




Hava Kargo Servis ve Hizmetlerinin Firmaların Genel ve Pazarlama Performansı Üzerindeki Etkisi

The Impact of Air Cargo Services on the Overall and Marketing Performance of Companies

Dr. Öğr. Üyesi Emre NALÇACIGİL ¹

Öz

Hava kargo hizmetleri, uluslararası ticaret sisteminde üreticiler ve müşteriler için etkili ve önemli bir çözüm ortağı durumundadır. Ayrıca ülkelerin ekonomik gelişmelerinde de hava kargo endüstrisi, diğer endüstriler üzerinde de doğrudan, dolaylı, tetikleyici ve katalitik etkiler göstermektedir. Hava kargo servis ve hizmetlerinin beklenen çıktıları ortaya koyabilmesi, gelişmesi ve ekonomik değerini sürdürülebilmesi için bu kanalların firmalar tarafından kullanılabilir olması ve talep görmesi gerekmektedir. Dolayısıyla hava kargo endüstrisi ile firmaların performansları arasında hem talep hem de arz yönlü birbirine bağlı bir ilişki vardır. Literatürde hava kargo endüstrisi konu alan çok sayıda ampirik ve kuramsal çalışmaların olduğu ancak spesifik olarak firma bazında yaklaşan az sayıda çalışma bulunduğu görülmüştür. Bu kapsamda hava kargo servis ve hizmetlerinin firma performansı üzerindeki etkisi ve rolünü ortaya koyabilmek amacıyla hazırlanan bu çalışmada Konya ilinde faaliyet gösteren ve hava kargo hizmetlerini düzenli olarak kullanan 30 firma ile Kasım 2021 döneminde görüşmeler yapılmıştır. Araştırma sonucunda hava kargo hizmetleri kullanımının katılımcı firmaların genel performansı, pazarlama performansı, lojistik yetkinlik değeri, operasyon yönetimi stratejisi ve algılanan memnuniyeti üzerinde olumlu etkileri ve rolünün olduğu tespit edilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Hava kargo hizmetleri, performans, pazarlama, lojistik, Konya.

Makale Türü: Araştırma

Abstract

Air cargo services are an effective and important solution partner for manufacturers and customers in the international trade system. In addition, the air cargo industry also shows direct, indirect, triggering, and catalytic effects on other industries in the economic development of countries. For air cargo services and services to be able to reveal the expected outputs, develop and maintain their economic value, these channels must be available and in demand by companies. Therefore, there is a relationship between the air cargo industry and the performance of companies in both demand and supply direction. It has been observed that there are a lot of empirical and theoretical studies on the air cargo industry in the literature, but there are few studies that are approaching it specifically on a company-by-company basis. In this context, in this study, which was prepared to reveal the effect and role of air cargo services and services on the company's performance, interviews were conducted with 30 companies operating in Konya province and using air cargo services regularly during November 2021. As a result of the research, it was determined that the use of air cargo services has a positive effect and role on the overall performance, marketing performance, logistics competence value, operations management strategy and perceived satisfaction of the participating companies.

Keywords: Air cargo services, performance, marketing, logistics, Konya.

Paper Type: Research

Giriş

¹Kapadokya Üniversitesi, Uygulamalı Bilimler Yüksekokulu, emre.nalcacigil@kapadokya.edu.tr

Atf için (to cite): Nalçacıgil, E. (2023). Hava kargo servis ve hizmetlerinin firmaların genel ve pazarlama performansı üzerindeki etkisi. *Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 25(2), 637-654.

Günümüzde hava kargo taşımacılığının hem ülkeler hem de dünya ticareti açısından önemi, işlevi ve rolü her geçen artmaktadır. Küreselleşmenin hızlanması, zaman duyarlı ürünlerin artması, küresel tedarik zincirindeki artan trafik, müşteri beklentilerindeki değişimler, rekabet vb. faktörlerin yanı sıra Covid 19 pandemisi gibi krizlerin ortaya çıkardığı kırılma noktalarının aşılmasında hava kargo sektörü ideal bir çözüm ortağı ve aracı haline gelmiştir.

Bir endüstri olarak hava kargo taşımacılığı, ekonomik faaliyetler yelpazesinde diğer endüstrilerin verimliliğini artırmakta aynı zamanda diğer endüstriler üzerinde doğrudan, dolaylı ve tetikleyici etkiler göstermektedir. Ulusal düzeyde hava kargo endüstrisi işletmelerin küresel pazarlara erişiminde güvenlik, hız, kalite, yer ve zaman faydası yaratırken ülke ekonomileri için de karşılaştırmalı üstünlük ve uzmanlaşma sağlayabilmektedir.

Hava taşımacılığının etkinliğinde filo, operasyon ağı, işletme, alt yapı ve tesis yapıları önem arz etmektedir. Hava bağlantısı adı verilen bu bütünleşik yapıda, hizmet verilen kalkış ve varış noktalarının sayısı ile bu güzergahlar boyunca uçuşların sıklığı katma değeri artırmaktadır. Bu da bir yeri yabancı yatırım için daha çekici hale getirecek, iş verimliliği potansiyelini artıracak ve sonuçta değerli bir bağlantı ve ekonomik büyüme döngüsü yaratabilmektedir. Diğer yandan hava kargo hizmeti, ekonomik kalkınma için güçlü bir kolaylaştırıcıdır.

1. Hava Kargo

Hava kargo günümüzde ekonomik ve ticari faaliyetlerde çok önemli bir rol oynamaktadır. Hızlı hizmet sağlayan ekspres gönderilerden, dünya çapındaki işletmeleri birbirine bağlayan yolcu uçaklarında taşınan kargoya, yüksek hacimli ticaret yollarında kargo teslim eden yük gemileri veya özel hizmet programlarından acil ihtiyaç duyulan malzemeleri sağlayan charter uçuşlara kadar, hava kargo taşıma endüstrisi ekonomik faaliyetlerde bir anahtar görevi görmektedir (NTIS, 1982: 9-11; Boffinger, 2009: 13-15). Günümüzde hava kargosu, dünya ticaretinin miktar yönünden %2-%3 gibi nispeten küçük bir yüzdesini temsil etse de tutar yönünden yaklaşık %40'ını temsil etmektedir (Boffinger, 2009: 13-15; Amaruchkul ve Lorchirachoonkul, 2011: 32-33; Boeing, 2018).

Hava kargo hizmetleri, küresel çapta kaynak bulma ve pazarlama ile tam zamanında lojistikte değerli ve küçük miktarlardaki yükleri uzun mesafelerde daha sık, hızlı ve güvenilir bir şekilde teslimi sağladığı için tercih edilmektedir. Diğer yandan pandemik etki nedeniyle getirilen kısıtlamalar da hava kargo taşımacılığını oldukça önemli hale getirmiştir (Boffinger, 2009: 13-15). Nitekim küresel hava taşımacılığı organizasyonunun %40'ı müstakil şirketlerce yapılmakta iken hava taşımacılığının yaklaşık %60'ı yolcu uçaklarının kargo bölümlerinde gerçekleştirilmektedir (IATA, 2020a).

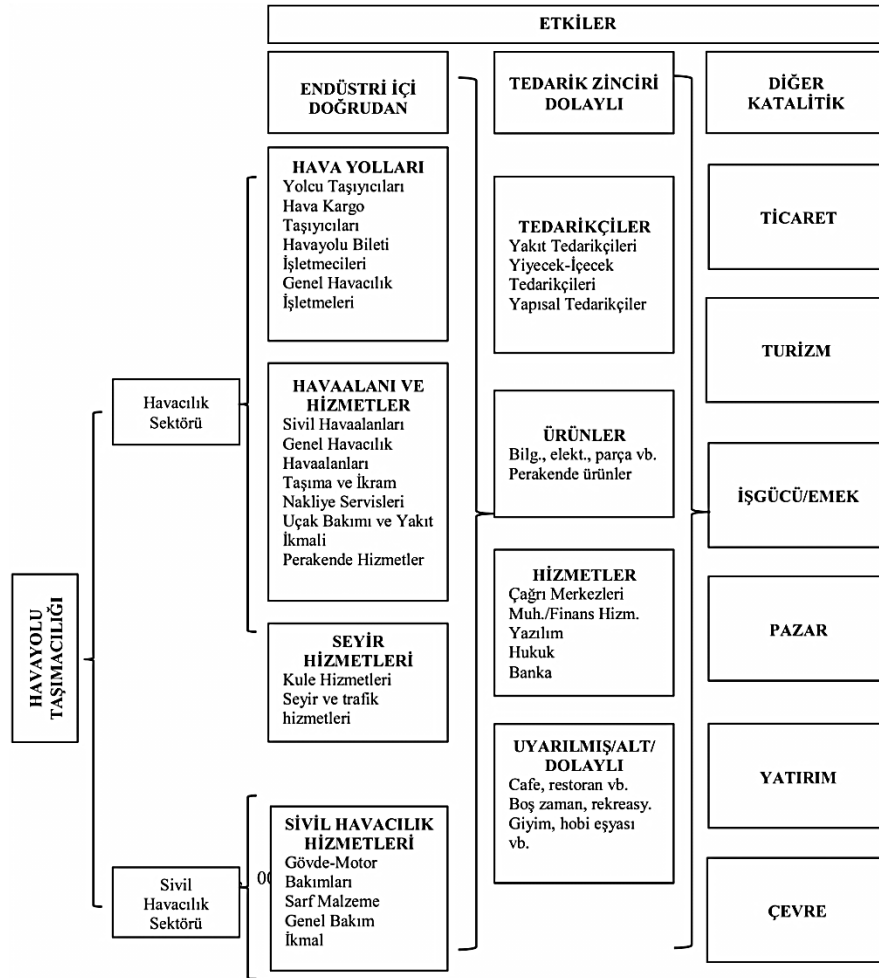
Hava taşımacılığının etkinliğinde filo, operasyon ağı, işletme, alt yapı ve tesis yapıları önem arz etmektedir. Hava bağlantısı adı verilen bu bütünleşik yapıda, hizmet verilen kalkış ve varış noktalarının sayısı ile bu güzergahlar boyunca uçuşların sıklığı katma değeri artırmaktadır. Bu da bir yeri yabancı yatırım için daha çekici hale getirecek, iş verimliliği potansiyelini artıracak ve sonuçta değerli bir bağlantı ve ekonomik büyüme döngüsü yaratabilmektedir. Diğer yandan hava kargo hizmeti, ekonomik kalkınma için güçlü bir kolaylaştırıcıdır. Bunun de temel nedeni, hava taşımacılığı ve entegre hava ekspres hizmetlerinin zamana dayalı rekabet için kritik öneme sahip olmasıdır (Kupfer vd., 2017: 8-10; IATA, 2020b; Boeing, 2020; Air Cargo News, 2021). Havayolunun hava kargo operasyonlarının genel sistematığı Şekil 1'de gösterilmiştir.

