malzemeler
- (xx) Yazılı kitle iletişim araçları: Gazete, dergi v.b.
- (xxi) İletişim araçları: Genel iletişim araçları ve cep telefonları

Şunu da belirtmek gerekir ki; hava kargo taşımacılığı yapan firmaların tümü, bu malların hepsini taşımamaktadır. Örneğin, canlı hayvan taşınması için uçaklarında gerekli bölmeleri olmayan firmalar ya da çabuk bozulabilen malların taşınması için gerekli soğutucu vb. donanımlara sahip olmayan firmalar bu malları taşımamaktadırlar.

Hava kargo taşımacılığına uygun olan bu malların, teslim zamanları da farklı olabilmektedir. Bazılarının teslimi, zamana karşı duyarlı iken, bazılarının ki görece olarak daha az duyarlı olabilmektedir.

2.2.2. Hava Kargo Trafiği Sınıflandırması

Hava kargo taşımacılığıyla taşınan malların niteliğine göre hava kargo trafiği sınıflandırması yapılabilir. Bu sınıflandırma, aynı zamanda, hava kargo taşımacılığının diğer, daha ucuz sistemlere tercih edilmesinin nedenlerini de yansıtmaktadır. Bir başka deyişle, hava kargo talebini oluşturan alt kesitler acil durum trafiği, rutin, bozulabilir trafik ve rutin, bozulmayan trafik olarak sınıflandırılabilir.

2.2.2.1. Acil Durum Trafiği

Acil durum trafiği, ulaştırma maliyetinin gönderen için ikincil öneme sahip olduğu, öncelikli olarak zamanın önemli olduğu durumlarda oluşan trafiktir.

Acil durum trafiği; faaliyet aciliyeti ve piyasa aciliyeti olmak üzere ikiye ayrılmaktadır (Shaw, 2007: 42).

Faaliyet aciliyeti, firmanın faaliyeti sırasında oluşan bir sorunu düzeltmek zorunda kalmasıdır. Buna örnek olarak, montaj hattında bulunan bir makinenin tamiri için gerekli parçanın taşınması, aksi halde tüm hattın kesilecek olması ve bu nedenle ciddi ölçüde maliyet doğuran durumlar gösterilebilir.

Piyasa aciliyeti ise, tedarikçinin teslim zamanını kaçırmaması durumunda veya tüketicilerin, sunulan hizmetten tatmin olmadıkları zaman oluşmaktadır. Bu durumda, tüketici memnuniyetini sağlama amacı, maliyetlerdeki düşüşün önüne geçmektedir.

Firmaların, piyasada kendilerine yer edinebilmek için, acil durum trafiğine yönelik karşılama gereken tüketici talepleri bulunmaktadır. Bunlardan birincisi, kapıdan kapıya taşımacılıktır. Bu hizmetin sunulabilmesi için öncelikle, uçuş sıklığının artırılması gereklidir. Uçuş sıklığı, gönderilerin kısa bir zaman içerisinde teslim yerine ulaşması açısından gerekli, fakat yeterli değildir. Uçakta, acil gönderiler için yeterli yer olmalıdır. Uçakta yer yoksa, sıklığın da bir önemi yoktur. Bir başka deyişle, kapasite yönetimi, hem firma açısından hem de hizmet talep edenler açısından son derece önemlidir. Tüketicinin diğeri bir isteği ise, gönderisinin, taşınma süresi boyunca izlenebilmesi; gönderi hakkında açık ve net bilgiler alınabilmesidir (Shaw, 2007: 42-43).

2.2.2.2. Rutin-Bozulabilir Trafik

Rutin-bozulabilir trafik, zamanın önemli olduğu, fakat acil durum trafiği ile karşılaştırıldığında daha az öneme sahip olduğu trafiktir. Bu trafik de maliyete ikinci sırada yer verir. Bu tip hizmetin talep esnekliği görece olarak inelastiktir. Fiyat tarifesindeki bir artış, çok fazla trafik kaybına yol açmaz. En azından makul seviyelerde bir kayıp yaşanır (O'Connor, 1982: 121).

Bir malın "bozulabilir" olarak adlandırılmasının iki nedeni vardır. Bunlardan birincisi, malların fiziksel olarak bozulabilirliğini belirleyen, malın fiziksel ömrüdür. Örneğin, kesilmiş çiçekler, taze sebze ve meyveler fiziksel olarak çok çabuk bozulabilecek nitelikte mallardır. İkinci neden ise, malın ekonomik ömrüdür. Malın ekonomik ömrü, malın, satılabilirlik özelliği olan yaşam süresidir. Örneğin, gazetelerin ekonomik ömrü 24 saatle sınırlıdır. Bunun yanı sıra, moda ürünlerinin ve pop müzik CD'lerinin de ekonomik ömürleri kısadır. Bu tür mallar, bu mallara olan talep hızlı bir şekilde yükseldiğinde, büyük miktarlarda ve yüksek fiyatlara satılabilmektedirler.

Bu mal trafiğine yönelik kapasite yönetimi, acil durum trafiğiyle kıyaslandığında daha tahmin edilebilir niteliktedir. Bu trafiğe konu olan malların, genellikle mevsimsel ürünler olması, kapasite ayırımında kolaylık sağlamaktadır. Acil durum trafiği, tüm sene içerisinde gerçekleşirken; rutin-bozulabilir trafiğin daha ziyade mevsimsel olmasının dezavantajı, rotasal dengesizlik oluşturmalarıdır.

Rutin-bozulabilir trafik, özel yükleme-boşaltma gerektirmektedir. Yüklenen mal, kırılabilir nitelikte ya da özel soğutma teknikleriyle taşınan nitelikte olabilir. Bu mallara yönelik verilen hizmet, firmanın yükleme-boşaltma maliyetlerini yükseltmektedir (Shaw, 2007: 43).

2.1.2.3. Rutin-Bozulmayan Trafik

Bu trafik, maliyetin öncelikli faktör olduğu, zamanın öneminin çok az olduğu trafiktir. Bu alanda maliyet önemli olduğundan, hava kargo taşımacılığı, diğer taşımacılık sistemleriyle yoğun bir rekabet içerisinde (O'Connor, 1982: 121).

Tüketiciyi, daha ucuz taşıma maliyeti sunan diğer taşımacılık sistemlerinden hava kargo taşımacılığına yönleltmek için, bu sistemin avantajları konusunda ikna etmek gerekmektedir.

Rutin- bozulmayan mal trafiğini ve uzun mesafe yüklerin taşınmasını hava kargo taşımacılığına yönleltmek için, bu taşımacılık sisteminin toplam dağıtım maliyetlerinde oluşturacağı düşüşten bahsedilmelidir.

Toplam dağıtım maliyeti kavramı, ürünün üretim, depolama, nihai tüketiciye dağıtım, taşıma, paketleme ve depolama maliyetlerini içermektedir (Zondag, 2006: 28). Havayolu taşımacılığının fiyatının yüksek olmasına karşın, daha yavaş olan diğer taşımacılık sistemleri toplam dağıtım maliyetlerinde artışa neden olabilmektedirler. Toplam dağıtım maliyetini minimuma indirme amacı, bir tarafta hava kargonun fiyatı, diğer tarafta ise ürünün stok devir hızı ve depolama maliyeti arasında bir değiş tokuşu (trade-off) içermektedir. Eğer stok maliyetleri ulaştırma maliyetlerine oranla çok yüksek ise hava taşımacılığı diğer sistemlere göre daha avantajlı olacaktır (Zhang ve Zhang, 2002: 276).

Hava kargo taşımacılığının bir diğer rekabet alanı ise firmaların stoklarına yöneliktir. Örneğin, tüketimi çok olan dayanıklı tüketim malları sipariş edildiğinde teslim zamanı için uzun bir süreye müsaade edilmemişse, rekabeti sürdürebilmek ve talebi anında karşılayabilmek için çoğu firma, stokta mal bulundurmak zorunda kalmaktadır. Hava kargo taşımacılığı, firmaları, stoklarında mal bulundurmanın doğurduğu maliyetten kurtarır (Turşucu, 1995: 45). Bunun yanı sıra, malın teslim sıklığı fazladır. Böylece, tam zamanında üretim sürecine katkısı çok fazladır.

2.3. HAVA KARGO HİZMETİ SUNAN FİRMALAR

Uluslararası hava kargo endüstrisi, taşıyıcı araçları, kuryeler, entegre hızlı taşımacılık firmaları ve tarifeli ve tarifesiz hizmet veren taşıyıcı firmalar gibi birçok alt sektörden oluşmaktadır. Havayolu firmaları küçük paket taşırken, taşıyıcı araçları kendi uçaklarını alabilmektedir. Tarifeli havayolu firmalarının charter hizmet sunan firmaları da vardır. Endüstrideki bir sektör faaliyet gösterirken endüstrideki diğer alt sektör ile birçok sözleşmeli ya da taşeron iş yapabilmektedir. Her boyuttan uçak kullanılabilir. Taşıyıcı firmalar, genellikle, birden fazla hizmeti sunabilmektedir. Göndericiler, kargonun ne kadar hızlı taşınabileceğine, parasal karşılığını ödeyerek çeşitli ek hizmetler alabilmesine yönelik birçok seçenekleri vardır (Wood et al., 2002: 181).

Bu bağlamda değerlendirildiğinde, hava kargo piyasasındaki firmalar, karışık bir yapı sergilemektedir. Bu karışıklığı gidermek için, OECD (1999) hava kargo piyasasına hizmet sunan firmaları, entegre hızlı taşımacılık firmaları, taşıyıcı firmalar ve kargo acenteleri olarak üçe ayırmaktadır (OECD, 1999:6) .

2.3.1. Entegre Hızlı Taşımacılık Firmaları

Bu tip taşıyıcılar kapıdan kapıya taşımacılık hizmeti veren ve kendi taşımacılık filolarına sahip olan taşıyıcılardır.

Bu taşıyıcılar; gönderiyi alma ve teslim etme için gerekli kamyon filosuna, yükü sınıflandırma ve yasal işlemlere tabi tutma için terminallere, yükü terminaller arasında taşıma için uzun mesafe kamyonlarına ve yükü havaalanları arasında taşımak için uçak filosuna sahiptirler. FedEx ve UPS⁹ firmaları, bu tip taşıyıcılardandır. FedEx, firması, ABD’de entegre hızlı

⁹ FedEx “Federal Express” firmasının, UPS ise “United Parcel Service” firmasının adının kısaltılmış şeklidir.

taşımacılık sektörünü başlatan ve gece hızlı paket taşımacılığı konusunda; yine ABD kökenli UPS ise, gönderileri taşımak için demiryolu, karayolu ve havayolunu kullanabilen ana taşıyıcı firmadır. Bir başka deyişle, terminal hizmetlerinde ve yüzey taşımacılık hizmetlerinde de uzmanlaşmıştır (Hall, 2002: 4-5; Wood et al., 2002: 185).

Bu alt sektörde uzmanlaşmış diğer iki büyük firma ise Avrupa kökenli DHL ve Avustralya merkezli TNT firmalarıdır. FedEx ve DHL kendi hava uçuşlarını düzenlerken; DHL ve TNT genellikle en büyük ticari hava yolu firmasıyla çalışmaktadır.

Hava kargo piyasasında faaliyet gösteren bu firmalar, uluslararası hava kargonun en hızlı büyüme gösteren sektörünü oluşturmaktadırlar. Bunun nedeni, günümüzdeki, birçok ürünün ve parçanın küçük miktarlarda üretildiği ve teslimatların sıklıkla gerçekleştirilebildiği küreselleşmiş dünyada, zaman ekonomisinin, firmalar ve iş çevrim süreçleri için muazzam önem kazanmasıdır. Günümüzde firmaların tedarik zincirlerindeki zamandan tasarruf kavramı, firmanın piyasadaki başarısı için en önemli faktördür, denebilir. Bununla birlikte, e-ticaret perakendecileri, online olarak alınan ürünlerin hızlı ve ekonomik teslimatı için, stratejik olarak konumlandırılmış üslerine güvenmektedirler. Zaman faktörünün yanı sıra, güvenilirlik faktörü (açıklık, dakiklık, emniyet) de tedarik zincirinde gerekli kavramlardır. İşte bu, dakiklık ve güvenilirlik kavramlarını bir araya getiren entegre hızlı taşımacılık alt sektörü çok hızlı büyüme göstermektedir (Park et al., 2009; Hui et al., 2004).

Entegre hızlı taşımacılık firmaları, zaman içerisinde çok hızlı büyüme göstererek, 1992 yılında, toplam uluslararası hava kargo trafiğinde ağırlık olarak % 4,1 olan payını, 2005 yılında % 11,4'e çıkarmıştır. Bu firmalar tarafından taşınan kargonun ortalama ağırlığı, 1992 yılında 2,7 kg. iken 2005 yılında 5,4 kg.'a ulaşmıştır (Boeing, 2006: 4).

Entegre hızlı taşımacılık firmaları, kuruluşlarında çok fazla sermaye gerektiren firmalardır. Bu nedenle, küresel çapta hizmet veren bu firmaların

sayıları fazla değildir. Sayıları fazla olmamasına karşın, yaklaşık 900 hava yol firmasının ve binlerce taşıyıcı aracısı firmanın hizmet verdiği hava kargo taşımacılığı sektöründe en güçlü konsolide piyasadır (Zondag, 2006: 46). Piyasanın oldukça yoğun olmasına karşın, teslimat hızı, hizmetin güvenilirliği ve erişilebilirlik gibi çeşitli yönlerde oldukça rekabetçidir. Tüketici ihtiyaçlarını karşılayan her ulusal piyasada, bu firmalar rakiplerinin payını ele geçirmek pahasına, kendi piyasa paylarını arttırmaktadırlar (Park et al., 2009).

2.3.2. Taşıyıcı firmalar

Taşıyıcı firmalar, gönderilerin, gönderilen yer ve gönderinin teslim yeri olmak üzere, yalnızca belirlenmiş iki havaalanı arasında taşıyan firmalardır.

Taşıyıcı firmalar, genellikle tarifeli hava kargo taşımacılığı hizmeti sunmaktadırlar. Bu firmaların başlıca müşterileri, kargo acenteleri ve diğer havayolu firmalarıdır. Kargo acenteleri ve diğer hava yolu firmalarıyla kontrat yaparak, onlara kapasite ayırmaktadırlar.

Taşıyıcı firmalar, yer hizmetleri sunmadığından tüm ulaştırma hizmetini sağlamamaktadırlar. Daha az sermaye yoğun taşıyıcılardır. Gönderileri ayırma ve yasal işlemleri yapma gibi işlevleri olmadığından, yer hizmetleri sunmazlar ve varlıkları da o ölçüde daha azdır. Terminal kullanımları sınırlı olduğundan, istihdam ettikleri işgücü de o oranda daha azdır. Bu nedenlerden dolayı, entegre hızlı taşıyıcı firmalardan daha küçük işletmelerdir (Hall, 2002: 6).

Taşıyıcı firmalar, sahip oldukları filolara göre yalnızca kargo taşıyan firmalar ve kombine taşıyıcı firmalar olarak ikiye ayrılabilir.

2.3.2.1. Yalnızca Kargo Taşıyan Firmalar

Yalnızca kargo taşıyan firmalar, filolarında yalnızca kargo uçağı bulunduran firmalardır. Dolayısıyla, daha fazla kargo kapasitesi sunabilmektedirler. Bu firmalar, genellikle büyük kargoların ve özel kargoların taşımacılığında kullanılmaktadırlar. Bu firmaların filolarındaki uçaklar genellikle kargo uçağı olduğundan, canlı hayvanları, tehlikeli maddeleri ve çabuk bozulabilir gıdaların taşımacılığını yapabilmektedirler.

Yalnızca kargo taşıyan firmalar, taşıyıcı firma olmalarının doğası gereğı, gönderinin adresten alınması ve teslimi sürecinin bütününe içeren, malın ulaştırılması işlemini sağlanması için, kara yolu taşıyıcı firmaları ve kuryeler gibi diğer taşımacılık firmalarıyla anlaşma yapmaktadır. Çünkü firma, yükü yerinden almak ve teslim yerine götürmek için bir kara yolu filosuna sahip değildir. Bunun yerine, bu işleri yapmayı, üçüncü kişilerce sağlamaktadır (Hall, 2002: 6).

Yalnızca kargo taşıyan firmalara örnek olarak Cargolux, Nippon ve Evergreen firmaları gösterilebilir.

2.3.2.2. Kombine Taşıyıcı Firmalar

Birçok havayolu firması, yolcu taşımacılığının yanı sıra kargo taşımacılığı da yapmaktadır. Kombine taşıyıcılar, genellikle, kargoyu yolcu uçağının göbek kısmında, yani bagaj, posta ve kargonun taşınması için alt güvertede ayrılmış alanda taşımaktadırlar. Bu tip firmalar için yolcu gelirleri, kargo gelirlerinden önemli ölçüde fazla olsa da, taşınan kargo, gün geçtikçe önemi artan, bir yan üründür.

Zhang ve Zhang (2002)'in yaptıkları çalışmada, ABD ve Asya kökenli bazı kombine taşıyıcı firmalarının, gelirlerinin yüzde kaçını hava kargo taşımacılığından sağladıkları gösterilmektedir. Ulaştıkları bulgular, Tablo

2.3.'te gösterilmektedir. Çalışmanın sonucunda, birçok kombine taşıyıcı firmanın elde ettikleri toplam gelirlerin yaklaşık % 70 kadarını yolcu taşımacılığından elde ettiklerini göstermişlerdir (Zhang ve Zhang,2002).

Tablo 2.1: ABD ve Asya Kökenli Kombine Taşıyıcı Firmaların Gelirlerinde Hava Kargo Taşımacılığının Payı

ABD Firmaları	Kargonun Gelirlerindeki Payı (%)	Asya Firmaları	Kargonun Gelirlerindeki Payı (%)
United	5,2	Korean Air	27,2
American	4	Singapore Airlines	23
Northwest	7	Japan Airlines	13,4
Delta	4	Cathay Pacific	26,4
Continental	3,5	China Airlines	33,7
		EVA	39,6
		Asiana	24,9
		Thai Airways	16,5

Kaynak: Zhang ve Zhang, "Issues on Liberalization of Air Cargo Services in International Aviation", *Journal of Air Transport Management* Cilt:8, No:5, 2002, s. 281.

Kargoyu yolcu uçaklarının göbek kısmında taşıyan firmalar oldukları gibi, Korean Air ve Northwest Airlines gibi bazı firmalar da yolcu taşıyan uçakların yanı sıra yalnızca yük taşıyan uçaklara da sahiptirler. Bazı havayolu firmalarının da yük taşıyıcı firma olarak davranan alt firmaları vardır (Petersen, 2007: 22). Bu alt firmalar, ana firmanın adını taşıyan, ancak tamamen ya da kısmen ondan ayrı bir kişiliğe sahip olan firmalardır. Bu ayrı kuruluş, yolcu faaliyetinden bağımsız olma eğilimindedir. Bu firmaların, kendi faaliyetleri ve kendi ekipmanı, ayrı bilançoları, ayrı kar-zarar hesapları vardır. Stratejik ve operasyonel karar mekanizmaları görece olarak otonomdur. Bu tip

kombine taşıyıcılara örnek olarak Lufthansa AG, Singapore Airlines Cargo gösterilebilir (Zondag, 2006: 39).

Günümüzde hala, gönderilerin büyük kısmı uçakların göbek kısmında taşınmaktadır. Örneğin, Hong Kong' ta hava kargonun yaklaşık %55-%60 kadarı yolcu uçaklarının gövde kısmında taşınmaktadır (Zhang ve Zhang,2002). Gönderilerin bu şekilde taşınması, hizmeti alan firmanın stok maliyetlerini, sunulan uçuş sıklığı sayesinde azaltsa da belirli bir süre için kapasite sınırlı olmaktadır. Diğer taraftan, yük taşıyan uçaklarla yeterli kapasite fakat daha seyrek uçuş sıklığı sunulmaktadır (Hsu et al., 2009).

2.3.3. Kargo Acenteleri

Kargo acenteleri, kendi havayolu firmalarını işletmek yerine havayolu firmalarının sundukları hizmetten yararlanan, dolaylı hava taşıyıcılarıdır (O'Connor,1982: 129). Bir başka deyişle, kargo acentelerinin kendileri bir havayolu firması değildir. Bunun yerine, firmalarla kapasite anlaşmaları yapıp yer ayırtan; sonrasında ise ayırdıkları bu kapasiteyi müşterilerine satan firmalardır.

Kargo acenteleri, göndericilerden perakende olarak aldıkları gönderileri toplayıp birleştirerek, bu konsolide gönderiyi havayolu firmasına götürmektedirler. Buna ek olarak, gönderileri göndericilerin yerinden alma, uluslararası gönderilerin gümrük işlemlerini yapma gibi hizmetleri de bulunmaktadır. Dolayısıyla, göndericiler eğer acil bir mal ya da çabuk bozulabilir bir mal göndermiyorlarsa, genellikle kargo acentelerinden faydalanmaktadırlar (Amaruchkul ve Lorchirachoonkul, 2011).

Kargo acenteleri, göndericilere, gönderilerinin alıcıya tam ve sağlam bir şekilde ulaştırılması bağlamında sorumludur. Ayrıca, sundukları fiyat, çoğu zaman, göndericinin, kapıdan kapıya taşımacılık için havayolu firmasından doğrudan alacağı fiyattan daha düşük olmaktadır. Kargo

acenteleri, farklı müşterilerden aldıkları gönderileri birleştirerek konsolide bir gönderi yaptıkları zaman, taşımacılık faaliyeti için havayolu firmasından, belli indirimler alabilmektedirler. Sundukları daha düşük fiyatın temelinde yatan neden budur. Bazı durumlarda ise, gönderiyi birleştirecek diğer gönderiler olmamakta; bu nedenle, firma, gönderiyi tek başına göndermek zorunda kalabilir. Bu durumda hava yolu firmasına normal hizmet fiyatını ödemektedir (O'Connor, 1982:130). Ancak, gönderilen mallar, acil gönderi ya da çabuk bozulabilir mallar değilse, genellikle taşıyıcı araçları ile gönderilmektedir.

Kargo acenteleri, sahip oldukları bu aracı pozisyon itibarıyla, hava kargo taşımacılığı sektöründe, göndericiler için hava kargo taşımacılığı hizmetini arz eden, hava yolu firması için de taşımacılık hizmeti talep eden bir aktördür.

Tablo 2.2: 2009 Yılında Uluslararası Tarifeli Sefer Düzenleyen İlk 10 Firma ve Taşıdıkları Kargo Miktarı

Sıra	Firma adı	Milyon ton.km
1	Korean Air	8.225
2	Cathay Pacific Airways	7.722
3	Lufthansa	6.660
4	Singapur Airlines	6.455
5	Emirates	6.369
6	FedEx	5.808
7	China Airlines	4.903
8	Air France	4.672
9	Cargolux	4.652
10	UPS Airlines	4.495

Kaynak: IATA, **World Air Transport Statistics**, 2010, <http://www.iata.org/ps/publications/Pages/wats-freight-km.aspx>, Erişim Tarihi: 21.04.2011.

Tablo 2.2.'de 2009 yılında, uluslararası hatlarda tarifeli sefer düzenleyen ilk 10 firmanın adları ve taşıdıkları miktarlar ton.km cinsinden gösterilmektedir. Tabloya göre, uluslararası hatlarda taşınan kargo sıralamasında, Asya-Pasifik kökenli firmaların ağırlığı görülmektedir. Hava

kargo taşımacılığının en yoğun bu bölgede kullanılması nedeniyle, bu bölgeye ait firmalar, taşınan ton.km miktarına en fazla katkı sağlayan firmalardır. Buna ek olarak, bölgede uluslararası kargo taşımacılığına uygun havaalanları da görece olarak daha fazladır.

Bu sıralamaya giren diğer iki firma ise, ABD kökenli FedEx ve UPS firmalarıdır. Bu firmalar, entegre hızlı taşımacılık hizmeti sunan firmalardır. Avrupa kökenli firmalardan ise Lufthansa, Air France ve Cargolux, ilk ona girebilmiştir.

Tablo 2.3.' de ise uluslararası ve yerel piyasalarda hizmet veren ilk on firma ve taşıdıkları kargo miktarı, ton-km cinsinden gösterilmektedir.

Tablo 2. 3: 2009 Yılında Uluslararası ve Yerel Tarifeli Seferlerdeki İlk 10 Firma ve Taşıdıkları Kargo Miktarı

Sıra	Firma adı	Milyon ton.km
1	FedEx	13.756
2	UPS Airlines	9.189
3	Korean Airlines	8.284
4	Cathay Pacific Airways	7.722
5	Lufthansa	6.668
6	Singapur Airlines	6.455
7	Emirates	6.369
8	China Airlines	4.903
9	Air France	4.675
10	Cargolux	4.652

Kaynak: IATA, **World Air Transport Statistics**, 2010, <http://www.iata.org/ps/publications/Pages/wats-freight-km.aspx>, Erişim Tarihi: 21.04.2011.

Bu sıralamada, ilk iki sırada FedEx ve UPS bulunmaktadır. Asya-Pasifik kökenli firmalar ise daha aşağı sıralarda bulunmaktadır. Bunun nedeni, ABD'de iç hat taşımacılığında da hava kargo taşımacılığının gelişmiş

ve çok kullanılan bir alt sistem olmasıdır, denilebilir. Buna ek olarak, FedEx ve UPS, dünya genelinde, ülkelerin yurtiçi piyasalarında da büyük pay sahibi olan firmalardan ikisidir.

2.4. HAVA KARGO VE HAVA YOLCU TAŞIMACILIĞI ARASINDAKİ FARKLAR

Havayolu taşımacılığı hizmetleri iki farklı alt sektörden oluşmaktadır. Bunlardan biri hava yolcu taşımacılığı, diğeri ise hava kargo taşımacılığıdır. Bu alt sektörün birbirinden farklı olan birçok yönü bulunmaktadır.

Hava yolcu ve kargo taşımacılığı arasındaki birinci fark, kargo taşımacılığının tek yönlü olmasıdır. Taşınan yolcular, göç etmeleri veya gittikleri yerlerde hayatlarını kaybetmeleri gibi durumlar haricinde, genellikle seyahate başladıkları noktaya geri dönmektedirler. Bu nedenle, yolcu taşımacılığı piyasasında yıl içerisinde uçuş yapılan iki nokta arasında genellikle bir denge söz konusu iken, bu denge kargo taşımacılığı piyasasında çoğu zaman bir tesadüf olarak görülmektedir. Örneğin, DHMİ (2010) verilerine göre, 2009 yılında Türkiye’de, toplam gelen kargo 787.698 ton iken, giden kargo 810.001 ton olarak gerçekleşmiştir.

Hava yolcu ve kargo taşımacılığı piyasaları arasındaki ikinci fark ise, kargoya kıyaslandığında yolcuların, zamana karşı daha duyarlı olmalarıdır. Bu duyarlılıktan ötürü hava yolcu taşımacılık hizmetinde çok fazla aktarma yapılması, önemli oranda yolcu kaybına neden olabilir (Yan ve Chen, 2008). Kargo taşımacılığında da zaman çok önemli olmasına rağmen, kargonun kaç kere aktarıldığının bir önemi yoktur. Kargo taşımacılığında önemli olan, kargonun sağlam bir şekilde ve zamanında ulaştırılmasıdır.

İki sektör arasındaki bir diğerk fark, havaalanı kullanımı konusundadır. Yolcular, özellikle aktarmalı uçuş yaptıklarında, bekleme zamanlarını eğlenceli ve kaliteli olarak geçirmek isterler. Hava meydanlarının yolcuların

keyifli vakit geçirmeleri ve zamanlarını verimli kullanmaları için cazip aktivitelerle donatılması önemlidir. Kargo taşımacılığı için önemli olan ise, havaalanlarındaki yer hizmetleri, terminallerin kapasitesi, antrepo ve depo hizmetlerinin kalitesi, yer hizmeti sunan işgücünün ne kadar kalifiye olduğu, gümrüklerin kalitesi gibi imkanlardır. Hava kargo taşımacılığı için önemli olan diğer faktörler, hava aracının değiştirilmesinin gerekliliği, paletlerin sökölüp yeniden takılmasının ne kadar gerekli olduğu, gönderinin aktarımı sırasındaki yükleme ve boşaltma maliyetleri gibi faktörlerdir (Zhang ve Zhang, 2002).

Hava yolcu ve kargo taşımacılığı sektörleri arasındaki bir diğer fark da havayolu firmalarının, yolcu hizmet ağlarının oluşumu için yaptıkları havaalanı seçiminin uzun dönemli bir planlamayı gerektirmesidir. Kargo taşımacılığında ise, firmalar, dalgalanan talebe göre havaalanı seçimlerini, filo ve rota tayinini, tarife ayarlamasını, arz ve talep koşullarını da dikkate alarak, kısa dönemde belirlemektedirler (Yan ve Chen, 2008). Ayrıca, hava kargo ve yolcu taşımacılığının birbirinden farklı uçuş tarifeleri ve rota tayinine tabi olması gerekmektedir. Acil gönderiler, genellikle akşamüstü geç saatlerde yüklenmekte ve ertesi sabah erken saatlerde teslim yerine ulaştırılmaktadır. Bir gecelik sürede istenilen yere gönderilir. Yolcular ise sabah ya da akşamın erken saatlerinde uçmak isterler (Zhang ve Zhang, 2002)

Hava yolcu ve kargo taşımacılığı arasındaki dördüncü fark; kargo taşımacılığında taşınan malların fiziksel olarak heterojen olmasıdır. Yolcular ise, her bir yolcunun tek bir koltuğu işgal etmesi bağlamında, homojendir. Hava kargo ile gönderilen mallar küçük paketler ya da bir kilodan az olan evraklar olabileceği gibi 30.000 kg ya da daha fazla ağırlığa sahip gönderiler de olabilir. Dolayısıyla gönderilen malın ağırlığı ve yerleştirilebilirliği de farklılaşmaktadır. Örneğin; kitap gibi bazı mal çeşitleri hem ağırdır hem de yerleştirilebilmeleri kolaydır. Bisiklet gibi bazı mal çeşitleri de hafiftir fakat yerleştirilebilmeleri zordur. Hava yolu firmasının fiyatlama politikasını çok yakından ve dikkatlice izlememesi durumunda bu malların taşınmaları kolaylıkla kazançsız hale gelebilmektedir (Shaw, 2007: 41).

Hava yolcu ve kargo taşımacılığı arasındaki beşinci fark; iki piyasanın tabi olduğu rekabet koşullarının birbirinden farklı olmasıdır. Uzun mesafelerde, hava yolcu taşımacılığı diğer taşımacılık alt sistemlerine göre üstündür. Fakat hava kargo taşımacılığı için aynı şeyi söylemek mümkün değildir. Uzun mesafelerde dahi hava kargo taşımacılığı, diğer tüm alt sistemler ile yoğun bir rekabet içerisinde. Diğer taşımacılık alt sistemlerinin hava kargo taşımacılığına kıyasla daha ucuz olması bu rekabeti havayolu taşımacılığı aleyhine yoğunlaştırmaktadır (Shaw,2007: 41). Kargo taşıyıcı firmalar arasındaki rekabetin bir diğer özelliği de, firmanın katlandığı maliyetin öneminin yanı sıra gönderinin tam zamanında tesliminin de son derece önemli olmasıdır. Dolayısıyla, kargo taşımacılığında öncelikli olarak yapılması gerekenlerden biri de, etkin rota yapılandırmasıdır (Noviello et al.,1996).

Hava yolcu ve kargo taşımacılığı, firmanın gelir yönetimi açısından da birbirinden farklıdır. 1990'lı yıllarda, yolcu taşımacılığı yapan havayolu firmaları tarafından çok kullanışlı görülen ve oldukça yaygın bir şekilde kullanılan gelir yönetimi, doğru fiyatın, doğru kişiye, doğru zamanda sunulması, karın en çoklaştırılması demektir (Petersen, 2007: 35) Gelir yönetimi, firmanın karlılığını en çoklaştırmak için fiyatın ve kapasitenin entegre edildiği bir tekniktir. Bir başka deyişle, yolcu ve kargo taşıyan kombine hava taşıyıcıları veya yolcu taşıdığı gibi kargo da taşıyabilecek uçakları işleten havayolu firmalarının, yolcu bilet fiyatı ve koltuk sayısını belirlemek ve kargo fiyat ücreti ve uçağın kargo için ayrılmış gövde alanını belirlemesi demektir. Yolcu gelir yönetimi ile kargo gelir yönetimi arasında da birçok yönden farklılık bulunmaktadır. Bunlardan en önemlileri şunlardır (Kasilingham, 1996):

- (i) Kapasitenin belirsiz olması: Yolcu gelir yönetimi, sabit ve belirli sayıda koltuğu kontrol etmektedir. Kargo gelir yönetiminde ise, satış için ayrılan sabit bir ağırlık ve hacim/pozisyon oranı bulunamamaktadır.

- (ii) Üç boyutlu kapasite: Kargo kapasitesi ağırlık, hacim ve konteyner pozisyonu olmak üzere üç boyuttan oluşmaktadır. Örneğin, düşük yoğunlukta bir gönderi için rezervasyon yapılmak istendiğinde, bu gönderi için ağırlık olarak yer bulunurken, hacim olarak yer bulunamayabilir.
- (iii) Yer tahsisi: Yer tahsisi birçok taşıyıcı için esas gelir kalemidir. Yer tahsisi, büyük müşteriler için, haftanın belirli günlerinde, belirli uçuş süresi ve belirli uçuşlar için ayrılmış kargo yeridir. Ayrılan bu yer, genel satışa sunulmaz. Bu durum, hangi uçuşlarda yer tahsisi yapılabileceği, stokastik kargo kapasitesi temelinde tahsis edilen yerin büyüklüğü, genel kargonun taşınmasına yönelik talebin kaydırılması hususlarında kararlar alınmasını gerektirmektedir.

Gelir yönetimleri arasındaki bu başlıca farklar, yolcu ve kargo kapasite tahmini çalışmalarında, hangi tür verilerin kullanılması, nasıl bir tahmin modeli oluşturulması vb. gerektiği hususunda farklı yöntemlerin kullanılmasını gerektirmektedir.

2.4.1. Hava Kargo Taşımacılığı Hizmet Fiyatlandırması

Hava kargo taşımacılığı fiyatı, genel fiyat tablosu, özel fiyat tablosu ve istisnai fiyatlandırma ve konteyner fiyatlandırması olmak üzere, gönderinin işlem göreceği fiyat tablolarına göre değişmektedir (O'Connor, 1982: 141).

2.4.1.1. Genel Fiyat Tablosu

Genel fiyat tablosu, belirlenmiş iki nokta arasında yapılan taşımacılık hizmet fiyatını göstermektedir.

Göndericinin toplamda ne kadar para ödeyeceği, hangi tip mal gönderildiğiyle ilişkili olmaksızın, gönderinin ağırlığına ve gönderildiği mesafenin uzaklığına bağlı olarak değişmektedir (O'Connor, 1982: 142).

2.4.1.2. Özel Fiyat Tablosu

Özel fiyat tablosu, belirli bir malın, belirlenmiş iki nokta arasında, genellikle tek yönde taşındığı durumlarda uygulanan fiyatı yansıtmaktadır.

Özel fiyat tablosu uygulaması, taşımacılık trafiğini diğer alt sistemlerden havayolu taşımacılığına yöneltmek için uygulanmaktadır. Bu nedenle, genellikle, genel fiyat tarifesinden düşük olarak belirlenmektedir. Örneğin, bir mal, belirli bir A noktasından bir B noktasına karayolu ile taşınmaktadır. Ancak, toplam maliyet analizine göre, bu malın havayolu ile taşınması, genel hizmet fiyatı % 20 düşürüldüğünde mümkün olabilmektedir. Böylelikle, taşıyıcı firmalar bu mal için özel bir fiyat tarifi oluşturmakta, havayolu taşımacılığına doğru çektiği trafiği tekrar kara yoluna kaptırmamaya çalışmaktadır (O'Connor, 1982: 142).

2.4.2. İstisnai Fiyatlandırma

İstisnai fiyatlandırma, genel fiyat tarifesinden yüksek belirlenmektedir. Genel fiyat tarifesinin üzerine belirli bir yüzde daha eklenmekte; eklenen bu yüzde de istisnai fiyatlandırma olarak adlandırılmaktadır (O'Connor, 1982: 142).

Bu fiyatlandırma, çok değerli kargolar, acil olarak gönderilmesi gereken kargolar ve canlı hayvanlar gibi özel bakım isteyen gönderiler için uygulanmaktadır.

2.4.3. Konteyner¹⁰ Fiyatlandırması

Hava kargo taşımacılığında, diğer alt sistemlerde olduğu gibi, konsolide gönderiler için çeşitli indirimler uygulanmaktadır.

Konteyner taşımacılığı, konsolide gönderi oluşmasının sağlayan, havayolu taşımacılığında da kullanılan ve fiyat indirimi sağlayan bir taşımacılık türüdür. Konteyner ile yapılan hava kargo taşımacılığı fiyatı, genel ve özel fiyat tabloları üzerinden indirim sağlamaktadır. Buna ek olarak, belirli bir ağırlığın üzerindeki kargoyu içeren konteynerlere ve teslimin, günün erken saatleri ile akşamüstü zamanı haricinde, hatta biraz da gecikmeli olarak teslim kabul edildiği durumlarda, konteyner indiriminin üzerine ek indirimler yapılmaktadır (O'Connor, 1982: 143).

