



Alınma
16 Eylül 2024
Kabul
06 Aralık 2024

* Sorumlu yazar.

e-mail: serefabay@mu.edu.tr

Anahtar Kelimeler:

- Hava Kargo Taşımacılığı
- Dalaman Havalimanı
- İhracat Performansı

Hava Kargo Taşımacılığına Ait İhracat Çıktıları: Dalaman Havalimanı Üzerine Bir Araştırma

Şeref Abay^{1*}

¹ Dalaman MYO, Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi, Muğla, Türkiye

ÖZET

1903 yılında write kardeşlerin ilk motorlu uçuşundan sonra uçaklar askeri amaçlar dışında ilk olarak posta taşımacılığında kullanılmışlardır. Sonrasında ise kargo taşıması için uçaklara büyük görevler düşmüştür. Bu araştırma, Dalaman Havalimanı'nda gerçekleştirilen hava kargo taşımacılığının Muğla ilinin dış ticaretine katkısı ve bu süreçte karşılaşılan operasyonel zorlukları incelemeyi amaçlamaktadır. 2019-2023 yılları arasında, Dalaman Havalimanı'nın hava kargo kapasitesi ve ihracat verileri detaylı olarak analiz edilmiştir. Bulgular, hava kargo taşımacılığının, özellikle pandemi döneminde Muğla ilinin ihracat performansı üzerinde belirgin bir etkisi olduğunu göstermektedir. Ancak, Dalaman Havalimanı'nın mevcut hava kargo kapasitesinin, artan ihracat talebini karşılamada yetersiz kaldığı tespit edilmiştir. Araştırma sonucunda, Dalaman Havalimanı'nın hava kargo altyapısının modernize edilmesi ve kapasitesinin artırılmasının, bölgesel ekonomiye olumlu etkiler yapacağı önerilmektedir. Bu çalışma, hava kargo taşımacılığının bölgesel kalkınma üzerindeki etkilerini ortaya koyması açısından önem taşımaktadır.

Export Outcomes of Air Cargo Transport: A Study on Dalaman Airport

Şeref Abay^{1*}

¹ Dalaman MYO, Muğla Sıtkı Koçman University, Muğla, Türkiye

ABSTRACT

In 1903, after the first motorised flight of the write brothers, aeroplanes were first used in mail transport, except for military purposes. Afterwards, aeroplanes have played a major role in cargo transport. This research aims to examine the contribution of air cargo transport at Dalaman Airport to the foreign trade of Muğla province and the operational challenges encountered in this process. The air cargo capacity and export data of Dalaman Airport between 2019-2023 are analysed in detail. The findings show that air cargo transport has a significant impact on the export performance of Muğla province, especially during the pandemic period. However, it has been determined that the current air cargo capacity of Dalaman Airport is insufficient to meet the increasing export demand. As a result of the research, it is suggested that modernising Dalaman Airport's air cargo infrastructure and increasing its capacity will have positive effects on the regional economy. This study is important in terms of revealing the effects of air cargo transport on regional development.

Received
16 September 2024
Accepted
06 December 2024

* Corresponding author.

e-mail: serefabay@mu.edu.tr

Keywords:

- Air Cargo Transport
- Dalaman Airport
- Export Performance

1. Giriş (Introduction)

Hava kargo taşımacılığı, küresel ticarete önemli bir rol oynamaktadır. Toplam taşınan ağırlığın yalnızca küçük bir kısmını temsil etmesine rağmen, uluslararası malların değerinin yaklaşık üçte birini oluşturmaktadır (Dalba, 2022). Bu sektör, ilaç ve elektronik gibi yüksek değerli ve zamana duyarlı ürünlerin taşınmasında hava taşımacılığının sunduğu hız ve güvenilirlik avantajlarından yararlanmaktadır (Morrell, 2016; Dresner & Zou, 2017). Hava kargosunun evrimi, özellikle e-ticaretin yükselmesi ve entegre lojistik hizmetlerin artışı ile birlikte teknolojik gelişmelerden ve değişen pazar taleplerinden etkilenmiştir (Merkert & Alexander, 2018; Dresner & Zou, 2017). Pandemi sonrası koşullarda sektörde yaşanan değişiklikler ve ekonomik faktörlerin etkileşimi, paydaşlar için önemli bir değerlendirme konusudur (Dalba, 2022). Hava kargo sektörü, yüksek değer/ağırlık oranı sayesinde küresel GSYİH'ye önemli katkılarda bulunmaktadır ve bu özelliği onu birinci sınıf malların taşınması için ekonomik olarak uygun bir seçenek haline getirmektedir (Morrell, 2016). Bununla birlikte, sektör ekonomik dalgalanmalara karşı hassastır ve bu dalgalanmalar talep ve operasyonel stratejileri etkileyebilir (Dalba, 2022).

Teknolojik gelişmeler, hava kargo sektörünün hizmet verimliliğini artırmak ve pazar erişimini genişletmek amacıyla yenilikçi çözümler sunmaktadır. Özellikle drone teslimatları ve özel kargo uçaklarının geliştirilmesi, güvenlik ve operasyonel yetenekleri artırmış ve sektördeki hizmet kalitesini yükseltmiştir (Dresner & Zou, 2017; Wang & Wang, 2018).

Piyasa dinamikleri açısından, hava kargo endüstrisi, hava postasına olan ilk bağımlılığından entegre taşıyıcılar ve özel hizmetleri içeren karmaşık bir ağa dönüşmüştür (Merkert & Alexander, 2018; Morrell, 2016). E-ticaretin büyümesi, hızlı teslimat çözümlerine olan talebi artırmış ve lojistik stratejilerini küresel ölçekte yeniden şekillendirmiştir (Dresner & Zou, 2017).

Ancak, hava kargosunun yüksek değerli malların taşınmasındaki önemi tartışmasızdır. Bununla birlikte, çevresel kaygılar ve sürdürülebilir uygulamalara duyulan ihtiyaç, sektörün gelecekteki yönünü belirleyecek önemli zorluklar arasında yer almaktadır.

Bu çalışmada Dalaman Havalimanı özelinde dış ticaret ve hava kargo taşımacılığı ele alınmıştır. Türkiye ve Dalaman Havalimanı'nın iç hat ve dış hat hava kargo verileri hem maddi değer hem de ağırlık olarak incelenmiştir. Çalışma bulgu ve sonuçlarının ilgili literatüre ve havayolu kargo sektörüne katkı sunması beklenmektedir.