Hava taşımacılığı; tedarik, rekabet ve genişleyen pazarlama alanlarında beklentilerin karşılanmasında işletmelere hız avantajı sağlayarak, iş ve endüstrinin büyümesi için hayati önem taşımaktadır. Ancak bu etki ve faydanın sağlanabilmesi için nitelikli havaalanları ve yeterli hava hizmeti bulunmalıdır. Hava taşımacılığı endüstrisi, Şekil 1'de gösterildiği üzere hem kendi faaliyetleriyle hem de diğer endüstrilerin bir hizmet sağlayıcısı olarak önemli bir ekonomik etkiye sahiptir (ATAG, 2005: 6; IATA, 2020a).

Doğrudan Etkiler; havayolu ve havaalanı operasyonları, uçak bakımı, hava trafik kontrolü ve düzenlemesi dahil olmak üzere hava taşımacılığı endüstrisindeki istihdamı ve faaliyeti ve check-in, bagaj taşıma, yerinde perakende ve yemek tesislerinden oluşmaktadır. Örneğin dünya çapında hava taşımacılığı endüstrisinde yaklaşık 4,3 milyon kişi çalışmakta ve sektör 330 milyar dolarlık bir hacme sahiptir (ATAG, 2005: 5-6).

Dolaylı Etkiler; istihdam ve hava taşımacılığı endüstrisindeki tedarikçilerin faaliyetlerini, örneğin, havacılık yakıtı tedarikçileriyle bağlantılı işler, ek tesisler inşa eden inşaat şirketleri, havaalanı perakende satış noktalarında satılan malların imalatı, uçak yakıtı hizmetleri ve diğer iş hizmetleri sektöründeki çok çeşitli faaliyetler (çağrı merkezleri, BT, muhasebe), vb. çok çeşitli faaliyetlerden meydana gelmektedir. Bu dolaylı işlerin küresel hacmi yaklaşık 375 milyar dolardır (ATAG, 2005: 5-6).

Şekil 1. Hava taşımacılığı endüstrisinin yapısı ve ekonomik etkileri



Kaynak: ATAG, 2005: 5'ten uyarlanmıştır.

Tetiklenen Etkiler; perakende satış noktaları, tüketim malları üreten şirketler ve bir dizi hizmet endüstrisi (ör. Bankalar, restoranlar), vb. endüstrilerdeki işleri destekleyen hava taşımacılığı endüstrisinde doğrudan veya dolaylı olarak çalışanlar tarafından yapılan harcamaları içermektedir. Hava taşımacılığı endüstrisindeki çalışanların (doğrudan veya dolaylı) gelirlerini kendi tüketimleri için mal ve hizmet satın almak için kullanarak yaklaşık 2,7 milyon kişilik bir pazar vardır ve yaklaşık 175 milyar dolar hacim söz konusudur (ATAG, 2005: 5-6).

Katalitik Etkiler; Hava taşımacılığı endüstrisinin en önemli ekonomik katkısı, diğer endüstrilerin performansı üzerindeki itici etkisi ve ekonomik büyümelerini kolaylaştırıcı

olmasıdır. Katalitik faydalar olarak adlandırılan tüm ekonomik faaliyet yelpazesinde diğer endüstrilerin verimliliğini artırarak dünya ekonomisinin performansını etkilemektedir. Katalitik katkı yaklaşık 2,13 trilyon dolardır (ATAG, 2005: 7).

Hava kargo taşımacılığı aynı zamanda uzmanlaşmayı kolaylaştırmakta, özellikle gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin, üreticilerinin ve tüketicilerinin talep ve arz arasındaki daha yakın eşleşmelerin avantajlarından yararlanmalarına fırsat vermektedir. Nicel verilere bakıldığında uluslararası hava taşımacılığı, 2033 yılına kadar dünya hava kargo taşımacılığı içerisindeki büyümesini artıracaktır. Gelecek 10 yıl içerisinde, dünya hava kargo trafiğinin yılda yaklaşık %5 oranında büyümesi beklenmektedir (Kupfer vd., 2017: 8-10; IATA, 2020b; Boeing, 2020; Air Cargo News, 2021). Bu kapsamda hava kargo taşımacılığının küresel ekonomik sistemdeki en önemli özelliği ve avantajı engelsiz bir taşımanın yapılabilmesi olmasıdır. Uluslararası Havayolu Birliği olan IATA'ya göre, kargo hacimleri 2018'de bir önceki yıla göre %4,1 artarak 63,7 milyon tona yükselmiştir. 2019 yılında ilk çeyrekte kısmi bir daralma ile %3,7'ye gerilemiş, 65,9 milyon tona kadar yavaşlama söz konusu olmuştur. Yük ton-kilometre (FTK) açısından, hava taşımacılığı, bir önceki yıla göre üç aylık düşüşün ardından Mart 2019'dan itibaren yeniden büyümeye geri dönmüş 2018 yılında 108,9 milyar dolar olan hacim 2019 yılında 116,1 milyar dolarlık hacme ulaşmıştır. 2020 yılında tüm dünyayı etkisi alan pandemi, konvansiyonel nitelikli taşımalarda azalmalara yol açmakla birlikte beklenen bir ciddi gerileme söz konusu olmamış ve 114 milyar dolarlık bir hacim gerçekleşmiştir. Bunun da temel nedeni özel taşımaların artmış olmasıdır. Nitekim pandemi sonrasında küresel hava yolu taşımacılığının ivme kazanması ve 2027 yılında toplam hacmin 139 milyar dolara ulaşması beklenmektedir (R&M, 2020; INTRADO, 2020).

ICAO verilerine göre hava taşımacılığı trafiğinde taşınan yük miktarının 2023 yılında 264.000 milyon ton kilometreye çıkacağı ifade edilmiştir (ICAO, 2019). Hava taşımacılığı pahalı bir ulaşım şekli olmasına rağmen, bozulabilir ürünler, kimyasallar ve değerli eşyalar ile malların zamanında üretimi/teslimi için artan gereksinim, hava taşımacılığı hizmetleri için küresel ölçekte büyük bir talep yaratmıştır (IATA, 2020b; CRS Report, 2020: 16). Günümüzde hava taşımacılığı hem B2B hem de B2C perspektiflerinden e-ticaretin yükselişinden etkilenmektedir. Gelişen e-ticaret, daha hızlı teslimat ve optimum tedarik zinciri için satış kanallarına baskı yapmaktadır. Bu senaryo, üçüncü taraf lojistik ve depolama hizmetlerinin “hava e-ticaret kanalı” ile entegre edilmesi için fırsatlar sunmaktadır. Çevrimiçi alışverişteki büyüme devam ederken birçok üçüncü taraf lojistik servis sağlayıcı (3PL), kritik bir ulaşım şekli olarak hava kargo hizmetini içeren çok modlu hizmetler sunmaktadır. Ayrıca, küresel sınır ötesi e-ticaretteki büyümenin hava kargo endüstrisine olan talebi artırması beklenmektedir (INTRADO, 2020). Yakın gelecekte uluslararası hava taşımacılığının güçlü bir yükseliş göstereceği tahmin edilmektedir. Zira dünya çapında kargo havayolu endüstrisinin pazar büyüklüğü 2017 yılında 100,9 milyar dolar, 2018 yılında 114,4 milyar dolar, 2019 yılında 103,4 milyar dolar ve 2020 yılında 110,8 milyar dolara yükselmiştir (Statista, 2020a; CRS, Report, 2020: 16).

