

ŞANLIURFA GAP HAVA KARGO TAŞIMACILIĞI KAPASİTE ARTIRIMI ÖN FİZİBİLİTE RAPORU



ÖNSÖZ

Havayolu kargo taşımacılığı açılan lojistik merkezleri ve intermodal taşımacılık ile her geçen gün daha büyük önem taşımaktadır. Düşen petrol fiyatları ile maliyetler düşmekte ve dağıtım merkezlerinin önemi artmaktadır. İhracatta bu dağıtım merkezlerine zamanında erişmek ve ürünleri sunmak önem kazanmaktadır. Şanlıurfa'nın potansiyeli açısından hava kargo taşımacılığı kesme çiçek, et ve taze sebze meyve üretimi için önem taşımaktadır. Bu sektörler GAP bölgesinde henüz gelişmemiştir. Bunun sebebi İstanbul, Ankara ve İzmir gibi ana iç Pazar noktalarına olan uzaklıktır. Ülkemizin genelinde taze meyve sebze üretimi yaygın ve yüksek miktarlarda olduğu için karayolu navlun fiyatları ilave edildiğinde rekabetçi fiyat vermek zorlaşmaktadır. Büyük bir potansiyel arzeden bu ürünlerin üretimi ve satışı için yeni pazar ve lojistik girişimlere ihtiyaç duyulmaktadır. Rekabetçi bir fiyat verebilecek havayolu kargo taşımacılığı ile uzak pazarlara etkin fiyatla gitmek alternatif bir strateji olarak değerlendirilmelidir. Mevcut GAP havaalanı kargo altyapısı bu girişim için değerlendirilebilir. Bunun için önemli olan konu uzak pazarlarda fiyat tuttutabilecek ürünler yetiştirmektir.

Şanlıurfa Ticaret ve Sanayi Odası düzenli olarak Şanlıurfa'nın potansiyelinin artırılması amacıyla çalışmalar yapmaktayız. GAP ürün deseninden sanayiye bütün herkesin geleceğini şekillendirmeyi hedefleyen bu çalışmalarda, vizyon açıcı egzersizler bulunmaktadır. Havayolu kargo taşımacılığı konusunda yapılan bu çalışma da benzer bir özellik taşımaktadır. ŞUTSO iç değerlendirme ve danışma süreçlerinden sonra bu çalışmada önerilen soğuk zincir yatırımı için detay fizibiliteler ve fon kaynakları için çalışmalarını geliştirecektir. Bu çalışmada temel sorunsal tarım ürünlerinde mevcut fiyat aralıklarının nasıl yukarı doğru esnetilebileceğidir. 3-5 bin kilometre uzağımızda dünyanın en önemli dağıtım merkezleri bulunmaktadır. Çok daha uzaklardan, örneğin Kenya ve Avustralya gibi, bu pazarlara et, kesme çiçek ve taze meyve sebze taşınmaktadır. Şanlıurfa benzeri ürünlerin üretiminde başarı sağlarsa ve bu üretim hava kargo yatırımları ile desteklenirse daha geniş bir coğrafyada pazarlara hitap edebilecektir.

Şanlıurfa Kargo Taşımacılığı potansiyeli hakkında hazırlanan bu çalışma altı ana bölümden oluşmaktadır. Birinci Bölümde havayolu işletmeciliği hakkında genel kavramlar verilmiştir. İkinci Bölümde hava kargo konusunda detaylar verilmiş, kargo tiplerinden bahsedilmiştir. Üçüncü Bölümde yasal çerçeve açıklanmıştır. Dördüncü Bölümde havayolu taşımacılığı sektörü ve mevcut durumu hakkında veriler paylaşılmıştır. Beşinci Bölümde Türkiye ve Şanlıurfa'da hava kargo taşımacılığı konusunda yapılacak yatırımların hangi sektörleri canlandıracağı tartışılmıştır. Potansiyel ürün ve pazarlar hakkında bilgi verilmektedir. Son ve altıncı bölüm genel bir değerlendirmedir. Stratejik bir yatırım olarak soğuk zincir kargo taşımacılığı ile ilgili yatırımlar Şanlıurfa'ya önerilmektedir

Hali hazırda Şanlıurfa kargo taşımacılığı karayolu ile yapılmaktadır. Hava yolu kargo taşımacılığında ise mevcut yolcu uçaklarının yük kapasitesi kullanılmaktadır. Kargo şirketi yöneticileri Şanlıurfa Ticaret ve Sanayi Odası'nı ziyaretlerinde hava kargo potansiyeli geliştiği takdirde bölgede lojistik bir yatırım yapabilecekleri konusunda bilgi vermişlerdir.

ÖNSÖZ

AB ülkelerine ihracatta havayolu ile taşımacılıkta yaklaşık 1.5 Avro/kg navlun oluşmaktadır. Bu karayolu ile ulaşımın 4-5 katı bir rakama denk gelmektedir. Şanlıurfa'nın mevcut sanayi ve tarımsal üretim kalemleri için bu navlun ücreti rasyonel değildir. Bu yüzden çalışmanın beşinci bölümünde mevcut bir Pazar üzerinden analiz yerine, potansiyel ürünler üzerinden değerlendirme yapılmaktadır. Mevcut üretim kalemleri, numuneler yada acil bazı parçalar haricinde havayolu kargo taşımacılığına uygun değildir. Çalışmamızın ikdördüncü ve beşinci bölümlerinde dünyada hangi ürünlerin hava kargoya uygun olduğu ve bunların içinden hangilerinin Şanlıurfa'da geliştirilebileceği üzerine stratejik tavsiye yapılmıştır.

Dünyada Şanlıurfa gibi tarımsal üretimin yüksek olduğu bölgelerde hava kargo ile daha ziyade bozulabilir gıda ürünleri soğuk zincir içinde taşınmaktadır. Bunların başlıcaları kesme çiçek, et ve üzüm suyu gıdalardır. Bozulabilir ürünlerin taşınmasında soğuk zincir önemli bir rol oynamaktadır. Çalışmamızda Şanlıurfa'ya hava kargo için özel tasarlanmış bir depolama yatırımı yapılmasını ve bu yatırım ile ilgili bazı ana konuları önermekteyiz. GAP barındırdığı tarımsal ürün potansiyeli ile böyle bir yatırıma ihtiyaç duymaktadır. Çalışmamızda Şanlıurfa GAP Havalimanında bütün bölgeye hizmet verecek bir soğuk hava depolama ve lojistik sistemi kurulmasını ve Gümrükleme işlemlerinin de yapıldığı bir depolama alanı ile tarım ürünleri sevkiyat merkezi olan diğer seçilmiş limanlarla uçuş bağlantılarının kurulmasını önerilmektedir.

Şanlıurfa Ticaret ve Sanayi Odası olarak sanayici, çalışanlar ve halkımızın gelir düzeyini arttırıcı çalışmalar yapmak hedefimizdir. Gelir düzeyi yüksek uzak pazarlar da gözden kaçırmamız gereken önemli bir alternatiftir. Buralara erişim için hem ürün desenimize ilaveler yapmalı hem de havayolu kargo taşımacılığı için altyapıyı oluşturmalıyız. Halihazırda ülkemizde ulaştırma master planı ve lojistik master planı çalışmaları yapılmaktadır. Karacadağ Kalkınma Ajansı ve Şanlıurfa Ticaret ve Sanayi Odası tarafından öncülük edilen Havayolu Kargo Taşımacılığı potansiyeli için hazırlanan raporun bölgenin önceliklerinin belirlenmesi açısından geleceğimize katkıda bulunacağını düşünüyoruz. Raporun hazırlanmasında emeği geçen herkese teşekkür ediyor ve çalışmanın faydalı olmasını temenni ediyorum.

Kadir KILIÇOĞLU

Şanlıurfa Ticaret ve Sanayi Odası Başkan Vekili

1. BÖLÜM

05 HAVAYOLU İŞLETMECİLİĞİ VE PAZARI
TEMEL KAVRAMLAR

2. BÖLÜM

27 HAVAYOLU KARGO TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ

3. BÖLÜM

51 HAVAYOLU TAŞIMACILIĞINDA YASAL
ÇERÇEVE VE IATA

4. BÖLÜM

63 HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ MEVCUT DURUMU

5. BÖLÜM

85 ŞANLIURFA KARGO TAŞIMACILIĞI DURUMU VE
STRATEJİK YATIRIM TAVSİYESİ

6. BÖLÜM

127 SONUÇ

HAVAYOLU İŞLETMECİLİĞİ VE PAZARI TEMEL KAVRAMLAR

1 - BÖLÜM

1. HAVAYOLU İŞLETMECİLİĞİ VE PAZARI TEMEL KAVRAMLAR

Ülkelere ve insanlığa ekonomik, kültürel ve sosyal boyutlarda faydaları olan havayolu taşımacılığı, buyünü ile kuşkusuz küreselleşmeyi artırmaktadır. Havayolu taşımacılığı yıllarca en sıkı düzenlemelere konu olan sektörlerden birisi olmuştur. Son yıllarda ekonomik düzenlemelerin giderek serbestleştirildiğini ve sektördeki rekabet koşullarının önemli ölçüde değiştiğini görülmektedir.

Hava kargo taşımacılığı sektörünü anlatmadan önce havayolu işletmeciliği ile ilgili bazı temel kavramlara yer vermekte fayda vardır. Aşağıdaki bölümlerde havayolu taşımacılığı, pazarı, işletmeleri ve işletmeciliğine ilişkin temel kavramlar hakkında bilgi verilecektir.

1.1. Havayolu İşletmeciliğine İlişkin Temel Kavramlar

Uçmak kuşkusuz insanoğlunun en eski tutkularından birisi olmuştur. İlk çağlardan insanlar kuşları görüp onlara özenmiştir. Çeşitli efsane ve destanlarda insanların bu tutkusunun izleri görülmektedir. Yaklaşık 5.000 yıl öncesine ait bir efsanede, Icarus ve Deдалus'un balmumundan yaptıkları kuşkanatları ile uçtukları anlatılmaktadır (Aktaş, 2012:16). Evliya Çelebi'ye göre 10. Yüzyıl Müslüman Türk Âlimlerinden İsmail Cevheri'den ilham alan Hezarfen Ahmet Çelebi 1600'li yıllarda uçan ilk insan olmuştur (Harding, 2006:5-6). 1783 yılında Platre de Rozier'in ilk balon uçuşuna insanlar tanıklık etmiştir (Milliyet, 1985:46).

İnsanoğlunun hiç dinmeyen uçma tutkusu, motorlu bir uçağın 1903 yılındaki uçuşu ile yeni bir çığır açmıştır.

İnsanoğlunun hiç dinmeyen uçma tutkusu, motorlu bir uçağın 20.yüzyılın başında uçuşu ile yeni bir ufuk açmıştır. Bu uçuşun üstünden sadece bir yüz yıl geçmesine rağmen, günümüzde binlerce yolcu, tonlarca yük ve posta yüzlerce kilometre/saatlik hızlarda, binlerce metre yüksekten, binlerce kilometre uzağa, neredeyse pilot müdahalesi olmaksızın emniyetli bir şekilde taşınabilmektedir.

Hava taşımacılığında yaşanan bu hızlı gelişme, sektörün dünyanın sosyo-kültürel ve ekonomik yapısına faydaları ile onu en önemli ulaşım türlerinden birisi haline getirmiştir. Günümüzde yüzlerce havayolu firması insanlığa son derece önemli faydalar sunmaya devam etmektedir. İnsanlığa büyük faydalar sunan havayolu işletmelerine önemli etkileri olan ekonomik düzenlemelere geçmeden önce havayolu işletmeciliğine ilişkin temel kavramları kısaca açıklamakta fayda vardır.

1.1.1. Taşımacılık Kavramı

Taşımacılık, insanın, canlı ve cansız diğer varlıkların bir noktadan başka bir noktaya yer değiştirmesini sağlayan bir hizmettir. Başka bir deyişle taşımacılık, belirli ihtiyaçlar karşısında fayda sağlamak üzere, kişilerin ve eşyanın yer değiştirmesini olurlu kılan bir hizmet olarak tanımlanmaktadır. Bu yer değişimi yeryüzünde (kara, hava ve su yüzeylerinde), yer altında (tünel, metro, iletim hatları) veya dünya sınırları

HAVAYOLU İŞLETMECİLİĞİ VE PAZARI TEMEL KAVRAMLAR

1 - BÖLÜM

dışında (uzay yolculuğu) olabilir (Kaya, 2000:5; Kaya, 2012:4).

Yer değiştirmeyi gerektiren hemen her durum için ulaştırma sistemlerinden yararlanılır. Olayın büyüklüğü, etki alanı ve aciliyetine göre gereksinim duyulan ulaştırma altyapısı, ulaşım aracı ve ulaşım hızı talebi de değişebilir. İngilizcede; “transport”, “transportation” kelimeleriyle ifade edilen taşımacılık, Osmanlıcada “münakale”, “münakalat” kelimelerine karşılık gelir. Günümüzde aynı anlama gelen “nakliye” ve “ulaştırma” kelimeleri de kullanılmaktadır (Kaya, 2012:4).

Taşımacılığın sağladığı faydalar temel olarak yer değiştirme ve zaman tasarrufu yaratmasından kaynaklanmaktadır. Zaman faydası yanında, elverişli ve ekonomik yer değişimine olanak verdiği ölçüde değer kazanan (Kaya, 2012:4) taşımacılık, coğrafi noktalar arasında mekân ve zaman ilişkilerinin kurulmasını sağlar. Taşımacılığı gerektiren faaliyetler; üretim, tüketim, ticaret, savunma, sosyal yaşam ve hizmetler (turizm, finansal, eğitsel, sportif, dini hizmetler, vb.) gibi yaşamın her noktasında, her anında karşımıza çıkmaktadır. Taşımacılık gereksinimi; farklı araçlarla ve farklı yüzeylerde (karada, suda, havada), insanın gerek kendisini gerekse ihtiyaç duyduğu malları ve hizmetleri bir yerden diğer bir yere çok miktarda ve hızlı şekilde ulaştırma zorunluluğundan kaynaklanmaktadır (Kaya, 2012:3).

Sürekli gelişen taşımacılık, insanların hayatında yüzyıllardır ekonomik ve sosyokültürel gelişim için yaşamsal bir faktör olmuştur. Uygun

taşımacılık olanaklarının varlığı ya da yokluğu nedeniyle; uluslar, bölgeler, şehirler, endüstriler, kurumlar, işletmeler gelişmiş ya da geri kalmıştır. Günümüzde taşımacılık, insanların medeni yaşam gereksinimini karşılayan temel araçlardan birisi durumundadır (Kaya, 2012:3).

1.1.2. Genel Havacılık ve Havayolu Taşımacılığı

Bir önceki bölümde taşımacılık, belirli ihtiyaçlar karşısında fayda sağlamak üzere, kişilerin ve eşyanın yer değiştirmesini olurlu kılan bir hizmet olarak tanımlanmıştı. Hava taşımacılığının tanımını da bu tanıma göre yapabiliriz. Hava taşımacılığı insanların, yükün (kargonun) ve postanın yer ve zaman faydası sağlayacak şekilde, bir havaaracı ile havadan yer değiştirmesi olarak tanımlanabilir.

Başka bir ifade ile insanların ve/veya yükün bir havaaracı ile yer değiştirmesi faaliyeti hava taşımacılığı hizmeti sayesinde mümkün olur. Sadece kar amacı güdülen yapılan uçuşlar değil, aynı zamanda kişisel amaçlar doğrultusunda yapılan uçuşlar da bu tanım kapsamına girmektedir. Yapılış amacı her ne olursa olsun insan, yük ya da postanın bir havaaracı ile yer değiştirmesi hava taşımacılığıdır (Gerede, 2002:9)

Hava taşımacılığı faaliyetleri kapsamı açısından, ikiye ayrılmaktadır: Genel havacılık taşımacılığı ve havayolu taşımacılığı. Genel havacılık taşımacılığı ile havayolu taşımacılığı arasında, kullanılan girdilerin ve süreçlerin özellikleri açısından, önemli farklar bulunmaktadır. Bunlar hava taşımacılığı işletmelerini ilgilendiren

HAVAYOLU İŞLETMECİLİĞİ VE PAZARI TEMEL KAVRAMLAR

1 - BÖLÜM

ekonomik düzenlemelerin kapsamını değiştirmektedir. Bu nedenle her iki taşımacılık türü arasındaki farkları ortaya koymakta fayda görülmektedir. Bunlar aşağıda sıralanmıştır (Gerede, 2006:197-203):

- **İşlev:** Havayolu taşımacılığında, taşımacılığın gerçekleştiği süreç sırasında hızlı bir biçimde yer değiştirme faydası sağlanmaktadır. Buna karşın genel havacılık kapsamındaki taşımacılık sürecinde; uçuş eğitimi, fotoğraf çekimi, ilaçlama, tohumlama, hava durumu tahmini, yangınla mücadele, sınır, boru ve enerji hatlarının gözlenmesi gibi yan işlevler de aynı anda gerçekleşmektedir.
- **Kamuya Açıklık:** Havayolu taşımacılığında aynı anda görece daha fazla insan ve yük taşınmaktadır. Toplu taşımacılık söz konusudur ve ücretini ödemek kaydıyla bu hizmet herkese açıktır. Oysa genel havacılık taşımacılığında, aynı anda görece çok daha az kişi ve yük taşınmaktadır. Diğer yandan, uçuş eğitim faaliyetlerinde olduğu gibi, herkes bu taşımacılıktan istediği gibi yararlanamamaktadır.
- **Ölçek:** Havayolu taşımacılığında kısa mesafeli uçuşlar söz konusu olsa da, genellikle hizmet sunulan alan genel havacılık taşımacılığına göre daha büyük ve geniştir. 1. Kullanılan hava araçlarının üretim kapasitelerinin de büyük olduğu dikkate alındığında hem kapsanan alan daha büyük ve geniş hem de üretim ölçeği çok daha büyüktür.

Görüldüğü gibi havayolu ve genel havacılık taşımacılığında özellikleri farklı olan girdiler yer alabilmekte, süreçler farklı olabilmekte ve çıktıların özellikleri birbirinden ayrılabilir. Bu nedenle bu raporda konular hava yolu taşımacılığı kapsamında ele alınmıştır.

1.2. Havayolu Taşımacılığı Hizmetine İlişkin Temel Kavramlar

Bu raporun temel konusunu oluşturan ekonomik düzenlemeler havayolu taşımacılığı ve bu hizmeti sunan havayolu işletmeleri kapsamında ele alınmaktadır. Bu nedenle, havayolu taşımacılığı hizmetine ilişkin bazı temel kavramları kısaca incelemekte fayda vardır.

1.2.1. Havayolu Ürünü

Havayolu taşımacılığı hizmetine ilişkin tanımlanması gereken kavramların başında “havayolu ürünü” ya da başka bir deyişle “havayolu hizmet sunumu” gelmektedir. İnsan ihtiyaçlarını karşılama özelliği taşıyan araçlara, ürün ve/veya hizmet adı verilir. Bu araçlardan dokunulabilir olanlar (somut) ürün, dokunulamaz olanlar (soyut) ise hizmet olarak adlandırılır (Turan, 2012:11). Endüstri işletmelerinin çıktıları somuttur ve bunlara “ürün” denilir. Hizmet işletmeleri çıktılarının en temel özelliği dokunulamaz, başka bir deyişle soyut olmalarıdır ve bunlar “hizmet” olarak anılır (Özgüven, 2008:653). İngilizcede, havayolu işletmeleri çıktılarının genellikle “product-ürün” olarak adlandırıldığı ve kullanıldığı görülmektedir.

HAVAYOLU İŞLETMECİLİĞİ VE PAZARI TEMEL KAVRAMLAR

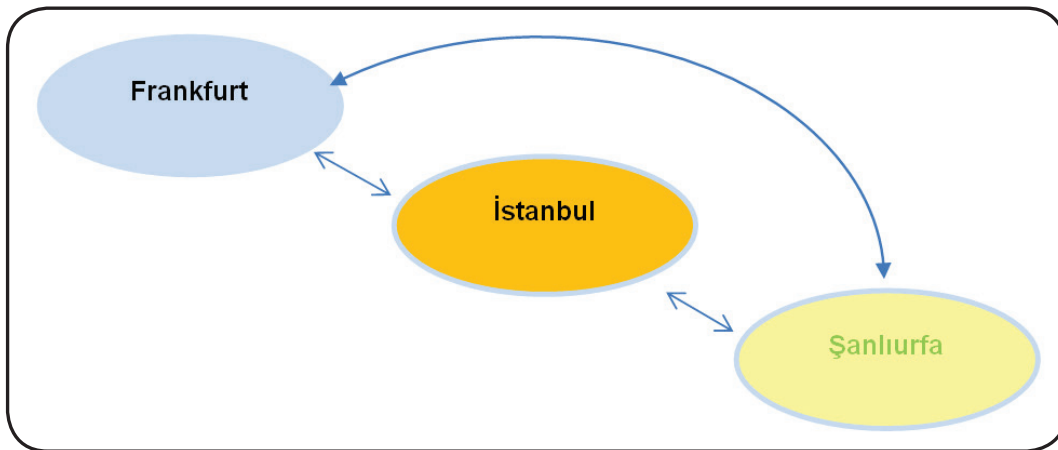
1 - BÖLÜM

Fakat Türkçe yazında hizmet işletmelerinin çıktılarını “ürün” olarak adlandırmak çok uygun karşılanmamaktadır. Bununla birlikte, havayolu işletmelerinin çıktılarını ifade etmek için daha basit bir dil kullanımı sağlamak ve kavram karmaşasını önlemek amacıyla, “havayolu hizmet sunumu” yerine “havayolu ürünü” kavramı tercih edilmiştir. Raporda “havayolu hizmet sunumu” ve “havayolu ürünü” kavramları, gerekli olduğu hallerde, birbirinin yerine ve aynı anlamda kullanılmıştır.

Havayolu ürünü temel olarak (ya da havayolu hizmet sunumu) yolcunun, yükün ya da postanın iki nokta arasında bir havaaracı aracılığıyla havadan yer değiştirmesidir. Daha önce de değinildiği gibi, ticaret, turizm, ya da sosyo-kültürel faktörler insanların ya da malların yer değiştirmesi ihtiyacını doğurur. Bu ihtiyacın özellikleri, taşımaya konu olanların hangi iki nokta arasında taşınacağını belirlemektedir. Havayolu taşımacılığında, bu noktaların rast gele belirlenmesi nadiren karşılaşılan bir durumdur.

Ulaşım ihtiyacı çoğu kez, yer ve zaman faydası elde edilebilmesi için, ulaşım ihtiyacına bağlı olarak, belirli iki nokta arasında ortaya çıkmaktadır. Bu nedenle havayolu işletmelerinin farklı noktalar arasında sundukları havayolu taşımacılığı hizmetlerinin her biri başka bir ürüne karşılık gelir. Örneğin, şekil 1’de görüldüğü gibi, Ankara–İstanbul ile Ankara–Şanlıurfa arasındaki havayolu taşımacılığı hizmeti tamamen farklı iki ürün olarak görülmelidir. Ankara’dan Şanlıurfa’ya gitme ihtiyacı duyan bir yolcuyu Ankara’dan İstanbul’a taşımak onun ihtiyacını karşılamayacaktır ve yolcunun havayolu işletmelerinden talep ettiği asıl ürün (hizmet) de bu değildir.

Diğer yandan genel havacılık taşımacılığında ortaya çıkan talep, bazen yolcuların hangi iki nokta arasında yer değiştireceğine ilişkin herhangi bir fark yaratmaz. Örneği, eğitim amacıyla uçuş yapmak isteyen birisi için, uçuşun hangi noktalar arasında olduğu değil, bu uçuş hizmetinin var olduğu havaalanlarının yeri önem kazanır.



Şekil 1: Farklı Havayolu Ürünleri

HAVAYOLU İŞLETMECİLİĞİ VE PAZARI TEMEL KAVRAMLAR

1 - BÖLÜM

Yolcunun ulaşım ihtiyacını karşılayacak havaalanları asıl başlangıç ve varış noktaları üzerinde olmayabilir. Başka bir ifade ile yolcuların ulaşım ihtiyacı asıl başlangıç noktasından hareketle asıl varış noktasına taşınmaları ile karşılanır.

Bu nedenle hava taşımacılığının kullanıldığı seyahati (trip), basit bir şekilde, iki havaalanı arasındaki taşımacılık olarak görmek de doğru değildir (Belobaba, 2009:52). Asıl Seyahat Başlangıç Noktası (ASBN) – Asıl Seyahat Varış Noktaları (ASVN)¹ ile havayolu taşımacılığı hizmetinin başlangıç ve bitiş noktaları aynı ya da farklı olabilir.

Örneğin Şanlıurfa Harran'da ikamet eden bir yolcunun tatil amacıyla Antalya'nın Kalkan ilçesine gitmek istediğini ve tarifeli havayolu taşımacılığını tercih ettiğini düşünelim. Harran ve Kalkan'da havaalanı ve havayolu taşımacılığı hizmeti olmadığına göre uçuşun başlangıç noktası ŞanlıurfaveyaGaziantep, varış noktası ise Antalyaveya Gazipaşa olacaktır.

Fakat Şekil 1.2'de de görüldüğü gibi, seyahatin asıl başlangıç noktası Harran, asıl varış noktası ise Kalkan'dır. Taşımacılık hizmetine olan talep buiki nokta arasında, bu iki noktanın ekonomik ya da sosyo-kültürel ihtiyaçlarından doğmuştur. Bu yolcu öncelikle Şanlıurfa'daki veyaDiyarbakır'daki havaalanlarından birisine varmak zorundadır. Bu sırada karayolu

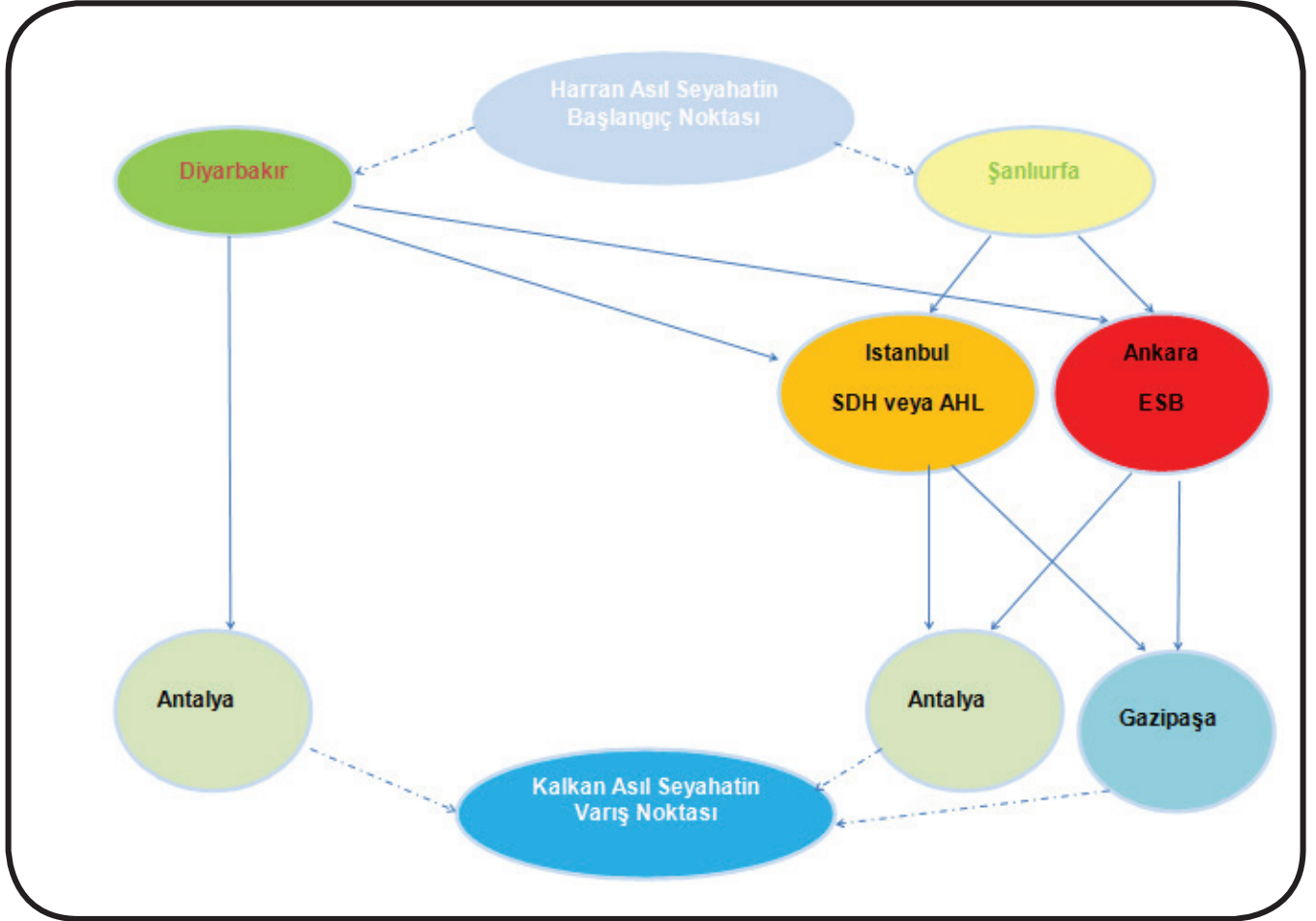
taşımacılığını kullanabilir. Uçuşun son noktası AntalyaveyaGazipaşa olabilir fakat seyahatin asıl varış noktası Kalkan'dır. Yolcu varış havaalanında tekrar yola çıkacak ve uygun bir taşımacılık seçeneğini (taşımacılık modu) kullanarak asıl varmak istediği yere, Kalkanı'a gidecektir.

Havayolu taşımacılığı yolculuk süresini azaltır. Fakat seyahatin toplam süresi bu yolcu için önemli değil midir? İki başlangıç havaalanının hepsinden Antalya ve Gazipaşa'ya tarifeli sefer varsa bu yolcunun havaalanı tercihlerinde hangi faktörler rol oynayacaktır? Bu sorunun cevabını şimdilik kitabın ilerideki bölümlerine bırakalım. Şekil 2'deki kesik çizgili oklar karayolu ya da demiryolu taşımacılığını, sürekli çizgi şeklindeki oklar ise havayolu taşımacılığını simgelemektedir.

1- Asıl Seyahat Başlangıç Noktası (ASBN) - Asıl Seyahat Varış Noktası (ASVN), kullanılan ulaşım seçeneği türüne bakılmaksızın kapıdan - kapıya taşımacılığın yapılacağı noktaları temsil etmektedir.

HAVAYOLU İŞLETMECİLİĞİ VE PAZARI TEMEL KAVRAMLAR

1 - BÖLÜM



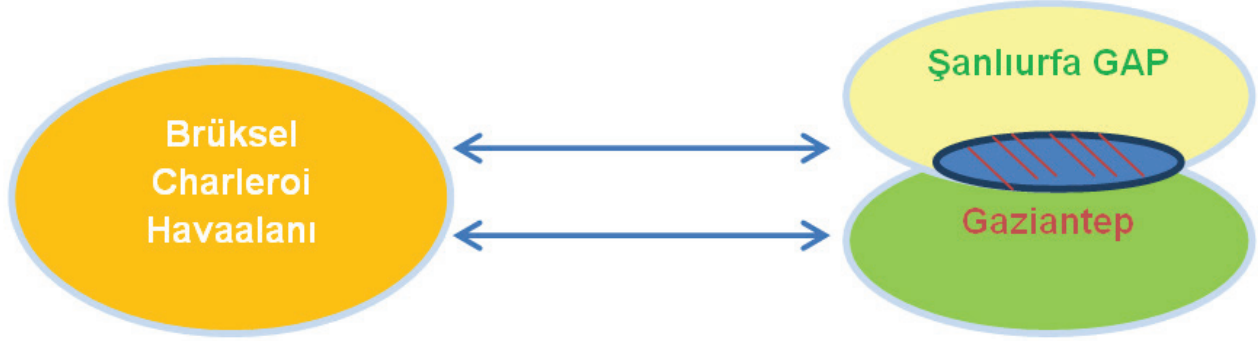
Şekil 2: Asıl Seyahat Başlangıç ve Varış Noktaları

Diğer bir örnek olarak Brüksel’de yaşayan ve Şanlıurfa’nın Halfeti İlçesinde yakın akrabaları olan gurbetçi bir işçi ailesini ele alalım. Tatilin başlangıç ve bitiş zamanlarını istediği gibi ayarlayabilen ailemiz yaz tatilinde Halfeti’deki akrabalarını ziyaret etmek istesin. Türkiye’de Halfeti’ye en yakın 2 havaalanından Brüksel havaalanına sefer olduğunu varsayalım. Bunlar; Şanlıurfa GAP Havaalanı ve Gaziantep havaalanı olsun. Şekil 3’te de görüldüğü gibi, Şanlıurfa Havaalanı’nın (batı) kapsama alanı ile Gaziantep Havaalanı’nın (doğu) kapsama

alanı kesişmektedir. Başka bir deyişle, iki havaalanı birbirinin kapsama alanı içinde kalmaktadır. Brüksel’de yaşayan ve Halfeti’ye akraba eş dost ziyaretleri yapmak için seyahat eden yolcular için Gaziantep–Brüksel ve Şanlıurfa GAP–Brüksel hatları “paralel hatlar” olarak adlandırılır. Emirdağlı Ailenin paralel hatlar arasındaki tercihini hangi faktörler etkileyecektir? Bu sorunun cevabını raporun ilerleyen bölümlerindeki bilgiler sayesinde daha iyi cevaplayabiliriz.

HAVAYOLU İŞLETMECİLİĞİ VE PAZARI TEMEL KAVRAMLAR

1 - BÖLÜM



Şekil 3: Paralel Hatlar

Bağlantılı uçuşlar da havayolu ürünü kapsamında örnek olarak verilebilir. Örneğin Birecik'te yaşayan bir yolcunun Tekirdağ Saray ilçesine gitmek istediğini varsayalım. Bunun için Şanlıurfa GAP Havaalanı'na oradan İstanbul AHL Havaalanı'na gideceğini düşünelim. Şanlıurfa-İstanbul AHL seyahati direkt bir uçuşla ya da Ankara üzerinden bağlantılı bir uçuşla gerçekleştirilebilir. Bazı durumlarda Şanlıurfa-Ankara-İstanbul uçuşu, Şanlıurfa-İstanbul arasındaki direkt uçuştan daha ucuz olabilir.

Bazen Şanlıurfa-Ankara-İstanbul uçuşu, Şanlıurfa-İstanbul arasındaki direkt uçuştan bile daha ucuz olabilir. Oysa bağlantılı uçuşun mesafesi direkt olana göre daha fazladır. Bazı durumlarda fiyatı mesafe değil rekabet koşulları ve uçakların doluluk oranları belirlemektedir. Bunlar birbirinden tamamen farklı iki havayolu ürünüdür. Fakat Ankara-İstanbul hattındaki rakipler, rekabet dinamikleri çerçevesinde, bu tür şaşırtıcı fiyatlamalara başvurabilir. Bu durumda yolcumuz hangi uçuşu tercih edecektir? Direkt olanı mı yoksa bağlantılı

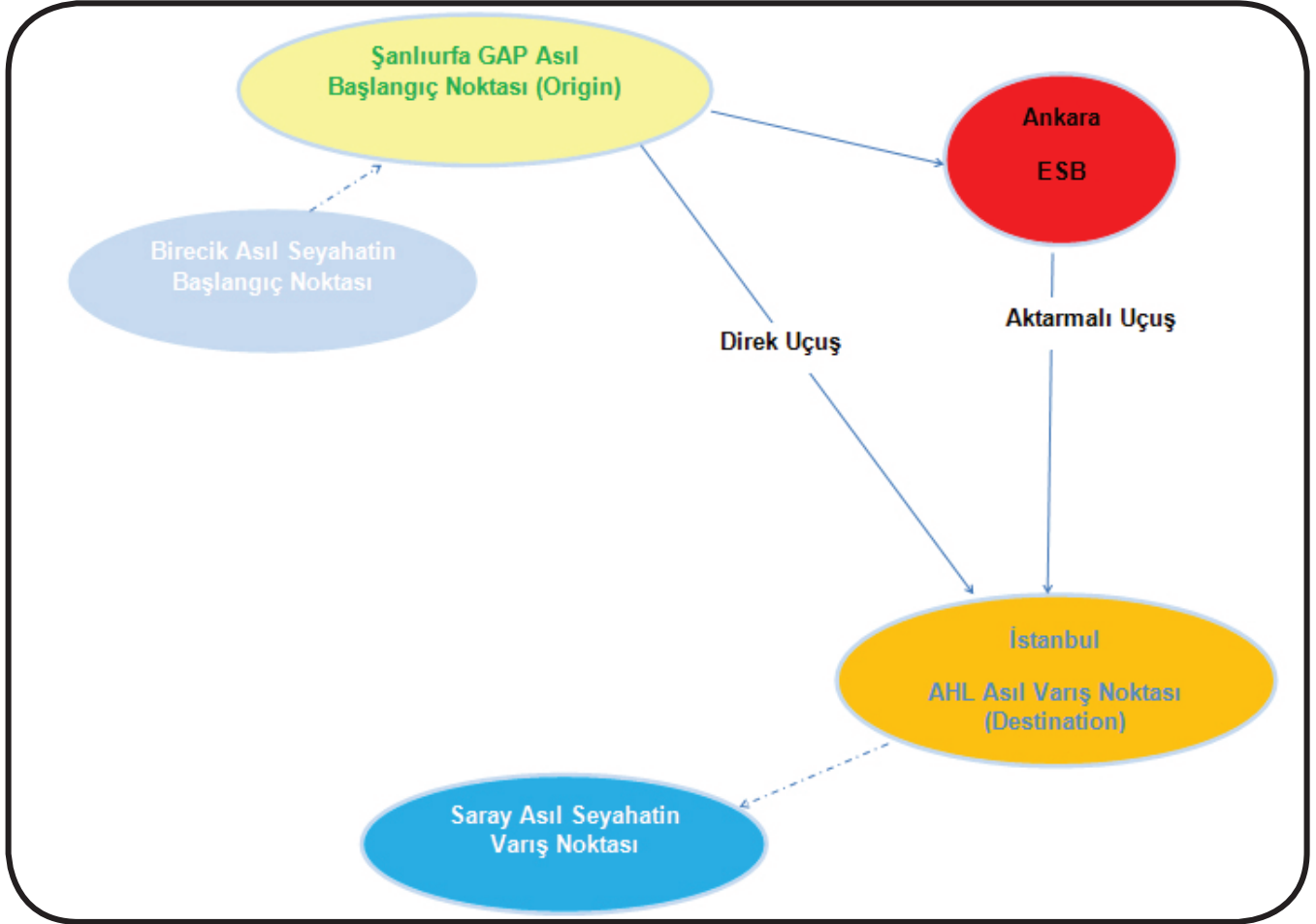
uçuşu mu? Bu örnekteki havayolu ürünü tam olarak nedir? İngilizce yazında asıl havayolu ürününe karşılık olarak "Origin-Destination" (O-D ya da O&D) terimi kullanılmaktadır. Kitabımızda çok bacaklı uçuşlarda asıl havayolu ürününe karşılık gelecek terim olarak "Asıl Başlangıç ve Asıl Varış" (AB-AV) noktası isimlendirmesi kullanılmıştır.

Şekil 4'de açıklanan seyahat seçeneklerini göstermektedir. Kesik çizgili oklar karayolu ya da demiryolu taşımacılığını, sürekli çizgi şeklindeki oklar ise havayolu taşımacılığını simgelemektedir.

Kısacası temel havayolu ürünü iki havaalanı arasında (AB-AV arasında) gerçekleşen uçuş ile yolcunun, yükün ya da postanın yer değiştirmesidir. Fakat bu temel ürünün başka bileşenleri olduğunu ve bileşen özelliklerinin talebi önemli ölçüde etkilediğini unutmamalıyız. Aşağıda Şekil 4'te örneğe yer verilmiştir.

HAVAYOLU İŞLETMECİLİĞİ VE PAZARI TEMEL KAVRAMLAR

1 - BÖLÜM



Şekil 4: Asıl Başlangıç ve Varış Noktaları

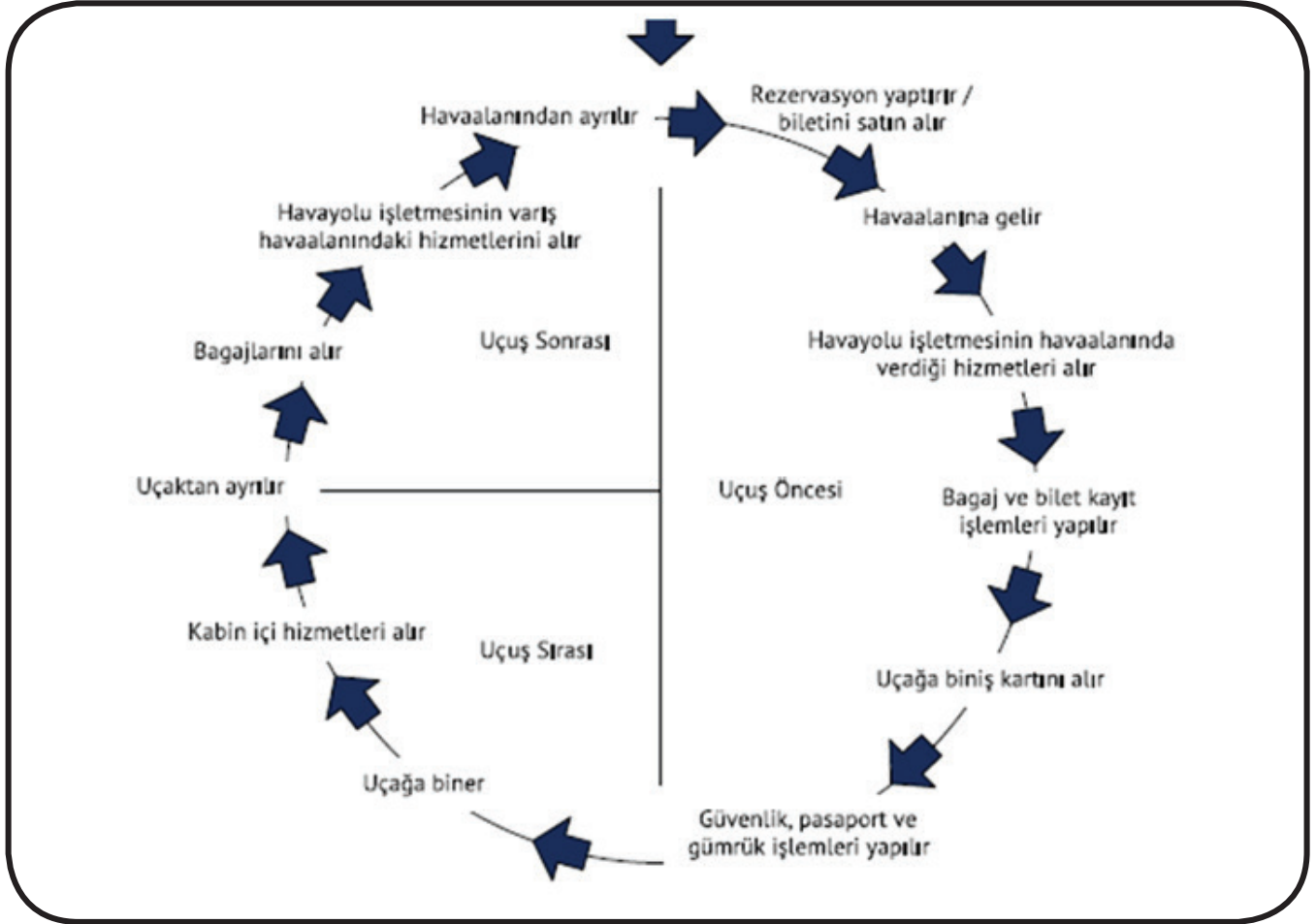
1.2.2. Havayolu Taşımacılığında Hizmet Süreci

Havayolu taşımacılık hizmetinin özelliklerinden birisi bunun bir hizmet süreci içinde gerçekleşmesidir. Satın alınan sadece fiziksel özellikleri olan ve iki nokta arasında yolcu taşıyan bir koltuk değil, dokunulmaz özellikleri olan bir hizmet sürecidir (Dempsey, Gesell ve Crandall, 1997:170).