Konsolide gönderiler, taşıyıcı aracı firmaları tarafından da oluşturulmaktadır. Bu firmalar, farklı müşterilerden aldıkları gönderileri birleştirerek, gönderileri belirli ağırlıklara ulaştırmakta; böylece, havayolu firmasının belirli ağırlıklar için sunduğu indirimlerden yararlanabilmektedir. Örneğin, 45 kg, 225 kg. gibi ağırlıklarda, kg başına ödenen fiyat düşmektedir. Aracı firmalar da gönderileri bu ağırlıklara denk gelecek şekilde birleştirerek yükledikleri zaman belirli indirimlerden faydalanmaktadırlar (O'Connor, 1982: 144).

2.5. ULUSLARARASI HAVA KARGO TAŞIMACILIĞI

İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra gelişimi hız kazanan havayolu taşımacılığı, hava kargo taşımacılığı alanında da son derece hızlı gelişmiştir. 1955- 1965 yılları arasındaki on yıllık süreçte, ICAO üyesi ülkelerin havayolu firmaları tarafından sunulan tarifeli seferlerle uçulan yolcu.km yıllık ortalama

¹⁰ Konteyner, birleştirilmeye uygun olan gönderilerin birleştirilerek taşınmasını sağlayan, ölçüleri ve hacmi hava yolu taşımacılık anlaşmalarında belirlenmiş kutudur.

% 12,6 artarken, hava kargo taşımacılığında taşınan ton.km de yıllık ortalama % 14,3 oranında artış göstermiştir. 1966 yılında ise, dünya çapında tarifeli seferlerde 4,2 milyar ton.km kargo taşınmıştır. Taşınan bu miktar 1964 yılında taşınan ton.km'den yaklaşık % 55, 1965 yılında taşınan kargo ton.km.'den yaklaşık % 22 daha fazladır. Bu hızlı gelişmenin ardında yatan öncelikli neden, jet uçaklarının geliştirilmesi ve kargo taşımacılığında da kullanılmasıdır (Kim,1967: 42).

Tablo 2.4: Dünya Hava Kargo Taşımacılığı (1976- 1985)

Taşınan Kargo (ton)			Taşınan Kargo ton.km.		Taşınan Kargo (ton)			Taşınan Kargo ton.km.	
Yıllar	Milyon	Yıllık Artış(%)	Milyar	Yıllık Artış(%)	Yıllar	Milyon	Yıllık Artış(%)	Milyar	Yıllık Artış(%)
1976	9,3	7,5	1976	9,3	1981	10,9	-1,6	30.880	5,1
1977	10	7,6	1977	10	1982	11,6	6,0	31.540	2,1
1978	10,6	5,7	1978	10,6	1983	12,1	5,4	34.960	10,8
1979	11	3,5	1979	11	1984	13,3	9,0	39.480	12,9
1980	11,1	0,8	1980	11,1	1985	13,2	-0,7	39.310	-0,4

Kaynak: ICAO, **ICAO Bulletin**, Cilt:41, Sayı:6, Haziran 1986, s. 20.

Tablo 2.4.'de 1976- 1985 yılları arasında, ICAO üyesi ülkelere ait hava yolu firmalarının uluslararası ve yerel tarifeli seferlerinin toplamı olarak, hava kargo taşımacılığının dünyadaki gelişimi gösterilmektedir.

1976- 1985 yılları arasında, 158 ülkenin firmaları tarafından tarifeli seferlerle taşınan ton.km kargoda artış yıllık ortalama % 6,9 oranında gerçekleşmiştir (ICAO, 1986: 20).

1984 ve 1985 yılında, toplam taşınan ton.km.'deki en büyük artış Avrupa bölgesindeki tarifeli havayolu firmaları tarafından sağlanmış ve % 3 olarak gerçekleşmiştir. Avrupa bölgesini, % 2 oranıyla Asya-Pasifik bölgesi takip etmiştir. Latin Amerika ve Karayipler bölgesi % 1 artış göstermiş; Kuzey

Amerika ve Afrika'da %6 düşüş yaşanmıştır. Orta Doğu bölgesinde ise % 9 oranında bir düşüş olmuştur (ICAO,1986: 25).

Tablo 2.5.'de ise 1986- 2005 yılları arasında, ICAO üyesi ülkelere ait hava yolu firmalarının uluslararası ve yerel tarifeli seferlerinin toplamı olarak, hava kargo taşımacılığının dünyadaki gelişimi gösterilmektedir. Tablo 2.5.'e bakıldığında, hava kargo taşımacılığında bir diğer önemli yılın ise 1997 yılı olduğu görülmektedir (ICAO,1998: 11). 1997 yılında, Asya krizine rağmen, hava kargo taşımacılığı sektöründe bir düşüş gözlenmemiş; aksine taşınan hava kargo miktarında %13,5 oranında artış görülmüştür.

1998 yılına gelindiğinde ise, hem taşınan hava kargo miktarı hem de taşınan ton.km değerlerinde bir önceki yılın artış oranına kıyasla, azalan artışlar görülmüştür. 1998 yılında taşınan hava kargo miktarı % 0,4, taşınan ton.km ise % 2,5 artabilmiştir.

1998 yılında, ekonomik krizle baş etmeye çalışan Asya bölgesindeki havayolu firmaları, faaliyetlerine devam edebilmek ve zararlarının üstesinden gelebilmek için uçuş faaliyetlerini yeniden planlamak, filo ve personel yapılarında değişikliğe gitmek zorunda kalmışlardır. Ancak, hava kargo taşımacılığı alanında, Asya-Pasifik bölgesindeki ülkeler kısa zamanda kendilerini toparlamışlar ve 1999 yılına gelindiğinde, dünyada hava kargo taşımacılığının en yoğun olduğu bölge konumuna sahip olmuşlardır. 1999 yılında, dünya kargo taşımacılığının % 31,51 kadarını gerçekleştiren bu bölgeyi, aynı yıl % 29,67 ile Kuzey Amerika ve % 27,30 ile Avrupa takip etmiştir (Schwartz, 1999: 22).

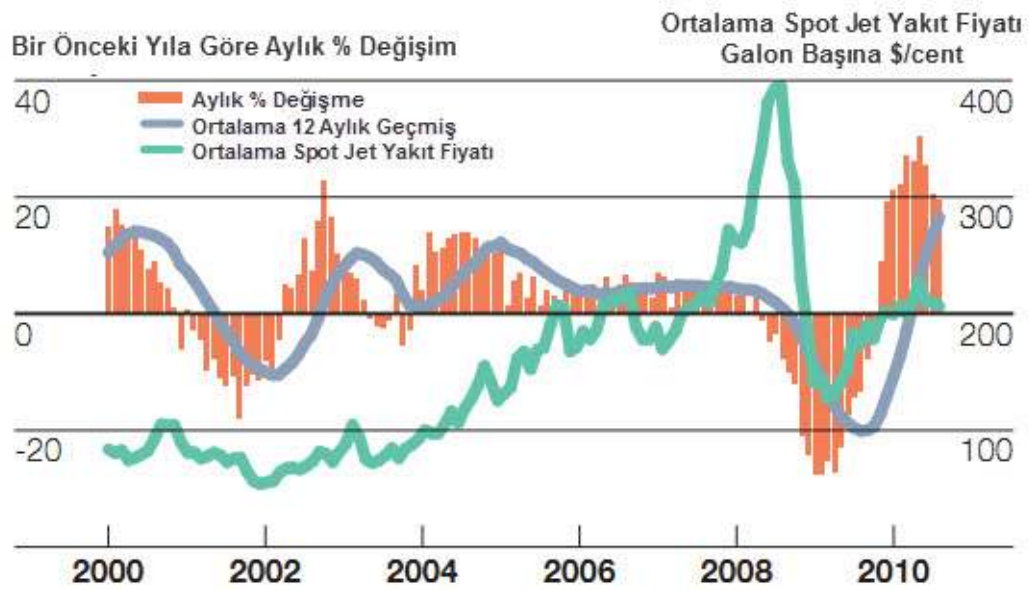
Tablo 2.5: Dünya Hava Kargo Taşımacılığı (1985- 2005)

	Taşınan Kargo (ton)		Taşınan Kargo ton.km.			Taşınan Kargo (ton)		Taşınan Kargo ton.km.	
Yıllar	Milyon	Yıllık Artış(%)	Milyar	Yıllık Artış(%)	Yıllar	Milyon	Yıllık Artış(%)	Milyar	Yıllık Artış(%)
1986	14.7	7,3	43.190	8,4	1996	23	9	88.800	5,8
1987	16.1	9,5	48.320	11,9	1997	26.1	13,5	99.830	12,4
1988	17.2	6,8	53.270	10,2	1998	26.2	0,4	102.3	2,5
1989	18.1	5,2	57.130	7,2	1999	28.2	7,6	108	5,6
1990	18.4	1,7	58.800	2,9	2000	30.2	7,1	117.6	8,9
1991	17.4	-5,4	58.530	-0,5	2001	28.7	-5,0	110.7	-5,9
1992	17.6	1,1	62.570	6,9	2002	31.4	9,4	116.6	5,3
1993	17.9	1,7	67.540	7,9	2003	34.5	9,9	125.2	7,4
1994	19.9	11,2	77.230	14,3	2004	37.7	9,3	140.2	12,0
1995	21.1	6	83.940	8,7	2005	37.7	0,0	142.5	1,6

Kaynak: ICAO, **ICAO Journal**, Cilt:50, Sayı:6, 1995, 10; ICAO, **ICAO Journal** Cilt:52, Sayı:6,1997; **ICAO Journal**, Cilt:52, Sayı:6, Temmuz-Ağustos 1997 **ICAO Journal**, Cilt:53, Sayı:6, Temmuz-Ağustos 1998; **ICAO Journal**, Cilt:54, Sayı:6, Temmuz-Ağustos 1999; **ICAO Journal**, Cilt:55, Sayı:6, Temmuz-Ağustos 2000; **ICAO Journal**, Cilt:56, Sayı:6, 2001; **ICAO Journal**, Cilt:57, Sayı:6, 2002; **ICAO Journal**, Cilt:58, Sayı:6, 2003; **ICAO Journal**, Cilt:59, Sayı:6, 2004; ; **ICAO Journal**, Cilt:60, Sayı:5, 2005; **ICAO Journal**, Cilt:61, Sayı:5, 2006 verilerinden hareketle hesaplanmıştır.

2000 yılına gelene kadar, gelişim seyri belirtilen hava kargo taşımacılığı, 11 Eylül 2001 tarihinde ABD'nin New York kentindeki Dünya Ticaret Merkezi ve Washington'daki Pentagon binalarına yapılan saldırılar sonucunda dünya havayolu taşımacılığının sekteye uğramasından etkilenmiştir. 2002 yılında başlayan Irak Savaşı, 2003 yılında, Dünya Sağlık Örgütü tarafından yapılan SARS virüsüne karşı uyarı ve 2003 yılında hammadde fiyatlarındaki artış sonucu yakıt fiyatlarında yaşanan ciddi artışlar,

küresel havayolu taşımacılığı sektörünü büyük ölçüde ve negatif yönde etkilemiştir. Bu gelişmelerden, hava kargo taşımacılığını en çok etkileyen ise, jet yakıt fiyatlarındaki artıştır (BOEING). Grafik 2.1.'de 2000- 2010 yılları arasında yakıt fiyatlarındaki değişme aylık olarak gösterilmiştir.

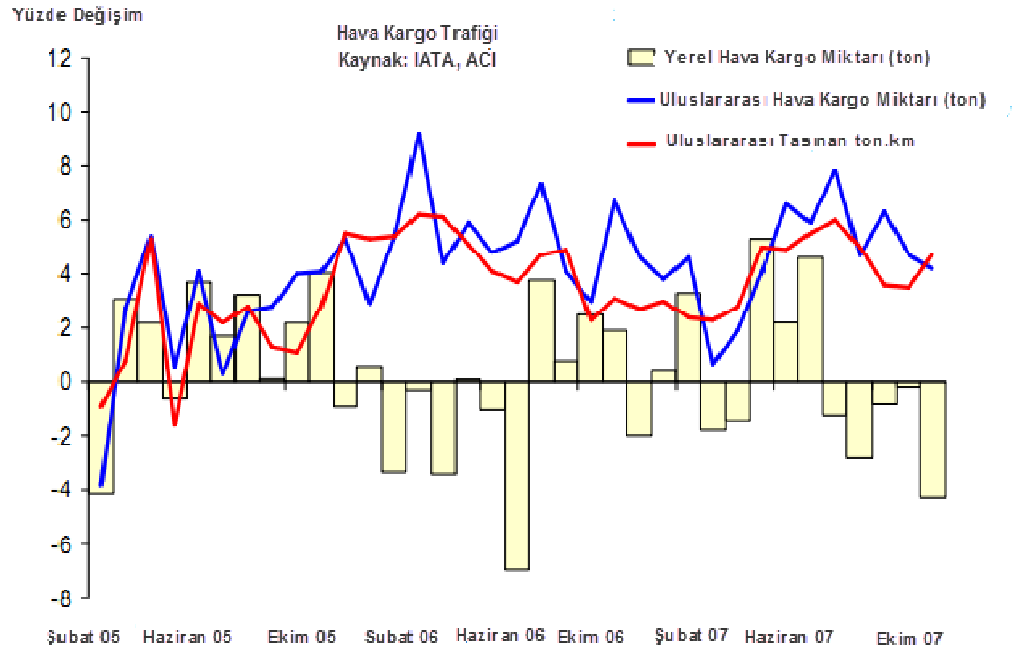


Grafik 2.1:2000- 2010 Yılları Arasında Yakıt Fiyatlarındaki Değişim

Kaynak: BOEING, **World Air Cargo Forecast 2010- 2011**, s. 2.

2002 yılında hava kargo trafiği, ton.km cinsinden bir önceki yıla göre % 8,7 artış göstermişken, 2003 yılında artan yakıt fiyatları nedeniyle 2002 yılına göre yalnızca % 3,9 artabilmıştır. 2004 yılında % 7,9 artan hava kargo trafiği, 2005 yılında yakıt fiyatlarının tekrar yükselmesi nedeniyle, 2004 yılına göre yalnızca % 0,4 oranında artmıştır (BOEING).

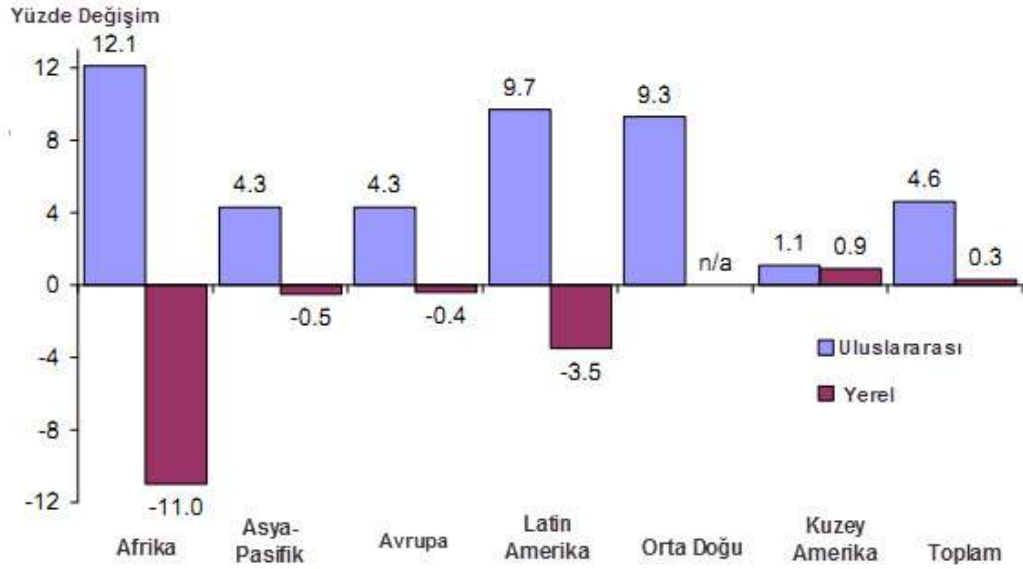
2006 yılında, 2005 yılına göre biraz daha artan taşınan hava kargo miktarı ve taşınan ton.km, 2007 yılının ikinci yarısında ve son çeyreğinde yavaşlamıştır. Grafik 2.2.'de Şubat 2005 ile Ekim 2007 arasında, uluslararası ve yerel ölçekte gerçekleşen hava kargo trafiği bağlamında, yerel ve küresel ölçekte taşınan hava kargo miktarı (ton) ve taşınan ton.km gösterilmektedir.



Grafik 2.2: Uluslararası ve Yerel Hava Kargo Trafikçi (Şubat 2005- Ekim 2007)

Kaynak: IATA, **Cargo E- Chartbook: Q1 2008.**

Grafikte belirtilen dönemde, yerel hava kargo miktarındaki en büyük düşüş Haziran 2006 döneminde görülmektedir. Taşınan uluslararası hava kargo miktarında ise 2007 yılının ortasından itibaren bir düşüş söz konusudur. Ancak, 2007 yılındaki bu düşüşleri, yükselen ekonomiler bir dereceye kadar tazmin etmektedirler. Örneğin, Afrika, Latin Amerika ve Orta Doğu'daki yükselen ekonomilerin uluslararası ölçekte taşınan hava kargo miktarlarında ise yaklaşık % 10 oranında büyüme gözlenmiştir. Aynı yıl, Kuzey Amerika'da çok sert olmasa da hava kargo miktarında bir azalış söz konusuyken, Avrupa'nın uluslararası hava kargo hacminde önemli azalış gözlenmiştir. 2007 yılında, uluslararası ve yerel ölçekte söz konusu bu değişimler, Grafik 2.3.'de gösterilmektedir.



Grafik 2.3: Bölgelere Göre Uluslararası ve Yerel Hava Kargo Trafik Değişimi (2007)

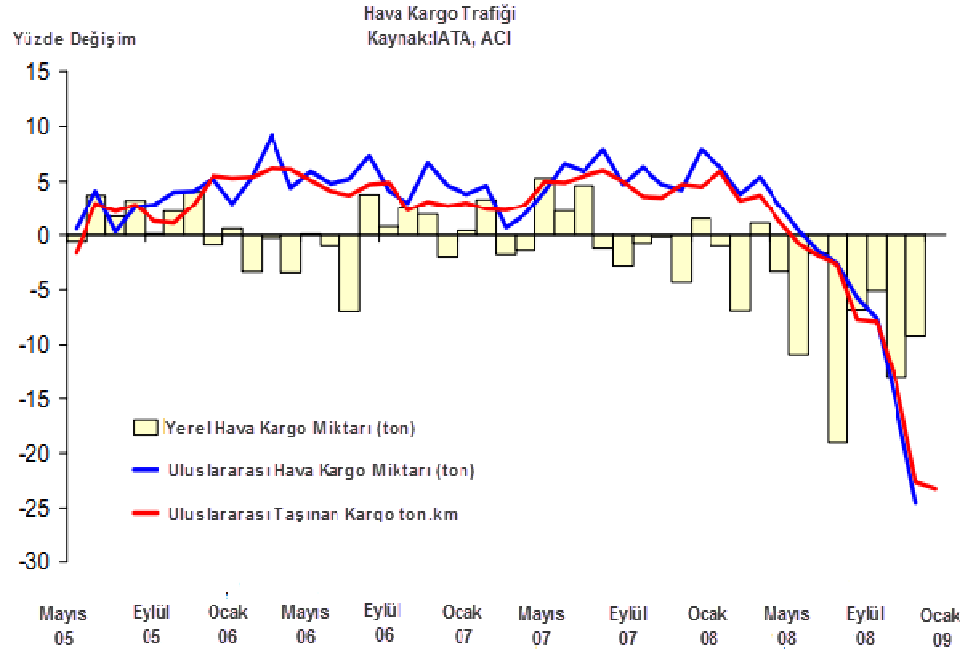
Kaynak: IATA, **Cargo E- Chartbook: Q1 2008**.

2008 yılına gelindiğinde ise, küresel kriz ve yakıt fiyatlarındaki artış nedeniyle, taşınan hava kargo miktarı ve trafiği oldukça düşmüştür.

2008 yılının başlarında, ABD’de başlayan krizin sinyallerinin farkında olunmasına rağmen, hava kargo taşımacılığı sektörünün esas hacminin Asya ülkelerinden kaynaklandığı; dolayısıyla, bu krizin kargo sektörünü, yolcu sektörü kadar fazla etkilemeyeceği düşünülmekteydi; 2008 yılının, özellikle son üç ayında, kriz nedeniyle sektörde ciddi olumsuzluklar yaşanmıştır (IATA, 2009). Bunun nedeni, 2008 yılının ikinci çeyreğinde resesyona giren Avrupa ve Çin ekonomisi dolayısıyla Mayıs 2008 döneminde azalışa geçen hava kargo miktarıdır. Grafik 2.4.’te 2008 yılında uluslararası ve yerel ölçeğe taşınan hava kargo miktarı ve trafiği gösterilmektedir.

2008 yılında taşınan hava kargo miktarı ve trafiğinde yaşanan azalış, yükselen ekonomilerdeki artışla da tazmin edilememiştir. Çünkü 2008 yılında bu bölgelerde taşınan hava kargo miktarlarında da önemli azalışlar

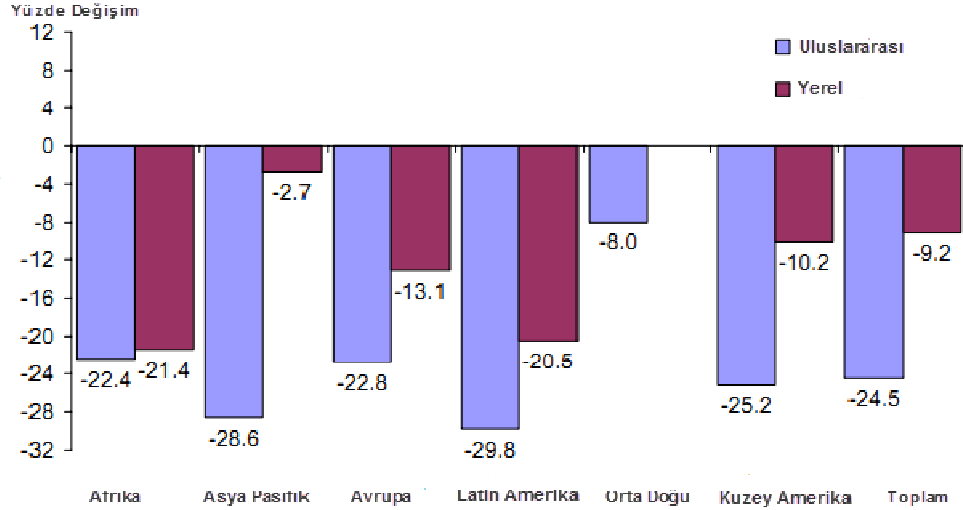
görülmüştür. 2008 yılının Ocak ve Ekim aylarında, kalkış- varış yeri trafiği baz alınarak gerçekleşen hava kargo trafiği bölgeler itibarıyla Grafik 2.5.'te gösterilmektedir.



Grafik 2.4: Uluslararası ve Yerel Hava Kargo Trafiği Değişimi (Mayıs 2005-Ocak 2009)

Kaynak: IATA, **Cargo E-Chartbook: Q1 2009**, s.3.

Grafik 2.5.'ten de görüleceği üzere, 2008 yılında uluslararası hava kargo trafiğinde ise Orta Doğu bölgesi hariç, % 20'den fazla azalışlar yaşanmıştır. Aynı yıl, uluslararası hava kargo trafiğindeki en büyük düşüş, % 29,8 ile Latin Amerika bölgesinde yaşanmış, ikinci en büyük düşüş de % 28,6 ile Asya- Pasifik bölgesinde yaşanmıştır.

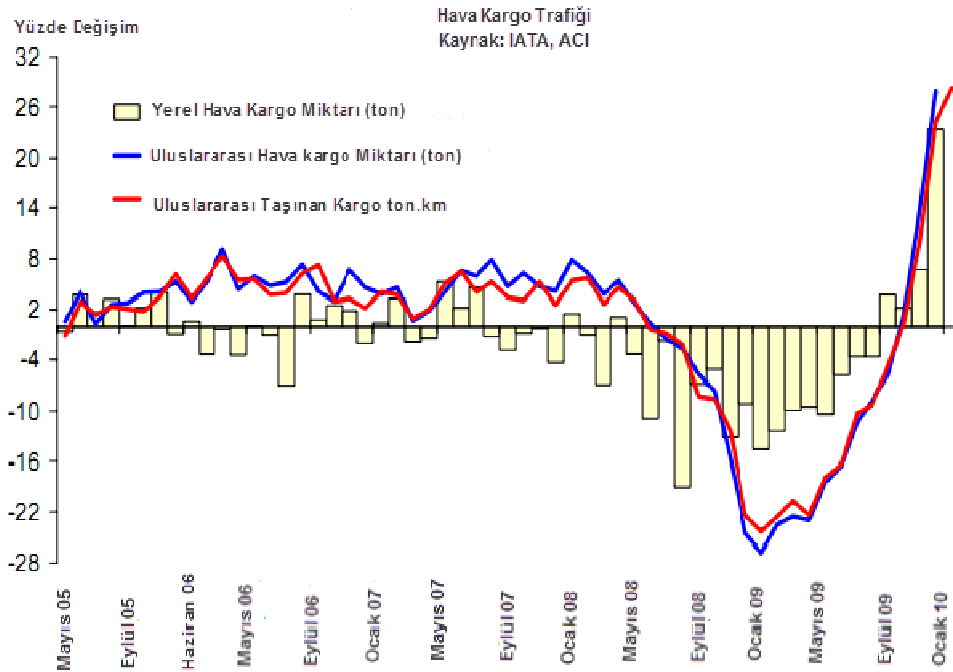


Grafik 2.5: Bölgelere Göre Uluslararası ve Yerel Hava Kargo Trafiği Artışı (2008)

Kaynak: IATA, **E-Cargo Chartbook: Q1 2009**, s.3.

2008 yılında yaşanan azalışlar, 2009 yılının ilk çeyreğinde de devam etmiştir. Bu dönemde yaşanan azalışlar dünya hava kargo taşımacılığı sektörünün 1930'dan beri gördüğü en kötü rakamlardır (IATA, 2009).

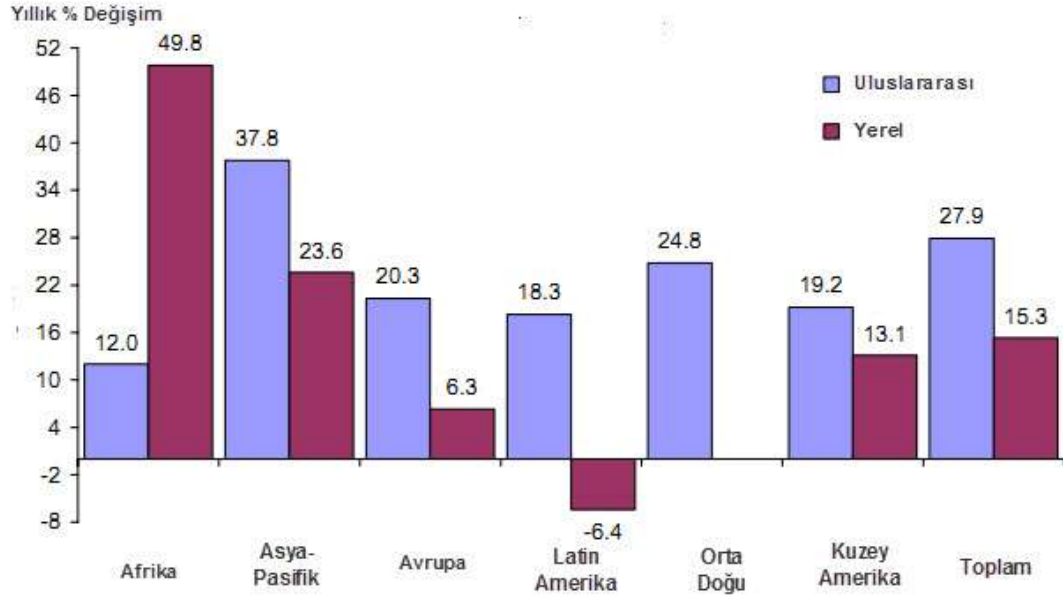
2008 yılında başlayan ve 2009 yılının Mayıs ayına kadar devam eden azalışlar, hava kargo taşımacılığı sektörünün biraz olsun kendini toparladığı görülmektedir. Örneğin, 2009 yılı sonu ve 2010 yılı başında, hava kargo hacmi, 2008'in düşük oranlarından yaklaşık % 28 artış göstermiştir. Asya Pasifik bölgesindeki birçok ülke yüksek büyüme oranları sergilemiş ve aynı dönemde yalnızca kargo taşıyan firmalar da kombine taşıyıcılar da kara geçmişlerdir (IATA,2010). 2009 yılında kapasite artmış olsa da halen 2008'deki düzeyin % 10 altında seyretmektedir. Buna ek olarak, aynı yılın doluluk oranları Eylül 2001 öncesindeki düzeydedir (IATA, 2010). Grafik 2.6. da 2009 yılı sonu itibarıyla uluslararası ve yerel hava kargo trafiğindeki değişimler gösterilmektedir.



Grafik 2.6: Uluslararası ve Yerel Hava Kargo Trafikçi Değişimi (Mayıs 2005-Ocak 2010)

Kaynak: IATA, **Cargo E-Chartbook: Q1 2010**, s.3.

2009 yılı hava kargo hacmindeki artışlara bölgeler itibarıyla bakıldığında, Latin Amerika hariç tüm bölgelerde hava kargo hacminde ciddi artışlar yaşandığı görülmektedir. Örneğin, 2009 yılında, Avrupa havaalanlarındaki hava kargo hacmi yaklaşık % 20,3 artış göstermiştir (IATA, 2010). Grafik 2.7.'de Aralık 2009 döneminde bölgelere göre hava kargo trafiği gösterilmektedir.



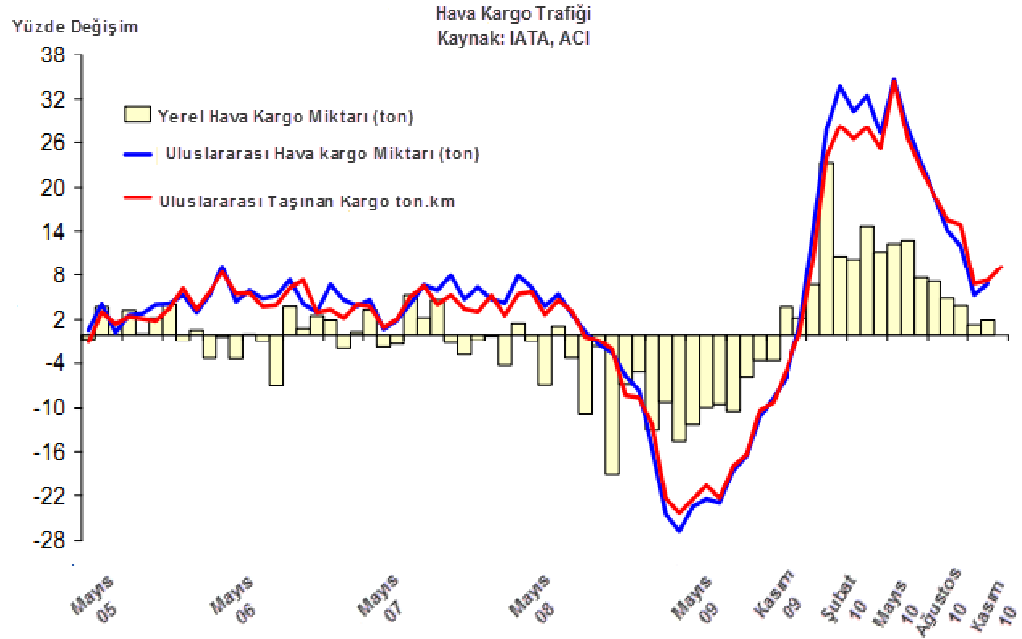
Grafik 2.7: Bölgelere Göre Uluslararası ve Yerel Hava Kargo Trafiği Artışı (2009)

Kaynak: IATA, **Cargo E-Chartbook Q1 2010**, s. 3.

Grafik 2.7.'ye göre, kargo trafiğinde yerel hatlarda çok ciddi artış görülmektedir. Buna dayanılarak denilebilir ki, 2009 yılındaki bu trafik artışından en önemli payı alan bölgesel hava yolu firmaları olmuştur.

2009 yılında hava kargo hacminde önemli artışlar görülmüş olsa da, hava kargo gelirlerinde önemli azalışlar yaşanmıştır. 2009 yılının ilk yarısında elde edilen gelirler, bir önceki yıla göre yaklaşık % 40 oranında azalmıştır. Ancak dördüncü çeyrekte biraz kendini toparlamaya başlayan sektörün gelirleri, bu çeyrekte, önceki yıla göre yaklaşık % 12 arttığı tahmin edilmektedir. 2008 yılında 60,7 milyar \$ olan kargo gelirlerinin 2009 yılı gerçekleşme tahmini 44,9 milyar \$'dır (IATA,2010).

Hava kargo taşımacılığı sektörü, 2010 yılında da toparlanmaya devam etmiştir. 2010 yılı Mayıs ayında hava kargo hacmi en yüksek seviyesine ulaşmıştır.



Grafik 2.8: Uluslararası ve Yerel Hava Kargo Trafikçi Değişimi (Mayıs 2005-Kasım 2010)

Kaynak: IATA, **Cargo E-Chartbook: Q1 2011**, s.3.

2009 yılında başlayan ve 2010 Mayıs döneminde en yüksek seviyesine ulaşan hava kargo trafiği artışının altında yatan temel neden, firmaların, tekrardan stoklama yapmaya başlamalarıdır. Mayıs 2010'a kadar devam eden bu süreç, Mayıs 2010'da tamamlanmıştır (IATA,2011).

2010 yılında, kargo gelirlerinde de kayda değer artış gözlenmiştir. 2010 yılında hava kargo hacmi ve verimlilik artışı nedeniyle, gelirler kriz öncesi dönemdeki seviyesinden fazlasına yükselmiştir. Grafik 2.9'da 2000 yılından başlayarak 2010 yılına kadar, hava kargo taşımacılığı yapan firmaların elde ettikleri kargo gelirleri gösterilmektedir.



Grafik 2. 9: 2010 Yılı Küresel Kargo Gelirleri

Kaynak: IATA, **Cargo E-Chartbook: Q1 2011**,6.

Grafik 2.7. den de görüldüğü üzere, bu on yıllık periyotta, küresel kargo gelirlerinde yaşanan en büyük düşüş 2009 yılında görülmüştür. Ani ve çok büyük ölçekli düşüşlerin görüldüğü diğer iki yıldan biri 2001 yılı, bir diğeri de 2005 yılıdır. 2001 yılında yaşanan düşüş, 11 Eylül 2001 tarihinde ABD’de yapılan terörist saldırılar sonucu küresel havayolu taşımacılığının gelişim seyrinin sektöre uğraması nedeniyle gerçekleşmiştir. 2005 yılındaki düşüş ise, önemli ölçüde artan yakıt fiyatlarından kaynaklanmaktadır.

Değinilmesi gereken bir diğer nokta ise, ekonomik krizin hava kargo sektörüne yansımından hangi firmaların daha kazançlı çıktığı noktasıdır. IATA verilerine göre, bu dönemde, kombine taşıyıcı firmalar, yalnızca yük taşıyan firmalara göre, daha fazla pazar kaybına uğramışlardır. Yalnızca yük taşıyan firmalar, 2010 yılında kriz öncesine göre % 10 daha fazla kargo taşıırken, kombine taşıyıcıların şu anki pazar payları % 2 seviyelerindedir (IATA,2011).

2011 yılına gelindiğinde ise, hava kargo trafiğinde yaklaşık bir yıl süren bir durgunluk dönemi olmuştur. Bu durgunluk dönemi, 2011 yılının ikinci yarısından sonra sona ermiş ve hava kargo trafiğinde gerileme başlamıştır. Bu gerileme özellikle Asya-Pasifik bölgesinden kaynaklanmaktadır.

Yakıt fiyatlarındaki artış, dünyada yaşanan sosyal ve politik olaylar, yaşanan ekonomik krizler, ülke ve bölgelerin ekonomik büyümeleri, uluslar arası ticarete yaşanan gelişmeler, üretim tekniklerinde yaşanan değişme ve gelişmeler hava kargo taşımacılığını yakından etkileyen faktörlerdir. Sayılan bu faktörlerin dönem dönem değişen daha yoğun etkilerine göre, sektör zaman içerisinde evrilmektedir. Örneğin 1999- 2009 yılları arasında dünya hava kargo trafiği yıllık ortalama % 1,9 büyümüştür. 2010- 2030 yılları arasında ise hava kargo hacminin üç katına çıkacağı tahmin edilmektedir (BOEING, 2010).