2. Temel Kavramlar (Basic Concepts)

2.1. Dış Ticaret ve Türkiye (Foreign Trade and Turkey)

Dış ticaret en yalın haliyle, en az iki farklı ülkenin belli bir tutar karşılığında birbirlerine mal ya da hizmet aktarmasıdır. Dış ticaret, bir ülkenin önemli bir gelir kaynağı olmasının yanın da o ülkenin gelişmişlik düzeyini de yansıtmaktadır. Ayrıca dış ticaret ülkelerin refah düzeylerini sürdürülebilmeleri ve diğer ülke ekonomilerine uyum sağlayabilmeleri için büyük önem taşımaktadır (Kara, 2012, s. 34). Bu sebeple ülkeler, ülke menfaatleri için uluslararası ticareti

arttıran ya da uluslararası ticareti sınırlandıran politikalar izleyebilirler. Ülkeleri birbirleriyle ticaret iten nedenler incelendiğinde;

- **Talebin arzdan fazla olması:** Bir ülkede üretimin tüketimi karşılayamadığı durumda eksik kalan miktar bir başka ülke veya ülkelerden tedarik edilir.
- **Arzın talepten fazla olması:** Bir ülkede üretimin tüketimden fazla olduğu durumda fazla olan mallar ihtiyaç sahibi diğer ülke veya ülkelere ihraç edilerek değerlendirilir. Böylelikle fazla üretilen mallar atıl kalmamış olur ve ülkeye döviz girdisi sağlanır.
- **Uluslararası fiyat farklılıkları:** İş gücü maliyetleri, doğal kaynaklara yakınlık ve uzmanlaşma gibi faktörler nedeniyle bir ürünü üretmek o ürünü ithal etmekten daha maliyetli olabilir. Bu gibi durumlar ülkeler söz konusu ürünü üretmek yerine ithal etmeyi tercih ederler.
- **Doğal kaynakların ülkeler arası eşit dağılmaması:** Var olan doğal kaynaklar her ülkede eşit miktarda bulunmamaktadır. Her ülke mevcut konumu itibarıyla farklı kaynaklara sahiptir. Ülkeler ihtiyaç duyduğu ve kendisinde olmayan kaynaklara erişebilmek için diğer ülkeler ile ticaret yapmak zorundadır.
- **Ülkeler arası gelişmişlik düzeyi farklılıkları:** Ülkelerin gelişmişlik düzeylerindeki farklılıklar nedeniyle oluşan üretim teknolojileri farklılıkları her malın her ülkede üretilebilmesine imkân vermemektedir. O nedenle, yeterli teknolojik bilgiye ve sermaye birikimine sahip olmayan ülkeler üretmedikleri ve ihtiyaç duydukları o malları ithal etmek durumundadır.
- **Teknolojik gelişmelerin sonucunda yaratılan yeni ürünlere olan talebin artması:** Günümüzde teknolojinin hızla gelişmesi her geçen gün yeni bir ürünün hayatımıza dâhil olmasını sağlamaktadır. Tüketicilerin yeni çıkan ürünlere talebinin artması yeni çıkan teknolojik ürünlerin ithal ya da ihraç edilmesini sağlar.

Dış ticaret, ihracat ve ithalat bileşenlerinden oluşmaktadır. Bir ülkenin gümrük sınırlarının dışına ürün satması ihracat, gümrük sınırlarının dışından ürün alması ise ithalat anlamına gelmektedir. İhracat gerçekleştiğinde ülkeye döviz girmektedir, ithalatta ise ülke içindeki döviz miktarında azalma yaşanmaktadır. Bu sebeple ülkeler dış ödemeler dengesinde açık oluşmaması için ihracatı artırmaya ve ithalatı kontrol altında tutmaya yönelik politikalar izleyebilmektedir (Keskingöz ve Karamelikli, 2015, s.7). Türkiye, işletmeleri ihracat yapmaya teşvik eden bir politika izlemektedir ve bunun için işletmelere ihracat destekleri sağlamaktadır (ticaret.gov.tr, 2024).

Uluslararası pazarlara ürün satılmasıyla birlikte ülkeye döviz girmektedir. İşletmelerin gerçekleştirdiği ihracat faaliyetleriyle birlikte elde edilen döviz, dış ödemeler dengesinde döviz açığını dengede tutmaktadır. Döviz açığının dengede tutulması ise işletmelerin nihai ürünü üretebilmek için ihtiyaç duyduğu hammadde, yarı mamul ve teknoloji ürünlerini ithal edebilmelerinin önünü açmaktadır. Bu sebeple, uluslararası piyasalara ürün tedarik eden işletmeler sadece ulusal piyasaya ürün tedarik eden işletmelere göre daha avantajlıdır (Aytaç ve Akduğan, 2012, s. 56).

İmalat sanayinin diğer sektörlerle göre dış ticaret gerçekleşmesinde daha fazla role sahiptir. Ülkelerin ekonomik olarak kalkınması açısından imalat sanayi ürünlerinin etkin bir şekilde uluslararası pazarlara satılması son derece önemlidir (Şerefli, 2016, s. 137). İmalat sanayi

ürünlerinin içerisinde ise yüksek teknoloji ürünleri çok önemli bir yer tutmaktadır. Türkiye 2023 yılı toplam ihracatının yüzde 92,9'unu imalat sanayi ürünleri oluşturmaktadır. Ayrıca yüksek teknoloji ürünlerin imalat sanayi ürünleri içerisindeki payı yüzde 3,8'dir (TÜİK, 2024). İhracatı gerçekleştirilen ürünlerin alıcılara zamanında ve sorunsuz bir şekilde ulaştırılması için iyi planlanmış bir lojistik süreci gerekmektedir. Ürünlerin uluslararası pazardaki alıcılara herhangi bir problem olmadan ulaştırılması için lojistik sektörü önemli bir rol oynamaktadır. Ürünlerin lojistik sürecinde hangi taşıma modunun seçileceğine ilişkin birçok değişken göz önünde bulundurulmaktadır (Çancı ve Erdal, 2009, s. 28).

Türkiye'nin uluslararası ticaretinde Gümrük Birliği önemli bir yere sahiptir. Tanım olarak gümrük birliği; "taraf ülkelerin mallarının tek bir gümrük alanı içinde, her nev'i tarife ve eşdeğer vergiden muaf biçimde, serbestçe dolaşabilmeleri ve tarafların, üçüncü ülkelere gelen ithalata yönelik olarak da aynı tarife oranlarını ve aynı ticaret politikasını uygulamaları" anlamındadır (mfa.gov.tr, 2024). Türkiye 1995 yılında Gümrük Birliği'ne dahil olmuştur ve bu tarihten itibaren Türkiye'nin dış ticareti seviye atlamıştır. 2023 yılında cumhuriyet rekoru kırılarak 255 milyar 777 milyon dolar ihracat gerçekleştirilmiştir. Türkiye 2023 yılında en çok ihracatını 21 milyar 92 milyon dolarla Almanya'ya gerçekleştirmiştir (TÜİK, 2024).