2. Hava Kargo Tedarik Zinciri

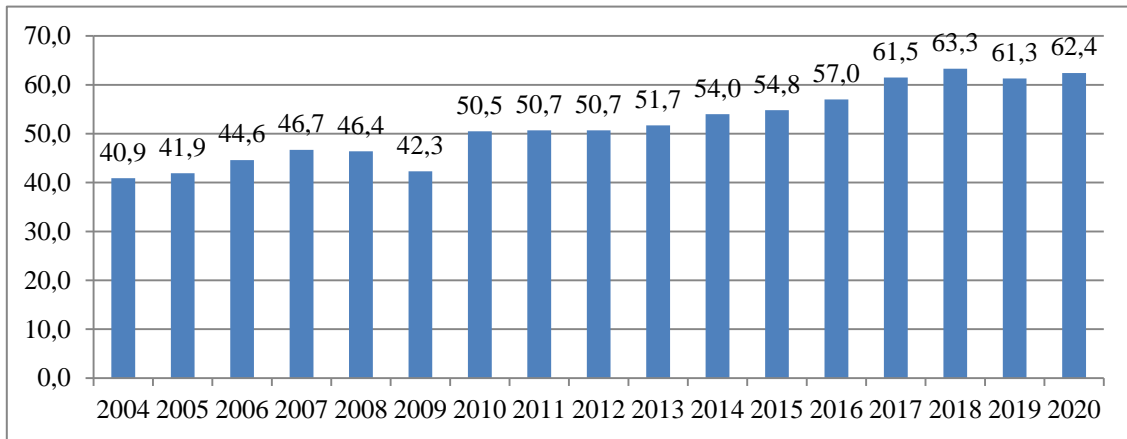
Hava kargo hizmetlerinde başlıca tedarik zinciri ağı üyeleri gönderici, nakliyecisi, havayolu firması ve entegre servis sağlayıcılarıdır. Bu ağda yer alan diğer katılımcılar ise yer hizmetleri acenteleri, havalimanları, nakliye şirketleri, satış acenteleri, katma değerli lojistik hizmet sağlayıcıları ve pazara giren bazı posta-transfer şirketleridir (Kiso ve Deljanin, 2009: 291). Hava taşımacılığı tedarik zinciri boyunca; uçak operatörleri, ekspres taşıyıcılar, posta operatörleri, yasal düzenlemeleri yerine getiren acenteler, göndericiler, alıcılar, nakliyeciler ve yer hizmetleri dahil olmak üzere çeşitli sorumluluklara sahip bir dizi kuruluş görev ve sorumluluk üstlenmektedir (Thomas, Leinbach ve Bowen, 2004: 302-303; Liu ve Mikuriya, 2017: 5-9).

Hava kargo tedarik zincirinin en önemli ve en büyük katkısı ulusal ekonomiler için yarattığı katalitik unsurlardır (Britton, Cooper ve Tinsley, 2005). Bunlardan başlıcaları turizm, ticaret, arz-talebe bağlı yan etkiler, üretim gibi diğer etki alanlarından doğan ve GSYİH'ya uzun vadede katkı veren, ana sektöre bağlı olarak gelişen ekonomik değerlerdir. Hava taşımacılığının diğer bir katalitik etkisi, pazara girişlerle birlikte ortaya çıkan sivil havacılık sektöründeki genişlemeye olanak sağlamasıdır. Tüm bunlar bir araya getirildiğinde net ekonomik değer ve etkiler; diğer sektörler için olan etkiler, istihdam, vergi gelirleri, ekonomik performans ve döviz girdisi şeklinde özetlenebilir (Britton, Cooper ve Tinsley, 2005: 14-16).

Ekonomik açıdan hava taşımacılığı endüstrisindeki büyüme, havacılık sektöründe iş fırsatları yaratmakla birlikte, insanları ve malları yeni pazara bağlamak gibi diğer önemli ekonomik etkilerde etkili bir role sahiptir. Hava taşımacılığının bir dizi karşılıklı ilişki yoluyla ekonomik kalkınmaya kesinlikle etkisi olduğu ifade edilmektedir. Bu etkilerden ilki hava taşımacılığının yüksek katma değere sahip olmasından dolayı ülkelere döviz girdisi sağlaması ve yüksek katma değerli olarak yüksek oranda vergi etkisidir. İkincisi hava taşımacılığı yukarıda da ifade edildiği havaalanı, yer hizmetleri, araçlar, katalitik etkiler vb. pek yatay ve dikey birimde istihdam, gelir ve pazar yarattığından kendi içerisinde bir ekonomi yaratmaktadır. Üçüncüsü diğer iki faktörle bağlantılı olarak hava taşımacılığı nitelik ve hacme bağlı olarak istihdam yaratıcı etkiye sahip olmasıdır. Dördüncüsü ise ülkelerin rekabet güçleri ve dış ticaretleri dengesi üzerinde pozitif etki yaratmaktadır (Button ve Taylor, 2000; Bowen, 2000; Kasarda ve Green, 2005; ATAG, 2005: 8-10).

Hava kargonun ekonomik kalkınmadaki spesifik etkileri arasında ülkelerin konumlarından bağımsız bir işleyişe sahip olabilmesidir. Bir hava taşımacılığı şirketi merkez ülkede operasyon ve politikaları yönetebilirken uçaklarıyla dünyanın herhangi bir yerinde hava kargo faaliyeti sürdürmesi mümkündür. Örneğin Pekin'den New York'a yapılan bir transfer sonrasında, New York'tan Londra'ya oradan da İstanbul'a taşıma operasyonu gerçekleştirilmesi mümkündür. Üretim işletmeleriyle karşılaştırıldığında coğrafi bir yer/merkez kullanımı zorunluluğu genellikle yoktur. Genel olarak hava taşımacılığının ekonomik etkisi denildiğinde odaklanılması gereken temel nokta katalitik etkidir. Nitekim hava taşımacılığının küresel ticaretteki toplam katalitik katkısı yaklaşık 2,13 trilyon dolardır (ATAG, 2005: 7; Britton, Cooper ve Tinsley, 2005: 14-16). FTK bazında dünyada hava kargo taşımacılığına ilişkin veriler Şekil 2'de gösterilmiştir.

Şekil 2. Dünya çapında hava taşımacılığı trafiği (2004-2020) (metrik ton)



Kaynak: Statista, 2021a'den elde edilmiştir.

Şekil 2'de görüldüğü üzere dünya hava taşımacılığı miktarı FTK bazında 2004 yılında 40,9 ton iken 2018 yılında zirveye ulaşmış ve 63,3 ton olmuştur. Pandeminin etkili olduğu 2020 yılında bu rakam 62,4 ton olarak gerçekleşmiştir. Ciro bakımından gelişimsel seyrine bakıldığında 2018 yılında hava kargo taşımacılığının büyüklüğü 114,4 milyar dolar iken 2019

yılında pandemik etki nedeniyle gerilemiş ve 103,4 milyar olmuştur. 2020 yılında eskiye dönüşün işaretlerin alınmış ve pazar büyüklüğü 110,8 milyar dolara yükselmiş, kesinleşmemiş olmakla birlikte 2021 yılı için ise 122,9 milyar olması beklenmektedir (Statista, 2021b; IATA, 2019).

Hava kargo taşımacılığının yerel kalkınma üzerinde de etkileri olduğuna ilişkin literatürde bazı çalışmalara rastlanılmıştır. Chang ve Chang (2009), Tayvan'da ekonomik gelişme ve hava kargo büyümesi arasındaki nedensel ilişkiyi inceledikleri çalışmalarında, yerel ekonomik gelişme ile hava kargo genişlemesi arasındaki uzun vadeli nedensel bağlantının çift yönlü olduğunu tespit etmişlerdir. Button ve Yuan (2013), ABD'de hava kargo taşımacılığı ile bölgesel ekonomik kalkınma arasındaki nedensel ilişkiyi inceledikleri çalışmalarında hava taşımacılığının ya-ekonomik kalkınmayı teşvik ettiğini tespit etmişlerdir.

Literatür incelemesinde görüldüğü üzere hava yolcu taşımacılığı faaliyetlerinin aksine, hava kargo talebi ve analizlerine ilişkin tahminlere odaklanan akademik çalışmalar oldukça azdır (Zhang ve Zhang, 2020: 176). Örneğin ABD'de 1992 ile 2002 yılları arasında GSYİH %38 ve toplam ticaret %57 büyürken hava kargo değeri %83 oranında büyüme göstermiştir. Hong Kong'da 1992 ile 2003 yılları arasında, hava kargosu üç kat büyümüş toplam ticaretin yaklaşık %30'unu üstlenmiş ve bu ülkenin büyüme rakamlarının oldukça üzerindedir (Kasarda ve Green, 2005: 459). Ancak yolcu taşımaları için derinlemesine kantitatif ve kalitatif veri setleri bulunmakta iken hava kargo taşımacılığı böyle değildir. Bunun da temel nedeni Şekil 3'te görüleceği üzere hava yolcu taşımacılığına göre hava kargo taşımacılığının görece yeni yükselen bir sektör olmasıdır. Ayrıca hava kargo taşımalarının özellikle tutar boyutunda elde edilen veriler değişkenlik göstermektedir.

Şekil 3. Hava kargo pazarında rekabetin bileşenleri



Kaynak: Asch, vd., 2019: 6'den uyarlanmıştır.