Bu nedenle, hizmet sunumu sürecindeki aşamalar havayolu ürününün parçasını oluşturmaktadır. Eğer düzenlemeler bu hizmet sürecindeki aşamaları etkilerse havayolu yönetimini de etkileyecek anlamına gelir. Bu nedenle, havayolu taşımacılığında hizmet sürecini açıklamakta fayda görülmüştür. Şekil 15'te havayolu taşımacılığı hizmet süreci görülmektedir.

HAVAYOLU İŞLETMECİLİĞİ VE PAZARI TEMEL KAVRAMLAR

1 - BÖLÜM



Şekil 5: Havayolu Taşımacılığında Hizmet Süreci

Kaynak: Thomas, 1997: 140.

Bu süreç yolcunun havayolu hizmeti hakkında bilgi talep etmesi ve araştırmasıyla başlar. Yolcu veya onun yerine başka birisi (asıl müşteri) satın alma kararını verir, yolcu ya da başka birisi ödemeyi yapar, bilet satın alınır. Bu süreç genellikle havayolu işletmesinin bilet satış ofislerinde, internette ya da seyahat acentesinde, başka bir deyişle havaalanı dışında gerçekleşir. Havayolu taşımacılığı talebini etkileyecek önemli bir nokta, yolcunun başlangıç havaalanına nasıl ve ne kadar sürede ulaşacağıdır (Belobaba, 2009:52). Havaalanına

erişim olanaklarının güç olduğu veya ulaşım sürelerinin toplam seyahat süresini istenenden daha fazla artırdığı durumlarda yolcular ikame ürünlere ya da başka havaalanlarına yönelebilir.

Kontrolleri dışında kalmasına rağmen, sürecin havaalanındaki bölümü de havayolu işletmesinin sunduğu hizmetinin bir parçası olarak algılanabilmektedir. Uçağa binilmesi ve kabin içi hizmetlerin alınmasından sonra uçuşun bitmesi ile bu süreç tamamlanır. Bagajların alınması, varsa gümrük ve pasaport

HAVAYOLU İŞLETMECİLİĞİ VE PAZARI TEMEL KAVRAMLAR

1 - BÖLÜM

kontrollerinden geçilmesi, varış havaalanındaki hizmetlerden yararlanılması hatta bu havaalanının terk edilmesi işlemi bile havayolu taşımacılık hizmetinin bir parçasıdır. Havayolu işletmeleri tüm bu süreç dâhilinde müşteri istek ve ihtiyaçlarını karşılamaya çalışacaktır. Ters durumda hizmet kalitesi düşebilir. Havayolu işletmeleri mevcut düzenlemelerin tüm bu süreçlere etkisini dikkate almalıdır.

1.2.3. Havayolu Ürününün Bileşenleri

Havayolu taşımacılığı, önceki bölümde de açıklandığı gibi, bir hizmet sürecinde gerçekleştirilmektedir. Malların dokunulabilir ve/veya dokunulamaz bir takım ürün özelliklerine (Boyutları, ağırlığı, arıza yapma olasılığı, rengi, işlevi vb. gibi) karşın havayolu taşımacılığı hizmet sunumunun (havayolu ürününün) da bazı dokunulamaz-soyut bileşenleri vardır (Shaw, 2007:142). Havayolu işletmeleri hizmet sunumlarını tüm bileşenleri ile birlikte müşterilerin istek ve ihtiyaçlarını karşılayıp geçecek şekilde tasarlamalıdır. Aksi durumda hizmet kalitesi, buna bağlı olarak talep ve gelirler düşebilir. Bu nedenle havayolu ürün bileşenlerinin neler olduğunu ve müşteri için bunların ne ifade ettiğini bilmek gerekmektedir.

Günümüzde artan rekabet havayolu ürünleri ile yapılmaktadır. Bu durumda ürünün özellikleri rekabette önemli bir rol oynayacaktır. Havayolu işletmesinin sunduğu hizmetin (havayolu ürününün) bileşenleri ve bunların özellikleri talebietkilemenin önemli bir aracı konumundadır. Başka bir tanımla, ürünün bileşenleri havayolu işletmesinin elde edeceği geliri etkileyecektir. Diğer yandan pazara sunulan ürünün

özellikleri, üretimi için katlanılacak fedakârlıklar nedeniyle, havayolu işletmelerinin işletim maliyetlerini (faaliyet giderleri – operating costs) etkiler (Doganis, 2002:236). İşletmelerin yönetiminde cevap aranan en temel sorulardan birisi gelirlerin nasıl artırılacağı, maliyetlerin ise nasıl azaltılacağıdır. Sonuç olarak, havayolu işletmesinin çıktısı olan ürün, gelir ve giderleri en çok etkileyenlerin başında gelmektedir. O halde havayolu ürününü etkili bir şekilde kurgulamak ve sunmak havayolu işletmeleri açısından son derece önemlidir.

Bazen havayolu taşımacılığındaki hizmet kalitesinin sadece kabin içi hizmetler ile değerlendirildiği görülmektedir. Bunun nedeni, havayolu ürününün sadece kabin içinde sunulan hizmetlerden oluştuğunu varsaymaktır. Oysa havayolu ürününün, talebi etkilemesi açısından, daha önemli bileşenleri vardır. Eğer bu bileşenler beklentileri karşılamıyorsa kabin içi hizmetlerin yarattığı tatmin genel hizmet kalitesini artıramayabilir. Diğer yandan kitabımızın temel konusu olan ekonomik düzenlemeler, havayolu ürününün bileşenlerini önemli bir şekilde etkileyebilmektedir. Ürünün bileşenleri gelirleri, maliyetleri ve rekabeti etkiliyorsa havayolu yöneticilerinin ve diğer paydaşların bu etkileşimi iyi bilmeleri gerekir. Bu nedenle, sözü edilen bileşenlerin açıklanmasında fayda görülmüştür. Bunlar aşağıda sıralanmaktadır (Doganis, 2002:236-254; Wells, 1999:303).

Fiyat ile ilgili bileşenler: Bunlar hizmet sunumunun müşterilere maliyeti ve ücrete ilişkin koşullardır.

HAVAYOLU İŞLETMECİLİĞİ VE PAZARI TEMEL KAVRAMLAR

1 - BÖLÜM

Tarife ile ilgili bileşenler: Bu bileşen grubunun en önemli ve temel bileşeni kuşkusuz toplam seyahat süresidir. Sonuç olarak havayolu taşımacılığı bir yer değiştirme hizmetidir ve yer değiştirme süresi ürünün faydasındaki özü oluşturmaktadır. ASBN ile kalkış havaalanı, varış havaalanı ile ASVN arasında geçen ulaşım süreleri toplam seyahat süresini etkileyecektir.

Uçuşun sıklığı, mevsimi, ayı, günü, kalkış ve varış saatleri, uçuş ağının büyüklüğü ve genişliği² uçuşun direkt ya da bağlantılı olması, bağlantılı uçuşlarda tarifenin uygunluğu, zamanında kalkış başarısı³ (on time performance) gibi özellikler en önemli tarife temelli unsurlardır. Bu gruptaki diğer unsurlar; kalkış ve varış havaalanlarının özellikleri, seyahat başlangıç ve bitiş noktaları ile kalkış ve varış havaalanları arasındaki ulaşım olanakları, güvenlik tercih edilen uçuş yolu gibi unsurlardan oluşur.

Konfor ile ilgili Bileşenler: Bunlardan ilki; koltukların şekli ve rahatlığı, koltuklar arası mesafe, tuvaletlerin ve kabin içinde yer alacak sınıfların sayısı, kabinin ferahlığı ve görüntüsü gibi uçakların kabin içi tasarımına ilişkin bileşenlerdir. İkinci bileşen grubu uçuş sırasında gerçekleşen kabin içi hizmetleri kapsar. Bunlar; ikramın niteliği, niceliği ve sunumu, kabin görevlilerinin sayısı, tutum ve davranışları, çoklu ortam uygulamalarından oluşan eğlence sistemleri gibi unsurlardır.

Konfora ilişkin diğer bir bileşen grubu ise gidiş ve varış havaalanlarında yerde verilen hizmetlerle ilgilidir. Bunların başında gidiş havaalanındaki bagaj teslim ve kayıt (check-in) işlemleri gelmektedir. Bu işlemlerin yapılış biçimleri, işlemler için bekleme süreleri, işlemlerin yapıldığı bankoların sayısı, işlemleri yapan personelin gerçeklik dakikalarında (Carlzon, 1990)⁴ yolculara karşı tutum ve davranışları bu gruptaki bileşenlere örnek olarak verilebilir. Diğer bileşenler, havaalanlarındaki bekleme salonları ve içlerinde sunulan hizmetin özellikleri, internette bilet kontrol ve kayıt olanaklarının varlığı, varış havaalanında bagaj teslim süreleri, bagajların zamanında ve sağlam bir şekilde teslim edilmeleri gibi hizmetlerden oluşur.

Havayolu işletmesinin imajı ile ilgili bileşenler: Hizmet sunumunun bu tür bileşenleri havayolu işletmelerinin müşterileri ve daha geniş kitleler üzerinde yaratmaya çalıştıkları imaj ve reklam ile ilgili çalışmalardır. Havayolu işletmeleri verdikleri hizmetleri, bir marka haline getirmeye çalışırlar. Bir çok ilgili faaliyet; imaj ve marka yaratma çabaları kapsamında örnek olarak verilebilir. İşletmenin reklam kampanyaları, uçakların boyanma biçimi, sloganları, hizmet kalitesinin, havayolu işletmesinin algılanan emniyet seviyesi ilgili parçalar bu grupta yer almaktadır. Bu faaliyetlerin türü ve çeşitliliği havayolu işletmesinin pazarda kendisini nasıl bir imaj oluşturma istediği ile ilgilidir.

2 - Uçuş ağının büyüklüğü sunulan şehir ya da havaalanı çiftlerinin sayısına, genişliği ise bunların dağıldığı coğrafi alanın genişliğine işaret etmektedir.

3 - Uçuş, programlanan zamanın ilk 15 dakikası içinde başlarsa uçağın zamanında kalktığı kabul edilir. Zamanında kalkış başarısı her 100 uçuştan kaçının zamanında kalktığı bulunarak hesaplanır ve yüzde oranı ile ifade edilir.

4 - Jan Carlzon'un Gerçeklik Dakikaları (Moment of Truths) adlı kitabında yolcuyla personelin yüz yüze geldiği anlar gerçeklik dakikaları olarak adlandırılmıştır. Carlzon hizmet kalitesine ilişkin asıl sorunların bu anlarda ortaya çıktığını ileri sürmektedir.

HAVAYOLU İŞLETMECİLİĞİ VE PAZARI TEMEL KAVRAMLAR

1 - BÖLÜM

Hizmet sunumunun uygunluğu: Müşterilerin hizmet sunumuna ve bilgilerine kolaylıkla ulaşabilmeleri için geliştirilen hizmetler bu gruptaki bileşenlerdir. Bilet satış ofislerinin bulunduğu yerlerin özellikleri, bunlara erişimin kolaylığı, ofislerde bekleme süreleri, çağrı merkezleri aracılığı ile verilen hizmetlerin özellikleri ilk akla gelenlerdir.

Bilgisayarlı rezervasyon sistemlerinin (BRS) etkinliği ve küresel olarak dağılımı, elektronik bilet kolaylıkları, internet ortamında rezervasyon ve bilet satış hizmetlerinin varlığı, koşullarının uygunluğu, ödemeye ilişkin güvenlik önlemleri gibi dağıtım kanalları ile ilgili unsurlar bu kapsam içine girmektedir. Ayrıca istenilen zamanda istenilen uçuş için yer bulabilme olanağı ile uçuş mil programları da bu gruba dâhil edilmektedir.

1.2.4. Havayolu Taşımacılık Hizmetinin Özellikleri

Havayolu taşımacılığı hizmetinin tanımını, kapsamını, sürecini ve bileşenlerini açıkladıktan sonra bu hizmetin özelliklerinden bahsetmekte fayda vardır. Bu sayede ekonomik düzenlemelerin havayolu işletmelerinin yönetimini neden ve nasıl etkilediğini anlamak ve açıklamak daha kolay olacaktır.

Havayolu taşımacılığı sisteminin çıktısı karmaşık süreçler içinde oluşan bir hizmettir ve bu hizmetin özellikleri diğer hizmetlerinkine benzer. Bunları aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür (Doganis, 2002:4-26; Wensveen, 2007:261-262):

- Havayolu taşımacılık hizmeti, talep dalgalanmalarına karşı, daha sonra sunulmak üzere depolanamaz. Uçuşta boş kalan koltuk, satış fırsatını tamamen kaybetmiştir. Bu durum havayolu işletmelerinin pazara sundukları kapasiteyi etkili bir şekilde yönetmesini, üretimin mümkün olduğunca çoğunu satabilmesini gerektirir. Tersisi durumda doluluk oranı ve gelirler azalacak, birim maliyetler ise artacaktır.
- Hizmet kişiseldir, sunulan hizmet her yolcu tarafından farklı bir biçimde algılanabilir. Bu durumda müşterilerin istek ve ihtiyaçlarının doğru bir şekilde anlaşılması ve bunların hizmet sürecinde karşılanıp geçilmesi gerekir. Tersisi durumda havayolu taşımacılığı hizmetine duyulan talep ve dolayısıyla gelirler azalacaktır.
- Havayolu taşımacılığı hizmeti bir süreçtir, aynı anda üretilir ve tüketilir. Mallarda olduğu gibi hizmet sunumunun iade edilmesi ya da değiştirilmesi mümkün değildir. Tüketiciler de hizmet sunumu sürecine katılırlar. Bu durumda hizmet sürecinin her anı hem havayolu işletmesi hem de müşteri için önemlidir. “Gerçeklik dakikaları” olarak adlandırılan bu anların etkili bir şekilde yönetilememesi algılanan hizmet kalitesini düşürebilir (Carlzon, 1990). Bu durum talebi azaltabilir, talebin azalması da gelirleri azaltacaktır.
- Havayolu hizmeti genellikle toplu olarak sunulur, tek bir kişi için özel sunum yoktur. Müşterilerin istek ve ihtiyaçlarını karşılayıp geçmek hizmet kalitesini, talebi, gelirleri

HAVAYOLU İŞLETMECİLİĞİ VE PAZARI TEMEL KAVRAMLAR

1 - BÖLÜM

ve müşteri bağlılığını artırmada önemli rol oynar. Bu nedenle, birbirinden farklı kişilere toplu sunum yapıyorken bile mümkün olduğunca çok müşterinin istek ve ihtiyacının karşılanıp geçilmesi havayolu işletmelerinin başarısı açısından önemli hale gelir. Bu da etkili bir pazar bölümlendirmesi ihtiyacını doğurur. Pazar ve pazar bölümlendirmesi takip eden bölümlerde açıklanmaktadır.

- Havayolu taşımacılığı hizmet sunumunun gerçekleşmesi her zaman kesin değildir. Teknik sorunlar ya da meteorolojik koşullar gibi nedenlerle uçuş gecikebilir ya da iptal edilebilir. Uçuş gecikmeleri ve iptalleri işletim maliyetlerini artırır, algılanan hizmet kalitesini düşürebilir.
- Hizmet sunumunun kalitesi tüketilmeden önce anlaşılamaz. Mallarda olduğu gibi tüketim öncesinde ürünün kalitesini test etmek, kullanımı denemek mümkün değildir. Bu durum yukarıda açıklandığı gibi, taşımacılık hizmet sürecinin bizzat gerçekleştiği anları önemli kılar.

1.3. Havayolu Pazarına İlişkin Temel Kavramlar

1.3.1. Havayolu Pazarı

Belirli mal ve hizmetlerin değişimi için alıcı ve satıcıların ticari işlem yaptıkları, bu mal ve hizmetlerin fiyatlarının eşitlendiği yerdir (Çetinkaya, 2003:11; OECD, 1993). Havayolu pazarı tanımının en önemli iki bileşeni havayolu ürünü ve bu ürünü talep edenlerdir. Havayolu ürününü daha önceki bölümlerde ayrıntılı bir şekilde açıkladığımıza göre, havayolu

pazarını tanımlamak artık daha kolay olacaktır. Havayolu pazarı belirli iki nokta arasında havayolu ürününü sunanlar ile bu ürünü talep edenlerin karşı karşıya geldiği ve fiyatın belirlendiği yerdir. Başka bir anlatımla, belirli iki nokta arasında havayolu ürününü sunanlar ile iki nokta arasında ticari amaçlı taşınacak olan, mevcut ve potansiyel olmak üzere, yolcu, yük ya da posta trafiğinin bir araya gelip fiyatı belirlendiği yer havayolu pazarı olarak tanımlanabilir (ICAO, 2004:4.1.1).

Havayolu pazarlarına verilebilecek en yaygın örnek, İstanbul–Paris örneğinde olduğu gibi, şehir–çifti pazarlarıdır. Ancak bazı şehirlerde birden fazla havaalanı olabilmektedir. Bu durumda havaalanı–çifti pazarlarından söz edilir. Örnek vermek gerekirse, İstanbul’da bulunan Atatürk ve Sabiha Gökçen Havaalanları ile Fransa’da bulunan Orly ve Charle De Gaulle Havaalanlarının oluşturduğu noktaların her birisi ayrı pazardır. Çünkü bu havaalanı çiftleri arasında yapılan havayolu taşımacılığı aynı gibi görünse de aslında farklı iki üründür (ICAO, 2004:4.1.1). Fakat sözü edilen havaalanı çiftleri bazı yolcular için paralel hat özelliği taşıyabilir. Bunun anlamı farklı havaalanı çiftleri arasındaki taşımacılığın aslında aynı havayolu ürününe karşılık gelmesidir. Sonuç olarak paralel pazarlar ortaya çıkar ve bu havayolu ürünleri kolayca birbirini ikame edebilir. Atatürk ve Sabiha Gökçen Havaalanları ile Paris’te bulunan Orly ve Charle De Gaulle Havaalanları benzer pazarları oluşturur.

Çok sayıda şehir ya da havaalanı çiftlerini kapsayanlara bölgesel pazarlar adı

HAVAYOLU İŞLETMECİLİĞİ VE PAZARI TEMEL KAVRAMLAR

1 - BÖLÜM

verilmektedir. Örneğin Avrupa ya da Orta Doğu Pazarı gibi. Farklı bölgeler arasında havayolu taşımacılığı hizmeti mevcutsa bölge çifti pazarları oluşmaktadır. Kuzey Atlantik Pazarı olarak da bilinen Kuzey Amerika-Avrupa Pazarı gibi. Ülkeler arasındaki şehir ya da havaalanı çiftlerini kapsayan pazarlar ise ülke-çifti pazarları olarak adlandırılır. Ülke-çifti pazarları (Türkiye-Almanya Pazarı gibi) ve bölgesel pazarlar daha büyük ölçekli pazarlara örnek olarak verilebilir (ICAO, 2004:4.1.1).

Daha önce açıkladığımız gibi işletme, havayolu ürünü direkt veya bağlantılı uçuşlarla sunulabilir. Uçuşlar bağlantılı yapılıyorsa pazar tanımını, başlangıç noktası ile varış noktası arasındaki (BN-VN) hat belirlenmelidir. Paralel hatlar ise paralel pazarları oluşturacaktır.

1.3.2. Havayolu Pazarının Bölümlendirilmesi

Havayolu işletmeleri, havayolu pazarında havayolu taşımacılığı hizmeti sunarlar. Bu hizmete ihtiyaç duyanlar adına satın alma kararını verenler ise müşterilerdir. İşletmelerin pazara sundukları hizmeti satabilme ve gelirlerini artırabilme başarıları havayolu işletmesinin genel başarısında etkili olur. Bu başarıyı etkileyen en önemli faktörlerden birisi ise müşterilerin istek ve ihtiyaçlarını karşılayıp geçebilmektir. Başka bir deyişle, müşterilerin algıladığı hizmet kalitesini artırabilmektir (Wensveen , 2007: 258-259). Bu durumda havayolu işletmelerinin başarılı olabilmeleri için faaliyet gösterdikleri pazardaki müşterilerin istek ve ihtiyaçlarını çok iyi bilmeleri ve bunları karşılayıp geçecek bir hizmet sunumu gerçekleştirmeleri önem taşıyacaktır

(Shaw, 2007:23). Havayolu ürününün şehir ya da havaalanları arasındaki (bir uçak ile gerçekleştirilen) havayolu taşımacılığı hizmeti olduğunu, havayolu pazarının ise temelde şehir ya da havaalanı çiftlerinden oluştuğunu hatırlayalım. Uçakta aynı yere gitme ihtiyacını duyan farklı yolcular bir araya gelmiş fakat bu yolculuğa ilişkin ihtiyaçları farklılaşmış olabilir. O halde, aynı yere giden fakat farklı istek ve ihtiyaçları bulunan bu yolcular için hizmet kalitesi aynı anda nasıl artırılacaktır? Ya da başka bir ifade ile her bir müşterinin istek ve ihtiyaçlarının neler olduğunu tek tek araştırmak, bulmak ve buna göre ayrı bir ürün tasarlayıp pazara sunmak mümkün müdür? Bu hem teknik açıdan hem de yüksek üretim maliyetleri açısından mümkün görünmemektedir.

Daha önce de açıklandığı gibi, mümkün olduğunca çok müşterinin istek ve ihtiyacının karşılanıp geçilmesi havayolu işletmelerinin başarısında önemli rol oynar. Havayolu işletmeleri, bu sorunu aşabilmek için, aynı şehir-çifti pazarındaki yolcuları ortak özelliklerine göre gruplandırmak ister. Çünkü ortak özelliklere sahip yolcuların istek ve ihtiyaçları benzerlik gösterebilir. Bu durumda ürünün özellikleri genel olarak bu grubun ihtiyacını karşılayacak şekilde tasarlanırsa aynı anda daha çok yolcunun istek ve ihtiyacını karşılayıp geçmek mümkün olabilir. Bu uygulama pazar bölümlendirmesi (market segmentation) olarak adlandırılır (Wensween, 2007:258-259). Fakat bazı kaynaklarda talebin bölümlendirmesi de denilmektedir (Belobaba, 2009:61-62). Pazar bölümlendirmesi müşteri istek ve ihtiyaçlarının anlaşılmasında fayda sağlar (Belobaba, 2009:62)

HAVAYOLU İŞLETMECİLİĞİ VE PAZARI TEMEL KAVRAMLAR

1 - BÖLÜM

Yolcu taşımacılığında pazar bölümlendirmesi genellikle seyahat amacına göre yapılmaktadır. Buna göre pazar genellikle ikiye ayrılarak “iş amaçlı yolcu pazarı” ve “eğlence amaçlı yolcu pazarı” olarak bölümlendirilir. Eğlence amaçlı pazar ise tatil ya da akraba ve eş dost ziyareti olarak ikiye ayrılmaktadır (Shaw, 2007:22-37).

- **Uçuş uzunluğu:** Kısa ya da uzun mesafeli hatlarda seyahat edenler.
- **Fiyat:** Talebin fiyat elastikiyeti yüksek ya da düşük olan yolcular.
- **Zaman:** Toplam uçuş ve seyahat süresini önemseyenler ya da yeterince önemsemeyen yolcular.
- **Seyahat amacı:** İş, tatil ya da dini amaçlı seyahatler, akraba, eş-dost arkadaş ziyaretini amaçlayan seyahatler, eğitim ya da askeri amaçlı seyahatler, spor karşılaşmaları, bilimsel ya da kültürel faaliyetlerden kaynaklanan seyahatler.
- **Seyahat sıklığı:** Düzensiz aralıklarla ve çok az sıklıkla seyahat edenler, düzenli aralıklarla fakat az sıklıkla seyahat edenler, düzenli aralıklarla ve sık seyahat edenler.
- **Varış noktasındaki kalış süresi:** Günübirlik, kısa süreli ya da uzun süreli.
- **Ulusal ya da uluslararası uçuşlar:** İç ya da dış hat uçuşlarında seyahat edenler.
- **Kişisel özellikler:** Yaş, cinsiyet, gelir seviyesi, belirli bölgelerden veya kültürel ve kişisel özellikler, sosyo-kültürel seviye.
- **Taşınanın özellikleri:** Yolcu veya kargo.

Pazar bölümlendirmesi, gelirleri artırmak amacıyla, fiyat farklılaştırma aracı olarak da kullanılmaktadır. Aynı şehir çifti pazarında ve aynı uçuşta havayolu taşımacılığı hizmetini talep edenlerin ödemeye razı oldukları bilet ücreti farklı olabilir. Ödemeye razı olunan ücretin karşılığını yansıtan bir hizmet sayesinde, farklı ücretlere sahip farklı hizmetler sunulur ve bu sayede uçuştaki toplam gelir artırılabilir (Belobaba, 2009:79-80). Diğer yandan, fiyatın hali hazırda önemli bir ürün bileşenidir. Fiyatı değiştirerek gelirleri artırmak amacıyla yapılan pazar bölümlendirmesi aslında fiyata duyarlılığı olan ve olmayan yolcuları gruplandırmak içindir. Ortaya çıkan yolcu gruplarının fiyata ilişkin istek ve ihtiyaçlarını karşılayan bir ürün tasarımı, nihayetinde yine hizmet kalitesini artırmaya yöneliktir. Havayolu ürününün bir bileşeni olan fiyat, yolcuları memnun ederse talep de artabilir.

Kısaca özetlemek gerekirse, raporumuzda kullanılacak “pazar” kavramı ile şehir çiftleri veya daha çok şehir çiftini kapsayan, bölge veya ülke çiftleri işaret edilmektedir. Raporumuzda bir ülke içindeki şehir çiftlerinin oluşturduğu pazar “iç hatlar pazarı”, ülke dışına taşan şehir çiftlerinin oluşturduğu pazar ise “dış hatlar pazarı” olarak adlandırılmıştır. Raporumuzun temel konusunu oluşturan ekonomik düzenlemeler pazar bölümlendirmesinin sonucundaki bölümleri değil coğrafi ürün bazında ülke, bölge ya da şehir çifti pazarlarını düzenlemektedir.

HAVAYOLU İŞLETMECİLİĞİ VE PAZARI TEMEL KAVRAMLAR

1 - BÖLÜM

1.3.3. Rekabet Analizi Açısından Havayolu Pazarı

Genellikle pazar tanımında ürünle birlikte, ürünün pazarlandığı coğrafi bölge de öne çıkmaktadır. Havayolu pazarı tanımlarında, özellikle rekabet analizleri ve hukuku açısından, bu ayrıma ihtiyaç duyulur. Rekabet analizinde pazar; “ilgili ürün pazarı” ve “coğrafi pazar” olarak iki şekilde tanımlanır. Fakat daha önce de açıklandığı gibi, havayolu ürününün özünde coğrafi olarak yer değiştirme hizmeti olduğu için ürünün kendisi ve sunulduğu coğrafi bölge iç içe geçmiş durumdadır. Bu durum havayolu taşımacılığında, ilgili “ürün pazarı” ve “coğrafi pazar” kavramlarının açık bir biçimde ortaya konmasını güçleştirmektedir.

İlgili ürün ve ilgili coğrafi pazar tanımlarına, 12.08.1997 tarih ve 23078 sayılı Resmi Gazete 'de yayımlanan 1997/1 sayılı Rekabet Kurulu'ndan İzin Alınması Gereken Birleşme ve Devralmalar Hakkında Tebliğ'in 4. üncü maddesinde yer verilmiştir (Rekabet Kurumu, 2010:1). 1997/1 sayılı Tebliğ'de ilgili ürün pazarının tespitine yönelik şöyle denilmektedir: ***“İlgili ürün pazarının tespitinde, birleşme veya devralma konusu olan mal veya hizmetlerle, tüketicinin gözünde fiyatı, kullanım amaçları ve nitelikleri bakımından aynı sayılan mal veya hizmetlerden oluşan pazar dikkate alınır; tespit edilen pazarı etkileyebilecek diğer unsurlar da değerlendirilir.”***

Yukarıdaki tanım incelendiğinde ürüne ilişkin üç özelliğin belirtildiği görülmektedir. Bunlar; ürünün fiyatı, ürünü niteleyen özellikler, ürünün

kullanım amacıdır. İlgili pazarın tanımında tüketicinin gözündeki fiyat, ürünü niteleyen özellikler ve kullanım amaçları açısından aynı olan hizmetler dikkate alınacaktır.

Ürünün fiyatı ve ürünü niteleyen özellikler havayolu ürününün bileşenleri ile örtüşmektedir. Rekabet analizinde “ilgili pazar” tanımı yapılırken ürünün kullanım amacının da dikkate alındığı anlaşılmaktadır. Havayolu ürünün temel kullanım amacı yer değiştirmek, uçakla bir yerden başka bir yere ulaşmaktır. Kullanım amacına yönelik daha derinlemesine bir inceleme yaparsak “Yolcular neden yer değiştirmek istiyor?” veya “Taşımacılık ihtiyacını doğuran şey nelerdir?” sorularına cevap aramak gerekir.

Bu soruların farklı pek çok cevabı olabilir. Daha önce de belirtildiğimiz gibi, en sık karşılaşılan seyahat amaçları; iş amaçlı ve eğlence amaçlı olmak üzere ikiye ayrılabilir.

Rekabet Kurumu'nda Gündoğdu (2009) tarafından hazırlanan bir uzmanlık tezinde, tarifeli havayolu taşımacılığındaki “ilgili pazar tanımı” yapılırken güçlüklerin aşılabilmesi için aşağıda sıralanan unsurların dikkate alınması önerilmektedir (Gündoğdu, 2009:32-33).

Coğrafi ikame: **Havayolu ürününü anlatırken** paralel hatlardan ve pazarlardan söz etmiştik. Birbirine yakın, birbirinin kapsama alanlarını kesen havaalanları ve havayolu hizmet sunumları olduğunda yolcular kendi istek ve ihtiyaçlarına uygun olanları tercih edeceklerdir. Başka bir deyişle 2 paralel pazar birbirlerinin

HAVAYOLU İŞLETMECİLİĞİ VE PAZARI TEMEL KAVRAMLAR

1 - BÖLÜM

yerine kolayca ikame edilebilir. İkame olanağı varsa farklı iki “ilgili ürün pazarı” değil tek bir “ilgili ürün pazarı” tanımı yapılır.

Çünkü her ikisi de yolcunun havayolu ürünü talebini karşılamaktadır. Ya da başka bir deyişle, yolcu gözünde ikisi de aynı ürün konumundadır. İkame havaalanı çiftlerinin ve havayolu hizmet sunumlarının varlığı rekabeti artırıcı etkiler yapar. Bu nedenle rekabet analizini gerektiren pek çok davada bu ölçütün dikkate alındığı belirtilmektedir.

Tüketici grupları (Seyahat amacına göre pazar bölümlendirmesi): Bu kapsamda iş ve eğlence amaçlı pazar bölümlerinin dikkate alınması gerekmektedir. İş amaçlı yolcular için mümkün olan en kısa seyahat süresi önemli bir talep belirleyicisidir.

Zamana duyarlı olan bu tür yolcular istedikleri yerden istedikleri yere istedikleri zamanda, gecikmesiz ve en kısa sürede ulaşmak isterler (Shaw, 2007:34-40). İş amaçlı yolcuların bu ihtiyaçları karşılanmazsa başka bir havayolu işletmesine ya da alternatif ulaşım seçeneklerine (rakilere ya da ikame ürünlere) kaymaları olasıdır.

Eğlence amaçlı yolcular ise genellikle zamana duyarlı değildir. Bu tür yolcularda talebin fiyat elastikiyeti daha yüksektir. Başka bir deyişle bu tür yolcular için fiyat daha önemli bir talep belirleyicisiyken, seyahat süresi, uçuşun zamanı ve zamanında kalkış başarımı fiyat kadar önemli değildir.

Diğer yandan, iş amaçlı yolcular zamana duyarlı oldukları için doğrudan uçuşları ve kesintisiz uçuş (seamless network) ağlarını tercih ederken eğlence amaçlı yolcular fiyat avantajı elde ettiklerinde rahatlıkla bağlantılı ve kesintisiz olmayan (non-seamless) uçuşlara yönelebilir.

Bu nedenle eğlence amaçlı yolcular için, diğerlerine kıyasla, çok daha fazla sayıda ikame ürün bulunmaktadır. Kısacası, ilgili ürün pazarı tanımlanırken ürün ikamesinin seyahat amacına göre nasıl değiştiği incelenmelidir.

Bağlantılı uçuşların (dolaylı/aktarmalı uçuşlar) ikamesi: Havayolu ürününü anlattığımız bölümde seyahatin asıl başlangıç ve varış noktaları arasında sadece direkt seferler değil aktarmalı uçuşların da mümkün olduğunu belirtmiştik. Yolcular, asıl gitmek istedikleri yere farklı havaalanı çiftlerinden hareket ederek bağlantılı uçuşlarla da varabilir.

Bağlantılı ve direkt uçuşların başlangıç-varış noktaları aynıdır ve bu iki farklı seyahat planı aynı iki havayolu ürününe karşılık gelir. Sonuç olarak “ilgili ürün pazarı” tanımı farksızdır. Peki, neden toplam seyahat süresini artıran aktarmalı bir uçuş doğrudan uçuşun ikamesi olabilir? Bu sorunun cevabını bu iki havayolu ürünü bileşenlerinin yolcunun istek ve ihtiyaçlarını karşılama derecesinde aramak gerekir.

Örneğin bilet fiyatı düşük buna karşın bağlantılı olan bir uçuş; zamana duyarlı olmayan, bilet ücretini kendisi ödeyen, geliri görece düşük eğlence amaçlı bir yolcu için cazip olabilir.

HAVAYOLU İŞLETMECİLİĞİ VE PAZARI TEMEL KAVRAMLAR

1 - BÖLÜM

Gündoğdu (2009) tarifesiz havayolu taşımacılığının tarifeli taşımacılığın ikamesi olmadığını, nitekim charter uçuşların gerek AB ve ABD gerekse diğer ülke uygulamalarında ilgili pazar tespiti analizine dâhil edilmediğini aktarmaktadır. Bu önerme iş amaçlı ve zamana duyarlı yolcular için geçerli olabilir.

Ancak eğlence amaçlı ve zamana duyarlı olmayan yolcuların, fiyat avantajı elde ettiğinde tarifeli seferler yerine charter seferleri tercih edebilecekleri düşünülmektedir.

1.4. Havayolu İşletmeleri

Havayolu işletmelerini havayolu taşımacılığı hizmeti sunan işletmeler olarak tanımlayabiliriz. Havayolu taşımacılığının kapsamını ve özelliklerini daha önceki bölümlerde açıklamıştık. Havayolu işletmesinin temel üretim işlevi uçuş faaliyetlerinin gerçekleştirilmesidir. Havayolu işletmelerinin işlevleri, genel olarak açıkladığımız işletme işlevlerinden farklı değildir. Genel işletme işlevlerine; hava aracı bakım, kargo, yer hizmeti ve ikram faaliyetlerini de ekleyebiliriz.

Ancak bunları üretim faaliyetleri kapsamında görmek de mümkündür. Diğer yandan üretim, yani uçuş faaliyetlerinin, emniyetli ve güvenli bir şekilde ger-çekleşmesine yönelik olan kalite-güvence, emniyet ve güvenlik yönetimi gibi işlevleri sıralamak da mümkündür.

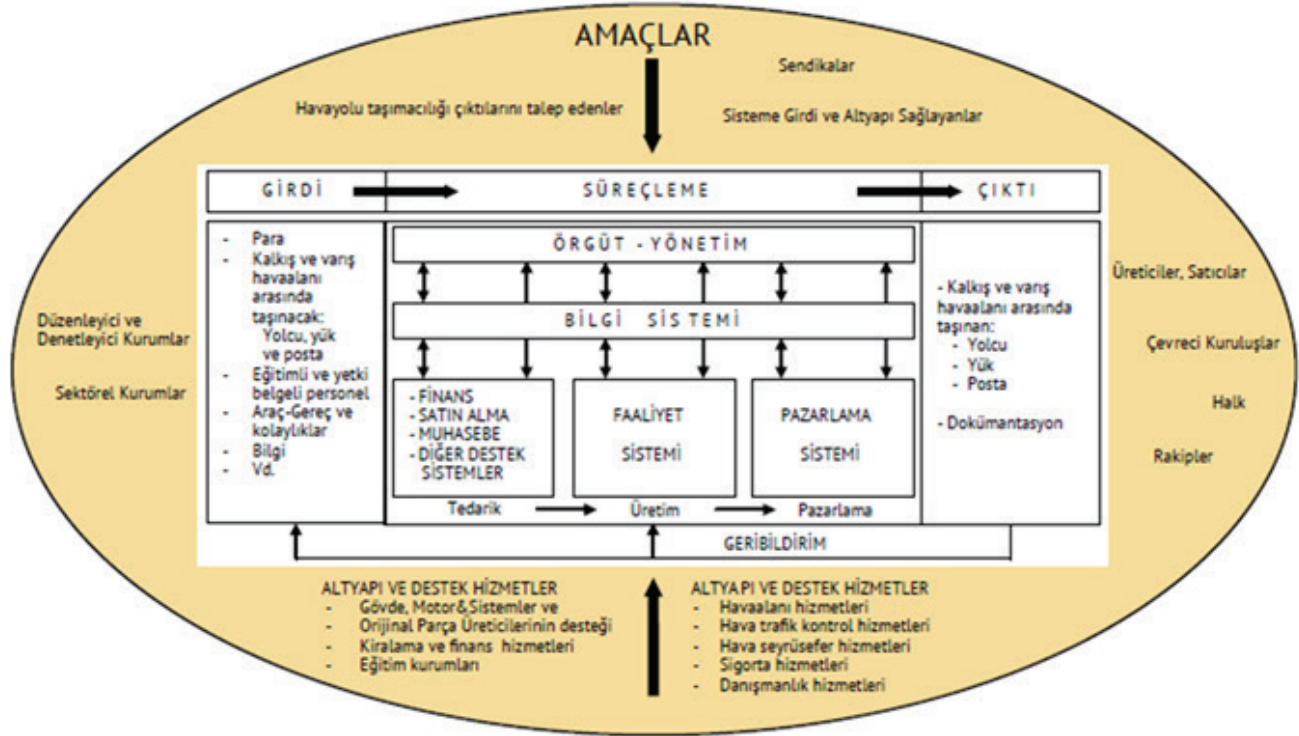
Şekil 6'da bir sistem olarak havayolu işletmesi verilmektedir. Çevresi ile etkileşim içinde olan havayolu işletmeleri açık birer sistemdir. Havayolu işletmesi çevresini etkilerken çevre unsurları da havayolu işletmesini etkiler. Kalkış ve varış havaalanları arasında taşınacak yolcu, yük ve posta sistemin diğer girdileri ile birlikte alınır, bir takım süreçlerden geçirilerek varış havaalanına ulaştırılır.

Bu hizmet sağlanırken sistemin ürettiği diğer bir çıktı dokümantasyondur. Dokümantasyonun mali tablolardan, düzenleyici ve denetleyici kurumlar için hazırlanan emniyet ve kalite güvence raporlarına kadar uzanan geniş bir kapsamı bulunmaktadır.

Havayolu işletmesinin de kendi alt sistemleri bulunmaktadır. Bunlar bilgi, satın alma, muhasebe ve finans gibi destek sistemler ile faaliyet sistemi⁷ ve pazarlama alt sistemleridir. Verilen taşımacılık hizmetinin birbiri ardı sıra gelen süreçlerden oluştuğu düşünülürse, öncelikle gerekli girdiler sağlanır (Finans, muhasebe, satın alma ve diğer destekler hizmetler ile).

HAVAYOLU İŞLETMECİLİĞİ VE PAZARI TEMEL KAVRAMLAR

1 - BÖLÜM



Şekil 6: Havayolu İşletmesi Sistemi

Kaynak: Gerede (2002:21) ; Şeklin geliştirilmesinde takip eden kaynaklardan yararlanılmıştır: Wilkinson vd (2000:35); Sürmeli, (2002:3).

Havayolu işletmelerine faaliyet alanlarına göre bakıldığında birer hizmet işletmeleri olduklarını, ekonomik işlevlerine göre baktığımızda ise hizmet üreten işletmeler olduklarını görülür. Havayolu işletmelerinin temel işlevleri yolcu, yük ve posta taşımaktır.

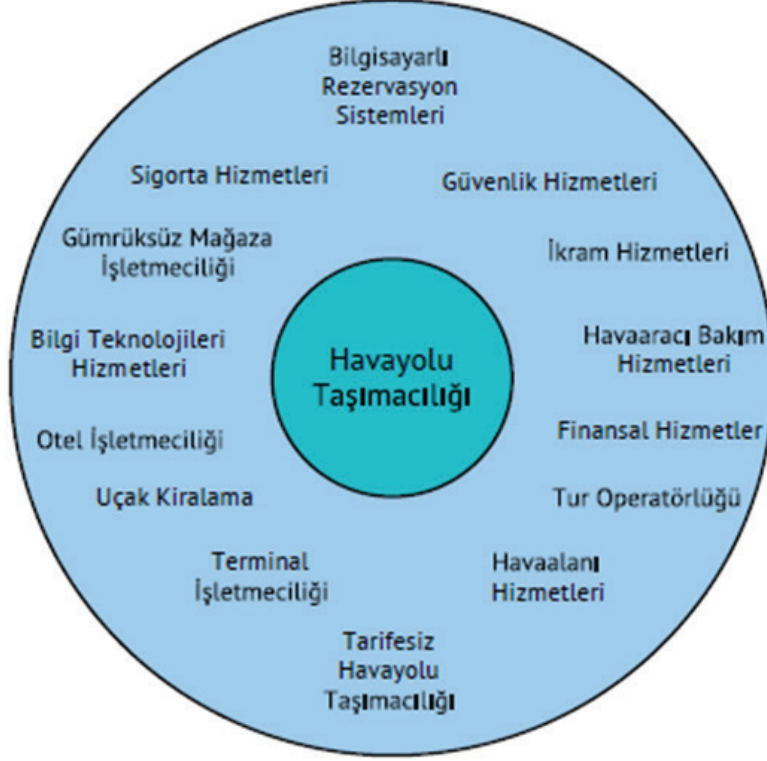
Bununla birlikte, havayolu işletmeleri bu hizmetin verilmesinde doğrudan ya da dolaylı ilişkisi olan diğer iş alanlarında da faaliyet gösterebilmektedir. Şekil 7’de havayolu taşımacılığının yanı sıra havayolu işletmelerinin muhtemel diğer faaliyet alanları görülmektedir.

Doganis’in (2006) “geleneksel havayolu” olarak adlandırdığı havayolu işletmeleri, Şekil 7’de gösterilen faaliyetlerin pek çoğunu kendi bünyesinde yürütmektedir.

Ancak geleneksel havayolu işletmelerinin bile, özellikle dış istasyonlarda, söz konusu hizmetleri dış kaynaklardan sağlamak durumunda kaldığı unutulmamalıdır (Doganis, 2006:283-286).

HAVAYOLU İŞLETMECİLİĞİ VE PAZARI TEMEL KAVRAMLAR

1 - BÖLÜM



Şekil 6: Havayolu İşletmelerinin Faaliyet Alanları

Havayolu işletmelerinin sınıflandırılmasında sıkça kullanılan ölçüt seferlerin düzenli olup olmamasıdır. Bunlar (ICAO, 2004: 5.1.1.);

- **Tarifeli havayolu işletmeleri (Scheduled air carriers):** Tarifeli havayolu taşımacılığı hizmeti veren (bazı durumlarda tarifesiz uçuşlar da yapabilmelerine rağmen) işletmelerdir. Uçuşun başlayacağı ve biteceği havaalanları, uçuş kodu ile uçuşun gün ve saatleri önceden programlanır ve duyurulur. Duyurulan programda değişiklik yapılmaz. Bu çalışmanın temeli tarifeli havayolu işletmeleri üzerine kurulacaktır.
- **Tarifesiz havayolu işletmeleri (Non-Scheduled air carriers):** Temel faaliyet

alanları tarifesiz havayolu taşımacılığı olan işletmelerdir.

- **Charter havayolu işletmeleri (Charter carriers):** Sadece charter uçuşları düzenleyen, müşterileri çoğunlukla tur operatörleri olan tarifesiz havayolu işletmeleridir.