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TÜRKİYE'DE HAVA KARGO TAŞIMACILIĞI

3.1. TÜRKİYE'DE SİVİL HAVACILIK

Sivil havacılık, yalnızca, insan ve malların iki nokta arasında taşındığı teknik bir faaliyet değildir. Sivil havacılık, kurumlar ve kurumlar arasındaki ilişkilerle bir bütün olarak algılanmalıdır. İki taraflı ve çok taraflı anlaşmalar, firma stratejileri, fiyat ve üretim kartelleri, ulusal çıkarlar ve yükümlülükleri içeren yoğun ve geniş bir ağıdır. Pompl(2007)'a göre, sivil havacılık aşağıdaki bileşenlerden oluşmaktadır (Pompl, 2007: 17):

- (i) Yolcu, yük ve postanın hava taşıtlarıyla taşınmasını ve bu faaliyetin gerçekleşmesinde doğrudan veya dolaylı olarak verilen hizmetlerin tümünü içeren hava taşımacılık hizmeti,
- (ii) Hava taşıtlarının üretimi ve tedarikine yönelik hava olu taşımacılığının ekonomik, kurumsal ve teknik donanımı, havalan ve limanları, uçuş sigorta tesisleri gibi altyapı donanımlarını içerecek şekilde toplamı olan hava taşıt sanayi,
- (iii) Hava trafiğinin gerçekleştirilebilmesi için gerekli yasal ve teknik çerçeveyi ve havacılık endüstrisinin üretimini sağlayan kurumlar olarak havacılık kurumları.

ATAG (2005) tarafından yapılan tanıma göre ise havayolu endüstrisi;

- (i) havaalanları, hava yolu firmaları, genel havacılık faaliyetleri, hava seyrüsefer hizmet sağlayıcıları ve yolcu ve hava kargo taşınmasına yönelik doğrudan hizmet faaliyetlerinden oluşan havacılık sektörü; (ii) uçak sistemlerinin, iskelet ve motorlarının imalatı ve bakımını içeren sivil hava-uzay sektörünü kapsamaktadır (ATAG,2005: 4).

DPT tarafından ise sivil havacılık faaliyetleri şu şekilde sınıflandırılmıştır (DPT 2001a: 1):

i)Uçuşla ilgili faaliyetler

-Ticari Taşımacılık

-Genel Havacılık

-Eğitim

-Diğer (ilaçlama vb., hasta yaralı nakli, yangınla mücadele, reklam v.b.)

ii)İmalat ve Bakımla İlgili Faaliyetler (İmalat, Bakım Onarım, Servis)

iii)Destek Faaliyetleri (Havaalanı Seyrüsefer Hizmetleri, Havaalanı Hizmetleri, Havaalanı Yer Hizmetleri, Diğer).

Dünyanın birçok ülkesinde olduğu gibi Türkiye'nin de havacılığa olan ilgisi askeri havacılık ile başlamıştır. Sonrasında havacılığı, sivil olarak da kullanmaya başlayan Türkiye'nin bu bağlamdaki ilk çalışmaları, 1912 yılında, bugünkü Atatürk Havalimanının hemen yakınındaki Sefaköy'de, tesis olarak iki hangar ve küçük bir meydanda başlamıştır. Bir diğer önemli sivil havacılık faaliyeti ise 12 Şubat 1914 tarihinde de Lefke- Bilecik arasında yapılan hava posta taşımacılığıdır. Böylece başlayan Türk Sivil Havacılık sektörü, sektöre yönelik uygulanan politikalar sonucu sektörde yaşanan gelişmeleri daha yakından görebilmek amacıyla, 1925- 1958, 1959- 1982, 1983- 1999 ve 2000- 2010 olarak dört döneme ayrılarak incelenebilir.

3.1.1. 1925- 1958 Dönemi

Türkiye'de sivil havacılığın gerçek anlamda gelişmesi, 1925 yılında Türk Teyyare Cemiyeti'nin kurulmasıyla başlamıştır. 1935 yılında adı "Türk Hava Kurumu" olarak değiştirilen bu kurumun kuruluş amaçları;

- Türkiye’de havacılık endüstrisini kurmak,
- Havacılığın askeri, ekonomik, sosyal ve siyasal önemini anlatmak,
- Askeri, sivil, sportif ve turistik havacılığın gelişmesini sağlamak,
- Havacılık faaliyetleri için gerekli taşıtları, teknik donanımları vs. hazırlamak,
- Personel yetiştirmek ve havacılığa meraklı bir Türk gençliği oluşturmak

şeklinde sıralanmıştır (THK, 2006: 23). THK elde ettiği gelirler ile 1925 yılında Kayseri’de TOMTAŞ Uçak ve Motor Fabrikası ve 1926 yılında Tayyare Makinist Mektebi kurulmuştur. Kuruluşundan sonraki 10 yıl içerisinde de 351 uçak yapılarak ve/ veya satın alınarak Türk Silahlı Kuvvetleri’ne verilmiştir (THK, 2006: 24).

Söz konusu dönemde kurulan bir diğer sivil havacılık kurumu, 20 Mayıs 1933 tarihinde 2186 sayılı yasa ile sivil havayolu taşımacılığı yapmak üzere, Ankara’da kurulan “ Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi” dir. Kurum, kurulduğu tarihte toplam 28 koltuk kapasitesine sahip 5 uçaktan oluşan bir filo sahiptir. Kurumun diğer bir özelliği ise, bugünkü THY A.O. havayolu firmasının temel taşı olmasıdır

Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi,1935 yılında 2744 sayılı yasa ile Bayındırlık Bakanlığı’nın yetkisi altında faaliyetlerini sürdürmüştür; 1938 yılında ise Katma Bütçeli Devlet İdaresi olarak 3424 sayılı yasa ile “Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü” adını almıştır.

1925 yılında kurumsal temelleri atılan Türk sivil havacılığı, 1930’lardan 1950’li yılların ortalarına kadar kayda değer bir ilerleme kaydetmiştir. 1933 yılında “Türk Hava Postaları” ile başlayan hava yolu taşımacılığı faaliyetleri, devam eden tarihlerde yeni uçakların da alınmasıyla hava posta ve yolcu taşımacılığı alanlarında, yurt genelinde genişletilmiştir.

1940- 1950 yılları arasında, hava taşıt sanayisi ve altyapı sektörlerinde de önemli gelişmeler gözlenmiştir. 1941 yılında, THK tarafından Ankara’da bir uçak fabrikası ile Malatya’da bir bakım atölyesi kurulmuş; 1945 ile 1957 yılları arasında Yeşilköy, Esenboğa, Adana, Trabzon, Van, Bursa, Urfa, Malatya ve İskenderun havaalanları işletmeye açılmış; 1947 yılında, Türk sivil havacılığının gerçekleşen ilk yurtdışı seferi Atina’ya yapılmıştır (Gökgöz, 2009). Bu dönemde, Türkiye’de kurulmuş fabrikalarda birçok uçak ve planör üretilmiştir. 1940’lı yılların ortalarında da, Türk sivil havacılık endüstrisi, Avrupa’daki en büyük üçüncü havacılık endüstrisi haline gelmiştir (aktaran Gerede, 2010).

II. Dünya Savaşı’ndan sonraki dönemde, dünya sivil havacılığında görülen hızlı gelişme ve yaşanan teknolojik ilerlemeler, Türkiye’nin de bu gelişmelere paralel olarak, ulusal çıkarlarını koruması ve uluslararası havacılık ilişkilerini düzenli bir şekilde yürütmesi gereğini doğurmuştur. Bu amaca yönelik olarak da 1954 yılında Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde “Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı” kurulmuştur. 1987 yılında, günün gereklerine uygun olarak “Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü” olarak yeniden teşkilatlandırılan bu birim, 18 Kasım 2005 tarihinde yürürlüğe giren 5431 sayılı “Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun” ile finansal açıdan özerk hale gelmiş ve şu anki yönetim ve organizasyon yapısına kavuşmuştur (www.shgm.gov.tr, 03. 11. 2011).

Türkiye’de ve dünyada gelişen sivil havacılık faaliyetleri, Türkiye’de de havayolu taşımacılığı faaliyetleri ile havaalanı ve limanı işletmeciliği faaliyetlerinin birbirinden ayrılması gereğini doğurmuştur. Böylelikle, 20 Mayıs 1955 tarihinde 6623 sayılı yasa ile hava yolcu ve kargo taşımacılığı faaliyetlerini yürütme görevi Türk Hava Yolları A.O.’na verilmiştir. Bu yasal düzenlemeler ile, Türk Hava Yolları A.O. özel hukuk kurallarına göre sevk ve idare edilen bir firma haline gelmiştir (Gerede, 2010). 1958 yılında, THY’ na ve diğer yabancı havayolu firmalarına ikram hizmeti sağlamak için, THY yönetiminde USAŞ kurulmuştur. Aynı yıl, Türkiye’nin ilk özel yer hizmetleri

servisi olan Çelebi Hava Servisi, Ankara Esenboğa Havalimanı'nda kurulmuştur.

Havaalanlarının yönetimi, hava trafiğinin organize edilmesi ve kontrol edilmesi görevleri, 28 Şubat 1956 tarihinde 6686 sayılı yasa ile DHMİ' ye verilmiştir. DHMİ' nin amaç ve faaliyet konuları, sivil havacılık faaliyetlerinin gereği olan havayolu taşımacılığını, havaalanlarının işletilmesi, bu faaliyetler ile ilgili diğer tesis ve sistemlerin kurulması, işletilmesi ve modern havacılık düzeyine çıkarılmasını sağlamaktır (DPT, 2001: 45).

Türk sivil havacılığında faaliyet gösteren diğer devlet kurumları ise DLH ile Başbakanlık Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü'dür.

DLH, devletçe yaptırılacak demiryolları, limanlar ve bunlarla ilgili teçhizat ve tesislerin, kıyı koruma yapıları, kıyı yapı ve tesislerinin ve hava meydanlarının ve bunlarla ilgili tesislerin, ilgili kuruluşlarla işbirliği yaparak, plan ve programlarını hazırlamak, gerçekleştirilmesi için gerekli tedbirleri almak ve imkanları sağlamak, araştırma, etüt, istikşaf, proje, keşif, şartname ve inşaatları ile bakım ve onarımlarını yapmak veya yaptırmak ve yapımı tamamlananları ilgili kuruluşlara devretmek, yapılmış olanların bakım ve onarımlarının organizasyonu için esaslar hazırlamakla sorumludur (DPT, 2001: 45).

Başbakanlığa bağlı bir kuruluş olarak görevlerini sürdüren Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü'nün kuruluş amacı ise, meteoroloji istasyonları açmak ve çalıştırmak, hizmetlerine gerektirdiği gözlemleri yapmak ve değerlendirmek, çeşitli sektörler için hava tahminler yapmak ve meteorolojik bilgi desteği sağlamaktır (DPT, 2001: 45). Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü'nün sivil havacılık faaliyetlerine katkısı, uçuş faaliyetlerini etkileyen meteorolojik olay ve parametrelerin gözlem ve tahminlerini kapsamına alan ve meteorolojinin havacılıkla ilgilenen dalı olan "Aeronatik Meteoroloji" veya "Havacılık Meteorolojisi" alanındadır. Bu alan, her türlü hava taşımacılığında ihtiyaç duyulan yaygın, güvenli, süratli ve standartlara uygun meteorolojik bilgilerle, bunların temin edilmesi için işletme

ve planlama hizmetlerini kapsayan bir bilim dalıdır (<http://www.hezarfen.dmi.gov.tr>, 04.11. 2011).

3.1.2. 1959-1982 Dönemi

1959- 1982 yılları arasında Türk sivil havayolu taşımacılığı alanında önemli atılımlar yaşamıştır. Ancak, sivil havacılık sektörüne bir bütün olarak bakıldığında, yani, hava taşıt sanayi, hava trafik hizmetleri, altyapı ve üstyapı vb. için aynı şey söylenememektedir. Dönem içerisinde, havayolu ulaştırmasıyla ilgili sorunların farkında olunmasına rağmen, giderilmesine yönelik çabalar diğer ulaştırma alt sistemlerine kıyasla, daha sınırlı kalmıştır. Sektörün genelindeki eksiklikler nedeniyle, zaman içerisinde artan havayolu taşımacılığı talebi, sektördeki mevcut sorunların daha da derinleşmesine neden olmuştur.

Söz konusu dönemde, sivil havacılık faaliyetlerine verilen önemi göstermek açısından, bu tarihler arasında hazırlanan kalkınma planlarını incelemek yararlı olacaktır.

Türkiye'nin planlı kalkınma stratejisi doğrultusunda hazırlanan ilk planı olan I.BYKP (1963- 1967) döneminde, Türkiye' de, ikisi uluslararası hava trafiğine açık olmak üzere, yirmi altı havaalanı bulunmaktadır. Mevcut havaalanları eksik kapasiteyle çalışmaktadır. Eksik kapasite sorununun üstesinden gelinmesi için alınan önlemlerden biri, sivil ve askeri olmak üzere iki havaalanı bulunan yerlerde, bu havaalanlarından birinin seçilmesi- askeri mecburiyet durumları hariç olmak üzere- ve hava trafiğinin bu alan üzerinden gerçekleştirilmesidir (DPT, 1963: 398). Bir diğeri ise, sektöre yapılacak yatırımların yalnızca başlanmış işlerin bitirilmesi ve hava trafik güvenliği için gerekli donanım için harcanmasının planlanmasıdır (DPT,1963: 397). Plan içerisinde, hava taşıtına yönelik yatırım yapılmayacağı görülmektedir.

I.BYKP' nın sivil havacılığa dair bir diğer özelliği de, planın hazırlık döneminde, toplam yük taşımacılığı içerisinde havayolu taşımacılığının diğer alt sistemlere göre taşıdığı miktar (15 milyon ton.km) ihmal edilebilecek düzeyde olduğunu belirtmesi ve bu nedenle, bu alt sisteme yönelik talep tahmininin yapılmamış olmasıdır.

1968- 1972 yıllarını içeren II. BYKP dönemine gelindiğinde ise havayolu taşımacılığının mevcut durumunun, bir önceki plan ile hemen hemen aynı düzeyde olduğu görülmektedir. Birinci plan döneminde, yakın ülkelere havayolu taşımacılık hizmetinin sunulması öngörülmüş olmasına rağmen, bu alandaki çabalar asgari düzeyde kalmıştır. Plan döneminde ülkenin havayolu taşıyıcı firması olan THY' nin modernlikten uzak olduğu belirtilmekte; buna ek olarak, havaalanı gelirlerinin havaalanı giderlerine göre düşük olduğu vurgulanmaktadır. Yer hizmetlerinin ise tek elden yürütülmesi gerekliliği görüşü vardır (DPT,1967: 562). Bir önceki plan döneminde hava trafik güvenliği için sağlanan teçhizatlara rağmen, bu alanda hala eksiklikler bulunmaktadır.

Türk sivil havacılık sektörünün gelişimi için, ikinci plan döneminde yapılması planlanan toplam ulaştırma sektörü sabit sermaye yatırımları, I.BYKP'ndan yaklaşık olarak iki kat daha fazladır. Önceki plan döneminde toplam ulaştırma yatırımları, 8.922,4 milyon TL iken, II. BYKP döneminde 16.740 milyon TL olarak belirlenmiştir. Bu yatırım miktarından, hava yolu ulaştırmasına I. BYKP'nda 220 milyon TL olarak ayrılmış yatırım miktarı, bu plan döneminde 520 milyon TL'na çıkarak iki katından daha fazla bir artış göstermiştir (DPT, 1967: 580).

II. Plan dönemi içinde, iç hatlar hava yolcu taşımacılığında ortalama % 12 artış ve hava yük taşımacılığında ise % 11, 8 artış öngörülmektedir. Dış hat hava yolcu ve dış hat hava yük taşımacılığında ise sırayla ortalama % 9 ve % 15, 6 artış beklenmektedir. Bu talep tahmin değerlerine bakılarak, II. BYKP döneminde, havayolu ulaştırmasının, ulaştırma sektörüne yapılan yatırımlardan en az payı almasına rağmen, sektöre dair plan dönemi talep

tahminlerinin bu kadar yüksek olması, bu alt sistemin ne kadar hızlı geliştiğinin bir göstergesidir, denilebilir. Kaldı ki, bu hızlı gelişme yalnızca hava yolcu taşımacılığı için değil, hava yük taşımacılığı için de geçerlidir. I.BYKP döneminde, yük taşımacılığı tahminleri içerisinde hava yük taşımacılığı tahminlerinin sunulmasının gerekli olmadığı, çünkü o dönemde hava yük taşımacılığının toplam taşımalar içerisinde ihmal edilebilir bir düzeyde olduğu düşüncesi göz önüne alındığında, II. BYKP döneminde hava yük taşımacılığının ortalama % 15,6 gibi büyük bir oranda büyüyeceği tahmini, bu alt sistemin ne kadar hızlı bir şekilde geliştiğinin göstergesidir.

II. Plan dönemi sonunda hava yolcu taşımacılığına ait gerçekleşen artışlar, tahminlerin de üzerindedir. İç hat hava yolcu taşımacılığı, II. BYKP döneminde filoya katılan jet uçakları sayesinde, % 18, 2 artarak tahminlerin çok ötesine geçmiştir (DPT, 1972: 633). Ortalama % 8,7 olarak tahmin edilmiş olan dış hat hava yolcu taşımacılığındaki artış % 43 olarak gerçekleşmiştir (DPT, 1972: 635). İç hat hava yük taşımacılığında, II. Plan döneminde % 11,8 olarak öngörülen artışın yalnızca % 4,8'lik kısmını gerçekleştirebilmiş iken, dış hat hava yük taşımacılığında ise % 15,6 olarak tahmin edilen artış % 25,3 olarak gerçekleşerek, tahminleri aşmıştır (DPT, 1972:634). Uluslararası alanda ülkelerin hava yolu taşımacılık endüstrisindeki gelişmeleri görmek için kullanılan yolcu.km ve ton.km verilerine bakıldığında, 1965 ve 1970 yılları arasında, THY tarafından taşınan ton.km ve yolcu.km değişkenlerinin, ICAO üyesi ülkelerdeki yıllık ortalama artışından fazla artış gösterdiği görülmektedir.

Tablo 3.1: THY A.O'nun ICAO Üyeleriyle Karşılaştırılması (1968- 1972)

	Yolcu.km artışı	Ton.km artışı
ICAO üyeleri	% 14,5	% 16,3
THY A.O.	% 26,0	% 23,0

Kaynak: DPT, **Yeni Strateji ve Kalkınma Planı: Üçüncü Beş Yıl**, 1972, s. 653.

Söz konusu plan döneminde Türkiye’de, havayolu taşımacılığı sektörünün bu derece önemli artışlar yaşamasına rağmen, mevcut altyapıda, donanımda ve tesislerde yetersizlikler bulunmaktadır. II. Dünya Savaşı’ndan sonra, dünya genelinde gelişimi hız kazanan hava taşıt sanayisindeki teknolojik gelişmeler sonucunda, çok sayıdaki küçük uçağın taşıyabileceği kapasiteyi taşıyabilen büyük uçaklar yapılmıştır. Türk havaalanları bu uçakların iniş ve kalkışına uygun olmadığından, meydanlardaki uçak trafiğinde bir düşüş gözlenmiştir. Bir diğer olumsuzluk ise, filoya yeni katılan uçaklarla birlikte, mevcut olan tesislerin yetersiz kalması ve yer hizmetlerinin tek elden yapılmaması nedeniyle, aksamasıdır (DPT, 1972: 645).

II. BYKP döneminde daha somut bir şekilde hissedilen mevcut altyapıdaki ve tekniklerdeki eksiklikleri gidermek amacıyla, 1973-1977 yıllarını kapsayan III. BYKP döneminde, Türk sivil havacılığının hava taşıt sanayisinin, yalnızca bakım onarım hizmetlerine yönelik değil, aynı zamanda gelişen teknolojiye de uyumlu şekilde gelişmesi öngörülmektedir. Geliştirilecek teknolojinin yalnızca hava taşıt sanayiye değil diğer sektörler de yansıtılabilmesi de öncelikli amaçlar arasındadır. Bu amaçla, bu sektöre toplam 1,5 milyar TL’lık yatırım öngörülmektedir. Bu yatırımın büyük kısmı uçak sanayi kurulması yönünde öncülük yapan ve kamuoyu yaratan “ Hava Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı” kaynaklarından karşılanacağı belirtilmiştir (DPT,1972: 611).

Buna ek olarak, bu dönemde, hava yolu taşımacılığının dış piyasalarla rekabet edebilecek şekilde talep ve kapasite yönetimine konu olması gerekliliği vurgulanmıştır.

III. BYKP döneminde şehirlerarası yolcu taşımacılığındaki en fazla artış % 15, 9 ile havayolu taşımacılığında görülmüştür. Bu alanda denizyolu taşımacılığı % 9,9 artış gösterirken; demiryolu taşımacılığında % 4,3 düşüş görülmüştür. Dış hatlar toplam yolcu taşımacılığı ise planın hedefinden fazla gerçekleşmiş ve bundan % 88,7 ile en büyük payı havayolu almıştır. Dış

hatlar yük taşımacılığında ise, % 0,3 olarak öngörülen ortalama artış, % 15,1 olarak gerçekleşmiştir (DPT, 1979: 409-412).

II. Planda belirtilen, yer hizmetlerinin tek bir otoritenin yetkisi altında toplanması gerekliliği, III. Plan döneminde de devam etmektedir. Buna ek olarak, bu planda sivil havacılık faaliyetlerinin her alanında hizmet veren personelin uyumlu çalışma gereklerini yerine getirmesi ve tek bir otorite altında toplanması öngörülmüştür. Fakat sektörün kendine has işletme ve kullanmaya ilişkin sorunları III. Plan döneminde de devam etmiş ve oluşturulan kapasite ile ülke ekonomisine daha çok katkıda bulunulması sağlanamamıştır. Ayrıca örgütsel karmaşıklık, işletme bozuklukları, planlama ve araştırmadan yoksun olarak yapılan işler ve son yıllarda kamu kesimindeki yetenekli personel sayısının azalması gibi sorunlar, sektörün verimli bir şekilde çalışmasını önlemektedir (DPT, 1979: 412).

Giderek daha fazla önem görmeye başlayan sivil havacılık, 1979-1983 yıllarını kapsayan IV. BYKP döneminde, artan havayolu taşımacılığına paralel olarak, gerekli hat ve trafik analizleri yapılması ve ekonomik olmayan hatlarda çalışan uçakların, daha çok potansiyel gösteren hatlara kaydırılması ve var olan filonun daha verimli kullanılması hedeflenmiştir. Bu hedefin gerçekleştirilmesine yönelik olarak Türk sivil havacılığında, işletmecilik ve hizmet düzeyinin yükseltilmesine ağırlık verilmesinin gerektiği vurgulanmıştır (DPT, 1979: 242).

3.1.3. 1983- 2000 Dönemi

1983 yılı, Türk sivil havacılık tarihinde önemli bir yıldır. 19 Ekim 1983 tarihinde çıkarılan 2920 sayılı kanun ile Türkiye, sivil havacılık sektörünü kuralsızlaştırmıştır. Bu dönemden sonra, devlet mülkiyetindeki THY' nin uluslararası rotalarda, etkin bir şekilde uçabilen, yabancı havayolu firmaları ile rekabet edebilen bir yapıya kavuşturulma amacı, yoğun bir şekilde benimsenmiştir. Birçok özel havayolu firması kurulmuştur, sektör çok hızlı bir

gelişme göstermiştir. Örneğin, 1983 yılında, toplam 32 hava aracı bulunan iki firmalı bir sektör olan Türk sivil havacılık sektörü, beş yıl gibi kısa bir sürede 129 hava aracı olan otuz altı firmadan oluşan bir sektör haline gelmiştir (Ulaştırma Bakanlığı, 1989: 47).

Türk sivil havacılığında yaşanan kuralsızlaştırmalar sonucunda, 1983-2000 yılları arasındaki dönem arasında piyasaya girişler önündeki engeller kaldırılmış, yer hizmetlerine ve THY'ye yönelik özelleştirmeler yaşanmış ve eğitim vb. alanlarda çeşitli gelişmeler gözlenmiştir.

3.1.3.1. Piyasaya Girişlerin ve Piyasadan Çıkışların Kuralsızlaştırılması

1983 yılında yaşanan kuralsızlaştırma hareketiyle, özel havayolu firmalarının sivil havacılık sektörüne girmelerinin önündeki engeller önemli ölçüde kaldırılmıştır. Bu yeni düzenleme ile firma sayılarında kısa dönemde büyük artışlar görülmüştür. Ancak bu firmaların bir bölümü, gerek firmanın kurulmasına yönelik yasal düzenlemelerdeki eksikliklerden dolayı gerekse finansman sorunları nedeniyle iflas etmiştir. Büyük firmalar ise varlıklarını sürdürmüşlerdir. Sun Express ve Pegasus firmaları, bu kanunu takiben 1990 yılında ve Onur Air ise 1992 yılında kurulmuşlardır. Bu firmalar, günümüzde halen varlıklarını sürdürmektedirler.

Sivil havacılık sektörünün kuralsızlaştırılması, havayolu taşımacılığı piyasasında faaliyet gösteren ve/ veya faaliyet göstermek isteyen özel firmalar açısından oldukça önemlidir. Türk sivil havacılık sektörünün kuralsızlaştırılması, özel firmaların sektör içinde sahip olacağı haklar, uçuş rotalarının ve sıklığının belirlenmesi, hizmet fiyatlarının belirlenmesi gibi konularda sağladıkları açısından önemlidir.

2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu'nda özel sektör firmalarının işletme izinlerine yönelik, 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanunun 18. Maddesine göre:

“Gerçek ve tüzel kişilerin ticari amaçla ücret karşılığında hava araçlarıyla yolcu veya yük veya yolcu ve yük taşımaları ile ticari amaçla diğer faaliyetlerde bulunmaları için Ulaştırma Bakanlığı’ndan izin almaları ön şarttır. İzin belli şartlara ve süreye bağlanabilir.”

Kanun’un 19. Maddesine göre, 18. Maddede belirtilen izinden başka Bakanlık’ tan ayrıca işletme ruhsatı alınması gerekmektedir. Yukarıda belirtilen izin ve ruhsat alımı için gerçek ve tüzel kişilerde bulunması gereken şartlar, ayrıntılı biçimde 2920 sayılı Kanun’a dayanılarak çıkarılan SHY-6A “Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği”nin 18. maddesinde düzenlenmektedir. İlgili yönetmelikte belirtilen, bulundurulması gereken uçak sayısı ya da alınması gereken teminat mektubu gibi şartları yerine getiren özel havayolu firmalarının iç hatlarda faaliyet gösterebilmesi 12. 01. 1996 tarihli SHGM’ nin kararı ile başka şartlara bağlanmıştır. Bu kararın 4. maddesine göre, özel havayolu firmalarına iç hatlarda yalnızca THY’ nin hiç sefer yapmadığı hatlarda; sefer yaptığı hatlarda, seferin olmadığı günlerde ya da seferin olduğu günlerde ise THY’nin talep karşısında yetersiz kaldığı durumlarda izin verilmektedir (Hassu, 2004: 53).

2920 sayılı Kanun’un hizmet fiyatının belirlenmesi konusundaki 25.maddesinde,

“Ruhsat sahibi; kur uygulamaları hariç olmak üzere uçuş ve ücret tarifelerini, Ulaştırma Bakanlığı’nın onayını almadan ve asgari 15 gün önce üçüncü kişilere duyurmadan yürürlüğe koyamaz.”

şeklinde belirtilen hükmü, 26.04.2001 tarih ve 24384 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan 4647 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu’nda değişiklik yapılması Hakkında Kanun ile:

“Ruhsat sahibi, ücret tarifeleri ile birlikte uygulama tarihini, mali ve ekonomik koşullara uygun olarak belirler ve yürürlüğe koymadan üç gün önce üçüncü kişilere duyurur. Uçuş tarifeleri, ruhsat sahibi tarafından belirlenir ve

Ulaştırma Bakanlığı' nca onaylandıktan sonra yedi gün sonra yürürlüğe girer.”

şeklinde değiştirilmiştir (Hassu,2004: 54). Söz konusu bu değişiklik sonucunda Ulaştırma Bakanlığı'nın havayolu taşımacılığı hizmet fiyatlandırması üzerindeki müdahalesi sınırlandırılmıştır.

3.1.3.2. Sektörde Yaşanan Özelleştirmeler

Yasal düzenlemenin yapıldığı dönemde yer hizmetleri ile ilgili iki kuruluş bulunmaktadır. Bunlardan biri, kamu mülkiyetinde olan USAŞ, diğeri ise özel mülkiyette olan ÇELEBİ'dir. Devlet, 1984 yılında ÇELEBİ'yi ulusallaştırmak istemiş fakat yasal engellerden dolayı, gerçekleştirememiştir. Bunun üzerine, yeni bir yasal düzenleme yapılarak, yer hizmetleri piyasasında özel mülkiyette çalışan firmaların charter seferlere hizmet vermesi yasaklanmıştır.

Türk sivil havacılık sektöründeki bir diğer önemli gelişme ise, 1958 yılında THY'nin yönetiminde kurulan USAŞ' ın özelleştirilmesidir. Kurulduğu günden 1987 yılına kadar yer hizmetleri ve ikram hizmetleri veren bir kuruluş olan USAŞ, 2920 sayılı kanun ile düzenlenen yeni piyasada, özelleştirme kapsamına ilk alınan kuruluşlardan biridir. 1987 yılında özelleştirilen USAŞ'ın yerine kamu mülkiyetinde bir kuruluş olarak HAVAŞ kurulmuş; böylece özelleştirilen USAŞ yalnızca ikram hizmetleri veren bir kuruluş haline gelmiştir. HAVAŞ ise kamu mülkiyetinde yer hizmetleri veren bir kuruluş olmuştur.

1991 yılına gelindiğinde yer hizmetleri veren kuruluşlara yönelik olarak bir yasal düzenlemeye gidilerek, özel firmaların da charter seferlere hizmet verilmesinin önü açılmıştır. Bu düzenlemenin en büyük nedeni, aynı yıl yapılan THY ve HAVAŞ çalışanlarının 40 günlük grevidir, denilebilir (Gerede, 2010). Sivil havacılık sektörünün birbiriyle iç içe geçmiş ve ancak birlikte

hareket edebilecek bir sektör olduğu ve faaliyet alanlarından birinde yaşanan grevin, tüm sektörü çok hızlı ve şiddetli bir şekilde etkileyebileceği göz önünde alındığında, grev, yasal düzenlemenin yapılmasını hızlandırmıştır.

Yer hizmetlerine yönelik bir diğer özelleştirme 1995 yılında HAVAŞ' ın özelleştirilmesidir. HAVAŞ, 1995 yılında % 60 oranındaki hissesi özelleştirilen HAVAŞ'ın kalan % 40 hissesi ise 1998 yılında satılmıştır.

Türk sivil havacılık sektörünün yer hizmetleri alanında yaşanan bu gelişmeler ile 1998 yılı itibarıyla, sektördeki firmaların kamu mülkiyeti sona ermiştir.

1983- 1999 döneminde, özelleştirme çabaları adına yaşanan bir diğer önemli gelişme, THY'nin 1990 yılında özelleştirme kapsamına alınmasıdır. THY'nin, 25 Eylül 1990 tarih ve 20646 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 22 Ağustos 1999 tarih ve 90/ 822 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile 3291 sayılı kanun kapsamına alınarak özelleştirilecek Kamu İktisadi Kuruluşları arasına alınmasına karar verilmiştir (THY, 2006: 5). Böylece özelleştirme kapsamına alınan THY'nin % 1,8'lik hissesi, aynı yıl, halka arz edilmiştir.

THY'nin özelleştirilmesine yönelik atılan diğer bir adım, firmanın, Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'nın elinde bulundurduğu ve firmanın toplam sermayesinin % 23'üne karşılık gelen hisselerini 17-24 Kasım 2004 tarihleri arasında talep, 1, 2 ve 3 Aralık 2004 tarihlerinde de kesin talep toplama yöntemiyle halka arz etmesidir. Yapılan bu ikinci halka arz sonucu Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'nın firmadaki payı % 98,2'den % 75,17'ye düşmüştür (THY, 2005: 42).

THY'nin hisseleri, Mayıs 2006 döneminde halka üçüncü kez arz edilmiştir. Bu üçüncü arz sonucunda, THY A.O. hisseleri arasında Özelleştirme İşleri Başkanlığı'nın payı % 50'nin altına inmiştir. Böylece, firmanın kamu tüzel kişiliği tamamen sona ermiş; bir anonim ortaklık haline gelmiştir (THY, 2006: 5).

Türkiye’de sivil havacılık sektöründe yaşanan özelleştirmeler yalnızca havayolu firmalarına yönelik değildir. Dünyadaki konjonktüre paralel olarak, havaalanlarının işletilmeleri de özelleştirilmeye başlanmıştır. 1990 yılında görüşmelere başlanmış Antalya Havalimanı Yeni Dış Hatlar Terminali, Yap-İşlet-Devret modeli kullanılarak özelleştirilmiş, 1 Nisan 1998 yılında hizmete açılmıştır. Bu uygulamanın başarılı bulunması nedeniyle, özellikle 2005-2006 yıllarında havaalanı özelleştirilmelerine Türk sivil havacılık politikaları arasında da ağırlık verilmeye başlanmıştır.

Özenen (2003)’e göre, genel anlamda havaalanı özelleştirmesi, devlet tarafından sahip bulunulan havaalanı ürün ya da hizmetlerinden tamamının ya da bir kısmının üretim ya da satış haklarının özel hizmet sunucusuna transfer edilmesidir. Kamu mülkiyetindeki bu haklar transfer edilirken, sadece satış yolu değil, kamu/ özel ortaklığı ve kiralamar yolu da kullanılabilmektedir (Özenen, 2003).

3.1.3.3. Havacılık Eğitimi Veren Kuruluşlardaki Artış

1983 yılında yaşanan serbestleşme sonucu genişlemeye başlayan Türk sivil havacılık sektörü, giderek daha fazla, eğitilmiş personele ihtiyaç duymaya başlamıştır. Bu nedenden dolayı, önceki yıllara kıyasla, bu alandaki eğitim faaliyetlerine daha fazla önem verilmeye başlanmış; sivil havacılık faaliyetlerinin tüm alanlarında, çeşitli eğitim kurumları açılmaya başlanmış; 1980’li yılların ortalarından itibaren sivil havacılık eğitimi vermek üzere açılan eğitim kurumlarının sayısı, o dönemden günümüze kadar da artmıştır.

1983 yılında, İstanbul Teknik Üniversitesi’nde açılan Uçak ve Uzay Bilimleri Fakültesi ile Türkiye’deki çok hafif uçaklarla eğitim ve bröve veren ilk kuruluş olan İstanbul Gökkuşuğu Sportif Havacılık Şirketi, bu ihtiyacın giderilmesi için kurulmuşlardır (Kline, 2002: 378). Bu kuruluşlara ek olarak, 1986 yılında Kara Havacılık Sınıfı yeniden teşkilatlandırılmış ve ilk pilot mezunlarını 1990 yılında vermiştir. 1986 yılında, Eskişehir Anadolu

Üniversitesi'ne bağlı olarak Sivil Havacılık Yüksek Okulu kurulmuştur (Kline, 2002: 382-390). Eskişehir Anadolu Üniversitesi Yüksek Okulu'nun eğitim faaliyetlerini yürüttüğü Anadolu Üniversitesi Havaalanı, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından yapılan denetlemelerin ardından işletme ruhsatı almaya hak kazanmış ve Anadolu Üniversitesi Havaalanı'nın sertifikası, 20 Temmuz 2007 tarihinde verilmiştir (SHGM, 2009).

Bu okulların mezunları sektördeki özel kuruluşların ve kamu kurum ve kuruluşlarının personel ihtiyacını gidermede çok önemli rol oynamaktadırlar. Bunun yanı sıra, sivil havacılık faaliyetlerini yürüten kurumlar da, personellerine çeşitli eğitimler vermektedirler.

3.1.3.4. Diğer Gelişmeler

Hava taşıt sanayisinde de önemli gelişmeler yaşanmıştır. 15 Mayıs 1984 tarihinde, Türkiye'de hava platformlarının tasarımı, geliştirilmesi, imalatı, birleştirilmesi, modernizasyonu ve satış sonrası hizmetleri alanlarında hizmet vermek üzere TAI kurulmuştur (Klein, 2002: 378).

Türkiye'de, 1983 yılı itibarıyla daha kuralsız bir sivil havayolu taşımacılığı politikası izlenmeye başladığından, bu politikaya paralel olarak 1990'lı yılların sonu ile 2000'li yıllarda, imzalanan İTA ların sayısı da artmıştır. 2001 yılında 90 ülke ile İTA imzalamış olan Türkiye'nin, 2010 yılı itibarıyla 111 ülke ile İTA sı mevcuttur.

3.1.4. 1983-1999 Yılları Arasındaki Kalkınma Planları

1983- 1999 yılları arası, V.BYKP, VI. BYKP ve VII. BYKP olmak üzere üç kalkınma planı dönemini kapsamaktadır.