3. Hava Kargo Pazar Yapısı

Yeni ve rekabetçi kalkınma ve ekonomik büyüme programlarında tercih edilen özelleştirme ilkeleri hava (yolcu-kargo) işletmeciliğinde de karşılık bulmuştur. Havalimanlarının özelleştirilmesi ve ticarileştirilmesi, havalimanı rekabetini giderek daha önemli bir konu haline getirmiştir (Asch, vd., (2019: 4). Havacılık endüstrisindeki ticarileşme ve özelleştirme eğilimi, bu tekel gücünü tamamen etkisiz hale getiremeye de hizmet kalitesi ve etkinlik bakımından geçmişe göre oldukça iyi bir seviyeye yükseltmiştir. Havacılık endüstrisinin ekonomik kalkınma ve büyüme üzerindeki etkilerini havaalanı rekabeti üzerinden değerlendiren Graham (2014), havaalanı rekabeti hakkındaki hem küresel ittifakların oluşması hem de düşük maliyetli pazar segmentinin ortaya çıkmasının havalimanları arasındaki rekabeti

geliştirdiği gibi aynı zamanda hava ulaşımına olan talebin de olumlu yönde etkilediği belirtmiştir.

Kargo ve yolcu taşımacılığında hava ulaşımının verimliliğinde ileri sürülen pek çok model söz konusu olmakla birlikte bu modellerin başarısının arz-talep arasındaki bağıntıyla ilişkilendiren Copenhagen Economics (2012) kurumu bu süreçte; yeterince talebin yaratılabilmesi için öncelikle fiyatlama, hizmet kalitesi, uçuş sıklığı ve uçuş noktası çeşitliliği kadar havaalanları arasında bir rekabetin gelişmesi gerektiğini ileri sürmektedir. Bunun için maliyetleme konusunda başa baş noktalarının ideal seviyelere çekilebilmesi için düşük maliyetli arz sunulması gerektiği bununla birlikte ticari ve teknolojik yenilikleri yapılması, havaalanlarında ek hizmet/harcama birimlerinin yaratılarak katma değer ve ekonomik çeşitliliğin artırılması gerektiğini belirtmiştir (Copenhagen Economics, 2012: 13-17).

Genel olarak son yıllarda, hava taşıyıcıları tarafından sevk edilen kargo yüzdesi önemli ölçüde artmıştır. Kuzey Amerika ile Doğu Asya arasındaki hava kargo taşımacılığı, dünyada hızla büyüyen pazarlardan biridir. Yakın gelecekte pazar payının yaklaşık %26 oranında büyüyerek dünyanın en büyük hava kargo pazarı haline gelmesi beklenmektedir. Öte yandan, yüksek pazar yoğunlaşma oranı olan hava kargo hizmetleri, taşımacılık sektöründe oligopolistik bir pazar yapısına sahiptir. Pazardaki güçlü rekabet nedeniyle, hava kargo taşıyıcıları pazar paylarını korumak ve artırmak üzere sefer sayısı, ağ erişimleri, hizmet çeşitliliği, fiyatlama vb. çözümler geliştirmektedir (Feng, Shyr ve Lee, 2016: 216). Bu kapsamda bir havalimanının ya da lokasyonun hava kargosu açısından rekabet edebilirliğini belirleyen temel faktörler ve bileşenler Şekil 3'te gösterilmiştir.

Küresel hava kargo pazarındaki yüksek rekabet seviyesi aynı zamanda yüksek kapasite arzıyla karakterize edilmekte ve son derece parçalı bir yapıya sahiptir. Toplam hava kargo kapasitesi arzı ise hizmette olan uçakların sayısına ve bunların kargo için ilgili yüklerine göre belirlenir (Asch, vd., 2019: 6-8). Hava kargo taşımacılığı, yaklaşık %90 oranında yolcu uçaklarının alt kısımlarında (göbek kapasitesi) yapılmaktadır. Özel kargo uçaklarına göre daha düşük birim maliyet avantajı nedeniyle, havayolları için göbek kapasitesinin kullanımını giderek daha cazip hale gelmektedir (Wenzel, 2015: 5). Hava kargo alanında küresel gelişmeler özetle şu şekildedir (World Bank, 2009: 11-12; IATA, 2019);

- Avrupa, Asya-Pasifik, Orta Doğu, Afrika ve Latin Amerika olmak üzere beşe bölünmüştür. Asya-Pasifik; Çin gibi ülkelerde e-ticaret sektörünün büyümesi nedeniyle 2018 yılından itibaren küresel pazara hâkim durumdadır. Bununla birlikte, Kuzey Amerika pazarının 2025 yılına doğru en hızlı büyüyen bölgesel pazar olması beklenmektedir.
- Pazar yoğunluğu ve hizmetleri verilerinde hava kargoları için havalimanları tarafından elleçlenen yükler ağırlık cinsinden rapor edilmektedir. Havayolları ise miktarı navlun olarak ton-kilometre olarak bildirmektedir. Her ikisi de temelde diğer ekonomik faaliyet gibi coğrafi olarak yoğunlaşmış durumdadır.
- Hava kargo pazarında bölgeye göre, küresel hava kargo pazarı Kuzey Amerika, Sürekli büyüyen ABD ekonomisi ve yüksek kişi başına harcanabilir gelir, bölgedeki pazar büyümesinde etkili olmakla birlikte Asya-Pasifik bölgesi ile baş edebilecek bir büyüme beklenmemektedir.
- Ticaretin çoğu Kuzey Amerika, AB ve Asya, özellikle Çin arasındaki hareketleri içermektedir. Asya'da menşei veya varış noktası olan rotalar, toplam hava kargo hacminin %70'ini oluşturmaktadır. Asya ile Amerika Birleşik Devletleri ve Avrupa arasındaki hareketler, toplam hava taşımacılığının %41'ini oluşturmaktadır. Ayrıca, Amerika Birleşik Devletleri'ndeki yurtiçi hareketler yaklaşık %13, Amerika Birleşik Devletleri ile Avrupa arasındaki sevkiyatlar ise %10 düzeyindedir.
- Kuzey Amerika'daki yurt içi sevkiyatlar durgunlaştıkça ve Asya, özellikle Çin'e hizmet veren rotalar için hızlı büyüme yaşamaya devam ettikçe bu yüzdelerin artış

yönlü değişmesi beklenmektedir. Toplam hacmin yaklaşık %20'si Asya içinde taşınmaktadır.

- Küresel trafik ve yük miktarlarında dünyada hava kargo taşımacılığı son yıllarda göreceli bir büyüme kat etmiştir. 2019 ve 2020 yıllarında pandemik etki nedeniyle bir zayıflama söz konusu olsa da endüstri için iyimser bir gelecek projeksiyonu vardır.
- Dünya çapında kargo havayolu endüstrisinin pazar büyüklüğü; 2020 yılında, küresel kargo havayolu endüstrisinin hacminin 110,8 milyar ABD doları olarak tahmin edilmiş ve 2021 yılında ise bunun yaklaşık 123 milyar ABD dolara ulaşmıştır. Ciro hacmi ve büyüme verileri bakımından dünyada öne çıkan hava kargo firmaları ise FedEx, UPS ve DHL'dir.

Genel olarak bakıldığında küresel çapta hava kargo ile taşınan yüklerin kilogram başına maliyeti ortalama 1,50-4,50 dolar arasında olup bu maliyetler karayolu taşımacılığının ortalama 4-5 katı ve deniz taşımacılığının da 12-16 katıdır (World Bank, 2019). Maliyet açısından bakıldığında hava kargo pahalı bir hizmet olmakla birlikte taşınan mallar birim başına yüksek değerler ve öneme sahiptir. Örneğin acil yedek parça, ilaçlar, moda giysiler, üretim örnekleri, elektronik tüketim malları ve bozulabilir tarım ve deniz ürünleri gibi zamana duyarlı ürünlerde firmalara büyük avantajlar kazandırabilmektedir. Dolayısıyla hava kargo firmalara, tedarik ve dağıtım kanallarında çeşitlendirme olanağı sağlayarak onların rekabet güçleri, pazarlama ve etkinliklerinde önemli rol ve işlevlere sahiptir.

Hava kargo hizmetlerinin sağladığı doğru iş, doğru zaman, etkinlik ve hizmet kalitesi faktörleri ile firmaların rekabet, pazarlama ve genel performansları (RPP) arasında doğrusal bir ilişki söz konusu iken bu hizmetlerin fiyat ve maliyetleri ters orantılıdır (Park, Choi ve Zhang, 2009: 322). Hava kargo hizmetlerinin firmalar için etkili RPP sonuçları orya koyabilmesinde bu hizmetleri verenlerin (hava kargo firmaları), işletenlerin (yer hizmetleri) ve dış kaynak servis hizmeti verenlerin bütünsel hizmet arzı beceri ve nitelikleri birinci derece önemli faktördür. Bu kapsamda hava kargo hizmetlerinde; (1) yeni tesisler ve yüksek teknoloji ekipman kullanımı, (2) profesyonel anlayış, (3) güvenlik ve emniyet, (4) esnek elleçleme yeteneği, (5) yüksek standartlı operasyon becerisi, (6) etkili süreç yönetimi, (7) güven veren çözüm ortağı olma becerisi, (8) müşteri sermayesi anlayışı olmak üzere sekiz faktörde etkinlik ve verimliliğin sağlanması gerektiğinden söz edilmektedir (Hu, vd., 2018: 2). Bu faktörlere genel olarak bakıldığında hava kargo taşımacılığı endüstrisinin temel yetkinlikleri ile temel yetkinlikler ve sürdürülebilir rekabet avantajı (SRA) arasındaki ilişki; kaynaklar, yetenekler ve lojistik hizmetler olmak üzere üç noktada toplandığı ifade edilebilir (Cheng ve Yeh, 2007: 6-7; Lu ve Yang, 2009: 282-283).