Havayolu işletmelerinin sınıflandırılmasında kullanılan diğer bir ölçüt ise taşınanın özellikleridir. Buna göre havayolu işletmeleri; yolcu taşımacılığı yapan havayolu işletmeleri ve kargo işletmeleri olarak ikiye ayrılır. Fakat temel misyonu yolcu taşımacılığı olan havayolu işletmeleri bile uçakların yolcu bagajlarından arta kalan bölümlerinde kargo

HAVAYOLU İŞLETMECİLİĞİ VE PAZARI TEMEL KAVRAMLAR

1 - BÖLÜM

taşıyabilmektedir. Kombine havayolu yolcu kargo olarak adlandırılan işletmeler ise yolcu uçaklarının yanı sıra, sadece kargo taşımak için tasarlanmış uçakları da kullanırlar. Böylece pazara sundukları kargo kapasitesini artırmış olurlar (Gerede, 2012:95). Raporumuzun konusu ve kapsamı kargo taşımacılığı ile sınırlandırılmıştır.

Havayolu işletmelerini üretim araçlarının mülkiyetine ya da başka bir deyişle sahiplik yapısına göre sınıflandırdığımızda aşağıdaki sıralama elde edilmektedir (ICAO, 2004: 5.1.2.):

- **Kamu sahipliğindeki (Devlete ait) havayolu işletmesi (State-owned carrier):** Bir havayolu işletmesinin kamu sahipliğinde görülmesini belirleyen sahiplik oranları ülkelerdeki ilgili düzenlemelere göre çeşitlilik göstermektedir. Bu tür havayolu işletmeleri yazında bayrak taşıyıcısı (flag carrier) ya da ulusal havayolu işletmesi (National carrier) olarak da adlandırılmaktadır.
- **Özel havayolu işletmesi (Private carrier):** Sahipliği özel girişimcilere ait olan havayolu işletmeleridir.
- **Ortak girişimcilere ait havayolu işletmesi (Joint venture carrier):** Birden fazla havayolu işletmesinin bir araya gelerek kurduğu havayolu işletmeleridir

Havayolu işletmelerini taşımacılık faaliyetinin ölçeğine göre sınıflandırmak da mümkündür (ICAO, 2004: 5.1.2.):

- **Küresel havayolu işletmeleri veya ağ işletmeleri (network carriers):** Çok sayıda havaalanı ve şehir çifti noktasını kapsayan, geniş bir coğrafyaya yayılmış büyük ve geniş uçuş ağlarını kullanan, genellikle STAR Alliance gibi küresel havayolu işbirliği grupları içinde olan, bağlantılı uçuşlar ile şehir çifti sayısını artırmaya çalışan işletmelere işaret etmektedir.
- **Dev havayolu işletmeleri (Major carriers ya da mega carriers):** Genellikle küresel havayolu işletmelerinin özelliklerini taşıyan, üretim kapasiteleri çok yüksek, çok sayıda uçağa sahip, çok sayıda çalışanı olan havayolu işletmeleridir.
- **Bölgesel havayolu işletmeleri (Regional carriers):** Genellikle coğrafi açıdan belirli bir bölgeye odaklanarak hizmet sunan, görece daha küçük uçakları seçen, büyük şehirlerdeki havaalanlarını da kullanabilen havayolu işletmeleridir.
- **Besleyici havayolu işletmeleri (Feeder carriers):** Genellikle bölgesel havayolu işletmelerinin özelliklerini taşıyan ve küresel havayolu işletmeleri ile işbirliği içinde olan, küresel işletmelerin büyük ve geniş uçuş ağlarına erişmek isteyen yolcuları talep miktarı görece daha az olan çevre havaalanlarından (spoke airports) alıp küresel işletmelerin merkez havaalanlarına (hub airports) taşıyan işletmelerdir.
- **Küçük bölgeler arası sefer yapan havayolu işletmeleri (Commuter carriers):** Nüfusları düşük, diğer ulaşım seçeneklerinin sınırlı olduğu, bir bakıma

HAVAYOLU İŞLETMECİLİĞİ VE PAZARI TEMEL KAVRAMLAR

1 - BÖLÜM

coğrafi açıdan izole kalmış bölgeler arasında sefer yapan havayolu işletmeleri için kullanılmaktadır. Bu tür işletmelerin kullandıkları uçaklar görece küçük, genellikle suya, karlı ve buzlu alanlara iniş yapabilen uçaklardır. Alaska bölgesindeki kasabalara yapılan uçuşlar bu kapsamda görülebilir

Havayolu işletmeleri, havayolu pazarı açısından da sınıflandırılabilir. Bunlar belirli bir pazara hitap eden havayolu işletmeleri (Niche carriers), yeni kurulmuş ve faaliyetlerine henüz başlamış olan havayolu işletmeleri (start-up carriers) ve belirli bir pazara yeni girmiş olan (yeni giren) havayolu işletmeleridir (New entrant carriers) (ICAO, 2004: 5.1.2.). İleriki bölümlerde daha ayrıntılı bilgi vereceğimiz Porter'ın rekabet stratejileri de bir sınıflandırma şekli olabilmektedir. Buna göre havayolu işletmelerini farklılaşma, maliyet liderliği ve odaklanma stratejisini izleyenler olmak üzere 3'e ayırmak mümkündür. Bunların dışında Avrupa Birliği (AB) üyesi ülkelerde, AB Mevzuatına göre kurulmuş işletmeler AB havayolu işletmesi (Community Carrier) olarak anılmaktadır. Yine seferlerin iç ya da dış hatta olmasına göre dış hat (International carrier) ve iç hat (Domestic carrier) havayolu işletmelerinden söz etmek mümkündür.

Havayolu işletmelerinin hizmet miktarını ölçmek için pazara sunulan koltuk sayısı ve yük miktarı önemli bir parametrelerdir. Pek çok kez işaret ettiğimiz gibi, havayolu taşımacılığı ürünü bir yer değiştirme hizmetidir. O halde taşınacak kişisayısı ve yük miktarı yanında bunların ne kadar mesafeye taşınacakları da önemli bir

üretim parametresidir. Ne yazık ki ülkemizde üretim ve tüketim miktarları hesaplanırken bu noktanın çoğu zaman gözden kaçtığı görülmektedir. Üretim miktarı hesaplanırken sıklıkla aşağıdaki parametreler kullanılır (Barbot, Costa ve Sochirca, 2008):

- **Arz Edilen Koltuk-Kilometre (Available Seat-Kilometres-ASK):** Satışa sunulmuş koltuk sayısı ile uçuş mesafesinin çarpımından elde edilir. Sonuç sunulan toplam koltuk sayısının kilometre olarak kat ettiği mesafeyi verir.
- **Arz Edilen Ton-Kilometre (Available tonne-kilometres):** Satışa sunulmuş toplam yük miktarının (yolcu, yük ve postanın toplamı) uçuş mesafesi ile çarpımından elde edilir. Sonuç sunulan toplam yük miktarının kilometre olarak kat ettiği mesafeyi verir.

Havayolu işletmelerinin çıktılarını ölçebilmek için kullanılan diğer bir parametre ise pazara sunulan kapasitenin hangi ölçüde satıldığına, başka bir deyişle gerçekleşmiş talebin miktarına ilişkindir. Bunlar aşağıda açıklanmaktadır (Francis, Humphreys ve Fry, 2005):

- **Ücretli Yolcu-Kilometre (Revenue Passenger-Kilometres - RPK):** Ücret karşılığında taşınan yolcu sayısı ile uçuş mesafesinin çarpımından elde edilir. Sonuç tüm ücretli yolcuların kilometre olarak kat ettikleri mesafeyi verir.
- **Ücretli Ton-Kilometre (Revenue Tonne-Kilometres-RTK):** Ücretli olarak taşınan yük

HAVAYOLU KARGO TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ VE ÜLKEMİZDE MEVCUT DURUM

2 - BÖLÜM

miktarı ile uçuş mesafesinin çarpımından elde edilir. Sonuç toplam ücretli yük miktarının kilometre olarak kat ettiği mesafeyi verir.

Kaynak: Havayolu Taşımacılığı ve Ekonomik Düzenlemeler Teori ve Türkiye Uygulaması Editör: Doç. Dr. Ender GEREDE-SGHM

2. HAVAYOLU KARGO TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ

Hava yolu taşımacılığında kullanılan araçların oldukça hızlı olması dolayısıyla kargotaşımacılığının da en kısa sürede yapılması sağlanmaktadır. Bununla birlikte hava yolu taşımacılığı, birim ağırlık başına taşımacılığın en yüksek maliyetle yapıldığı türdür. Fakat günümüzde yaşanan uluslararası rekabet bu türün gelişmesini hızlandırmakta; modern havaalanları, son teknoloji ürün araçlar, geliştirilmiş kapasiteler, ileri depolama sistemlerinin varlığı hava yolu kargo taşımacılığının yaygın bir biçimde yapılmasına imkân tanımaktadır.

Hava yolu kargo taşımacılığında birçok gönderici, süreçlerin karmaşıklığı vebürokratik işlemlerin fazlalığı nedeniyle hava taşıyıcıları ile doğrudan bağlantı kurma yerine, alanında uzman bir işletme ile iletişime geçmeyi tercih etmektedir. Müşterilerin hava yolukargo taşımacılığında kapıdan kapıya kargo teslimi ile ilgili lojistik hizmet talebi, lojistik firmaların faaliyet alanlarının daha da gelişmesini sağlamaktadır. Lojistik firmalar, farklı göndericilerden teslim aldıkları kargoları bir araya getirerek konsolide kargo şeklinde, hacim ve ağırlık bakımından en hesaplı ambalajlamayı

yapabilmektedir. Lojistik firmalar, uluslararası standart ve kalitedeki hizmetleri ile müşteri açısından maliyetleri düşürebilmektedir.

Bu bölümde, hava yolu kargo taşımacılığı ile ilgili uluslararası yasal çerçeve ve IATA kurallarının uygulanış şeklini belirleyecek, taşıma ünitelerinin ve uçakların nasıl sınıflandırıldığını hakkında genel bilgi verilecektir.

2.1. Ülkemizde Sivil Havacılık

II. Dünya Savaşı'ndan sonra çok büyük bir gelişme içinde olan hava taşımacılığı kısa sürede çok hızlı teknolojik ve yapısal değişiklikler gösteren bir ulaştırma sektörü hâline gelmiştir. Özellikle ulaştırmada sağladığı hız sayesinde yolcu ve kargo taşımacılığı önemli bir ilerleme kaydetmiştir.

Bir yanda hava yolu işletmelerinin faaliyetleri, yönetimi, hizmet kalitesi ve kapsamı üzerinde büyük etkisi olan geniş kapasiteli, yakıt tasarrufu sağlayan, düşük gürültü ve emisyon seviyelerine sahip uçakların geliştirilmesi, diğer yanda serbestleşme, özelleştirme, sektörün daha ticari bir yapıya dönüştürülmesi ve iş birliklerinin oluşması, sektörün yapısını değiştirmiş ve sektörü tüketicilerin hakim olduğu bir pazara dönüştürmüştür.

Türkiye, kıtalar arası kavşak noktasında bulunması yönüyle, uluslararası hava taşımacılığında önemli ve stratejik bir yere sahiptir. Ancak hava taşımacılığının küresel düzeyde gelişimi için harcanan tüm çabalara rağmen ülkede hava taşımacılığı istenen düzeye gelememiştir

HAVAYOLU KARGO TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ VE ÜLKEMİZDE MEVCUT DURUM

2 - BÖLÜM

Ülkemizde havacılık konusunda çalışmalar Osmanlı Dönemi'nde askerî alanda, sınırlı olarak başlamıştır. 1911-1912 Trablusgarp Savaşı'nda İtalyanların hava saldırısına uğrayan Osmanlılar havacılığın önemini kavrayarak askerî havacılık alanında ilk çalışmaları başlatmışlardır. Türkiye'de ilk sivil havacılık çalışmaları 1912 yılında, bugünkü Atatürk Havalimanı'nın hemen yakınındaki Sefaköy'de, tesis olarak iki hangar ve küçük bir meydanda başlamıştır. 1925 yılında daha sonra Türk Hava Kurumu adını alacak olan Türk Tayyare Cemiyeti'nin kurulması ile Türk havacılığının kurumsal temelleri atılmıştır.



Şekil 8: Kargo uçaklarının gelişimi

HAVAYOLU KARGO TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ VE ÜLKEMİZDE MEVCUT DURUM

2 - BÖLÜM

Türkiye’de sivil havacılığın asıl gelişimi 2. Dünya Savaşı’ndan sonra başlamıştır. Bu dönemde hem uçakların modernleştirilmesine hem de yeni havalimanlarının yapımına ağırlık verilmiştir. 1949 yılında, Bayındırlık Bakanlığı’na bağlı Hava Meydanları Bürosu kurulmuştur. 1956 yılında çıkarılan bir yasa ile Devlet Hava Meydanları İşletmesi kurularak havalimanlarının işletilmesi ve uçuş güvenliğinin sağlanması bu kuruluşa bırakılmıştır.



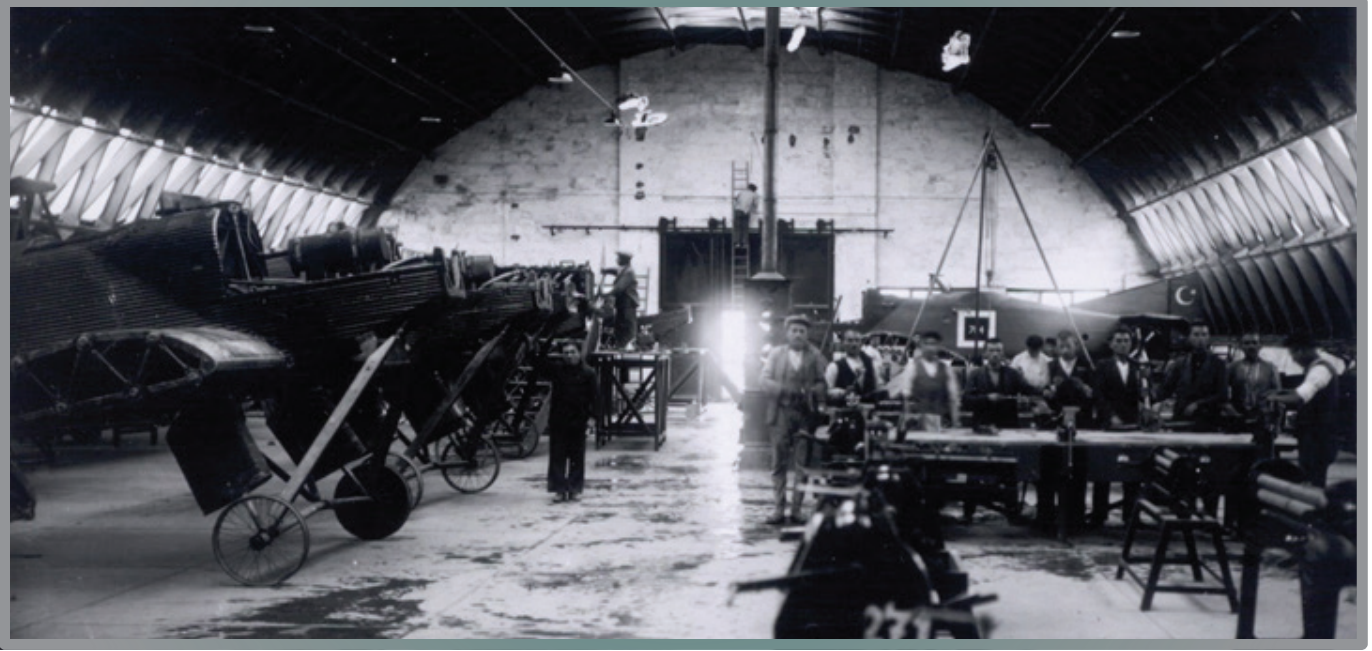
Şekil 9: Osmanlı Dönemi Havacılık



Şekil 10: 1925 yılında bugün (16 Şubat 1925) Ülkemizde havacılığı geliştirmek amacıyla, daha sonra “Türk Hava Kurumu” adını alan “Türk Tayyare Cemiyeti” kuruldu.

HAVAYOLU KARGO TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ VE ÜLKEMİZDE MEVCUT DURUM

2 - BÖLÜM



Şekil 11: 1928 yılında açılan “Tayyare Makine Mektebi”

2.2. Havayolu Kargo Taşımacılığının Tarihi Gelişimi

Havayolu kargo taşımacılığı, tarihsel gelişim süreci açısından diğer taşımacılıklardan daha yeni olmasına rağmen, son yıllarda kullanım oranı giderek artan birtaşımacılık şekli haline gelmiştir. Havayolu kargo taşımacılığında daha çok, hacmi ve ağırlığı nispeten düşük fakat değeri yüksek olan eşyalar taşınmaktadır. Dünya ticaretinde ürün çeşitliliğinin artmasına paralel olarak rekabetin şiddetlenmesi ve iş süreçlerinin hızlandırılması açısından uçağın bir taşıma aracı olarak sahip olduğu avantajlar, havayolu kargo taşımacılığının giderek daha fazla tercih edilme nedenlerindendir.

Havayolu kargo taşımacılığı, küresel ekonominin durumu ile yakından ilişkili

dinamik bir sektördür. Dünya çapındaki ekonomik büyüme; ekonomik reformların serbest ticaret anlaşmalarının ve ekonomilerin bütünleşmelerinin bir sonucudur. 1990'lı yıllarda uluslararası ticaretin doğası çarpıcı bir biçimde değişmiş, bir zamanlar, sadece ulusal menfaatleri için çabalayan ülkeler, günümüzde büyük ticari bloklara katılmaya başlamıştır.

Hava kargo trafiği sağlıklı bir gelişme göstermekle birlikte 1930-1940'lı yıllarda öngörülen havayolu şirketlerinin en önemli gelir kaynağı olma hedefine henüz ulaşamamıştır. Hava kargo taşımacılığında elde edilen gelirin, yolcu taşımacılığında elde edilen gelirden daha az olmasının birkaç temel nedeni bulunmaktadır. Bunlardan ilki, diğer taşıma sistemleri ile karşılaştırınca daha pahalı olmasıdır. İkinci neden günümüzde

HAVAYOLU KARGO TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ VE ÜLKEMİZDE MEVCUT DURUM

2 - BÖLÜM

kullanılan uçakların özel olarak kargo taşıma amacıyla dizayn edilmemesidir. Üçüncü neden ise, yöneticiler arasında daha karlı bir yatırım olmaması düşüncesinin yaygın olmasıdır. Havayolu ile posta taşımacılığı, hava kargonun ilk ürünü olmasına karşın dünya havayolları tarafından taşınan kargo gelirlerinin yaklaşık %7'sini oluşturmaktadır.

Havayolu kargo taşımacılığında, taşınan eşyalar (yükler) taşımacılık ve lojistik sektörü içinde yaygın bir şekilde kargo olarak adlandırılmaktadır. Havayoluyla taşınacak kargolar şu şekilde sınıflandırılır:

1. Uçağa yükleme şekline göre kargolar
 - a. Dökme (Bulk) Kargolar
 - b. ULD Kargolar
2. Yükün özelliğine göre kargolar
 - a. Genel Kargolar
 - b. Özel Kargolar
 - c. Tehlikeli Maddeler

2.3. Havayolu Kargo Taşımacılığının Üstün ve Eksik Yönleri

2.3.1. Havayolu Kargo Taşımacılığının Üstün Yönleri

- Yüksek hızda taşımayla teslim süresinin kısılması,
- Ülkeler arasında doğrudan iletişim sağlandığı

için politik ve bürokratik olumsuzluklardan en az seviyede etkilenmesi,

- Küçük miktarlardaki eşyanın naklinde en uygun ulaşım türü olması,
- Dünya geneline yayılmış havaalanı ağına varlığı,
- Yüksek emniyet ve güvenilirlik,
- Kargoların elleçleme ve yüklenmesinde gösterilen özen,
- Planlı ve tarifeli kargo hareketleri,
- Diğer taşımacılık türlerine oranla sigorta primlerinin daha düşük bulunmasıdır.

2.3.2. Havayolu Kargo Taşımacılığının Eksik Yönleri

- Kargo taşıyan uçakların ağırlık ve hacim sınırları nedeniyle diğer taşıma türlerine oranla daha yüksek taşıma maliyeti ortaya çıkmaktadır,
- Havayolu kargo taşımacılığı, her türlü yükün nakli için uygun değildir,
- Büyük miktarlardaki yükün iletiminde havayolundan yararlanılması mümkün değildir,
- Havayolu ile nakledilen bir yükün alıcının deposuna iletiminde karayolunun kullanılması zorunludur.

HAVAYOLU KARGO TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ VE ÜLKEMİZDE MEVCUT DURUM

2 - BÖLÜM

2.4. Kargoların Taşınmasında Havayolunun Tercih Edilmesindeki Temel Nedenler

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



Şekil 12: Havayolu ile canlı hayvan taşınması

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



Şekil 13: Havayolu ile gıda maddesi taşınması

HAVAYOLU KARGO TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ VE ÜLKEMİZDE MEVCUT DURUM

2 - BÖLÜM

- Çok değerli kargoların (altın, platin, para, değerli evraklar, sanat eserleri, vb.) güvenli taşınmasına imkân verir.
- Ambalajlama ve taşıma sigorta maliyetlerini düşürür. Çünkü kargoların elleçleme ve yüklenmesinde gösterilen özenli muamele taşıma risklerini azaltmaktadır.
- Güncelliklerini korudukları sürece bir ticari değere sahip oldukları kabul edilen ve satışları mümkün olan kargoların (gazete, dergi, haber fotoğrafları ve televizyon için film belgeleri vb.) tam zamanında ulaştırılmasını sağlar.
- Kısa sürede ulaşamadıkları takdirde işletmeler açısından ağır ekonomik kayba yol açacak acil kargo (makine yedek parçaları, motorlar, jeneratörler ve diğer enerji ekipmanları vb.) için en hızlı seçenektir.
- Havayolu taşımacılığında sarsıntı veya çarpma gibi nedenlerle oluşabilecek hasarın en az seviyede bulunmasından dolayı, ölçüm ekipmanları, elektronik ve optik cihazlar gibi çok hassas kargoların taşınmasında güvenli koruma sağlar.

- Özellikle havaalanının büyük ekonomik merkezlerin yakınında bulunması durumunda taşıma öncesi ve sonrası akış maliyetleri azalmaktadır.

2.5. Uçağa Yükleme Şekline Göre Kargolar

Lojistik firmalar için havayolu kargo taşımacılığındaki önemli problemlerden biri, kargo maliyetinin hesaplanmasıdır. Havayolu taşımacılığında kargo ağırlığının yanı sıra büyüklüğünün de göz önüne alınması gerekmektedir. Hava taşıma araçları olan uçaklarda hacim çok önemlidir. Bu nedenle kargo alanlarının en iyi şekilde değerlendirilmesi gerekmektedir. Hafif olan, fakat çok büyük paketlenmiş bir kargo için ağırlığı değil boyutları esas alınarak maliyet çıkarılmaktadır.

Bu bakımdan havayolu kargo taşımacılığında alan kullanımı çok önemli olup lojistik firmalar işletmelerinin kargo, yük, taşıma üniteleri, palet tipleri ve uçak boyutları konusunda detaylı bilgilere sahip olması gerekmektedir.



HAVAYOLU KARGO TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ VE ÜLKEMİZDE MEVCUT DURUM

2 - BÖLÜM



Şekil 14: Yüklerin hazırlanması ve kontrolü

Havayolu kargo taşımacılığında gümrük işlemlerinin yerine getirilmesinde kargonun niteliğinin özel önemi bulunmaktadır. Kargolar sevk edilecek yükün niteliğine göre taşıma biçimleri, paketlenmesi, etiketlenmesi vb. değişik mevzuat ve uygulamalara tabidir. Havayolu taşımacılığında kargolar uçağa yükleniş şekli bakımından iki ana grupta toplanır. Bunlar:

- Dökme, yığma (Bulk) kargolar
- ULD (Igloo, palet veya konteyner haline getirilmiş) kargolardır.

GCR	General Cargo Rates	COD	Cash on delivery (teslimatta ödeme)
M	Minimum ücret	PER	Perishable (bozulabilir kargo)
N	Normal ücret	AVI	Live animals (canlı hayvan)
Q	Quantity rates	Hum	Human remains (cenaze)
CC	Charges collet (ödemeli)	AOG	Aircraft only
PP	Prepaid (peşin ödemeli)	CAO	Cargo aircraft only
TCH	Terminal handling charge	EAT	Food stuff (gıda maddesi)
FSC	Fuel surcharge (yakıt ücreti)	VAL	Valuable cargo (değerli kargo)
SSC	Security surcharge (güvenlik ücreti)	HEA	Heavy cargo (ağır yük +150)
AWA	Awb ücreti	PEF	Flowers (çiçek)
MOC	Miscellaneous order charge	DGR	Dangerous goods regulation
RAC	Tehlikeli madde elleçleme ücreti	RCM	Corrosive (aşındırıcı)
PUA	Pick up charge (pick up ücreti)	RGX	Explosive (patlayıcı)

Tablo 1. Havayolu taşımacılığında ücretler ve handling (elleçleme) kısaltmaları

HAVAYOLU KARGO TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ VE ÜLKEMİZDE MEVCUT DURUM

2 - BÖLÜM

2.5.1. Dökme (Bulk) Kargolar

Dökme kargolar; ıgloo, palet veya konteynerlere konulmamış parça kargolardır. Kargouçaklarıyla taşınabilecekleri gibi yolcu uçaklarının kargo bölümlerinde de taşınabilirler. Lojistik firmalar tarafından kargo kabulünde şu konulara dikkat edilmesi gerekir:

- Kargonun dökme yük olarak taşınabilecek özellikte olması,
- Havayolu taşıyıcısı tarafından bu kargonun kabulünde herhangi bir kısıtlamanın bulunmaması,
- Standart boyutta ambalajlarının olmaması nedeniyle uçağın kapısından girebilecekölçü ve ağırlıkta olması gereklidir.



Şekil 15: Dökme (bulk) kargolar

2.5.2. ULD Kargolar

Havayoluyla sevk edilecek kargoların standart tek bir birim (ünite) ıgloo, palet veya konteyner haline getirilmesine “Unit Load Devices - ULD” denilmektedir. ıgloo, palet ve konteyner haline getirilmiş kargolar standartlaştırılmış ve tek bir birim (ünite) şekline dönüştürülmüş kargolardır. Standart ebatlarının bulunması nedeniyle lojistik firmalar tarafından hacim ve uçağın uygunluğunun kontrolü gereklidir. Birim haline getirilmiş kargolar uçağa özel sistemlerle (konveyör) yüklenmektedir.

HAVAYOLU KARGO TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ VE ÜLKEMİZDE MEVCUT DURUM

2 - BÖLÜM



Şekil 16: Yüklerin uçağa konveyör ile yüklenmesi

Konveyör: Terminallerde yolcu kabul işlemleri (check-in) esnasında, yolcu beraberinde olmayacak bagajların uçağa yerleştirilmek üzere alınarak gönderilmesi veya uçaktan gelen bagajların alınması ya da hava kargo taşımacılığında yüklerin uçağa yüklenip boşaltılmasında kullanılan mekanik taşıyıcı görevini yapan şeritlerdir. Yükün boyutlarına ve ağırlığına göre farklı yapılarda olabilirler.

2.6. Yükün Özelliğine Göre Kargolar

Havayoluyla taşınacak kargolar, taşınacak yükün özelliğine göre üçe ayrılır:

- Genel Kargolar
- Özel Kargolar
- Tehlikeli Maddeler

2.6.1. Genel Kargolar

Özel bir hizmet veya depolama gerektirmeyen, tehlikeli madde, bozulabilir gıda veya canlı hayvan (özel kargo) sınıfına girmeyen kuru ve temiz kargoya “genel kargo” denir. Havayolu kargo operasyon görevlilerinin uçak tiplerini ve kargo kapasitelerini çok iyi bilmeleri gerekmektedir. Genel kargo sınıfında olup kullanımı bakımından özel öneme sahip bulunan genel kargo yüklerinden en önemli grubu askılı tekstil ürünleri oluşturmaktadır.

HAVAYOLU KARGO TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ VE ÜLKEMİZDE MEVCUT DURUM

2 - BÖLÜM



Şekil 17: Askılı Tekstil Taşımacılığı

2.6.2. Özel Kargolar

Özel kargolar, taşınması ve depolanmasında özel işlem gerektiren kargolardır. Bukargoların taşınması için kabul, etiketleme, yükleme ve istif edilmelerinde özel bir takım kurallar uygulanması gerekir. Gönderici sertifikaları bulunmayan özel kargolar taşınmak için kabul edilmezler. Bu sertifika iki kopya olarak düzenlenir. Birinci kopya hava konşimentosu üzerine eklenir, ikinci kopya ise çıkış istasyonu dosyasına konur. Özel kargolar için konşimento üzerindeki malın miktar ve cinsi hanesine (Nature and Quality of Goods) maddenin adı, sınıfı ve yapıştırılması gereken etiket bilgileri yazılmalıdır.

Özel kargolar:

- Canlı Hayvanlar
- Bozulabilir Gıda Maddeleri
- Islak Kargolar
- Ağır Kargolar

HAVAYOLU KARGO TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ VE ÜLKEMİZDE MEVCUT DURUM

2 - BÖLÜM

- Kıymetli Kargolar
- Diplomatik Kargolar
- Diğer Özel Kargolar şeklinde sınıflandırılabilir.



Şekil 18: Özel Kargoların Etiketlenmesi

2.6.2.1. Canlı Hayvanlar

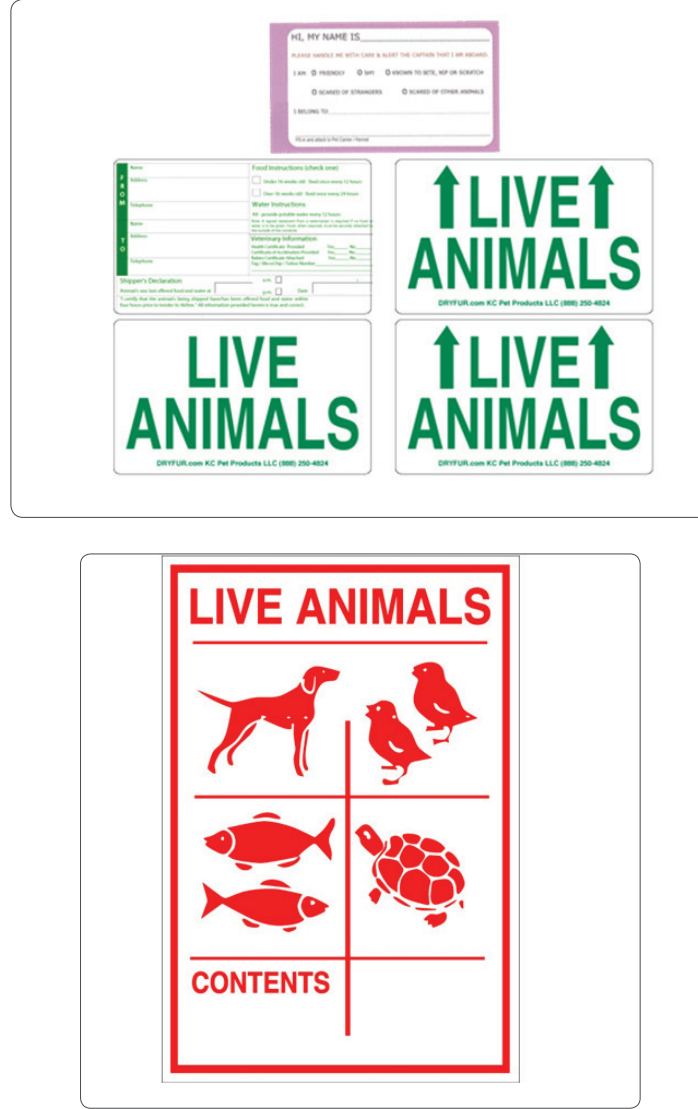
Taşınacak hayvanın kafesi “IATA Canlı Hayvan Düzenlemeleri”ne (Live Animals Regulation) uygun olarak hazırlanır. Çıkış noktasından varış noktasına kadar rezervasyonu yapılır. Yürürlükteki ambargolar dikkate alınır. Konsolide edilmez ve tek bir AWB düzenlenir.



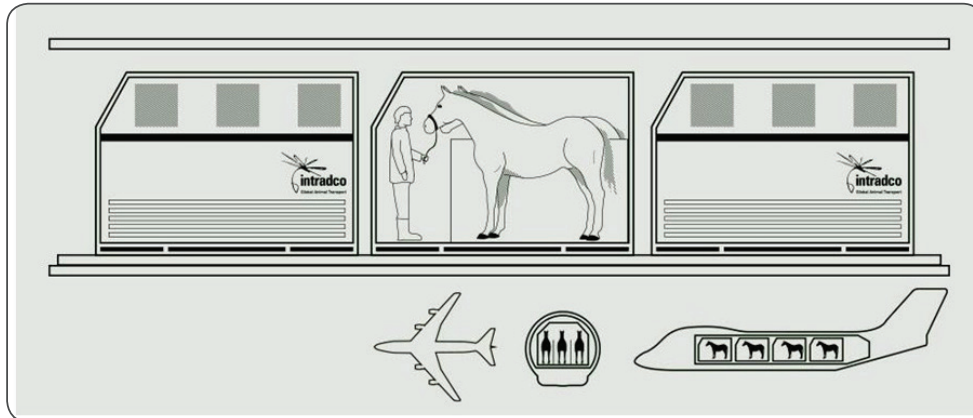
Şekil 19: Canlı hayvanın uçağa yüklenmesi

HAVAYOLU KARGO TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ VE ÜLKEMİZDE MEVCUT DURUM

2 - BÖLÜM



Şekil 20: IATA Canlı Hayvan Etiketi



Şekil 21: Havayolu ile canlı hayvan taşınması

HAVAYOLU KARGO TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ VE ÜLKEMİZDE MEVCUT DURUM

2 - BÖLÜM

Kafesin üzerine sırasıyla şu etiketler yapıştırılır:

- Canlı Hayvan Etiketi (Live Animals - en az bir adet)
- Konumlandırma Etiketi (This Way Up - dört adet)
- Sıcaklık Uyarı Etiketi (Keep Temperature - bir adet)
- Varsa besleme talimatı

Hayvan göndericinin talimatına göre beslenir. IATA Canlı Hayvan Düzenlemeleri 'ne göre gönderici (Shipper's) aşağıdaki işlemleri yapar:

- Canlı Hayvan Sertifikası (Shipper's Certification For Live Animals) düzenler,
- İhracat / İthalat (Cites Import / Export) izin belgesini ve
- Sağlık Sertifikası (Health Certificate) temin eder.

Sevk edilecek canlı hayvanın "Charge Collect-CC (alıcının navlunu ödemesi)" kabuledilip edilmediği kontrol edilir. Ücrete esas teşkil edecek ağırlığın belirlenmesinde, hayvanın kendi ağırlığı, kafesi, varsa yiyeceği, oyuncak ve battaniyesi vb. göz önüne alınır. Havayolu konşimentosunun ilgili bölümüne (AWB; handling information) taşıma sırasında olabilecek kaza, hastalık veya hayvanın ölümü nedeniyle sorumluluğun olamayacağı (No Responsibility for Injury to Sickness or Death of Animals Carried Here Under) yazılır. Canlı hayvanların nakliyesinde barınaklar da ağırlığa dâhil edilir.

2.6.2.2. Bozulabilir Bitki ve Gıda Maddeleri

Bozulabilir kargoların taşınmasında şu konulara dikkat edilmesi gerekir:

- Kargonun gideceği ülkede bu tür kargo için herhangi bir kısıtlama olup olmadığı kontrol edilmelidir.
- Havayolu taşıyıcısının bu tür kargo için herhangi bir kısıtlamasının bulunup bulunmadığı incelenmelidir.
- Karışık kargo içerisinde bozulabilir kargo varsa bu tür kargolar kabuledilmemelidir.
- Navlun bedeli peşin ödenmelidir.
- Bozulabilir bitki ve gıda maddeleri, yükseklik, ısı ve basınç gibi değişiklikler veya gecikme sonucunda bozulabilecek ve çürüyebilecek kargolardır. "Çok Önemli Kargo" (Very Important Cargo - VIC) olarak işlem görürler.
- Kargo ambalajı çıkıştan varışa kadar bozulmadan gidebilecek sağlamlıkta ve uygunlukta olmalıdır.

HAVAYOLU KARGO TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ VE ÜLKEMİZDE MEVCUT DURUM

2 - BÖLÜM



Şekil 22: .Bozulabilir bitki ve gıda maddeleri

Bütün bu değerlendirmelerin sonucunda bozulabilir bitki ve gıda maddelerini şu şekilde sınıflandırabiliriz:

- Çiçek
- Meyve ve sebze
- Yumurta
- Yenilebilen maddeler
- Taze balık, donmuş balık
- Etler

a. Çiçekler

Çiçekler ısı ve iklim farklılıklarından dolayı bozulabilme özelliğine sahiptir. Busebeple bozulabilir kargo olarak işlem görürler. Ayrıca buharlaşma olabileceğinden ıslakkargo olarak da işlem görürler. Çiçeklerin sevkiyatında aşağıdaki hususlar göz önüne alınmalıdır:

- Çiçekler karton kutu ve sepet içerisinde sevk edilmelidir.
- Paketler birbiri üstüne istifleneceği için

çiçeklere zarar vermeyecek şekilde dayanıklı malzemeden yapılmış olmalıdır.

- Ambalaj üzerinde çiçeklerin hava almasını sağlayacak delikler olmalıdır.
- Çiçek ambalajı üzerinde konumlandırma 'This Way Up' etiketi olmalıdır.
- Çiçeklerin üzeri naylon örtü ve benzeri malzeme ile kapatılmamalı, paketlerin üzerine ağır parçalar konulmamalı, hava sirkülasyonunun sağlanması için uygun aralıklar bırakılmalıdır.
- Çiçekler, sebze ve meyveler ile bir arada yüklenmemelidir. Meyve sebzeler etilen gazı çıkardıklarından çiçekleri olumsuz etkilerler. Bu sebeple ayrı bölümlere yüklenmelidirler.

b. Sebze ve Meyve

Bozulabilme ve çürüyebilme özelliklerinden dolayı 'Bozulabilir Kargo', sıvı salgılayabilme veya nem oluşturabilme özelliklerinden dolayı da 'Islak Kargo' olarak işlem görürler.

HAVAYOLU KARGO TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ VE ÜLKEMİZDE MEVCUT DURUM

2 - BÖLÜM

Her iki türde kargo olarak işlem gören sebze ve meyvelerin ambalajlanması sırasında aşağıdaki konular dikkate alınmalıdır:

- Ambalaj üzerine konumlandırma (This Way Up) etiketi ile bozulabilir (Perishable) etiketi yapıştırılmalıdır.
- Ambalajlar istiflenmeye, sevk edilecek sebze ve meyvenin cinsine uygun olmalıdır.
- Meyve ve sebzeler cinslerine göre tahta kutu, karton kutu, tepsi veya sepet gibi ambalajlar içerisinde sevk edilmelidir.
- Ambalaj üzerinde meyve ve sebzelerin hava

almasını sağlayacak delikler olmalıdır.

- Göndericiden bitki sağlık sertifikası istenmelidir.
- Paketler birbiri üstüne istifleneceği için dayanıklı olmalıdır.
- Sebze ve meyvelerin taşınması sırasında kuru buz kullanılacaksa DGR kurallarına göre yapılmalıdır.
- Ara taşıma noktası varsa ve varış noktası ile ilgili taşıma ve ülke kısıtlamalarının olup olmadığı kontrol edilmelidir.



Şekil 23: .IATA bozulabilir etiketi

HAVAYOLU KARGO TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ VE ÜLKEMİZDE MEVCUT DURUM

2 - BÖLÜM



Şekil 24: Sebze meyvelerin kargo edilmesi

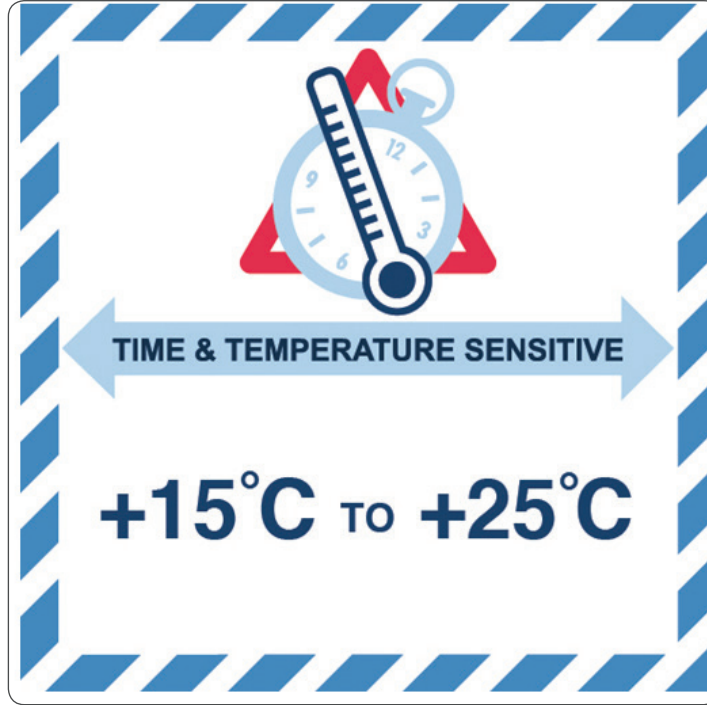
c. Yumurta Taşınması

Yumurtalar çok önemli kargo olarak işlem gören kargolardır. Yumurtaların havayoluile taşınmasında önemli hususlar şunlardır:

- Bu kargolar konsolide edilmez, ayrıca hava konşimentosu (AWB) düzenlenir.
- Taşınacak yumurtanın kuluçkalık veya yiyecek için kullanılacağı gönderen tarafından belirtilmelidir.
- Her bir yumurta için yuvaları olan sağlam ambalajda kabul edilmeli, ambalajlar istiflenmeye uygun olmalıdır.
- Ambalaj üzerine 'This Way Up', 'Perishable', 'Fragile' (kırılabılır) etiketi ile 'Keep Temperature' etiketi yapıştırılır.
- Bilgi sağlık sertifikası gönderici tarafından temin edilir.
- Yiyecek yumurtalar kesinlikle aşırı ısıya maruz bırakılmamalıdır.
- Kuluçkalık yumurtalar için taşıma süresi göndericiden alınacak bilgiye göre belirlenmeli, uygun ısı +10 ila +15 0C arasında olmalıdır.