3.1.4.1. V. Beş Yıllık Kalkınma Planı Dönemi (1985-1989)

Plan dönemi içerisinde hava taşıt sanayi, hava seyrüsefer hizmetleri ve THY firmasının her yönüyle modernleştirilmesine yönelik önemli hedefler bulunmaktadır. Planda, uzun dönemde, Türkiye'nin uçak üretmesinin gerekliliği vurgulanarak, üretilecek olan bu uçakların, uzun dönemde yan sanayi de dahil olmak üzere belirli tiplerde ulaştırma uçakları, zirai mücadele ve benzeri uçaklar ile helikopter üretecek şekilde kurulması ve geliştirilmesi hedeflenmektedir (DPT, 1985: 103).

V. Plan döneminde sivil havacılığın gelişmesi için atılan bir diğer adım da, 1989 yılında İtalyan Selenia firması ile imzalanan "Türkiye Hava Trafik Radar Kaplama Projesi"dir.

Plan döneminde, THY' nin modernleştirilmesine yönelik olarak, THY'nin uçuş filosunun tahmin edilen talep doğrultusunda arttırılması, THY bakım onarım tesislerinin tamamlanması, THY'nin daha verimli ve etkin bir şekilde çalışabilmesi için gerekli bilgisayar sistemlerinin plan dönemi içinde kurulması öncelikli hedefler içerisinde yer almaktadır. Bu dönemde, piyasaya giriş ve piyasadan çıkışlar önündeki engeller hafifletilmiş olmasına rağmen, THY firmasına yönelik çok sayıda öncelikli hedef mevcuttur. Özel firmaları içeren düzenlemelerin üzerinde pek durulmamıştır.

3.1.4.2. VI. Beş Yıllık Kalkınma Planı Dönemi (1990- 1994)

Bu dönemde, sivil havacılık sektöründe, bir önceki plan döneminde imzalanan radar anlaşmasının bu plan içinde tamamlanması öngörülmüş ve tamamlanmıştır. 1990- 1992 yılları arasında hava trafiğinin düzenlenmesi amacıyla, Türkiye'de 17 radar kurulmuştur.

VI. plan döneminde, sivil havacılığa yönelik düzenlemelere önem verilmiş, THY'nin yanı sıra özel hava yolu firmalarına yönelik düzenleme

eksikliğinin varlığı vurgulanmıştır. Buna ek olarak, yurtdışı turizmine dayalı “charter” ve yurtiçi turizmine dayalı küçük uçak ve hava taksi işletmeciliği alanlarında daha etkin rol oynamaları konusunda gerekli destek sağlanacağı belirtilmiştir (DPT, 1990: 274). Sektörün nitelikli işgücü sıkıntısı halen devam etmektedir.

Planın uygulanacağı dönemde uluslararası hava yolu taşımacılığının hızlı gelişiminden pay almak isteyen Türkiye, bu alana da ağırlık vermeye başlamıştır. Bu amaçla, THY’ nin filo kapasitesi ve hizmet standartlarının geliştirilmesi ve ekonomik açıdan avantajlı dış hatlara yönelmesi sağlanmaya çalışılmıştır. Aynı zamanda, Türkiye genelinde havaalanı yapımına uygun potansiyel alanların tespiti amacıyla kapsamlı bir çalışma yapılması gereği ortaya konmuştur (DPT, 1990: 352). Yapılan çalışmalar sonucunda, 1989 yılında DHMİ tarafından işletilen toplam 19 olan havaalanı ve meydanı sayısı; 1994 yılında 14’ü uluslar arası hava trafiğine açık olmak üzere 22’ye çıkmıştır (DPT, 1996: 145).

VI. Plan döneminde uçak filolarında da muazzam gelişme gözlenmiştir. 1989 yılında 36 uçak ve 5.646 koltuk kapasitesine sahip olan THY, 1994 sonunda 60 uçak 9.947 koltuk kapasitesine ulaşmıştır. Bu dönemde orta ve geniş gövdeli uçaklarla taşımacılık yapan özel sektör havacılık işletmeleri de filo açısından büyük gelişme göstermiş ve 1994 sonunda toplam 44 uçak ve 7.683 koltuk kapasitesine ulaşmıştır (DPT, 1996: 145).

Filolarda görülen bir diğer önemli gelişme de uçak kalitesindeki artıştır. Plan dönemi sonunda, uluslar arası gürültü ve çevre standartlarına uygun yeni nesil uçakların THY filosundaki payı % 90’a, özel hava yolu firmalarının filosundaki payı ise % 50’ye çıkmıştır (DPT, 1996: 145).

3.1.4.3. VII. Beş Yıllık Kalkınma Planı Dönemi (1996-2000)

VII. BYKP döneminde ise, sivil havacılık sektörünün altyapı, havaalanı ve limanı işletmeciliği alanlarına verilen önem artmıştır. Başta Antalya ve Atatürk havalimanları olma üzere yurt genelinde, turizm ve ihracat potansiyeli yüksek olan havaalanlarının hizmet standartlarının yükseltilmesine yönelik yatırımların yapılması öngörülmüştür.

Türkiye’de 1995 yılından itibaren, hava yolu taşımacılığının kamu sabit sermaye yatırımlarından alması öngörülen paylar arttırılmıştır. 1995- 2000 yılları arasında bu oran sürekli artış göstermiştir.

1995- 1999 Yılları arasında, sektöre yönelik artan yatırım payları ile mevcut havaalanı sayısı arttırılmış; 1995 yılında 24 olan havaalanı sayısı, 1999 yılında 38’e ulaşmıştır (DPT, 2000: 159).

VII. BYKP döneminde, sektörde yaşanan gelişmelerden bir diğeri, VI. BYKP döneminde Yap- İşlet- Devret modeli ile yapımına başlanmış olan Atatürk ve Antalya Havalimanları yeni dış hatlar terminal binaların tamamlanmasıdır.

Hava taşımacılığına verilen önemin görece olarak arttığı VII. Plan döneminde, halen sivil havacılık otoritesinin yeniden yapılanmasına yönelik ihtiyaç devam etmektedir.

3.1.5. 2000 Yılı Sonrasındaki Gelişmeler

Türk sivil havacılığının 2000 yılından sonraki gelişimi, önceki yıllara göre daha hızlı ve daha kararlı olmuştur. Artan havayolu taşımacılığı ve sektöre yönelik dünyadaki gelişime paralel olarak tasarlanan politikalar, sonucunda, Türk sivil havacılığı ulusal boyutta etkin ve verimli çalışabilecek, uluslararası boyutta da rekabet edebilecek düzeye getirilmeye çalışılmıştır.

Buna ek olarak, Türkiye’de 2000 yılından sonraki dönemde VIII. BYKP ve IX. Kalkınma Planları hazırlanmıştır.

3.1.5.1. VIII. Beş Yıllık Kalkınma Planı Dönemi (2001- 2005)

VIII. BYKP döneminde, havayolu trafiğinin Atatürk, Antalya, Esenboğa, Adnan Menderes, Adana ve Trabzon havalimanlarında yoğunlaştığı görülmekte ve dolayısıyla bu havalimanlarının kapasitelerini arttırmaya yönelik ve hizmet standartlarını yükseltmeye yönelik yatırımların önceliği vurgulanmaktadır (DPT, 2000: 159).

VIII. Plan döneminde, STOL havaalanlarının kapasite kullanım oranlarının artırılması amaçlanmakta; bu amacın gerçekleştirilmesine yönelik olarak da merkez- tali dağıtım ağ yapısının kullanımının artırılması hedeflenmektedir (DPT: 2000, 160).

VIII. BYKP Havayolu Ulaştırması Alt Komisyonu Raporu (2001)’nda, dünya ekonomisinin küreselleşmesi sonucunda, tüketicilerin, daha hızlı teslimat beklentileri doğrultusunda raf ömrü kısa olan ürünlere ulaşmada hava kargo taşımacılığına yönelecekleri; böylece, acil durum trafiği alanında hava kargo taşımacılığının diğer alt sistemlerle olan rekabetinin artacağı ve artan rekabetin hava kargo taşımacılığının gelişmesini sağlayacağı belirtilmektedir (DPT, 2001: 36). Bu bağlamda, VIII. Plan döneminde, hava kargo taşımacılığının geliştirilmesi amaçlanmaktadır (DPT, 2000: 159).

VIII. Plan döneminde de sektörün ihtiyaç duyduğu nitelikli personel sıkıntısı devam etmektedir. Bu ihtiyacın giderilmesine yönelik olarak, VIII. BYKP döneminde, DHMİ ve Anadolu Üniversitesi tarafından hava trafik kontrolörü yetiştirilmesi hedeflenmektedir (DPT, 2000: 160).

3.1.5.2. IX. Kalkınma Planı Dönemi (2007- 2013)

2007- 2013 yıllarını kapsayan IX. Kalkınma Planı'nda havayolu taşımacılığına yönelik öncelikli hedef, hava trafiği emniyetini sağlayacak yatırımların gerçekleştirilmesinin yanı sıra, öncelikle Türkiye'nin bulunduğu bölgenin ve dünyanın sayılı havacılık sektörüne sahip olmaktır (DPT, 2006: 78).

IX. Kalkınma Planı'nda havayolu taşımacılığına yönelik olarak, havaalanlarının çevreye duyarlı ve genişlemeye müsait bir yapıda olması, uluslararası standartlarda eğitim veren kuruluşlarca personel yetiştirilmesi ve bu personellerin uzmanlık alanlarında istihdam edilmesi, bölgesel havacılığın geliştirilmesi konusunda yerel yönetimler ve sivil toplum kuruluşlarının da desteğinin sağlanması ve havayolu firmalarının STOL havaalanlarının kullanımına uygun filolarla hizmet vermesi sağlanacaktır (DPT, 2006: 78- 79).

Bu alt bölümü bitirmeden önce, Türkiye'de ulaştırma alt sistemlerine yönelik olarak gerçekleşen toplam ulaştırma kamu yatırımlarından karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu taşımacılık alt sistemlerine yapılan kamu yatırımlarına bakmak faydalı olacaktır. Tablo 3.2.'de 1979- 2010 yılları arasında, karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu taşımacılık alt sistemlerine yönelik gerçekleşen ulaştırma kamu yatırımları gösterilmektedir.

Tablo 3.2.'deki veriler, alındıkları birincil kaynakta cari yıl fiyatlarına göre derlenmiş veriler idi. Bu verilerdeki enflasyon etkisinin arındırılması amacıyla, tarafımızdan, öncelikle gerekli matematiksel işlemler uygulanarak TL cinsine dönüştürülmüş, sonrasında ise 2010 yılı ulaştırma sektörü kamu yatırımı deflatörüyle deflate edilmiştir.

Tablo 3.2.'den görüldüğü üzere, belirtilen dönemdeki her yılda, karayolu alt sistemine yapılan yatırımlar en fazla olmuştur. Taşıma kapasitesinin düşük olması, görece olarak güvenli bir taşımacılık alt sistem olmaması, enerji tüketiminin fazla olması; bir başka deyişle, fazla yakıt tüketmesi ve tükettiği yakıtlar itibarıyla çevreye verdiği zararın görece olarak fazla olmasına rağmen, erişilebilirliğinin yüksek olması, doğal koşullarla sınırlı olmaması gibi nedenlerle, Türkiye'de karayoluna yapılan yatırımlar hep en çok olmuştur.

Tablo 3.2: Taşımacılık Alt Sistemlerine Yönelik Gerçekleşen Toplam Kamu Yatırımları (1979- 2010) (2010 Yılı Fiyatlarıyla, TL)

Yıllar	Karayolu	Demiryolu	Denizyolu	Havayolu	Yıllık Toplam
1979	2.034.188.034	420.769.231	136.068.376	90.000.000	2.681.025.641
1981	1.940.314.286	1.940.314.286	268.228.571	223.028.571	2.912.857.143
1985	1.974.617.264	1.020.659.609	432.996.743	1.253.355.049	4.681.628.664
1986	2.490.373.216	354.956.092	449.527.991	747.793.633	4.042.650.933
1987	2.404.068.915	546.209.677	465.582.845	366.612.903	3.782.474.340
1988	1.193.491.816	674.871.395	208.793.843	645.157.833	2.722.314.887
1989	3.886.253.369	604.407.008	158.287.062	151.377.358	4.800.324.798
1990	4.616.551.160	172.997.726	241.972.715	532.979.536	5.564.501.137
1991	8.792.953.266	680.382.900	226.415.295	234.193.840	9.933.945.300
1992	5.462.056.214	422.644.080	140.645.927	145.477.848	6.170.824.069
1995	2.385.826.671	214.435.337	73.021.108	251.420.250	2.924.703.366
1997	3.888.790.425	252.005.815	106.318.776	843.577.945	5.090.692.961
1998	3.460.522.868	170.091.559	84.189.403	1.373.291.274	5.088.095.104
1999	3.901.837.564	202.091.595	120.531.456	1.425.409.943	5.649.870.558
2000	3.960.991.100	144.528.859	145.153.424	1.405.330.729	5.656.004.112
2001	3.199.959.073	88.489.502	206.832.258	442.799.309	3.938.080.141
2002	4.231.209.272	144.442.784	107.025.929	434.933.415	4.917.611.399
2003	2.077.669.915	375.284.482	53.541.231	243.217.460	2.749.713.089
2004	2.181.696.723	815.044.219	60.612.934	232.100.211	3.289.454.087
2005	3.531.782.907	732.600.777	46.115.154	183.284.537	4.493.783.375

Tablo 3.2. Devam

Yıllar	Karayolu	Demiryolu	Denizyolu	Havayolu	Yıllık Toplam
2006	3.980.544.722	1.292.974.865	58.751.814	238.512.564	5.570.783.966
2007	4.151.625.507	1.433.731.588	82.838.007	327.002.271	5.995.197.374
2008	6.251.553.365	1.798.501.332	95.976.733	265.354.510	8.411.385.939
2009	6.191.849.690	2.085.688.396	114.292.494	380.911.631	8.772.742.211
2010	9.021.000.000	3.713.296.000	106.280.000	548.712.000	13.389.288.000

Kaynak: DPT, **Kamu Yatırımları Raporu**, 1979- 2002 yılları arasındaki ilgili yılların Kamu Yatırım Programları, Erişim: <http://www2.dpt.gov.tr/kamuyat/gerceklesme.html>, 23.03.2012; 2003- 2010 yılları arasındaki veriler DPT'den elde edilmiş ve buradan hareketle tarafımızdan hesaplanmıştır. Ulaştırma sektörü deflatörüne ise, <http://www2.dpt.gov.tr/kamuyat/deflator.html> adresinden 23.03.2012 tarihinde erişilmiştir.

*: 1998- 2002 yılları arasında hazırlanmış olan kamu yatırımları raporları “yıl sonu- geçici” olarak hazırlanmıştır. Yıllık toplam, karayolu, havayolu, demiryolu ve denizyoluna yapılan yatırımların toplamıdır.

Tablo 3.2.'den görüldüğü üzere, taşımacılık alt sistemlerine yapılan toplam kamu yatırımlarının bir diğer özelliği ise, yatırımların dengeli bir şekilde dağılmadığıdır. Diğer bir deyişle, karayoluna yapılan kamu yatırımlarının her zaman en fazla olduğu, kalkınma planlarında ve devletin ulaştırma sektörüne yönelik olarak geliştirdiği politikalarda bu durumun değişmesi gerektiğine yönelik birçok hedef, söylem vb. olmasına rağmen, bu durumun 1979- 2010 yılları arasında değişmediğidir. Bu durumun daha açık gösterilmesi amacıyla, Tablo 3.3.'de taşımacılık alt sistemlerinin toplam kamu ulaştırma yatırımlarından aldıkları yüzde paylar gösterilmektedir.

Tablo 3.3: Taşımacılık Alt Sistemlerinin Toplam Kamu Ulaştırma Yatırımlarından Aldıkları Paylar (1979- 2010) (2010 Yılı Fiyatlarıyla)

Yıllar	Karayolu	Demiryolu	Denizyolu	Havayolu
1979	76	16	5	3
1981	67	17	9	7
1985	43	22	9	27
1986	62	9	11	18
1987	64	14	12	10
1988	44	25	8	24
1989	81	13	3	3
1990	83	3	4	10
1991	86	8	2	4
1992	89	7	2	2
1995	82	7	2	9
1997	76	5	2	17
1998	68	3	2	27
1999	69	4	2	25
2000	70	3	2	25
2001	82	2	5	11
2002	86	3	2	9
2003	76	14	2	9
2004	66	25	2	7
2005	79	16	1	4
2006	71	23	1	4
2007	69	24	1	5
2008	75	21	1	3
2009	71	24	1	4
2010	67	28	1	4

Kaynak: DPT, **Kamu Yatırımları Raporu**, 1979- 2002 yılları arasındaki ilgili yılların kamu yatırım programları, Erişim: <http://www2.dpt.gov.tr/kamuyat/gerceklesme.html>, 23.03.2012; 2003- 2010 yılları arasındaki veriler DPT'den elde edilmiş ve buradan hareketle tarafımızdan hesaplanmıştır.

Tablo 3.3.'e bakıldığında, yatırımların, alt sistemler arasında dengeli olarak gerçekleşmediği açıkça görülmektedir. Bazı dönemlerde, bazı alt sistemlere yönelik yatırımlar diğer yıllara kıyasla artış gösterse de, bu durum uzun yıllar sürmemiştir. Örneğin, 1979- 2010 yılları arasında, demiryoluna yatırımlarının payı, 2003- 2010 yılları arasında artmıştır. İleri teknoloji ve dünyadaki gelişmelere ayak uydurmak, Avrupa demiryolu ağ yapısına uyum sağlayabilmek gibi nedenlerle hızlı tren taşımacılığının Türkiye'de de kullanılmaya başlanması, bunun için gerekli altyapı ve üstyapı için yapılan kamu yatırımların arttırılması gibi nedenlerle demiryolu taşımacılığına yapılan kamu yatırımları bu yıllar arasında artış göstermiştir. Havayolu taşımacılığı yatırımları ise, 1996- 2000 yıllarını kapsayan VII. Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde artış göstermiştir. Denizyolu taşımacılığı yatırımları ise, genellikle en az payı alan alt sistem olmuştur.

3.1.5.3. Diğer Gelişmeler

2000 yılından sonra Türk sivil havacılığında yaşanan önemli gelişmelerden biri, Türkiye'nin 2001 yılında 19 Avrupa ülkesi tarafından kurulan JAA'ya üyesi olmasıdır. Bu üyelik, sivil havacılık güvenliğinin sağlanması açısından önemlidir.

JAA'nın amaçları, üye ülkelerin tümü için geçerli sivil havacılık güvenlik standartları belirlemek, bir ülkenin sivil havacılık otoritesi tarafından belirlenmiş bir bakım faaliyeti ve/ veya merkezinin diğer üye ülke tarafından kabul görmesini sağlamak, birliğe üye ülkelerin bakım faaliyetlerini en düşük maliyetli ve güvenli bir şekilde yürütmesini sağlayarak kıtalararası rekabette söz sahibi olmasını sağlamaktır (Oktal ve Özdemir, 1999: 400). Türkiye, JAA' ya tam üye olduktan sonra, Türkiye'de, JAA tarafından tanımlanmış ve JAR adı verilen sivil havacılık güvenliği ile ilgili düzenlemeler kabul edilmiş ve bu doğrultuda sivil havacılık faaliyetlerinin yeniden yapılandırılması yoluna gidilmiştir (DPT, 2007: 23).

2001 yılında yaşanan bir diğer gelişme, 26 Nisan 2001 tarihi itibarıyla havayolu firmalarına, yurtiçi seferlerde fiyat tarifelerini belirleme serbestisinin getirilmesidir. Böylece, yurtiçi havayolu taşımacılığında rekabetin artırılması amaçlanmıştır.

2001 yılında fiyat belirleme serbestisinin ardından, 2003 yılında sektörün daha da kuralsızlaştırılması ve sektörde THY'nin tekel gücünü kırmak için bir dizi yeni düzenleme yapılmıştır. Bunlardan ilki, 1996 yılında, tarifeli seferler düzenleyen özel havayolu firmalarının yurtiçi piyasalara girişinin ve hizmet verebilecekleri rotaları belirleyen düzenlemeyi ortadan kaldırması; böylece özel firmaların da yurtiçi uçuşlar düzenleyebilmesidir. Bu kuralsızlaştırma, THY'nin yurtiçi piyasadaki tekel gücünün kırılması amacıyla yapılmıştır. Diğer bir düzenleme ise, yurtiçi havayolu taşımacılığı üzerindeki bazı ek vergilerin kaldırılması ve DHMİ tarafından tahsil edilen havaalanı hizmet bedelinin azaltılmasıdır. Böylece, firmaların mali yükümlülüklerinde azalış sağlanmış; maliyetlerinde düşüşe neden olmuş; maliyetlerdeki düşüş de bilet fiyatlarına yansıtılmıştır (Gerede,2010). Sektör, uygulanan politikalar sonucunda, yurtiçi piyasada tamamen kuralsızlaşmış ve piyasada rekabet edebilirlik artırılmıştır.

2003 yılındaki kuralsızlaştırmanın, amaçlarından biri de bölgesel havacılık politikasının geliştirilmesi ve “Her Türk vatandaşı hayatında bir kez uçağa binecektir.” hedefinin gerçekleştirilmesidir.

Bölgesel havacılık, küçük yerleşim yerlerinden alınan yolcu, posta ve kargonun tarifeli ve tarifesiz hizmet veren havayolu firmaları tarafından küçük uçaklarla daha büyük yerleşim yerlerine taşınmaları anlamındadır (DPT, 2007: 13).

Bölgesel havacılığın uygulanabilirliğinin ve verimliliğinin artırılması için havaalanlarına yönelik politikalarda da değişiklik yapılmıştır. Önceden var olan uçağa uygun pist anlayışı terk edilerek, piste uygun uçak anlayışına geçilmiştir.

Bölgesel havacılığın ağırlık kazanması ile STOL tipteki havaalanlarının kullanımını da yaygınlaştırmıştır. STOL havaalanları, genellikle 800- 1.000 metre uzunluğunda bir pist ile asgari ihtiyacı karşılayacak bir apron ve taksiyoldan oluşan, küçük uçaklarla ve gündüz görüş şartlarında iniş- kalkış yapılabilen, pist aydınlatması, kontrol kulesi ve önemli üstyapı tesisleri bulunmayan küçük havaalanları olmakla birlikte, yapılmalarında mahalli idarelerin katkıları da olmaktadır (Özenen,2003: 95).

STOL havaalanları, hava yolu firmalarının hizmet etkinlikleri arttıkça ortaya çıkan, merkez-tali dağıtım ağ yapısındaki gelişmeler açısından önemlidir. Bu dağıtım sistemi, bölgesel havacılık politikasının temeli olup; sistemde, STOL havaalanlarından yüklenen kargo ve binen yolcular, kısa mesafe taşımalarında etkin kullanılan küçük uçaklarla merkez havalimanına taşınmakta ve buradan dağıtılmakta ya da buradan da bir diğer merkez havalimanına taşınmaktadır. Bu dağıtım sisteminin geliştirilmesinden önce, belirli iki nokta arasında taşımacılık yapan havayolu firmaları, bu sistemin geliştirilmesiyle hizmet sunduğu noktaların sayısının artmasını, sunulan hizmetin sıklığının artmasını, doluluk oranlarının artmasını, hizmet maliyetlerinin azalmasını ve hizmete yönelik mevcut talebin karşılanmasını sağlamaktadırlar. Bu esnada, STOL havaalanlarında trafik artışı sağlanarak, buradaki altyapı ve görel olarak sınırlı üstyapının da daha etkin kullanımı sağlanmaktadır.

STOL havaalanlarının bir başka kullanım yeri de, THK başta olmak üzere, havacılık eğitimi veren kuruluşların eğitim faaliyetlerini bu alanlarda gerçekleştirmeleridir.

Bölgesel havacılığın geliştirilmesi politikası bağlamında, Bursa, Samsun, Sinop, Eskişehir, Tokat, Manisa, Çanakkale, Siirt, İskenderun, Aydın/Çıldır, İzmir/Selçuk, Kahramanmaraş, Şanlıurfa, Adıyaman, Gümüşhane/ Salyazı, Uşak, Edremit, Zonguldak, Ağrı havaalanları tamamlanarak hizmete açılmıştır. Ancak, Zonguldak, Sivas, Sinop, Uşak, Tokat, Balıkesir/Merkez havaalanlarında yeterli trafik olmaması nedeniyle, bu

havaalanlarının 2002 yılında kapatılmasına karar verilmiştir (Özenen,2003: 96). Ancak, 2003 yılında ağırlık kazanan bölgesel havacılık doğrultusunda Tokat, Uşak, Adıyaman, Siirt, Kahramanmaraş gibi çok sayıda STOL havaalanı tekrar faaliyete geçirilmiştir. Faaliyete geçirilen havaalanlarının yanı sıra, yeni havaalanları da açılmıştır.

SHGM, 2003 yılında sektörde yaşanan kuralsızlaştırmanın ve bölgesel havacılık politikasının Türk sivil havacılığı üzerindeki etkilerini göstermek amacıyla 2009 yılında bir çalışma hazırlamıştır. Bu çalışmada, Türk sivil havacılık sektörünün, 2002- 2008 yılları arasındaki gelişimine yönelik olarak;

- 2008 yılında, sektördeki 2002 yılına kıyasla iç hat yolcu sayısında % 287 ve dış hat yolcu sayısında % 63 artış olduğu,
- tarifeli iç hat yolcu ve kargo taşımacılığının, 2008 yılı itibarıyla kargo taşımacılığında iç hatta % 120, dış hatlarda % 58 oranında arttığı,
- 2008 yılında gerçekleşen uçak trafiğinde 2002 yılına kıyasla, iç hatta % 143, dış hatta % 63, transit uçuşlarda % 72 oranında artış görüldüğü,
- 2008 yılı itibarıyla, pilot, hava trafik kontrolörü, bakım teknisyeni, uçuş harekat uzmanı, uçuş teknisyeni, kabin personeli ve yer hizmetleri personeli olmak üzere, havacılık sektöründe hizmet veren lisanslandırılmış kalifiye personel sayısının 31.295'e ulaştığı,
- Sektörde uygulanan politikalar sonucunda, Türk sivil havacılığının çok hızlı bir büyüme eğilimine girdiği ve dünyada ortalama % 5 olarak gerçekleşen sektörel büyüme hızına karşın Türkiye'de % 53 büyüme görüldüğü,

belirlenmektedir (SHGM,2009: 29).

Türk sivil havacılığında 1985- 2010 yılları arasında yaşanan gelişmeler ise Tablo 3.4.' te gösterilmektedir. 1985- 2010 yılları arasındaki gelişimin

gösterilmesinin nedeni, Türk hava kargo taşımacılığının gelişim seyrini göstermek amacıyla bu zaman aralığının seçilmiş olması ve sivil havacılık sektörünün de bu dönem içerisinde taşınan yolcu (kişi), taşınan yük (ton) ve uçak trafiği (adet) olarak nasıl bir gelişme gösterdiğinin belirlenmek istenmesidir.

Tablo 3.4.'e bakmadan önce, şu belirtilmelidir ki, yolcu verilerinde transit yolcu verileri ve uçak trafiğinde ise overflight uçak trafiği verilerine yer verilmemiştir.

Tablo 3.4.'e bakıldığında, Türk sivil havacılık sektörünün, 1985- 2010 yılları arasında oldukça hızlı ve istikrarlı bir büyüme gösterdiği görülmektedir. Küresel ölçekte ve yurt içinde yaşanan çeşitli sosyal ve politik olaylardan kaynaklanan düşüşler haricinde, özellikle yolcu taşımacılığında ciddi artışlar gözlenmektedir.

1990 yılında başlayan Körfez Savaşı nedeniyle, sektörü oluşturan tüm birimlerde bir düşüşün baş gösterdiği bilinmektedir. Bu savaş, Türkiye'nin toplam yolcu sayısında da düşüşlere neden olmuştur. Ancak, 1991 yılında, bir önceki yıla göre düşüş görülen toplam yolcu sayısının 1992 yılında tekrar artmaya başladığı ve 1992 yılında taşınan toplam yolcu sayısının 1990 yılındakinden fazla olduğu görülmektedir.

Yolcu istatistiklerinde dikkat çeken diğer bir nokta, iç hatlarda taşınan yolcu sayısında 2004 yılında yaşanan önemli artıştır. 2003 yılında yurt içi havayolu taşımacılığı sektöründe yaşanan kuralsızlaştırma politikası ve geliştirilmeye çalışılan bölgesel havacılık uygulamalarının sonuçları 2004 yılı iç hat yolcu sayısına doğrudan yansımıştır. 2004 yılında, iç hat yolcu sayısında bir önceki yıla göre yaklaşık ortalama % 58,09 oranında artış görülmüştür (DHMI, 2012).

Türk sivil havacılığında taşınan yolcu sayısına bakıldığında, 2001 yılındaki düşüşten sonra, 2010 yılına kadar düşüş görülmemiştir. 2008 yılında şiddetlenen küresel ekonomik krizin etkilerine rağmen, Türk sivil havacılık

sektörü tarafından taşınan toplam yolcu sayısında bir düşüş görülmemiş; aksine istikrarlı bir artış görülmüştür.

Türk sivil havacılığındaki toplam uçak trafiği 1985 yılında 110.239 iken, 1991 yılına kadar her geçen yıl artış göstermiş, 1991 yılında Körfez Savaşı nedeniyle, 173.844 'e düşmüştür. 1992 yılında yine artışa geçen uçak trafiği, 2001 yılında gerek küresel boyutta yaşanan gelişmeler gerekse Türkiye'de yaşanan ekonomik kriz nedeniyle 373.502'ye düşmüştür. 2002 yılından itibaren artan uçak trafiği 2010 yılına kadar artmaya devam etmiş ve 2010 yılına gelindiğinde 919.411'e ulaşmıştır.

Tablo 3.4: Türk Sivil Havacılığında Yaşanan Gelişmeler (1985- 2010)

	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Yolcu Sayısı (kişi)									
İç Hat Yolcu	3.062.822	3.263.967	4.049.182	4.329.890	4.696.520	5.347.723	4.009.724	5.445.081	7.403.941
Dış Hat Yolcu	3.261.626	3.606.019	4.854.517	6.510.289	7.147.043	8.282.242	7.009.740	11.050.037	13.270.590
Toplam	6.323.448	6.869.986	8.903.699	10.840.179	11.843.563	13.629.965	11.019.464	16.495.118	20.674.531
Uçak Trafiği (adet)									
İç Hat Uçak Trafiği	69.632	69.452	75.662	81.748	89.072	97.446	92.112	120.865	148.865
Dış Hat Uçak Trafiği	40.607	44708	53.239	70.276	82.322	94.618	81.732	114.497	143.372
Toplam	110.239	114.160	128.901	152.024	171.394	192.064	173.844	235.362	292.237
Taşınan Yük Miktarı (ton)									
İç Hat Yük Miktarı	47.210	50.776	63.573	73.087	93.900	99.548	72.843	96.554	135.300
Dış Hat Yük Miktarı	85.828	102.492	124.915	153.725	177.082	201.853	172.286	267.438	326.536
Toplam	133.037	153.268	188.488	226.808	270.982	301.400	235.128	363.992	461.836

Tablo 3.4. Devam

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Yolcu Sayısı (kişi)									
İç Hat Yolcu	8.784.310	10.347.528	10.862.539	12.413.720	13.238.832	12.931.771	13.339.039	10.057.808	8.729.279
Dış Hat Yolcu	13.549.976	17.419.851	19.918.123	21.982.614	20.960.847	17.079.887	21.633.495	23.562.640	25.054.613
Toplam	22.334.286	27.767.379	30.780.662	34.396.334	34.199.679	30.011.658	34.972.534	33.620.448	33.783.892
Uçak Trafiği (adet)									
İç Hat Uçak Trafiği	153.341	169.018	176.040	197.103	218.155	213.078	200.841	167.500	157.953
Dış Hat Uçak Trafiği	159.020	179.431	196.446	206.711	196.830	175.628	190.369	206.002	218.626
Toplam	179.431	348.449	372.486	403.814	414.985	388.706	391.210	373.502	376.579
Taşınan Yük Miktarı (ton)									
İç Hat Yük Miktarı	151.440	171.552	182.476	212.000	209.488	217.556	226.356	171.411	181.198
Dış Hat Yük Miktarı	340.310	405.368	470.089	579.780	516.422	468.458	570.271	591.745	698.935
Toplam	491.750	576.920	652.565	791.780	725.910	686.014	796.627	763.156	880.133

Tablo 3.4. Devam

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Yolcu Sayısı (kişi)								
İç Hat Yolcu	9.147.439	14.460.864	20.529.469	28.774.857	31.949.341	35.832.776	41.226.959	50.575.426
Dış Hat Yolcu	25.296.216	30.596.507	35.042.957	32.880.802	38.347.191	43.605.513	44.281.549	52.224.966
Toplam	34.443.655	45.057.371	55.572.426	61.655.659	70.296.532	79.438.289	85.508.508	102.800.392
Uçak Trafiği (adet)								
İç Hat Uçak Trafiği	156.582	196.207	265.113	341.262	365.177	385.764	419.422	497.862
Dış Hat Uçak Trafiği	218.405	253.236	286.867	286.139	323.291	356.001	369.047	421.549
Toplam	374.987	449.493	551.980	627.401	688.468	741.765	788.469	919.411
Taşınan Yük Miktarı (ton)								
İç Hat Yük Miktarı	188.936	262.643	315.858	370.619	392.897	399.528	444.893	554.710
Dış Hat Yük Miktarı	742.255	863.484	933.697	908.721	1.054.706	1.135.091	1.152.808	1.466.366
Toplam	931.191	1.126.107	1.249.555	1.279.340	1.447.603	1.534.619	1.597.699	2.021.076

Kaynak: DHMI, **DHMI İstatistik Yıllığı**, İlgili Yılların İstatistik Yıllıkları.

Türk sivil havacılığında, 1985- 2010 yılları arasında taşınan toplam yük miktarı ise, alt başlık 3.2.1.'de ayrıntılı bir şekilde incelenmiş olup, 1991, 2001 yılları haricinde artmaya devam etmiştir.

Türk sivil havacılığında, 2000 yılından sonra yaşanan gelişmelerden bir diğeri ise, THY'nin özelleştirilmesinden başka bir diğer özelleştirme olan Kuzey Kıbrıs Hava Yolları'nın 2005 yılında özelleştirilmesidir. 1990 yılında, THY'nin % 50 iştiraki olması nedeniyle, kendisi de aynı tarihte özelleştirilme kapsamına alınan Kıbrıs Hava Yolları, 2005 tarihinde % 100 hissesinin CTA Holidays Limited Şirketi'ne devredilmesiyle özelleştirilmiştir (Gerede, 2010). Gerede (2010)'ye göre, bu özelleştirme, Türkiye'nin, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nin bayrak taşıyıcısı firmasını koruma politikasından vazgeçmesi ve havayolu firmalarının özelleştirilmesi konusundaki kararlılığının bir göstergesidir.

Türk sivil havacılığında, 2000 yılından sonra yaşanan diğer bir gelişme de, 2004 yılına kadar aktif olarak kullanılmayan İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı'nın aktif kullanılmaya başlanmasıdır.

Sabiha Gökçen Havalimanı, düşük maliyetli bir havalimanıdır. Burada sunulan hizmetlerin fiyatları ve konma fiyatları, Atatürk Havalimanı'na göre, daha düşüktür. Hizmet fiyatlarının düşük olması, firma maliyetlerinin de düşmesini sağlamakta; düşen maliyetler de bilet fiyatlarına yansıtılmaktadır. Bu nedenlerle, 2005 yılında THY yurtiçi seferlerini bu havalimanından yapmaya başlamış, Pegasus Havayolları da bu havalimanını üs olarak kullanmaya başlamıştır (Gerede,2010). Sahip olduğu bu özellikler bağlamında, Sabiha Gökçen Havalimanının hem hava trafiği hem de burada taşınan yük, kargo ve yolcu miktarları hızla artmıştır. Tablo 3.5.'te Sabiha Gökçen Havalimanı'nda 2010 yılında taşınan yük, kargo ve yolcu miktarları gösterilmektedir.

Tablo 3.5: Sabiha Gökçen Havalimanı'nda 2010 Yılında Taşınan Yük, Kargo ve Yolcu Miktarları

YÜK (ton)			KARGO (ton)			YOLCU (yolcu)		
İç Hat	Dış Hat	Toplam	İç Hat	Dış Hat	Toplam	İç Hat	Dış Hat	Toplam
61.508	110.016	171.524	1.851	27.180	29.031	7.489.479	3.700.199	11.189.678

Kaynak: DHMİ, 2010 İstatistik Yıllığı, Ankara, 2011.

Tablo 3. 5.' ten görüldüğü üzere, Sabiha Gökçen Havaalanı'nda 2010 yılında taşınan yükün çok küçük bir bölümünü taşıyan kargo oluşturmaktadır. Bunun nedeni, Sabiha Gökçen Havaalanı'nın daha çok yolcu taşımacılığı için kullanılıyor olmasıdır. Bu havaalanında taşınan yükün büyük bir bölümünü, yolcu bagajları oluşturmaktadır.