Literatürdeki ampirik çalışmalarda genellikle hava kargo firmalarına odaklanıldığı ya da nihai/kişisel kullanıcılar açısından analizler yapıldığı görülmektedir. Bu çalışmada ise hava kargo hizmetlerinden yararlanan firmaların görüşleri ve tutumları incelenmiş olup çalışmanın amacı hava kargo taşımacılığı ile firma performansı ilişkisinin tespit edilmesidir. Bu kapsamda araştırmada hava kargo hizmetlerini kullanan firma yöneticilerinin hava kargo hizmetlerine ilişkin; (1) operasyonlarını nasıl yönettikleri, (2) taşınan ürünlerin hedef pazardaki ürün yaşam döngüsünün hangi aşamasında olduğu, (3) taşınan ürünlerin firma ve müşteriler için önemi ve (4) firmanın uluslararasılaşmasına sağladığı katkılar ve (5) lojistik hizmetlere ilişkin beklentileri, görüşleri ve tutumları ortaya konulmaya çalışılmıştır.

Hava kargo hizmetlerinin endüstriyel süreçlerde kullanımı konvansiyonel araçlara göre oldukça sınırlıdır. Ticari iş ve süreçlerde hava kargo, daha önce de belirtildiği üzere özel çözümler arasındadır. Bu nedenle araştırmanın yapıldığı Konya ilinde faaliyet gösteren ve hava kargo hizmetlerini düzenli olarak kullanan firma sayısının az olması çalışmanın temel sınırlılığını teşkil etmektedir. Bu durum aynı zamanda örneklem büyüklüğünü de sınırlandırmaktadır.

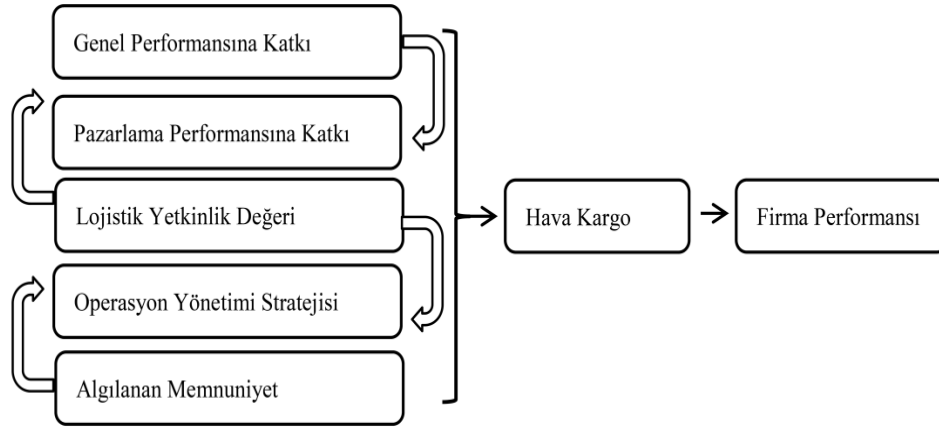
4. Yöntem

Araştırma betimsel analiz tekniği kullanılarak gerçekleştirilmiştir. Bu yaklaşımda amaç görüşme ve gözlem sonucu elde edilen verilerin düzenlenmiş ve yorumlanmış bir şekilde okuyucuya sunulmasıdır. Veriler daha önceden belirlenmiş temalara göre sınıflandırılır, özetlenir ve yorumlanır. Bulgular arasında neden-sonuç ilişkisi kurulur ve olgular arasında karşılaştırmalar yapılır” (Yıldırım ve Şimşek, 2008: 224). Araştırma, betimsel analiz tekniğinin alt birimlerinden olan “Tematik Çerçeveye Göre Verilerin İşlenmesi” süreciyle sürdürülmüştür. Bu aşamada, araştırmanın konusu, kapsamı ve içeriğine uygun olarak seçkili bir örneklem belirlenir, bu örneklem üzerinde araştırmanın sorularına yanıt aranır. Belirlenen yöntem kapsamında araştırma; Konya ilinde faaliyet gösteren ve hava kargo hizmetlerini kullanan 30 firmanın yöneticisine Kasım 2021 döneminde önceden hazırlanmış görüşme soruları yöneltilmiştir. Elde edilen veriler kendi içerisinde temalandırılmış ve bunlar yorumlanmıştır.

4.1. Model

Araştırmanın modeli Şekil 4’te gösterilmiştir.

Şekil 4. Araştırmanın modeli



Modele göre hava kargo hizmetleri ile genel firma performansı arasında bir ilişki vardır (Park, Choi ve Zhang, 2009). Bu ilişki hız, esneklik, zaman vb. konularda doğrusal iken maliyet açısından ters yönlüdür. Hava kargo hizmetleri ile firmaların pazarlama performansları arasındaki ilişki, genellikle ürün yaşam döngüsünde pazara giriş aşamasındadır (Cheng ve Yeh, 2007: 6-7; Lu ve Yang, 2009: 282-283). Firmalar için lojistik yetkinlik değerinin anlamı; satışa sunulan/sunulacak ürünün yer ve zaman değerini ifade etmektedir. Operasyon yönetimi boyutunda hava kargo hizmetlerinden yararlanması sürecinde firma içinden çözümler sağlanması ya da dış kaynak taşıma servisi sağlayıcıları (freight forwarder) kullanılmasıdır. Algılanan memnuniyet ise hava kargo hizmetleri kullanımından doğan olumlu tutumlardır. Tüm bunlar hava kargo hizmetlerinde bir araya geldiğinde genel firma performansına katkı sağlanabilmektedir (Britton, Cooper ve Tinsley, 2005: 14-16; Copenhagen Economics, 2012: 13-17; Liu ve Mikuriya, 2017: 5-9; Zhang ve Zhang, 2020: 176).

5. Bulgular

5.1. Katılımcı Firmalara İlişkin Tanımlayıcı Bulgular

Araştırma kapsamında katılımcı firmaların faaliyet süreleri, yasal statüleri ve faaliyet gösterdikleri sektörlerle ilişkin bulgular aşağıda aktarılmıştır.

Tablo 1. Katılımcı firmaların faaliyet süreleri ve yasal statüleri

	Faaliyet Süresi			Yasal Statü			
	f	%	Kümülatif %	f	%	Kümülatif %	
1-5 Yıl	2	6,7%	6,7%	Şahıs Şirketi	1	3,3%	3,3%
6-10 Yıl	1	3,3%	10,0%	Limited Şirket	14	46,7%	50,0%
11-15 Yıl	7	23,3%	33,3%	Anonim Şirket	15	50,0%	100,0%
16-20 Yıl	4	13,4%	46,7%	Toplam	30	100,0%	
20 Yıl ve Üzeri	16	53,3%	100%				
Toplam	30	100,0%					

Tablo 1’de görüldüğü üzere hava kargo hizmetlerini kullanan firmaların önemli bir kısmı (%53,3) 20 yıl ve üzeri faaliyet süresine sahiptir. Ayrıca katılımcı firmaların 15’i (%50) anonim şirket, 14’ü (%46,7) limited şirket ve 1’i (%3,3) şahıs şirketi statüsündedir.

Tablo 2. Katılımcı firmaların faaliyet sektörleri

	f	%	Kümülatif %
Sanayi	20	66,7%	66,7%
Ticaret	5	16,7%	83,4%
Hizmet	3	10,0%	93,4%
Tarım	0	0,0%	93,4%
Diğer	2	6,6%	100%
Toplam	30	100,0%	

Tablo 2’de görüldüğü üzere hava kargo hizmetlerini en çok kullanan firmalar sanayi sektöründe (%66,7) yer almaktadır. Ardından ticaret (%16,7) ve hizmet (%10) sektöründe yer alan firmalar gelmektedir.

5.2. Hava Kargo Kullanım Sıklığı ve Bütçeler

Katılımcı firmaların son bir yıl içerisinde hava kullanım sıklıkları ve kullanım gelen-giden durumuna göre kullanım türü aşağıda aktarılmıştır.

Tablo 3. Hava kargo kullanım sıklığı ve türü

	Giden Kargo			Gelen Kargo			
	f	%	Kümülatif %	f	%	Kümülatif %	
1-5 Defa	10	33,3%	33,3%	1-5 Defa	8	26,7%	26,7%
6-10 Defa	9	30,0%	63,3%	6-10 Defa	7	23,3%	50,0%
11-15 Defa	5	16,7%	80,0%	11-15 Defa	3	10,0%	60,0%
16 ve Daha Fazla	6	20,0%	100,0%	16 ve Daha Fazla	12	40,0%	100,0%
Toplam	30	100,0%		Toplam	30	100,0%	

Tablo 3’te görüldüğü üzere katılımcı firmalardan 10’u (%33,3) giden kargo türünde son bir yıl içerisinde 1-5 defa gönderim yapmıştır. Buna karşın 12 (%40) firma son bir yıl içerisinde 16 ve daha fazla defa gelen kargo türünü kullanmıştır. Gelen kargo türünde sanayi sektöründe faaliyet gösteren firmalar çoğunlukta giden kargo türünde limited şirketler çoğunlukta. Bununla birlikte gelen ve giden kargo türlerine göre hava kargo kullanımına ayrılan bütçeler Tablo 4’te gösterilmiştir.