HAVAYOLU KARGO TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ VE ÜLKEMİZDE MEVCUT DURUM

2 - BÖLÜM



Şekil 25: Taşıma süresi ve ısı

d. Yenebilen Maddeler

Yiyecek maddeleri, ısıdan dolayı 'Bozulabilir Kargo', buharlaşma yapabileceğinden 'Islak Kargo' özelliği göstermektedir. Yenebilen maddelerin taşınmasındaki özellikleri aşağıda yer almaktadır;

- Paketler birbiri üzerinde istifleneceği için dayanıklı olmalıdır.
- Ezilip hasar görebilecek olan yenebilen maddelerin hasar görmemesi için ULD yüklemelerinde üst kısımlara yerleştirilmesi ve paketler üzerine ağır parçalar konulmaması gerekir.
- Dış paketi, suyu sızdırmayacak nitelikte olmalıdır.

e. Taze Balık

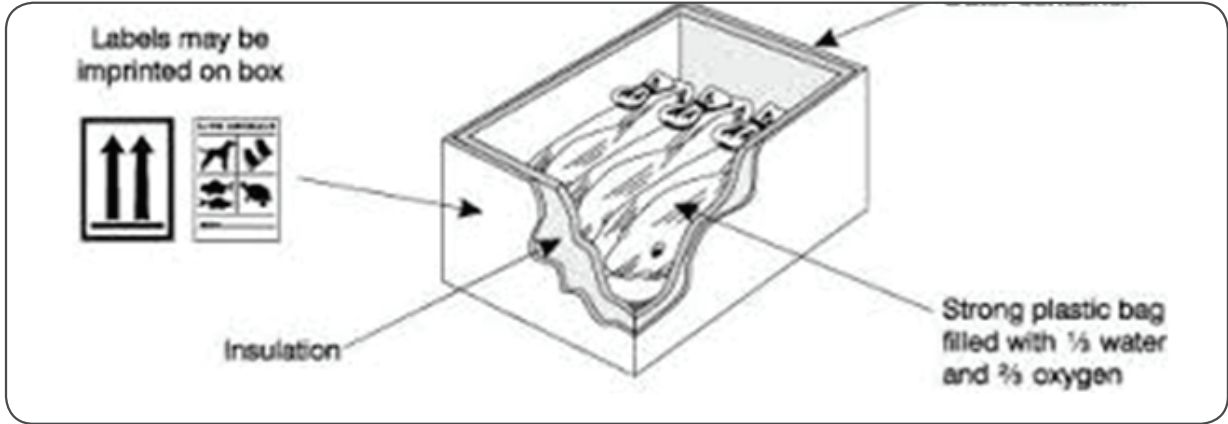
Taze balık hem ıslak hem de bozulabilir kargo özelliği göstermektedir. Taze balıkların sevkiyatında göz önüne alınması gereken hususlar aşağıda yer almaktadır;

- Torba dış paketin içine konulup, kutu içerisindeki naylon örtü üst üste gelecek şekilde kapatılmış ve kutunun ağzı bantlanmış olmalıdır.
- Dış paketin suyu sızdırmayacak özellikte tahta, plastik veya oluklu karton kutu olması, ambalajın içerisi de mutlaka balıkların tamamını örtecek büyüklükte naylonla kaplanmalıdır.
- Buz küpleri sağlam bir torbaya konulup, ağzı sıkıca bağlanarak taze balıkla birlikte bir torbaya konulmuş ve torbanın içerisindeki hava boşaltılarak ağzı lastikle bağlanmış olmalıdır. (Buz küpleri torbaya konulmadan doğrudan taze balıkların içerisindeki torbaya konularak da paketlenebilir)

HAVAYOLU KARGO TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ VE ÜLKEMİZDE MEVCUT DURUM

2 - BÖLÜM

- Paketler birbiri üstüne istifleneceğinden dayanıklı olmalıdır.
- Isının +5 0C'yi geçmemesi gerekliliği unutulmamalıdır.
- Ambalaj üzerine 'This Way Up' ve 'perishable' işaretleri konulmalıdır.



Şekil 26: Taze balık ambalajı ve etiketler

f. Etlerin Taşınması

Bozulabilir kargolardan biri olan etlerin sevkiyatında dikkat edilecek konular şunlardır:

- Etler, hijyenik ve su geçirmez bezlere sarılmış olmalıdır.
- Isı derecesi taze etler için (0 ile +5 0C), donmuş etler için ise (-12 0C) derecenin altında olmalıdır. Bu derecelere ulaşılması gerekiyorsa etin üzerine kuru buz konulmalıdır.
- Kuru buz miktarının tespitinde IATA Tehlikeli Maddeler Düzenlemeleri dikkate alınmalıdır.
- Dökme et yüklemelerinde kompartıman üzerine naylon serilmeli, et yüklendikten sonra etin tamamı naylonla örtülmeli ve bantlanmalıdır.
- Et palet veya konteynere yüklemekten önce konteyner tabanına naylon örtü serilmeli, yüklendikten sonra naylon etlerin üzerini kaplayacak şekilde örtülmelidir.
- Paketlerin üzerine 'Perishable' ve 'Keep Temperature' etiketleri yapıştırılmalıdır.

2.6.2.3. Islak Kargolar

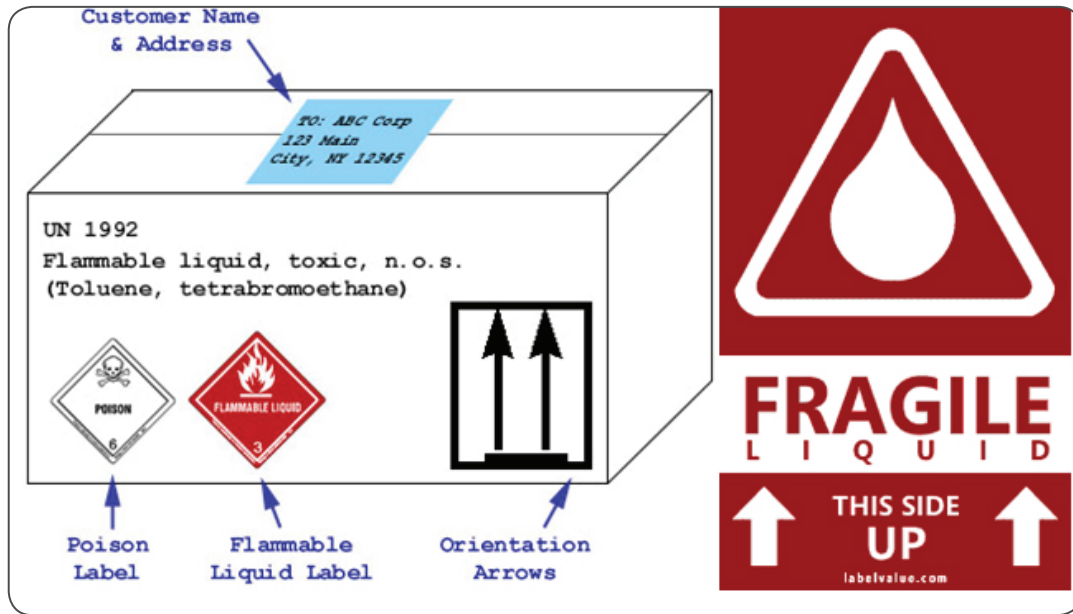
Sıvı ihtiva eden veya IATA Tehlikeli Maddeler Düzenlemeleri kapsamına girmeyen ancak doğası itibarıyla sıvı olan kargolardır. Islak kargoların sevkiyatında uyulması gereken önemli hususlar şunlardır:

- Kargonun gideceği ülkede bu kargo için herhangi bir kısıtlama olup olmadığı kontrol edilmelidir.
- Taşıyıcının bu kargo için herhangi bir kısıtlamasının olup olmadığı kontrol edilmelidir.

HAVAYOLU KARGO TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ VE ÜLKEMİZDE MEVCUT DURUM

2 - BÖLÜM

- Kargo içerisindeki maddelerin akmasını önleyecek nitelikte, IATA Tehlikeli Maddeler Düzenlemeleri 'ne uygun olmalıdır.
- Konulduğu kaplar 'su sızdırmaz konteyner' olmalıdır.
- Karışık yükler içerisinde 'ıslak kargo' sınıfına giren yük varsa kabul edilmemelidir.
- En fazla istif âdetine göre üst üste istiflenmelidir.
- Kargo üzerine 'This Way Up' işareti konulmalıdır.



Şekil 27: Örnek Islak Kargo Etiketi

Su geçirmez kaplara konulmuş sıvılar, buz küpleri, paketlenmiş balıklar, kabuklu su ürünleri, ham deri ve canlı hayvanlar, taze et, dondurulmuş tüm besinler, ıslatılmış taze çiçek ve sebzeler, yumuşak meyveler ile gerisinde ıslaklık ve nem bırakan bütün maddeler ıslak kargo grubuna girerler.

2.6.2.4. Ağır Kargolar

Ağır kargoların taşınması ile ilgili özellikler şunlardır:

- Kargonun gideceği ülkede bu kargo için herhangi bir kısıtlama olup olmadığı kontrol edilmelidir.
- Kargo için bir kısıtlama olup olmadığı incelenmelidir.
- 300 kilogramı geçen kargolar konteynere konulmamalıdır.
- Transfer ve varış noktalarında yükleme boşaltma araç ve gereçlerinin varlığı ile kapasiteleri IATA Kuralları kitabından kontrol edilmelidir.

HAVAYOLU KARGO TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ VE ÜLKEMİZDE MEVCUT DURUM

2 - BÖLÜM

- Kargonun navlun bedeli peşin ödenmelidir.
- Dökme (Bulk) kargoların, yükleme, uçak kapı ölçüleri pozisyonu ve ağırlığı mutlaka belirtilmelidir.



Şekil 28: Ambalajlanmış ağır kargo

Parça başı ağırlığı 150 kilogramı aşan kargolar, havayolu taşımacılığında 'Ağır Kargo' olarak adlandırılmakta ve buna göre işlem yapılmaktadır.

- Ağır kargolar;
- Açıkta gönderilen makine aksamı,
- Otomobil,
- Uçak motoru,
- Borular,
- Jeneratörler,
- Silahlar,
- Kablo makaraları, enerji ekipmanları bu gruba giren kargolardır.

a. Açıkta Gönderilen Makine Aksamı

- Makine aksamının kaldırılması için belirli yerlerinden tutulması gerekiyorsa, bu yerlerin aksam üzerinde belirtilmiş olması gerekir.
- Kargonun ağırlık merkezi belirtilmelidir.
- Dik yüklenmesi gereken kargoların üzerinde 'This Way Up' etiketi olmalıdır.

HAVAYOLU KARGO TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ VE ÜLKEMİZDE MEVCUT DURUM

2 - BÖLÜM



Şekil 29: Açıkta gönderilen makine parçaları

b. Otomobil Taşınması

Ağır kargo olarak işlem gören otomobil, diğer ağır kargolara göre ilave bazı niteliklerle taşınmaktadır. Bunlar:

- DGR kurallarına göre yakıt deposu boş olmalı, akü dik ve yuvasından çıkmayacak şekilde sağlamlaştırılırsa üzerinde bırakılabilir.
- Aracın el freni çekili olmalıdır. Arabanın anahtarı üzerinde bırakılmalıdır.
- Bağlamada arabanın boyasına zarar verilmemesi için göndericiden arabanın hareket etmeyen yani sabit aksamaları öğrenilerek taşıyıcıya bildirilmelidir.



HAVAYOLU KARGO TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ VE ÜLKEMİZDE MEVCUT DURUM

2 - BÖLÜM

a. Kıymetli Kargolar

Kıymetli kargonun sevkiyatında dikkat edilecek konular şunlardır:

- Kargonun gideceği ülkede bu tür kargo için herhangi bir kısıtlama olup olmadığı kontrol edilmelidir.
- Taşıyıcının bu cins kargonun taşınmasında bir kısıtlamasının olup olmadığı belirlenmelidir.
- Karışık kargo içerisinde kıymetli kargo varsa kabul edilmemelidir.
- Bu tip kargolar konsolide edilmez tek başına AWB düzenlenir.
- Kargonun üzerinde kargonun kıymetli olduğuna dair herhangi bir işaret ve etiket olmamalıdır. Normal kargo etiketleri yapıştırılmalıdır.
- Konşimento üzerindeki 'Handling Information' bölümüne kargonun ambalaj türü, ebatları, rengi ve her bir parçanın ağırlık bilgisi yazılmalıdır.
- Kargonun her parçası üzerine alıcı, gönderici bilgileri, varış yeri, parça toplamı ve ağırlığı, transfer ise transfer istasyonu açıkça belirtilmelidir.
- Sevkiyatlarda işlemleri öncelikli olarak yapılmalıdır.
- Kıymetli kargolarda kullanılan ambalajda meydana gelebilecek herhangi bir hasar, anında fark edilecek cinsten olmalıdır.

Bir kilogramının değeri 1000 \$ ve üzerinde olan kargolar ile ismen tanımları yapılmış altın, elmas, platin, yasal para ve hisse senetleri gibi kıymetler ile talimat mektubu ekindeki diplomatik postalar 'kıymetli kargo' olarak değerlendirilir.



Şekil 30: Kıymetli kargolar

HAVAYOLU KARGO TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ VE ÜLKEMİZDE MEVCUT DURUM

2 - BÖLÜM

2.6.2.5. Diplomatik Kargolar

Diplomatik kargoların sevkiyatında önemli hususlar şunlardır:

Kargoların üzerindeki mühür kontrol edilmelidir.

- Dış görünüşleri yönünden kargolar kontrol edilmeli, hasar durumunda kabul edilmemelidir.
- Karışık kargo içerisinde diplomatik kargo varsa kabul edilmemelidir.
- Gönderiler tartılmalı, beyan edilenle aynı olup olmadığı kontrol edilmelidir.
- Konşimento üzerinde 'Mal Cinsi' hanesine kargonun diplomatik olduğu belirtilmelidir.
- Hükümetler veya onların yabancı ülkedeki temsilcileri arasında taşınan kargolar 'diplomatik kargo' olarak adlandırılmaktadır.

2.6.2.6. Diğer Özel Kargolar

a. Cenaze Taşınması

Cenaze, lehimlinmiş metal, çinko veya kurşun tabut; ya da sağlam bir tahta kutu içine konulur ve üzeri çuval veya kanvas ile örtülür. Sandık veya kutu üzerine yukarıya (This Way Up) etiketi yapıştırılır. 150 kg. veya üstündeki cenazeler için "itinalı olunuz"(Attention Secure) etiketi yapıştırılır. Cenaze ilaçlanmış ise ilaçlandığına dair belge ile konsolosluk tasdikini gösteren belge alınır.



Şekil 31: Havayolu kargo cenaze ambalajı

HAVAYOLU TAŞIMACILIĞINDA YASAL ÇERÇEVE VE IATA

3 - BÖLÜM



Şekil 32: Havayolu ile cenaze taşınması

Kül halindeki cenaze tahta kutuda veya sandıkta kabul edilir. Çıkış noktasından varışnoktasına kadar rezervasyonu yapılır. Konsolide edilmez, ayrı AWB düzenlenir. Ara nokta ve varış noktası ile ilgili taşıma ve ülke kısıtlamalarının olup olmadığı kontrol edilir.

b. Kaybolma Tehlikesi Yüksek Kargolar

Hırsızlık ve çalınma tehlikesi yüksek olan kargolardır. Kol saatleri, bozuk madeniparalar, hayati öneme sahip ilaçlar, tabanca ve tüfekler sayılabilir. Bu tür kargoların ambalajları kontrol edilmeli, hasar tespit edilirse kabul edilmemelidir. Üzerine herhangi bir etiket ve işaret konulmamalıdır. Karışık kargo içerisine kabul edilebilirler. 'Diğer Özel Kargolar' olarak adlandırılacak kargolar, kaybolma riski yüksek olan kargolar, cenaze taşınması, kırılabilir kargolar, basım malzemesi ile canlı organlardır.



Şekil 33: Canlı organ taşıma ambalajı

HAVAYOLU TAŞIMACILIĞINDA YASAL ÇERÇEVE VE IATA

3 - BÖLÜM

3. HAVAYOLU TAŞIMACILIĞINDA YASAL ÇERÇEVE VE IATA

3.1. Sivil Havacılık Kanunu

Hava yolu ulaştırma sektörü, 14.10.1983 tarihinde kabul edilen 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanunu'nun yürürlüğe girmiştir. Bu kanunun amacı; devamlı ve hızlı bir gelişme gösteren, ileri teknolojinin uygulandığı, sürat ve emniyet faktörlerinin büyük önem taşıdığı sivil havacılık sahasındaki faaliyetlerin ulusal çıkarlarımız ve uluslararası ilişkilerimize uygun bir şekilde düzenlenmesini sağlamaktır. Kanun, kamu kurum ve kuruluşları ile gerçek ve özel hukuk tüzelkişilerinin havacılık sahasındaki faaliyetlerini kapsar.

İlgili kanunun Maddelerinde Posta veya kargo taşıması ile ilgili maddeler yer almaktadır. Bunlar;

Türk Sivil Hava Aracı

Madde 3/d-"Türk Sivil Hava Aracı" terimi: Devlet hava araçları tanımı dışında kalan ve mülkiyeti Türk Devletine veya kamu tüzelkişilerine veya Türk vatandaşlarına ait araçları,

Posta Taşımaları

Madde 26 – Tarifeli olarak hava ulaştırma hizmeti yapmak için ruhsat almış bulunan işletmeler; talep edildiğinde tarife içerisinde yapılan her uçuşta, ücret karşılığında posta taşımakla yükümlüdürler. Ödenecek ücretler 5584 sayılı Posta Kanunu ile Dünya Posta Birliği sözleşmeleriyle saptanan kurallar dairesinde belirlenir.

Kabotaj

Madde 31 – Türkiye Cumhuriyeti ülkesi içinde, iki nokta arasında havayolu ile ticari amaçla yolcu, posta ve yüktaşımaları Türk hava araçları ile yapılır.

Sigorta yükümlülüğü

Madde 132 – Yurt içi veya yurt dışı yolcu, yük ve posta taşımaları yapmaya yetkili kılınan taşıyıcılar, taşıma sözleşmelerinden doğabilecek zararlardan dolayı tazminat taleplerinin teminatı olmak üzere, asgari 124 üncü maddeesaslarına göre saptanan sorumluluk sınırları içerisinde mali mesuliyet sigortaları yapmakla yükümlüdürler. Sigorta, taşıyıcının adamlarının bu Kanunda öngörülen sorumluluğunu da kapsar. Yurt içi veya yurt dışı taşıma yapan taşıyıcıların yaptıracakları sigorta ve teminat şartları; uluslararası standartları göz önünde bulundurularak ve Ulaştırma Bakanlığının görüşü de alınarak Ticaret Bakanlığınca onaylanır.

Bu maddede belirtilen sigorta yükümlülüğü yerine getirilmeyen hava araçları Ulaştırma Bakanlığınca uçuştan men edilir.

HAVAYOLU TAŞIMACILIĞINDA YASAL ÇERÇEVE VE IATA

3 - BÖLÜM

Özellikle 1980'lerden itibaren gelişme içine girmiştir. Bu dönemde THY'nin bir modernizasyon ve standardizasyon programı çerçevesinde filosunu geliştirmeye başladığı, hizmet standartlarını yükseltme çabasına girdiği ve yurt içi hatlardan ziyade ekonomik açıdan avantajlı olan dış hatlara yönelmekte olduğu görülmüştür.

Aynı dönemde, özel sektör hava yolu işletmelerinin sayılarında, filo kapasitelerinde vesektörden aldıkları payda da önemli artışlar gözlenmiştir. İşletme sermayesi sıkıntısı, nispeten yaşlı uçaklarla operasyon yapma dezavantajı, bakım-onarım ve diğer altyapı imkânlarının yetersizliği, faaliyetlerin her kademesinde kalifiye personel temininde karşılaşılan güçlükler ve sektörün yeteri kadar desteklenmemesi, özel hava yolu işletmelerinin genelde karşılaştıkları sorunlar olmuştur.

Havacılığın dinamizmine uygun olarak gümrük mevzuatının hava aracı, yedek parçave yedek motorların ithal ve ihracı ile ilgili maddelerin yeniden düzenlenerek ulusal hava taşıyıcılarına gerekli kolaylıklar sağlanmalıdır. İhracatı artırma yönünde önemli katkılar sağlayabileceği düşünülen ve bugüne kadar çeşitli nedenlerle ihmal edilmiş bulunan kargo taşımacılığı desteklenmeli ve gelişmesi sağlanmalıdır.

1958-1983 yılları arasında Türk sivil havacılığı incelendiğinde ülkede F-27, Viscount, DC-9, DC-10, B707, B727 tipi uçaklardan oluşan bir filoya sahip, ulusal ve uluslararası hatlarda ülkenin tek hava yolu taşıyıcısı olan THY hizmet sunmaktaydı.

Kaynak: <http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.2920.pdf>

3.2. Uluslararası Hava Yolu Kargo Taşımacılığının Yasal Çerçevesi

Hava yolu kargo taşıması; gönderici (lojistik firma) ile hava yolu kargo taşıması yapan hava yolu şirketi arasında imzalanan belge 'Hava Yolu Kargo Taşıma Senedi' veya diğer adıyla 'Hava Yolu Konşimentosu' (A Waybill – AWB) çerçevesinde yerine getirilmektedir. Hava yolu taşıma senedi (AWB) bir noktadan diğerine bireysel veya kombine taşımalarda da kullanılabilir. Bu sözleşmede adı geçen "söz verilen işin yapılması" cümlesi; gönderici, taşıyıcı ve alıcının haklarını da kapsamaktadır. Alıcı sözleşme ortağı olmadığı hâlde, taşıyıcıya karşı sorumluluklarını yerine getirdiği takdirde, kargo ve hava yolu konşimentosunun kendisine verilmesi hakkına sahiptir.

Hava yolu taşıma sözleşmesi gönderici (lojistik firma) ve taşıyıcı arasındaimzalandığından, alıcı bu türden bir sözleşmede doğrudan yer almamaktadır. Ancak bu taşıma sözleşmesinin yapılmasının amacı taşımanın, teslim alacak kişinin lehine başarılı bir şekilde gerçekleştirilmesidir.

Diğer yandan sözleşmenin tarafları (alıcı, taşıyıcı ve gönderici) birbirlerini sözleşmedebelirtelen

HAVAYOLU TAŞIMACILIĞINDA YASAL ÇERÇEVE VE IATA

3 - BÖLÜM

sorumlulukların dışındaki herhangi bir işle görevlendiremez. Örneğin alıcının, taşıma sözleşmesine göre taşıma bedelinin ödemesini yapması beklenemez. Alıcının taşıma bedelini ödemesi ancak alıcı ile gönderici arasında imzalanacak ticari sözleşmeye bağlıdır.

Alıcı, gönderinin teslim alınması ile birlikte hava yolu konşimentosu kapsamındaki gönderimasraflarını üstlenir. Taşıma sözleşmesini reddetme hakkı ise sadece taşıyıcıya aittir. Hava yolu kargo taşımacılığının rahat anlaşılması açısından ulusal ve uluslararası hukuki düzenlemelerin irdelenmesi büyük önem taşımaktadır. Uluslararası hava yolu taşımacılığında geçerli olan yasal altyapı oluşumunu Varşova Konvansiyonu, Lahey Protokolü, Uluslararası Hava Yolu Taşımacılığı Birliği (IATA) düzenlemeleri ve Birleşmiş Milletler' in ilgili konvansiyonları oluşturmaktadır.

Türk mevzuatı açısından hava yolu kargo taşımacılığı ile ilgili yasal kuruluş Ulaştırma Bakanlığıdır. Devlet Hava Meydanları Genel Müdürlüğü ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü hava yolu taşımacılığı konusunda yetkili kurumlardır. Yasal düzenlemeler 'Sivil Havacılık Kanunu' ve ilgili yönetmeliklerle sağlanmaktadır.

Türkiye'de hava yolu kargo taşımasında gümrükleme işlemleri, uygulamada genel olarak gümrük müşavirleri tarafından yapılmaktadır. Lojistik firma bir IATA acentesi ise hava yolu taşıma şirketinin yasal temsilcisi olarak her türlü işlemi yapmaya yetkilidir. Bununla birlikte lojistik firma, taşıma şirketine ulaştırdığı her gönderi için navlun tutarı üzerinden bir hizmet bedeli almaktadır.

3.2.1. Gönderici Hak ve Sorumlulukları

Uluslararası Hava Yolu Taşıyıcıları Birliği (IATA) Taşıma Şartnamesine göre gönderici ve taşıyıcının hak ve sorumlulukları şunlardır:

- Gönderici, taşıma şartlarıyla ilgili kural ve yasalara uygun olarak ödenmesi gereken tüm taşıma ücret ve giderlerini taşıyıcıya ödemek zorundadır.
- Gönderici; yükün paketlenmesi, taşınması ve dağıtılmasıyla ilgili tüm kurallar dâhil olmak üzere kargonun çıktığı, transit geçtiği veya varış ülkelerinde yürürlükte bulunan yasalara ve hükümet uygulamalarına riayet etmek, gerekli tüm bilgileri sağlamak, belirtilen yasa ve kararların gerektirdiği tüm bilgileri hava yolu konşimentosuna (Airway Bill) eklemek zorundadır. Aksi hâlde gönderici bu hükme uyulmaması nedeniyle meydana gelebilecek zarar ve kayıplardan sorumludur.
- Gönderici; kargonun kaybolması, hasar görmesi, gecikmesi veya teslim edilmemesi hâlinde taşıyıcıya aşağıdaki süreler içinde yazılı olarak başvurmalıdır:

HAVAYOLU TAŞIMACILIĞINDA YASAL ÇERÇEVE VE IATA

3 - BÖLÜM

- Kargonun görülebilir şekilde hasara uğraması hâlinde, durumun göndericitarafından anlaşılmasından itibaren 14 gün,
- Gecikmede kargonun, teslim almaya yetkili kişinin emrinde hazır durumagelmesinden itibaren 21 gün,
- Kargonun teslim edilmemesi hâlinde, konşimentonun tanzim edildiğitarihten itibaren 120 gün,
- Kargonun varış yerine ulaştığı, uçağın varmış olması gerektiği veyataşımanın durmuş olduğu tarihten itibaren iki yıl içinde dava açılmasıgereklidir.

3.2.2. Taşıyıcı Hak ve Sorumlulukları

Hava yolu kargo taşımacılığında kullanılan ‘taşıyıcı’ kavramı, sözleşme gereğince kargoyu iki nokta arasında hava yolu vasıtasıyla taşınmasından sorumlu işletmedir. Türkiye’de pazar payının büyük bir bölümüne sahip ulusal hava yolu işletmesi olan Türk Hava Yolları (THY) taşıyıcıya örnek olarak gösterilebilir.

- Uluslararası hava yolu kargo taşımasıyla ilgili Varşova Konvansiyonu ile bu konvansiyonu değiştiren Lahey Protokolü’nün hangisinin sözleşmede uygulanacağı belirtilirse, o kurallar geçerli olur.
- Taşıyıcı, varış yerine ulaştırdığı kargoyu, alıcıya konşimentoda (AWB) belirtilen talimatlar doğrultusunda teslim eder.
- Taşıyıcı, malın hasara veya kayba uğraması ya da gecikmesi hâlinde gönderici, alıcıya veya taşımaya katılan üçüncü kişilere karşı sorumludur.
- Sözleşmede aksi belirtilmedikçe; taşıyıcının hizmetiyle ilgili kusur, kayıp veya gecikme, taşıyıcının ihmalkârlığı ya da kasti hareketi dolayısıyla oluşmadığı durumlarda alıcı ya da üçüncü kişilere karşı gönderici sorumlu değildir.
- Kargo kayıp ya da hasarı doğal felaketlerden ya da malın doğasındaki, kalite veya kusurundan kaynaklanıyorsa taşıyıcı sorumlu değildir.
- Canlı hayvan taşımalarında;
 - Hayvanın kaybı ya da doğal yollardan olsun veya olmasın telef olması,
 - Hayvanın kendisine verdiği zarar ya da başka hayvanların ısırma, tekmeleme, boğma gibi yollarla verdiği zarar ya da telefler,
 - Hayvanın kafeslenme biçimi veya doğal ortamdan ayrılmasındankaynaklanan şekil değişiklikleri nedeniyle telef olması hâlinde taşımacı sorumlu tutulamaz.

HAVAYOLU TAŞIMACILIĞINDA YASAL ÇERÇEVE VE IATA

3 - BÖLÜM

- Bilgisi dâhilinde gelişmediği sürece hasar veya kayıpla sonuçlanan durumlarda taşıyıcı sorumlu değildir.
- Hasara sebebiyet veren fiiller tazminat alma hakkına sahip kişinin ihmalkârlığı ya da kusurlu hareketinden kaynaklanıyorsa, taşıyıcı hasarın sorumluluğundan tamamen ya da kısmen kurtulur.
- Kargonun bir bölümünün kaybolması, hasara uğraması veya gecikmesi durumunda taşıyıcının sorumluluk sınırının saptanması için yalnızca kaybolan, hasara uğrayan ya da geciken parça veya parçaların ağırlığı esas alınır.
- Sorumluluğun kaldırılması veya sınırlandırılmasına ilişkin olarak taşıyıcıya uygulanabilecek tüm kurallar taşıyıcının acenteleri, personeli ve temsilcileri ile taşıyıcı tarafından taşıma için uçağı kullanan herhangi bir kişiye veya onun acenteleri, personeli ve temsilcilerine uygulanır. Bununla ilgili olarak taşıyıcı tüm bu kişilerin acentesi olarak hareket eder.
- Taşıyıcının ücret tarifelerinde ve taşıma şartlarında aksine bir hüküm yok ise, gönderici değer beyanında bulunur, sigorta primini de öder. AWB üzerinde bu durumu da belirtir ve sigorta primi hava taşıyıcısının kendisine ek ücret olarak ödenirse Varşova Konvansiyonu'nda belirtilen kargonun beher kg'ı için en fazla 20 \$ sınırlaması ortadan kalkar.
- Hava Yolu Konşimentosunun (AWB) ön yüzünde "taşıma için bildirilmiş değer" olarak yazılan tutar taşıma şartlarında ve belirtilen sorumluluk sınırını aşıyorsa ve gönderici taşıyıcının ücret tarifelerinde öngörülen değerle ilgili ek ücreti ödemişse, taşıyıcının sorumluluğu beyan edilen değerle sınırlıdır.

Taşıyıcı taşımayı makul sürede yapmak üzere üstlenir. Taşıyıcı, taşıma sorumluluğunun yerine getirmek için göndericinin yararlarını da gözeterek başka hava taşıyıcıları kullanabilir, göndericinin yararlarını da gözeterek önceden bildirmeksizin taşımayı diğer taşıma araçları ile yapabilir. Taşıyıcı, güzergâh seçmek ve değiştirmek veya güzergâh dışına çıkmaya yetkilidir. Bu durum ABD taşımalarına uygulanamaz.

3.3. Hava Yolu Kargo Taşımacılığında Uluslararası Örgütler

Hava yolu kargo taşımacılığında hizmetlerin verilmesinde taraf olan kuruluş ve işletmeler şunlardır:

- Uluslararası Hava Yolu Taşımacılığı Birliği (IATA),
- IATA acenteleri,
- Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO),
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü,

HAVAYOLU TAŞIMACILIĞINDA YASAL ÇERÇEVE VE IATA

3 - BÖLÜM

- Hava yolu taşıyıcıları,
- Yer hizmetleri veren kuruluşlar,
- Havaalanı işletmeciliği yapan diğer kuruluşlar,
- Lojistik firma işletmeleri,
- Göndericiler,
- Alıcılardır.

3.3.1. Uluslararası Hava Yolu Taşımacılığı Birliği (IATA)

Uluslararası Hava Yolu Taşımacılığı Birliği IATA, (international air transport association) güvenli, düzenli ve ekonomik taşımacılığın geliştirilmesi, yolcu ve kargo ücretlerinin saptanmasında koordinasyonun sağlanması, hava kargo işletmeleri, hava yolu trafiği, hava taşıtlarının teknik donanımı ile ilgili usul ve prosedürlerinin belirlenmesi amacıyla hava taşıyıcıları tarafından kurulmuştur.

IATA'nın görevleri arasında Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) ve diğer uluslararası organizasyonlarla iş birliğinin sağlanması ve sözleşme şartlarının belirlenmesi konuları da bulunmaktadır.

IATA üyesi olan 256 havayolu şirketi 117 ülkede faaliyet göstermektedir. IATA üyeleri dünyanın yollu trafiğini %83'ünü başka bir deyişle 260 havayolunu temsil etmektedir. IATA üyeleri 2013 yılında; 29 milyon tonu uluslararası olmak üzere 44 milyon ton hava kargosu taşımıştır. IATA'nın 53 ülkede 54 ofisi bulunmaktadır.



Şekil 34: IATA Amblemi

HAVAYOLU TAŞIMACILIĞINDA YASAL ÇERÇEVE VE IATA

3 - BÖLÜM

3.3.2. IATA Üyesi Kargo Acenteleri

Hava yolu kargo taşımacılığı yapan (posta hariç) IATA üyesi acenteler yani lojistikfirmalar; hava yolu taşıyıcısı işletmeler tarafından yetki verildiği takdirde, hava yolu taşıyıcısının anlaşmalı bulunduğu diğer hava yolları ile taşıma hizmetlerinde hava yoluşirketini temsil edebilir.

Hava yolu şirketi ile acente yetki ve sorumlulukları, sevk edilecek malların konsolideedilmiş yüklere ait hava yolu konşimentosuna (AWB) göre uygulanabilir. Acente, hava yolu şirketinin hiçbir belge ve talimatında belirtilen koşulları değiştirmeye yetkili değildir.

Acentenin, hava yolu şirketinin müşterilerine yeterli hizmeti verecek imkânlarla sahip olması gerekir. Dolayısıyla kargo talepleri ile ilgili ayrıntılı verileri, elektronik ortama aktaracak araç ve donanımına sahip olması gerekir. Acente, ihracat veya ithalatçıların kargolarında oluşabilecek kayıp ve hasarlara karşı gerekli olan her yerde uygun ve yeterli sigorta yaptırmalıdır.

Acenteler yani lojistik firmalar IATA kurallarına göre kargonun;

- Ambalajlanması,
- İşaretlenmesi,
- Belgelendirilmesi,
- Adreslerin belirtilmesi,
- Etiketlendirilmesi işlemlerini genel kabul görmüş kurallar çerçevesinde yaparak hava yolu şirketine teslim etmelidir.

Acentenin, tehlikeli malların sevkiyatında 'IATA Tehlikeli Mallar Düzenlemeleri' ile ilgili kurallara göre;

- Tehlikeli maddeyi, gümrük tarifelerinde (GTİP) belirtilen şekilde tanımlaması,
- Ambalajlaması,
- İşaretlemesi,
- Etiketlendirmesi,
- Hava yolu taşıma koşullarına sahip olduğunu belirten IATA tehlikeli mallar düzenlemelerine uygun olduğuna dair sertifikayı ithalat ve ihracatçısına imzalatması gerekir.

Belirlenmiş hava yolu taşıma işletmesi olmaksızın teslim aldığı kargoların belirli havayolu taşıma işletmesine teslimine kadar sorumluluğu, acentenin üzerinde olacaktır. Bununla birlikte acente, hava yolu şirketinin aksi talimatı olmadığı sürece, hizmet bedellerinin ödenmesinde kendi komisyonunu

HAVAYOLU TAŞIMACILIĞINDA YASAL ÇERÇEVE VE IATA

3 - BÖLÜM

düşebilir. Acentenin iflası, tasfiyesi veya normal işleyişini etkileyen bir yasal durum olduğu takdirde hizmet bedellerini derhâl hava yolu şirketine ödemelidir.

Acente hizmet bedellerini hava yolu şirketi adına IATA Kargo Kurallarına göre kesinhesap görülünceye kadar saklamalıdır. Hava yolu taşıma şirketi uygulanabilir para birimini belirleyebilir. Hava yolu şirketi, acenteye IATA Sözleşmesi gereği vermiş olduğu hizmetlerin karşılığı olan ücretini belirlenen şekilde ve miktarda ödeyecektir. Acente hava yolu şirketinden alacağı hizmet komisyonunu hiç kimseye temlik veya devredemez. Acente kurallarında belirtilmiş prosedür ve usullere uymak koşuluyla kendi yasal durumunda, kargo üzerindeki mülkiyet hakkında, ad ve adreslerinde değişiklik yapabilir.

Kargo acente kuralları gereğince IATA ile yapılan acentelik sözleşmesi, acente veya IATA taraflarından biri, en az 15 gün önce yazılı bildirimde bulunması hâlinde alınacak ortak karar ile iptal edilebilir.

Sözleşmenin iptali hâlinde;

- Acente, elinde bulunan kullanılmamış konşimentoları iade eder ve vadesi gelmiş tüm hizmet bedellerini CASS'a öder.
- Acente, kayıp ve yanlış kullanım nedeniyle elinde bulunan konşimentoların seri numaralarını iade eder. Aksi hâlde ortaya çıkabilecek zararlardan acente sorumlu olacaktır.
- Acente ve taşıyıcı arasındaki tüm dokümanlar ve teslim kanıt olacak alındı makbuzuyla birlikte sorumlu kişi tarafından teslim edildiği takdirde yeterli olacaktır.



Şekil 35: IATA Akredite Acente Amblemi

HAVAYOLU TAŞIMACILIĞINDA YASAL ÇERÇEVE VE IATA

3 - BÖLÜM

3.3.3. Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO)

Uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonu (ICAO) Milletlere bağlı, 1944 yılında kurulmuş bir örgüttür. ICAO, İngilizce “International Civil Aviation Organisation” kavramının kısaltmasıdır. Şikago Konvansiyonu’nu temel alan örgütün merkezi Montreal’dedir.

1967’de kurulan Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü’nün (International Civil Aviation Organisation - ICAO) başlıca görevleri şunlardır;

- Uluslararası sivil havacılığın güvenli ve düzenli bir şekilde büyümesini sağlamak,
- Barışçıl amaçlara yönelik uçak tasarımı ve işletmesini teşvik etmek,
- Sivil havacılık için hava yolları, havaalanları ve hava seyir tesislerinin gelişimini desteklemek
- Uluslararası kamuoyunun güvenli, düzenli, verimli ve ekonomik havataşımacılığı ihtiyaçlarını karşılamaktır.



Şekil 36: ICAO Amblemi

3.3.4 Yer Hizmetleri Veren Kuruluşlar

Yer hizmeti veren kuruluşlar, Havaalanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği’nde (SHY-22) belirtilen şartları sağlayarak çalışma ruhsatı alan kuruluşlardır. Türkiye’de Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü’nün vermiş olduğu ruhsat çerçevesinde Havaş ve Çelebi Yer Hizmetleri AŞ yetkili yükleme-boşaltma (ramp) ve elleçleme hizmeti veren kuruluşlardır. Bunun yanında THY kargo, depolama ve antrepo işletme hizmetini verebilmektedir.

Yer hizmetleri kuruluşları, Havaalanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği, IATA ve/veya ICAO’nun belirlediği standart ve kurallar çerçevesinde hizmetlerini yapmak zorundadır. Yer hizmetleri kuruluşları veya hava taşıyıcıları her havaalanı ve her bir hizmet türü için ayrı bir çalışma ruhsatı almalıdır.

Yer hizmetleri veren kuruluşların ilgili temel faaliyetleri; kargo kontrolü, taşıma ünitelerinin (ULD) kontrolü ve yükleme-boşaltma (ramp) hizmetleridir. Bununla birlikte gümrüklü depo ve antrepo

HAVAYOLU TAŞIMACILIĞINDA YASAL ÇERÇEVE VE IATA

3 - BÖLÜM

hizmetlerinin de sağlanması yer hizmeti veren kuruluşların görevleri arasında bulunmaktadır. Lojistik firma açısından depo ve antrepoların;

- Kargoların konsolidasyonu,
- Gelen kargoların müşteri bazında ayrıştırılması (de-konsolidasyon),
- Gelecek sevkiyatlar için kargoların saklanması gibi üç temel işlevi bulunmaktadır.

Hava yolu taşımacılığında havaalanlarındaki yüksek depolama maliyetleri nedeniyle, bu tür işlemlerin kısa dönemli olarak tamamlanması gerekmektedir.

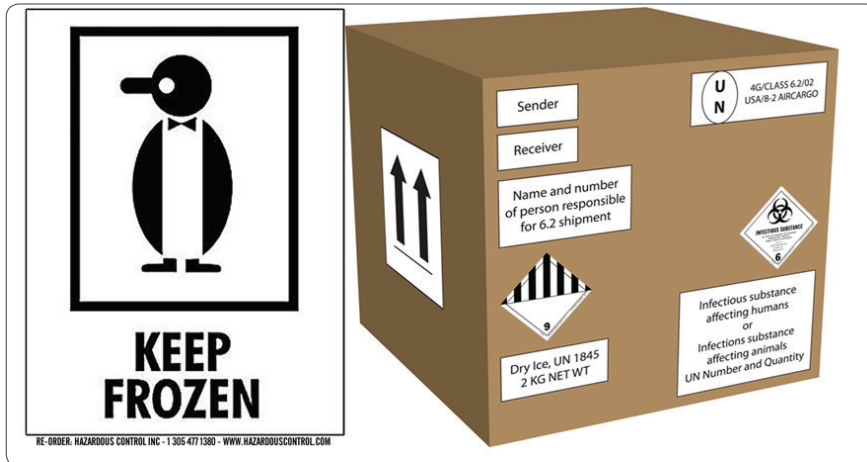
Yer hizmetleri veren kuruluş;

- Uygulanabilen yerlerde, makine tarafından okunabilen kargo etiketlerinin yapıştırılarak işlem yapılması ve sevkiyatların “taşınmaya hazır” hâle getirilmesi,
- Sevkiyatların hacim ve ağırlıklarının kontrol edilmesi,
- Özel kargonun taşıma kurallarına, IATA tehlikeli maddeler kuralları (dangerous goods regulations), IATA canlı hayvan kuralları ve diğer kurallara göre taşıyıcının talimatları doğrultusunda kargonun kabul edilmesi,
- Kargonun taşıyıcının uçuşlarına sevk edilmek üzere sayımının yapılması,
- Yığma yükü (bulk cargo) ve birim yükleme gereçlerinin (unit load devices) hazırlanması,
- Taşıyıcının talimatları doğrultusunda taşınacağını teyit etmek üzere, tüm belgelerin kontrol edilmesi,
- Taşıyıcıya kapasite / rezervasyon bilgilerinin verilmesi,
- Konşimento takımlarının ayrılması, karşılıklı anlaşmaya varıldığı şartlarda gereken konşimento ve manifesto kopyalarının gönderilmesi,
- Gümrükten ihraç müsaadesinin temin edilmesi,
- Gerektiği zaman, dökme yükün hava taşıtlarından boşaltılması, gelen kargoya özet beyan ve konşimentolarla karşılaştırarak kontrolünün yapılması, gümrük ve diğer resmî kuruluşların kargoyu serbest bırakmasından sonra alıcısına veya temsilcisine teslim etmesi,
- Doküman işlemlerinde, geçerli talimatlara uygun olarak gelen sevkiyat hakkında alıcı veya temsilcisine haber verilmesi ve mevcut kargo belgelerinin alıcısının veya temsilcisinin erişebileceği şekilde bulundurulması,
- Transfer / aktarma kargosunun belirlenmesini, kargonun diğer bir taşıyıcı tarafından taşınmasını sağlayacak aktarma özet beyanların hazırlanması, transit özet beyan konusu olan kargoyu alacak olan taşıyıcının varış havaalanında veya yakın çevresindeki deposuna taşınması,

HAVAYOLU TAŞIMACILIĞINDA YASAL ÇERÇEVE VE IATA

3 - BÖLÜM

- Düzenlenmesi veya daha ileri bir noktaya taşınması gereken transfer kargonun (transit kargo) kabul edilmesi ve hazırlanması işlemlerini tamamlamakla yükümlüdür.



Şekil 37: Bazı IATA etiketleme örnekleri

HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ MEVCUT DURUMU

4 - BÖLÜM

4. HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ MEVCUT DURUMU

Bu bölümde havayolu taşımacılığı sektörünün dünyada ve ülkemizde mevcut durumu ve sektörel öngörüler hakkında bilgi verilecektir.

4.1. Havayolu Sektörü Küresel Görünüm

Dünyada havayolu taşımacılığı, dünya ticareti, ekonomik güven ve satın alma gücü açısından küresel büyüme tahminlerine oldukça duyarlı bir sektördür. IATA'nın yayımladığı 2015 havayolu istatiksellerine göre toplam 3,3 milyar yolcu uçuş yapmıştır. Bu uçuşların 2 milyarı iç uçuştur, 33,2 milyon ton uluslararası kargodur.

Aşağıda bölgelere göre yolcu ve uluslararası kargo yüzdeleri yer almaktadır.