Sabiha Gökçen Havalimanı'ndaki taşınan yük miktarı, bir önceki yıla göre toplam ortalama % 36,5, toplam taşınan yolcu miktarı ise ortalama % 72 oranında artmıştır (DHMİ, 2011). Bu doğrultuda denilebilir ki, Sabiha Gökçen Havalimanı, İstanbul'da taşınan yük, kargo ve yolcu miktarının bir bölümünü, zaman geçtikçe üzerine almaktadır. İstanbul Atatürk Havalimanı, bu bağlamda biraz olsun rahatlamaktadır. Ancak, Sabiha Gökçen Havalimanı'nın hava trafiği İstanbul Atatürk Havalimanı'ndan yürütüldüğünden, bu bağlamda Atatürk Havalimanı'na ek bir yük getirmiştir, denilebilir.

2003 yılında yurtiçi seferlere yönelik yapılan yeniden kuralıslılaştırma ile yurtiçi uçuş trafiği artmış ve bunun sonucunda slot tahsisi sorunu baş göstermiştir. Slot, düzenli bir trafik akışı sağlanabilmesi için bir havaalanında belirli bir tarihte bir hava aracının hareketi için programlanmış iniş ya da kalkış saatidir (DHMI, 2011: 119). Slot, çok boyutlu bir konu olmakla birlikte, dar anlamıyla, uçağın motorunun çalışması için, yetkili otorite tarafından firmaya verilen zaman iznidir, denilebilir. Yetkili otorite tarafından önceden belirlenmiş iniş ya da kalkış zamanları, havayolu firmalarına sunulmakta; bu zamanlar doğrultusunda ise firmalar uçuş tarifelerini belirlemektedirler.

Dolayısıyla firmalara slot tahsisı son derece önemlidir. Zaman içerisinde artan slot tahsisı sorununu çözmeye yönelik olarak, İstanbul'da bulunan merkeze ek olarak, 2006 yılında Ankara Esenboğa Havalimanı'nda Slot Koordinasyon Merkezi kurulmuştur. Slot Koordinasyon Merkezi, işletilen havaalanlarında, firmalar tarafından yapılan slot taleplerini değerlendiren, slot tahsis eden, tarife düzenlenmesi gereken firmaların tarife düzenlemelerini sağlayan bir merkezdir (DHMI, 2011: 296).

Türk sivil havacılığının iyileştirilmesine yönelik gösterilen bu çabalar, dünya genelindeki ülkelerde olduğu gibi, öncelikle hava yolcu taşımacılığı göz önünde bulundurularak yapılmıştır. Ancak, havayolu taşımacılığına dair dünyada ve Türkiye'de yaşanan gelişmeler, hava kargo taşımacılığına olan talebin de artmasını, bu alt sisteme yönelik ulusal politikalar geliştirilmesini sağlamıştır.

3.2. TÜRKİYE'DE HAVA KARGO TAŞIMACILIĞI

Türkiye, jeopolitik ve jeostratejik konumu itibarıyla havayolu firmalarının Avrupa ve Asya bölgelerine planladığı seferlerde kullandığı başlıca güzergahlar üzerindedir. Batıda Almanya, Hollanda, Fransa ve Lüksemburg ile doğuda Dubai, Güney Kore ve Uzak Doğu'da Singapur, Çin, Japonya ile Hong Kong'un kargo üssü olarak kullanılması, bölgeye hitap eden hava kargo taşımacılığının bu üslerden yönlendirilmesi, ülkemizin bu iki çekim noktası arasında büyük potansiyele sahip olmasını sağlamaktadır (Ulaştırma Bakanlığı, 2011). Bu nedenle, son yıllarda, Türkiye'de hava kargo taşımacılığına verilen önem artmakta, hava kargo kapasitesi de arttırılmaktadır. 2002 yılı ile Eylül 2010 tarihi arasında, Türkiye'deki hava kargo taşımacılığı firmaları tarafından sağlanan kapasite gelişimi Tablo 3.6.'da gösterilmektedir. Tablo 3.6.'dan da görüldüğü gibi, dünyadaki gelişmelere paralel olarak, Türkiye'de havayolu taşımacılığına verilen önemin zaman içerisinde artması sonucu, artan firma sayısı, artan uçak sayısı ve

filoların daha teknolojik ve genç uçaklarla donatılması gibi nedenlerle, hava kargo taşımacılığı kapasitesinde de artış gözlenmiştir. Türkiye’de havayolu firmaları tarafından sunulan hava kargo kapasitesi, 2002 yılında 216 ton iken 2002 ve 30 Eylül 2010 arasında ortalama % 24,3 artış göstererek, 30 Eylül 2010 tarihi itibarıyla 1.119 tona ulaşmıştır.

Tablo 3.6: 2002-2010 Yılları Arasında Türk Havayolu Firmalarının Hava Kargo Kapasitesindeki Değişim¹¹

Yıllar	Hava Kargo Kapasitesi (ton)	Yıllık % Değişim
2002	216	--
2003	303	40,2
2004	472	55,8
2005	650	37,7
2006	874	34,5
2007	963	10,2
2008	1.093	13,6
2009	1.121	2,6
2010	1.119	-0,2
2002- 2010		% 24,3

Kaynak: T.C.Ulaştırma Bakanlığı, **Ulaşan ve Erişen Türkiye 2010**, s. 196 verilerinden hareketle hesaplanmıştır.

¹¹ Veriler belirtilen kaynaktan alınmıştır. Kaynakta birimi kg olarak verilen değerler, çalışmanın tümüyle uyumlu olabilmesi amacıyla, ton birimine dönüştürülmüş; virgülden sonraki kısım dikkate alınmamış ve bu veriler üzerinden bir önceki yıla göre yüzde değişim rakamları hesaplanmıştır.

Türkiye’de hava kargo taşımacılığındaki gelişimi daha somut olarak görmek için, 1985- 2010 yılları arasında Türkiye’de bu alt sisteme ait derlenen veriler incelenebilir.

Türkiye’de havayolu taşımacılığına ait veriler DHMİ tarafından toplanmakta ve düzenlenmektedir. Türk havayolu taşımacılığı verilerini kullanan tüm ulusal ve uluslararası kuruluşlar, DHMİ tarafından derlenen verileri kullandığı için bu çalışmada da yalnızca bu kurumdan elde edilen veriler kullanılmaktadır.

3.2.1. Taşınan Hava Yük Miktarı

Taşınan hava yük miktarı, Türk hava sahası içerisindeki havaalanlarında yaşanan, gelen ve giden olmak üzere toplam kargo, posta ve bagaj tonajının toplam miktarıdır.

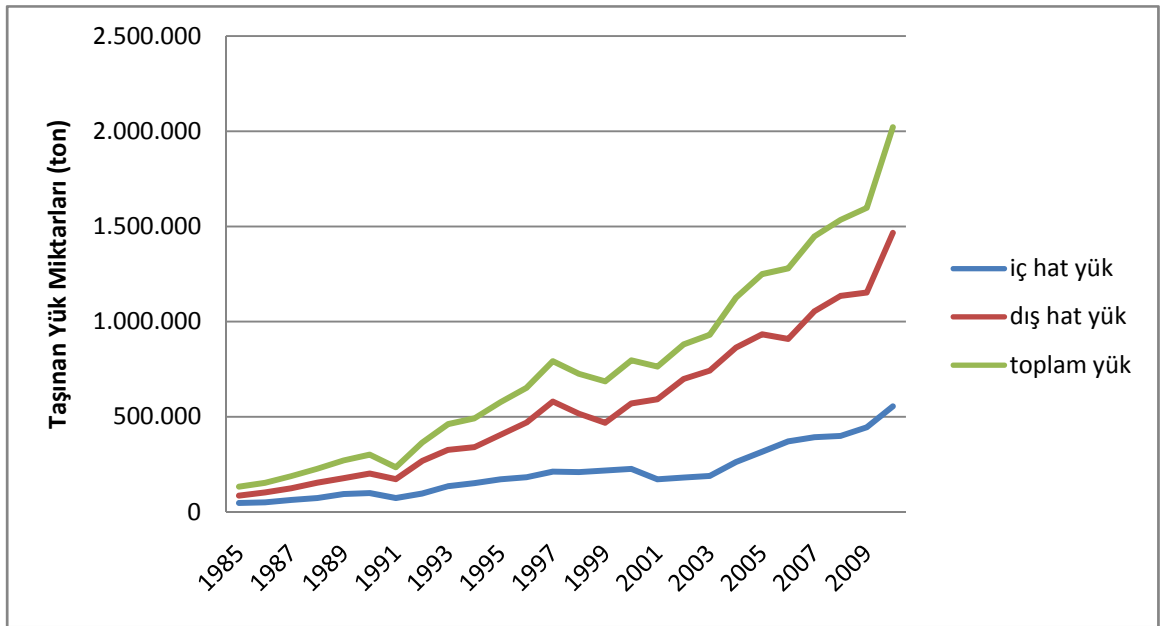
Taşınan yük miktarı istatistikleri, öncelikli olarak iç hat ve dış hat olmak üzere ayrılarak derlenmiştir. İç hat kavramı, yurtiçindeki havaalanlarına, yine yurtiçindeki havaalanlarından gelen ve buralardan giden hava yük miktarını kapsamaktadır. Dış hat kavramı ise yurtdışından Türkiye havaalanlarına gelen ve Türkiye’den yurtdışına gönderilen yükler olarak tanımlanmaktadır. Aksi belirtilmedikçe, bu tanımlama, sunulacak tüm istatistikler için geçerli olacaktır.

Tablo 3.7.’de Türkiye’de 1985- 2010 yılları arasında taşınan hava yük miktarını iç hat, dış hat ve toplam miktarın birlikte olduğu bir tabloyla sunulmaktadır. Grafik 3.1.’de ise, taşınan iç hat, dış hat ve toplam hava kargo miktarlarının gelişim seyri gösterilmektedir.

Grafik 3.1. ve Tablo 3.7. verilerine bakıldığında, Türkiye’de 1985- 2010 yılları arasında taşınan toplam yük miktarında, dış hat taşımacılığın iç hat taşımacılıktan fazla olduğu görülmektedir. Bunun nedeni, havayolu taşımacılığının uzak mesafe taşımacılıkta daha çok tercih edilen bir alt sistem

olmasıdır. Türkiye’de iç hat yük taşımacılığında, acil gönderiler haricinde, en çok kullanılan alt sistem karayolu taşımacılığıdır.

İç hat ve dış hat hava yük taşımacılığı, 1991 yılında bir önceki yıla göre düşmüştür. İç hat hava yükte yaşanan düşüş yaklaşık % 27, dış hattaki düşüş ise yaklaşık % 15 oranındadır. Bu düşüşün nedeni, 1990 yılında başlayan Körfez Savaşı’dır. 1992 yılında her iki hatta taşınan hava yük miktarı da artmaya başlamıştır. Bu artış, 1999 yılına kadar devam etmiştir. 1999 yılında, bir önceki yıla göre iç hat hava yük miktarında yaklaşık % 4 oranında bir artış yaşanmış iken, dış hat hava yük miktarında yaklaşık % 9,5 oranında bir azalma meydana gelmiştir. Dış hattaki bu azalış, Asya krizinden kaynaklanmaktadır.



Grafik 3.1: 1985- 2010 Yılları Arasında Türkiye’de İç Hat, Dış Hat ve Toplam Taşınan Hava Yük Miktarı (ton)

Kaynak: DHMİ, **DHMİ İstatistik Yıllığı 1989**, Ankara, 1990; **DHMİ İstatistik Yıllığı 1990**, Ankara, 1991; **DHMİ İstatistik Yıllığı 1991**, Ankara, 1992; **DHMİ İstatistik Yıllığı 1996**, Ankara, 1997; **DHMİ İstatistik Yıllığı 1997**, Ankara, 1998; **DHMİ İstatistik Yıllığı 1998**, Ankara, 1999; **DHMİ İstatistik Yıllığı 1999**, Ankara, 2000; **DHMİ 2000 Yılı İstatistik Yıllığı ve Genel Bilgiler**, Ankara, 2001; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2001**, Ankara, 2002; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2002**, Ankara, 2003; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2003**, Ankara, 2004; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2004**, Ankara, 2005; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2005**, Ankara, 2006; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2006**, Ankara, 2007; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2007**, Ankara, 2008; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2008**, Ankara, 2009; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2009**, Ankara, 2010; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2010**, Ankara, 2011 verilerinden hareketle hesaplanmıştır.

İç hat taşınan hava yük miktarında görülen diğer bir önemli azalış da 2001 yılında olmuştur. 2001 yılında iç hat hava yük miktarı 2000 yılına göre yaklaşık % 25 azalmıştır. Aynı yıl, dış hat hava yük miktarında yaklaşık % 4'lük bir artış görülmüştür. İç hatlardaki azalma eğiliminin nedeni, Türkiye'de yaşanan 2000 Kasım ve 2001 Şubat krizleridir.

Dış hat taşınan hava yük miktarında bir diğer önemli yıl 2006 yılıdır. 2005 yılında 933.697 ton olan dış hat hava yük miktarı, 2006 yılında % 3 azalarak 908.721 tona düşmüştür. 2006 yılında dünya ticaret hacmindeki daralma, Türkiye'nin dış hat taşınan hava yük miktarını da etkilemiştir.

İç hat ve dış hatlarda taşınan hava yük miktarlarında yaşanan artışlara ve düşüslere bağlı olarak, toplam yük trafiği de zaman içinde bazı iniş ve çıkışlar göstermiştir. 1990, 1997 ve 2000 yılları, taşınan toplam hava yük miktarının düşüşe geçtiği yıllardır. 1990 yılında azalmaya başlayan taşınan toplam hava yük miktarı, 1991 yılına gelindiğinde yaklaşık % 22 azalmıştır. Bu azalma, Körfez Savaşı nedeniyle dış hat hava yük trafiğindeki düşüşten kaynaklanmaktadır.

1999 yılında taşınan toplam yük miktarında görülen düşüşün kaynağı hem iç hat hem de dış hattaki toplam taşınan hava yük miktarından kaynaklanmaktadır. 2001 yılında yaşanan düşüş ise, genellikle, iç hat toplam hava yük taşımacılığındaki düşüşten kaynaklanmaktadır. 2001 yılında toplam hava yük taşımacılığı, bir önceki yıla göre yaklaşık % 4 düşmüştür. Bu düşüşün nedeni, Türkiye'de Kasım 2000 ve Şubat 2001'de yaşanan krizlerdir. Taşınan toplam hava yük miktarının, bu krizlere bu kadar küçük bir azalışla karşılık vermesinin nedeni, bu dönemde iç hatta taşınan hava kargo miktarında düşüş; fakat dış hatta taşınan hava kargo miktarında artış yaşanmış olmasıdır.

Toplam yük trafiğinin gelişimini görmek açısından önemli olan bir diğer yıl ise 2006 yılıdır. 2006 yılında, toplam hava yük taşımacılığı, bir önceki yıla göre ortalama % 2,38 artmıştır. Fakat bu artış, iç hat hava yük miktarındaki % 17,3'lük artıştan kaynaklanmaktadır. Çünkü bu yıl, küresel daralma nedeniyle dış hat hava yük miktarında yaklaşık % 2,67 oranında bir düşüş yaşanmıştır.

Tablo 3.7: Türkiye’de Taşınan Toplam (İç hat- Dış hat) Hava Yük (Kargo-posta-bagaj) Miktarı (ton)*

	İÇ HAT			DIŞ HAT			TOPLAM		
Yıllar	Gelen	Giden	Toplam	Gelen	Giden	Toplam	Gelen	Giden	Toplam
1985	23.951	23.259	47.210	35.055	50.772	85.828	59.006	74.031	133.037
1986	25.657	25.119	50.776	41.207	61.285	102.492	66.864	86.404	153.268
1987	32.351	31.222	63.573	51.441	73.474	124.915	83.792	104.696	188.488
1988	37.441	35.646	73.087	65.510	88.214	153.725	102.952	123.856	226.808
1989	42.191	51.709	93.900	75.765	101.317	177.082	117.956	153.026	270.982
1990	49.369	50.178	99.548	90.623	111.230	201.853	139.992	161.408	301.400
1991	36.422	36.421	72.843	79.057	93.229	172.286	115.478	129.650	235.128
1992	49.293	47.261	96.554	121.663	145.775	267.438	170.956	193.036	363.992
1993	68.758	66.542	135.300	145.824	180.712	326.536	214.582	247.254	461.836
1994	74.276	77.164	151.440	139.190	201.120	340.310	213.466	278.284	491.750

Tablo 3.7. Devam

	İÇ HAT			DIŞ HAT			TOPLAM		
Yıllar	Gelen	Giden	Toplam	Gelen	Giden	Toplam	Gelen	Giden	Toplam
1995	83.656	87.896	171.552	179.376	225.992	405.368	263.032	313.888	576.920
1996	90.337	92.139	182.476	205.123	264.966	470.089	295.460	357.105	652.565
1997	104.836	107.164	212.000	241.375	338.405	579.780	346.211	445.569	791.780
1998	103.525	105.963	209.488	235.006	281.416	516.422	338.531	387.379	725.910
1999	107.526	110.030	217.556	217.462	250.996	468.458	324.988	361.026	686.014
2000	117.141	109.215	226.356	275.367	294.904	570.271	392.508	404.119	796.627
2001	85.502	85.909	171.411	259.658	332.087	591.745	345.160	417.996	763.156
2002	91.138	90.060	181.198	304.421	394.514	698.935	395.559	484.574	880.133
2003	94.776	94.160	188.936	330.898	411.357	742.255	425.674	505.517	931.191
2004	132.861	129.782	262.643	400.644	462.820	863.464	533.505	592.602	1.126.107
2005	158.486	157.372	315.858	438.298	495.399	933.697	596.784	652.771	1.249.555
2006	185.721	184.898	370.619	434.531	474.190	908.721	620.252	659.088	1.279.340

Tablo 3.7. Devam

Yıllar	İÇ HAT			DIŞ HAT			TOPLAM		
	Gelen	Giden	Toplam	Gelen	Giden	Toplam	Gelen	Giden	Toplam
2007	195.697	197.200	392.897	523.486	531.220	1.054.706	719.183	728.420	1.447.603
2008	196.762	202.766	399.528	560.896	574.195	1.135.091	757.658	776.961	1.534.619
2009	226.223	218.670	444.893	561.475	591.331	1.152.806	787.698	810.001	1.597.699
2010			554.710			1.466.366			2.021.076

Kaynak: DHMİ, **DHMİ İstatistik Yıllığı 1989**, Ankara, 1990; **DHMİ İstatistik Yıllığı 1990**, Ankara, 1991; **DHMİ İstatistik Yıllığı 1991**, Ankara, 1992; **DHMİ İstatistik Yıllığı 1996**, Ankara, 1997; **DHMİ İstatistik Yıllığı 1997**, Ankara, 1998; **DHMİ İstatistik Yıllığı 1998**, Ankara, 1999; **DHMİ İstatistik Yıllığı 1999**, Ankara, 2000; **DHMİ 2000 Yılı İstatistik Yıllığı ve Genel Bilgiler**, Ankara, 2001; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2001**, Ankara, 2002; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2002**, Ankara, 2003; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2003**, Ankara, 2004; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2004**, Ankara, 2005; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2005**, Ankara, 2006; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2006**, Ankara, 2007; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2007**, Ankara, 2008; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2008**, Ankara, 2009; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2009**, Ankara, 2010; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2010**, Ankara, 2011.

*: DHMİ tarafından 1985-1991 yılları arasında toplam yük trafiğine yönelik sunulan istatistikler kg. olarak derlenmiştir. Tablo 3.9.'da 1985-1991 yıllarına ait veriler tona çevrilmiş, veri setinde bütünlük oluşturması amacıyla, virgülden sonraki basamaklar göz ardı edilmiştir. Bu müdahale, aksi belirtilmedikçe, belirtilen yıllar için hazırlanan diğer tüm tablolarda yapılmıştır.

3.2.1.1. Toplam Hava Yük Taşımacılığı İçinde Taşınan Hava Kargonun Payı

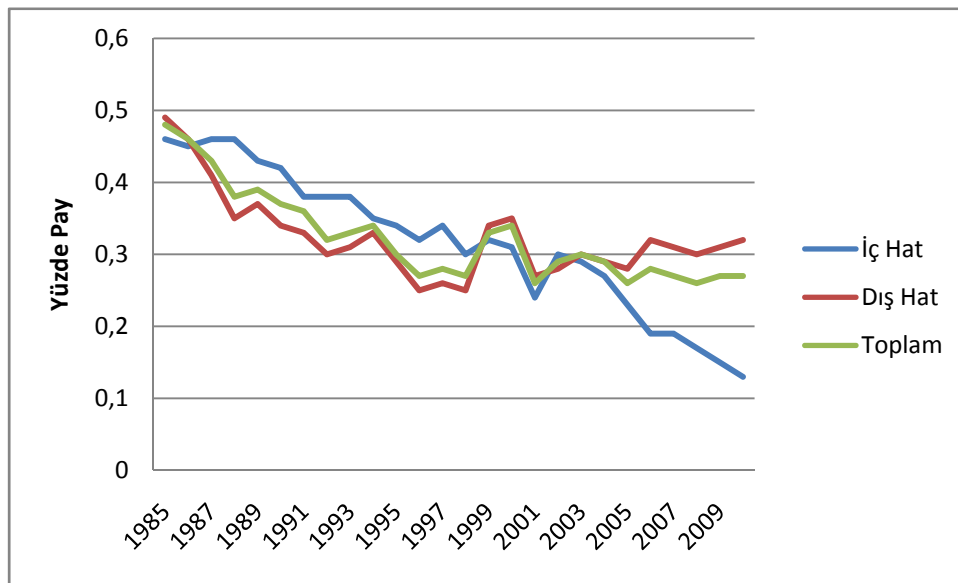
Türkiye’de taşınan toplam hava kargo miktarının toplam hava yük miktarı içindeki payını yıllara göre analiz etmek faydalı olacaktır.

Tablo 3.8: Türkiye’de İç Hat- Dış Hat- Toplam Hava Kargo Miktarının İç Hat- Dış Hat- Toplam Hava Yük Miktarları İçindeki Payları (1985-2010)

Yıllar	İç Hat	Dış Hat	Toplam	Yıllar	İç Hat	Dış Hat	Toplam
1985	% 46	% 49	% 48	1998	% 30	% 25	% 27
1986	% 45	% 46	%46	1999	% 32	%34	% 33
1987	% 46	% 41	% 43	2000	% 31	% 35	% 34
1988	% 46	% 35	% 38	2001	% 24	% 27	% 26
1989	% 43	% 37	% 39	2002	% 30	% 28	% 29
1990	% 42	% 34	% 37	2003	% 29	% 30	% 30
1991	% 38	% 33	% 36	2004	% 27	% 29	% 29
1992	% 38	% 30	% 32	2005	% 23	% 28	% 26
1993	% 38	% 31	% 33	2006	% 19	% 32	% 28
1994	% 35	% 33	%34	2007	% 19	% 31	% 27
1995	% 34	% 29	% 30	2008	% 17	% 30	% 26
1996	% 32	% 25	% 27	2009	% 15	% 31	% 27
1997	% 34	% 26	% 28	2010	% 13	% 32	% 27

Kaynak: DHMİ, **DHMİ İstatistik Yıllığı 1989**, Ankara, 1990; **DHMİ İstatistik Yıllığı 1990**, Ankara, 1991; **DHMİ İstatistik Yıllığı 1991**, Ankara, 1992; **DHMİ İstatistik Yıllığı 1996**, Ankara, 1997; **DHMİ İstatistik Yıllığı 1997**, Ankara, 1998; **DHMİ İstatistik Yıllığı 1998**, Ankara, 1999; **DHMİ İstatistik Yıllığı 1999**, Ankara, 2000; **DHMİ 2000 Yılı İstatistik Yıllığı ve Genel Bilgiler**, Ankara, 2001; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2001**, Ankara, 2002; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2002**, Ankara, 2003; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2003**, Ankara, 2004; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2004**, Ankara, 2005; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2005**, Ankara, 2006; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2006**, Ankara, 2007; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2007**, Ankara, 2008; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2008**, Ankara, 2009; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2009**, Ankara, 2010; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2010**, Ankara, 2011 verilerinden hareketle hesaplanmıştır.

Taşınan toplam hava yük miktarının, taşınan toplam hava yük miktarı içindeki payı, hava kargonun hava yük miktarının bir bileşeni olmasındandır. Bu bağlamda, taşınan toplam hava kargonun taşınan toplam hava yük miktarı içindeki payı önemlidir. Grafik 3.2.' de Türkiye'de taşınan iç hat, dış hat ve toplam hava kargo miktarlarının, iç hat, dış hat ve toplam taşınan hava yük miktarları içindeki payları, 1985- 2010 yıllarını kapsayacak şekilde gösterilmektedir.



Grafik 3.2. 1985- 2000 Yılları Arasında Türkiye’de İç Hat, Dış Hat ve Toplam Taşınan Hava Kargo Miktarının İç Hat, Dış Hat ve Toplam Taşınan Hava Yük Miktarı İçindeki Payları

Kaynak: DHMİ, **DHMİ İstatistik Yıllığı 1989**, Ankara, 1990; **DHMİ İstatistik Yıllığı 1990**, Ankara, 1991; **DHMİ İstatistik Yıllığı 1991**, Ankara, 1992; **DHMİ İstatistik Yıllığı 1996**, Ankara, 1997; **DHMİ İstatistik Yıllığı 1997**, Ankara, 1998; **DHMİ İstatistik Yıllığı 1998**, Ankara, 1999; **DHMİ İstatistik Yıllığı 1999**, Ankara, 2000; **DHMİ 2000 Yılı İstatistik Yıllığı ve Genel Bilgiler**, Ankara, 2001; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2001**, Ankara, 2002; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2002**, Ankara, 2003; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2003**, Ankara, 2004; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2004**, Ankara, 2005; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2005**, Ankara, 2006; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2006**, Ankara, 2007; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2007**, Ankara, 2008; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2008**, Ankara, 2009; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2009**, Ankara, 2010; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2010**, Ankara, 2011 verilerinden hareketle hesaplanmıştır.

1980'li yıllardan başlayarak üretim ve dağıtım sistemlerinde yaşanan küreselleşme ve 1990'lı yıllarda ağırlık olarak hafif, parasal değer olarak ağır olan yeni ekonomi ürünlerinin üretimi ve tüketiminin ağırlık kazanması nedeniyle Türkiye'de taşınan hava kargo miktarının taşınan toplam yük miktarı içinde payının gelişim seyri de değişmektedir.

Grafik 3.2.'den görüldüğü üzere, 1985- 2000 yılları arasında, genellikle, iç hat hava kargonun iç hat hava yük içindeki payı, dış hat hava kargonun dış hat hava yük miktarı içindeki payından fazladır. Bu durum 1987 yılında başlamış ve 1999 yılına kadar böyle devam etmiştir. Bu durumun en önemli nedeni, bu yıllarda, taşınan hava yük miktarının büyük bir kısmını, taşınan yolcu bagajlarının oluşturmasıdır. 1999 yılına gelindiğinde ise, dış hat hava kargonun hava yük hacmi içindeki payının iç hat payına oranla artmasının nedenleri arasında, Türkiye'nin havayolu taşımacılığı sektörünü geliştirmeye yönelik olarak dış hat uçuş ağ yapısını genişletmesi, uzak mesafelere hem yolcu hem de kargoyu taşıyabilen yeni uçakları filosuna katması; bir başka deyişle, teknolojik alt yapı ve donanımını kuvvetlendirmesi sayılabilir.

2001-2010 yılları arasındaki döneme bakıldığında ise, taşınan hava kargonun toplam hava yük miktarı içindeki payının, dış hatlarda genellikle arttığı, iç hatlarda ise 2000, 2001 ve 2002 yılları haricinde, düşüş gösterdiği görülmektedir. Türkiye'de bu yıllar arasında havayolu taşımacılığının geliştirilmesine yönelik sergilenen çabalar sonucunda, sektörü uluslararası boyutta rekabet edebilecek bir düzeye taşıma amacı, dış hatlarda sunulan seferleri de arttırmıştır. Böylelikle, Türkiye özellikle 2000 yılından itibaren uluslararası boyutta da kendine bir yer edinmeye çalışmaya başlamıştır. 2000 yılından itibaren, belirli dönemler haricinde artan hava yük taşımacılığı içerisinde hava kargo taşımacılığının payı dış hatlarda artmaktadır. İç hat havayolu taşımacılığında hava kargo taşımacılığı, firmalara yüklediği yüksek ulaştırma maliyetleri nedeniyle genellikle tercih edilen bir alt sistem

olmadığından, iç hat hava kargonun toplam hava yük içerisindeki payının yıllar itibarıyla genellikle düşme eğiliminde olması olağandır.

Belirtilen yıllar arasında, iç hat hava kargonun, taşınan iç hat yük miktarı içindeki payının azalmasının bir diğer nedeni, 2000'li yıllarla birlikte, Türkiye'nin havayolu taşımacılığı alanına yönelik uyguladığı politikalardaki değişikliğidir. Örneğin, 2003 yılında uygulamaya konan “bölgesel havacılık” politikası ve “her Türk vatandaşı hayatında en az bir kez uçağa binecektir” hedefi doğrultusunda atılan adımlar sonucunda yurtiçi yolcu sayısında önemli oranda artış sağlanmıştır. Hava yük trafiğini oluşturan diğer bileşenler olan posta ve bagaj tonajı göz önüne alındığında, artan yolcu sayısının bagaj sayısında da bir artışa neden olduğu görülebilir.

Belirtilmesi gereken bir diğer nokta ise, hava kargo istatistikleri derlenirken birim olarak “ton”un kullanılmış olduğudur. Hava kargo taşımacılığı ile taşınan mallar, çok büyük oranda tonaj olarak hafif, değer olarak yüksek mallardır. Hava yük taşımacılığını oluşturan diğer bileşenler, posta ve bagaj, ağırlık olarak, hava kargoyu oluşturan mallardan daha ağırdır. Bu nedenle, Türkiye’de toplam yük taşımaları içinde hava kargonun posta ve bagaja oranla daha az bir yüzdeye sahip olması, onun daha az ilgi gördüğü olarak yorumlanmamalıdır.

3.3. TAŞINAN HAVA KARGO MİKTARI

Türkiye’de sivil havayolu taşımacılığının gelişimi yalnızca yolcu taşımacılığındaki gelişimden ibaret değildir. Üretim ve ticaretin küreselleşmesi, Türkiye’nin hava kargo trafiğine de yansımış; hava kargo, özellikle 1990’lı yıllardan sonra önemli bir artış seyrine girmiştir.

Türkiye’de hava kargo taşımacılığının yıllar itibarıyla iç hat, dış hat ve toplam olarak taşınan kargo miktarları Tablo 3.8.’de gösterilmektedir.

Tablo 3.9: 1985-2010 Yılları Arasında Türkiye’de Taşınan Hava Kargo Miktarı (ton)

Yıllar	İç Hat	Dış Hat	Toplam	Yıllar	İç Hat	Dış Hat	Toplam
1985	21.526	42.298	63.554	1998	63.716	131.068	194.784
1986	22.841	47.485	70.326	1999	70.529	157.467	227.996
1987	29.364	50.798	80.162	2000	71.002	198.720	269.722
1988	33.614	53.306	86.920	2001	40.702	160.443	201.145
1989	40.748	64.826	105.574	2002	53.640	198.347	251.987
1990	42.018	69.496	111.514	2003	54.104	222.179	276.283
1991	27.666	57.461	85.127	2004	70.998	253.590	324.588
1992	37.043	80.452	117.495	2005	72.204	258.912	331.116
1993	51.127	100.915	152.042	2006	70.698	286.523	357.221
1994	53.643	112.659	166.302	2007	73.252	322.579	395.831
1995	58.287	116.255	174.542	2008	66.554	335.485	402.039
1996	58.198	119.473	177.671	2009	64.518	360.710	425.228
1997	72.228	148.994	221.222	2010	71.216	470.141	541.357

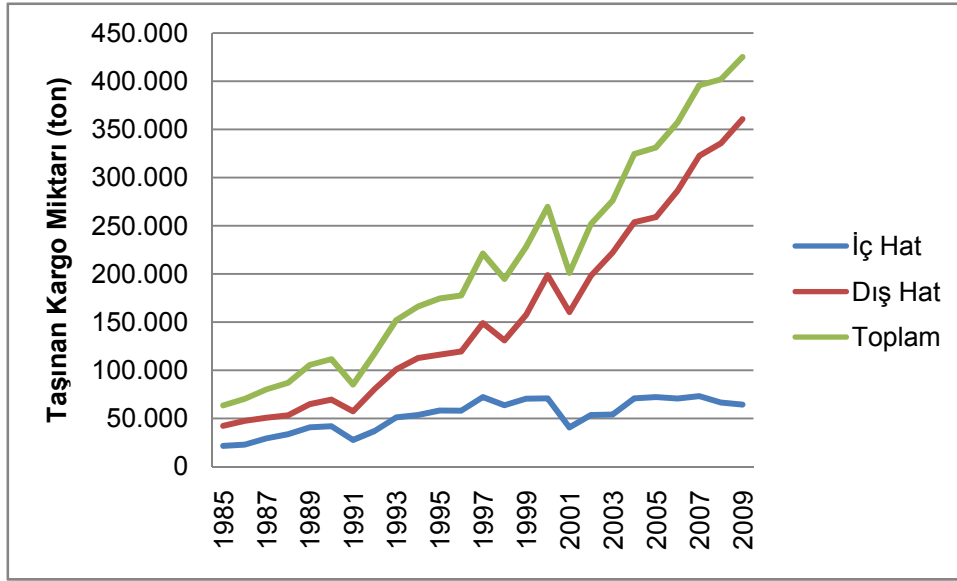
Kaynak: DHMİ, **DHMİ İstatistik Yıllığı 1989**, Ankara, 1990; **DHMİ İstatistik Yıllığı 1990**, Ankara, 1991; **DHMİ İstatistik Yıllığı 1991**, Ankara, 1992; **DHMİ İstatistik Yıllığı 1996**, Ankara, 1997; **DHMİ İstatistik Yıllığı 1997**, Ankara, 1998; **DHMİ İstatistik Yıllığı 1998**, Ankara, 1999; **DHMİ İstatistik Yıllığı 1999**, Ankara, 2000; **DHMİ 2000 Yılı İstatistik Yıllığı ve Genel Bilgiler**, Ankara, 2001; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2001**, Ankara, 2002; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2002**, Ankara, 2003; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2003**, Ankara, 2004; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2004**, Ankara, 2005; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2005**, Ankara, 2006; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2006**, Ankara, 2007; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2007**, Ankara, 2008; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2008**, Ankara, 2009; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2009**, Ankara, 2010; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2010**, Ankara, 2011.

Tablo 3.9’ daki veriler incelendiğinde, toplam taşınan hava kargonun çok büyük bir bölümünün dış hatlarda taşındığı gözlemlenmektedir. Genellikle, iç hatlarda taşınan hava kargonun düştüğü yıllarda, dış hatlarda taşınan hava kargo miktarı artma eğilimindedir. Böylelikle, iç hat ve dış hat

hava kargo miktarının toplamından oluşan toplam hava kargo miktarı artmaktadır. Örneğin, 2008 ve 2009 yılları iç hat hava kargo miktarında bir önceki yıllara göre düşüş gözlenmekle birlikte, dış hat hava kargo miktarında görülen artışlar, iç hatlardaki düşüşü tazmin etmiş; toplam hava kargo miktarında taşınan ton olarak artış gözlenmiştir.

İç hat ve dış hat hava kargo miktarı bileşenlerinden oluşan toplam hava kargo miktarına dair bahsedilen durumun istisnaları mevcuttur. Bu duruma istisna olarak, 1998 yılı ve 2001 yılları gösterilebilir. 1997 yılında 72.228 ton olan iç hat hava kargo, 1998 yılında 63.716 tona; 1997 yılında 148.994 ton olan dış hat hava kargo miktarı da 1998 yılında 131.068 tona düşmüştür. 1998 yılı toplam taşınan hava kargo miktarı ise, iç hat ve dış hatta gözlenen bu azalışlara paralel olarak, bir önceki yıla göre % 11,95 azalış göstererek 194.784 ton olarak gerçekleşmiştir. Diğer bir istisna olan 2001 yılında ise, bir önceki yılda 71.002 ton olan iç hat hava kargo miktarı 2001 yılında 40.702 tona, 198.720 ton olan dış hat hava kargo miktarı 2001 yılında 160.443 tona ve toplam hava kargo miktarı ise 2000 yılında 269.722 tondan, 2001 yılında 201.145 tona düşmüştür. Hava kargo taşımacılığının ülkenin makroekonomik koşullarından doğrudan etkilendiği ve hava kargo taşımacılığı hizmeti talebinin bir türev talep olduğu düşünülerek, 1998 yılındaki düşüşler Asya krizine, 2001 yılında yaşanan düşüş de Türkiye'nin Kasım 2000 ve Şubat 2001 krizlerine bağlanabilir.

Grafik 3.3.'te ise genel bir bakış kazanmak amacıyla, 1985- 2010 yılları arasında taşınan hava kargo miktarlarının gelişim seyri gösterilmektedir.