Tablo 4. Gelen ve giden kargo türlerine göre ayrılan bütçeler

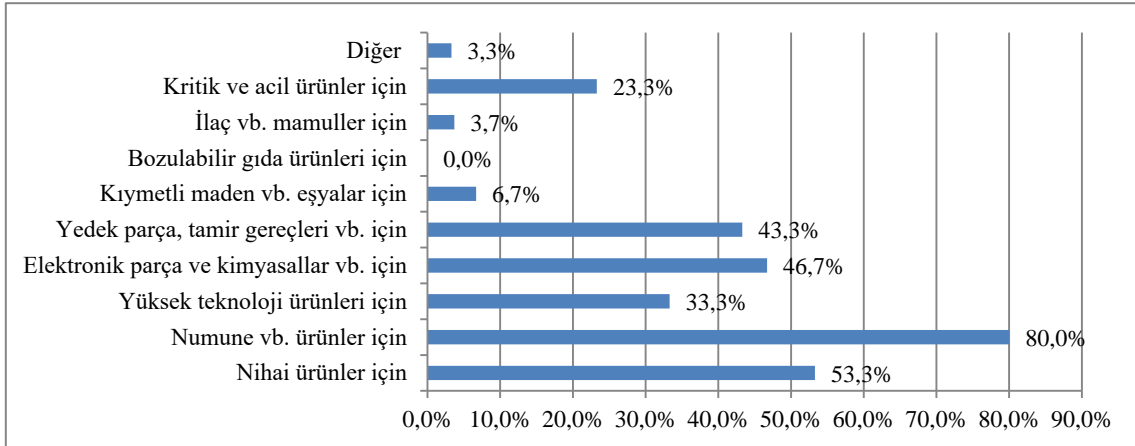
Gelen Kargo			Giden Kargo				
	f	%	Kümülatif %		f	%	Kümülatif %
0-5.000 TL	3	10,0%	10,0%	0-5.000 TL	4	13,3%	13,3%
5.001 TL - 10.000 TL	7	23,3%	33,3%	5.001 TL - 10.000 TL	3	10,0%	23,3%
10.001 TL - 15.000 TL	8	26,7%	60,0%	10.001 TL - 15.000 TL	5	16,7%	40,0%
15.001 TL- 20.000 TL	4	13,3%	73,3%	15.001 TL- 20.000 TL	4	13,3%	53,3%
20.001 TL - 25.000 TL	3	10,0%	83,3%	20.001 TL - 25.000 TL	1	3,3%	56,6%
25.001 TL -30.000 TL	5	16,7%	100,0%	25.001 TL -30.000 TL	3	10,0%	66,6%
30.001 ve daha fazla	0	0%		30.001 ve daha fazla	10	33,4%	100,0%
Toplam	30	100,0%		Toplam	30	100,0%	

Tablo 4'e genel olarak bakıldığında en yüksek tutar bakımından yıllık bazda giden kargo türüne katılımcı firmaların 10'u (%33) 30.000 TL ve daha fazla toplam bütçe tahsis etmektedir. Gelen kargo türünde ise katılımcı firmaların 5'i (%16,7) yıllık bazda 25.001 TL - 30.000 TL toplam bütçe tahsis etmektedir. Buna göre katılımcı firmaların giden kargolar için daha fazla bedel ödedikleri anlaşılmaktadır.

5.3. Hava Kargo Kullanım Amacı

Katılımcı firmaların hava kargodan yararlanma amaçları faaliyet gösterdikleri sektörlere değişim göstermekte olup Şekil 5'te gösterilmiştir.

Şekil 5. Hava kargo kullanım amacı

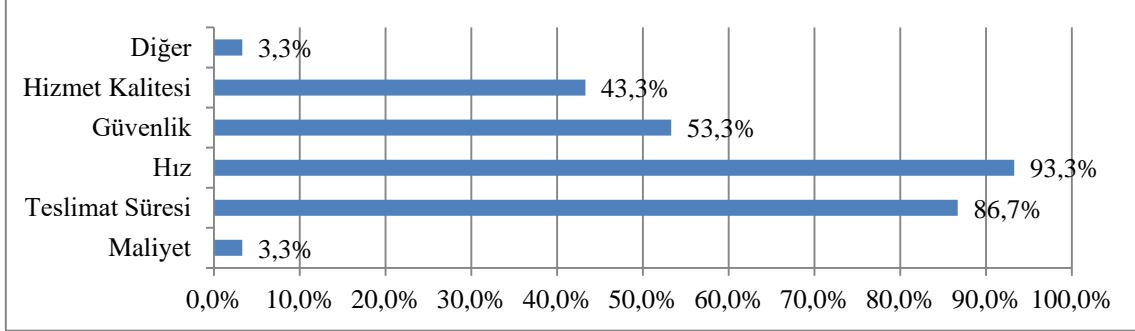


Şekil 5'te görüldüğü üzere katılımcı firmaların hava kargo hizmetlerini en çok numune vb. ürünlerin gönderilmesi ya da getirilmesi amacıyla (%80) kullandıkları görülmektedir. Ardından sırasıyla nihai ürünler (%53,3), elektronik parça ve kimyasallar vb. (%46,7), yedek parça, tamir gereçleri vb. (%43,3) ve yüksek teknoloji ürünleri (%33,3) gelmektedir. Kullanım amaçlarına göre sanayi sektöründe faaliyet gösteren firmaların hem nihai ürünler için hem de yedek parça, tamir gereçlerinde yoğunlaştığı tespit edilmiştir. Öte yandan katılımcı firmaların 22'si (%73,3) hava kargo hizmetlerini ihracat amaçlı kullanmakta iken 8'i (%26,7) ithalat amaçlı olarak kullanmaktadır.

5.4. Avantajlar ve Dezavantajlar

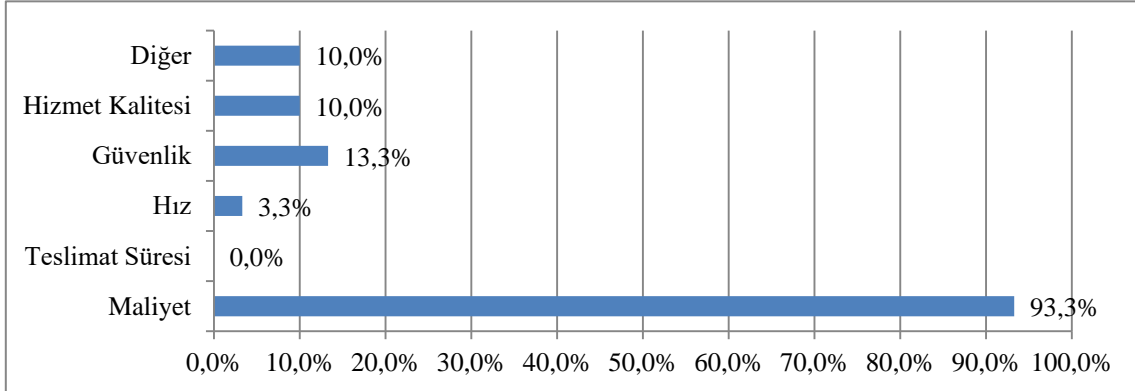
Hava kargo taşımacılığının firmalar açısından avantajlı yanlarının doğru iş, doğru zaman, etkinlik ve hizmet kalitesi faktörleri olduğu bilinmektedir. Buna karşın en önemli dezavantajı ise hizmetlerin maliyetleridir. Katılımcı firmaların bu konudaki görüşleri Şekil 6'da gösterilmiştir.

Şekil 6. Hava kargo taşımacılığının avantajları



Şekil 6'da görüldüğü üzere katılımcı firmalar %93,3 oranında hava kargo taşımacılığının başlıca avantajının hız olduğunu belirtmiştir. Ardında sırasıyla %86,8 oranında teslimat süreleri, %53,3 oranında güvenlik ve %43,3 oranında da hizmet kalitesi gelmektedir.

Şekil 7. Hava kargo taşımacılığının dezavantajları



Şekil 7'de görüldüğü üzere katılımcı firmalar için hava kargo taşımacılığının en önemli dezavantajı %93,3 oranda maliyettir. Diğer hususlar ise göre düşük oranlardır. Şekil 6 ve Şekil 7'ye birlikte bakıldığında hava kargo taşımacılığında en büyük avantaj hız iken en büyük dezavantaj maliyet olmaktadır.

5.5. Operasyon Yönetimi

Hava kargo hizmetlerinin çok taraflı olması, büyük oranda uluslararası nitelik taşıması, elleçleme gibi işlemlerin söz konusu olması ve belgelendirmelerle süreçlerin yönetilmesi gerekmektedir. Bundan dolayı hava kargo operasyonlarının yönetilmesinde genellikle dış kaynak hizmetleri kullanılabilirliği gibi firma içerisinden de çözümler sağlanabilmektedir. Bu kapsamda katılımcı firmaların tümü operasyon yönetimi ve stratejilerinde dış kaynak hizmetlerinden yararlanmakta gerekçeleri Tablo 5'te aktarılmıştır.