Bölge Adı	Yolcu %	Uluslararası kargo %
Kuzey Amerika	25,3	16,6
Ortadoğu	5,2	16,2
Latin Amerika	7,7	3,6
Avrupa	26,3	22,7
Asya-Pasifik	33,2	38,9
Afrika	2,3	2,0

Tablo 2. Bölgelere göre yolcu ve kargo yüzdeleri

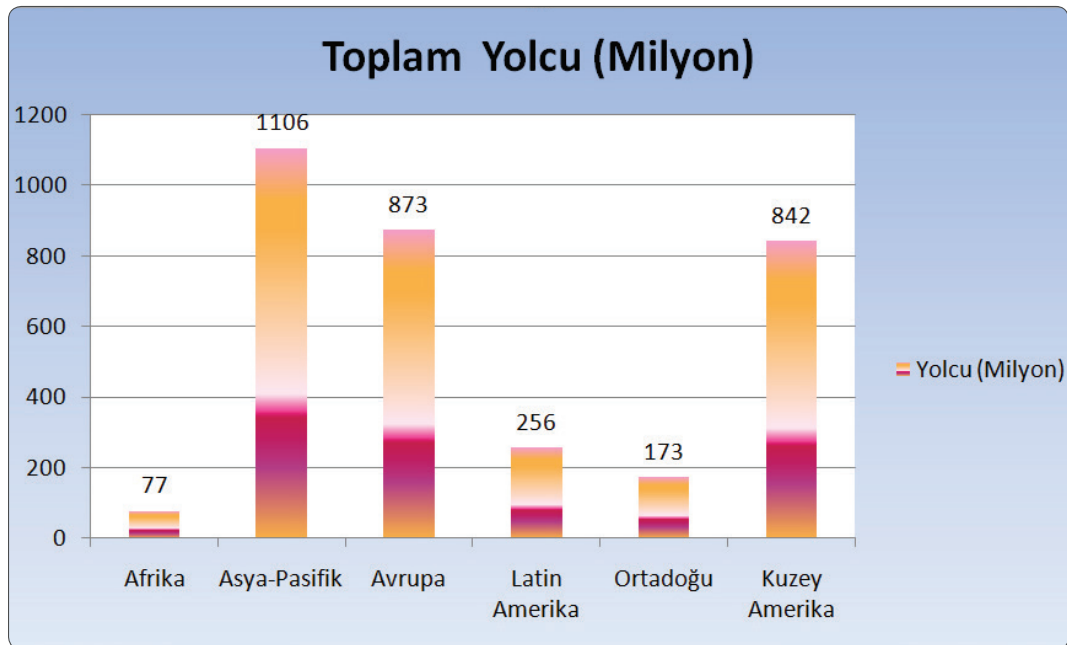
HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ MEVCUT DURUMU

4 - BÖLÜM

Aşağıdaki şekilde ise top 10 rotaharitası yer almaktadır.



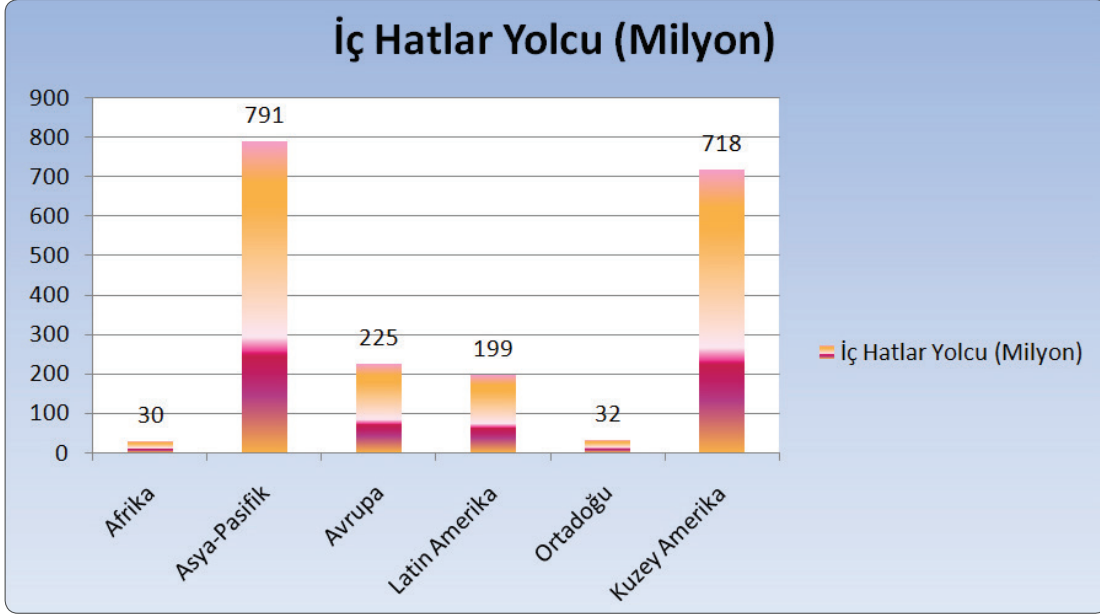
Tablo 3. Top 10 Rota Haritası



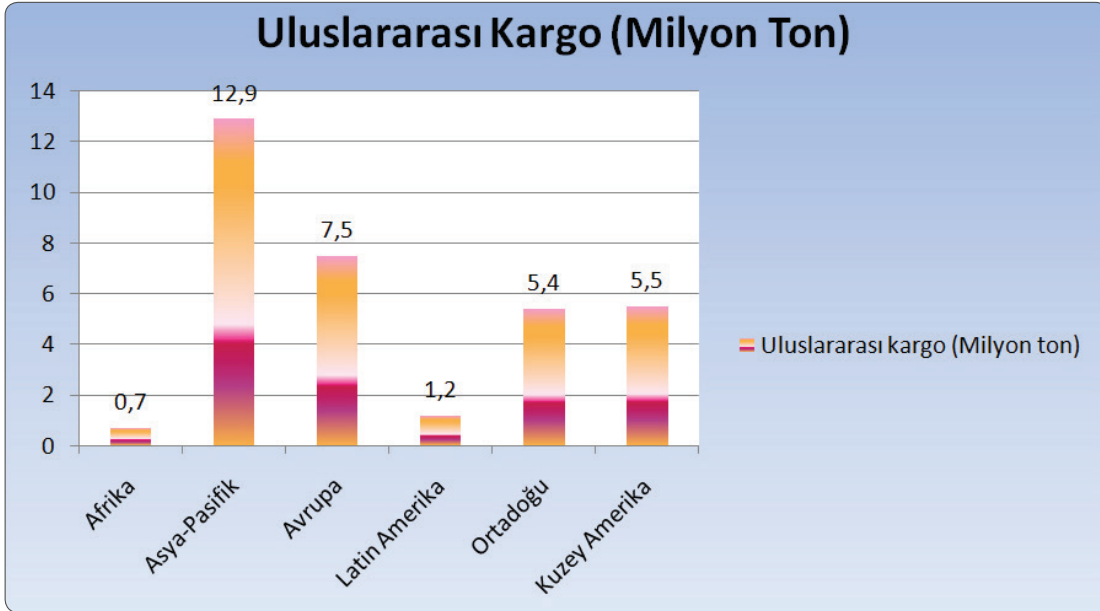
Grafik 1.Bölgelere göre 2014 toplam yolcu sayısı

HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ MEVCUT DURUMU

4 - BÖLÜM



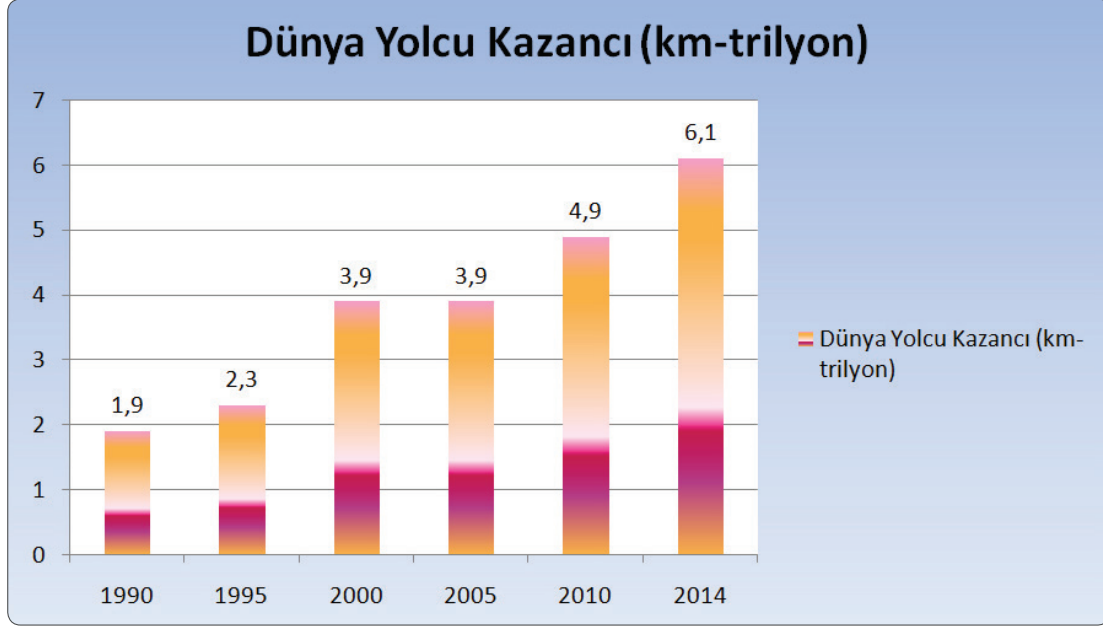
Grafik 2.Bölgelere göre 2014 toplam iç hatlar yolcu sayısı



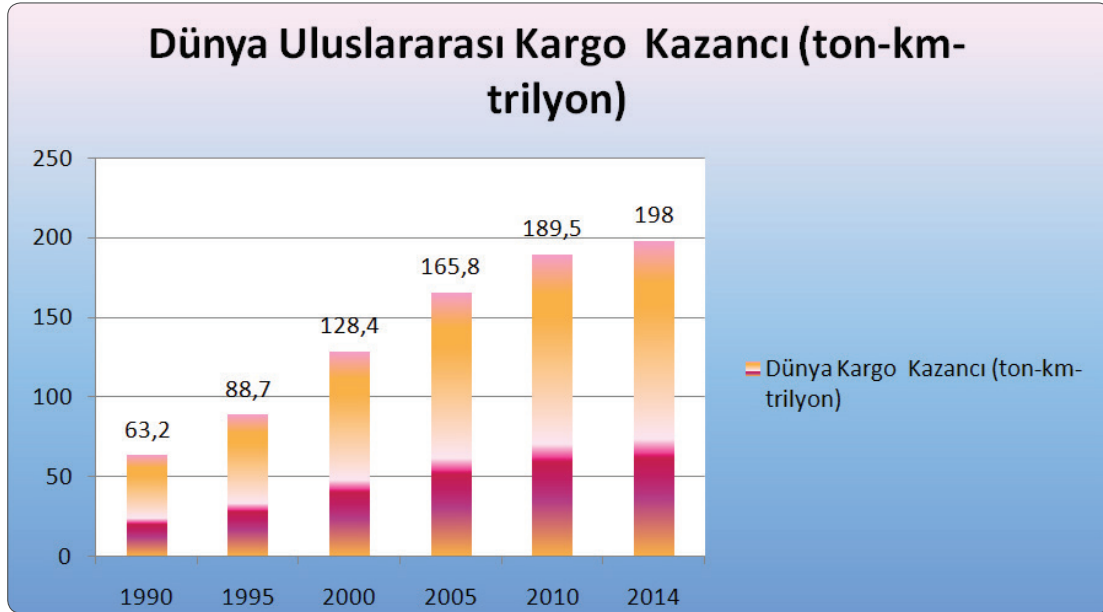
Grafik 3.Bölgelere göre Uluslararası kargo

HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ MEVCUT DURUMU

4 - BÖLÜM



Grafik 4.Bölgelere göre Uluslararası kargo



Grafik 5.Dünya Uluslararası Kargo Kazancı

Kaynak: IATA WATS 59

HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ MEVCUT DURUMU

4 - BÖLÜM

4.2. Havayolu Sektörü Türkiye Görünümü

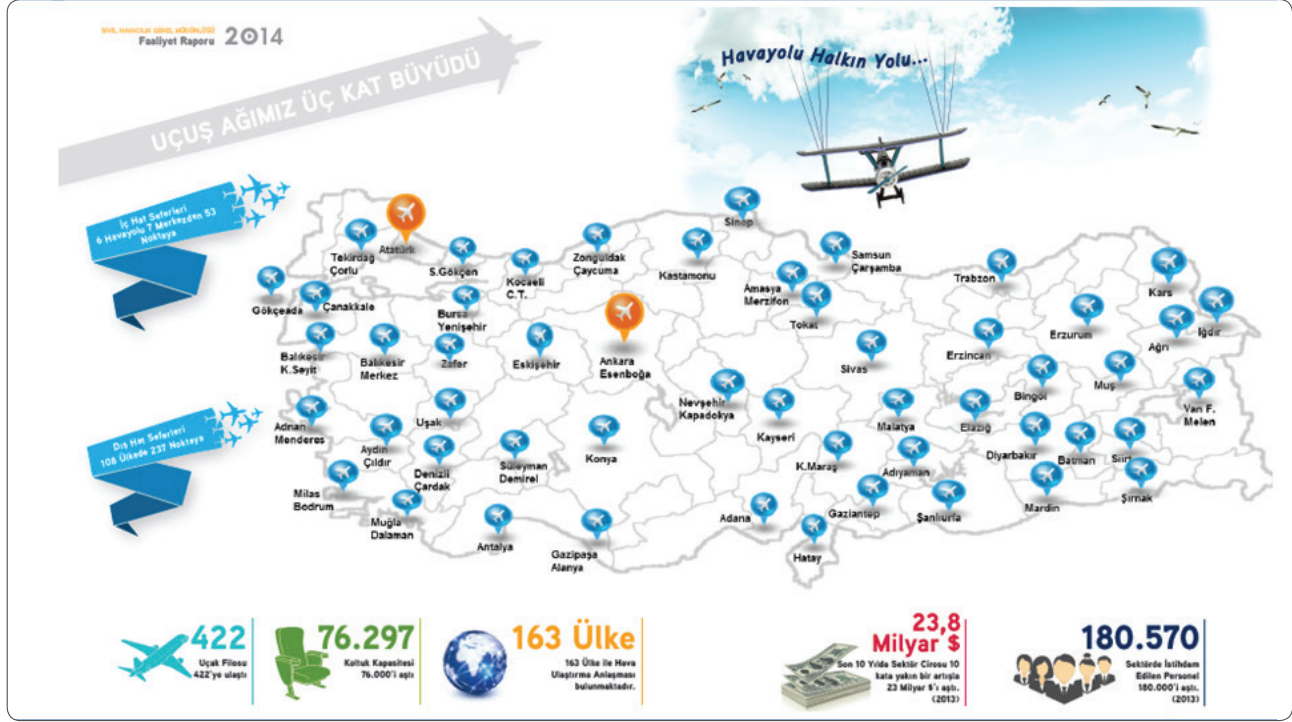
2003 yılından bugüne uygulanan politikalar sonucunda, havayolu şirketlerimizin uçak sayısı %160, koltuk kapasitesi %176, kargo kapasitesi % 346 artmış, yurtiçi ve yurtdışı uçulan nokta sayısı 290'e ulaşmıştır. Uçak teknolojisi ile sağlanan daha hızlı, daha güvenli, daha konforlu ulaşımın yanı sıra yolcu bilet ücretlerinde gerçekleşen iyileştirmeler, hava yolu ulaşımının diğer ulaşım modları içindeki payını da artırmıştır. Uluslararası kuruluşlar ve büyük uçak imalatçılarının orta ve uzun dönem tahmin çalışmaları, mevcut büyümenin 2030'lı yıllara kadar süreceği yönündedir. Ülkemizde uçak, yolcu ve kargo taşımacılığında dünya ortalamalarına göre 2014 yılında da önemli artışlar gerçekleşmiştir. 2013 yılında 1.504.973 olan uçak trafiği 2014'te %11,45 oranında artarak 1.677.350 olarak gerçekleşmiştir. Toplam yük trafiği ise, %11,21 artışla 2.886.192 tona çıkmıştır. 31 Aralık 2014 tarihi itibarıyla 13 havayolu işletmesinde 422 uçak, 212 hava taksi işletmelerinde, 322 genel havacılık işletmelerinde, 213 balon, 62 zirai ilaçlama işletmelerinde olmak üzere hava aracı sayımız 1.231'e yükselmiştir.

Sivil Havacılık Sektöründe istihdamda da büyüme sağlanarak 2003 yılında 65.000 civarında olan çalışan sayısı 2014 yılsonu itibarıyla 180.000'i aşmıştır. Son 11 yılda sektörün ekonomiye katkısı 2,2 Milyar Dolardan 23,8 Milyar \$'a ulaşmıştır.

2008'den itibaren birçok ülkede ekonomiyi ve havacılık sektörünü olumsuz etkileyen ekonomik kriz ve ekonomik etkilerine rağmen Türkiye havacılık sektöründe gelişim ivmesini kaybetmemiş; yolcu trafiği büyümesini sürdürerek, 2013 yılında 149 milyon 995 bin iken %11 artışla 2014 yılı sonunda 166 milyona ulaşmıştır. Havayolu işletme sayısı 13, hava taksi işletme sayısı 50, genel havacılık işletme sayısı 65, balon işletme sayısı 25, bakım ve eğitim işletme sayısı 104, yer hizmeti kuruluşları işletme sayısı 80'e ulaşmıştır. Sektörde istihdamda büyüme sağlanarak 2003 yılında 65.000 civarında olan çalışan sayısı, 2013 yılı sonu itibarıyla 180.000'i aşmıştır. 2014 yılı sonunda bu değerin 195.000'e ulaşması beklenmektedir. Bu gelişmelerin bir sonucu olarak son 11 yılda sektörün cirosu 2,2 milyar Dolardan 23,8 milyar dolara ulaşmıştır. 2014 yılsonunda bu değerin 27 milyar dolara ulaşması beklenmektedir.

HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ MEVCUT DURUMU

4 - BÖLÜM



Şekil 38. Havalimanları haritası ve özet sektör verileri

Yolcu sayıları ve uçak trafiğindeki artışla, modern havaalanlarıyla, iç ve dış hat uçuş noktalarındaki gelişmeyle, bakım, eğitim kuruluşlarıyla, yer hizmetleri sektöründeki ilerlemeyle kısacası sivil havacılığın tüm dallarında Türkiye, dünya ölçeğinde başarılarla imza atan bir ülke haline gelmiştir.

Sektördeki büyümeye paralel olarak havacılık altyapısı ve havacılık teknolojilerinde de önemli ilerleme kaydedilerek, uçak bakım, yedek parça imalatı ve modifikasyon gibi alanlarda çok önemli atılımlar gerçekleştirilmiş, nihayetinde ülkemiz hava aracı tasarımı ve üretimi yapabilecek bir seviyeye ulaşmıştır.

4.2.1. Türkiye’de Havayolu Sektörel Büyüklükler

Bu bölümde ülkemizin havayolu sektörü ile ilgili veriler yer almaktadır. Türkiye’de 55 havaalanı bulunmaktadır, bunların 25’i iç-dış hattır. Aşağıdaki tabloda Türkiye’deki havaalanları ile ilgili bilgiler yer almaktadır.

HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ MEVCUT DURUMU

4 - BÖLÜM

Konum	ICAO	IATA	Havalimanı
ULUSLARARASI			
Adana	LTAF	ADA	Şakirpaşa Havalimanı
Ankara	LTAC	ESB	Esenboğa Havalimanı
Antakya	LTAK	HTY	Hatay Havalimanı
Antalya	LTAI	AYT	Antalya Havalimanı
Bodrum	LTFE	BJV	Milas-Bodrum Havalimanı
Bursa	LTBR	YEI	Bursa Yenişehir Havalimanı
Dalaman	LTBS	DLM	Dalaman Havalimanı
Erzurum	LTCE	ERZ	Erzurum Havalimanı
Eskişehir	LTBY	AOE	Eskişehir Anadolu Havalimanı
Ordu-Giresun	LTCB	OGU	Ordu-Giresun Havalimanı
Gaziantep	LTAJ	GZT	Gaziantep Havalimanı
İstanbul	LTBA	IST	Atatürk Havalimanı
İstanbul	LTFJ	SAW	Sabiha Gökçen Havalimanı
İzmir	LTBJ	ADB	Adnan Menderes Havalimanı
Kayseri	LTAU	ASR	Erkilet Havalimanı
Konya	LTAN	KYA	Konya Havalimanı
Kütahya	LTBZ	KZR	Zafer Havalimanı
Malatya	LTAT	MLX	Erhaç Havalimanı
Nevşehir	LTAZ	NAV	Nevşehir Kapadokya Havalimanı
Samsun	LTFH	SZF	Samsun Çarşamba Havalimanı
Şanlıurfa	LTCS	GNV	Şanlıurfa GAP Havalimanı
Trabzon	LTCG	TZX	Trabzon Havalimanı

HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ MEVCUT DURUMU

4 - BÖLÜM

Konum	ICAO	IATA	Havalimanı
YEREL HAVALİMANLARI			
Adıyaman	LTCP	ADF	Adıyaman Havalimanı
Ağrı	LTCO	AJI	Ağrı Havalimanı
Amasya	LTAP	MZH	Amasya Merzifon Havalimanı
Antalya	LTGP	GZP	Gazipaşa Havalimanı
Balıkesir	LTBF	BZI	Balıkesir Merkez Havalimanı
Balıkesir	LTFD	EDO	Balıkesir Koca Seyit Havalimanı
Batman	LTCJ	BAL	Batman Havalimanı
Bingöl	LTCU	BGG	Bingöl Havalimanı
Çanakkale	LTBH	CKZ	Çanakkale Havalimanı
Denizli	LTAY	DNZ	Denizli Çardak Havalimanı
Diyarbakır	LTCC	DIY	Diyarbakır Havalimanı
Elazığ	LTCA	EZS	Elazığ Havalimanı
Erzincan	LTCD	ERC	Erzincan Havalimanı
Gökçeada	LTFK	GKD	Gökçeada Havalimanı
Hakkari	LTCW	YKO	Hakkari Yüksekova Selahaddin Eyyubi Havalimanı
Iğdır	LTCT	IGD	Iğdır Havalimanı
Isparta	LTFC	ISE	Isparta Süleyman Demirel Havalimanı
İstanbul	LTBW		İstanbul Havalimanı
Kahramanmaraş	LTCN	KCM	Kahramanmaraş Havalimanı
Kars	LTCF	KSY	Kars Havalimanı
Kastamonu	LTAL	KFS	Kastamonu Havalimanı
Kocaeli	LTBQ	KCO	Cengiz Topel Havalimanı
Mardin	LTCR	MQM	Mardin Havalimanı

HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ MEVCUT DURUMU

4 - BÖLÜM

Konum	ICAO	IATA	Havalimanı
YEREL HAVALİMANLARI			
Muş	LTCK	MSR	Muş Havalimanı
Siirt	LTCL	SXZ	Siirt Havalimanı
Sinop	LTCM	NOP	Sinop Havalimanı
Sivas	LTAR	VAS	Sivas Nuri Demirağ Havalimanı
Şırnak	LTCV	NKT	Şırnak Şerafettin Elçi Havalimanı
Tekirdağ	LTBU	TEQ	Tekirdağ Çorlu Havalimanı
Tokat	LTAW	TJK	Tokat Havalimanı
Uşak	LTBO	USQ	Uşak Havalimanı
Van	LTCI	VAN	Ferit Melen Havalimanı
Zonguldak	LTAS	ONQ	Zonguldak Havalimanı
PROJE AŞAMASINDAKİ VEYA İNŞA HALİNDEKİ HAVALİMANLARI			
İstanbul	Üçüncü havalimanı		
Mersin	Çukurova Bölgesel Havalimanı		
Gümüşhane	Gümüşhane Havalimanı		
Yozgat	Yozgat Havalimanı		
Rize	Rize-Artvin Havalimanı		

Tablo 4. Türkiye'deki Havalimanları

Aşağıdaki tablolarda hava taşıma işletmeleri, hava araçları, özel sektör terminal işletmecileri, işletme türüne göre hava araçları, heliport rakamları, uçuş ve kargo kapasiteleri bilgileri yer almaktadır.

HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ MEVCUT DURUMU

4 - BÖLÜM

Hava Taşıma İşletmeleri	2013	2014
Havayolu İşletmesi	13	13
Hava Taksi İşletmesi	54	50
Genel Havacılık İşletmesi	51	65
Balon İşletmesi	22	25
Zirai İlaçlama İşletmesi	39	39
TOPLAM	179	192

Tablo 5. 2013-2014 Hava Taşıma İşletmeleri

Hava Araçları	2013	2014
Havayolu İşletmelerinde	385	422
Hava Taksi İşletmelerinde	214	212
Genel Havacılık İşletmelerinde	283	322
Balon İşletmesi	203	213
Zirai İlaçlama İşletmeler vb.	58	62
TOPLAM	1143	1231

Tablo 6. İşletme türlerine göre hava aracı sayıları

HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ MEVCUT DURUMU

4 - BÖLÜM

Özel Sektör Terminal İşleticileri	2013	2014
İç-Dış Hat	9	9
İç Hat	7	7
TOPLAM	16	16

Tablo 7.Özel Sektör Terminal İşletmecileri

Heliport'lar	2013	2014
Heliport'lar	54	69
Hava aracı Koltuk Kapasitesi	66.639	76.297
Hava aracı Kargo Kapasitesi(kg)	1.639.130	1.349.875

Tablo 8.Heliport Rakamları

HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ MEVCUT DURUMU

4 - BÖLÜM

YIL	HAVAYOLU			HAVA ARACI SAYISI				TOPLAM
	Uçak Sayısı	Koltuk Kapasitesi	Kargo Kapasitesi	Hava Taksi	Genel Havacılık	Balon	Zirai Mücadele	
2003	162	27.599	302.737	131	162	34	137	626
2004	202	34.403	471.734	129	173	36	130	670
2005	240	39.903	649.562	157	181	36	123	737
2006	259	42.335	873.539	192	189	43	127	810
2007	250	40.185	962.539	243	192	44	78	807
2008	270	43.524	1.093.096	245	196	57	63	831
2009	297	47.972	1.121.108	251	213	67	60	888
2010	349	56.638	1.118.933	253	226	97	59	984
2011	340	55.662	1.136.866	259	241	108	69	1023
2012	370	65.208	1.264.513	267	243	167	60	1107
2013	385	66.639	1.639.130	214	283	203	58	1143
2014	422	76.297	1.349.875	212	322	213	62	1231

Tablo 9.2003-2014 Yılları Arası Kapasiteler

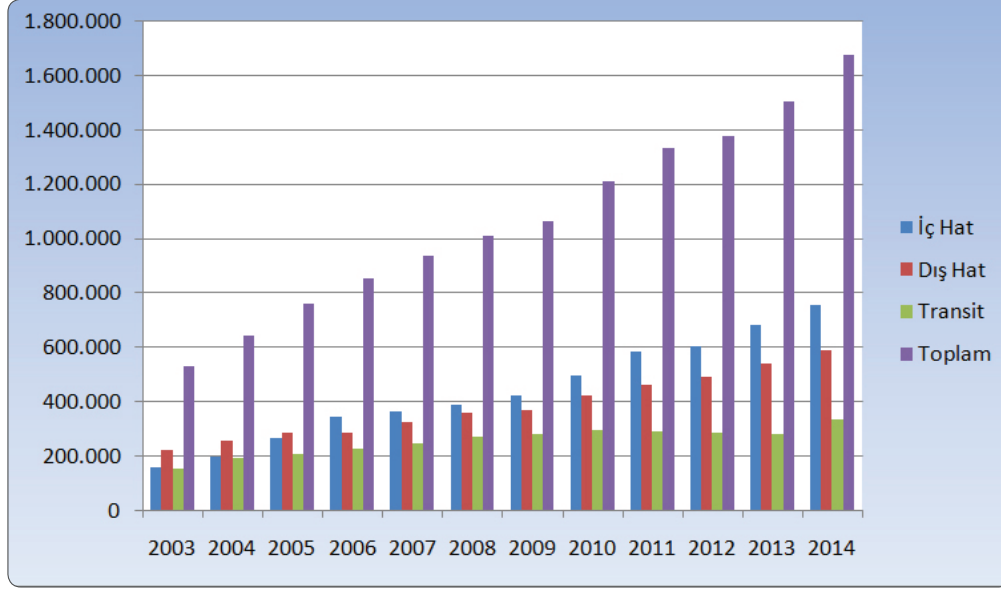
Aşağıdaki tabloda ve grafikte yıllara göre ülkemizdeki uçak trafiği bilgileri yer almaktadır.

Yıllar	İç Hat	Dış Hat	Transit	Toplam
2003	156.582	218.405	154.218	529.205
2004	196.207	253.286	191.056	640.549
2005	265.113	286.867	206.003	757.983
2006	341.262	286.139	224.774	852.175
2007	365.117	323.471	247.099	935.747
2008	385.764	356.001	268.328	1.010.093
2009	419.422	369.047	277.584	1.066.053
2010	496.865	420.596	294.934	1.212.395
2011	581.271	460.218	290.346	1.331.835
2012	600.818	492.229	283.439	1.376.486
2013	682.685	541.110	281.178	1.504.973
2014	754.387	589.878	333.085	1.677.350

Tablo 10. 2003-2014 Yılları Uçak Trafiği

HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ MEVCUT DURUMU

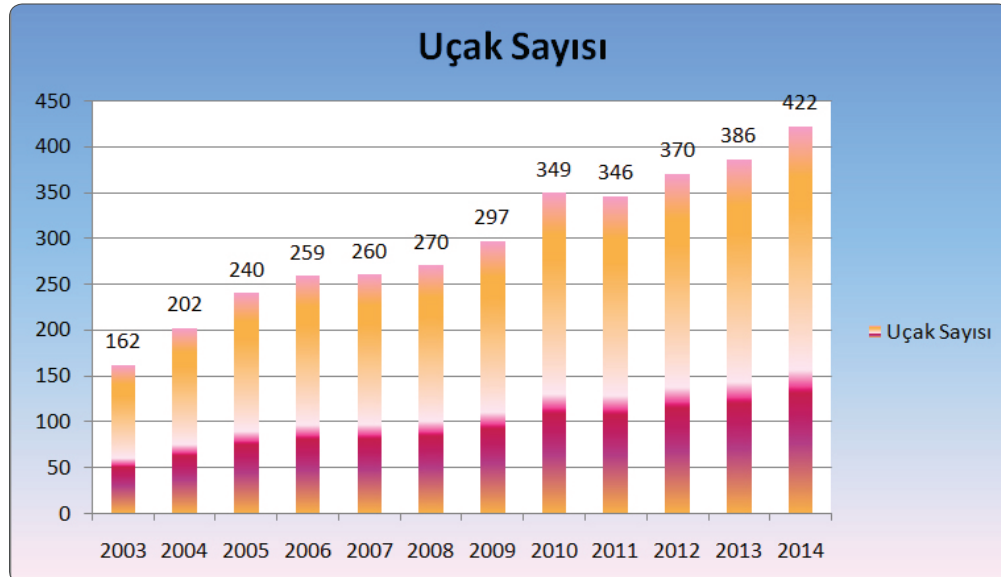
4 - BÖLÜM



Grafik 6. Yıllara göre Uçak Trafiği

Ülkemiz sivil havacılık sektöründe, 13 havayolu şirketi faaliyet göstermekte olup, yolcu ve kargo taşımacılığı da yapmaktadır. Havayolu şirketlerinin 2013 yılında 385 olan uçak sayısı, 2014 yılında % 9,61 artışla 422'ye yükselmiştir. Bu uçakların 401'i yolcu, 21'i kargo uçağıdır. Havayolu filomuzun toplam koltuk kapasitesi 76.297, kargo uçakları yük kapasitesi de 1.349.875 kg'dır.

Aşağıdaki tabloda yıllara göre uçak sayıları grafiği yer almaktadır.



Grafik 7. 2003-2014 Uçak Sayısı

HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ MEVCUT DURUMU

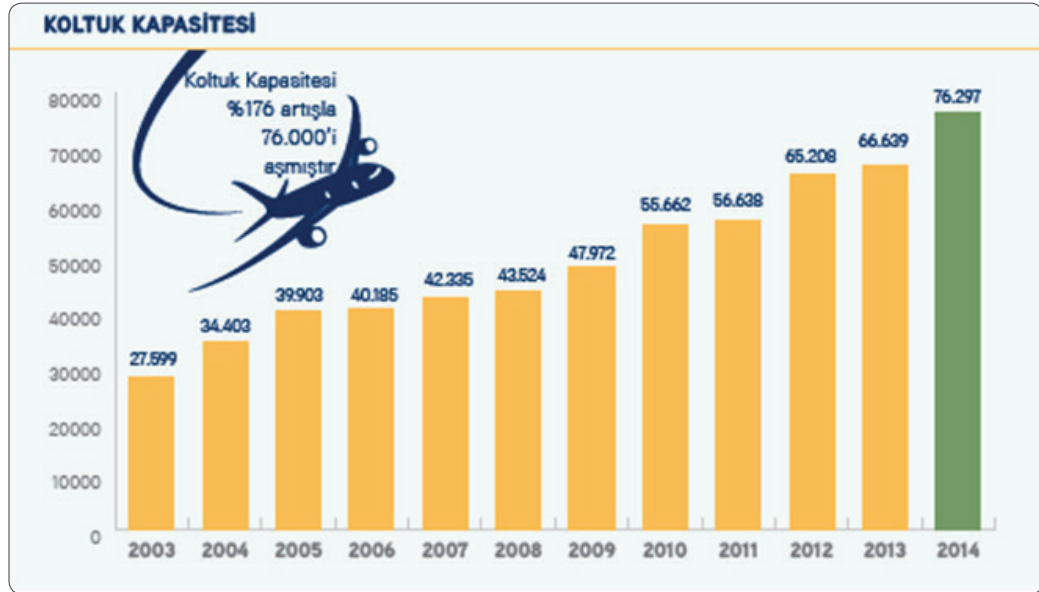
4 - BÖLÜM

Aşağıdaki tabloda ise havayolu şirketlerine göre uçak sayıları, koltuk ve yük kapasiteleri hakkında bilgiler yer almaktadır.

HAVAYOLU ŞİRKETLERİ UÇAK SAYILARI/YILLAR	2013	2014	TC HAVAYOLU ŞİRKETLERİ	YOLCU UÇAĞI	KOLTUK KAPASİTE	KARGO UÇAĞI	YÜK KAPS. (kg)	TOPLAM UÇAK
THY A.O.	197	231	ACT HAVAYOLLARI A.Ş.			4	454.200	4
ONUR AIR TAŞIMACILIK A.Ş.	23	21	ATLASJET HAVACILIK A.Ş.	18	3.594			18
ATLASJET HAVACILIK A.Ş.	16	18	BORAJET HAV. TAŞ. UÇAK. BAK.	8	635			8
PEGASUS HAVA TAŞIMACILIĞI A.Ş.	42	46	GÖNEŞ EKSPRES HAVACILIK A.Ş.	53	9.672			53
GÖNEŞ EKSPRES HAVACILIK A.Ş.	53	53	HÖRKÜŞ HAVA YOLU TAŞ. TİC.A.Ş.	8	1.520			8
SIK-AY HAVA TAŞIMACILIK A.Ş.	0	0	İHY İZMİR HAVA YOLLARI A.Ş.	6	1.116			6
MNG HAVA YOLLARI VE TAŞ.A.Ş.	9	7	MNG HAVA YOLLARI VE TAŞ.A.Ş.			7	353.000	7
ULS HAVAYOLLARI KARGO TAŞ.A.Ş.	5	3	ONUR AIR TAŞIMACILIK A.Ş.	21	4.809			21
HÖRKÜŞ HAVA YOLU TAŞ. TİC.A.Ş.	8	8	PEGASUS HAVA TAŞIMACILIĞI A.Ş.	46	8.634			46
TURİSTİK HAVA TAŞIMACILIK A.Ş.	8	10	TAILWIND HAVAYOLLARI A.Ş.	7	1.218			7
SAGA HAVA TAŞIMACILIK A.Ş.	0	0	THY A.O.	224	43.250	7	421.000	231
İHY İZMİR HAVA YOLLARI A.Ş.	5	6	TURİSTİK HAVA TAŞIMACILIK A.Ş.	10	1.849			10
ACT HAVAYOLLARI A.Ş.	8	4	ULS HAVAYOLLARI KARGO TAŞ.A.Ş.			3	121.575	3
TAILWIND HAVAYOLLARI A.Ş.	5	7						
BORAJET HAV. TAŞ. UÇAK. BAK.	6	8						
TOPLAM	385	422	TOPLAM	401	76.297	21	1.349.875	422

Tablo 11.Havayolu Şirketleri Uçak Sayıları, Koltuk ve Yük Kapasiteleri

Aşağıdaki grafikte ise yıllara göre koltuk kapasitesi yer almaktadır. 2014 yılındaki koltuk kapasitesi 2003 yılına göre % 176 oranında artmıştır.

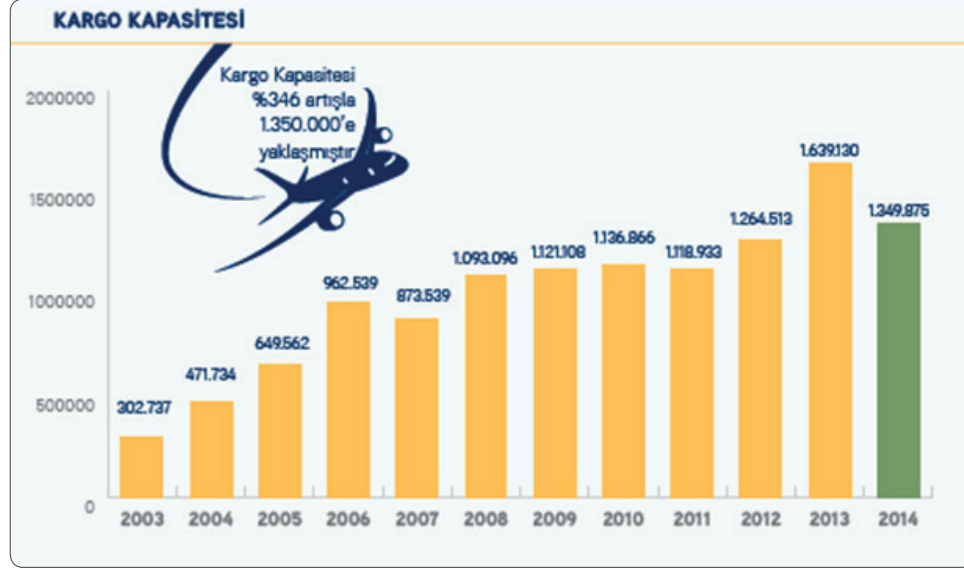


Grafik 8.Yıllara göre koltuk kapasitesi

HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ MEVCUT DURUMU

4 - BÖLÜM

Aşağıdaki grafikte ise yıllara göre kargo kapasitesi yer almaktadır. 2014 yılındaki kargo kapasitesi 2003 yılına göre % 346 oranında artmıştır.



Grafik 9. Yıllara Kargo Kapasitesi

Türkiye’de 2003 yılında, 2 merkez, 26 iç hat uçuş noktası varken 2014 yılında 6 havayolu, 7 merkez ve 53 iç hat uçuşu vardır.



Şekil 39. İç hat uçuş noktaları

HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ MEVCUT DURUMU

4 - BÖLÜM

2003 yılında dış hat uçuş noktası 60 nokta vardı, 2014 yılında 237 dış hat uçuş noktasına uçuş yapılmıştır.



Şekil 40. Dış hat uçuş noktaları

Kaynak: 2014 Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Faaliyet Raporu

4.3. Şanlıurfa'da Havayolu Sektörü

Şanlıurfa/GAP Havaalanı sivil kategoride olup; 2007 yılında hizmete girmiştir. Şehre uzaklığı 35 km'dir. Apron kapasitesi 11 uçak olup 12000m²'lik terminal binası ile hizmet vermektedir. VOR, DME, NDB ve ILS seyrüsefer yardımcı cihazlarına sahiptir.

Şanlıurfa GAP Havaalanı Türkiye'nin en uzun pistine sahiptir, geçici hava gümrük kapısı ilan edilen GAP Uluslararası kargo havaalanıdır.

Şuan Şanlıurfa'ya 4 havayolu (THY, Anadolujet, Pegasus ve OnurAir) şirketi tarifeli uçak seferi yapmaktadır. Ayrıca çeşitli havayolu şirketlerinden tarifesiz uçuşlarda düzenlenmektedir. Aşağıdaki tabloda

HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ MEVCUT DURUMU

4 - BÖLÜM

Ay/Yıl	Havayolu Taşıma Türü	İç Hat	Dış Hat	Toplam
Ocak 15	Tüm Uçak	338	8	346
	Yolcu	50.337	999	51.336
	Ticari Uçak	336	8	344
	Yük (Bagaj+Kargo+Posta) Ton	425	25	450
Şubat 15	Tüm Uçak	828	89	917
	Yolcu	97.988	3.906	101.894
	Ticari Uçak	661	25	686
	Yük (Bagaj+Kargo+Posta) Ton	828	89	917
Mart 15	Tüm Uçak	1.284	60	1.344
	Yolcu	150.522	6.968	157.490
	Ticari Uçak	1.051	45	1.096
	Yük (Bagaj+Kargo+Posta) Ton	1.185	89	1.274
	Kargo	24	0	24
Nisan 15	Tüm Uçak	1.770	58	1.828
	Yolcu	208.571	7.809	216.380
	Ticari Uçak	1.528	58	1.586
	Yük (Bagaj+Kargo+Posta) Ton	1.589	180	1.769
Mayıs 15	Tüm Uçak	2.328	62	2.390
	Yolcu	270.281	8.329	278.610
	Ticari Uçak	2.002	62	2.064
	Yük (Bagaj+Kargo+Posta) Ton	2.005	190	2.195
Haziran 15	Tüm Uçak	2.779	70	2.849
	Yolcu	326.382	9.440	335.822
	Ticari Uçak	2.422	70	2.492
	Yük (Bagaj+Kargo+Posta) Ton	2.427	210	2.637
Temmuz 15	Tüm Uçak	3.272	89	3.361
	Yolcu	381.301	11.588	392.889
	Ticari Uçak	2.840	88	2.928
	Yük (Bagaj+Kargo+Posta) Ton	2.883	270	3.153
Ağustos 15	Tüm Uçak	3.716	115	3.831
	Yolcu	437.652	14.183	451.835
	Ticari Uçak	3.194	99	3.293
	Yük (Bagaj+Kargo+Posta) Ton	3.344	333	3.677
Eylül 15	Tüm Uçak	4.175	135	4.310
	Yolcu	497.903	16.166	514.069
	Ticari Uçak	3.623	119	3.742
	Yük (Bagaj+Kargo+Posta) Ton	3.890	385	4.275
Ekim 15	Tüm Uçak	4.689	154	4.843
	Yolcu	558.905	18.310	577.215
	Ticari Uçak	3.274	49	3.323
	Yük (Bagaj+Kargo+Posta) Ton	4.339	458	4.797
Kasım 15	Tüm Uçak	5.119	154	5.273
	Yolcu	618.389	18.310	636.699
	Ticari Uçak	4.476	138	4.614
	Yük (Bagaj+Kargo+Posta) Ton	4.739	458	5.197

Tablo 12. 2015 yılı Şanlıurfa Havayolu Bilgileri

Kaynak: <http://www.gap.dhmi.gov.tr/>

HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ MEVCUT DURUMU

4 - BÖLÜM

4.4. Havayolu Sektörü Projeksiyonları

Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA) verilerine göre dünya havayolu yolcu trafiği 2014 yılında yüzde 5,9 artış gösterirken, Türkiye yolcu trafiği yüzde 10,9 artışla 166 milyona ulaşmıştır.

Dünya yolcu trafiği 2014 yılında gerçekleşen bu %5,9'luk artışla son on yılın ortalaması olan %5,6'dan daha yüksek bir değere ulaşmıştır. Ülkemiz ise bu değer in çok üzerine çıkmış, sivil havacılığımız küresel yolcu taşımacılığında çok daha büyük pay almaya başlamıştır.

Türkiye, coğrafi konumun getirdiği üstünlük sayesinde, hava taşımacılığında stratejik olarak önemli bir yere sahip bulunmakta ve her geçen gün artan hava trafiği ile hava taşımacılığı yarışında önemini ortaya koymaktadır. Son 11 yılda sektörün ekonomiye katkısı 2,2 Milyar Dolardan 23,8 Milyar Dolara ulaşmıştır.

Ülkemiz %10,9' luk yolcu trafiği artış oranı ile dünya ortalaması olan 5,9'un ve Avrupa ortalaması olan %5,7'in çok üzerinde bir artış göstermiştir.