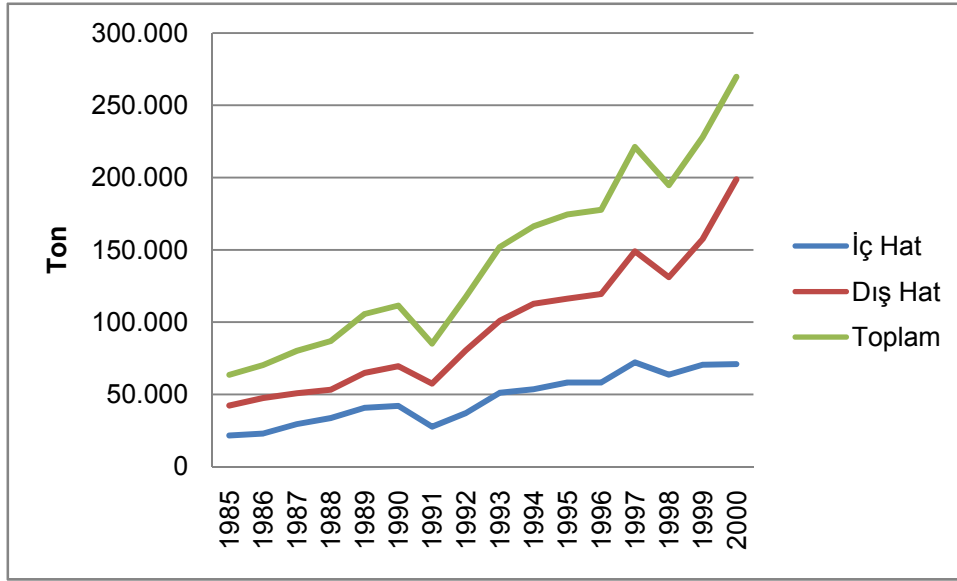


Grafik 3.3: Türkiye’de 1985- 2010 Yılları Arasında Taşınan Hava Kargo Miktarının Gelişim Seyri

Kaynak: DHMİ, **DHMİ İstatistik Yıllığı 1989**, Ankara, 1990; **DHMİ İstatistik Yıllığı 1990**, Ankara, 1991; **DHMİ İstatistik Yıllığı 1991**, Ankara, 1992; **DHMİ İstatistik Yıllığı 1996**, Ankara, 1997; **DHMİ İstatistik Yıllığı 1997**, Ankara, 1998; **DHMİ İstatistik Yıllığı 1998**, Ankara, 1999; **DHMİ İstatistik Yıllığı 1999**, Ankara, 2000; **DHMİ 2000 Yılı İstatistik Yıllığı ve Genel Bilgiler**, Ankara, 2001; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2001**, Ankara, 2002; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2002**, Ankara, 2003; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2003**, Ankara, 2004; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2004**, Ankara, 2005; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2005**, Ankara, 2006; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2006**, Ankara, 2007; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2007**, Ankara, 2008; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2008**, Ankara, 2009; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2009**, Ankara, 2010; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2010**, Ankara, 2011 verilerinden hareketle hesaplanmıştır.

Grafik 3.3.’ten görüldüğü gibi, iç hat hava kargo miktarı, belirtilen dönemde, daha durağan bir seyir göstermekle birlikte, dış hat hava kargo miktarı, belli yıllarda ülkede ve dünyada yaşanan ekonomik, sosyal ve politik olaylara bağlı olarak bazı yıllarda düşüş gösterse de, zaman içerisinde artma eğilimindedir. Dış hat hava kargo miktarındaki artış sonucu, toplam taşınan hava kargo miktarı da artış göstermiştir.

Türk hava kargo taşımacılığının gelişimini daha detaylı incelemek için, 1985- 2000 yıllarındaki gelişimi ve 2000- 2010 yılları arasındaki gelişimi incelemek faydalı olacaktır.



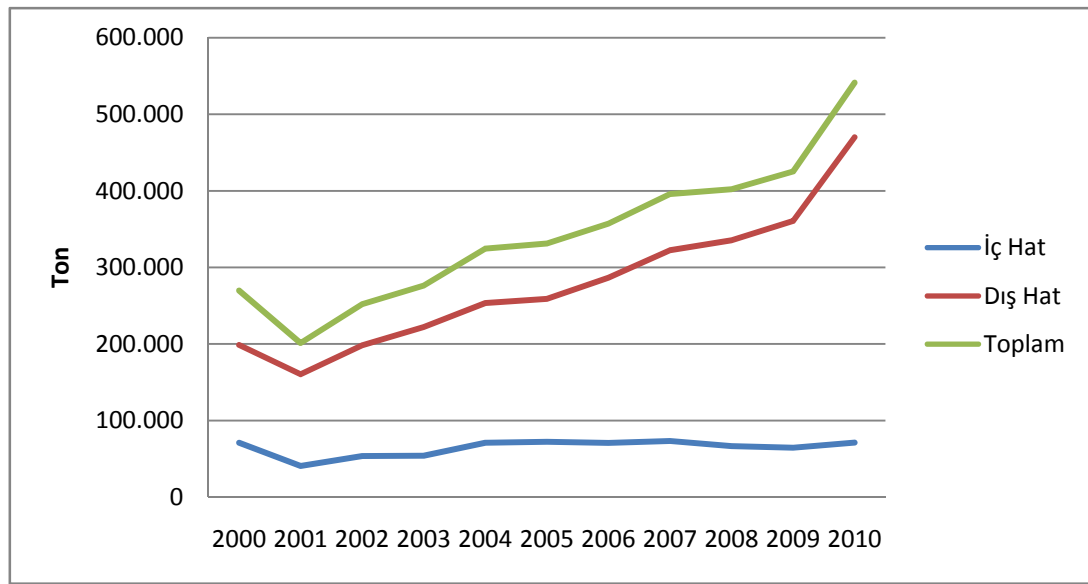
Grafik 3.4: Türkiye’de 1985- 2000 Yılları Arasında Taşınan Hava Kargo Miktarının Gelişim Seyri

Kaynak: DHMİ, **DHMİ İstatistik Yıllığı 1989**, Ankara, 1990; **DHMİ İstatistik Yıllığı 1990**, Ankara, 1991; **DHMİ İstatistik Yıllığı 1991**, Ankara, 1992; **DHMİ İstatistik Yıllığı 1996**, Ankara, 1997; **DHMİ İstatistik Yıllığı 1997**, Ankara, 1998; **DHMİ İstatistik Yıllığı 1998**, Ankara, 1999; **DHMİ İstatistik Yıllığı 1999**, Ankara, 2000; **DHMİ 2000 Yılı İstatistik Yıllığı ve Genel Bilgiler**, Ankara, 2001; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2001**, Ankara, 2002; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2002**, Ankara, 2003; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2003**, Ankara, 2004; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2004**, Ankara, 2005; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2005**, Ankara, 2006; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2006**, Ankara, 2007; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2007**, Ankara, 2008; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2008**, Ankara, 2009; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2009**, Ankara, 2010; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2010**, Ankara, 2011 verilerinden hareketle hesaplanmıştır.

Türk hava kargo taşımacılığı, 1985- 2000 yıllarını içeren 15 yıl içerisinde, bazı dönemler haricinde, artmıştır. İç hat hava kargo miktarı, dış hat hava kargo miktarına kıyasla daha istikrarlı bir gelişimi seyri izlemekte; dış hat hava kargo miktarı ise, gerek dünya hava kargo taşımacılığındaki artışa paralel olarak gerekse hava kargo taşımacılığının doğası gereği, uzak mesafe taşımalarına daha uygun olduğundan, zaman içerisinde daha fazla bir artış göstermektedir. Toplam taşınan hava kargo miktarı ise, iç hat ve dış hat hava kargo miktarındaki kırılmalara ve artışlara paralellik göstererek artmaktadır. 1985 yılında toplam hava kargo miktarı, 63.554 ton iken 2000

yılına gelindiğinde 269.722 tona yükselerek, 1985- 2000 yılları arasında yaklaşık ortalama % 11,13 oranında artmıştır.

Grafik 3.5.'te Türkiye'de 2000- 2010 yılları arasında, taşınan hava kargo miktarında yaşanan gelişmeler gösterilmektedir.



Grafik 3. 5: Türkiye’de 2000- 2010 Yılları Arasında Taşınan Hava Kargo Miktarının Gelişim Seyri (ton)

Kaynak: DHMİ, **DHMİ İstatistik Yıllığı 1989**, Ankara, 1990; **DHMİ İstatistik Yıllığı 1990**, Ankara, 1991; **DHMİ İstatistik Yıllığı 1991**, Ankara, 1992; **DHMİ İstatistik Yıllığı 1996**, Ankara, 1997; **DHMİ İstatistik Yıllığı 1997**, Ankara, 1998; **DHMİ İstatistik Yıllığı 1998**, Ankara, 1999; **DHMİ İstatistik Yıllığı 1999**, Ankara, 2000; **DHMİ 2000 Yılı İstatistik Yıllığı ve Genel Bilgiler**, Ankara, 2001; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2001**, Ankara, 2002; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2002**, Ankara, 2003; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2003**, Ankara, 2004; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2004**, Ankara, 2005; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2005**, Ankara, 2006; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2006**, Ankara, 2007; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2007**, Ankara, 2008; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2008**, Ankara, 2009; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2009**, Ankara, 2010; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2010**, Ankara, 2011 verilerinden hareketle hesaplanmıştır.

2000- 2010 yılları arasında, iç hat hava kargo miktarında, 2001 yılında önemli bir düşüş gözlenmiş; bu yıl haricinde gelişim seyri, dış hat hava kargo miktarına göre oldukça durağan olmuştur. Bu dönem içerisinde dış hat hava

kargo miktarında kayda değer artışlar görülmektedir. 2000 yılı başında 198.720 ton olan dış hat hava kargo miktarı 2010 yılına gelindiğinde 470.141 tona ulaşmış; yaklaşık ortalama % 11,36 oranında bir artış sergilemiştir. Dünya üretiminin, dünya ticaretinin ve dağıtım kanallarının küreselleşmesi sonucu, üretimi yapılan malların yapısı ve fiziki özelliklerinin de değişmesiyle, dış hat hava kargo miktarında dünyadaki artışa paralel olarak bir artış gözlenmiştir. Toplam hava kargo miktarında, belirtilen dönem arasında yaklaşık ortalama % 9,18 oranında artış görülmüştür.

1985- 2010 yılları arasında, iç hat, dış hat ve toplam hava kargo miktarlarında, genel olarak bir artış gözlenmektedir. Tablo 3.10.'da 1985-2010 yılları arasında iç hat, dış hat ve toplam hava kargo miktarlarının bir önceki yıla göre artış oranları gösterilmektedir.

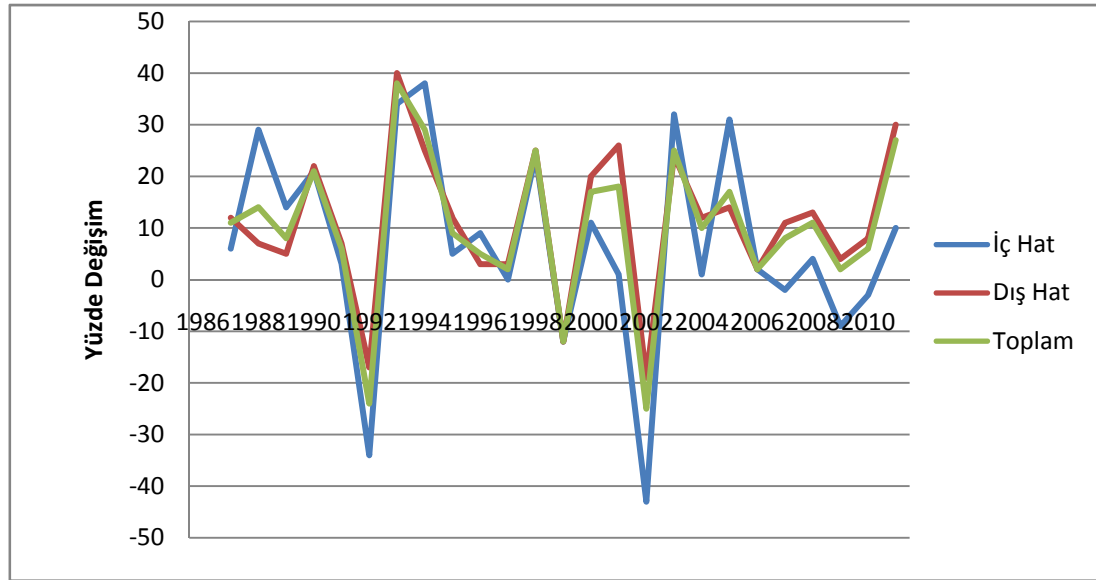
Tablo 3.10.' dan görüldüğü üzere, taşınan hava kargo miktarı, 1985-2010 yılları arasındaki artış oranları oldukça inişli ve çıkışlı bir seyir izlemektedir. 1991, 1998 ve 2001 yıllarında, iç hat, dış hat ve toplam hava kargo miktarındaki artış oranları sıfırın oldukça altında gerçekleşmiştir. Örneğin, 1991 yılında iç hat hava kargo miktarı bir önceki yıla göre % 34, dış hat hava kargo miktarı % 17 ve toplam hava kargo miktarı % 24 oranında azalmıştır. 1992 yılına gelindiğinde ise, bir önceki yıla göre artış oranları, sırasıyla % 34, % 40 ve % 38 olarak gerçekleşmiştir. Bir başka deyişle, 1992 yılında kayda değer bir sıçrama yaşanmıştır.

Tablo 3.10: 1986-2010 Yılları Arasında Taşınan Hava Kargo Miktarının Artış Oranları

Yıllar	İç Hat	Dış Hat	Toplam	Yıllar	İç Hat	Dış Hat	Toplam
1985	--	--	--	1998	%-12	%-12	%-12
1986	%6	%12	%11	1999	%11	%20	%17
1987	%29	%7	%14	2000	%1	%26	%18
1988	%14	%5	%8	2001	%-43	%-19	%-25
1989	%21	%22	%21	2002	%32	%24	%25
1990	%3	%7	%6	2003	%1	%12	%10
1991	%-34	%-17	%-24	2004	%31	%14	%17
1992	%34	%40	%38	2005	%2	%2	%2
1993	%38	%25	%29	2006	%-2	%11	%8
1994	%5	%12	%9	2007	%4	%13	%11
1995	%9	%3	%5	2008	%-9	%4	%2
1996	0	%3	%2	2009	%-3	%8	%6
1997	%24	%25	%25	2010	%10	%30	%27

Kaynak: DHMİ, **DHMİ İstatistik Yıllığı 1989**, Ankara, 1990; **DHMİ İstatistik Yıllığı 1990**, Ankara, 1991; **DHMİ İstatistik Yıllığı 1991**, Ankara, 1992; **DHMİ İstatistik Yıllığı 1996**, Ankara, 1997; **DHMİ İstatistik Yıllığı 1997**, Ankara, 1998; **DHMİ İstatistik Yıllığı 1998**, Ankara, 1999; **DHMİ İstatistik Yıllığı 1999**, Ankara, 2000; **DHMİ 2000 Yılı İstatistik Yıllığı ve Genel Bilgiler**, Ankara, 2001; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2001**, Ankara, 2002; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2002**, Ankara, 2003; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2003**, Ankara, 2004; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2004**, Ankara, 2005; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2005**, Ankara, 2006; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2006**, Ankara, 2007; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2007**, Ankara, 2008; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2008**, Ankara, 2009; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2009**, Ankara, 2010; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2010**, Ankara, 2011 verilerinden hareketle hesaplanmıştır.

Taşınan hava kargo miktarı artış oranlarındaki değişimi daha detaylı görmek amacıyla Grafik 3.6.'da artış oranlarının gelişim seyri gösterilmektedir.



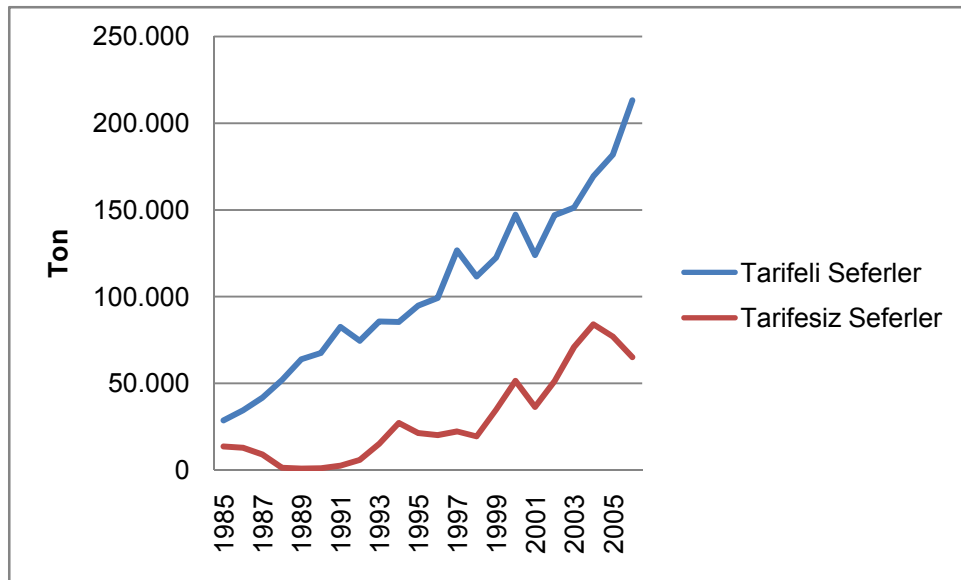
Grafik 3. 6: Türkiye’de Taşınan Hava Kargo Miktarı Artış Oranları (1986-2010)

Kaynak: DHMİ, **DHMİ İstatistik Yıllığı 1989**, Ankara, 1990; **DHMİ İstatistik Yıllığı 1990**, Ankara, 1991; **DHMİ İstatistik Yıllığı 1991**, Ankara, 1992; **DHMİ İstatistik Yıllığı 1996**, Ankara, 1997; **DHMİ İstatistik Yıllığı 1997**, Ankara, 1998; **DHMİ İstatistik Yıllığı 1998**, Ankara, 1999; **DHMİ İstatistik Yıllığı 1999**, Ankara, 2000; **DHMİ 2000 Yılı İstatistik Yıllığı ve Genel Bilgiler**, Ankara, 2001; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2001**, Ankara, 2002; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2002**, Ankara, 2003; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2003**, Ankara, 2004; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2004**, Ankara, 2005; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2005**, Ankara, 2006; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2006**, Ankara, 2007; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2007**, Ankara, 2008; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2008**, Ankara, 2009; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2009**, Ankara, 2010; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2010**, Ankara, 2011 verilerinden hareketle hesaplanmıştır.

1990 yılında başlayan Körfez Savaşı, tüm dünyada olduğu gibi Türkiye’de de, taşınan toplam hava kargo miktarı üzerinde ciddi ölçüde düşüslere neden olmuştur. 1992 yılında artan hava kargo miktarı artış oranları, 1997 yılına kadar azalma eğiliminde olmuş, 1997 yılında önceki yıla göre, yine yüksek bir sıçrama gerçekleşmiştir. Fakat ertesi yıl Asya Krizi nedeniyle, toplam hava kargo miktarı artış oranları yine azalmıştır. 1998

yılında, toplam hava kargo miktarı %12 azalmıştır. Ancak, bu azalış 1991 yılında yaşanan % 24'lük azalış kadar kötü değildir. 1991 yılından daha fazla azalış, 2001 yılında yaşanmıştır. Türkiye'deki krizden kaynaklanan bu azalışın ertesi yılında ise yaklaşık % 25 oranında artış gözlenmiştir. 2001 yılından sonra ise, bazı yıllarda azalma gözlenmiş olmasına karşın, 2001'deki azalış en kötüsü olmuştur. 2010 yılında ise taşınan toplam hava kargo miktarı, en yüksek seviyesine çıkmıştır.

DHMi tarafından derlenen hava kargo miktarları istatistiklerine dair bir diğer sınıflandırma ise, 1985- 2006 yılları arasında, iç hat ve dış hat hava kargo miktarlarının, tarifeli ve tarifesiz seferlerle taşınan miktarlarıdır.



Grafik 3.7: Tarifeli ve Tarifesiz Seferlerle Taşınan Dış Hat Hava Kargo Miktarı (1985- 2006)

Kaynak: DHMi, **DHMi İstatistik Yıllığı 1989**, Ankara, 1990; **DHMi İstatistik Yıllığı 1990**, Ankara, 1991; **DHMi İstatistik Yıllığı 1991**, Ankara, 1992; **DHMi İstatistik Yıllığı 1996**, Ankara, 1997; **DHMi İstatistik Yıllığı 1997**, Ankara, 1998; **DHMi İstatistik Yıllığı 1998**, Ankara, 1999; **DHMi İstatistik Yıllığı 1999**, Ankara, 2000; **DHMi 2000 Yılı İstatistik Yıllığı ve Genel Bilgiler**, Ankara, 2001; **DHMi İstatistik Yıllığı 2001**, Ankara, 2002; **DHMi İstatistik Yıllığı 2002**, Ankara, 2003; **DHMi İstatistik Yıllığı 2003**, Ankara, 2004; **DHMi İstatistik Yıllığı 2004**, Ankara, 2005; **DHMi İstatistik Yıllığı 2005**, Ankara, 2006; **DHMi İstatistik Yıllığı 2006**, Ankara, 2007; **DHMi İstatistik Yıllığı 2007**, Ankara, 2008; **DHMi İstatistik Yıllığı 2008**, Ankara, 2009; **DHMi İstatistik Yıllığı 2009**, Ankara, 2010; **DHMi İstatistik Yıllığı 2010**, Ankara, 2011 verilerinden hareketle oluşturulmuştur.

Tablo 3.11.'de dış hatlarda taşınan hava kargo miktarının ve Tablo 3.12.'de de iç hatlarda taşınan hava kargo miktarının, tarifeli ve tarifesiz hizmet sunan firmalara göre, 1985- 2006 yılları arasındaki dağılımı gösterilmektedir.

Grafik 3.7.'de, 1985- 2006 yılları arasında dış hat taşınan hava kargo miktarı içinde tarifeli seferlerle taşınan gelen ve giden hava kargo toplamı olarak adlandırılan dış hat hava kargo miktarının gelişim seyri gösterilmektedir.

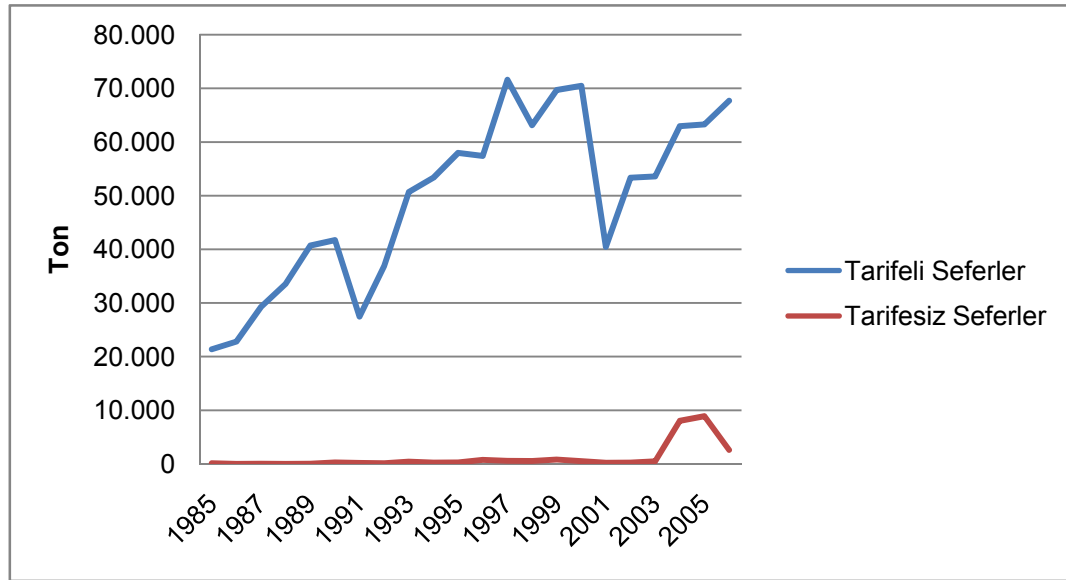
Türkiye'de 1985- 2006 yılları arasında, iç hatlarda ve dış hatlarda taşınan toplam hava kargonun tarifeli ve tarifesiz seferlerle taşınan kısmına yönelik derlenen veriler, 2006 yılına kadardır. Bu nedenle, analizde 2006 yılı son yıldır.

1985- 2006 yılları arasında taşınan dış hat hava kargo miktarının tarifeli seferlerle taşınan kısmı yaklaşık ortalama % 10,72 artış göstermiştir. Bazı yıllarda görülen artış ve azalışlar, taşınan hava kargo miktarındaki azalış ve artışlardan kaynaklanmaktadır.

1985- 2006 yılları arasında taşınan dış hat hava kargo miktarının tarifesiz seferlerle taşınan kısmı yaklaşık ortalama % 25,09 artış göstermiştir. 1990'lardan sonra tarifesiz seferle taşınan dış hat hava kargo miktarında belirgin bir artış göze çarpmaktadır. Bu durum, dünyadaki genel durumla örtüşmektedir. Avrupa'da ortaya çıkan ve giderek tüm dünyaya yayılan tarifesiz seferlerle hava yolcu ve hava kargo taşımacılığı yapan firmaların sayısındaki ve taşıdıkları miktarlardaki artış Türkiye'de de görülmektedir. Özellikle, tarifesiz hava yolcu taşımacılığı hizmeti sunan firmaların yolcu uçaklarıyla kargo taşımacılığı da yapması, bu artışın altında yatan en öncelikli nedendir.

Bu istatistiklere dair belirtilmesi gereken bir diğer husus da, dış hat kargo hacmini oluşturan gelen ve giden kargonun taşınmasının hem Türk hem de yabancı firmalar tarafından yapılmış olduğudur. Başka bir deyişle,

buartış yalnızca bu sektörde hizmet veren Türk firma sayısının ve taşıdıkları miktarın sonucu değildir.



Grafik 3.8: Tarifeli ve Tarifesiz Seferlerle Taşınan İç Hat Hava Kargo Miktarı (1985- 2006)

Kaynak: DHMİ, **DHMİ İstatistik Yıllığı 1989**, Ankara, 1990; **DHMİ İstatistik Yıllığı 1990**, Ankara, 1991; **DHMİ İstatistik Yıllığı 1991**, Ankara, 1992; **DHMİ İstatistik Yıllığı 1996**, Ankara, 1997; **DHMİ İstatistik Yıllığı 1997**, Ankara, 1998; **DHMİ İstatistik Yıllığı 1998**, Ankara, 1999; **DHMİ İstatistik Yıllığı 1999**, Ankara, 2000; **DHMİ 2000 Yılı İstatistik Yıllığı ve Genel Bilgiler**, Ankara, 2001; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2001**, Ankara, 2002; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2002**, Ankara, 2003; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2003**, Ankara, 2004; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2004**, Ankara, 2005; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2005**, Ankara, 2006; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2006**, Ankara, 2007; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2007**, Ankara, 2008; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2008**, Ankara, 2009; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2009**, Ankara, 2010; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2010**, Ankara, 2011.

1985- 2006 yılları arasında taşınan iç hat hava kargo miktarının tarifeli seferlerle taşınan kısmında yaklaşık ortalama % 7,76 oranında, tarifesiz seferlerle taşınan kısmında yaklaşık % 116,05 artış görülmüştür. İç hat hava kargo taşımacılığında, tarifesiz seferlere taşınan kısım tarifeli seferlerle taşınana göre daha düşük olsa da, artış oranı olarak yaklaşık 15 kat daha fazladır.

Tablo 3. 11: Taşınan Dış Hat Hava Kargo Miktarı (1985- 2010) (ton)

	GELEN			GİDEN			TOPLAM		
Yıllar	Tarifeli	Tarifesiz	Toplam	Tarifeli	Tarifesiz	Toplam	Tarifeli	Tarifesiz	Toplam
1985	10.404	2.408	12.812	18.301	11.185	29.486	28.705	13.593	42.298
1986	12.982	2.371	15.353	21.578	10.552	32.130	34.560	12.923	47.483
1987	15.709	1.972	17.681	26.113	7.002	33.115	41.822	8.974	50.796
1988	18.190	704	18.894	33.745	666	34.411	51.935	1.370	53.305
1989	22.697	109	22.806	41.251	768	42.019	63.948	877	64.825
1990	28.293	811	29.104	39.297	1.094	40.391	67.590	1.095	68.685
1991	38.079	890	38.969	44.554	1.603	46.157	82.633	2.493	85.127
1992	31.196	684	31.880	43.348	5.224	48.572	74.544	5.908	80.452
1993	39.049	3.647	42.696	46.694	11.525	58.219	85.743	15.172	100.915
1994	34.161	8.062	42.223	51.297	19.139	70.436	85.458	27.201	112.659
1995	44.261	7.800	52.061	50.613	13.581	64.194	94.874	21.381	116.255

Tablo 3.11. Devam

	GELEN			GİDEN			TOPLAM		
Yıllar	Tarifeli	Tarifesiz	Toplam	Tarifeli	Tarifesiz	Toplam	Tarifeli	Tarifesiz	Toplam
1996	47.178	9.950	57.128	52.114	10.231	62.345	99.292	20.181	119.473
1997	62.704	9.837	72.541	63.998	12.455	76.453	126.702	22.292	148.994
1998	59.041	8.904	67.945	52.591	10.532	63.123	111.632	19.436	131.068
1999	62.198	17.240	79.438	60.414	17.615	78.029	122.612	34.855	157.467
2000	76.133	30.286	106.419	71.156	21.145	92.301	147.289	51.431	198.720
2001	56.920	15.113	72.033	67.140	21.270	88.410	124.060	36.383	160.443
2002	65.576	17.101	82.677	81.496	34.174	115.670	147.072	51.275	198.347
2003	68.768	24.911	93.679	82.566	45.934	128.500	151.334	70.845	222.179
2004	79.720	33.048	112.768	89.800	51.022	140.822	169.520	84.070	253.590
2005	87.160	32.120	119.280	94.735	44.897	139.632	181.895	77.017	258.912
2006	107.973	26.266	134.239	105.320	38.842	144.162	213.293	65.108	178.401

Kaynak: DHMİ, **DHMİ İstatistik Yıllığı**, İlgili Yılların İstatistik Yıllıkları.

Tablo 3.12: Taşınan İç Hat Hava Kargo Miktarı (1985- 2010) (ton)

Yıllar	GELEN			GİDEN			TOPLAM		
	Tarifeli	Tarifesiz	Toplam	Tarifeli	Tarifesiz	Toplam	Tarifeli	Tarifesiz	Toplam
1985	10.471	11	21.471	10.908	125	11.033	21.379	136	21.515
1986	11.193	16	11.209	11.624	7	11.631	22.817	23	22.840
1987	14.263	38	14.301	15.037	24	15.061	29.300	62	29.362
1988	16.394	9	16.403	17.195	14	17.209	33.589	23	23.612
1989	18.755	14	18.769	21.961	17	21.978	40.716	41	40.747
1990	20.775	155	20.930	20.963	125	21.088	41.738	280	42.018
1991	13.746	102	13.848	13.715	100	13.815	27.462	203	27.666
1992	18.279	65	18.344	18.623	76	18.699	36.902	141	37.043
1993	25.893	226	26.119	24.796	212	25.008	50.689	438	51.127
1994	25.669	118	25.787	27.704	152	27.856	53.373	270	53.643
1995	27.589	216	27.805	30.397	85	30.482	57.986	301	58.287

Tablo 3.12. Devam

	GELEN			GİDEN			TOPLAM		
Yıllar	Tarifeli	Tarifesiz	Toplam	Tarifeli	Tarifesiz	Toplam	Tarifeli	Tarifesiz	Toplam
1996	27.890	344	28.234	29.529	435	29.964	57.419	779	58.198
1997	35.820	380	36.200	35.805	223	36.028	71.625	603	72.228
1998	30.012	222	30.234	33.135	347	33.482	63.147	569	63.716
1999	33.720	486	34.206	35.986	337	36.323	69.706	823	70.529
2000	39.250	339	39.589	31.232	181	31.413	70.482	520	71.002
2001	19.433	120	19.553	21.044	105	21.149	40.477	225	40.702
2002	26.599	120	26.719	26.778	143	26.921	53.377	263	53.640
2003	26.983	135	27.118	26.618	368	26.986	53.601	503	54.104
2004	31.629	3.413	35.042	31.337	4.619	35.956	62.966	8.032	70.998
2005	32.845	3.387	36.232	30.454	5.518	35.972	63.299	8.905	72.204
2006	34.028	906	34.934	33.686	1.701	35.387	67.714	2.607	70.321

Kaynak: DHMİ, **DHMİ İstatistik Yıllığı**, İlgili Yılların İstatistik Yıllıkları.

3.4. TAŞINAN TOPLAM HAVA KARGO MİKTARINA GÖRE TÜRKİYE HAVAALANLARI

Türkiye’de 2010 yılı itibarıyla, DHMİ tarafından işletilen toplam 42 havaalanı bulunmaktadır.

Türk havaalanlarından, dış hat ve iç hatlarda, tarifeli ve tarifesiz seferlere hizmet verenler, İstanbul Atatürk Havalimanı, Ankara Esenboğa Havalimanı, İzmir Adnan Menderes, Antalya, Dalaman, Adana, Trabzon, Milas-Bodrum, Isparta Süleyman Demirel, Nevşehir-Kapadokya, Erzurum ve Gaziantep Havaalanlarıdır.

Dış hat tarifesiz seferlere ile iç hat tarifeli ve tarifesiz seferlere hizmet verenler de, Amasya-Merzifon, Bursa-Yenişehir, Çanakkale, Denizli-Çardak, Elazığ, Hatay, Tekirdağ-Çorlu, Kars, Kayseri, Konya, Balıkesir-Körfez, Malatya, Muş, Samsun-Çarşamba, Van Ferit Melen, Sivas Nuri Demirağ, Şanlıurfa GAP ve Uşak Havaalanları’dır.

Yalnızca iç hat tarifeli ve tarifesiz seferlere hizmet verenler ise, Adıyaman, Ağrı, Balıkesir-Merkez, Diyarbakır, Erzincan, Kahramanmaraş, Mardin, Siirt, Sinop, Tokat, Gökçeada ve Batman Havaalanları olmak üzere, genellikle STOL tipte olan havaalanlarıdır.

Bu havaalanlarının bazıları askeri otoritelerle birlikte işletilmektedir. Dalaman, Amasya-Merzifon, Balıkesir, Bursa-Yenişehir, Denizli-Çardak, Çorlu, Diyarbakır, Erzurum, Kayseri, Konya, Malatya, Muş ve Batman havaalanları DHMİ ve Hava Kuvvetleri Komutanlığı (Command of Air Forces) ile birlikte, Elazığ ve Erzincan Havaalanları DHMİ ve Kara Kuvvetleri Komutanlığı ile birlikte ve Çanakkale Havaalanı ise DHMİ ve Deniz Kuvvetleri Komutanlığı ile birlikte işletilmektedir (DHMİ, 2010: 38-39).

Bu 42 havaalanından her biri, yoğun bir hava kargo taşımacılığı trafiğine sahip değildir. Yoğunluk, genellikle, dış hat ve iç hatlarda, tarifeli ve tarifesiz seferlere hizmet veren havaalanlarıyla, stol tipteki bazı

havaalanlarında yoğunlaşmaktadır. Tablo 3.13.'te 2010 yılı itibarıyla, iç hat hava taşınan hava kargo miktarının en yoğun olduğu ilk on havaalanı gösterilmektedir.

Tablo 3.13: 2010 Yılı İtibarıyla Türkiye’de İç Hat Taşınan Hava Kargo Miktarının En Yoğun Olduğu İlk 10 Havaalanı

Havaalanları Sıralaması	Taşınan Hava Kargo Miktarı (ton)
1. İstanbul Atatürk	34.287
2. İzmir Adnan Menderes	14.096
3. Adana	5.325
4. Esenboğa	5.220
5. Antalya	3.928
6. Trabzon	2.009
7. Sabiha Gökçen	1.851
8. Diyarbakır	1.010
9. Gaziantep	915
10. Van Ferit Melen	743

Kaynak: DHMİ, **İstatistik Yıllığı 2010**, Ankara, 2011, s. 161.

Tablodan da görüleceği gibi, en fazla iç hat taşınan hava kargo miktarı, 2010 yılı itibarıyla İstanbul Atatürk Havalimanı’nda yaşanmıştır. İstanbul Atatürk Havalimanı, her yıl, Türkiye’nin iç ve dış hat taşınan hava kargo miktarının en yoğun yaşandığı havalimanı olmuştur.

Bir diğer önemli gelişme ise, Sabiha Gökçen Havalimanı’nda taşınan iç hat hava kargo miktarında yaşanmıştır. Bu havaalanı, daha önceki yıllarda

taşınan iç hat kargo miktarı sıralamasında ilk 10 içinde yer almamasına karşın, 2010 yılında söz konusu trafiğin en yoğun yaşandığı 7. havaalanıdır. Bu bağlamda, İstanbul iç hat hava kargo trafiğinin bir kısmını üstlendiği söylenebilir.