Tablo 5. Hava kargo operasyon yönetimi dış kaynak kullanımı

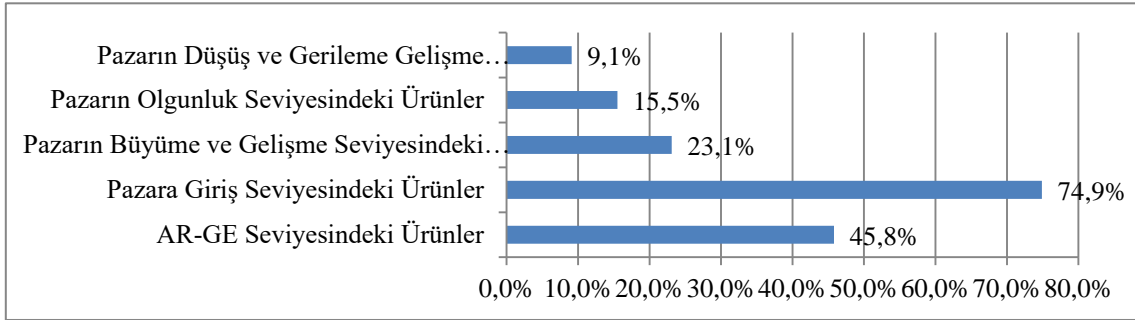
	f	%	Kümülatif %
Hizmet Kalitesi	7	23,3%	23,3%
Maliyet Avantajı	3	10,0%	33,3%
Uzmanlık Bilgisi	18	60,0%	93,3%
Esneklik ve Hız	1	3,4%	96,7%
Güvenirlilik	1	3,3%	100%
Toplam	30	100,0%	

Tablo 5’te görüldüğü üzere katılımcı firmaların hava kargo operasyonlarında dış kaynak hizmetlerinden yararlanmalarının en önemli nedeni uzmanlık bilgisidir (%60,0). Ardından sırasıyla hizmet kalitesi (%23,3) ve maliyet avantajı (%10) gelmektedir.

5.6. Taşınan Yüklerin Pazardaki Konumu ve Önemi

Hava kargo ile taşınan yükler genellikle tutar bakımından yüksek değerli, hacim ve miktar bakımından ise nispeten küçüktür. Bundan dolayı ürün yaşam döngüsünde pazara giriş aşamasında yer alan ürünlerle ile aciliyet arz eden ürünler için hava kargo taşımacılığı ideal bir seçenek olmaktadır. Bu kapsamda katılımcı firmalara göre hava kargoyla taşınan yüklerin hedef pazarda ürün yaşam döngüsündeki konumu ve taşınan yüklerin firma ve müşteriler için önem derecesine ilişkin bulgular aşağıda aktarılmıştır.

Şekil 8. Hava kargoyla taşınan yüklerin ürün yaşam döngüsündeki konumu



Şekil 8’de görüldüğü üzere katılımcı firmaların hava kargoyla taşınan yüklerinin %74,9’u ürün yaşam döngüsünde pazara giriş seviyesindeki ürünlerden oluşmaktadır. Bunu takiben %45,8 oranında Ar-Ge seviyesindeki ürünler izlemektedir. Pazarın olgunluk seviyesindeki ürünler ile pazarın düşüş ve gerileme seviyesindeki ürünlere hava kargo taşımacılığında daha az yer verilmektedir. Özellikle olgunluk seviyesinde taşınan yük miktarları fazla olduğundan bu aşamada genellikle ucuz ve tek seferde daha çok yük taşınabilen diğer modlar tercih edilmektedir. Taşınan yüklerin firmalar ve müşteriler için önem dereceleri Tablo 6’da gösterilmiştir.

Tablo 6. Taşınan yüklerin firmalar ve müşteriler için önem dereceleri

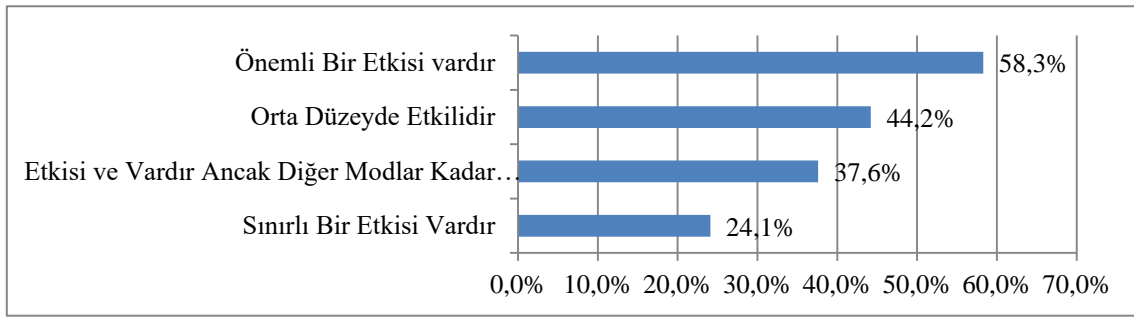
Firmalar İçin Önem Derecesi				Müşteriler İçin Önem Derecesi			
	f	%	Kümülatif %		f	%	Kümülatif %
Önemsiz	1	3,3%	3,3%	Önemsiz	0	0,0%	0,0%
Düşük Derece Önemli	1	3,3%	6,6%	Düşük Derece Önemli	1	3,3%	3,3%
Orta Derece Önemli	1	3,3%	9,9%	Orta Derece Önemli	2	6,7%	10,0%
Yüksek Derece Önemli	6	20,0%	29,9%	Yüksek Derece Önemli	7	23,3%	33,3%
Çok Yüksek Derece Önemli	21	70,1%	100%	Çok Yüksek Derece Önemli	20	66,7%	100%
Toplam	30	100,0%		Toplam	30	100,0%	

Tablo 6’ya genel olarak bakıldığında hava kargo ile taşınan yükler hem katılımcı firmalar hem de müşteriler için yüksek ve çok yüksek düzeyde önemlidir.

5.7. Uluslararasılaşmaya Katkı

Küreselleşme, sınır ötesi ekonomik faaliyetlerin entegrasyonunu sağlamış, karşılıklı bağımlılığı yoğunlaştırarak, küresel ekonominin yapısını temelden değiştirmiştir. Küreselleşme itici güçlerinden olan ulaşım ağları ise dünyanın dört bir yanındaki üreticiler ve tüketicileri birbirine bağlamıştır (Escolano, Alonso ve Campos, 2018: 225). Hava kargo taşımacılığı ülkeler ve kıtalararası ticarete ivme kazandırmakla birlikte firmaların da ticaret trafiğinde asli unsurlardan biri haline gelmiştir. Beifert'e (2015:108) göre hava kargo ve havalimanlarının bölgesel kalkınma ve genel erişilebilirlik üzerindeki en önemli çıktısı firma ve ülke bazında uluslararasılaşmadır. Hava taşımacılığı ile işletmelerin uluslararasılaşması arasında; bağlantı ağları, tedarik zincirlerindeki hız ve zamanlama, uzak pazarlara kolay erişim, yer faydası ve teslimat kalitesi bakımından yakın bir ilişki söz konusudur. Bu kapsamda katılımcı firmaların hava kargonun uluslararasılaşmaya etkisine ilişkin değerlendirmeleri Şekil 9'da sunulmuştur.

Şekil 9. Uluslararasılaşmaya etkiler



Şekil 9'a bakıldığında katılımcı firmalar; yurt dışı hedef pazarlara erişim, dış müşterilere ulaşma, uluslararası alanda rekabet edebilme, hız, çeviklik vb. gibi konularda hava kargo kullanımının önemli bir etkisi (%58,3) ve orta düzeyde etkisi (%44,2) olduğu görüşündedirler. Hava kargonun uluslararasılaşmaya etkisi olduğunu ancak diğer modlar kadar etkili olmadığını (%37,6) belirten firmalar ile sınırlı etkisi olduğunu (%24,1) belirten firmalar da vardır. Genel olarak bakıldığında kümülatif bazda katılımcı firmalar için hava kargo hizmetlerini kullanmak uluslararasılaşma üzerinde etkili ve önemli olarak görülmektedir.

Sonuç

Yaklaşık yüz yıldır hava kargo, zamana duyarlı ve yüksek değerli ürünlerin bir noktadan diğerine mümkün olan en kısa sürede güvenle ulaştırılmasında ve küresel tedarik zincirlerinde çok önemli bir rol oynamaktadır. Bir endüstri olarak hava kargo taşımacılığı, ekonomik faaliyetler yelpazesinde diğer endüstrilerin verimliliğini artırmakta aynı zamanda diğer endüstriler üzerinde doğrudan, dolaylı, tetikleyici ve katalitik etkiler göstermektedir. Bu etkiler hem ülkeler için hem de dünya ticareti için ivme kazandırıcı olmaktadır. Ulusal düzeyde hava kargo endüstrisi işletmelerin küresel pazarlara erişiminde güvenlik, hız, kalite, yer ve zaman faydası yaratırken ülke ekonomileri için de karşılaştırmalı üstünlük ve uzmanlaşma sağlayabilmektedir. Zira dünya ticaretinin toplam tutarının yaklaşık %40'ı hava kargo ile taşınan değerli yüklerden oluşmaktadır. Bu büyüklükten alınacak, pay ülkeler ve hava kargo sektörü paydaşları için önemli kazanımlar sağlayabilecektir.

Diğer yandan günümüz açısından hava kargo taşımacılığının önemi, işlevi ve yeri her geçen gün önem kazanmaktadır. Küreselleşmenin hızlanması, zaman duyarlı ürünlerin artması, küresel tedarik zincirindeki artan trafik, müşteri beklentilerindeki değişimler, rekabet vb. faktörlerin yanı sıra Covid 19 pandemisi gibi krizlerin oryaya çıkardığı kırılganlıkların aşılmasında hava kargo sektörü ideal bir çözüm ortağı ve aracı haline gelmiştir. Hava kargo sektörünün sürekli büyümeye devam etmesi, yakın gelecekte uluslararası ticarete çok

daha fazla önem kazanması ve konvansiyonel lojistik çözümlerine daha fazla alternatif haline gelmesi beklenmektedir.