Ülke/Bölge	Artış Oranı %
Türkiye	10,9
Dünya	5,9
Avrupa	5,7

Tablo 13. Havacılık Sektörü Artış Oranı

Kaynak: <http://www.iata.org/pressroom/pr/ages/2015-02-05-01.aspx>

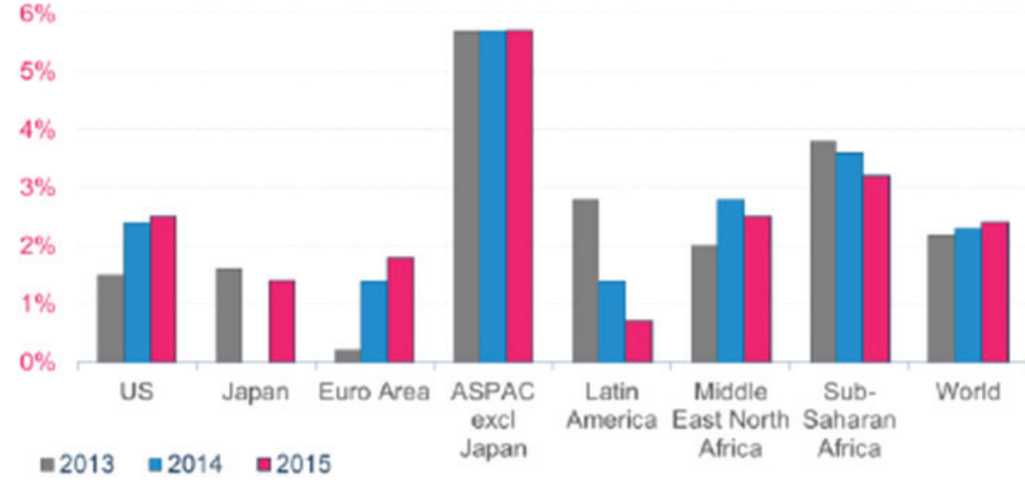
Küresel ekonomi de 2014'e göre 2015 yılında ekonomik büyüme daha az olmuştur. Temmuz 2015'de hava kargo, 2014 yılı Temmuzuna göre büyümüştür. Hâlbuki kargo pazarları 2014 yılına göre küçülmüştür. 2015 yılında uluslararası hava kargo trafiği 2014 yılındaki aynı döneme (2014 Temmuz) göre %3,2 oranında artış göstermiştir.

HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ MEVCUT DURUMU

4 - BÖLÜM

1. Forecast for GDP growth

% change over year

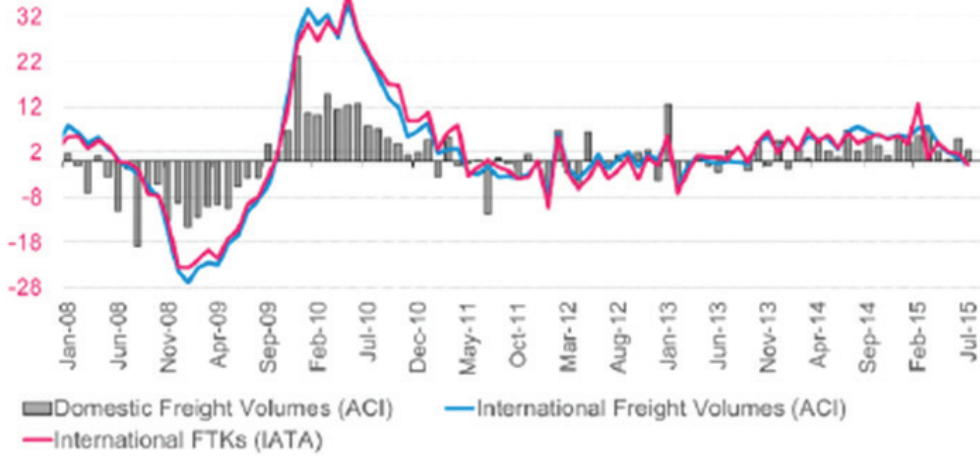


Source: EIU Viewswire

Grafik 10. GDP büyüme tahminleri

2. Freight Traffic Growth

% change over year



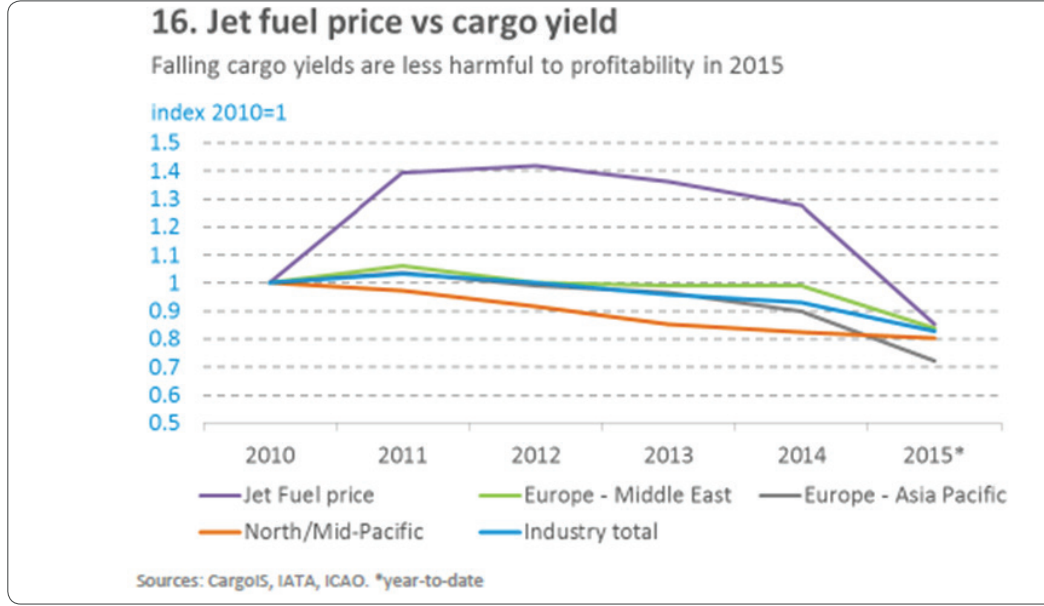
Source: IATA, ACI

Grafik 11. Hava Kargo Büyümesi

HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ MEVCUT DURUMU

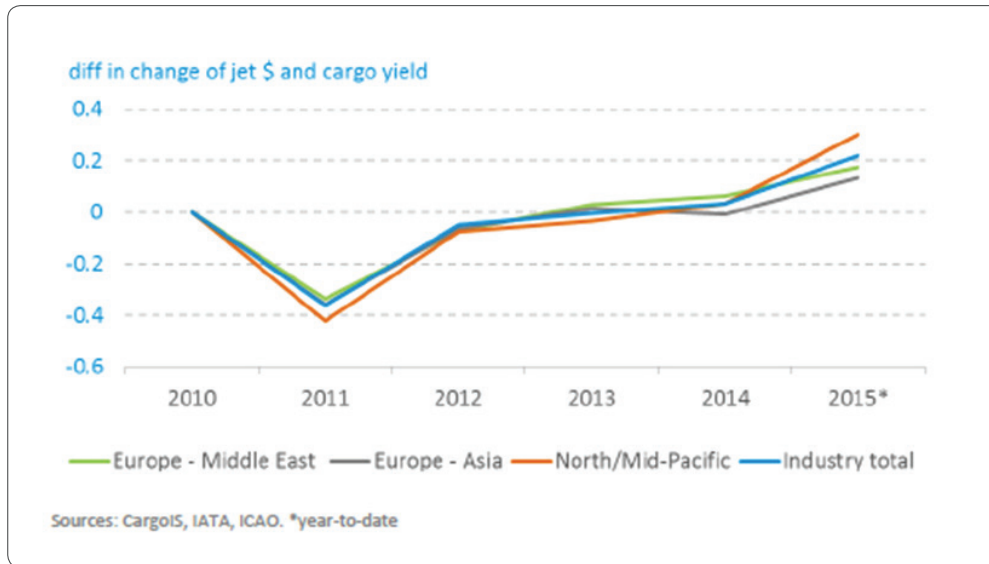
4 - BÖLÜM

Hava kargo geliri verilen servis, rota, maliyet ve döneme göre değişmektedir. 2011 yılında ortalama getirinin, jet yakıt fiyatının yükselmesi nedeniyle aşağı yönde olduğu görülmektedir. 2015 yılında getirilerdeki kayıp daha az olmuştur. Aşağıdaki grafikte jet yakıtı ile kargo gelirleri karşılaştırılmıştır.



Grafik 12. Jet yakıt fiyatı ve kargo geliri karşılaştırılması

Aşağıdaki grafikte ise yıllara göre hava kargo geliri artışları bölgelere göre belirtilmiştir.



Grafik 13. Yıllara ve bölgelere göre hava kargo getirileri

HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ MEVCUT DURUMU

4 - BÖLÜM

YILDAN YILA HAVA KARGO ARTIŞLARI % TON

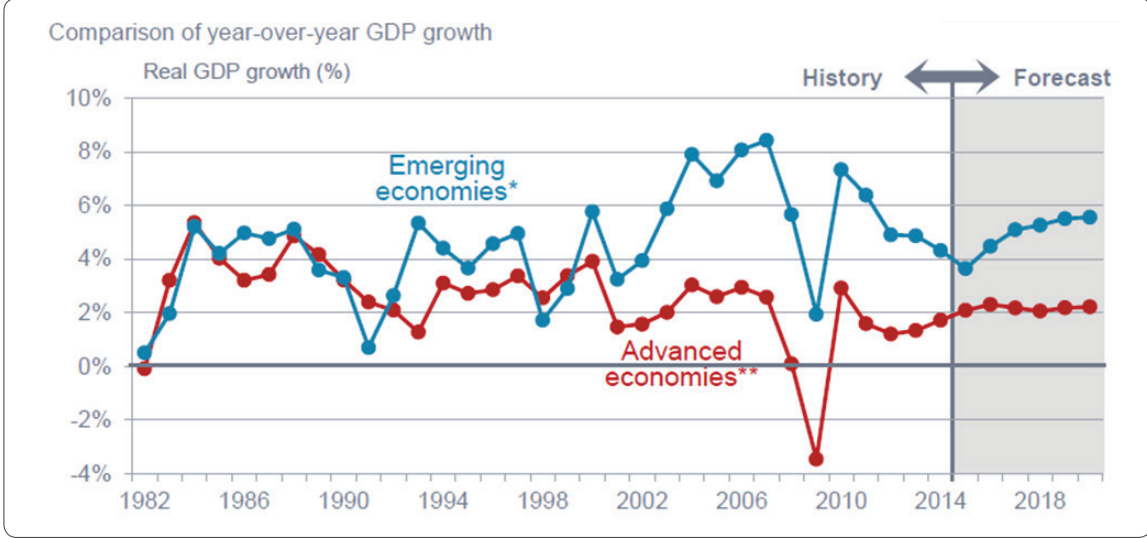
Rota Alanı	Şubat 15	Mart 15	Nisan 15	Mayıs 15	Haziran 15	Temmuz 15
Afrika-Avrupa	8.4%	1.3%	6.3%	0.9%	1.3%	-1.0%
Afrika-Asya	29.9%	5.0%	5.4%	11.5%	-1.3%	-2.5%
Afrika-Ortadoğu	15.2%	12.5%	0.2%	14.6%	12.8%	12.6%
Orta Amerika-Karayipler	-1.1%	11.5%	-3.9%	-5.9%	-2.0%	-7.6%
Avrupa-Orta Amerika	-6.2%	-1.2%	-7.3%	-8.5%	-2.9%	-10.0%
Avrupa-Asya	2.1%	-10.4%	-8.7%	-8.2%	-5.2%	-5.8%
Avrupa- Ortadoğu	9.2%	7.5%	12.5%	18.9%	22.1%	9.8%
Avrupa- Kuzey Amerika	0.6%	-2.9%	1.0%	-2.2%	-0.5%	-4.3%
Avrupa-Güney Amerika	-3.8%	4.4%	1.0%	-7.4%	4.3%	5.3%
Asya-Kuzey Amerika	33.0%	10.4%	10.3%	4.6%	0.0%	-1.1%
Asya- Güneybatı Pasifik	13.4%	3.7%	8.4%	12.1%	8.2%	4.1%
Ortadoğu-Asya	20.5%	-0.6%	7.9%	12.4%	12.9%	8.0%
Ortadoğu- Kuzey Amerika	44.9%	35.1%	30.4%	31.5%	16.9%	22.9%
Kuzey Amerika- Orta Amerika	0.3%	-5.6%	-10.4%	-2.7%	11.6%	6.0%
Kuzey Amerika- Güney Amerika	-7.9%	-9.3%	-3.4%	-11.5%	-3.8%	-4.1%
Orta Amerika içi	10.4%	15.0%	10.5%	10.4%	11.3%	2.0%
Avrupa içi	-14.6%	-9.5%	-4.9%	-0.5%	0.7%	8.1%
Asya içi	11.0%	-5.4%	1.2%	-1.3%	-2.8%	-1.6%
Güney Amerika içi	0.9%	-10.1%	2.5%	-15.9%	-5.9%	-10.8%

Tablo 13. Yıldan Yıla Hava Kargo Artışları % Ton

HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ MEVCUT DURUMU

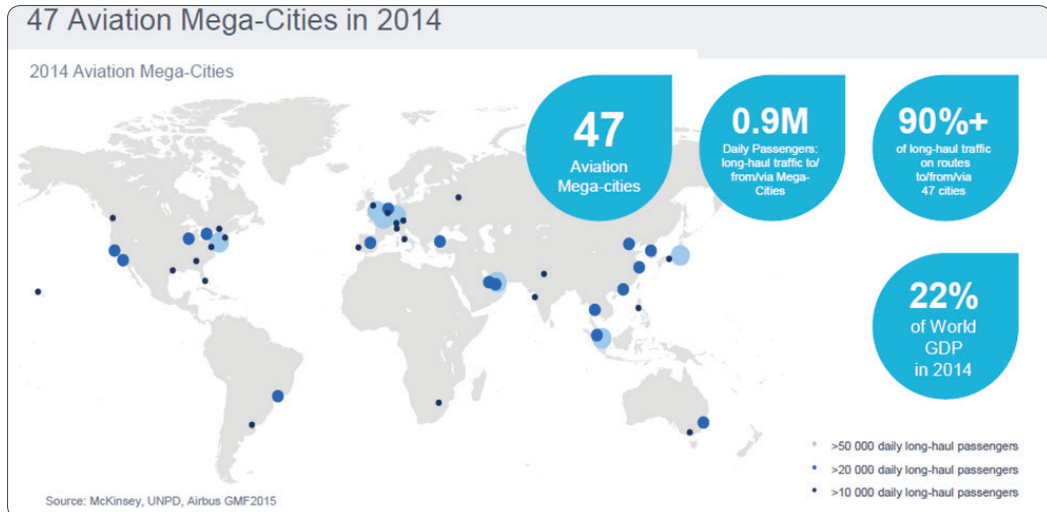
4 - BÖLÜM

Airbus uçak üreticisi firmanın yayınladığı 2015-2034 küresel Pazar tahminlerine göre, özellikle gelişmekte olan ülkelerin GDP (Gayri safi yurtiçi hâsıla) değerlerinin gelişmiş ülkelere göre daha fazla artacağı tahmin edilmektedir. Aşağıdaki grafikte gelişmekte olan ülkeler ile gelişmiş ülkelerin GDP karşılaştırması yapılmaktadır.



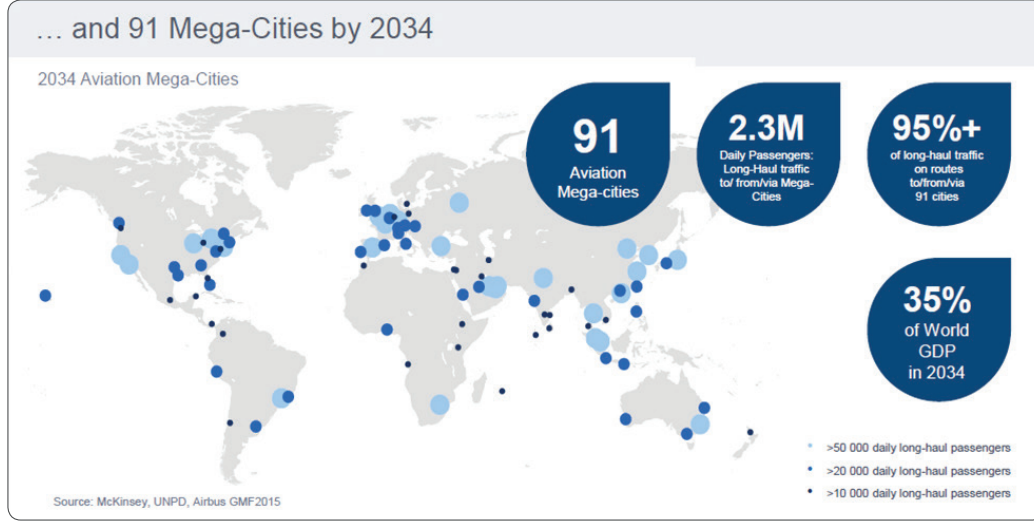
Grafik 14. Gelişmekte olan ülkeler ile gelişmiş ülkelerin GDP karşılaştırılması

2014 yılında 6,2 trilyon olan RPK değerinin, 2034 yılında 15,2 trilyona yani % 145'lik bir artış göstereceği tahmin edilmektedir. Aşağıdaki şekilde görüldüğü gibi 2014 yılında 47 mega uçuş merkezi, günlük 0,9 milyon yolcu uçuşu yaparak trafiğin % 90'ını yapmaktadır. 2034 yılında ise, 91 mega uçuş merkezinde günlük 2,3 milyon yolcu uçuşu yaparak trafiğin % 95'ini yapacağı tahmin edilmektedir.



ŞANLIURFA KARGO TAŞIMACILIĞI DURUMU VE STRATEJİK YATIRIM TAVSİYESİ

5 - BÖLÜM



Grafik 15. 2014-2034 Uçuş Mega Merkezleri

2014 yılında Çin, Hindistan, Ortadoğu, Asya, Afrika, Latin Amerika ve Doğu Avrupa ülkelerinde 6,3 milyar, gelişmiş ülkelerde ise 1 milyar yolcu uçuş gerçekleştirmiştir. 2034 yılında, 2015 yılına göre gelişmekte olan ülkelerde RPK (Revenue Passenger Kilometres) artışı %5,8, gelişen ülkelerde RPK değeri ise % 3,8 oranında artış gösterecektir. Bu durumda uçak trafiği %4,6 oranında artacaktır. Artan hava kargo talebi nedeniyle, 2014 yılında 1.633 adet kargo uçağı sayısının 2034 yılında 2.687 adete çıkacağı başka bir deyişle 804 yeni kargo uçağının alınacağı öngörülmektedir.

5. ŞANLIURFA KARGO TAŞIMACILIĞI DURUMU VE STRATEJİK YATIRIM TAVSİYESİ

5.1 Hava Kargo İstatistikleri

Aşağıda Şanlıurfa, Türkiye ve örnek olabilecek bazı illerin havaalanları kargo istatistikleri verilmiştir. Türkiye'nin neredeyse bütün hava kargo yükünü İstanbul Atatürk Havaalanı çekmektedir. Tarım ürünlerinin böyle bir tabloda çok verimli bir şekilde değerlendirilebildiğini söylemek mümkün değildir. GAP havaalanı, bölgenin gelecek potansiyelini de düşünülerek tarım ürünleri açısından yapılandırılmalıdır. Çalışmanın ilerleyen bölümlerinde olmayan bir hava kargo taşımacılığını yaratmak için bölgeye önerimiz yer almaktadır. Bu önerimize yatırım fizibilitesi açısından eleştiriler gelecektir. Önce ihracat rakamlarının belirli seviyeye ulaşması ve ardından yatırımların yapılması konusunda değerlendirmeler olacaktır. Bu bağlamda GAP ürün deseni yapısının da hava kargo imkanı ile gelişeceğini ve ürün seçiminin girişimciler tarafından farklı ele alınacağını ileri sürmekteyiz.

ŞANLIURFA KARGO TAŞIMACILIĞI DURUMU VE STRATEJİK YATIRIM TAVSİYESİ

5 - BÖLÜM

Aşağıdaki tablolar da aslında göstermektedir ki, Türkiye'nin geneli tarım ürünleri konusunda hava kargo seçeneğini yeterli seviyede zorlamamıştır.

	İL	YIL	TOPLAM KARGO	İç Hatlar Gelen Kargo	İç Hatlar Giden Kargo	Dış Hatlar Gelen Kargo	Dış Hatlar Giden Kargo
TRC21	Şanlıurfa Gap	2004	-	-	-	-	-
		2005	-	-	-	-	-
		2006	-	-	-	-	-
		2007	-	-	-	-	-
		2008	-	-	-	-	-
		2009	27	20	7	-	-
		2010	61	41	20	-	-
		2011	72	57	15	-	-
		2012	72	49	23	-	-
		2013	72	61	11	-	-
		2014	94	71	23	-	-

ŞANLIURFA KARGO TAŞIMACILIĞI DURUMU VE STRATEJİK YATIRIM TAVSİYESİ

5 - BÖLÜM

	İL	YIL	TOPLAM KARGO	İç Hatlar Gelen Kargo	İç Hatlar Giden Kargo	Dış Hatlar Gelen Kargo	Dış Hatlar Giden Kargo
TR	Türkiye	2004	324 588	35 042	35 956	112 768	140 822
		2005	331 116	36 232	35 972	119 280	139 632
		2006	348 722	34 934	35 387	134 239	144 162
		2007	385 029	36 051	36 388	160 453	152 137
		2008	395 011	32 257	33 852	172 104	156 798
		2009	418 038	31 935	32 084	174 469	179 550
		2010	541 357	34 984	36 232	232 221	237 920
		2011	584 474	38 260	38 008	253 409	254 796
		2012	624 061	42 188	42 245	250 540	289 088
		2013	731 962	49 784	50 313	296 552	335 313
		2014	842 241	52 444	52 497	339 497	397 803
3. Düzey (İller)							
TR100	İstanbul (Atatürk)	2004	264 735	11 483	18 756	105 340	129 156
		2005	272 114	11 545	17 857	112 368	130 344
		2006	292 677	11 710	20 297	128 229	132 441
		2007	332 755	13 487	21 824	154 424	143 020
		2008	349 999	12 671	21 432	166 315	149 581
		2009	371 391	13 194	19 120	168 282	170 795
		2010	452 146	14 494	19 793	208 113	209 746
		2011	498 049	14 211	19 546	231 854	232 438
		2012	543 507	17 394	19 944	235 458	270 711
		2013	630 679	20 966	23 394	273 059	313 260
		2014	728 485	23 899	21 698	312 735	370 153

ŞANLIURFA KARGO TAŞIMACILIĞI DURUMU VE STRATEJİK YATIRIM TAVSİYESİ

5 - BÖLÜM

	İL	YIL	TOPLAM KARGO	İç Hatlar Gelen Kargo	İç Hatlar Giden Kargo	Dış Hatlar Gelen Kargo	Dış Hatlar Giden Kargo
TR100	İstanbul (Sabiha Gökçen)	2010	29 031	1 060	791	12 269	14 911
		2011	30 808	1 587	1 927	13 869	13 425
		2012	28 063	1 443	1 762	11 820	13 038
		2013	32 886	1 927	1 619	12 625	16 715
		2014	39 447	2 522	2 096	13 860	20 968
TR211	Tekirdağ (Çorlu)	2004	-	-	-	-	-
		2005	35	-	-	1	34
		2006	1 698	-	-	1	1 697
		2007	172	-	-	1	171
		2008	820	-	-	26	794
		2009	1 315	-	-	273	1 042
		2010	3 340	1	-	678	2 661
		2011	1 854	1	-	143	1 710
		2012	1 481	-	-	40	1 441
		2013	971	3	1	200	767
TR510	Ankara (Esenboğa)	2004	26 477	7 963	6 623	4 322	7 569
		2005	23 440	7 380	6 652	5 242	4 166
		2006	19 018	6 807	4 300	4 854	3 057
		2007	18 746	7 179	3 504	4 710	3 353
		2008	12 725	3 506	2 076	4 647	2 496

ŞANLIURFA KARGO TAŞIMACILIĞI DURUMU VE STRATEJİK YATIRIM TAVSİYESİ

5 - BÖLÜM

	İL	YIL	TOPLAM KARGO	İç Hatlar Gelen Kargo	İç Hatlar Giden Kargo	Dış Hatlar Gelen Kargo	Dış Hatlar Giden Kargo
		2009	13 441	3 100	2 270	4 641	3 430
		2010	15 095	2 708	2 512	6 465	3 410
		2011	15 215	3 246	2 432	5 694	3 843
		2012	11 785	6 235	3 560	936	1 054
		2013	14 561	7 157	4 890	973	1 541
		2014	18 918	6 658	5 572	4 112	2 575
TR611	Antalya	2004	6 545	2 163	591	820	2 971
		2005	6 871	2 390	893	845	2 743
		2006	8 292	2 647	902	675	4 068
		2007	6 143	2 004	718	912	2 509
		2008	6 214	2 746	786	539	2 143
		2009	6 857	3 063	1 131	314	2 349
		2010	8 900	2 527	1 401	826	4 146
		2011	7 406	3 674	1 467	683	1 582
		2012	5 901	2 365	1 856	413	1 267
		2013	6 639	2 756	2 285	322	1 276
		2014	7 867	3 169	2 421	383	1 895
TRC11	Gaziantep	2004	623	468	155	-	-
		2005	361	278	83	-	-
		2006	256	255	1	-	-

ŞANLIURFA KARGO TAŞIMACILIĞI DURUMU VE STRATEJİK YATIRIM TAVSİYESİ

5 - BÖLÜM

İL	YIL	TOPLAM KARGO	İç Hatlar Gelen Kargo	İç Hatlar Giden Kargo	Dış Hatlar Gelen Kargo	Dış Hatlar Giden Kargo
	2007	160	149	-	11	-
	2008	20	20	-	-	-
	2009	808	494	299	8	7
	2010	918	495	420	-	3
	2011	1 072	569	494	-	9
	2012	1 567	691	831	22	23
	2013	1 937	1 037	895	4	1
	2014	1 984	1 034	950	1	-

5.2 Şanlıurfa'da Bozulabilir Bitki ve Gıdalarda Hava Kargo Kullanımı

5.2.1. Kesme Çiçek Sektörü Tanımı

Kesme çiçekler; kesilerek toplanan ve buket, sepet, çelenk yapımında kullanılan çiçeklerdir. Kesme çiçekler, dünyada en çok satılan ve ticareti en fazla yapılan süs bitkileridir. Dünya süs bitkileri ticaretinin yarısı kesme çiçeklere aittir.

Süs bitkileri genel bir kavram olup, kesme çiçekler ve kesme yeşillikler, saksılı bitkiler (çiçekli ve saksılı bitkiler) ile peyzaj için kullanılan diğer bitkileri kapsamakta olup süs bitkileri sektörü genel olarak kesme çiçekler, iç mekan süs bitkileri, dış mekan süs bitkileri ile doğal çiçek soğanları (geofitler) olmak üzere 4 farklı faaliyet alanına ayrılmıştır.

5.2.1.1 Dünya Kesme Çiçek Ticareti

Dünya kesme çiçek üretiminin gelişimi, süs bitkileri üretimi ve ticaretinin gelişimiyle büyük bir paralellik göstermektedir. Ticari anlamda kesme çiçek üretimi 20. Yüzyılın başında önem kazanmaya başlamış, ancak özellikle İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra, ilk olarak gelişmiş ülkelerde (Hollanda, Japonya, A.B.D), daha sonra bazı gelişmekte olan ülkelerde (Kolombiya, Kenya ve İsrail'de) önemli bir ticaret kolu olarak gelişmiştir. Bunlar önemli tüketim bölgelerine yakın, uygun iklim koşullarına, ucuz arsa ve işgücü olanaklarına ve yetiştirilen ürünün hassasiyeti nedeniyle iyi taşımacılık olanaklarına sahip ülkelerdir.

ŞANLIURFA KARGO TAŞIMACILIĞI DURUMU VE STRATEJİK YATIRIM TAVSİYESİ

5 - BÖLÜM

Kesme çiçek üretiminin gelişmiş ülkelerde başlamasında, bu ülkelerin aynı zamanda en çok kesme çiçek tüketen ülkeler olmaları büyük etken olmuştur. Günümüzde üretim bölgelerinin çoğunun gelişmekte olan ülkelere kaydığı gözlenmekte ve bu durum ticari olarak değerlendirildiğinde, gelişmekte olan ülkelerin neredeyse tamamının ihracatçı, gelişmiş ülkelerin ise çoğunu ithalatçı duruma geldiklerini göstermektedir.

Dünya üzerinde toplam 652.000 ha alanda kesme çiçek üretimi yapılmaktadır. Üretim alanları en fazla Asya, Güney Amerika ve Avrupa'da yoğunlaşmıştır. Toplam üretim alanlarının % 72'si Asya, % 13'ü Güney Amerika, % 9'u Avrupa 'da yer almaktadır.

ÜRETİM ALANLARI (HA)		%
ASYA PASİFİK	360.000	65
ORTA/GÜNEY AMERİKA	100.000	18
AVRUPA	52.000	9
KUZEY AMERİKA	18.500	3
AFRİKA	16.300	3
ORTA DOĞU	4.100	1
DÜNYA TOPLAM	550.900	-

Kaynak: AIPH Statistical Yearbook , 2013

Tablo 14. Dünya Kesme Çiçek Üretim Alanları (ha)

Asya ülkeleri içinde önemli üretici ülkeler Çin, Hindistan, Japonya, Tayland, İsrail ve Malezya'dır. Avrupa Birliği ülkeleri arasında en önemli üretici ülkeler Hollanda, İtalya, Almanya, Birleşik Krallık ve İspanya'dır. Batı Avrupa Bölgesi, dünya üzerinde hektar başına verimliliğin en fazla olduğu bölgedir.

Amerika, Meksika, Kolombiya, Ekvador, Brezilya önemli üretici ülkelerdir. Latin Amerikan ülkelerinde çiçek üretimi konusunda yeterli bilgi bulunmamasına karşın, bu bölgedeki üretimin çok hızlı geliştiği bilinmektedir. Kolombiya'da örtü altında dünyanın en kaliteli karanfilleri yetişmekte ve yılın on ayında rahatlıkla karanfil hasat edilmektedir. Kolombiya'nın bu sektördeki avantajları; uygun iklim koşullarına sahip olması, ABD pazarına yakın olması, işçilik maliyetlerinin düşük olması ve ürün çeşitliliğinin olmasıdır.

Afrika'da özellikle ekvator kuşağında bulunan Kenya, Tanzanya, Zimbabve, Uganda, Zambiya ve Etiyopya gibi ülkeler uygun iklim koşulları nedeniyle önemli üreticilerdir. Afrika ülkelerinin iklim

ŞANLIURFA KARGO TAŞIMACILIĞI DURUMU VE STRATEJİK YATIRIM TAVSİYESİ

5 - BÖLÜM

koşullarının uygun, işçilik ücretlerinin düşük ve yabancı yatırımcıları çekmiş olması, ek olarak devlet teşviklerinin bulunması pazarda oldukça avantajlı duruma geçmelerini sağlamıştır. Kenya'nın büyük arazilerinde açıkta yetiştiricilik yapılmaktadır. Afrika'da üretilen çiçeklerin %90'ının Avrupa'da satıldığı tahmin edilmektedir. Türkiye, dünya kesme çiçek üretiminde yaklaşık %0,2'lik bir paya sahiptir.

	İHRACATÇI ÜLKELER	2014 İHRACAT DEĞERİ (1.000 USD)	2014 İHRACAT MİKTAR (TON)
1	Hollanda	4,672,015	771,469
2	Kolombiya	1,374,246	222,566
3	Ekvator	798,433	139,337
4	Kenya	700,839	160,928
5	Etiyopya	610,432	141,416
6	Belçika	285,633	-
7	Malezya	98,099	40,024
8	Almanya	93,198	13,695
9	Çin	87,732	24,427
10	İtalya	86,734	11,418
	Toplam:	8,807,361	1,525,280

Tablo 15. Dünya Kesme Çiçek İhracatı

ŞANLIURFA KARGO TAŞIMACILIĞI DURUMU VE STRATEJİK YATIRIM TAVSİYESİ

5 - BÖLÜM

	İTHALATÇI ÜLKELER	2014 İTHALAT DEĞERİ (1.000 USD)	2014 İTHALAT MİKTAR (TON)
1	Almanya	1,326,811	229,404
2	Birleşmiş Krallık	1,139,174	188,013
3	ABD	1,019,059	142,269
4	Hollanda	992,611	138,500
5	Rusya	612,666	78,898
6	Fransa	443,848	62,807
7	Japonya	353,993	44,439
8	Belçika	327,121	42,978
9	İtalya	201,037	29,374
10	İsviçre	197,090	15,730
	Toplam:	6,613,410	972,412

Tablo 16. Dünya Kesme Çiçek İthalatı

İhracatta Hollanda, Kolombiya ve Ekvador gibi ülkeler ön plana çıkarken ithalatta ise Almanya, Amerika, İngiltere, Hollanda gibi ülkeler ön plana çıkmaktadır (Tablo 5). Kesme çiçek sektöründe dünyada lider konumda olan Hollanda'nın ihracatta ilk sırada yer almasına karşın ithalatta da başta gelen ülkeler arasında yer aldığı görülmektedir.

Kesme çiçek üretim ile ticareti, tüketim miktarındaki artış ile birlikte artmaktadır. Kesme çiçek ticaretinde yer alan ülkelerin tüketim değerleri incelendiğinde Avrupa Birliği ülkelerinin tüm dünyadaki çiçek üretiminin yaklaşık %50'sini tükettikleri ve bu ülkelerde kişi başına kesme çiçek tüketiminin yüksek olduğu görülmektedir. Bugüne kadar, Avrupa'da satılan çiçek türlerine bakıldığında; en popüler türün gül olduğu görülmektedir. Avrupa kesme çiçek tüketiminde ilk on tür içerisinde yer alan diğer türler ise krizanem, lale, zambak, orkide, frezya, hippeastrum, eustoma, alstroemeria olarak sıralanmaktadır.

Dünyanın en büyük kesme çiçek üreticisi olarak lanse edilen Hollanda'da 2010/2011 yılında toplam 4.779 ha alanda kesme çiçek üretimi yapılmış olup, bu üretimin yaklaşık %16'sını soğanlı kesme çiçekler oluşturmaktadır (AIPH, 2011). Soğanlı kesme çiçekler içerisinde lale ve zambak, Hollanda'nın en önemli üretim kalemlerini oluşturmaktadır. Hollanda'da yıllık ortalama 4 milyon lale soğanı üretilmekte ve bu değer %53'ü kesme çiçek olarak tüketilmektedir.

ŞANLIURFA KARGO TAŞIMACILIĞI DURUMU VE STRATEJİK YATIRIM TAVSİYESİ

5 - BÖLÜM

2014 yılında Türkiye 32 milyon 18 bin USD kesme çiçek ihracatı ile yaklaşık %0,4'lük ihracat payına sahiptir.

5.2.1.2 Türkiye’de Kesme Çiçek Ticareti

Türkiye’de seracılığın yayılmaya başladığı ilk günden bugüne kadar sebze ve meyve üretiminin yanı sıra kesme çiçek üretimi de gerçekleştirilmiştir. İklim koşullarının uygunluğu nedeni ile kesme çiçek yetiştiren ilk seralar, İstanbul ve çevresinde kurulmuştur. Bu bölgenin hâkimliği bir süre devam ettiyse de kentleşmenin ve talep artışının etkisiyle üretim diğer illere dağılmaya başlamıştır.

Ayrıca, Türkiye içerisinde serada kesme çiçek üretiminin iklim şartları ve teknolojik yeterliliklerle doğru orantılı olarak iç ve dış pazara yönelik gerçekleştirildiğini belirtmek mümkündür. İç pazara yönelik üretimi daha çok Ege ve Marmara Bölgeleri’ndeki sera işletmeleri gerçekleştirirken; dış pazara yönelik olan üretimin büyük çoğunluğu Antalya ilinde gerçekleştirilmektedir. Ülkenin iç bölgelerinde ise Şanlıurfa’da dâhil olmak üzere kesme çiçek seracılığı önemli bir ivme kazanmış ve kesme çiçek yetiştiriciliğinin önemi gittikçe artmaya başlamıştır.



Grafik 16. Türkiye’de en çok üretilen kesme çiçekler

Kesme çiçek üretimi yapan seralar ürünlerini mezarlar aracılığı ile satmak ile birlikte birebir perakende satış yapan çiçekçilere satmayı da tercih edebilmektedir. Bu yöntem çoğunlukla küçük ölçekli üreticiler tarafından kullanılmaktadır. Mevcut durumda az olan ürününün satışını direkt gerçekleştirerek daha fazla kar elde etme fikri bu tercihin en önemli sebebidir. Türkiye’de 10 binden fazla çiçek esnafı bulunduğu göz önünde bulundurulursa küçük ölçekli üretici işletmelerin bu yolla daha fazla çiçek esnafına ulaşarak daha fazla kar elde etmesi mümkündür.

ŞANLIURFA KARGO TAŞIMACILIĞI DURUMU VE STRATEJİK YATIRIM TAVSİYESİ

5 - BÖLÜM

TÜİK 2014 yılı verilerine göre kesme çiçek üretimin en fazla yapıldığı iller sırasıyla İzmir (519.666.570 adet), Antalya (517.241.320 adet) Yalova (169.195.388 adet) ve Sakarya (60.673.688 adet) dir. Marmara ve Ege Bölgesinde (İstanbul, Yalova, İzmir, Aydın) yapılan kesme çiçek üretimi genellikle iç pazara yöneliktir. Antalya bölgesinde ise çoğunluğu seralarda olmak üzere yüksek kaliteli ve ihracata yönelik üretim yapılmaktadır. Sakarya, Yalova, İstanbul, Adana iç ve dış mekan bitkileri üretiminde önemli yere sahiptir. Sakarya bölgesi de istatistiklerden görülmeyen ama son 5 yıldır çok önemli dış mekan süs bitkileri üretimi yapılan bir bölgedir. Bu bölgede üretimin ihracata yönelik konumlandırıldığı 500 hektara yakın üretim alanı bulunmaktadır. Özellikle Sakarya merkez olmak üzere Arifiye, Sapanca, Pamukova ilçelerinde yoğun üretim alanları görülmektedir.

Süs bitkileri içerisinde yer alan kesme çiçeklerin 2014 yılı ihracatı yaklaşık 32 milyon dolar civarında olurken aynı yıldaki ithalatı ise 6 milyon dolar gibi düşük bir düzeyde kalmıştır.

Süs Bitkileri ve Mamulleri İhracatçıları Birliği kayıtlarına göre kesme çiçeğin de yer aldığı süs bitkileri ihracatının yaptığı ülkelerin başında %16,7 oranı ile Hollanda gelmektedir. Hollanda'yı takiben %15 oranla İngiltere ve %12'lik oranlarla Türkmenistan ve Almanya gelmektedir.

ÜLKE	2013 YILI		2014 YILI	
	Miktar (Adet)	Değer (USD)	Miktar (Adet)	Değer (USD)
HOLLANDA	114.444.704	12.907.575	146.524.590	16.027.404
İNGİLTERE	105.523.619	11.578.088	85.951.079	11.116.551
TÜRKMENİSTAN	2.480.402	9.915.663 2	2.252.565	11.880.653
ALMANYA	57.827.088	9.402.148	60.148.715	9.054.054
IRAK	4.166.258	8.377.234	2.704.603	6.575.720
AZERBAYCAN	23.247.826	6.203.565	15.366.762	4.519.779
UKRAYNA	36.978.469	3.325.944	38.532.070	3.957.973
RUSYA	44.416.287	2.894.118	34.605.268	4.814.170

Tablo 17. Türkiye Süs Bitkileri İhracat Kayıtlarının Ülkelere Göre Dağılımı

Süs Bitkileri ve Mamulleri İhracatçıları Birliği kayıtlarına göre kesme çiçek grubunda yer alan mal grubunda 2012 yılında toplam 651 milyon 945 bin 583 adet ürün 65 milyon dolar değeri ile ihracat edilmiştir. 2013 yılında ise 654 milyon adet ihracat rakamı 62 milyon dolar ihracat bedeli ile ihraç edilmiştir.

ŞANLIURFA KARGO TAŞIMACILIĞI DURUMU VE STRATEJİK YATIRIM TAVSİYESİ

5 - BÖLÜM

2013 yılında 322 milyon 944 bin 776 adet kesme çiçek 28 milyon 356 bin 043 USD değeri ile ihraç edilmiştir. Ayrıca aynı yıl içinde taze kesme çiçekler 322 milyon 636 bin 223 adet ve 28 milyon 240 bin 461 USD değeri ile dış ülkelere ihraç edilmiştir. Değişik türlerde yeşilliklerden oluşan kesme çiçekler toplam süs bitkileri ihracatının yaklaşık yarısını oluşturmaktadır. Kesme çiçekler toplam süs bitkileri ihracatının yaklaşık yarısını oluşturmaktadır.

2016 yılı ilk çeyreğinde ise birim fiyatlardaki düşüşe rağmen çiçekçilik ve süs bitkileri sektörü ihracatında yüzde 18'lik artış yakalanmıştır. Rusya'da, Doğu Blokunda ve Irak'ta yaşanan krize rağmen bu yıl iklimin iyi seyretmesi nedeniyle bol ürün elde edilmiştir. Bu dönem içinde Hollanda, Almanya ve İngiltere başta olmak üzere 34 ülkeye ihracat yapılmış, 40 milyon dallık olan hedefin üzerinde bir ihracat yapılmıştır.

Rusya'da yaşanan kriz nedeniyle fiyatlarında yüzde 27'lik bir düşüş olsa da, geçen döneme kıyasla 4 aylık sürede yüzde 18'lik bir ihracat artışı olmuştur.

Kesme çiçeklerin ihracatında bir yılda bile yaklaşık 5 milyon artış gözlenmektedir. Ancak yapılan ihracatın değerinde tam tersi bir azalma meydana gelmiştir. Bu durumun giderilmesi için Türkiye içerisinde Şanlıurfa dâhil olmak üzere gibi iç bölgelerde kesme çiçek üretiminin ve ihracatının artırılması gerekmektedir. Kesme çiçek ihracatının dolayısıyla da gelirlerin artmasında ihracat sezonunun uzamasının önemli etkisi olduğu aşikardır. Bu bağlamda, Şanlıurfa'da atılan ciddi adımlar olmakla beraber Karaali Jeotermal Sera Bölgesi'ni, kesme çiçek sektörü için Avrupa'ya ve dünyaya açmak, yeni yatırımlar için zemin oluşturmak hem bölge hemde ülke ekonomisine büyük katkı sağlayacaktır.

5.2.1.3 Şanlıurfa Kesme Çiçek Ticaretinde Hava Kargo'nun Kullanımı

Ülkemizde ve Şanlıurfa ilindeki potansiyele ve kesme çiçek alanında son yıllarda yaşanan gelişmelere rağmen çiçeklerin taşınması ve tüketicilere zamanında ulaştırılması anlamında ciddi problemler yaşanmaktadır.

Kesme çiçekler ısı ve iklim farklılıklarından dolayı bozulabilme özelliğine sahiptir. Kesme çiçeklerde en önemli kalite kriterlerinden biri vazo ömrü olup vazo ömrünün uzunluğu 2/3 oranında hasat öncesi, 1/3 oranında ise hasat sonrası faktörlere bağlıdır. Farklı kesme çiçek türlerinde 4 günlük taşıma sonrasında çiçeklerin vazo ömrünün ortalama %32 oranında azaldığı belirtilmiştir.

Kesme çiçeklerde hasat sonrası depolama sıcaklığı arttıkça solunum hızı artmakta, solunum hızının artması ise vazo ömrünü kısaltmaktadır. Bu nedenle birçok kesme çiçek türü donma noktasının hemen üzerindeki 0 C'de depolanır. Tropik çiçekler (orkide ve anthurium vb.) 10 C'nin

ŞANLIURFA KARGO TAŞIMACILIĞI DURUMU VE STRATEJİK YATIRIM TAVSİYESİ

5 - BÖLÜM

altındaki sıcaklıklarda üşüme zararı göstereceğinden dolayı bu tür çiçeklerde depolama ve taşıma sıcaklıkları 10 C'nin üzerinde olmalıdır.