Tablo 3.14.'te ise 2010 yılı itibarıyla, Türkiye'de dış hatlarda taşınan hava kargo miktarının en yoğun olduğu ilk on havaalanı gösterilmektedir.

Tablo 3. 14: 2010 Yılı İtibarıyla Türkiye'de Dış Hat Taşınan Hava Kargo Miktarının En Yoğun Olduğu İlk 10 Havaalanı

Havaalanları Sıralaması	Taşınan Hava Kargo Miktarı (ton)
1. İstanbul Atatürk	417.859
2. SabihaGökçen	27.180
3. Ankara Esenboğa	9.875
4. Antalya	4.972
5.İzmir Adnan Menderes	3.629
6. Tekirdağ Çorlu	3.339
7. Adana	3.135
8. Bursa-Yenişehir	123
9. Muğla-Dalaman	21
10.Kayseri	5

Kaynak: DHMİ, **İstatistik Yıllığı 2010**, Ankara, 2011, s. 161.

2010 yılında, dış hat hava kargo trafiğinde en yoğun olarak kullanılan havaalanı, İstanbul Atatürk Havalimanı'dır. Bu havalimanı, iç hat ve dış hat hava kargo trafiğinin oldukça büyük bir bölümünü üstlenmektedir. Bu durum,

Türk sivil havacılığının her dönemi için geçerlidir. 2010 yılında bu havalimanının uçak trafiğini hafifletme yönünde bir gelişme olarak, Sabiha Gökçen Havalimanı'nın 2009 yılında ilk 10 havaalanı sıralamasında olmamasına rağmen, 2010 yılında dış hat hava kargo trafiğinde 2.sırada yer alması örnek gösterilebilir.

SHGM verilerine göre, Türkiye'de 2011 yılında, yetki belgesi alan 143 kargo acentesi, 3'ü kargo taşımacılığı yapmak üzere toplam 17 hava yolu firması bulunmaktadır. Bu firmalardan bir kısmı Türk bir kısmı yabancı firmalardır. Sayıları giderek artmış olan bu firmaların hepsi bu havaalanlarını, başta da Atatürk Havalimanı'nı oldukça yoğun bir şekilde kullanmaktadırlar.

2010 yılı itibarıyla dünyada, toplam hava kargo taşımacılığında en yoğun 10 havaalanı ise tablo 3.15.'te gösterilmektedir.

Tablo 3. 15.' ten görüldüğü üzere, dünyada hava kargo taşımacılığında en yoğun olan ilk 10 havaalanından dördü Asya-Pasifik bölgesinde, üçü Kuzey Amerika bölgesinde ve üçü de Avrupa bölgesindedir. Bu havaalanlarından önceki yıla göre en fazla trafik artışı yaşayan Shanghai International Airport'tur (ACI).

İstanbul Atatürk Havalimanı, dünyanın bu ilk 10 havaalanıyla karşılaştırıldığında, oldukça zayıf kalmaktadır. 2010 yılında bu havalimanında taşınan toplam hava kargo miktarı 452.146 tondur. Bu bağlamda, genellikle her yıl yaşanan trafik ve taşınan miktar olarak genişleyen birçok Türk havaalanının dünyadaki havaalanlarıyla hava kargo taşımacılığı alanında yarışabilmesi için, buralara çok ciddi altyapı yatırımlarının yapılması gerekmektedir. Bölgelerinde öne çıkan ve dünyadaki hava kargo taşımacılığının büyük bir kısmına sahip olan bu havaalanları, altyapılarının çok sağlam olmasının yanı sıra, hava kargo taşımacılığının gerektirdiği teknik donanımların çoğuna da sahiptirler. Ayrıca bu havaalanları, merkez havaalanlarıdır. İstanbul Atatürk Havalimanı'nın ise, bir merkez havaalanı statüsüne getirilmesi yönünde çabalar devam etmektedir.

Tablo 3.15: 2010 Yılında Dünyada Taşınan Hava Kargo Miktarı En Yoğun Olan Havaalanları

Havaalanları Sıralaması	Taşınan Hava Kargo Miktarı (ton)
1. Hong Kong International Airport	4.165.852
2. Memphis International Airport	3.916.811
3. Shanghai Pudong International Airport	3.228.081
4. Incheon International Airport	2.684.499
5. Anchorage International Airport	2.646.695
6. Paris Charles De Gaulle Airport	2.399.067
7. Frankfurt Airport	2.275.000
8. Dubai International Airport	2.270.498
9. Tokyo Haneda International Airport	2.167.853
10. Louisville International Airport	2.166.656

Kaynak: **ACI**, www.airports.org, 21.12.2011.

3.5. TÜRKİYE'DE HAVA KARGO TAŞIMACILIĞI YAPAN FİRMALAR

Türkiye'de Ulaştırma Bakanlığı tarafından, iç ve dış hatlarda, tarifeli ve tarifesiz hava kargo taşımacılığı yapmak üzere yetkilendirilmiş 3 havayolu firması bulunmaktadır. Bu firmalar MNG Havayolları ve Taşımacılık A.Ş., ULS Havayolları Kargo Taşımacılık A.Ş. ve ACT Havayolları A.Ş.'dir.

MNG Havayolları ve Taşımacılık A.Ş. 1996 yılında kurulmuş ve ilk tarifeli hava kargo seferini 1997 yılında gerçekleştirmiştir. Firma, tarifeli ve tarifesiz kargo taşımacılığı hizmeti sunan ve yaklaşık 350.000 ton olmak üzere, Türkiye'deki en büyük hava kargo kapasitesine sahip firmadır. Firmanın bünyesinde 7 adet Airbus A300 B4- 200F, 2 adet Airbus A200- 600

C4, 1 Boeing 737-4K5 ve 1 Challenger CL-601 bulunmaktadır. Buna ek olarak, MNG Hava Yolları ve Taşımacılık A.Ş., İstanbul Atatürk Havalimanı'na 12 km. uzaklıkta bulunan, Atatürk Havalimanı gümrüğüne bağlı, 10.000 m² alan, 60.000 m³ hacim ve 7.000 Euro-palet kapasiteli bir ithalat antreposu hizmeti veren bir firmadır (<http://www.mngairlines.com/TR/Kurumsal.aspx>, 15.12.2011).

Türkiye'de hava kargo taşımacılığı sektöründe faaliyet gösteren bir diğer firma, ACT Havayolları A.Ş.¹², dir.

ACT Havayolları A.Ş., 2004 yılında iki Türk girişimci ve ABD kökenli bir yatırım firması olan HBK ortaklığıyla kurulmuştur. Firma, 2004 yılında kurulmuş olmasına rağmen ilk uçuşunu 29 Haziran 2005 tarihinde İstanbul-Helsinki- Almatı- İstanbul arasında tarifesiz olarak gerçekleştirmiştir (Gün, 2007: 225). ACT Hava Yolları, kurulduğu tarihten itibaren 1 yıl içerisinde 2 uçak olan filosunu 7 uçağa çıkarmıştır. Günümüzde, altı adet A300 B4 uçağına sahiptir. Ayrıca, firma, özel kargoları taşıyabilecek filo ve teknik donanımına sahiptir. Firmanın uçakları, başka bir firma tarafından ACMI¹³ koşullarına göre kiralanabilmektedir (www.actairlines.com, 15.12.2011).

ACT Havayolları 2011 yılında Çinli HNA Grup ile ortaklık anlaşması imzalamış; bu anlaşmayla birlikte %49 hissesi Çin'li grubun mülkiyetine geçmiş ve ismi MyCargo olarak değişmiştir (www.havakargoturkiye.com, 15.12.2011).

Türkiye'de hava kargo taşımacılığı yapan üçüncü firma, ULS Havayolları Kargo Taşımacılık A.Ş.'dir. Eski adı Kuzu Havayolları olan firma, 3 Temmuz 2009 tarihinde isim değişikliğine gitmiştir.

¹² Firma, 2011 tarihinde Çin'li HNA Grup ile ortaklık anlaşması imzalamış ve ismi "MyCargo" olarak değişmiştir. Ancak, SHGM'nin resmi internet sayfasında firma ismi ACT Hava Yolları olarak görüldüğü için çalışma içerisinde de "ACT Hava Yolları" ismi kullanılmaktadır.

¹³ ACMI koşulları, uçağın, uçuş mürettebatının, uçak bakım maliyetleri ve sigorta maliyetleriyle birlikte kiralanmasıdır. Bu maliyetler kiraya veren firma tarafından karşılanmaktadır. Buna karşın, kiraya veren firma, kiralayan firmanın faaliyet esnasında katlandığı maliyetlerden sorumlu değildir.

ULS Havayolları Kargo Taşımacılık A.Ş.'nin filosunda, her biri 43,5 ton taşıma kapasitesine sahip dört adet A300- B4F ve her biri 40 ton taşıma kapasitesine sahip üç adet A310-300F uçağı vardır. Sahip olduğu filoyla sunduğı toplam kargo kapasitesi 300 tona ulaşmaktadır. Ayrıca, A310- 300F uçakları yakıt ikmali yapmaksızın kesintisiz sekiz saat uçmaktadırlar. Bu firmaya ait uçaklar, firma tarafından diğer firmalara ACMI koşullarına göre kiralanabilmektedir. Bu hizmet bir hava yolu firmasının bir yılığına ya da daha uzun süreliğıne, sektörle ilgili ihtiyacını karşılamak veya ilave kapasite oluşturmak amacıyla ettiği talebe cevap verebilmek içindir. Bir yıldan uzun süreli kiralama işlemlerinde uçağın üzerinde kiralayan firmanın adı ve logosunun boyatılması da mümkün olmaktadır. Firmanın bir diğer özelliğı ise, tehlikeli madde, canlı hayvan, sebze- meyve gibi çabuk bozulabilir malları taşıyabilecek teknik donanıma sahip olmasıdır (http://www.uls-global.aero/tr/default.asp?sayfa=wet_lease_acmi, 15.12.2011).

Bu firmaların yanı sıra, Türkiye hava kargo taşımacılığı sektöründe önemli bir payı olan bir diğer firma da Turkish Cargo'dur. Turkish Cargo, 2000 yılında, THY A.O. gözetimindeki Türk Hava Yolları Kargo bölümünün yeniden düzenlenmesi ile oluşmuş ve bu ismi almıştır. Firma, THY'nin uçuş ağını ve filosunu kullanarak ve iç ve dış hatlarda tarifeli hava kargo taşımacılığı ve ilave kamyon seferleri hizmeti sunan bir kombine taşıyıcı firmadır.

Turkish Cargo, yolcu uçaklarıyla 39'u iç hatlarda olmak üzere 160'dan fazla noktaya kargo taşımakta, 26 noktaya da kargo uçakları ile tarifeli kargo seferleri düzenlemektedir (www.turkishcargo.com.tr, 15.12.2011).

Turkish Cargo, Türkiye iç hat hava kargo taşımacılığında %60 pazar payı ile ilk sırada yer almaktadır. 2010 yılı itibarıyla Turkish Cargo'nun filosunda 4 adet A310- 300F ve 1 adet A330- 200F kargo uçağı bulunmaktadır. Aynı yıl taşınan kargonun %24'lük kısmı bu uçaklarla, %74'lük kısmı da yolcu uçaklarıyla taşınmaktadır (THY, 2011: 5).

Tablo 3.16.'da 2006- 2010 yılları arasında THY A.O.'na ait bazı faaliyet verileri gösterilmektedir.

Tablo 3.16: THY A.O.'nun 2010 Yılı Trafik Sonuçları

	2006	2007	2008	2009	2010
Taşınan Kargo Miktarı(ton)	155.863	177.508	191.934	230.709	302.983
İç Hat Taşınan Kargo(ton)	32.085	35.518	34.305	33.037	35.353
Taşınan ton-km (milyon)	3.019	3.549	3.993	4.784	5.894
Genel Doluluk Oranı(%)	61,9	64,1	65,0	61,4	65,2

Kaynak: THY, **THY Faaliyet Raporu 2010**, http://www.turkishairlines.com/tr-TR/corporate/about_us/new/annual_reports.aspx, 01.12.2011.

2010 yılında Turkish Cargo 302. 983 ton hava kargo taşımıştır. Bu miktar, 2010 yılında taşınan toplam hava kargonun yaklaşık olarak % 56'sına tekabül etmektedir. Diğer bir deyişle, Turkish Cargo, iç hat hava kargo taşımacılığının %60'ını gerçekleştirdiği gibi toplam taşınan kargonun da oldukça büyük bir bölümünü, çeşitli rotalarda taşımaktadır.

Türkiye'de faaliyet gösteren hava kargo taşımacılığı firmaları, genellikle, Türkiye'nin dış ticaretinin yoğun olduğu rotalarda hizmet vermektedirler. Türkiye, en yoğun dış ticaretini Almanya ile yapmaktadır. Almanya ile yapılan dış ticaret hacmi 2011 yılı Ocak- Ekim ayları arasında 31.032 milyar \$'dır. Almanya ile yapılan dış ticaret hacmi, 2010 yılının aynı ayları arasında 23.060 milyar \$ olarak gerçekleşmiştir. Almanya ile olan dış ticaret hacminde bir önceki yıla göre ortalama % 34,5 oranında artış gözlenmiştir. Tablo 3.17.'de, Türkiye'nin Ocak- Ekim 2011 döneminde, yoğun bir dış ticaret ilişkisi içerisinde olduğu ülkeler gösterilmektedir.

Tablo 3.17: Türkiye'nin Ocak- Ekim 2011 Döneminde İhracat ve İthalatının En Yoğun Olduğu ilk 10 Ülke

Sıra	Ülke Adı	İhracat(milyon \$)	Sıra	Ülke Adı	İthalat(milyon \$)
1	Almanya	11.674	1	Almanya	19.358
2	İtalya	6.708	2	Rusya	19.032
3	İngiltere	6.681	3	Çin	18.305
4	Irak	6.622	4	ABD	13.377
5	Fransa	5.751	5	İtalya	11.230
6	Rusya	4.932	6	İran	10.574
7	ABD	3.702	7	Fransa	7.837
8	İspanya	3.321	8	Hindistan	5.480
9	BAE*	2.957	9	İspanya	5.220
10	Romanya	2.363	10	Güney Kore	5.062

Kaynak: T.C. Ekonomi Bakanlığı, **Dış Ticaret Verileri**, www.ekonomi.gov.tr, 12.12.2011.

*: Birleşik Arap Emirlikleri

Tablo 3.17.'de gösterilen ülkelerden yola çıkılarak, dış ticaretin en yoğun olduğu bölgeler oluşturulduğunda, Türkiye'nin en yoğun dış ticaret ilişkisi içerisinde bulunduğu bölgenin Avrupa olduğu görülmektedir. Avrupa dışında, dış ticaretimizin en yoğun olduğu bölgeler Kuzey Amerika, Orta Doğu ve Uzak Doğu'dur. Dolayısıyla, Türk firmalarının da en yoğun kargo trafiği yaşadıkları bölge de, genellikle, Avrupa bölgesidir. Örneğin, 2010 yılında Turkish Cargo'nun taşıdığı kargonun yaklaşık % 48 kadarı Avrupa bölgesine, yaklaşık % 26 kadarı da Uzak Doğu'ya taşınmıştır.

Turkish Cargo (2010) verilerine göre, 2010 yılında firma tarafından 26 noktaya tarifeli seferlerle kargo taşınmıştır. Bu şehirler, Maastricht, Frankfurt,

Zürih, Paris, Tel Aviv, Milano, Kahire, Madrid, Almaata, Delhi, Tiflis, Şam, Amman, Bişkek, Kazablanka, Şangay, Hong Kong, Köln, Londra, Dubai, Cezayir, Priştine, Tiran, Taşkent ve Trablus olarak sıralanabilmektedir (THY,2010: 27). Bunlara ek olarak, Turkish Cargo, yakın geçmişte, seferlerini Asya Pasifik bölgesine de genişletmiştir. Avustralya ve Yeni Zelanda'dan çeşitli firmalarla satış ve alış sözleşmeleri yapmıştır. Böylelikle, Çin'de Pekin, Hong Kong ve Şangay'a, Tayland'da Bangkok, Vietnam'da Hoi Chi Minh ve Singapur'a taşıdığı ve buralardan yüklediği kargoları, Avustralya ve Yeni Zelanda'ya da ulaştırabilecektir (www.aircargo.news.net, 15.12.2011).

Türk hava kargo taşımacılık firmalarından ACT Airlines, çeşitli rotalarda sunduğu hizmetin yanı sıra, Afganistan'ın Kandehar, Kabil ve Bagram şehirleri ile Irak'ın Bağdat ve Basra şehirlerine özel amaçlı charter seferler düzenleyebilmektedir (www.actairlines.com, 15.12.2011).

3.6. TÜRKİYE'DE EKONOMİK BÜYÜME İLE TAŞINAN HAVA KARGO MİKTARI VE DIŞ TİCARET HACMİ ARASINDAKİ İLİŞKİ

Türkiye'deki hava kargo firmaları tarafından yapılan taşımaların, filodaki iyileşmeler ile birlikte, gün geçtikçe daha da uzak mesafelere yapılabilmesiyle Türkiye'nin taşınan hava kargo miktarı, yıllar içinde artmıştır. Türkiye'nin yerel ve uluslararası boyutta artan hava kargo miktarının ve ihracat ve ithalatın toplamı olarak ifade edilen dış ticaret hacminin, kısa ve uzun dönemde Türkiye'nin ekonomik büyüme üzerinde etkisi olup olmadığı bu çalışmanın en önemli sorularından biridir.

Taşınan hava kargo miktarının GSYH ve kişi başına gelir ölçütü kullanılmak üzere ekonomik büyüme arasında bir ilişkinin olup olmadığı, varsa bu ilişkinin ne yönde olduğu, kısa dönemli mi uzun dönemli olduğu gibi soruları yanıtlamak üzere, başta Türkçe literatür olmak üzere, uluslararası literatürde de çok fazla çalışma bulunmamaktadır.

Uluslararası literatürde, Kasarda ve Green (2005) tarafından yapılan çalışmada, kişi başına gelir ve ticaret hacminin hava kargo hacmi ile olan ilişkisinin ampirik olarak sınanmasına yönelik bir çalışma bulunmaktadır. Yapılan çalışmada, taşınan hava kargo miktarı ile, sırasıyla, GSYH ve kişi başına gelir arasında istatistiksel bir ilişkinin varlığı gösterilmektedir. Buna ek olarak, 95 ülkenin 1980- 2000 yıllarına ait verileriyle sıfır sıralı korelasyona göre, hava kargo hacminin bilinmesi, hem GSYH'nın hem de kişi başına gelirin tahminin ortalama %90 oranında kesinleştirmektedir. Tersisi de geçerlidir. Bu değişkenler, karşılıklı bağımlıdır.

Uluslararası literatürde, Tayvan'ın taşınan hava kargo miktarındaki artış ile GSYH olarak tanımlanmış ekonomik büyüme arasındaki nedensellik ilişkisini sınamaya yönelik olarak, 2009 yılında Chang ve Chang (2009) tarafından, 1974- 2006 yıllarını kapsamak üzere yapılan çalışmada değişkenlerin bütünleşme sıraları aynı dereceden bulunmuştur. Başka bir deyişle, değişkenler arasında uzun dönemli bir nedensellik ilişkisi bulunmaktadır. Buna ek olarak, sonuçlar, değişkenlerin arasında iki yönlü ilişki bulunduğunu ve taşınan hava kargo miktarındaki artışların Tayvan'ın ekonomik büyümesi üzerinde etkili olduğunu göstermektedir.

Bu çalışmalardan hareketle, bu tez çalışmasında, Türkiye'nin kişi başına gelir olarak tanımlanan ekonomik büyümesi üzerinde taşınan toplam hava kargo miktarındaki artış ve dış ticaret hacmi arasında kısa ve uzun dönemli ilişkinin varlığı, Engle-Granger eş bütünleşme analizi ve hata düzeltme modeli çerçevesinde araştırılmıştır.

Türkiye'de hava kargo taşımacılığı alt sistemi, diğer alt sistemlere göre gelişimine yeni başlamış bir alt sistemdir. Bu nedenle, bu çalışmayla, Türkiye'deki hava kargo taşımacılığına dair detaylı bir incelemeden ziyade, bir fotoğraf çekilmek istenmektedir. Bu doğrultuda, çalışmada, bir bağımlı, iki açıklayıcı olmak üzere üç tane değişken kullanılmıştır. Bağımlı değişken, ekonomik büyümeyi yansıması amacıyla kişi başına düşen gelirdir.

Açıklayıcı değişkenlerden bir tanesi dış ticaret hacmi, diğeri ise taşınan toplam hava kargo miktarıdır.

Çalışmadaki değişkenlere ait zaman serisi verileri 1985- 2010 dönemlerini kapsamaktadır. Böylece yıllık frekansta veri sayısı 26 olmaktadır. Değişkenlere ait zaman serisi verileri TCMB, DHMİ ve T.C. Ekonomi Bakanlığı'ndan elde edilmiştir.

Çalışmada, taşınan toplam hava kargo miktarının ve dış ticaret hacminin kişi başına gelir üzerindeki etkileri araştırılmıştır. Bu etkiyi analiz etmek için kullanılacak model aşağıdaki modeldir.

$$GSYH_t = \alpha + \beta_1 Kargo_t + \beta_2 DTH_t + \varepsilon_t \quad (1)$$

$GSYH_t$ = t döneminde kişi başına geliri (\$), $Kargo_t$ = t döneminde taşınan toplam hava kargo miktarını ve DTH_t = t döneminde gerçekleşen toplam dış ticaret hacmini temsil etmektedir. $GSYH$ değişkeni, kişi başına gelir demek olup, Amerikan \$'ı olarak ifade edilmiştir. Taşınan toplam hava kargo miktarı değişkeni, Türkiye'de iç hat gelen ve giden hava kargo ile dış hat gelen ve giden hava kargonun toplamı olarak, ton bazında, verilmiştir. Dış ticaret hacmi ise, gerçekleştirilen ithalat ve ihracatın toplamı olmak üzere milyon \$ olarak ifade edilmiştir.

Çalışmada öncelikle zaman serilerinin durağan olup olmadıklarına bakılmıştır. Durağanlık, iktisadi teoride, değişkenler arasındaki ilişkinin gerçekten var olup olmadığını; ilişki var gibi gözüküyorsa da, ilişkinin sahte olup olmadığını anlamamızı sağlamaktadır. Zaman serilerinin durağan olmadığı durumlarda uygulanacak regresyon, düzmece regresyona neden olmaktadır.

Öncelikle, modelin durağanlık sınaması Genişletilmiş Dickey Fuller (ADF) birim kök testiyle yapılmıştır. Araştırma kapsamında yer alan değişkenlerin zamana göre eğilimlerini doğrusallaştırmak için öncelikle ilgili serilerin logaritması alınmıştır. Logaritması alınan değişkenlerin tanımlandığı simgelerin başına "L" harfi yazılmıştır. Logaritması alınan seriler için yapılan

ADF birim kök testinin sonuçları Tablo 3.20.'de gösterilmektedir. ADF eşitliği, deterministik bileşenlerden sadece sabit terimi içermektedir. Uygun gecikme uzunluğu, en fazla 5 gecikme olmak üzere Schwarz kriteri ile seçilmiştir. Anlamlılık düzeyi %5 olarak alınmıştır. Bu anlamlılık düzeyinde serilerin birinci sıra farkları durağandır.

Tablo 3.18: ADF Birim Kök Testi Sonuçları

Değişken	Gecikme Uzunluğu	ADF İstatistiği	Kritik Değer
LGSYH	0	-0.6362	-2.9862
D(LGSYH)	0	-5.2624*	-2.9919
LKargo	2	-0.6948	-2.9980
D(LKargo)	1	-5.7062*	-2.9980
LDTH	1	0.8527	-2.9919
D(LDTH)	0	-6.6288*	-2.9919

ADF birim kök testi sonuçlarına göre araştırma kapsamında yer alan, logaritmik seviyeleri bulunan değişkenler birim kök testine tabi tutulmuş ve birim kök içerdikleri sonucuna ulaşılmıştır. Buna karşın, değişkenlerin logaritmik birinci sıra farkları birim köke sahip değildir. Elde edilen bulgular, modelde yer alan değişkenlerin bütünleşme sıralarının 1 olduğunu göstermektedir. Başka bir deyişle, ilgili zaman serileri birinci sıra fark durağandır.

Araştırma kapsamındaki değişkenlerin logaritmik birinci sıra farklarının tamamı, birinci sıra fark durağan çıktığı için, bütünleşme sıraları 1 olarak tespit edilmiştir. Bu sonuç GSYH bağımlı değişken, taşınan toplam hava kargo miktarı ve dış ticaret hacmi açıklayıcı değişkenler olmak üzere, Engle-Granger eş bütünleşme analizi ile uzun dönemli ilişkilerin araştırılabileceği anlamına gelmektedir. Değişkenlerin logaritmik düzeylerindeki regresyon sonuçları Tablo 3.19.'da verilmiştir.

Tablo 3.19: Regresyon Sonuçları

Değişkenler	Katsayılar	Standart Hata	t-İstatistiği	Olasılık Değeri
C	3.9854	1.0472	3.8056	0.0009
L(Kargo)	-0.2608	0.1935	-1.3481	0.1908
L(DTH)	0.6680	0.1265	5.2820	0.0000
R ² =0,91 F=119,21				
Artıklar için ADF=-2,6397 (%5 anlamlılık düzeyinde kritik değer=-1.9550)				

Hata tahminlerinden elde edilen artıklar için yapılan ADF Birim Kök Testi sonuçlarına göre artıklar birim kök içermemektir. Bu durum, değişkenler arasında uzun dönemli bir ilişki olduğunu göstermektedir. Böylece Tablo 3.19.'da verilen regresyon sonuçları, GSYH ile taşınan toplam hava kargo miktarı ve dış ticaret hacmi arasında uzun dönemli ilişkileri göstermektedir. Taşınan toplam hava kargo miktarı değişkenine ait katsayı %5 anlamlılık düzeyinde sıfırdan farklı değildir. Bu bulgu, taşınan toplam hava kargo miktarının ekonomik büyüme üzerinde uzun dönemli bir etkiye sahip olmadığı anlamına gelmektedir. Buna karşın dış ticaret hacmine ait katsayı istatistiksel olarak anlamlı bulunmuştur. O halde ekonomik büyüme üzerinde dış ticaret hacminin uzun dönemli bir etkiye sahip olduğu söylenebilir. Diğer şeyler sabitken, dış ticaret hacmindeki % 1'lik artış kişi başına düşen geliri ortalama % 0,66 artıracaktır.

Uzun dönemde taşınan toplam hava kargo miktarının ekonomik büyüme üzerinde etkisinin olmadığı sonucu, iki değişkenin de kısa dönemde ekonomik büyüme olup olmadığı sorusunu akla getirmiştir. Çünkü kısa dönemde, dengeden sapmalar olabilmektedir. Uzun ve kısa dönem ilişkilerin varlığını test etmek için, hata düzeltme modeli uygulanmıştır. Hata düzeltme modelinde, hata terimlerinin bir dönem gecikmeli değerleri alınmış ve parametreler EKK yöntemi ile tahmin edilmiştir. Modelin sonuçları, Tablo 3.20.'de özetlenmiştir.

Tablo 3.20: Hata Düzeltme Modeli Sonuçları

Değişkenler	Katsayılar	Standart Hata	t-İstatistiği	Olasılık Değeri
C	0.0029	0.0301	0.0956	0.9248
D(LOG(Kargo))	0.0537	0.1825	0.2941	0.7716
D(LOG(DTH))	0.4687	0.1220	3.8419	0.0009
HATA DÜZELTME	-0.4440	0.1711	-2.5945	0.0169
$R^2=0,57$ $F=9,19$				

Birinci sıra fark taşıyan toplam hava kargo miktarı değişkenine ait katsayı istatistiksel olarak anlamsız bulunmuştur. Bu sonuç taşıyan toplam hava kargo miktarının ekonomik büyüme üzerinde kısa dönemli etkisi olmadığına işaret etmektedir. Buna karşın birinci sıra dış ticaret hacmine ait katsayı istatistiksel olarak sıfırdan farklı bulunmuştur. Diğer bir ifadeyle, dış ticaret hacmi kısa dönemde de ekonomik büyümeyi pozitif yönde etkilemektedir. Hata düzeltme katsayısı -0,440 olarak tahmin edilmiştir. Bu katsayı %5 anlamlılık düzeyinde istatistiksel olarak sıfırdan farklıdır. Dışsal bir şokun ekonomik büyüme üzerindeki etkisi 2,25 ($=1/0,444$) yıl sonra yok olmaktadır.

Türkiye'nin 1985- 2010 yıllarını arasında, söz konusu değişkenlere ait verilerle, ekonomik büyüme ile taşıyan toplam hava kargo miktarı arasında kısa ve uzun dönemde bir ilişkinin varlığı, Türkiye verileriyle desteklenmemektedir.

Bu altbölümü bitirmeden S.G.Hall'un uyarısına bakmakta fayda vardır:

“Eşbütünleşim kavramı, hata düzeltme modelinin önemli bir kuramsal desteği olmakla birlikte, uygulanması sırasında hala bir sürü sorun çıkmaktadır, pek çok değişik sınamanın eşik değerleri ve küçük örneklem başarımları bilinmemektedir.” (Hall'dan aktaran Gudjarati, 2005: 730).

Bir fotoğraf çekmek amacıyla uygulanan bu sınamada elde edilen bulgular, küçük örneklem sorunundan kaynaklanıyor olabilmektedir. Örneklemin küçük seçilmesi ise, bu çalışma için adeta bir zorunluluk gibi olmuştur. Türkiye'ye ait taşınan toplam hava kargo miktarı verilerinin 1990 yılından önceki yıllara gidildikçe daha az açık olması nedeniyle, örneklem 1985 yılından başlatılmak zorunda kalmıştır. Çalışmanın amacı, Türkiye'de hava kargo taşımacılığının gelişim seyrini göstermek olduğundan, yıl olarak daha gerilere gidilmek istenmiş, çalışmanın önceki bölümlerinde yaşanan değişim yıllık bazda gösterildiğinden, bu kısımda üç aylık verilerle çalışılmamıştır.

Türkiye, hava kargo alanına yönelik politikalar üretilip bunları etkin bir şekilde uygulayabilirse, bu alt sistemden elde edeceği gelirler, ekonomisinin üzerinde etkili olabilir. Türkiye'nin sahip olduğu jeopolitik ve jeostratejik konum, buna müsaittir.

3.7. TÜRKİYE'DE HAVA KARGO TAŞIMACILIĞINA YÖNELİK POLİTİKALAR

Hava kargo taşımacılığının Türkiye için öneminin gün geçtikçe daha çok farkına varılmaktadır. Ulaştırma Bakanlığı tarafından, 2023 yılı hedefine yönelik olarak düzenlenen 10. Ulaştırma Şurası, hava kargo taşımacılığına yönelik politika çıkarımları olan ilk şuradır, denebilir. Önceki şuralarda, bu alana daha da ağırlık verilmesi gerektiği söylenilmiş; ancak, hedeflerin ve hedeflere ulaşılmasında atılacak adımların neler olduğu, genellikle, bu şurada olduğu kadar açık bir şekilde belirtilmemiştir.

2009 yılında İstanbul'da düzenlenen 10. Ulaştırma Şurası'nda ulaştırma sektörünün 2023 yılı hedefleri belirlenmiştir. Bu şurada, hava kargo taşımacılığının geliştirilmesine yönelik olarak yapılması hedeflenenler şöyle özetlenebilir (Ulaştırma Bakanlığı, 2010):

- Türkiye'nin hava kargo taşımacılığının artırılması amacıyla havaalanlarına yakın bölgelerde kargo köyleri kurulmalı; sektörün etkin bir şekilde işleyebilmesi için rekabeti düzenleyici uygulamalar yapılmalı ve sektör, yurtiçindeki müşteriler için cazip hale getirilmelidir.
- Başta Tekirdağ- Çorlu, Bursa-Yenişehir, Samsun- Çarşamba, Urfa-GAP, Isparta- Süleyman Demirel, Erzurum, Çukurova ve Sabiha Gökçen havaalanları olmak üzere hava kargo taşımacılığına uygun havaalanları "serbest bölge" ilan edilmelidir.
- Konya'da dünyanın en büyük kapasiteli en ağır uçakların inmesine imkan veren en az iki piste sahip, lojistik köy ile entegre kargo odaklı bir havaalanı kurulacaktır.
- Havaalanları arasında ulaşım- koordinasyon- kargo dağılımının oluşturulmasına yönelik dinamik karar verme mekanizmalarını da içeren akıllı bir sistem kurulmalıdır.
- Hava kargo taşımacılığı konusunda hava- kara-deniz kombine taşımacılığının geliştirilebilmesi için havaalanlarına deniz, kara ve demiryolu bağlantıları yapılmalı, gümrük mevzuatı 7 gün/24 saat hizmet verecek ve Türkiye'yi kargo üssü haline getirebilecek kolaylıkları sağlayacak şekilde ve uygulamada meydana gelen aksaklıklar ile uluslararası standartlar dikkate alınarak güncelleştirilmelidir.
- Özellikle, karayolu- havayolu ile entegrasyonunu oluşturarak, havaalanlarında ve yakın noktalarda oluşturulacak toplama ve dağıtma sistemleri yapılmalıdır.
- Hava kargo güvenliğinin işletme ve teknoloji açısından geliştirilmesi gerekmektedir. Bu bağlamda, Türk hava kargo taşımacılığında kısa, orta ve uzun menzilli filo çeşitliliği oluşturulmalıdır. Bunun dışında, kargo işlemlerinin hızlandırılması amacıyla, güvenlik onaylı acente sayısının artırılması için gerekli teşvik unsurlarının araştırılması, gümrük ve kolluk vb. kuruluşlarda

alışan personelin eğitimlerine önem verilmesi, Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde kargo üzerine uzmanlaşmış bir birimin kurulması ve kargo ile ilgili gelişmelerin sektöre bu birim tarafından aktarılması gerekmektedir.

Sektörün gelişimine yönelik geliştirilen politikalar ve ulaşılmak istenen hedefler, bu şurada, bu şekilde belirlenmiştir.

Bu politikalar içerisinde, havayolu- denizyolu- karayolu birleşimlerinden oluşan kombine taşımacılığın öneminden bahsedilmiştir. Buna ek olarak, Türkiye'nin geliştirebileceği başka bir hava kargo taşımacılığı politikası, amfibik uçaklarla hava kargo ve/veya hava yük taşımacılığı yapmak olabilir. Türkiye 3 tarafı denizlerle çevrili bir ülkedir. Amfibik uçaklar ise, denize inebilen ve denizden kalkış yapabilen, iniş- kalkış takımları tekerlek yerine kızıktan olan, küçük uçaklardır. Bu uçaklara, kalkıştan sonra içeri alınabilecek takımlar takıldığında, karaya da inebilmektedirler.

Dünyada havayolu taşımacılığına yönelik yapılan altyapı yatırımları denilince akla hemen havaalanı yapımı, özellikle de stol havaalanı yapımı gelse de amfibik uçaklarla yapılacak taşımacılık da, su kaynakları bol olan ülkeler için oldukça önemlidir. Kanada ve gl bakımından zengin olan Norveç, Finlandiya ve Rusya gibi ülkelerde amfibik kargo taşımacılığı oldukça yaygındır.

Deniz uçakları olarak da adlandırılan amfibik uçaklar, Türkiye'de genellikle yangın söndürme amaçlı kullanılmaktadır. Türkiye'nin deniz ve gllerini de havayolu taşımacılığına uygun bir şekilde kullanması, ülke ekonomisine oldukça fayda sağlayacaktır.

SONUÇ

Bu çalışma, öncelikle, havayolu taşımacılığı kavramını, bu alt sistemin önemini ve küresel boyuttaki gelişimini incelemektedir. Sermaye yoğun bir sektör olmasından ve ulusal güvenlik için stratejik öneminden dolayı, bu alt sistemin, karayolu, demiryolu gibi diğer alt sistemlere kıyasla, küresel boyutta ticari alandaki gelişimi daha geç başlamıştır. Ticari gelişimine geç başlayan havayolu taşımacılığı, kısa bir süre içinde ülke ekonomilerinde önemli rol oynamaya başlamıştır.

Bu çalışmada, havayolu taşımacılığının gelişiminden yola çıkılarak, onun bir bileşeni olan hava kargo taşımacılığının dünyada ve Türkiye'deki gelişimi incelenmiştir. Bu alt sistemin gelişiminin hızı ve ülke ekonomilerine sağladığı sosyal ve parasal katkılardan bahsedilmiş; özellikle, hava kargo taşımacılığının Türkiye'de nasıl, ne hızda ve ne yönde değiştiği gösterilmiştir. Bu bağlamda Türkiye için başlıca iki soru sorulmuştur. Bunlardan ilki, Türkiye'de hava kargo taşımacılığının, bu alt sistemin küresel boyuttaki gelişimiyle paralel bir şekilde gelişmekte olup olmadığıdır. Diğer soru ise, hava kargo taşımacılığı ile taşınan toplam hava kargo miktarının türev talebi olduğu dış ticaret hacmi ile birlikte, Türkiye'nin kişi başına gelir ile ölçülen ekonomik büyümesi üzerinde bir etkisi olup olmadığıdır.