2.2. Hava Kargo Taşımacılığı (Air Cargo Transport)

2023 yılı sonu itibariyle Türk sivil havacılık sektörü incelendiğinde Türkiye'de faaliyet gösteren 12 adet havayolu işletmesi olduğu görülmektedir. 2023 yılında söz konusu bu işletmelerin envanterinde 638 uçak bulunmaktadır. Hava kargo, hava aracıyla herhangi bir ürünün iki nokta arasında taşınmasıdır (Kaplan ve ark., 2024). Hava kargo kavramı; Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) ve Uluslararası Havayolu Taşımacılığı Birliği (IATA) kurallarına uymak şartıyla taşıma yapılacak ülke ve taşıyıcıların kısıtlamaları göz önüne alınarak, taşımaya konu malların (bagaj ve posta hariç) ambalajlanması, etiketlenmesi, evrakların kurallara uygun şekilde düzenlenmesi ve hazırlıklar sonunda bir havayolu aracı ile nakledilmesi olarak nitelendirilebilir (Öztürk, 1993, s. 23-24). Tanımdan da anlaşılacağı üzere, yolcu bagajlarının taşınması hava kargo kargonun kapsamına dahil edilmemektedir. Uluslararası ticaretteki önemi giderek artan hava kargo sektörü 1970 yılından bu yana hacmini her on yılda iki katına çıkararak ilerlemektedir (Chang ve Yang, 2016). Farklı kıtalarda bulunan ülkeler arasındaki ticarete hava kargo taşımacılığının hacmi yer yer artış göstermektedir (Macioszek ve Ahac, 2007). Hong Kong, Frankfurt, Dubai ve Memphis gibi şehirlerde önemli hava kargo merkezleri bulunmaktadır (Vega ve Button, 2023).

Havayolu taşımacılığı ikamesi olan diğer taşıma modlarına göre daha yeni bir taşıma modudur. Özellikle hızlı teslim edilmesi gereken mallar ile ticari değeri yüksek olan malların taşınmasında hava kargo taşımacılığı diğer taşıma türlerine göre çok önemli bir konuma sahiptir (Merkert, 2023). Hava kargo taşımacılığı, büyük bir sektör olmasının yanı sıra, başka sektörlerin üretim süreçlerine girdi sağlayan bir yapıya da sahiptir (Hensher, 2001). Bu yönüyle uluslararası ticaretin ayrılmaz bir parçası olduğu gibi dünya ekonomisine de ciddi derecede katkı sağlar. Hava kargo taşımacılığı, verimliliği ve taşıma kapasitesini artırmaya yönelik yeni yöntemler ve teknolojiler geliştirmeye çalışmaktadır (Putrik, Nelzina, Borisov, Tsapuk ve Tretyak, 2022). Tablo. 1'de Türk tescilli kargo uçaklarına ait bilgiler verilmiştir.

Tablo 1: 2024 Yılı İtibariyle Türk Tescilli Kargo Uçakları Adedi ve Şirketleri

Şirket	Uçak Modeli	Adet	Toplam Kargo Kapasitesi
Turkish Kargo	Airbus A330-200F	12	1.506.000 kg
	Boeing 777F	8	
	Boeing 747-400F	2	
	Airbus A310-300F	3	
ACT Airlines	Boeing 747-400F	5 (4 Adet hizmette)	454.300 kg
MNG Airlines	Airbus A300-600	2	405.000 kg
	Airbus A330-300F,	2	
	Airbus A321-200F	2	
	Airbus A330-200F	2	
ULS Air Cargo	Airbus A310-300F	3	121.575 kg
	Boeing 737-800BCF:	2 *	

Kaynak: SHGM, 2024

Tablo 1’deki kargo uçaklarına baktığımızda;

- Airbus A330-200F: Yüksek kapasite ve uzun menzilli uçuşlar için tercih edilen modern kargo uçaklarıdır.
- Boeing 777F: Yüksek taşıma kapasitesi ve verimliliği ile bilinen geniş gövdeli kargo uçaklarıdır.
- Boeing 747-400: Büyük ve ağır kargoların taşınmasında kullanılan uçaklardır.
- Airbus A300-600F ve A310-300F: Orta menzilli uçuşlar için uygundur ve esnek kargo taşıma kapasitelerine sahiptir.
- Airbus A321F: Daha küçük kargo taşımacılığı için kullanılan uçaklardır, genellikle daha kısa menzilli uçuşlar için tercih edilir.

3. Yöntem (Method)

Bu araştırmanın amacı Dalaman Hava Liman’ı özelinde havayolu kargo taşımacılığı ile gerçekleşen dış ticaret verilerini değerlendirmektir. Araştırmanın amacına yönelik olarak 2019 yılından başlayarak 2023 yılının sonuna kadar TÜİK tarafından derlenen Muğla ili ve Dalaman Hava Limanı dış ticaret verilerine ulaşılmış, nitel araştırma yöntemlerinde tarama modeli ile betimsel araştırma yapılmıştır. İkincil verilerin kullanıldığı araştırma, dış ticaret verilerini içeren kayıt ve dokümanların incelenmesi ile oluşturulmuş ve söz konusu veriler tablolar halinde sunulmuştur.

4. Bulgular ve Yorumlar (Findings and Comments)

A. İhracat Bulguları

2019-2023 yılları arasında Türkiye’nin taşıma şekillerine göre değer bazlı ihracat verileri Tablo 2’da sunulmuştur.

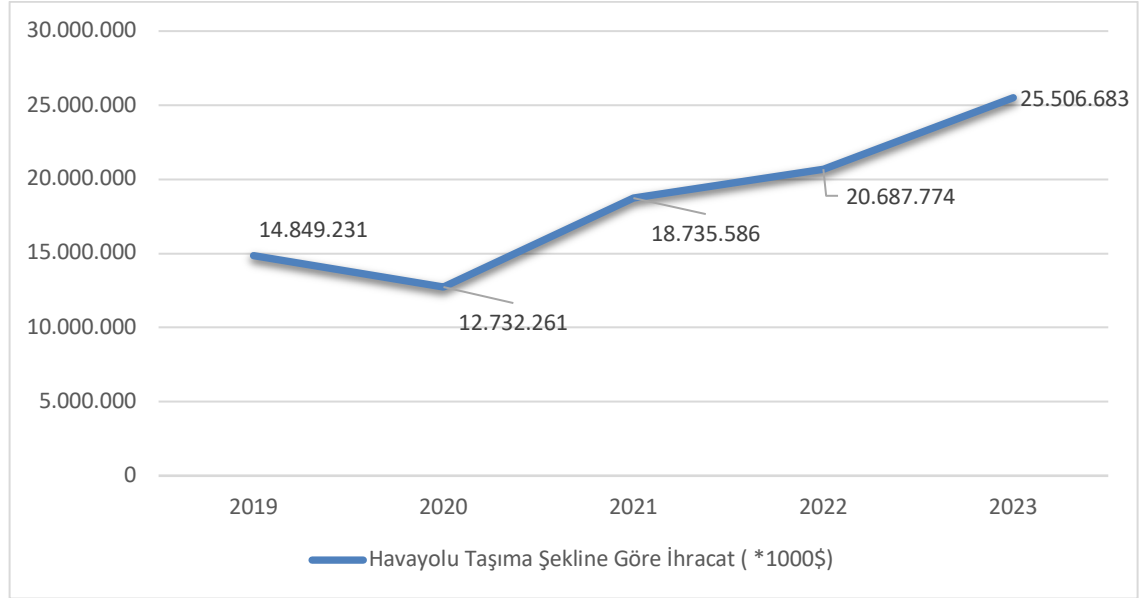
Tablo 2: Türkiye'nin Taşıma Şekillerine Göre Değer Bazlı İhracatı