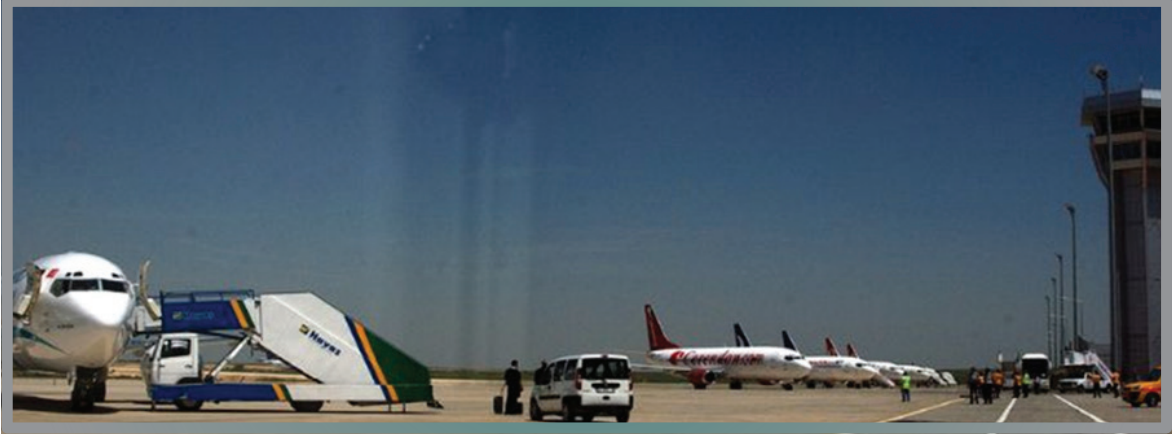
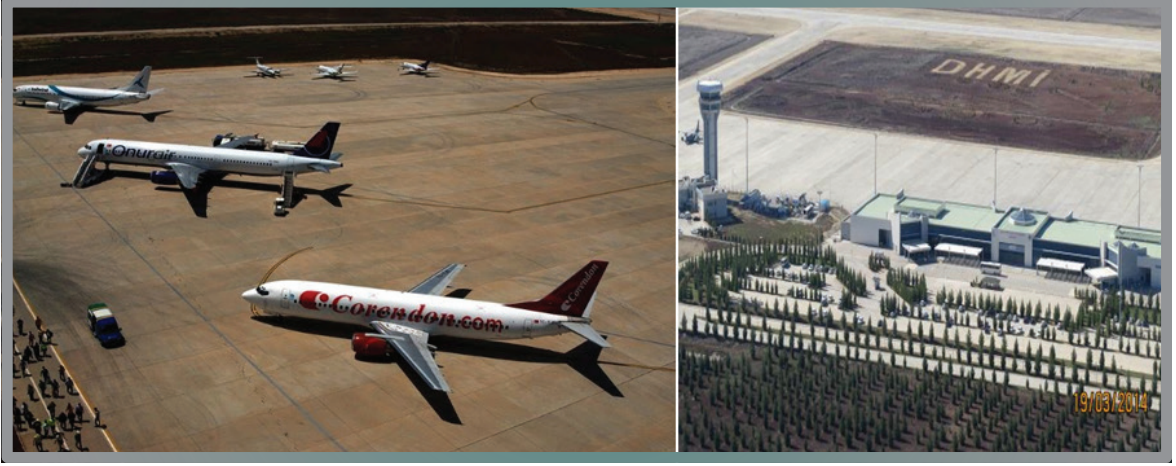
Gerek ülkemiz gerekse Afrika (Kenya, Etiyopya) ve Güney Amerika ülkelerinden (Kolombiya, Ekvator) AB üyesi ülkelere çiçekler genellikle maliyetinin düşük olması nedeniyle soğutuculu tırlar tarafından taşınmaktadır. Oysa tır taşımacılığı ile Gypsophila , Solidago gibi alternatif ürünlerin taşınması sakıncalı iken, sadece karanfil nispeten sağlıklı bir şekilde pazara taşınabilmekte, sonuçta bu taşıma sistemi ürün çeşitlenmesini olumsuz yönde etkilemektedir.

İhracatçı firmalar kesme çiçek taşımasında ilk tercih olarak %46.2'lik bir oranla soğutmalı TIR'ı seçmektedir. Bunu %6.1 ile kargo uçağı %9.2 ile gemi %30.8 ile hem soğutmalı TIR hem kargo uçağı, %7.7 ile hem soğutmalı TIR hem gemi izlemektedir. Taşıma ücretlerinin yüksekliği ve firmanın kargo uçağı temininde zorluk çekmeleri soğutmalı TIR kullanımının başlıca nedenidir.

En hızlı ve en güvenilir kargo taşıma birimi olan hava yolu kargo taşıma hizmetleri, diğer taşıma servislerine göre çok hızlı ve özel hizmet olduğu için biraz daha pahalıdır. Fakat günümüzde yaşanan uluslararası rekabet bu türün gelişmesini hızlandırmakta; modern havaalanları, son teknoloji ürünü araçlar, geliştirilmiş kapasiteler, ileri depolama sistemlerinin varlığı hava yolu kargo taşımacılığının yaygın bir biçimde yapılmasına imkân tanımaktadır. Hava Yolu Kargo Taşımacılığı, yüksek hızda taşımayla teslim süresinin kısalması, ülkeler arasında doğrudan iletişim sağlandığı için politik ve bürokratik olumsuzluklardan en az seviyede etkilenmesi, küçük miktarlardaki eşyanın naklinde en uygun ulaşım türü olması, dünya geneline yayılmış havaalanı ağına varlığı, yüksek emniyet ve güvenilirlik, kargoların elleçleme ve yüklenmesinde gösterilen özen, planlı ve tarifeli kargo hareketleri ve diğer taşımacılık türlerine oranla sigorta primlerinin daha düşük bulunması nedenlerinden ötürü kesme çiçek üreticileri tarafından kullanılması zaruridir.

ŞANLIURFA KARGO TAŞIMACILIĞI DURUMU VE STRATEJİK YATIRIM TAVSİYESİ

5 - BÖLÜM



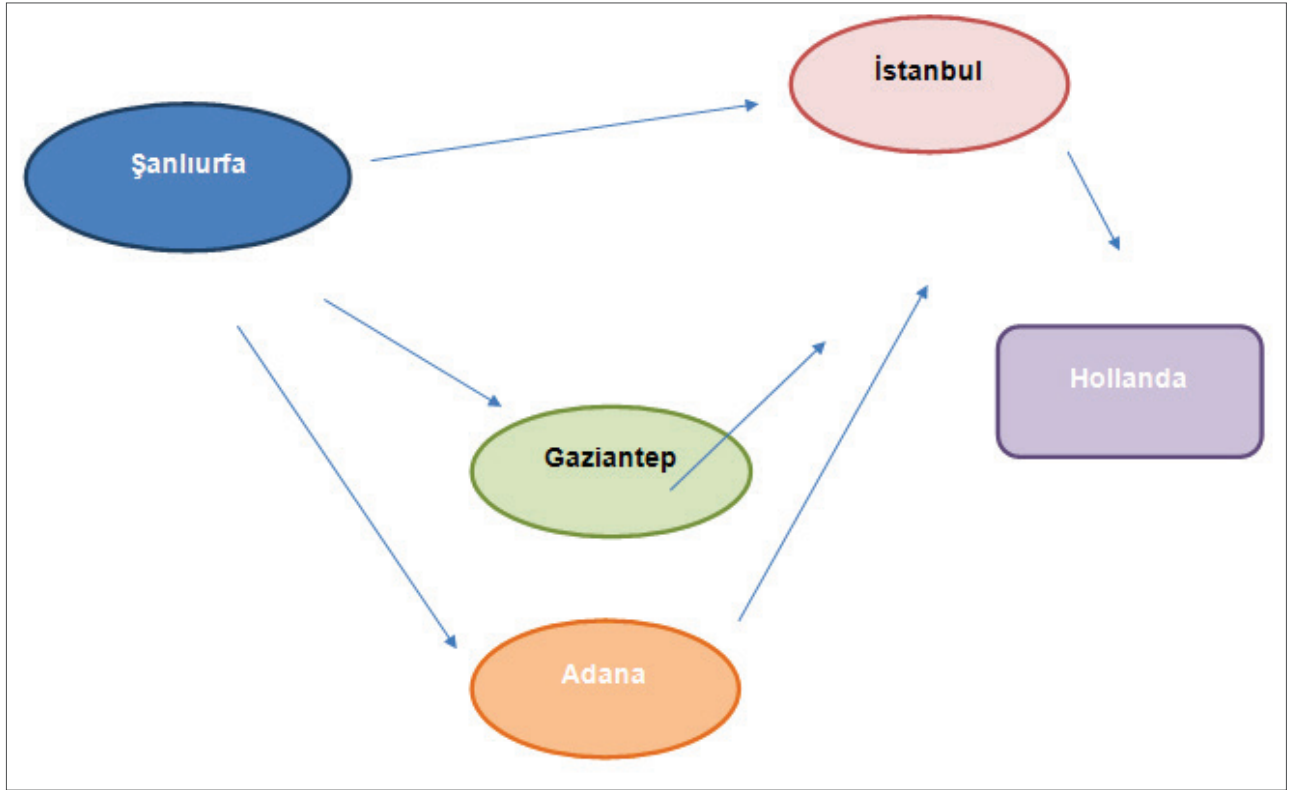
Uluslararası olarak planlanan ve GAP'ta yetişen ürünlerin kargo uçakları ile de yurt dışına transfer edilmesi hedeflenen GAP havaalanı 9 yılda tamamlanmıştır. 2007 yılında, yaklaşık 200 milyon TL harcama yapılan, yıllık 2.5 milyon yolcu kapasiteli, 4 kilometrelik pisti ile Türkiye'nin en uzun pistine sahip olan Şanlıurfa GAP Havaalanı 2007 yılında hizmete açılmıştır. Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nin gelişen ekonomisi ve özellikle de bölgenin ihracat potansiyeli nedeniyle kargo trafiğine hizmet vermesi amaçlanarak tasarlanmıştır. Ağır kargo uçaklarının iniş ve kalkışına imkan sağlayacak şekilde inşa edilen ve genişliği 45 metreyi bulan pistin yanısıra havaalanında, tüm ihtiyaçlara cevap verebilecek düzeyde altyapı ve destek birimleri de bulunmaktadır. 12 bin metrekarelik bir alana kurulu olan havaalanı; 200x150 metre ebatında terminal apronu, 100x150 metre ebatında kargo apronu, 1.5 milyon yolcu kapasiteli iç-dış hat terminal binası, ısı güç merkezi, kaza yangın binası, garaj, gümrük-emniyet binası, akaryakıt tesisleri ve diğer destek binalarından oluşmaktadır.

Geçici hava gümrük kapısı ilan edilen ve bölgenin en büyük kargo terminaline sahip GAP Uluslararası Kargo Havaalanının henüz gümrüklü sahası bulunmamaktadır. Bu nedenle, Şanlıurfa'da bulunan kesme çiçek üreticileri, ürünlerini alıcılara hava yolu kargo taşımacılığı ile direk olarak

ŞANLIURFA KARGO TAŞIMACILIĞI DURUMU VE STRATEJİK YATIRIM TAVSİYESİ

5 - BÖLÜM

gönderememektedir. Üreticiler bu aşamada hava yolu kargo taşımacılığını ancak aktarmalı olarak kullanabilmektedir. Üreticilerin, ürünlerini aktarmalı olarak göndermek için 3 seçenekleri bulunmaktadır. Örneğin, Urfa'daki bir kesme çiçek üreticisi, Şanlıurfa'dan Hollanda'yahava yolu kargo taşımacılığı ile 1 tonluk numune karanfil göndermek istediğinde aşağıdaki adımlardan birini izlemek zorundadır.



Bozulabilir ürünler sadece gümrüklü havalimanlarından gönderilebildiklerinden ötürü üreticiler çiçeklerini GAP Havaalanından gönderememektedir. Bu yüzden, o bölgede, Urfa'ya en yakın iller olan Adana ve Gaziantep'te gümrüklü ihracat yapılmaktadır. Türkiye'den yurtdışına yapılan kargo gönderilerinde, "Turkish Cargo" IATA (Uluslararası Hava Taşımacıları Birliği) üyesi kargo acenteleri ile yapılan görüşmeler sonucunda firmaların bozulabilir ürün sevk etmek istediklerinde hangi adımları izlemesi gerektiği belirlenmiştir.

Bu aşama da ilk olarak firmaların, ürünlerini Gaziantep, Adana veya İstanbul havalimanına sevk etmeleri gerekmektedir. Bazı kargo firmaları, kesme çiçeklerin, bozulabilir ürün kategorisinde olduğu için direk olarak İstanbul Havalimanına gönderilmesini önerirken diğerleri Adana ve Gaziantep Havalimanına gönderilip gümrüklemesinin buralarda yapıp İstanbul Havalimanına THY'nin düzenli uçuşlarından biriyle yurtdışına aktarmalı olarak gönderilmesini önermektedir.

ŞANLIURFA KARGO TAŞIMACILIĞI DURUMU VE STRATEJİK YATIRIM TAVSİYESİ

5 - BÖLÜM

Urfa-İstanbul veya Urfa- Antep/Adana arasında nakliye yapılırken ürünler bozulabilir statüsünde olduğu için soğuk hava zincirinin kırılmaması gerektiği yani taşıma yapacak firmanın ürünleri frigolu araçlarla(soğutuculu) ilgili havalimanına taşınması gerekmektedir.

Ürünlerin nakliye organizasyonu, Gaziantep veya Adana havalimanının uçuş saatlerine yakın olacak şekilde yapılmalıdır. Gümrükleme işlemleri bitirilip evraklar hazırlandığında, ürünler THY Kargo Birimine teslim edilir ve kargonun Hollanda için hareketi gerçekleştirilmiş olur.

Ya da bunlardan farklı olarak malzemeler Urfa'da Türk Hava Yollarına teslim edilip İstanbul'a sevkettirilebilmekte, İstanbul'a varınca da anlaşmalı gümrükçü malzemeyi karşılanması sağlanabilmektedir. Gümrük işlemleri bittikten sonra THY malzemeyi bozulabilir kargo altında Hollanda'ya sevkedecektir.

Gümrükleme işlemleri sonrasında, depo ardiye, depoya indirme (soğutuculu depolar), bindirme ve gümrük ücreti gibi sabit masraflar olmakla birlikte ürünlerin sevkinin gerçekleştirilmesi adına konsimento ücreti ve İstanbul- Hollanda bozulabilir kargo navlun ücreti olacaktır.

5.3.1. Yaş Meyve- Sebze Sektörü

Yaş meyve ve sebze sektörü, meyve ve sebzelerin tarımsal faaliyetlerle yetiştirilmesi ve yetiştirilen ürünlerin doğal bozunum süresinin tamamlanmasından önce ve üzerlerinde asli yapılarını değiştirici bir işlem yapılmadan nihai tüketicilere ya da işleme tesislerine ulaştırılması faaliyetlerini içerir. Yaş meyve ve sebze kategorisine, yumru kökler (patates, yer elması vb.) ve ağaçta yetişen kabuklu yemişler (fındık, ceviz, fıstık, vb.) haricinde bilinen bütün meyve ve sebze türleri girmektedir.

Yaş meyve ve sebze sektörü, insanlığın temel ihtiyacı olan bitkisel karbonhidrat, protein ve vitaminlere sahip besinlerin üretilmesi ve tüketime sunulması gibi insanlık için hayati bir işlevi yerine getirir. Yaş meyve ve sebze sektörü dünyadaki tüm insanları doğrudan ilgilendiren ve yaşamlarına doğrudan etki eden bir sektördür.

5.3.1.1. Dünya Yaş Meyve- Sebze Ticareti

Küresel ölçekte yaş meyve ve sebze sektörünün toplam ihracat büyüklüğünün son yıllardaki seyri aşağıda verilmiştir. En son verinin elde edildiği 2011 yılında, toplam yaş meyve ve sebze ihracatı 203 milyar dolar büyüklüğüne ulaşmış ve 21 trilyon dolar olan dünya ihracat büyüklüğünün yaklaşık %1'ini oluşturmuştur.

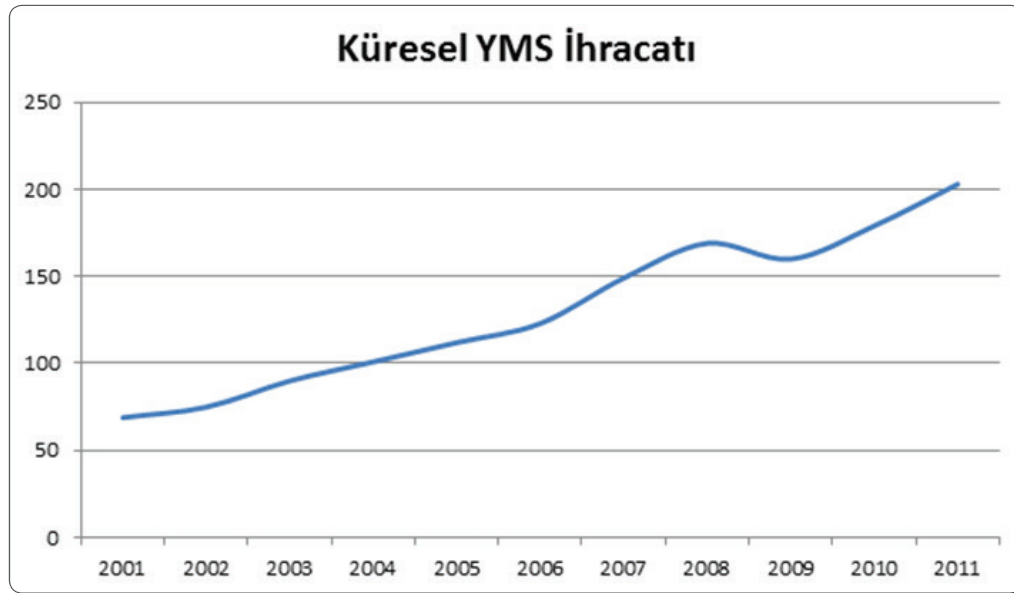
ŞANLIURFA KARGO TAŞIMACILIĞI DURUMU VE STRATEJİK YATIRIM TAVSİYESİ

5 - BÖLÜM

YILLAR	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
TOPLAM İHRACAT	90,439	101,524	112,377	123,746	149,334	169,094	160,921	179,086	203,402

Tablo 18. Küresel ölçekte yaş meyve ve sebze ticaretinin büyüklüğü (milyar ABD Doları)

Aşağıdaki grafikte görüleceği üzere toplam yaş meyve ve sebze ihracatı büyüklüğü 2001 yılından, 2011 yılına değin yaklaşık %300 artmıştır.



Grafik 17. Küresel Yaş Meyve ve Sebze İhracatının Yıllara Göre Seyri (Milyar ABD Doları)

Yaş meyve ve sebze sektörünün hedef kitlesi daha önce de ifade edildiği gibi dünyadaki tüm insanlar ve ayrıyeten gıda işleme sektörleridir. Dünyada hiç meyve ve sebze üretimi yapmayan ülke bulunmamaktadır denebilir. Bu sebeple ülkeler yaş meyve ve sebze ihtiyaçlarını öncelikli olarak kendi sınırları içerisindeki üretimden karşılamayı tercih etmektedir.

Öte yandan ülkelerin coğrafi ve iklim şartlarına göre kimi ürünler üretilmemekte ya da yeterli miktarda üretilmemektedir. Bu da dünya çapında ithalatı bir mecburiyet haline getirmektedir. Dünya ticaret örgütü verilerine 2011 yılında dünyada 196 ülke en az 10 milyon dolarlık meyve ve sebze ithalatı gerçekleştirmiştir.

En Çok İhracat Yapan Ülkeler

En son verilerin bulunduğu tarih olan 2011 yılında en çok yaş meyve ve sebze ihracatı yapan ülkeler Tablo 19'da sıralanmıştır. Sıralama, yıllık dalgalanmaların etkisini azaltabilmek için, ülkelerin son beş yıl içerisindeki ihracat büyüklüklerinin ortalamasına göre yapılmıştır.

ŞANLIURFA KARGO TAŞIMACILIĞI DURUMU VE STRATEJİK YATIRIM TAVSİYESİ

5 - BÖLÜM

Tabloda da görüleceği üzere 2011 itibariyle de ilk 8 arasında yer almayı başarmıştır.

ÜLKELER	2011
ABD	20.034.671
HOLLANDA	16.397.004
İSPANYA	16.500.113
ÇİN	18.861.374
BELÇİKA	9.393.508
İTALYA	9.312.081
MEKSİKA	8.781.885
FRANSA	6.484.824
ALMANYA	5.932.609
TÜRKİYE	6.699.677

Tablo 19. 2011 yılında en çok yaş meyve ve sebze ihraç eden ülkeler (1000 ABD Doları)

En Çok İthalat Yapan Ülkeler

En son verilerin bulunduğu tarih olan 2011 yılında en çok yaş meyve ve sebze ithalatı yapan ülkeler Tablo 20’de sıralanmıştır.. Tabloda da görüleceği üzere yakın komşularımız Avrupa Birliği ülkeleri ve Rusya Federasyonu en çok ithalat yapan ülkelere çoğunluğu oluşturmaktadır.

ÜLKELER	2011
ABD	25.774.609
ALMANYA	20.206.163
İNGİLTERE	12.858.261
FRANSA	11.860.725
HOLLANDA	11.072.423
RUSYA	10.738.288
JAPONYA	9.215.540
BELÇİKA	7.623.692
KANADA	8.648.325
İTALYA	6.362.210

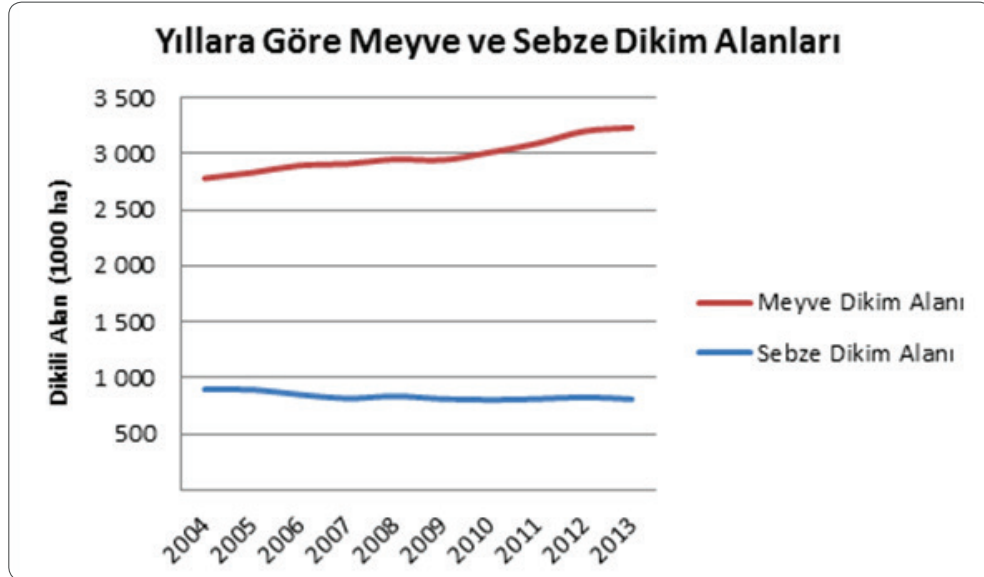
Tablo 20. 2011 yılında en çok yaş meyve ve sebze ithal eden ülkeler (1000 ABD Doları)

ŞANLIURFA KARGO TAŞIMACILIĞI DURUMU VE STRATEJİK YATIRIM TAVSİYESİ

5 - BÖLÜM

5.3.1.2. Türkiye Yaş Meyve- Sebze Ticareti

Türkiye, toplam 23.8 milyon hektar tarım arazisiyle dünyada 13. sırada yer almaktadır (CIA World Factbook). 2013 verilerine göre Türkiye’de, bu alanın yaklaşık %16’sına tekabül eden 4 milyon hektar alanda yaş meyve ve sebze yetiştiriciliği yapılmaktadır. Yaş meyve ve sebze yetiştirilen alanların geçmiş yıllara göre değişimi Grafik 18’de verilmiştir. Şekilde de görüleceği üzere son yıllarda meyve dikim alanlarında bir artış ve sebze dikim alanlarında bir azalış eğilimi gözlenmektedir.

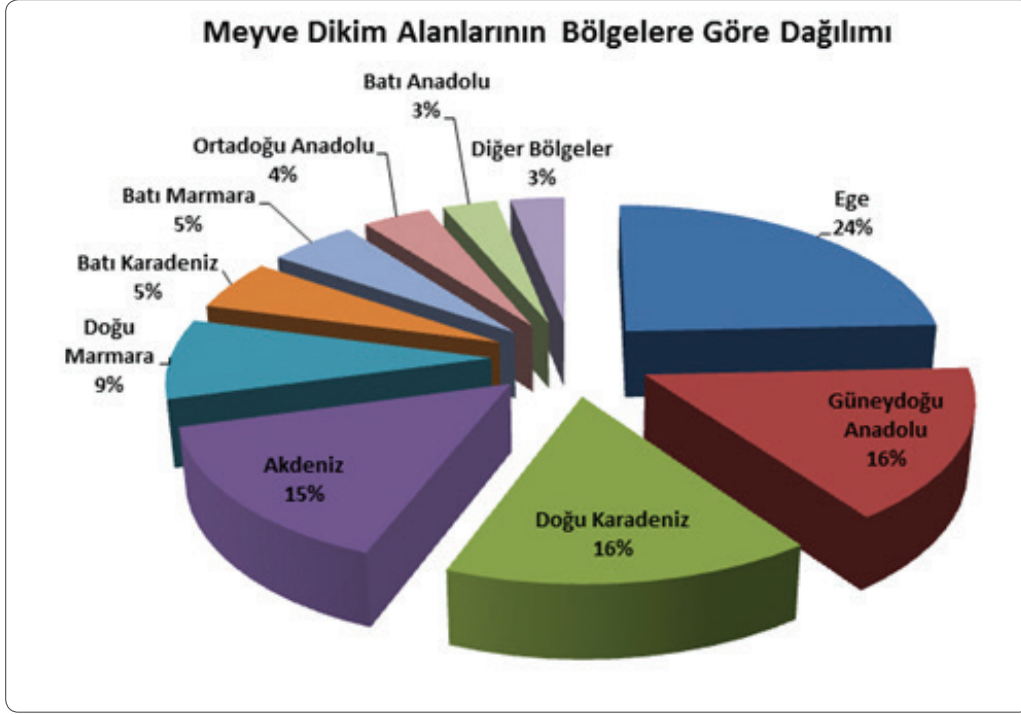


Grafik 18. Yıllara göre meyve ve sebze dikim alanları (1000 ha)

ŞANLIURFA KARGO TAŞIMACILIĞI DURUMU VE STRATEJİK YATIRIM TAVSİYESİ

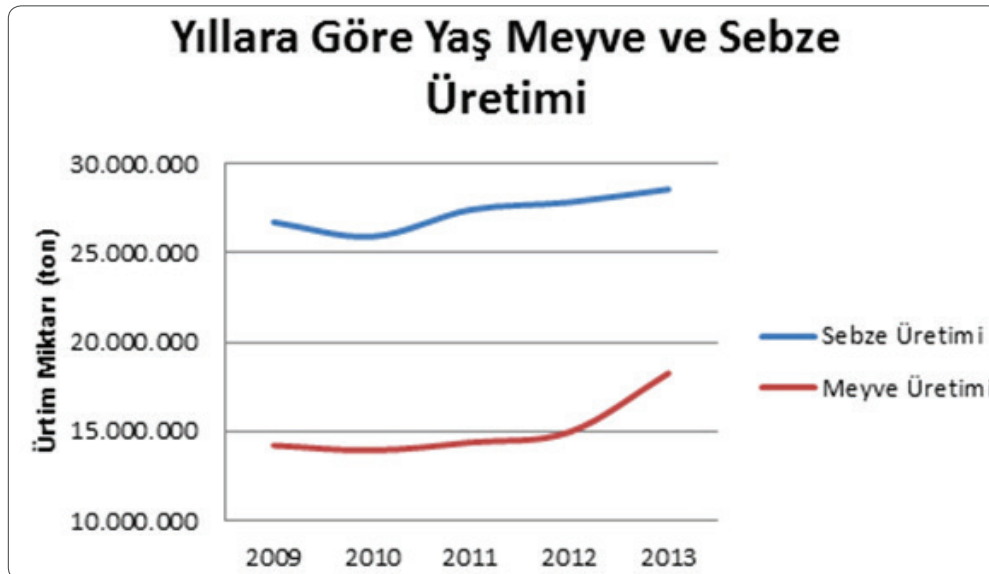
5 - BÖLÜM

NUTS II bölgelerine göre meyve dikim alanlarına bakıldığında ise, Şekil 5'te de görüleceği üzere, Ege Bölgesi (%24), Güneydoğu Anadolu Bölgesi (%16), Doğu Karadeniz Bölgesi (%16) ve Akdeniz Bölgesi (%15) öne çıkmaktadır.



Grafik 19. Meyve dikim alanlarının bölgelere göre dağılımı

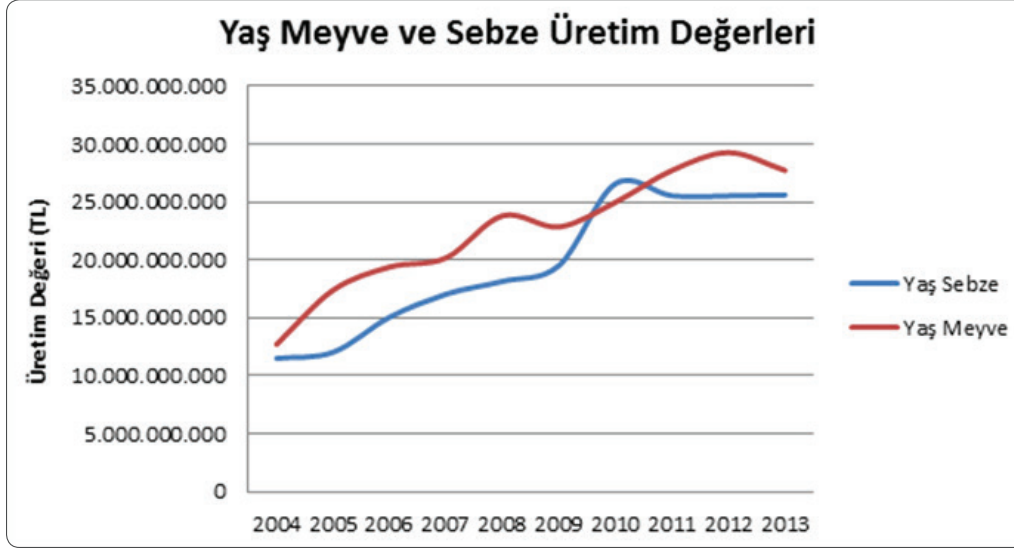
Meyve ve sebze üretiminin son beş yıldaki görünümü aşağıdaki şekillerde verilmiştir. Görüleceği üzere miktar olarak sebze üretimi oldukça fazla olsa da değer olarak meyveler öne çıkmaktadır.



Grafik 20. Yıllara göre meyve ve sebze üretim miktarı (ton)

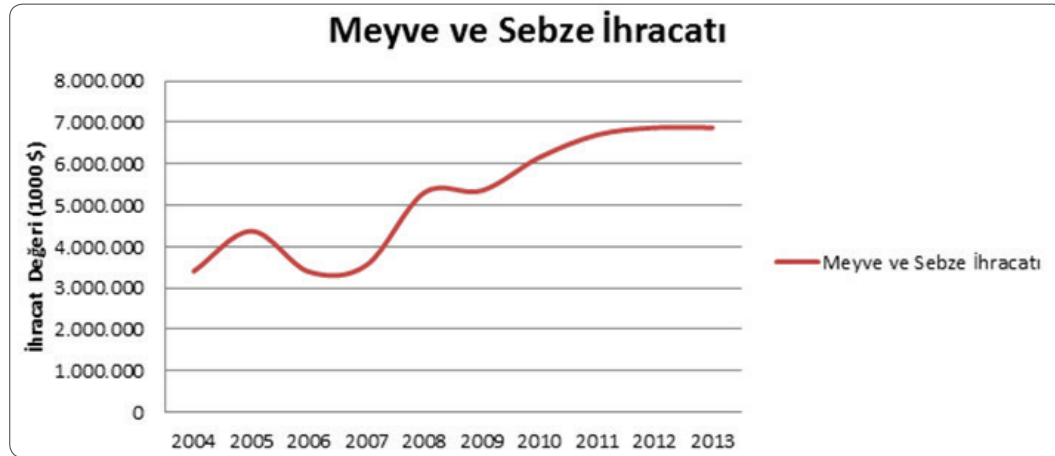
ŞANLIURFA KARGO TAŞIMACILIĞI DURUMU VE STRATEJİK YATIRIM TAVSİYESİ

5 - BÖLÜM



Grafik 21. Yıllara göre yaş meyve ve sebze üretim değerleri (TL)

Türkiye’de en çok üretilen meyve Üzüm’dür. Bunun yanında Türkiye Kiraz ve Kayısı üretiminde dünyada söz sahibi olan ülkelerden biridir. Sebze üretiminde ise domatesin büyük bir üstünlüğü bulunmaktadır. Üretim olarak ilk on sebzenin toplamı miktarında domates üretilmektedir. Türkiye domates ve biber üretiminde dünyada söz sahibi ülkeler arasındadır. Türkiye’nin son on yıldaki toplam meyve ve sebze ihracatı aşağıdaki şekilde verilmiştir. Görüleceği üzere ihracatta son 10 yılda genel bir artış eğilimi bulunmaktadır. Son 5 yılda meyve ve sebze ihracatı %28 artmıştır. 2013 yılında Türkiye’nin toplam meyve ve sebze ihracatı 6,8 Milyar dolara ulaşmıştır.



Grafik 22. Türkiye’nin Son 10 yılda Meyve ve Sebze İhracatı (1000 ABD Doları)

ŞANLIURFA KARGO TAŞIMACILIĞI DURUMU VE STRATEJİK YATIRIM TAVSİYESİ

5 - BÖLÜM

2015-2016 (OCAK-NİSAN) TÜRKİYE GENELİ YAŞ MEYVE VE SEBZE İHRACAT KAYIT RAKAMLARI

MADDE	Ocak-Nisan 2015		Ocak-Nisan 2016		Artış Azalış (%)		2016 Payı (%)	
	Miktar(kg)	Değer(\$)	Miktar(kg)	Değer(\$)	Miktar(kg)	Değer(\$)	Miktar(kg)	Değer(\$)
NARENCİYE	552.626.775	293.736.989,93	527.507.253	272.890.343,10	-5	-7	47	47
TAZE SEBZE	362.597.226	268.502.389,03	438.338.227	224.785.157,87	21	-16	39	39
TAZE MEYVE	148.304.871	78.121.895,23	143.370.618	73.448.989,87	-3	-6	13	13
GENEL TOPLAM	1.065.905.170	650.283.990,37	1.110.908.860	578.178.952,35	4	-11	100	100

Tablo 21. 2015-2016 (Ocak-Nisan) Türkiye Geneli Yaş Meyve Ve Sebze İhracat Kayıt Rakamları

5.3.2.3. Şanlıurfa'da Yaş Meyve Sebze Sektörü

Şanlıurfa'da son beş yılda en çok üretilen meyve üzüm olmuştur. Üzümün yanında Şanlıurfa'nın Türkiye'de Nar üretiminde de söz sahibi olan illerden biri olduğu görülmüştür. Şanlıurfa'da son beş yılda en çok üretilen sebze salçalık domates olmuştur. Salçalık domatesi karpuz ve sofralık domates takip etmektedir.

2000 yılında Karaali köyünde tarım amaçlı ilk jeotermal kuyuların bulunması ve yeraltı sularının kışın seraların ısıtılması sorununu ekonomik olarak çözdüğü anlaşıncaya kadar takip eden yıllarda bölgede seracı firmaların sayısı yıllar geçtikçe artmıştır. Bölgede şu an yaklaşık 500 dekarlık alanda örtüaltı topraksız tarım yapılmaktadır.

2015-2016 (Ocak-Nisan) Türkiye Geneli Yaş Meyve'de İhracat Yapılan İlk 3 Madde

MADDE	Ocak-Nisan 2015		Ocak-Nisan 2016		Artış Azalış (%)		2016 Payı (%)	
	Miktar(kg)	Değer(\$)	Miktar(kg)	Değer(\$)	Miktar(kg)	Değer(\$)	Miktar(kg)	Değer(\$)
Nar	53.658.061	31.683.843,99	74.937.703	38.555.462,69	40	22	52	52
Elma	81.262.599	29.596.701,81	42.618.080	11.373.553,37	-48	-62	30	15
Çilek	4.975.196	6.901.872,45	6.887.206	5.669.167,17	38	-19	5	8

Tablo 22. 2015-2016 (Ocak-Nisan) Türkiye Geneli Yaş Meyve'de İhracat Yapılan İlk 3 Madde

ŞANLIURFA KARGO TAŞIMACILIĞI DURUMU VE STRATEJİK YATIRIM TAVSİYESİ

5 - BÖLÜM

Tablodan görüleceği üzere Türkiye'nin en çok ihracat yaptığı kalemlerden Nar ve Çilek Şanlıurfa'nın üretiminde ciddi rol aldığı ürünlerdir. Çilek yıllık bir ürün olduğu, emek yoğun çalışma gerektirdiği ve sera üretimlerinde büyük maliyetler gerektirmediği için bölgeye ciddi bir katkı sağlamaktadır.

Domates ve biber üretimi diğer kalemlere oranla ülke üretiminin ve ihracatının içinde daha yüksek bir paya sahiptir. Domates ve biber ihracat pazarlarımızın lokomotifi halindedir ve Şanlıurfa'nın bu konuda Türkiye ve Dünya pazarlarındaki yüzdenin arttırılmasına büyük bir katkı sağlayacağı açıktır.

2015-2016 (Ocak-Nisan) Türkiye Geneli Yaş Sebze'de İhracat Yapılan İlk 3 Madde

MADDE	Ocak-Nisan 2015		Ocak-Nisan 2016		Artış Azalış (%)		2016 Payı (%)	
	Miktar(kg)	Değer(\$)	Miktar(kg)	Değer(\$)	Miktar(kg)	Değer(\$)	Miktar(kg)	Değer(\$)
Domates	226.589.923	177.105.089	227.956.123	120.735.818	1	-32	52	54
Biber	30.837.809	32.815.247	41.148.207	42.834.621	33	31	9	19
Kabak	29.697.957	18.877.202	39.110.038	21.707.133	32	15	9	10

Tablo 23. 2015-2016 (Ocak-Nisan) Türkiye Geneli Yaş Sebze'de İhracat Yapılan İlk 3 Madde

Şanlıurfa taze meyve sebze üretimi yakın zamanda hiçbir müdahaleye gerek kalmadan büyüyerek artacak ve Şanlıurfa kazandığı tecrübelerle ideal ürün desenine ulaşacaktır. GAP Bölgesi su ve arazi kaynaklarının etkin kullanımı devam ettikçe bölgenin meyve sebze üretimi için önemli bir merkez olacağı gözlemlenmektedir.

Bu ürünlerin iç piyasaya olduğu kadar, ihracatının da hızlı ve nitelikli şekilde yapılmasının, üretiminin sürdürülebilirliği açısından büyük önem taşımaktadır. Şanlıurfa GAP Havaalanının bu amaçla değerlendirilmeli sadece Urfa'da değil bölgede üretilen tarım ürünlerinin de GAP Havaalanı'ndan uluslararası pazarlara ulaştırılmalıdır.

Yaş meyve ve sebze de, kesme çiçek gibi yükseklik, ısı nem, iklim veya diğer çevresel şartların değişikliği veya verilen zaman aralığının aşımı nedeniyle bozulabilecek, çürüyebilecek kargo tipine giren bozulabilir kargo ismiyle etiketlenmektedir.

Bu yüzden ürünlerin sevkiyatı, lojistik zincir boyunca soğutma işlemi uygulanarak tamamlanmalıdır. Şanlıurfa'dan yurt dışına havayolu kargo yaş meyve, sebze göndermek isteyen üreticiler kesme

ŞANLIURFA KARGO TAŞIMACILIĞI DURUMU VE STRATEJİK YATIRIM TAVSİYESİ

5 - BÖLÜM

çiçek sevkiyatındaki aynı adımları izlemesi gerekmektedir. Yani, ürünlerini frigolu araçlarla Gaziantep veya Adana'ya göndermeli, orada gümrük işlemleri tamamlandıktan sonra İstanbul'dan aktarmalı olarak varış noktasına iletmelidirler.

5.4. Kıyas Çalışması

5.4.1 Antalya Kesme Çiçek ve Yaş Meyve, Sebze İhracat Faaliyetleri

Antalya ilinin toplam yüzölçümü yaklaşık 20,5 milyon dekar'dır. Bu alanın ancak %20.2'si (4,2 milyon da) tarım alanı olarak değerlendirilebilmektedir. Süs bitkileri alanının toplam tarım alanı içinde az yer almasına karşın, gerek il ekonomisine gerekse ülke ekonomisine sağlamış olduğu katkılar büyük önem arz etmektedir.

TÜİK 2014 yılı verilerine göre 517.2441.320 adet ile Antalya Türkiye'nin en çok kesme çiçek üretimi yapan 2. İlidir. Antalya bölgesinde kesme çiçek üretimi çoğunlukla seralarda yüksek kaliteli ve ihracata yönelik olarak yapılmaktadır.

ÜRÜN ADI	EKİLEN ALAN (M2)	ÜRETİM (ADET)
Karanfil	2.799.625	330.131.500
Glayöl	5,2	150
Gerbera	849,5	94.010.000
Gypsohilla	158	11.890.000
Kasımpatı (Krizantem)	24	1.006.000
Anemon (Manisa Lalesi)	4	900
Lilyum (Zambak)	9000	270
Gül (Kesme)	176,9	11.195.000
Lisianthus	55,75	4.547.500
Fresia	21300	865
Solidago (Altınbaşak)	94	15.040.000
Diğer Kesme Çiçekler	178,7	14.390.000

ŞANLIURFA KARGO TAŞIMACILIĞI DURUMU VE STRATEJİK YATIRIM TAVSİYESİ

5 - BÖLÜM



Antalya ili Türkiye kesme çiçek ihracatının önemli bir bölümünü gerçekleştirmektedir ve genellikle payı %80 dolayındadır. Üretim Antalya'da yer alan mikroklimatik alanlarda yoğunlaşmaktadır. Ayrıca kıyı bölgelerinden içerde yayla kesimlerinde yaz aylarında yüksek kaliteli karanfil ağırlıklı üretimi yapılmaktadır. Bu sayede ilde yılın 10 ayı karanfil üretilmektedir. Karanfil aynı zamanda bölgede en fazla ihraç edilen kesme çiçek türüdür.

Türk kesme çiçeğinin temel pazarı İngiltere'dir. Son yıllarda kuzey ülkeleri ile birlikte pazar genişlemeye başlamıştır. Antalya'da, yapmış olduğu kesme çiçek ihracatının yaklaşık yarısını İngiltere'ye yapmıştır. İngiltere'nin Türkiye kesme çiçek ihracatı içerisinde en fazla payı almasının başlıca nedenlerinden biri; İngiltere'de kesme çiçek tüketim tercihlerinin Türkiye'de üretilen türlere uygun olması ve Türkiye şartlarında (özellikle de Antalya'da) üretimin ısı kontrolü yapılmaksızın gerçekleştirilebilen spreyl karanfil yönünde yoğunlaşmış olmasıdır.

ŞANLIURFA KARGO TAŞIMACILIĞI DURUMU VE STRATEJİK YATIRIM TAVSİYESİ

5 - BÖLÜM



Antalya ilinin tarımsal faaliyetler içerisinde en başarılı olduğu alan sebze yetiştiriciliğidir. Bölgede 2012 yılında 4.351.730 ton sebze üretimi gerçekleştirilmiştir. Bu miktarın 4.020.668 tonluk kısmı Antalya tarafından üretilmiştir. Bölge sebze üretiminde Antalya'nın payı %92,4'tür.

Antalya'da gerçekleştirilen üretim sebzelerden domates (sofralık), hıyar (sofralık), biber (dolmalık), biber(sivri), kabak ve kültür mantarı ürünlerine yoğunlaşmıştır.

Antalya, sahip olduğu toprak yapısı, zengin su kaynakları ve iklimsel özelliklerin çeşitliliği sebebiyle çok sayıda meyvenin kaliteli olarak yetişmesine olanak sağlayacak son derece uygun ekosistemlere de sahiptir. Dünyada yetişen meyve türlerinin önemli bir kısmının üretimi ilde mevcuttur. Antalya ilinde en fazla üretilen meyveler içerisinde, portakal birinci sırada yer almakta olup, bunu sırasıyla elma, zeytin, nar, muz, limon ve armut takip etmektedir.