Türkiye'de hava kargo taşımacılığı çok hızlı büyümüş bir taşımacılık alt sistemidir. Türkiye'de bu alt sistemin gelişiminin, ulusal ekonomik kriz dönemleri haricinde, hava kargo taşımacılığının küresel boyuttaki gelişimiyle, genellikle, paralellik gösterdiği görülmüştür. Türkiye'de de hava kargo taşımacılığı, hava yolcu taşımacılığının bir yan ürünü olarak görülmüş; bu nedenle, bu alana yönelik geliştirilen iktisadi politikalar oldukça sınırlı kalmıştır.

Çalışmanın son bölümü içerisinde, iç hat ve dış hatlarda gelen ve giden hava kargo miktarının toplamı olarak ifade edilen taşınan toplam hava kargo miktarının, dış ticaret hacmi ile birlikte ekonomik büyüme üzerindeki

etkileri araştırılmıştır. Engle- Granger eşbütünleşme analizi ile elde edilen bulgular, taşınan toplam hava kargo miktarının ekonomik büyüme üzerinde uzun dönemde ve kısa dönemde etkisi olmadığını göstermiştir. Bu sonuç beklenmeyen bir sonuç değildir. Türkiye’de ulaştırma sektörüne yönelik geliştirilen iktisadi politikalar bağlamında görece önem, en fazla karayolu taşımacılığına verilmekte, ulaştırma alt sistemleri arasında dengeli bir dağılım yapılmamaktadır. Ancak, alt sistemler arasında daha dengeli dağıtılmış ve böylelikle daha etkin işleyebilecek politikalar üretilmesi ve hava kargo taşımacılığına yönelik politikalar geliştirilmesi ve geliştirilen bu politikaların uygulanmasıyla bu durum tersine dönebilir.

KAYNAKÇA

ACT Havayolları Anonim Şirketi, (Erişim) www.actairlines.com, 15.12.2011.

AMARUCHKUL, Kannapha, LORCHIRACHOONKUL, V.; “Air Cargo Capacity Allocation for Multiple Freight Forwarders”, **Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review** , Cilt:47,Sayı:1, 2011, s. 30-40.

AIRBUS, **Global Market Forecast 2009-2029**; (Erişim)
<http://www.airbus.com/presscentre/corporate-information/key-documents/>, 07.06.2011.

ATAG, **Air Rail Links: Guide to Best Practice**; (Erişim)
http://www.atag.org/files/88%7D_Air%20Rail%20Links.pdf, 1998, 20.07.2009, s. 4-6.

-----, **The Economic and Social Benefits of Air Transport**; 2005, (Erişim) <http://www.atag.org/files/Soceconomic-115821A.pdf>, 13.04.2010.

-----, **The Economic and Social Benefits of Air Transport**; 2008, (Erişim)<http://www.atag.org/content/showpublications.asp?level1=4&level2=767&folderid=767&pageid=2271>, 25.07.2009.

BAILEY, Elisabeth E.; “Air Transportation Deregulation”, **American Economic Association**, 2008, (Erişim)
http://aeaweb.org/annual_mtg_papers20082008_264.pdf, 12.02.2011.

BAILEY, Elisabeth E., BAUMOL, W. J.; “Deregulation and the Theory of Contestable Markets”, **Yale Journal of Regulation**, Cilt:1,Sayı:2, 1984, s. 111-137.

BARDI,Edward J.,COYLE, J. J., NOVACK, R. A.; **Management of Transportation**, Thomson, 2006.

BAUMOL, William J.; "Contestable Markets: An Uprising in the Theory of Industry Structure", **The American Economic Review**, Cilt:72, Sayı:1, Mart 1982, s. 1-15.

BHADRA, Dipasis; "Race to the Bottom or Swimming Upstream: Performance Analysis of US Airlines", **Journal of Air Transport Management**, Cilt:15, Sayı:5, 2009, s. 227-235.

BOEING; **Current Market Outlook 2010-2029**, (Erişim)
http://www.boeing.com/commercial/cmo/pdf/Boeing_Current_Market_Outlook_2010_to_2029.pdf, 25.03.2011.

-----; **World Air Cargo Forecast 2010-2011**, (Erişim)
<http://www.boeing.com/commercial/cargo/wacf.pdf>, 25.03.2011.

-----; **World Air Cargo Forecast 2008- 2009**, (Erişim)
<http://www.regionorebro.se/download/18.3bd692b4121b0cc24e280007510/World+air+cargo+forecast+2008-2009.pdf>, 25.03.2011.

BUTTON, Kenneth J.; **Transport Economics**, London, Heinemann, 1982.

-----, OUM, T. H.; "Airline Alliances and Open Skies Transport", **Journal of Air Transport Management**, Cilt:3, Sayı:3, 1997, s.107.

-----, TAYLOR, S.; "International Air Transportation and Economic Development", **Journal of Air Transport Management**, Cilt:6, Sayı:4, 2000, s. 209-222.

-----; "How Stable Are Scheduled Air Transport Markets", **Research in Transportation Economics**, Cilt:13, Sayı:1, 2005, s. 27-48.

COLE, Stuart; **Applied Transport Economics: Policy Management & Decision Making**, 3. Baskı, London, Kogan Page Limited, 2005.

CHRISTIAANSE, Ellen, BEEN, J., VAN DEEPEN, T.; “Factors Determining the Failure of Global Systems in the Air Cargo Community”, **Proceedings of the 29th Annual Hawaii International Conference on System Sciences içinde**, IEEE Computer Society, Cilt:4, Washington, 1996, s. 418-429.

ÇERMİKLİ, Hakan A.; “Yarışılabilir (Contestable) Piyasalar Teorisi, Charter Firmalar ve Avrupa Uluslararası Sivil Havacılık Piyasası”, **Ekonomik Yaklaşım**, Cilt:8, Sayı:26, Sonbahar 1997,s. 105-117.

DAVUT, Lale; “Yarışılabilir Piyasalar”, **Ankara Üniversitesi S.B.F.Dergisi**, Cilt:51, Sayı:1-4, 1996,s. 123-134.

DHMi; **DHMi İstatistik Yıllığı 1989**, Ankara, 1990.

-----; **DHMi İstatistik Yıllığı 1990**, Ankara, 1991.

-----; **DHMi İstatistik Yıllığı 1991**, Ankara, 1992.

-----; **DHMi İstatistik Yıllığı 1996**, Ankara, 1997.

-----; **DHMi İstatistik Yıllığı 1997**, Ankara, 1998.

-----; **DHMi İstatistik Yıllığı 1998**, Ankara, 1999.

-----; **DHMi İstatistik Yıllığı 1999**, Ankara, 2000.

-----; **DHMi 2000 Yılı İstatistik Yıllığı ve Genel Bilgiler**, Ankara, 2001.

-----; **DHMi İstatistik Yıllığı 2001**, Ankara, 2002.

-----; **DHMi İstatistik Yıllığı 2002**, Ankara, 2003.

-----; **DHMi İstatistik Yıllığı 2003**, Ankara, 2004.

-----; **DHMi İstatistik Yıllığı 2004**, Ankara, 2005.

-----; **DHMi İstatistik Yıllığı 2005**, Ankara, 2006.

-----; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2006**, Ankara, 2007.

-----; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2007**, Ankara, 2008.

-----; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2008**, Ankara, 2009.

-----; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2009**, Ankara, 2010.

-----; **DHMİ İstatistik Yıllığı 2010**, Ankara, 2011.

-----; **Havacılık Terimleri Sözlüğü**, Mayıs 2011, Ankara.

-----; **Annual Report 2010**, Ankara, 2011.

DPT; **Kalkınma Planı: Birinci Beş Yıl (1963- 1967)**, Ankara, Ocak 1963.

-----; **Kalkınma Planı: İkinci Beş Yıl (1968- 1972)**, Yayın No: 649, Ankara, Kasım 1967.

-----; **Yeni Strateji ve Kalkınma Planı: Üçüncü Beş Yıl (1973- 1977)**, Ankara, Ağustos 1972.

-----; **Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1979- 1983)**, Yayın No: 1664, Ankara, Nisan 1979.

-----; **Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1985- 1989)**, Yayın No: 1974, Ankara.

-----; **Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı (1990-1994)**, Yayın No: 2174, Ankara, 1989.

-----; **Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1996- 2000)**, Ankara, 1995.

-----; **Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı: Hava Taşıtları İmalat Sanayi Özel İhtisas Komisyonu Raporu**, DPT: 2539, ÖİK: 555, Ankara, 2001.

- ; **Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı: Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu: Havayolu Ulaştırması Alt Komisyon Raporu**, DPT:2584,ÖİK:596,Ankara,2001, (Erişim) <http://ekutup.dpt.gov.tr/ulastirm/oik596.pdf>, 08.12.2009.
- ; **Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı: Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu**, DPT: 2586, ÖİK: 598, Ankara,2001, (Erişim) <http://ekutup.dpt.gov.tr/ulastirm/oik598.pdf>, 08.12.2009.
- ; **Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007- 2013)**, Ankara, 2006.
- ; **Dokuzuncu Kalkınma Planı Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu**, Ankara, 2007, (Erişim) http://plan9.dpt.gov.tr/oik32_havayolu/havayol.pdf, 10.03.2011.
- ; **Kamu Yatırımları Raporu: 1979 Yıl Sonu Kesin**, (Erişim) <http://www2.dpt.gov.tr/kamuyat/gerceklesme/gerceklesme-1979.pdf>, 23.03.2012.
- ; **Kamu Yatırımları Raporu: 1980 Yıl Sonu Kesin**, Yayın No: 1778, (Erişim) <http://www2.dpt.gov.tr/kamuyat/gerceklesme/gerceklesme-1979.pdf>, 23.03.2012.
- ; **Kamu Yatırımları Raporu: 1981 Yıl Sonu İtibariyle**, Ekim 1982, (Erişim) <http://www2.dpt.gov.tr/kamuyat/gerceklesme/gerceklesme-1980.pdf>, 23.03.2012.
- ; **Kamu Yatırımları Raporu: 1985 Yıl Sonu İtibariyle**, Aralık 1986, (Erişim) <http://www2.dpt.gov.tr/kamuyat/gerceklesme/gerceklesme-1985.pdf>, 23.03.2012.
- ; **Kamu Yatırımları Raporu: 1986 Yıl Sonu**, Temmuz 1987, (Erişim) <http://www2.dpt.gov.tr/kamuyat/gerceklesme/gerceklesme-1986.pdf>, 23.03.2012.

- ; **Kamu Yatırımları Raporu: 1987 Yıl Sonu**, Temmuz 1988, (Erişim)
<http://www2.dpt.gov.tr/kamuyat/gerceklesme/gerceklesme-1987.pdf>,
 23.03.2012.
- ; **Kamu Yatırımları Raporu: 1988 Yıl Sonu**, Ekim 1989, (Erişim)
<http://www2.dpt.gov.tr/kamuyat/gerceklesme/gerceklesme-1988.pdf>,
 23.03.2012.
- ; **Kamu Yatırımları Raporu: 1989 Yıl Sonu**, Eylül 1990, (Erişim)
<http://www2.dpt.gov.tr/kamuyat/gerceklesme/gerceklesme-1989.pdf>,
 23.03.2012.
- ; **Kamu Yatırımları Raporu: 1990 Yıl Sonu Kesin**, (Erişim)
<http://www2.dpt.gov.tr/kamuyat/gerceklesme/gerceklesme-1990.pdf>,
 23.03.2012.
- ; **Kamu Yatırımları Raporu: 1991 Yıl Sonu Kesin**, Eylül 1992,
 (Erişim) <http://www2.dpt.gov.tr/kamuyat/gerceklesme/gerceklesme-1991.pdf>, 23.03.2012.
- ; **Kamu Yatırımları Raporu: 1992 Yıl Sonu Kesin**, Eylül 1993,
 (Erişim) <http://www2.dpt.gov.tr/kamuyat/gerceklesme/gerceklesme-1992.pdf>, 23.03.2012.
- ; **Kamu Yatırımları Raporu: 1993 Yıl Sonu Kesin**, Ekim 1994,
 (Erişim) <http://www2.dpt.gov.tr/kamuyat/gerceklesme/gerceklesme-1993.pdf>, 23.03.2012.
- ; **Kamu Yatırımları Raporu: 1994 Yıl Sonu Kesin**, Ekim 1995,
 (Erişim) <http://www2.dpt.gov.tr/kamuyat/gerceklesme/gerceklesme-1994.pdf>, 23.03.2012.
- ; **Kamu Yatırımları Raporu: 1995 Yıl Sonu Kesin**, Mart 1997, (Erişim)
<http://www2.dpt.gov.tr/kamuyat/gerceklesme/gerceklesme-1995.pdf>,
 23.03.2012.

- ; **Kamu Yatırımları Raporu: 1996 Yıl Sonu Kesin**, (Erişim)
<http://www2.dpt.gov.tr/kamuyat/gerceklesme/gerceklesme-1996.pdf>,
 23.03.2012.
- ; **Kamu Yatırımları Raporu: 1997 Yıl Sonu Kesin**, Aralık 1998,
 (Erişim) <http://www2.dpt.gov.tr/kamuyat/gerceklesme/gerceklesme-1997.pdf>, 23.03.2012.
- ; **Kamu Yatırımları Raporu: 1998 Yıl Sonu Geçici**, Mayıs 1999,
 (Erişim) <http://www2.dpt.gov.tr/kamuyat/gerceklesme/gerceklesme-1998.pdf>, 23.03.2012.
- ; **Kamu Yatırımları Raporu: 1999 Yıl Sonu Geçici**, (Erişim)
<http://www2.dpt.gov.tr/kamuyat/gerceklesme/gerceklesme-1999.pdf>,
 23.03.2012.
- ; **Kamu Yatırımları Raporu: 2000 Yıl Sonu Geçici**, (Erişim)
<http://www2.dpt.gov.tr/kamuyat/gerceklesme/gerceklesme-2000.pdf>,
 23.03.2012.
- ; **Kamu Yatırımları Raporu: 2001 Yıl Sonu Geçici**, (Erişim)
<http://www2.dpt.gov.tr/kamuyat/gerceklesme/gerceklesme-2001.pdf>,
 23.03.2012.
- ; **Kamu Yatırımları Raporu: 2002 Yıl Sonu Geçici**, (Erişim)
<http://www2.dpt.gov.tr/kamuyat/gerceklesme/gerceklesme-2002.pdf>,
 23.03.2012.
- DOĞAN, Ayfer; **“Hava Kargo Taşımacılığının Türkiye Ekonomisindeki Yeri”**, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2003.
- ECMT; **Transport And Economic Development**, Paris, OECD Publications Service, 2002.

-----; **Report on the Current State of Combined Transport in Europe**, 1998, (Erişim)
<http://internationaltransportforum.org/pub/pdf/98Comb.pdf>,
 05.10.2009.

ERGÜN, İsmet; **Türkiye'nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü**, Ankara, Hacettepe Üniversitesi İ.İ.B.F. Yayınları, No:10, 1985.

EU-EC; **Energy and Transport in Figures 2009**, (Erişim)
http://ec.europa.eu/energy/publications/statistics/doc/2009_energy_transport_figures.pdf, 20.04.2011.

-----; **Energy and Transport in Figures: Statistical Pocketbook 2010**,(Erişim)
http://ec.europa.eu/energy/publications/statistics/doc/2010_energy_transport_figures.pdf, 21. 11. 2011.

EYERDAM, Rick; "Time-Cost Equations Sustains Air Cargo", **Latin Trade(English)**, Kasım/ Aralık 2010, Cilt:18,Sayı: 6, s. 46-48.

FREEMAN C., SOETE L.; **Yenilik İktisadı**, Çev: Ergun Türkcan, Ankara, TÜBİTAK Yayınları/ Akademik Dizi 2, 2003.

FREER, Duane; "ICAO at 50 years: Riding the Flywheel of Technology", **ICAO Journal**, Cilt: 49, Sayı:7, Eylül 1994, s. 19-32.

FU, Xiaowen Fu, OUM, T.H., ZHANG,A.; "Air Transport Liberalization and its Impacts on Airline Competition and Air Passenger Traffic", **Transportation Journal**, Cilt:49,Sayı:4, 2010, s. 24-41.

GILLEN, David, HARRIS, R., OUM, T. H.; "Measuring the Economic Effects of Bilateral Liberalization Air Transport", **Transportation Research:**

Part E: Logistics and Transportation Review, Cilt:38,Sayı:3-4, 2002, s. 155–174.

GOLICH, Vicki, L; **The Political Economy of International Air Safety: Design for Disaster**, New York, St. Martin's Press, 1989.

GOLICIC, Susan et al.; “Conducting a Market Opportunity Analysis for Air Cargo Operations”, **Transportation Journal**, Cilt:42, Sayı:4, 2003, s.5-15.

GÖKGÖZ, Gurbet; “Türkiye’de Sivil Havacılığın Serüveni”, **İzmir Ulaşım Sempozyumu Bildirisi**, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası İzmir Şubesi, 2009, (Erişim) http://ius.imoizmir.org.tr/ius_bildiriler/20_k55_ius_gokgoz.pdf, 05.11.2011.

GÖKTEPE, Hülya; “Hava Taşımacılığı Sektöründe Rekabet Hukuku Kurallarının Uygulanması”, **Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Cilt:7, No:1, 2007, s. 213-240.

GÖNENÇ, R.,NICOLETTI,G.; “Regulation, Market Structure and Performance in Air Passenger Transportation”, **OECD Economics Department Working Papers**, No:254, OECD Publishing, doi: 10.1787/163610427241

GRAHAM, Brian; “Air Transport Liberalization in the European Union: An Assessment”, **Regional Studies**, Cilt:31, Sayı:8, Kasım 1997, s. 807-812.

GRANCAY, Martin; “The Economic Impact of Air Transport Liberalization”, **Zagreb International Review of Economics & Business**, Cilt:13, Sayı:2, 2010, s. 73-88.

GRUBESIC Tony H., MATISZIW, Timothy C.; “A Spatial Analysis of Air Transport Access and the Essential Air Service Program in the United

States”, **Journal of Transport Geography**, Cilt:19,Sayı:1, 2011, s. 93-105.

GUJARATI, Damodar; **Temel Ekonometri**, İstanbul, 3. Baskı, Literatür Yayıncılık, 2005.

GÜN, Devrim; **Hava Kargo Pazarının Lojistik Açidan Değerlendirilmesi ve Türkiye için Durum Analizi**, Yayımlanmamış Doktora Tezi, Eskişehir, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2007.

GÜNALP, Burak; “Yarışabilir Piyasalar Yaklaşımı ve Rekabet Politikaları”, **Gazi Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi**, Cilt:4, Sayı:3, 2002, s. 49-66.

HALL, Randolph,W.; **Alternative Access and Locations for Air Cargo**, METRANS Transportation Center, Araştırma Raporu, 13 Temmuz 2003, (Erişim) http://www.metrans.org/research/final/00-03_Final.pdf, 23.12.2009.

HASSU, Metin; **Rekabet Hukuku ve Hava Taşımacılığı Sektörü, Rekabet Kurumu**, Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezleri No: 58, Ankara, 2004.

HAVA KARGO TÜRKİYE İnternet Sitesi, (Erişim) www.havakargoturkiye.com, 15.12.2011.

HAVERS,Kirsten; **Die Rolle der Luftfracht bei Lebensmitteltransporten: Aktuelle Entwicklungen in Deutschland und deren Ökologische Folgen**, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Berlin, Institut für Angewandte Ökologie, Ocak 2008, (Erişim) <http://www.oeko.de/oekodoc/758/2008-221-de.pdf>, 06.12.2010.

HEYMANN, Jr. Hans; “Air Transport and Economic Development: Some Comments on Foreign Aid Programs”, **The American Economic Review**, Cilt:52,Sayı:2, **Papers and Proceedings of the Seventy-**

Fourth Annual Meeting of the American Economic Association,
Mayıs 1962, s. 386-395.

HSU, Chaug-Ing, LI, Hui-Chieh, LIAO,P., HANSEN, M. M.; “Responses of Air Cargo Carriers to Industrial Changes”, **Journal of Air Transport Management**,Cilt:15,Sayı:6, 2009, s. 330-336.

IATA; **Airline Industry Forecast 2010-2014,** (Erişim)
<http://www.iata.org/ps/publications/Documents/Example%20-%20Projected%20Top%2010%20International%20Markets%20in%202014.pdf>, 02.05.2011.

-----; **World Air Transport Statistics,** 54. Basım, 2010, (Erişim)
<http://www.iata.org/ps/publications/Pages/wats-freight-km.aspx>,
21.04.2011.

-----; **The Impact of International Air Service Liberalisation on Turkey,**
Temmuz 2009, (Erişim)
<http://www.iata.org/SiteCollectionDocuments/Documents/TurkeyReport.pdf>, 20. 03.2010.

-----; **CargoE-Chartbook:Q12008,** (Erişim)
<http://www.iata.org/ps/publications/pages/e-chartbook.aspx>,
25.08.2009.

-----; **CargoE-Chartbook:Q12009,** (Erişim)
<http://www.iata.org/ps/publications/pages/e-chartbook.aspx>,
10.01.2010.

-----; **CargoE-Chartbook:Q12010,** (Erişim)
<http://www.iata.org/ps/publications/pages/e-chartbook.aspx>,
25.08.2011.

-----; **CargoE-Chartbook:Q12011**, (Erişim)

<http://www.iata.org/ps/publications/pages/e-chartbook.aspx>,
25.08.2011.

ICAO; **ICAO Bulletin**, Cilt:41, Sayı:6, Haziran 1986.

-----; **ICAO Journal**, Cilt:49, Sayı:7, Eylül 1994.

-----; **ICAO Journal**, Cilt:50, Sayı:6, 1995.

-----; **ICAO Journal**, Cilt:51, Sayı:6, 1996.

-----; **ICAO Journal**, Cilt:52, Sayı:6, Temmuz-Ağustos 1997.

-----; **ICAO Journal**, Cilt:53, Sayı:6, Temmuz-Ağustos 1998.

-----; **ICAO Journal**, Cilt:54, Sayı:6, Temmuz-Ağustos 1999.

-----; **ICAO Journal**, Cilt:55, Sayı:6, Temmuz-Ağustos 2000.

-----; **ICAO Journal**, Cilt:56, Sayı:6, 2001.

-----; **ICAO Journal**, Cilt:57, Sayı:6, 2002.

-----; **ICAO Journal**, Cilt:58, Sayı:6, 2003.

-----; **ICAO Journal**, Cilt:59, Sayı:6, 2004.

-----; **ICAO Journal**, Cilt:60, Sayı:5, 2005.

-----; **ICAO Journal**, Cilt:61, Sayı:5, 2006.

-----; **ICAO Journal**, Cilt:65, Sayı:1, 2011.

INTERVISTAS; **“The Economic Impact of Air Service Liberalization”**,
Çalışma Raporu, (Erişim) http://www.intervistas.com/4/reports/2006-06-07_EconomicImpactOfAirServiceLiberalization_FinalReport.pdf, 05
Ekim 2009.

ITF; ,**Key Transport Statistics 2009**, (Erişim)

<http://www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/10KeyStat2009.pdf>
 , 10 Ocak 2011.

-----; **Illustrated Glossary for Transport Statistics**, 4. Baskı, (Erişim)

<http://www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/09GloStat.pdf>, 12
 Ocak 2011.

JANIC, Milan, REGGANI, A.; “Integrated Transport Systems in the European Union: an Overview of Some Recent Developments”, **Transport Reviews**, Cilt:21, Sayı:4, s. 469-497.

JOACHIM, Scheiderer; **Angewandte Flugleistung: Eine Einführung in die operationelle Flugleistung vom Start bis zur Landung**, Heidelberg, Springer Verlag, 2008.

KANE, Robert; **Air Transportation**, 10. Baskı, Iowa, Kendall/ Hunt Publishing Company, 1990.

KASARDA, John.D., GREEN, J.D.; “Air cargo as an Economic Development Engine:a Note on Opportunities and Constraints”, **Journal of Air Transport Management**, Cilt:11, Sayı:6, 2005, s. 459–462.

KASARDA, John D., APPOLD S.J., MORI, M; “**The Impact of Air Cargo Industry on the Global Economy**”, The International Air Cargo Association için hazırlanmış Hava Kargo Forum Bildirisi, (Erişim)
http://www.aerotropolis.com/files/2006_09_AirCargoGlobalEcon.pdf,
 10.01.2011.

KASILINGHAM,R.G.; “Air Cargo Revenue Management: Characteristics and Complexities”, **European Journal of Operational Research**, Cilt:96, Sayı:1,1997,s. 36-44.

KAŞIKÇI, İlker M.; “**Globalleşme Sürecinde Uluslararası Hava Taşımacılığı ve Türk Sivil Hava yollarının Rekabet Gücü**”,

Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2007.

KAYNAK, Muhteşem; “Globalleşen Bir Dünyada Ulaştırma ve Ekonomik Gelişme”, UTA, **Uluslararası Taşımacılık Haber Araştırma Dergisi**, İstanbul, Sayı:5, 1995.

-----; Türkiye’de Ulaştırma ve Haberleşmenin Gelişimi, içinde Yay. Haz.: Ahmet ŞAHİNÖZ, **Türkiye Ekonomisi Sektörel Analiz**, Türkiye Ekonomi Kurumu, Ankara, İmaj Yayınevi, Ekim 2001.

-----; “Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Bağlamında Avrasya Ulaştırma Koridorlarında Bölgesel Rekabet ve Türkiye”, **Ekonomik Yaklaşım**, Cilt 15, Sayı 52-53, Ankara, 2004.

-----; “Türkiye’de Ulaştırma Politikaları”, **2004-2005 Dönemi Ders Notları**, Ankara, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 2005.

-----; **Kalkınma İktisadı**, 3. Baskı, Ankara, Gazi Kitabevi, 2009.

KIM, Andrew B.; “Industry Reviews: Air Cargo”, **Financial Analysts Journal**, Eylül-Ekim 1967, s. 41- 48.

KLINE, Stuart; **Türk Havacılık Kronolojisi: A Chronicle of Turkish Aviation**, Çev: (?), HAVAŞ, Aralık 2002.

KOZLU, Cem; **Bulutların Üstüne Tırmanırken: THY, Bir Dönüşüm Öyküsü**, İstanbul, Remzi Kitabevi, 8. Basım, Ocak 2011.

LEPAK, Greg; “Airline Deregulation and the Impact on Stock Prices of Major Surviving Carriers”, **Transportation Research E:Logistics and Transportation Review**, Cilt:33, Sayı:2, 1997, s. 107-115.

LICHTENBERG, Frank R., KIM, Moshe; “The Effects of Mergers on Prices, Costs and Capacity Utilization in the U.S. Air Transportation Industry 1970-1984”, **NBER Working Paper**, No:3197,1989.

MICCO, Alejandro, SEREBRISKY, Tomas; "Competition Regimes and Air Transport Costs", **Journal of International Economics**, Cilt:70, Sayı:1, Eylül 2006, s. 25-51.

MNG HAVAYOLLARI VE TAŞIMACILIK ANONİM ŞİRKETİ, (Erişim)
<http://www.mngairlines.com/TR/Kurumsal.aspx>, 15.12.2011.

NOVIELLO Kristine, CROMLEY, Robert G., CROMLEY, Ellen K., A.; "Comparision of the Air Passenger and Air Cargo Industries with Respect to Hub Locations", **The Great Lakes Geographer**, Cilt:3, Sayı:2, 1996,s. 75-85.

O'CONNOR, William E.; **An Introduction to Airline Economics**, New York, 2. Baskı, Praeger Publishers, 1982.

OECD; **Workshop on Regulatory Reform in International Air Cargo Transportation**, Paris, 1999, (Erişim)
<http://www.oecd.org/dataoecd/1/28/1821288.pdf>, 10.11.2009.

-----; **Globalisation, Transport and the Environment**, OECD Publishing, 2010.

OKTAL, Hakan, ÖZDEMİR, Can; "Avrupa JAR Düzenlemeleri ve Bu Düzenlemeler Doğrultusunda Türkiye'de Hava Aracı Bakım Personelinin Lisanslandırılması İle İlgili Bir Model Önerisi", **2000'li Yıllarda Uzay, Havacılık ve Savunma Teknolojilerinin Öncelikleri Sempozyumu Bildirileri Cilt 1 içinde**, Hava Harp Okulu, İstanbul, 29-30 Nisan 1999.

ÖZENEN, Cem Galip; "**Havaalanı Yatırımlarında Özelleştirme: Dünyadaki Uygulamalar ve Türkiye İçin Öneriler**", DPT Uzmanlık Tezleri, Ankara, Yayın No: 2666, Ocak 2003.

- ÖZTERMİYEÇİ, Murat; **“Havayolu Taşımacılığı”**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1993.
- PARK, Yonghwa, CHOI, Jung Kyu, ZHANG, Anming; “Evaluating Competitiveness of Air Cargo Express Services”, **Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review**, Cilt:45, Sayı:2, 2009,s. 321-334.
- PETERSEN, Jon; **Air Freight Industry: White Paper**, Nisan 2007, (Erişim) <http://www.scl.gatech.edu/industry/industry-studies/AirFreight.pdf>, 12.02.2011.
- POMPL, Wilhelm; **Luftverkehr: Eine Ökonomische und Politische Einführung**, Heidelberg, Springer Verlag, 5. Baskı, 2007.
- RICHARDS, John E.; “Institutions for Flying: How States Built a Market in International Aviation Services”, **International Organization**, Cilt:55, Sayı:4, Sonbahar 2001, s. 993-1017.
- RODRIGUE, Jean-Paul, COMTOIS,Claude, SLACK,Brian; **The Geography of Transport Systems**, Routledge, 2006.
- SCHIPS, Bernd, MOSIMANN, C.; “Die Rolle des Luftverkehrs und des Flughafens Zurich für die gesamtwirtschaftliche Entwicklung in der Schweiz”, **Konjunkturforschungsstelle Swiss Institute for Business Cycle Research**, Working Papers, No:136, 2005.
- SCHWARTZ, Beth M.; “1999 World Air Cargo Report”, **Transportation& Distribution**, Ağustos1999, s. 22-35.
- SHAW, Stephen; **Airline Marketing and Management**, Bodmin, Ashgate Publishing, 6. Baskı, 2007.
- SÖYLEMEZ, S.Alev; **Yeni Ekonomi**, İstanbul, Boyut Matbaacılık, 2001.

STRATFORD, Alan; **Air Transport Economics in the Supersonic Era**, Bristol, MacMillan, 1967.

T.C. ULAŞTIRMA BAKANLIĞI; **Ulaştırma 50 Yıl**, Ulaştırma Bakanlığı Yayını, 1973.

-----; **Türk Sivil Havacılık Sektörü Faaliyet Raporu: 31.12.1988 tarihi itibarıyla**, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Ankara, Şubat 1989.

-----; **10. Ulaştırma Şurası: Konsolide Şura Raporu**, Ankara, 2010.

-----; **Ulaşan ve Erişen Türkiye: 2010**, Ankara, 2011.

THAYER, Frederick C.; "International Air Transport: A Microsystem in Need of New Approaches", **Industrial Organization**, Cilt:25, Sayı:4, 1971, s. 875-898.

THK; **Havacılık ve Türk Hava Kurumu**, Ankara, Ocak 2006.

THY A.O.; **Tehlikeli Maddeler Kitabı**, THY Akademisi Ticari ve Yer Hizmetleri Eğitim Müdürlüğü, ED.31.TYH.604, 22 Aralık 2009.

-----; **Faaliyet Raporu 2010**, (Erişim)
http://wwwdownload.thy.com/download/THY2010_fr.pdf, 19.11.2011.

-----; **Faaliyet Raporu 2005**, (Erişim)
http://wwwdownload.thy.com/download/THY2005_fr.pdf, 19.11.2011.

-----; **Faaliyet Raporu 2004**, (Erişim)
http://wwwdownload.thy.com/download/faaliyetRaporu2004_tr.pdf, 19.11.2011.

TRANSPORT DERGİSİ; (Erişim)
<http://www.transport.com.tr/hav106,40@2200.html>, 05.11.2011.

TURKISH CARGO, (Erişim) www.turkishcargo.com.tr, 15.12.2011.

- TURŞUCU, Eyüp; **“Türkiye’de Hava Kargo Taşımacılığı Pazarlaması: Sorunları ve Çözüm Önerileri”**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1995.
- ULS HAVAYOLLARI KARGO TAŞIMACILIK ANONİM ŞİRKETİ, (Erişim) http://www.uls-global.aero/tr/default.asp?sayfa=wet_lease_acmi, 15.12.2011.
- VAN DE REYD, J.K.R., WOUTERS, M.V.L.J.; **Air Cargo Density Research**, Bitirme Tezi, Delft Teknoloji Üniversitesi, 26 Mayıs 2005 , (Erişim) <http://www.tiaca.org/images/TIACA/PDF/Air%20Cargo%20Density%20Research.pdf>, 26.09.2010.
- VASIGH, Bijan, FLEMING, K., TACKER, T.; **Introduction to Air Transport Economics: From Theory to Applications**, Burlington, Ashgate Publishing, 2008.
- WHALEN, Tom,W.; “A Panel Data Analysis of Code-Sharing, Antitrust Immunity, and Open Skies Treaties in International Aviation Markets”, **Review of Industrial Organization**, Cilt:30, Sayı:1, 2007, s. 39-61.
- WOOD, F.Donald, BARONE, P.A., MURPHY, R.P., WARTLOW, D.; **International Logistics**, New York, AMACOM, 2. Baskı, 2002.
- WORLD BANK, **Sustainable Transport: Priorities for Policy Reform**, Washington, The World Bank, 1996.
- YAN, Shangyao, CHEN Chia-Hung, “Optimal Flight Scheduling Models for Air Cargo Airlines Under Alliances”, **Journal of Scheduling**, Vol: 11,No:3, 2008, s. 175-186.
- YAMAGUCHI, Katsuhiro; “International Trade and Air Cargo: Analysis of US Export and Air Transport Policy”, **Transportation Research E**,44, 2008, s. 653-663.

YU, Gong; "U.S.-E.U. Open Skies Deal and its Implication for the Liberalization of International Air Transport Services: A Chinese Perspective", **Journal of East Asia&International Law**, Cilt:2, Sayı:1, İlkbahar 2009, s. 129-157.

ZHANG, Anming, ZHANG, Y.; "A Model of Air Cargo Liberalization: Passenger vs. All-cargo Carriers", **Transportation Research: Part E: Logistics and Transportation Review**, May 2002,Cilt: 38, Sayı: 3-4, s. 175-91.

-----; "Issues on Liberalization of Air Cargo Services in International Aviation", **Journal of Air Transport Management**, Cilt:8, Sayı:5, 2002, s. 275-287.

ZONDAG, Willem-Jan, **Competing for Air Cargo: A Quality Analysis of Competition in the Air Cargo Industry**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Amsterdam, Free University, 2006, (Erişim) <http://www.tiaca.org/images/TIACA/PDF/Competing%20for%20Air%20Cargo.pdf>, 25.03.2010.

ÖZET

HASDEMİR, Esra. Türkiye’de Hava Kargo Taşımacılığının Gelişimi, Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2012.

Bu çalışmanın üç temel amacı vardır. Birincisi, hava yolcu ve kargo taşımacılığını kapsayan havayolu taşımacılığı sektöründe küresel ölçekte yaşanan hızlı gelişimin nasıl ve ne yönde olduğunu ortaya koymaktır. İkincisi, hava kargo taşımacılığı sektörünün taşınan mallar, firmalar vb. bağlamında yapısını ve sonrasında ise sektörün dünya çapındaki gelişimini göstermektir. Üçüncüsü ise, hava kargo taşımacılığının Türkiye’deki gelişim sürecini, ülkedeki ve dünyadaki gelişmeler bağlamında incelemek; bu alt sistemin ülkenin ekonomik büyümesi üzerindeki etkisine bakmak ve son olarak bu alana yönelik devlet tarafından geliştirilen politikaları tanıtmaktır.

Anahtar Kelimeler:

1. Havayolu Taşımacılığı
2. Uluslararası Havayolu Taşımacılığı
3. Hava Kargo Taşımacılığı
4. Uluslararası Hava Kargo Taşımacılığı
5. Türkiye’de Hava Kargo Taşımacılığı

ABSTRACT

HASDEMİR, Esra. The Development of Air Cargo Transportation in Turkey, Master Thesis, Ankara,2012.

There are three basic aims for this thesis. First of them is to present the rapid growth of air transportation involving air passenger transportation and air cargo transportation and the direction of this growth. Second of them is to present the structure of air cargo transportation industry in the context of the goods transported by air, the firms operating in the industry etc. and following that, the growth of the industry at global level. The last one of them is to investigate the growth of air cargo transportation in Turkey in consideration of the development in the country and the world, in addition to this, seeing the impact of air cargo transported on the economic growth of Turkey. At last, the policies developed by government will be presented.

Key Words:

1. Air Transportation
2. International Air Transportation
3. Air Cargo Transportation
4. International Air Cargo Transportation
5. Air Cargo Transportation in Turkey