*1000\$	2019	2020	2021	2022	2023
Deniz Yolu	109.114.264	100.907.927	133.174.269	150.294.432	143.170.863
Demir Yolu	971.021	1.287.765	1.648.442	2.457.286	1.959.989
Kara Yolu	54.461.860	53.127.588	68.749.376	78.837.775	83.064.149
Hava Yolu	14.849.231	12.732.561	18.735.586	20.687.774	25.506.683
Diğer	1.436.347	1.581.914	2.366.785	1.892.481	1.710.510

Kaynak: TÜİK (2024)

Tablo 2 incelendiğinde, Türkiye'nin ihracatının büyük bir çoğunluğunu denizyolu taşıma şekli ile gerçekleştirdiği görülmektedir. Deniz yolu taşıma şeklinin ardından sırasıyla karayolu ve havayolu taşıma şekilleri gelmektedir. Türkiye 2019 yılında yaklaşık olarak 14.849 milyar dolarlık ihracatını havayolu taşıma şekliyle gerçekleştirirken bu değer 2023 yılında yaklaşık 25.506 milyar dolara ulaşmıştır. Ayrıca 2020 yılı dışında, Türkiye'nin havayolu şekliyle gerçekleştirdiği ihracatın her yıl arttığı görülmektedir. Söz konusu bu artışları daha net görebilmek amacıyla Türkiye'nin Havayolu taşıma şekline göre değer bazlı ihracat değişim trendi Grafik 1'de yer almaktadır.

Grafik 1: Türkiye Havayolu Taşıma Şekline Göre İhracatının Değişim Trendi



Kaynak: TÜİK (2024)

Grafik 1 incelendiğinde, Türkiye'nin 2020 yılı havayolu taşıma şekline göre ihracatında bir önceki yıla göre %14,25'lik azalma olduğu görülmektedir. Söz konusu bu azalış, dünya genelinde ticaret hacmini daraltan COVID-19 pandemisinin etkisiyle oluşmuştur (Gülçatı ve Bütün, 2021, s.107). Ülkelerin normalleşme sürecine geçiş çabalarıyla birlikte Türkiye'nin ihracat hacmi de artmış ve havayolu taşıma şekliyle gerçekleştirdiği ihracat 2020 yılından itibaren her yıl sırasıyla %47,15, %10,41 ve %23,29 artış göstermiştir.

2019-2023 yılları arasında havayolu taşıma şekli ile Türkiye’den ihraç edilen ürünlerin ağırlık bazlı verileri Tablo 3’te sunulmuştur.

Tablo 3: Türkiye’nin Havayolu Taşıma Şekli İle Gerçekleştirdiği İhracatın Ağırlık Bazlı Verileri (Ton)

Kargo Trafiği	2019	2020	2021	2022	2023
İç Hat	65.667	51.043	106.317	105.088	109.461
Dış Hat	1.456.737	1.317.533	1.604.833	1.573.161	1.560.617

Kaynak: DHMİ (2024)

Tablo 3 incelendiğinde, 2019 yılında havayolu taşıma şekli kullanılarak 1.456.737 ton ağırlığında ihracat gerçekleştirilmiştir. Bu değer 2023 yılında %7,13’lük artış göstererek 1.560.617 tona ulaşmıştır. Ayrıca Türkiye’nin havayolu taşımacılığı ile gerçekleştirmiş olduğu ağırlık bazda ihracat son on yılda ortalama %8,7 artış göstermiştir (DHMİ, 2024).

Muğla ilinin Türkiye’nin geriye dönük beş yıllık ihracatındaki payını görebilmek için Tablo 4 oluşturulmuştur.

Tablo 4: Muğla ve Türkiye’den Yapılan Değer Bazlı İhracat Verileri

*1000\$	2019	2020	2021	2022	2023
Muğla	567.509	613.242	792.941	1.014.558	1.072.804
Yıllara Göre Değişim (%)	%11,65	%8,05	%29,3	%27,9	%5,74
İhracattaki Payı (%)	%0,31	%0,36	%0,35	%0,39	%0,42
Türkiye	180.832.722	169.637.755	225.214.458	254.169.748	255.412.194
Yıllara Göre Değişim (%)	%2,1	%-6,19	%32,8	%12,9	%0,5

Kaynak: TÜİK, (2024)

Tablo 4 incelendiğinde, Türkiye’nin değer bazlı ihracatı 2020 yılından sonra sürekli artış göstermiştir. 2020 yılında bir önceki yıla göre %6,19’luk bir azalma olduğu görülmektedir. Muğla ilinin değer bazlı ihracat verileri incelendiğinde ise 2019 yılında yaklaşık 567 milyon dolarlık ihracat hacmi 2023 yılına gelindiğinde yaklaşık olarak 1.072 milyar dolar seviyelerine ulaşmıştır. Ayrıca Muğla ilinin ihracat hacmi 5 yıllık periyotta sürekli olarak bir önceki yıla göre artış göstermektedir. Muğla ilinin Türkiye’nin genel ihracat hacmi içerisindeki payı ise ortalama %0,366’dır. 2019 yılının sonlarında başlayan COVID-19 pandemisinin etkisiyle Türkiye ihracat hacminde 2020 yılında %6,2’lik bir daralma yaşanmıştır. Ancak Muğla ilinin ihracat hacmi Türkiye’nin aksine aynı yıl %8,05’lik büyüme sergilemiştir. Söz konusu farklılığın anlaşılabilmesi için Muğla ilinden son 5 yıl içerisinde ihraç edilen fasıllar ve bu fasılların değişim trendleri Tablo 5 ve Şekil 2’de sunulmuştur.