Antalya aynı zamanda bulunduğu bölgenin örtü altı sebze üretiminin %99'unu gerçekleştirmektedir. Bu durumun temel sebepleri seracılık faaliyetinin ılıman iklim koşulları gerektirmesi, sera iklimlendirme maliyetinin kıyı kesimlerde daha düşük olmasıdır.

2009 yılında Türkiye'deki toplam cam seraların %83'ü, plastik seraların %48'i Antalya'dadır. Turunçgil üretiminin %30'u, Domates üretiminin %16'sı, biber üretiminin %14'ü fasulye üretiminin %8'i Antalya'ya aittir. 2015 yılında Antalya'nın toplam Yaş Meyve ve Sebze ihracat rakamı 355 milyon 120 bin dolara ulaşmıştır. Türkiye'nin yaş sebze ve çiçek ihracatında çok önemli bir yere sahip

ŞANLIURFA KARGO TAŞIMACILIĞI DURUMU VE STRATEJİK YATIRIM TAVSİYESİ

5 - BÖLÜM

olan Antalya'da, bu gelişmelere paralel olarak hava kargoda da önemli gelişmeler yaşanmaktadır. Havayolu kargo taşımacılığı kullanılarak Antalya'dan gönderilen ürünlerin büyük bir çoğunluğu Bozulabilir Kargo, yani kesme çiçek, yaş sebze ve meyveden oluşmaktadır.

GAP'ın başkenti olarak bilinen Şanlıurfa'da ise 2015 yılında sulama imkanlarının artırılması ve geliştirilen seracılık faaliyetleri sayesinde 2014 ocak ayında 258 bin dolarlık yaş sebze ve meyve ihracatı 2015 Aralık ayında 6 milyon 505 bin dolara ulaşmıştır. (Kaynak: Türkiye İhracatçılar Meclisi)



GAP ile sulama ve seracılık alanında yürütülen projeler, meyve ve sebze üretiminde son yıllarda artış yaşanmasına neden olmuş, Şanlıurfa'da yetiştirilen biber başta olmak üzere domates, patlıcan, salatalık, karpuz, kavun, patates, soğan gibi sebzelerle nar, erik, elma gibi meyveler yurt dışı piyasalarına sunulmaya başlanmıştır.

Karaali bölgesindeki seralarda kapasitenin 2 katına çıkarılması ve Valiliğin ve GAP Bölge Kalkınma İdaresi tarafından yürütülen projeler sayesinde bu seralarda üretilen ürünlerin oranı yükseldi. Üretimin yükselmesiyle doğru orantılı olarak ilin ihracat rakamları da artmıştır.

Şanlıurfa'da Jeotermal enerjiyle yapılan seracılık faaliyetleri bölgeden yapılacak olan ihracat için büyük önem arz etmektedir. Şanlıurfa'nın içinde barındırdığı jeotermal enerji, gün ışığı ve düz araziyle seracılıkta diğer illere göre daha ön plana çıkmaktadır. Antalya'ya oranla sadece ısınmada %70 oranında tasarruf sağlanmaktadır. Antalya'da yaklaşık 100 dekar serası olan bir

ŞANLIURFA KARGO TAŞIMACILIĞI DURUMU VE STRATEJİK YATIRIM TAVSİYESİ

5 - BÖLÜM

işletme bir yıl içerisinde 1 milyon liralık kömür yakmak zorundayken, Şanlıurfa'da 100 dekar serası olan bir işletme ise sadece dalgıç pompanın sarf ettiği enerjiden dolayı elektrik parası ödemek zorunda kalacaktır. Bunun maliyeti ise yaklaşık olarak 250-350 bin lira arasında değişmektedir. Yani Şanlıurfa'da 100 dekar serası olan işletmeci Antalya'daki işletmeciyile kıyaslandığında sadece ısıtmadan kaynaklı olarak 750 bin lira civarında kar edeceği görülmektedir.

Özetlemek gerekirse, Şanlıurfa, Türkiye'nin en önemli kesme çiçek ve yaş sebze meyve üreticisi olan Antalya ilinin üretim ve ihracat seviyesine ulaşmak için bu alanlarda yatırımlarını arttırıp, GAP Havalimanını, Gümrüklü Hava Kargo terminali haline getirirse, Türkiye ve Ortadoğu'nun kesme çiçek , yaş sebze ve meyve üretim merkezi konumunda olacaktır. Jeotermal enerjisinin sağladığı avantajlar ve sektöre olan talebin her daim yüksek olmasından dolayı Şanlıurfa, girişimciler içinde ilerleyen yıllarda cazibe merkezi haline gelecektir.



5.5. Şanlıurfa'da Hava Kargo Terminali Kullanım Stratejileri

5.5.1 Şanlıurfa GAP Havaalanı Teknik Bilgiler

Şanlıurfa havalimanı 2007 yılında faaliyete başlamıştır. Havaalanının terminal binası toplam büyüklüğü 12.000 m² , coğrafi koordinatları 37° 27' 24" N, 38°54' 30"E' dir. Havalimanının şehre uzaklığı 35 km'dir ve ulaşım HAVAŞ, servis, taksi ve rent a car şirketleri aracılığıyla sağlanmaktadır. GAP Havalimanı'nda VIP salonu, çeşitli restoran- kafeleri bulunmakta ve sağlık hizmetleri veren bir bölüm bulunmaktadır.

ŞANLIURFA KARGO TAŞIMACILIĞI DURUMU VE STRATEJİK YATIRIM TAVSİYESİ

5 - BÖLÜM

Elektronik Sistemler

Uluslararası havacılık kurallarına göre Türkiye Hava Sahasındaki uçuş emniyetinin sağlanması ve Hava trafik akışının güvenli ve hızlı bir şekilde temini yönüyle GAP Havalimanı 04 ILS (Localizer, Glide slope;) ve Havaalanına bağlı Seyrüsefer istasyonları ile Teknik Blok'ta kurulu tüm elektronik cihaz ve sistemlerin arızalarının giderilmesi, Periyodik bakım/onarımlarının yapılması, işletilmesi ile uluslararası standart ve performanslarda çalıştırılması Şanlıurfa GAP Havaalanı Elektronik Birimi Teknik Personel kadrosu ile yürütülmektedir.

Giderek gelişen Dünya Havacılık Teknolojisine paralel olarak Ülkemiz hava sahasında seyir eden hava araçlarına daha çağdaş ve güvenilir bir hava trafik hizmeti verilebilmesi için Havaalanında ve çevre seyrüsefer istasyonlarındaki Elektronik sistem ve teçhizatlarında ilaveler ve modernizasyonlar yapılmıştır.(Havaalanı Korçık PSR radar sistemi ,Eski Şanlıurfa Havaalanı CVOR, DME sistem sistemleri, Şanlıurfa GAP Havaalanı CVOR, DME, NDB sistemleri, 04 ILS sistemi, cihazlarını UHF/ VHF Haberleşme Telsizleri, VCS sistemi, AFTN sistemi, Terminal sistemleri vb.)

Seyrüsefer Hizmetleri



ŞANLIURFA KARGO TAŞIMACILIĞI DURUMU VE STRATEJİK YATIRIM TAVSİYESİ

5 - BÖLÜM

Hava Trafik Kontrol Merkezi Ve Kontrol Kulesi:

Şanlıurfa Havaalanında hava trafiğinin kontrolü; uluslararası havacılık kurallarına göre Türkiye Hava Sahası'ndaki uçuş emniyeti ve akışının temini amacıyla Havaalanına bağlı başlıca 04 ILS (Localizer, Glide slope: Markerlar.), olmak üzere Şanlıurfa GAP VOR, DME, NDB ve Teknik Blok Alıcı/Verici istasyonlarında konumlanmış olan hava/yer ve yer/yer haberleşmesinde kullanılan telsizler ile seyrüsefer yardımcı sistemleriyle hizmet verilmektedir. Bununla birlikte yine Hava Trafik Hizmeti'nde kullanılan VCS sesli haberleşme sistemi, AFTN otomatik mesaj alma/gönderme sistemi, meteorolojik koşullar ve meydan genel durumu ile ilgili bilgilerin yayınlanmasını sağlayan ATIS sistemi, dijital ses ve görüntü kayıt sistemleri de yer almaktadır.

ARFF

Şanlıurfa GAP Havaalanı İtfaye binası 2007 yılında hizmete girmiştir. İtfaiye, binasında modern araçlarıyla uluslararası ölçülerde hizmet vermektedir.

Kargo Alanı



Hava kargo hizmeti için 3.800m² bir alan ayrılmıştır. Bu alan içinde 41,5m² büyüklüğünde 4 soğuk hava deposu bulunmaktadır. + 5 derece ile -25 derece arasında soğutma sağlanmaktadır. Fakat bu tesisler kargo hizmeti verememektedir. İşletmeci bulunması için çıkılan ihale talep olmadığı için iptal edilmiştir. Bu sonuç bile mevcut üretim konularının büyüklük ve fiyat açısından yeterli olmadığını göstermektedir. Kargo

terminali faaliyete geçmezse yeni ürün grupları ihracıda İstanbul üzerinden yapılacak ve potansiyel yakalanamayacaktır. Kamu ve özel sektör kaynakları ile yatırımların güncellenerek kargo sahasının faaliyete geçirilmesi gerekmektedir.

5.5.2 Potansiyel Pazarlar

Havayolu kargo taşımacılığı her ne kadar diğer taşımacılık sistemlerine göre daha pahalı görünse de çabuk bozulabilir kargonun (Balık, meyve, sebze, çiçek vb.) en uzun mesafelerde dahi en kısa zamanda taşınabilmesini sağlamaktadır.

ŞANLIURFA KARGO TAŞIMACILIĞI DURUMU VE STRATEJİK YATIRIM TAVSİYESİ

5 - BÖLÜM

Şanlıurfa'da Havakargo taşımacılığı, karayolu taşımacılığından 4-5 kat, denizyolu taşımacılığından 12- 16 kat daha maliyetli olduğundan dolayı tercih edilmemektedir. Havayolu kargo taşımacılığıyla yapılan ihracat talebinin az olmasının nedeni ise düşük değerli malların nakliyesinin küçük çaplı yapılmasıdır. Şanlıurfa'da da havakargo taşımacılığı aracılığıyla yapılan ihracata talep oldukça düşüktür bunun nedeni ise işletmelerin büyük bir çoğunluğunun KOBİ olması ve işletmelerin düşük değerli ürünleri küçük hacimli şekilde üretmesidir.

Gelişmekte olan ülkelerde, hava taşımacılıkla ihracatı yapılan ürünler genellikle kesme çiçekler, elektronik parçalar ve taze meyve sebzeden oluşmaktadır. Şanlıurfa da iklim koşulları ve son yıllarda artan sulama olanaklarıyla birlikte kesme çiçek ve taze meyve sebze üretimi konusunda ciddi ilerlemeler kaydetmiş ve bu alanlardaki potansiyelini ortaya koymuştur. Bu bağlamda, Urfa'da kullanıcak Havayolu kargo taşımacılığı her ne kadar diğer taşımacılık sistemlerine göre daha pahalı görünse de çabuk bozulabilir kargonun (Balık, meyve, sebze, çiçek vb.) en uzun mesafelerde dahi en kısa zamanda taşınabilmesini sağlayacaktır.

Aşağıdaki tabloda zamana duyarlı sebze ve meyvelerin dayanıklılık süreleri verilmiştir.

Zamana duyarlı sebze ve meyveler

GÜNLER		HAFTA	
Brokoli	10-14	Kayısı	1-3
Fasülye (Filiz)	7-9	Avakado	2
Vişne	10-14	Muz (Yeşil)	1-4
Salatalık	10-14	Havuç	2
Patlıcan	7	Marul	2-3
Mantar	3-4	Mango	2-3
Çilek	5-7	Portakal	2-8
Yeşil Fasülye	7-10	Kavun	2-3
Kavun (Kantalup)	5-14	Domates	1-3
Lahana	10-14	Kabak	1-2
İncir	7-10	Mandalina	2-4
Sultani Bezelye	10-14	Enginar	2-3
Pazı	10-14	Yaban Mersini	2
		Kiraz	2-3

ŞANLIURFA KARGO TAŞIMACILIĞI DURUMU VE STRATEJİK YATIRIM TAVSİYESİ

5 - BÖLÜM

5.5.3 Rekabet Avantajı Kazanmak

Havakargo taşımacılığının kullanımının rekabetçi bir takım avantajlar sağladığı bilinmektedir. Örneğin, Urfa'daki üreticiler, eğer sevkiyatlar üretimde veya kargo gümrükleme işlemlerinde bir gecikme olursa kısa süreli siparişlerini havayoluyla kargolayabileceklerdir.

Benzer bir şekilde, giyim, elektronik ve diğer ürün üreticileri yapılan ilk büyük sipariş için denizyolunu kullanıp, talep arttığında da hava yolunu kullanarak büyük siparişlerinde rekabet edebilecek seviyeye ulaşabileceklerdir.

5.5.4 Çeşitlendirme

Şanlıurfa'da Havakargo taşımacılığı aynı zamanda bir çeşitlendirme stratejisi olarak, kısa süreli raf ömrü olan ürünleri ve küçük çaptaki teslimatları yeni pazarlara güvenilir bir şekilde sunmak için kullanılabilir.

Pazar bir kere oluşturulduğunda ve hacmi genişletildiğinde üreticiler, arz zincirlerini daha az maliyetli ulaşım modları aracılığıyla yeniden inşa edebileceklerdir.

Son olarak, soğuk zincire ihtiyaç duyan ihracat kalemlerinde, havakargo taşımacılığı sadece devamlılığı sağlamak amacıyla kullanılacaktır.

5.5.5 Numune Sevkiyatları

Havakargo taşımacılığı, ürün desenleri, dizaynları ve teknik çizimlerin sevkiyatı açısından çok büyük öneme sahiptir. Her ne kadar hava kargonun ana kaynaklarından biri olmasa da , sınai ürün üretimi yapan üreticiler için kritik bir rol oynamaktadır. Sözleşmeli üretimde, seri üretime geçilmeden önce ilk prototipin alıcıya gönderilmesi ve onayının alınması gerekmektedir. Numuneler, testler ve promosyon kampanyaları içinde kullanılabilir.

Hava Kargo Terminali'nin Gümrüklendirilmesi ile birlikte Şanlıurfa'lı üreticiler hava kargo taşımacılığını kullanarak potansiyel alıcılarla numune değişimini rahatlıkla yapabilecek duruma geleceklerdir.

5.5.6 Hizmet çeşitleri

Hava kargo hacminin artmasıyla birlikte, charter kargo uçaklarının kapasitesi artarak ve bundan sonraki aşama tarifeli kargo hizmetleri başlayacaktır.

Yolcu uçaklarının kullanılmasının önündeki en büyük engel kapasitedir, önceliğin yolculara ve onların bagajlarına verilmesinden dolayı istenilen verim alınamamaktadır. Dar gövdeli uçaklar da yüksek

ŞANLIURFA KARGO TAŞIMACILIĞI DURUMU VE STRATEJİK YATIRIM TAVSİYESİ

5 - BÖLÜM

yük faktörünün kapasitesi 2 tondan az yada 12 metreküp civarındadır. Turizm, azımsanmayacak derecede yük kapasitesi üretilen yük hacmi sadece turist sezonunda kullanılmaktadır.

Tarifeli uçaklar ise göndericilere daha çok kapasite sunmakla birlikte küçük kargo uçakları ve tek yönlü yüksek yük faktörlerinde nakliye ücretleri yüksektir. Yoğun sezonlarda ihracatçıların kullanılabilir filo kapasitesi için rekabet etmeleri kapasite sorunlarına yol açabilmektedir.

Bozulabilir ürünler sadece gümrüklü havalimanlarından gönderilebildiklerinden ötürü üreticiler ürünlerini GAP Havaalanından gönderememektedir. Bu yüzden, ihracat ve havakargo faaliyetleri o bölgede, Urfa'ya en yakın iller olan Adana ve Gaziantep'teki gümrüklü havaalanlarında gerçekleştirilmektedir.

Şanlıurfa'da küçük hacimli ihracat yapan veya medyan değerli kargo gönderimi yapan göndericilerin taleplerini karşılamak için 2 hibrid hizmet geliştirilmiştir:

- Firmaların, ürünlerini Gaziantep veya Adana havalimanına sevketmeleri gerekmektedir. Urfa- Antep ya da Urfa/Adana arasında nakliye yapılırken ürünler bozulabilir statüsünde olduğu için soğuk hava zincirinin kırılmaması gerektiği yani taşıma yapacak firmanın ürünleri frigolu araçlarla(soğutuculu) ilgili havalimanına taşınması gerekmektedir.
- Ya da bunlardan farklı olarak malzemeler Urfa'da Türk Hava Yollarına teslim edilip İstanbul'a sevkettirilebilmekte, İstanbul'a varınca da anlaşmalı gümrükçünün malzemeyi karşılanması sağlanmaktadır.

GAP Havalimanının Gümrüklü Hava Kargo Terminali olarak faaliyete geçmesi ile Şanlıurfalı firmalar gümrük hizmetlerinde büyük bir zaman ve maliyet tasarrufu sağlayacaktır.

Ayrıca firmalar gümrük hizmetlerinden daha kolay faydalanabilecek, ürünlerini bölgedeki diğer havalimanlarına transfer etmek zorunda olmadıkları için ihracat yapmak istediklerinde zaman ve maliyet açısından daha büyük bir avantaja sahip olacaklardır.

ŞANLIURFA KARGO TAŞIMACILIĞI DURUMU VE STRATEJİK YATIRIM TAVSİYESİ

5 - BÖLÜM



5.5.7 Kargo Havaalanı

Havaalanlarında gerçekleştirilen temel kargo elleçleme faaliyetleri; yük alım ve teslimi, yük paleti inşaatı, giden kargoların X-ray ile taranması, ihracat ve ithalat kargolarının gümrüklenmesi ve uçağa yüklenip boşatılması şeklinde tanımlanmıştır.

Kargonun birleştirilmesi ve kısa dönem depolama faaliyetleri genellikle havayolu veya kargo elleçleme görevlileri veya havaalanı dışında nakliyeciler tarafından yapılır. Son yıllarda, bu aktivitelerin geniş kargo terminallerinde yada çoklu antrepoya sahip kargo köylerinde konsolide etmek için ciddi çalışmalar yapılmaktadır.

Havayolları, başlıca kargo operasyonlarının yapılacağı havaalanlarını potansiyel trafiğe göre seçmektedir. Bununla birlikte, havaalanının fiziksel özelliklerine, pist uzunluğundan ve yaklaşma kontrolünden biraz daha fazla önem verilmektedir.

Şehir merkezine yarım saatlik mesafede inşa edilmiş olan GAP Uluslararası Kargo Havaalanı bölgenin en büyük terminali olup 4300 m²'lik alana inşa edilmiştir. Aynı anda 8 uçağın park etmesine olanak sağlayan havaalanı, 4000 m²'lik Türkiye'nin en uzun pistine sahiptir. Geçici Hava Gümrük Kapısı ilan edilen GAP Uluslararası Kargo Havaalanı; ILS Sistemi, tüm teknolojik ve elektronik altyapısı, modern tesisleriyle Şanlıurfa'dan tüm dünyaya yolcu ve yük taşımaya olanak sağlamaktadır. Bu anlamda kargo havaalanı gerekli olan bütün şartları sağlamaktadır.

ŞANLIURFA KARGO TAŞIMACILIĞI DURUMU VE STRATEJİK YATIRIM TAVSİYESİ

5 - BÖLÜM

5.5.8 Havayolu Kargo Piyasası

Havayolu kargo taşımacılığı kuşkusuz diğer sektörler gibi ekonomik koşullarla yakından ilgilidir, özellikle hava kargo taşımacılığının maliyetli bir taşımacılık şekli olduğu düşünülürse ekonomik gelişmelerle havayolu kargo taşımacılığı arasındaki bağ daha da güçlendirilebilir.

Hava kargo, dünyadaki ekonomik büyümeden direk etkilenen dünya ticaretinin bir alt koludur. Bu bağlamda Şanlıurfa kesme çiçek ve yaş meyve sebze sektöründe gerçekleşecek bir ticari büyüme havayolu ticaretinin de gelişmesine neden olacaktır.

Hava ticareti, hacim ve tonaj kavramları göz önüne alındığında, gemilerin pazardaki payından alarak daha hızlı büyüme potansiyeline sahip olduğu görülmektedir. Hava kargo kıtalararası topla ticaret hacminin %1'ini oluşturduğu için, pazardaki çok küçük hareketler hava kargo için çok büyük değişim anlamına gelmektedir.

Ticaret yapan firmalar artık sadece ürettikleri ürünleri yada hizmetlerini tüketicilere beğendirmekle sınırlı kalmamakta, rekabetin her geçen gün arttığı piyasa ortamında tam zamanlı üretim kavramı gibi çeşitli stratejiler uygulanmaktadır. “Sipariş Döngü Zamanının Kısaltılması” stratejisi de günümüzde gitgide önemini arttırmaktadır. Ürünlerin tedarik zinciri içerisinde daha hızlı dolaşması Şanlıurfa firmalarına büyük avantaj sağlayacak, müşteriye daha kısa zamanda ulaşma, envanter masraflarının azalması gibi şirketlerin rekabetçi güçlerini arttıracak konularda ciddi katkılarda bulunacaktır.

5.5.9 Kargoyu hızlı taşımak

Daha kısa transfer süresi havakargo taşımacılığının en büyük avantajıdır. Bu bağlamda kargonun temel amacı hızlı hareket ettirilmesidir. Kargo faaliyetlerinin süresi 4 faktöre bağlıdır:

- gümrükleme prosedürleri,
- kargo muayene prosedürleri
- kargo elleçlemenin etkinliği
- depolama tesislerinin düzenlenmesi

Gümrükleme İşlemleri

İthalat için gümrükleme prosedürleri çok kritik rol oynamaktadır. Gümrükleme, havayolu navlun senedinin uçağın kalkışıyla birlikte gönderilmesini ve gümrük beyanının kargo sevkiyatından sonra araçlar tarafından doldurulmasını gerektirmektedir.

ŞANLIURFA KARGO TAŞIMACILIĞI DURUMU VE STRATEJİK YATIRIM TAVSİYESİ

5 - BÖLÜM



Muayene Ekipmanı

İhracat için muayene, kargo havaalanına ulaştığı an dökümanlar doldurulmasıyla eş zamanlı olarak yapılır böylece kargonun varışından sonra birkaç saat içinde yüklenmesi sağlanmış olur.

Eskiden, X-ray taramalarından önce transit süresine ek 24 saatlik bir bekleme süresi bulunmaktaydı fakat bu daha sonra kaldırılmıştır.

Tarayıcıların birçoğu bavullar ve küçük paketler içindir bu yüzden kargo kamyonundan dağınık halde indirilmeli tarandıktan sonra paletlerin içine yerleştirilmelidir.

Önemli kargo trafiğine sahip olan geniş havalimanlarında, full palet tarayıcıları sevkiyatçılara paletlerini havaalanı dışında yüklemelerine ve onları birkaç saat içinde uçağa yüklemelerine izin vermektedir.

Kargo Elleçleme

Elleçlemenin sözlük anlamı, gümrük gözetimi altındaki eşyanın asli niteliklerini değiştirmeden istiflenmesi, yerinin değiştirilmesi, büyük kaplardan küçük kaplara aktarılması, kapların yenilenmesi veya tamiri, havalandırılması, kalburlanması, karıştırılması ve benzeri işlemleri ifade eder.

ŞANLIURFA KARGO TAŞIMACILIĞI DURUMU VE STRATEJİK YATIRIM TAVSİYESİ

5 - BÖLÜM



Havaalanındaki kargo elleçleme faaliyetleri, havayolu şirketlerinin birbirleriyle rekabet edebilmesi için elleçleme işlemlerinin etkili ve güvenli bir şekilde yapılmasını garantilemektedir. Kargo hacimlerinin küçük olduğu yerlerde özel sözleşmeler kullanılmaktadır ve yükleyici farklı türdeki uçakların boşaltılması için uygun ekipmanı sağlamak zorundadır.

Şanlıurfa'da başlatılacak havayolu kargo faaliyetleri ambalajlama ve taşıma sigorta maliyetlerini düşürecek, kargoların elleçleme ve yüklenmesinde gösterilen özenli muamele taşıma risklerini azaltacaktır.

Depolama

Birçok depolama tesisi küçük ve eski havaalanlarında nispeten basit bir yapıya sahiptir. Bu durumun kargo depolamasına etkisi, kargoların havaalanlarında kalmamasından dolayı çok azdır. Genellikle ihracatlar zamana duyarlı, ithalatlar ise yüksek değerli ve hızlı taşınabilir mallardır.

Modern antrepolarında, kamyon geridönüşlerini hızlandırmak ve kargonun dikey hareketlerini en aza indirmek için yükleme rampaları bulunmaktadır. İhracat için ihracat tesisleri, tarama, muayene, inşa paletleri ve özel uçaklara toplanan kargolar için geniş alanlara sahiptir.

İthalat için ayrı olan tesislerde, gümrükleme prosedürlerini gerçekleştirmek ve kargoların kamyon

ŞANLIURFA KARGO TAŞIMACILIĞI DURUMU VE STRATEJİK YATIRIM TAVSİYESİ

5 - BÖLÜM

yüklerine ayrılması için ofisler bulunmaktadır. Kolay bozulan kargolar için, uçak ve kamyon arasındaki soğuk zinciri korumak için sıcaklık kontrollü odalara sahip antrepolar kullanılmaktadır.

GAP havalimanında Gümrüklü Kargo Terminali faaliyete geçmesi ile birlikte bozulabilir gıdaların kargo süresince soğuk hava zincirinin devamlılığının sağlanabilmesi için soğuk hava depolarına ihtiyaç duyulacaktır. Bir sonraki başlıkta bu depolarda bulunması gereken özelliklerden bahsedilmiştir.

Kargo Terminali Bozulabilir Ürünler Tesisi



Konsept 1: Kargo Terminal Operasyonu Bozulabilir Mallar Tesisi

En iyi uygulamalar göz önünde bulundurulduğunda bir kargo terminali depolama tesisinde soğuk zincir yönetimi ve gelen kargolar için verimli malzeme taşıma teknolojilerinin kullanılması ve malların mümkün olduğunca etkin maliyetli hazırlanması gerektirmektedir.

Bu konseptte göre tesis içinde hava kargo paletlerinde veya ULD'lerde birikme veya tükenme durumu olmayacak, tüm ürünler üreticiler veya üçüncü kişiler tarafından ihracat için sınır koruma gereksinimleri paketlenmiş ve mühürlenmiş olarak gönderilecektir.

Şanlıurfa'da ihtiyaç duyulan öncelikli hizmet, soğuk zincirin devamlılığının sağlanması için soğuk hava depolarının inşaa edilmesidir.

ŞANLIURFA KARGO TAŞIMACILIĞI DURUMU VE STRATEJİK YATIRIM TAVSİYESİ

5 - BÖLÜM

Kurulması gereken deponun asgari gereklilikleri aşağıda verilmiştir

- Ro- ro çapraz toplama sistemleri;
- 2 dereceli ve rutubet kontrollü odalar – bir tanesi 0-4°C diğeri 10-14°C ayarlı

Şanlıurfa GAP Havalimanında şu anda özel kargo hizmetleri bulunmamaktadır. Şanlıurfa'ya gelen ve buradan giden havayolu yük taşımacılığı hizmetleri “Yolcu altı” ile sınırlı kalmaktadır. Bu da her uçuşta taşınacak taze üretimin miktarını sınırlamaktadır.

0-5°C'nin altında depolanan meyve ve sebzeler

Elma	Hindiba	Kereviz	Kivi
Anason	Brokoli	Vişne	Yaban mersini
Kuşkonmaz	Brüksel Lahanası	Hindistan Cevizi	Süt Mısıırı
Fasülye Filizi	Lahana	Havuç	Karnabahar
Marul	Mantar	Soğan	Bezelye
Nar	Ispanak	Çilek	Turp

Kaynak: USDA

Bozulabilir kargoların uçakla taşınması ve bu yapılırken soğuk zincirin devamlılığını sağlayacak tesisin kurulması, Şanlıurfa'da ki kargo gönderim şartları göz önünde bulundurulduğunda diğer taşıma yollarında ödenen soğutma masraflarını ortadan kaldıracak, malın zarar görmesinden (çürüme vb.) doğacak zararları engelleyecektir.

Konsept 2: Birleştirilmiş Kargo Terminal Operasyonları- Navlun Sevkiyatı Tesis

Bu tesis, standart paletlenmiş malların alımı, onların kısa süreli depolanması ve ihracat için hava kargo paletlerin ve ULD'lerin inşası gibi Konsept 1'e ek özellikler için bütün imkanı sağlamaktadır. Bu iki konseptte eğer gerekirse gelecek genişlemelere ve ticari büyümeye uygun olarak hazırlanmalıdır. İlk olarak Konsept 1 planı ile başlayıp Konsept 2'yi başarmak için daha sonra genişletilmiştir.

Tesis Özellikleri

Konsept 1 aşağıdaki kilit üretim alanlarını ve özelliklerini içermelidir.

- Önceden paketlenmiş hava paletleri ve ULD'lerin alımı için 2 yük ambarı
- Gümrük/ihracat muayenesi ve gümrükleme için merkezi alım alanı

ŞANLIURFA KARGO TAŞIMACILIĞI DURUMU VE STRATEJİK YATIRIM TAVSİYESİ

5 - BÖLÜM

- Belgelerin ve çalışan tesislerinin güvenli tutulması için sınır koruma/gümrük alanları
- Muayene, kontrol, tartım, etiketleme ve paletlerin derecelerinin ve ihracat izni gereken ürünlerin kaydının alınması
- Önceden paketlenmiş hava paletleri ve ULD hareketlerinin etkili ve emniyetli şekilde sağlanması için hava palet makarası ve malzeme taşıma sistemleri
- Nakliye için öncelikli olan paletleri ve ULD'leri tutan 3 adet soğutulmuş oda.
- Odaların içindeki ürünlerin doğru sıcaklıkta depolandığını garantilemek için her odanın sıcaklığı ayrı ayrı kontrol edilir
- Paletlerin ve ULD'lerin gümrüklü sahalardan paletli ulaşım sistemleri ve dekovil trenlerine transferi için 3 adet yük çıkışı
- Yapılandırmalarda esneklik sağlamak için odaları ayıran yalıtılmış perdeler
- Personele uyacak imkanlar (Toplamda 4 tane)
- Uygulamaya/ürüne bağlı olarak bütün soğutulmuş ve nem kontrollü odalar 0-14°C arasında çalıştırılacaktır
- Bakım atölyeleri makine odalarına dahil edilecektir
- Bakım göreve hazır yükleyicilere dışarıda yaptırılacaktır.

Konsept 2 aşağıdaki ek özellikleri sağlayacaktır

- Standart paletlere paketlenen malların alımı için 3 adet yük ambarı
- Kısa süreli depolama ve ihracat için paketlemedeki yük birikimi için 3 adet soğutucu 1 adet dondurucu depo
- Gümrükleme işlemleri için gerekli olan gelen ve giden ürünlerin buharda dezenfekte edilmesi için alan

Maliyet Yapısı

Hava kargo taşımacılık maliyetlerinin ana bileşenleri şunlardır:

- Hava aracının sermayesi ve doğrudan işletme gideri
- Havaalanı ve seyrüsefer ücretleri
- Zemin elleçleme ücretleri
- Havayolu yönetimi maliyetidir.

Sermaye maliyetleri, amortisman ve satın alınan ve kiralanmış uçaklar için amortismanları da içermektedir. Doğrudan işletme giderleri, yakıt, bakım, personel ve sigortadan oluşur. Personel ve sigorta sabit giderdir. Uçak gövdesi ve motoru için yapılan onarım ve rutin bakımları içeren bakım maliyeti değişkendir. Bakım ve parça değişimi takvimleri uçuş döngüsüyle ve operasyon

ŞANLIURFA KARGO TAŞIMACILIĞI DURUMU VE STRATEJİK YATIRIM TAVSİYESİ

5 - BÖLÜM

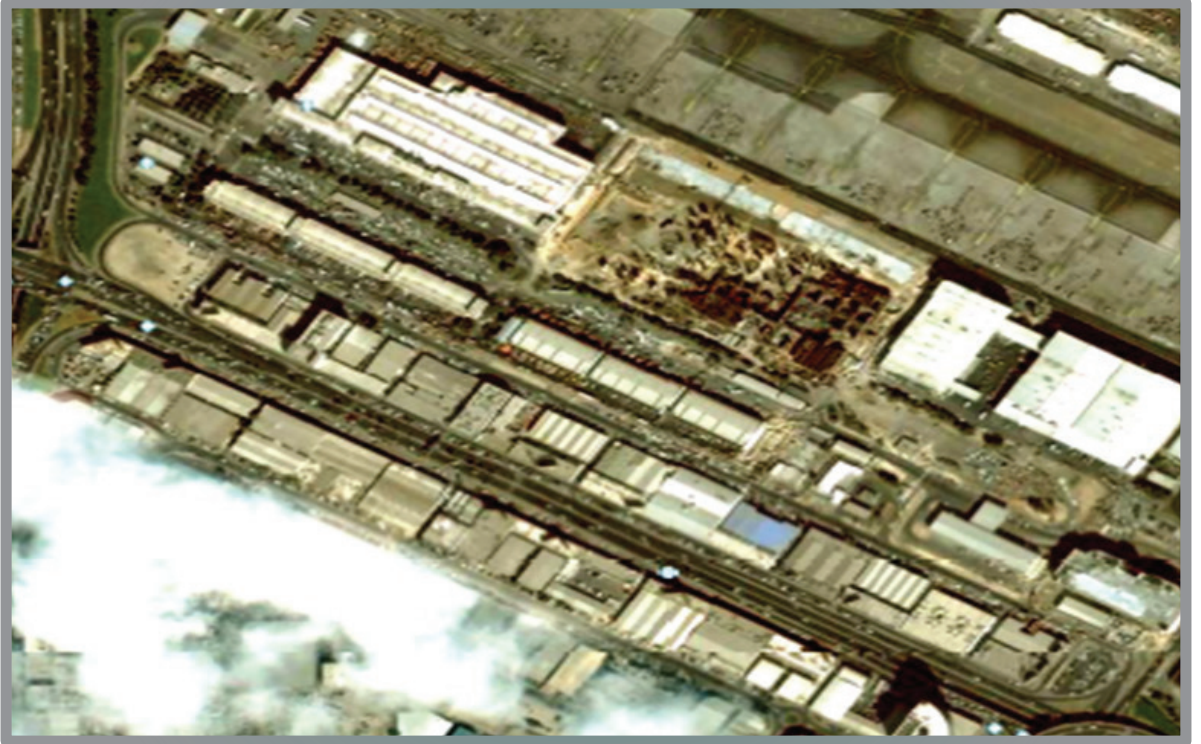
saatleriyle bağlantılıdır. Havaalanı ücretleri iniş ve park ücretleridir. Zemin Elleçme maliyetleri uçak ve kargo elleçleme ücretlerini içerir.

5.5.10 Ortadoğu'nun Havalimanı

Bölgenin etkin gücü olabilecek potansiyele sahip olan Şanlıurfa, gerçekleştirilecek bu yatırım ile başarısının yanı sıra Ortadoğu ve Avrupa pazarında daha büyük hacimli işler yapabilme avantajını sağlayabilecektir.

Şanlıurfa'nın dinamik ve sürdürülebilir kesme çiçek ve yaş meyve sebze potansiyeli, Birleşik Arap Emirlikleri'nin (BAE) tarım güvenliği vizyonu açısından mükemmel bir cazibe merkezi haline gelecektir.

Tarım başta olmak üzere birçok alanda önemli yatırım fırsatları barındıran projeler için cesaretli davranan bölge firmaları, Dubai'de önemli başarılarla imza atarak dünyaya açılacaktır.



Dubai Kargo Köyü

Petrol zengini olarak bilinen Körfez ülkesi Birleşik Arap Emirlikleri (BAE), petrolde sahip olduğu potansiyeli, tarım sektöründe yakalayamamaktadır. Topraklarının büyük çoğunluğunun çölden

ŞANLIURFA KARGO TAŞIMACILIĞI DURUMU VE STRATEJİK YATIRIM TAVSİYESİ

5 - BÖLÜM

oluştugu göz önüne alınırsa, ülkede tarımın kısmen modern usullerle yapıldığını söylemek yanlış olmayacaktır. Teknolojik gelişmelerden yararlanan BAE'nin deniz suyunu arıtarak tarımda kullanması bile, ülkenin gıda ve tarım ürünlerinin yaklaşık %90'nını ithal ettiği gerçeğine engel olamamaktadır. Bu da Şanlıurfa'daki tarım firmaları için büyük bir potansiyel oluşturmaktadır.



Dubai'de gümrük vergilerinin de çok düşük olması bölgeyi adeta Dünya Ticaret Merkezi haline getirmektedir, Şanlıurfa'nın bu pazara girmesi diğer pazarlara erişimini de kolaylaştıracaktır.

BAE coğrafi konumu ve kolay ulaşım olanakları itibariyle pek çok pazar ile yoğun ticaret içinde bulunması yanında gıda sektöründe ihtiyaçlarının neredeyse

tamamını ithalat yoluyla karşılaması nedenleriyle, pazarda tedarikçi firmalar açısından çok yoğun bir rekabet yaşanmaktadır. Tüketim ömrü nedeniyle hızlı bozulabilir ürünler, Körfez veya Orta Doğu bölgesinden temin edilirken, mesafe olarak uzak konumda bulunan ülkelerin firmaları ürünlerini uçak kargosuyla göndermek suretiyle pazarlama yapmaktadırlar.

Ülkenin, 2009 yılında toplam gıda ithalatı 10,2 milyar dolar olup; Türkiye'den gerçekleştirilen gıda ithalatı 102 milyon Dolar'dır. Türkiye'den ithalatta; taze sebze – meyve, şekerleme ve çikolata, makarna, bisküvi, peynir, bitkisel yağlar, buğday unu önemli kalemler arasında sayılmaktadır.

GAP Havaalanında, Hava Kargo Yolu Taşımacılığı faaliyetleri başladığında Şanlıurfa, Güneydoğu Anadolu Bölgesinin lojistik merkezi konumuna gelecektir. Özellikle Ortadoğu pazarına giriş için BAE'yle kurulacak olan köprü sayesinde çok avantajlı bir dağıtım merkez olacak ve hem bölge hem de ülke ekonomisine önemli katkılarda bulunacaktır.

6. SONUÇ

Yapı itibariyle GAP Havaalanı havayolu kargo taşımacılığına hazır durumdadır. Kendine ait gümrük altyapısının mevcut olması ve iç hatlardaki yapılanmasının oturmuş olması sayesinde hava kargo yoluyla ihracatın desteklenmesinin önünde bir engel bulunmamaktadır. İlerleyen yıllarda ulaşım ağının da genişletilmesi ile kargo hizmetlerinin Türkiye'nin ve Dünya'nın her köşesine entegre edilmesi sağlanabilecektir. Bu bağlamda yapılacak en önemli şey sanayicinin ve üreticilerin bu tesis hakkında bilinçlendirilmesi ve farkındalığın artırılması olacaktır.

Şanlıurfa GAP Havaalanı GAP Bölgesinin tarım potansiyeli düşünülerek yapılandırılmalıdır. Bu yapılandırma hem tarım tarafında hem de havaalanı altyapısı tarafında olmalıdır. Tarım tarafında kilogram fiyatı uluslararası pazarlarda yüksek olan bozulabilir gıda üretimlerine yönelinmelidir. Havaalanı içinde ise de bu üretimin ihraç edilmesinde kilit rol oynayacak soğuk zincir altyapısı hazırlanmalıdır. Yaklaşık 5 milyon Avro civarında bir yatırımla bu altyapı kurulabilir. Havaalanında 3.800m² kargo alanında 4 adet 41,5m²'lik soğuk hava deposu bulunmaktadır. Bu alan işletilmemektedir. Bu söz konusu yatırım mevcut alanın işletilmesi için gerekli elleçme yatırımları ve tarım ürünlere için soğuk hava depolarında gerekli değişiklikleri içermektedir. Halihazırda tarım ürünleri iç pazar, AB ve Rusya'ya ağırlıklı olarak karayolu ile taşınmaktadır ve Türkiye üretimi bu yönde şekillenmektedir. Karayolu ile bir iki gün içinde son varış noktasına ulaşılabilen pazarlar hava kargodan çok düşük maliyetli olduğu için, hiçbir zaman havakargo taşımacılığının hedefinde olmayacaktır. Bu yüzden bölgenin mevcut ürünlerle hava kargoyu oluşturarak ihracatı hemen ortaya çıkarması mümkün görülmemektedir.

Yapılan çalışma, GAP'ta ürün deseni bazında hava kargo potansiyeli ile ilgili girişimler olmadığı için potansiyel ürünler, örnek ülkeler ve varış noktaları üzerinden yürütülmüştür. Buradaki varsayım hava kargo altyapısı olduğu zaman ürün deseninin, kargo şirketlerinin ve bölge ihracatının bu yönde gelişeceği ve birim fiyatı yüksek olan, bozulabilir ürünler sayesinde bölgenin gelirinin artacağıdır. Bu senaryo "olası senaryo"dur. Türkiye bir tarım ülkesi olduğu için, iç pazar ve yakın pazarlarda kıyasıya bir rekabet söz konusudur. Mevcut karayolu navlun ücretleri ile tüketim ve üretimin en yoğun olduğu İstanbul, İzmir ve Ankara pazarlarında yaz sezonu ürünlerinde rekabetçi fiyatlar vermek bölgenin klasik taze sebze meyve üretimi için mümkün değildir. Gap Ürün Deseni için önerimiz İngiltere, Hollanda ve BAE kesme çiçek pazarlarında derinlemesine araştırma yapılarak hangi tür çiçeklerin bölge ve pazar için uygun olduğunun belirlenmesi, büyükbaş ve küçükbaş kesilmiş et sektörü için BAE ve Ortadoğu Pazar ihtiyaçlarının belirlenmesi, kanatlı sektörü için Amerika'dan Japonya'ya bütün fırsatların değerlendirilmesidir. Türkiye ihracat sektörleri ile yapılacak bu çalışmalar sonucunda daha sektörler ihracata başlamadan hava kargo soğuk zinciri altyapısı kurulmalıdır. Gıda ihracatı

SONUÇ

6 - BÖLÜM

için her türlü gümrük işlemleri GAP havaalanında yapılabilmelidir. Minimum hava kargo maliyetleri gerçekleştiği ve dünya fiyatları tutturulabildiği takdirde söz konusu sektörlerde GAP bölgesinde büyük atılımlar görülecektir. Kenya bunu Nairobi havaalanı kargo hizmetleri ile başarak Hollanda kesme çiçek pazarının en önemli oyuncusu haline gelmiştir. Avustralya kurduğu etkin hava kargo sistemiyle Dubai'ye et ihraç etmektedir. Operasyonel anlamda Türkiye bütün bu pazarlarda söz konusu ülkelere göre avantaj sahibidir. Eksiğimiz hava kargo ve onu tamamlayacak taşımacılık modlarında sektör ihtiyaçlarına uygun yapılanmadır.

Ülkemizdeki hava kargo şirketleri yeterli ihraç ürün olduğu takdirde her türlü yatırımı yapacak kapasitedir. GAP'ta hava kargo konusundaki sorun ihraç ürünlerinin çeşit, miktar ve fiyat olarak yeterli seviyede olmamasıdır. Çalışmamızda dünya örneklerinden yola çıkılarak, kamu – özel sektör ortaklığı ya da yerel fonların desteği ile mevcut kapasiteyi belirli süre kaldırabilecek bir bozulabilir gıda soğuk zincir yatırımı önermekteyiz. Mevcut GAP hava alanı hava kargo alt yapısına yapılacak yaklaşık 5 milyon Avro'luk yatırımla haftada 10 uçak kapasiteye çıkarak istenen vizyon için önemli bir adım atılabilir. Yatırım hesaplarında alınan uçuş sayısı ve tonaj, haftada 100 ton kapasiteli 10 uçak kaldırılmasıdır. Yıllık tahmini toplam kapasite 50 bin ton olacak şekilde tasarlanmıştır.

SONUÇ

6 - BÖLÜM