Tablo 5: Muğla İlinde 2019-2023 Yılları Arasında En Çok İhraç Edilen 5 Fasil

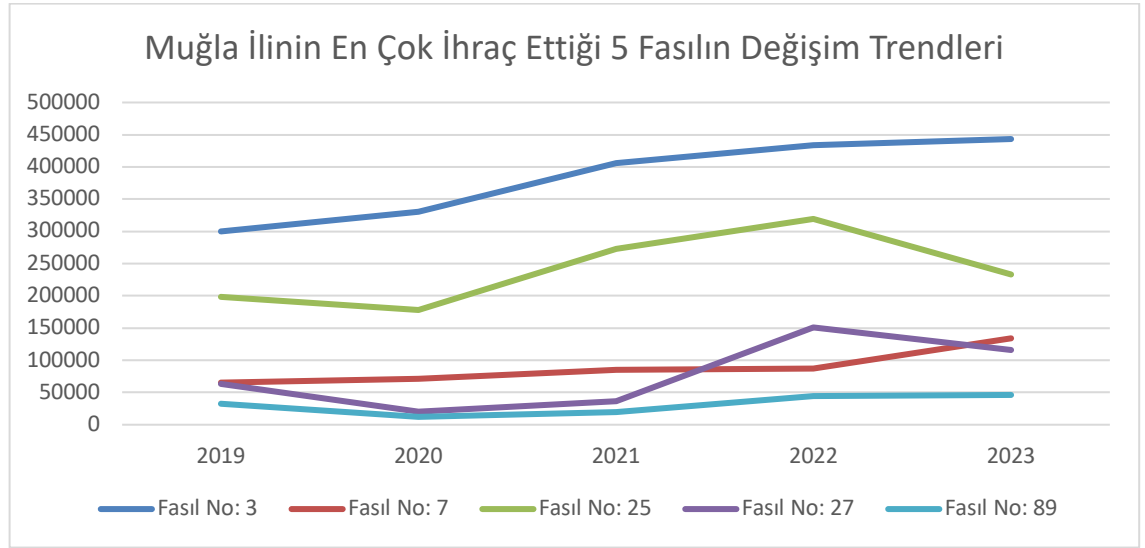
*1000\$	2019	2020	Pandemi Yılı Değişim %	2021	2022	2023
Fasil No: 3	299.913	330.292	10,12	405.889	433.504	443.301
Muğla İhracatındaki Payı (%)	41,55	52,32		47,94	42,72	42,32

Fasıl No: 7	65.333	71.690	9,73	86.615	86.684	134.058
Muğla İhracatındaki Payı (%)	9,05	11,35		10,23	8,48	12,49
Fasıl No: 25	198.444	178.007	-10,29	273.195	319.308	232.902
Muğla İhracatındaki Payı (%)	27,49	28,20		32,27	31,47	21,70
Fasıl No: 27	63.186	20.253	-67,94	36.816	150.956	116.048
Muğla İhracatındaki Payı (%)	8,75	3,2		4,34	14,87	10,81
Fasıl No: 89	32.296	12.183	-62,27	19.478	44.465	46.210
Muğla İhracatındaki Payı (%)	4,47	1,93		2,3	4,38	4,3

3: Balıklar, kabuklu hayvanlar, yumuşakçalar ve suda yaşayan diğer omurgasız hayvanlar
7: Yenilen sebzeler ve bazı kök ve yumrular
25: Tuz, kükürt, topraklar ve taşlar, alçılar, kireçler ve çimento
27: Mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler, bitümenli maddeler
89: Gemiler ve suda yüzen taşıt ve araçlar

Kaynak: TÜİK, (2024).

Grafik 2: Muğla İlinde 2019-2023 Yılları Arasında En Çok İhraç Edilen 5 Fasılın Değişim Trendleri



Kaynak: TÜİK, (2024)

Tablo 5 ve Grafik 2 birlikte incelendiğinde, 3 numaralı fasılın Muğla ilinin ihracat hacmi içerisinde en çok paya sahip olduğu görülmektedir. Aynı zamanda 3 ve 7 numaralı fasıllar her yıl ihracat hacimlerini arttırırken 25, 27 ve 89 numaralı fasıllar ise dalgalı bir değişim trendi sergilemektedir. 2020 pandemi yılındaki veriler incelendiğinde ise 3 ve 7 numaralı fasılların ihracat hacimleri sırasıyla %10,12 ve %9,73 oranında artış gösterdiği gözlemlenmektedir. Diğer yandan yine 2020 pandemi yılında 25, 27 ve 89 numaralı fasılların ihracat hacimleri ise sırasıyla %10,29, %67,94 ve %62,27 oranında daralmıştır.

Tablo 6'da Dalaman ve Türkiye'nin ağırlık bazda hava kargo ihracat miktarları yer almaktadır.

Tablo 6: Dalaman ve Türkiye'nin İhracatta Yıllara Göre Ağırlık Bazında Dış Hat Hava Kargo Miktarları

Ton	2019	2020	2021	2022	2023
Dalaman	0,1	11	0,6	97	0
Türkiye	1.456.737	1.317.533	1.604.833	1.573.161	1.560.617

Kaynak: TÜİK, (2024).

Tablo 6 incelendiğinde, 2023 yılında Dalaman'dan ağırlık bazda dış hat hava kargo taşımacılığı gerçekleşmediği görülmektedir. Dalaman'ın geriye dönük beş yıllık ağırlık bazda dış hat hava kargo taşıma miktarına bakıldığında 97 ton ile en çok 2022 yılında taşıma gerçekleşmiştir. Türkiye genelinde ise en çok 2021 yılında dış hat hava kargo taşımacılığı gerçekleşirken, son iki yılda bir düşüş gözlemlenmektedir.

Tablo 7: Türkiye Gümrük Müdürlüklerinden Yapılan İhracat

SIRA NO	GÜMRÜK MÜD.	2023 (*1000\$)
1	Murat Bey Güm. Md.	27.701.312
2	Aliğa Güm. Md.	21.678.908
3	Derince Güm. Md.	17.637.842
4	Erenköy Güm. Md.	14.719.746
5	İstanbul Havalimanı Güm. Md.	14.638.006
6	Mersin Güm. Md.	12.775.987
7	Ambarlı Güm. Md.	12.526.804
8	Gemlik Güm. Md.	10.454.491
9	İzmir Güm. Md.	9.249.537
10	Dilovası Güm. Md.	8.390.295
81	Dalaman Havalimanı Güm. Md.	100.521

Kaynak: TÜİK, (2024).

Tablo 7'de Türkiye gümrük müdürlüklerinden gerçekleştirilen değer bazlı ihracat verileri yer almaktadır. Tablo incelendiğinde, değer bazlı en çok ihracatın İstanbul'da yer alan Murat Bey Gümrük Müdürlüğü'nden gerçekleştiği görülmektedir. Murat Bey Gümrük Müdürlüğü'nden 2023 yılında yaklaşık olarak 27.7 milyar dolarlık ihracat gerçekleşmiştir. İkinci sırada ise İzmir'de bulunan Aliğa Gümrük Müdürlüğü gelmektedir. Söz konusu bu gümrükten ise 2023 yılında yaklaşık olarak 21.6 milyar dolarlık ihracat gerçekleşmiştir. Kocaeli'nde bulunan Derince Gümrük Müdürlüğü üçüncü sıradadır. Bu gümrükleri yine İstanbul, Mersin, Bursa ve İzmir'de yer alan diğer gümrük müdürlükleri takip etmektedir. Dalaman Havalimanı Gümrük Müdürlüğü ise, Türkiye sıralamasında 81. sırada yer almaktadır. Dalaman Gümrük Müdürlüğü'nden 2023 yılında yaklaşık olarak 100 milyon dolarlık ihracat gerçekleşmiştir.

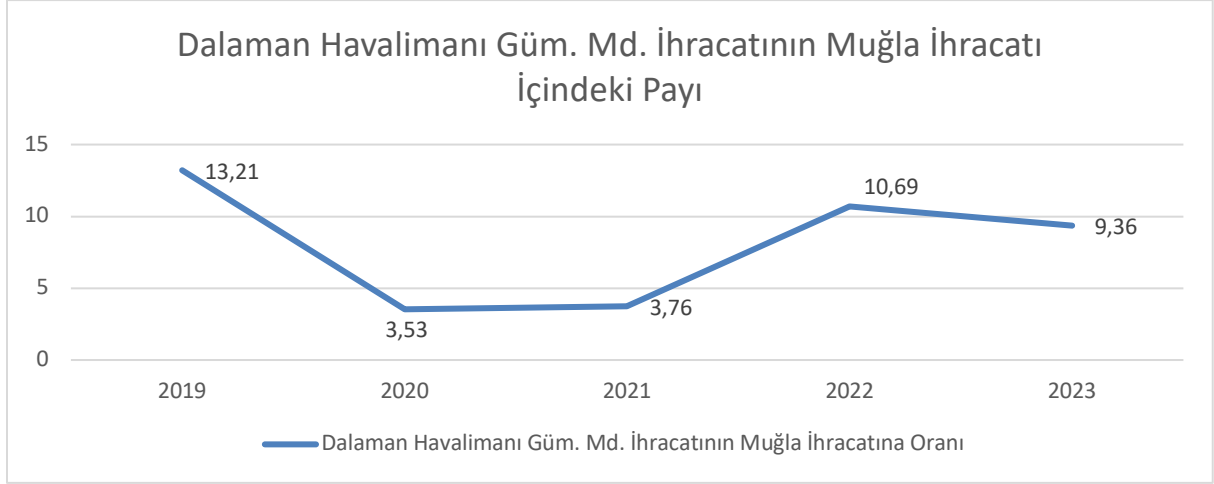
Tablo 8'de Muğla iline ve Dalaman Havalimanı Gümrük Müdürlüğü'ne ait ihracat verileri yer almaktadır. Grafik 3'te ise Dalaman Havalimanı Gümrük Müdürlüğü'nden gerçekleştirilen ihracatın Muğla ilinden yapılan ihracat içerisindeki payı gösterilmiştir.

Tablo 8: Dalaman Havalimanı Gümrük Müdürlüğü ve Muğla İli'nden Yapılan İhracat

*1000 \$	2019	2020	2021	2022	2023
Dalaman Güm. Müd.	75.006	21.688	29.893	108.492	100.521
Muğla İli	567.509	613.242	792.941	1.014.558	1.072.804

Kaynak: TÜİK, (2024).

Grafik 3: Dalaman Havalimanı Güm. Md. İhracatının Muğla İhracatı İçindeki Payı



Kaynak: TÜİK,(2024)

Tablo 8 incelendiğinde Muğla ilinden gerçekleştirilen ihracatın her yıl artış gösterdiği görülmektedir. Dalaman Havalimanı Gümrük Müdürlüğü'nden gerçekleştirilen ihracat ise 2020 ve 2021 yıllarından sonra değer olarak büyük bir artış göstermiştir. Grafik 3, 2023 yılında Muğla ilinden gerçekleştirilen ihracatın yaklaşık %9,36'sının Dalaman Havalimanı Gümrük Müdürlüğü'nden yapıldığını göstermektedir. 2023 yılında Dalaman Havalimanı Gümrük Müdürlüğü'nden gerçekleştirilen ihracatın hem değer bazlı miktarında hem de Muğla ilinden gerçekleştirilen ihracat içerisindeki payın da yaklaşık olarak %10'luk bir düşüş yaşanmıştır.

Tablo 9: Dalaman Havalimanı Gümrük Müdürlüğü'nden Değer Bazlı En Çok İhraç Edilen Ürünler (*1000\$)

Fasıl No	2019	2020	2021	2022	2023
7	4.925	4.418	8.939	8.459	18.848
8	6.179	6.430	6.557	8.277	9.403
27	63.168	10.764	14.164	90.816	71.649
99	729	75	231	500	620

7: Yenilen sebzeler ve bazı kök ve yumrular
8: Yenilen meyveler ve sert kabuklu meyveler
27:Mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler, bitümenli maddeler, mineral mumlar
99: Kişisel eşyalar, deniz ve hava taşıtlarına verilen kumanya ve malzeme (yakıtlar hariç)

Fasıl No	2019	2020	2021	2022	2023
7	4.925	4.418	8.939	8.459	18.848
8	6.179	6.430	6.557	8.277	9.403
27	63.168	10.764	14.164	90.816	71.649
99	729	75	231	500	620
7: Yenilen sebzeler ve bazı kök ve yumrular 8: Yenilen meyveler ve sert kabuklu meyveler 27:Mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler, bitümenli maddeler, mineral mumlar 99: Kişisel eşyalar, deniz ve hava taşıtlarına verilen kumanya ve malzeme (yakıtlar hariç)					

Kaynak: TÜİK, (2024)

Tablo 9’da Dalaman Havalimanı Gümrük Müdürlüğü’nden değer bazlı en çok ihracat edilen ürünler yer almaktadır. Dalaman Havalimanı Gümrüğü’nden en çok ihracat edilen ürün 27 fasıl numarası ile mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunlardan elde edilen ürünler, bitümenli maddeler ve mineral mumlardır. 2023 yılında yaklaşık olarak 71.6 milyon dolar değerinde 27 numaralı fasıl ihraç edilmiştir. İkinci sırada ise 7 fasıl numarası ile yenilen sebzeler ve bazı kök ve yumrular yer almaktadır. Ardından 8 ve 99 fasıl numaralı ürünler gelmektedir. 2020 ve 2021 yıllarında pandeminin etkisiyle 27, 7 ve 99 fasıl numaralı ürünlerin ihracatında değer bazlı bir düşüş yaşansa da, normalleşmenin etkisiyle 2022 ve 2023 yıllarında yeniden artış göstermişlerdir.

Tablo 10: Dalaman Havalimanı Gümrük Müdürlüğünden En Çok İhracat Yapılan Ülkeler (*1000\$)

ÜLKELER	2019	2020	2021	2022	2023
KKTC	18.235	3.958	9.895	43.175	46.594
Birleşik Krallık	29.743	6.525	2.938	40.793	22.969
Ukrayna	6.169	4.438	5.729	7.136	12.670

Kaynak: TÜİK, (2024)

Tablo 10’da Dalaman Havalimanı Gümrük Müdürlüğü’nden en çok ihracat gerçekleştirilen üç ülke bulunmaktadır. 2023 yılında Dalaman Havalimanı Gümrük Müdürlüğü’nden Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti’ne yaklaşık olarak 46.5 milyon dolarlık ihracat gerçekleştirilmiştir. Dalaman Havalimanı Gümrük Müdürlüğü’nden Birleşik Krallık’a 2023 yılında yaklaşık olarak 22.9 milyon dolarlık ihracat gerçekleştirilirken yine aynı yıl Ukrayna’ya ise yaklaşık olarak 12.6 milyon dolarlık ihracat yapılmıştır. 2020 ve 2021 yıllarında pandemi döneminin etkisiyle söz konusu ülkelere yapılan ihracatta düşüş gözükmektedir. Ancak normalleşmenin etkisiyle diğer 2021 yılından sonra ihracat verilerinde artış gözükmektedir.

5. Sonuç (Conclusion)

2023 yılının sonu itibariyle Türkiye’nin ihracatı cumhuriyet rekoru kırmıştır ve yaklaşık olarak 255 milyar 412 milyon dolara ulaşmıştır. Türkiye ihracat değerindeki en büyük pay imalat sanayisine aittir. 2023 yılında ihracatta imalat sanayisinin payı %94,2’dir (TÜİK,2024). Araştırma verilerine göre, Dünya genelinde olduğu gibi Türkiye de ihracatının bir kısmını deniz yolu ile alıcılara ulaştırmaktadır. Deniz yolu ile 2023 yılında yaklaşık olarak 143 milyar 170 milyon dolarlık ihracat gerçekleşmiştir. Deniz yolunun ardından kara yolu, hava yolu ve diğer taşıma

türleri gelmektedir. Araştırma bulgularına göre Türkiye'nin havayolu ile gerçekleştirdiği ihracat 2023 yılında bir önceki yıla göre yaklaşık olarak %25'lik bir artış göstermiştir. 2023 yılında havayolu ile yaklaşık olarak 25 milyar 506 milyon dolar değerinde ihracat yapılmıştır. Ağırlık olarak havayolu ile gerçekleştirilen ihracat ise 2023 yılında 1.560.617 tondur. Araştırma bulgularına göre 2022 ve 2023 yıllarında bir önceki yıllara göre ağırlık olarak ihracatta düşüş gözükse de değer olarak artış gözlemlenmiştir. Dalaman ve Türkiye'nin ağırlık olarak Hava kargo ihracatının birlikte ele alındığı verilere göre, Dalaman'dan gerçekleştirilen ağırlık bazda hava kargo ihracatı Türkiye'nin ağırlık bazda hava kargo ihracatı içerisindeki payı çok düşüktür. Öyle ki Dalaman'ın 2023 yılında dış hat hava kargo taşıma miktarı sıfır tondur.

Türkiye'nin ihracatında COVID-19 döneminde bir önceki yıla göre %6,19 daralma yaşanmıştır. Normalleşme sürecinin başlamasıyla birlikte 2021 yılından itibaren Türkiye'nin ihracatı her yıl artış kaydetmiştir. Araştırma bulgularına göre 2020 yılında Türkiye'nin genel ihracatında ki söz konusu azalışa rağmen Muğla ilinin ihracatı pandemi dönemi de dahil olmak üzere son beş yılda artış göstermiştir. 2020 yılı pandemi döneminde Türkiye'nin ihracat büyüme oranında düşüş yaşanırken, Muğla ilinin pandemi döneminde ihracat büyüme oranının artmasının sebebine bakıldığında, pandemi döneminde bağımsızlığı arttırmak için taze meyve ve sebze olan talep artmıştır. Muğla ilinin de pandemi döneminde sebze ihracatı 2019 yılına göre %9,73'lük artış göstererek yaklaşık olarak 71.7 milyon dolara ulaşmıştır. Muğla ili ihracat büyüme oranının 2020 yılında Türkiye ihracat büyüme oranı ile paralel olmamasının bir diğer sebebi ise Muğla ilinden gerçekleştirilen deniz ürünü ihracatıdır. Muğla ilinden gerçekleştirilen deniz ürünü ihracatı her yıl artış kaydetmektedir. Araştırma verilerine göre Muğla ilinden gerçekleştirilen deniz ürünü ihracat oranı son üç yılda %40'ın üzerinde büyüme ivmesi sergilemiştir. Pandemi döneminde ise bu oran %10,12 olmuştur.

Türkiye'de 30 kara, 8 demiryolu, 102 deniz ve 64 hava olmak üzere toplam da 204 gümrük kapısı bulunmaktadır. Kara gümrük kapılarında 29, demiryolu hudut kapılarında 5, deniz hudut kapılarında 43, hava hudut kapılarında 13 gümrük müdürlüğü bulunmaktadır. Ayrıca, 64 iç gümrük ve 10 serbest bölge gümrük müdürlüğü hizmet vermektedir. Toplam 164 gümrük müdürlüğünün 13'ü fiilen kapalı olup 151 faal gümrük müdürlüğü ile hizmet yürütülmektedir. 151 gümrük müdürlüğü arasında Murat Bey Gümrük Müdürlüğü Türkiye ihracatındaki en büyük paya sahiptir. Araştırma bulgularına göre 2023 yılında yaklaşık olarak 27 milyar 701 milyon dolarlık ihracat Murat Bey Gümrük Müdürlüğü'nden yapılmıştır. Bu değer Türkiye ihracatının %10,84'üne tekabül etmektedir. Dalaman Havalimanı Gümrük Müdürlüğü 151 gümrük müdürlüğü arasında 81. sırada yer almaktadır. 2023 yılında Türkiye ihracatının %0,03'lük kısmı Dalaman Havalimanı Gümrük Müdürlüğünden gerçekleşmiştir ki bu da yaklaşık olarak 100 milyon dolar etmektedir. Ayrıca Dalaman Havalimanı Gümrük Müdürlüğü'nden yapılan ihracat, Muğla ili ihracatının %9,36'sını oluşturmaktadır. Araştırma bulguları 2023 yılında Dalaman Havalimanı Gümrük Müdürlüğü'nden en çok mineral yakıt, kişisel eşyalar, sebze ve meyve ihraç edildiğini göstermektedir. Yine araştırma bulguları 2023 Dalaman Havalimanı Gümrük Müdürlüğü'nden en çok Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti, Birleşik Krallık ve Ukrayna'ya ihracat yapıldığını göstermektedir.

Genel olarak değerlendirildiğinde Dalaman Havalimanı hava kargo taşımacılığı ağırlık bazda dalgalı bir grafik çizmektedir. 2022 yılında Dalaman Havalimanı hava kargo ihracatı 97 tonken 2023 yılın bu değer sıfırdır. Muğla’da üretilen ürünlerin büyük bir kısmı İstanbul’da bulunan havalimanlarından ihraç edilmektedir. Bunun sebeplerinden bir tanesi olarak İstanbul’un birçok hava kargo firması için lojistik merkezi konumunda olması gösterilebilir. İstanbul havalimanlarında düzenli tarifeli uçuşlar gerçekleşmektedir ve bu da malların alıcılara daha hızlı ve daha az maliyetli ulaşmasını sağlamaktadır. Bu da Muğla’da üretilen ürünlerin neden İstanbul’daki havalimanlarından ihraç edildiğini göstermektedir. Ayrıca ürünleri uygun koşullarda bekletme için soğuk hava depoları ve antrepo imkân ve kapasitesinin İstanbul’da bulunan havalimanlarının tercih edilmesinde diğer bir neden olduğu düşünülmektedir. Muğla ilinde özellikle sebze ve meyve üretiminin yoğun olduğu bölgelerde soğuk hava depoları imkanının artırılması, sebze ve meyve ithal eden ülkelere Dalaman Havalimanı’ndan tarifeli kargo uçuşları düzenlenmesi bölgenin ihracat verilerini arttıracacağı düşünülmektedir.

İstanbul’daki havalimanlarının uluslararası rekabet düzeyi ve özellikle Ortadoğu lojistik operasyonları için uygunluğunun araştırılması ileriki çalışmalara değerlendirilmesi yazar tarafından önerilmektedir.

Kaynaklar (References)

1. Aytaç, A. Ve Akduğan, U. (2012). Dış Ticaret ve Ekonomik Büyüme Üzerine Bir Nedensellik Analizi: 2001-2011 Türkiye Örneği. *Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 14(2), 55-70.
2. Chiu, C. C., ve Yang, H. E. (2016). The impact of website design features on behavioral intentions. *International journal of scientific & technology research*, 5(9), 71-78.
3. Chang, Y.-H., Yeh, C.-H., & Wang, S.-Y. (2007). A survey and optimization-based evaluation of development strategies for the air cargo industry. *International Journal of Production Economics*, 106(2), 550-562. <https://doi.org/10.1016/j.ijpe.2006.07.007>
4. Çancı, M. ve Erdal, M. (2009). *Lojistik Yönetimi*. İstanbul: Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Üretenleri Derneği Yayınları.
5. Dalba, B. (2022). The Air Cargo Market Overview. *Prace Naukowe*. <https://doi.org/10.5604/01.3001.0016.2629>
6. Dresner, M., & Zou, L. (2017). *Air Cargo and Logistics*. <https://doi.org/10.4324/9780429299445-18>
7. Gülaçtı, Ş. E. N. ve Bütün, E. (2021). Covid-19’un Pandemi Salgınının Havacılık Sektörüne Etkisi: Gig Ekonomisi Alternatifi. *Journal Of Aviation Research*, 3(1), 106-127.
8. Hensher, D. A. (2001). *Handbook of logistics and supply chain management*. İngiltere: Pergamon Publishing.
9. Kaplan, Ş., Yener, E. S., Yılmaz, Z., Öztürk, O. (2024). Evaluation of digital solutions for passenger attitudes towards health measures at Dalaman airport during COVID-19 period. *International Journal of Aeronautics and Astronautics*, 5(1), 1-9. <https://doi.org/10.55212/ijaa.1407733>
10. Kara, Meryem (2012). E- Dış Ticarete Karşılaşılan Sorunlar Üzerine Bir Araştırma: Gıda Sektörü Örneği, Yüksek Lisans Tezi, Fatih Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

11. Kesgingöz, H., Karamelikli, H. (2015). Dış Ticaret-Enerji Tüketimi ve Ekonomik Büyümenin CO2 Emisyonu Üzerine Etkisi. *Kastamonu Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 9(3), 7-17.
12. Merkert, R., & Alexander, D. (2018). The Air Cargo Industry. <https://doi.org/10.4324/9781315630540-3>
13. Morrell, P. S. (2016). The Air Cargo Industry. <https://doi.org/10.4324/9781315263052-26>
14. Öztürk, A. (1993). Türkiye'deki Hava Kargo Trafiği. *Sivil Havacılık Bülteni*, 4(15), 23-24.
15. Putrik, Y., Nelzina, O., Borisov, A., Tsapuk, D., & Tretyak, E. (2022). Impacto del transporte aéreo en el desarrollo de la industria turística. *Nexo Revista Científica*, 35(04), 1014-1020. <https://doi.org/10.5377/nexo.v35i04.15542>
16. Şerefli, M. (2016). Dış Ticaretin Ekonomik Büyüme Üzerine Etkisi: Türkiye Örneği. *Kastamonu Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 13(3), 136-143.
17. Vega, H., & Button, K. (2023). The role of freight airlines in the developing world. In *Advances in Airline Economics: Airlines and Developing Countries* (Vol. 10, pp. 235-252). Emerald Group Publishing Limited. <https://doi.org/10.1108/s2212-160920230000010013>
18. Wang, Z., & Wang, P. (2018). *Cargo Transportation Aircraft*
19. DHMİ. (2024). *2023 Faaliyet Raporu*. Ankara: Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü.
20. <https://ticaret.gov.tr/> , Erişim Tarihi: 01.09.2024
21. TÜİK (2024). *Türkiye Dış Ticaret İstatistikleri*. Ankara: Türkiye İstatistik Kurumu.
22. mfa.gov.tr (2024), Türkiye Cumhuriyeti Dış İşleri Bakanlığı