Hava kargo servis ve hizmetlerinin kullanılmasının makro katkı ve değerinin işletmeler özelinde de incelenerek daha yakın bir bakış ortaya konulması gerekmektedir. Nitekim literatüre bakıldığında hava kargo endüstrisini araştırma konusu yapan çok sayıda ampirik ve kuramsal çalışma olduğu görülmekle birlikte firmalar/işletmeler özelinde az sayıda çalışma vardır. Bu kapsamda bu çalışmada Konya ilinde hava kargo servis ve hizmetlerini kullanan 30 katılımcı firma ile görüşmeler yapılmış ve elde edilen veriler betimsel analiz tekniği ile incelenmiştir. Araştırmada hava kargo taşımacılığının firmaların; genel performansına katkısı, pazarlama performansına katkısı, lojistik yetkinlik değerine katkısı, operasyon yönetimi stratejisi ve algılanan memnuniyet olmak üzere beş temel sorunun yanıtı aranmıştır. Elde edilen bulgular ve analizler kapsamında bu sorulara ilişkin tespitleri şu şekilde özetlemek mümkündür;

Hava kargo servis ve hizmetleri katılımcı firmaların genel performansına olumlu bir katkı sağlamaktadır. Bu hizmetlerin güvenli, kaliteli, hızlı ve tam zamanında verilebiliyor olması katılımcı firmaların etkinliğini ve verimliliğini artırmakta, dolayısıyla olumlu performans sonuçları elde edilebilmektedir. Ayrıca bu sonuçlar katılımcı firmaların hava kargo hizmetlerini daha fazla kullanmaya yöneltmektedir. Hava kargo ile firma performansı arasındaki en belirgin ilişki taşınan yüklerin niteliğinden ileri gelmektedir. Zira taşınan yüklerin dağılımına bakıldığında sırasıyla yüksek teknoloji ürünleri, nihai ürünler ile numune vb. ürünler için gönderilerin sık olduğu görülmüştür.

Hava kargo servis ve hizmetleri katılımcı firmaların pazarlama performansına olumlu bir katkı sağlamaktadır. Katılımcı firmaların ar-ge seviyesindeki ve ürün yaşam döngüsünde pazara giriş aşamasındaki ürün gruplarında hava kargoyu çok daha fazla kullandığı görülmüştür. Bunun da temel nedeni ürünlerin yoğun rekabet ortamında hızlı bir şekilde pazara sunulabilmesidir. Dolayısıyla hava kargo, firmalara pazarlama boyutunda hız kazandırabildiğinden pazarlama performansı üzerinde oldukça etkili görülmüştür.

Hava kargo servis ve hizmetleri katılımcı firmaların lojistik yetkinlik değerine olumlu katkı sağlamaktadır. Zira yedek parçadan nihai ürüne, ar-ge aşamasından pazara girişe kadar hemen her noktada hava kargo çözümleri; güvenlik, kalite ve hız gibi avantajlar sunmaktadır. Bu da firmalara gönderi süreçlerinde lojistik yetenek ve yetkinlik sağlamaktadır.

Katılımcı firmaların hava kargo operasyonlarını yönetirken dış kaynak kullanım stratejisini tercih ettikleri görülmüştür. Bunun da nedeni bu hizmetlerin sunulmasında dış kaynak servis veren kurumların uzmanlık bilgisi ve servis kalitesidir. Dış kaynak servis firmaları hava kargo operasyonlarında olası aksaklıkları önceden çözebildiğinden ve operasyon süreçlerinde uluslararası norm ve kuralları doğru bir şekilde yerine getirebildiklerinden dolayı katılımcı firmalar için tercih nedeni olmaktadır.

Katılımcı firmaların hava kargo taşımacılığına ilişkin genel bir memnuniyet içerisinde oldukları görülmüştür. Ancak hava kargo taşımacılığını pek çok avantajlı ve memnuniyet verici yanı olmakla birlikte özellikle yüksek maliyetli olması katılımcı firmalar için en önemli sorun olarak tespit edilmiştir.

Genel olarak hava kargo taşımacılığı ile firma performansı arasında çok yönlü ve pozitif bir ilişki vardır. Ancak bu hizmetler her ne kadar doğası gereği yüksek maliyetli olsa da firmalar için daha cazip hale getirilebilecek çözümler sağlanmalıdır. Benzer konuda çalışacak sonraki araştırmacılar ve firmalar için ise şu önerilerde bulunmak mümkündür; bu araştırmada hava kargo servis ve hizmetlerinin firma performansı üzerindeki etkisi ve rolünü ortaya konulmaya çalışılmış ancak örneklem büyüklüğü önemli sınırlılık teşkil etmiştir. Örneklem büyüklüğünün genişletilebilmesi ve karşılaştırmalar yapılabilmesi için sonraki araştırmacıların birden çok ili kapsayacak çalışmalar yapması önerilebilir. Böylece hava kargo hizmetlerinin kullanım yoğunluğu ve nitelikleri hakkında daha kapsamlı sonuçlar elde edilebilir. Uygulayıcılar

açısından hava kargo hizmeti veren firmalara yönelik sektörel çözümler geliştirmesi önerilerilebilir. Örneğin uygun maliyetli ve düzenli aralıklarla tarifeli hava kargo trafiği geliştirilmesi yoluna gidilebilir.

Kaynakça

- Air Cargo News, (2021). Air Freight rates expected to remain elevated in 2021 (08.01.2021), <https://www.aircargonews.net/business/airfreight-rates-expected-to-remain-elevated-in-2021/>, E.T. 29.10.2021
- Amaruchkul, K. and Lorchirachoonkul, V. (2011). Air-cargo capacity allocation for multiple freight forwarders. *Transportation Research Part E Logistics and Transportation Review*, 47(1), 30-40.
- Asch, T. V. at all. (2019). Air Cargo And Airport Competitiveness, *Journal of Air Transport Studies*, 10(2), 1-27.
- ATAG (2005), The Economic & Social Benefits of Air Transport, https://www.icao.int/meetings/wrdss2011/documents/jointworkshop2005/atag_socialbenefitsairtransport.pdf, E.T. 29.10.2021
- Beifert, A. (2015). Air Cargo Development in The Regional Airports of The Baltic Sea Region Through Road Feeder Services, *Transport and Telecommunication*, 16(2), 107–116.
- Boeing, (2018). *World air cargo forecast 2016–2017*, Boeing World Air Cargo Forecast Team, Seattle, Washington.
- Boffinger, H. (2009). *Freight Transport For Development Toolkit: Air Freight*, The World Bank, Washington.
- Britton, E., Cooper, A. and Tinsley, D. (2005). *The Economic Catalytic Effects of Air Transport in Europe*, Association for European Transport and Contributor, EEC/SEE/2005/004.
- Chang, Y. and Y. Chang, Y. (2009). Air Cargo Expansion And Economic Growth: Finding The Empirical Link, *Journal of Air Transport Management*, (15), 264-265.
- Cheng, Y. H. and Yeh, C. Y. (2007). Core Competencies and Sustainable Competitive Advantage in Air-Cargo Forwarding: Evidence from Taiwan, *Transportation Journal*, 46(3), 5-21.
- Copenhagen Economics, (2012). Airport competition in Europe, <https://www.copenhageneconomics.com/dyn/resources/Publication/publicationPDF/5/195/0/Copenhagen%20Economics%20Study%20-%20Airport%20Competition%20in%20Europe.pdf>, E.T. 25.10.2021
- CRS, (2020). Global economic effects of covid-19, (17.08.2020), Congressional Research Service, <https://fas.org/sgp/crs/row/R46270.pdf>, E.T. 25.10.2021
- Escolano, C. L., Alonso, D. C. and Campos, A. P. (2018). The Air Freight Transport at Spanish Airports: Towards Selective Concentration and Internationalization, *Revista de Estudios Andaluces (REA)*, (38), 224-227.
- Feng, O., Shyr, Y. and Lee, Y. L. (2012). Modeling Pricing And Scheduling Strategies For Air Cargo Carriers As Non-Cooperative Games, *Jurnal of Marine Science and Technology*, 20(2), 216-222.
- Graham, A. (2014). *Managing Airports - An International Perspective*, 4th ed. Abingdon: Routledge.
- Hu, Y. C., Lee, P. C., Chuang, Y. S. and Chiu, Y. J. (2018). Improving the Sustainable Competitiveness of Service Quality within Air Cargo Terminals, *Sustainability*, (10), 1-15.

- IATA, (2020a). 20 Year Passenger Forecast, <https://www.iata.org/en/publications/store/20-year-passenger-forecast/>, E.T. 29.10.2021
- IATA, (2020b). World Air Transport Statistics, <https://www.iata.org/en/publications/store/world-air-transport-statistics/>, E.T. 29.10.2021
- ICAO, (2019). *Presentation of 2018 Air Transport Statistical Results*, https://www.icao.int/annual-report-2018/Documents/Annual.Report.2018_Air%20Transport%20Statistics.pdf, E.T. 25.10.2021
- INTRADO, (2020), Global Air Cargo Industry, <https://www.globenewswire.com/news-release/2020/08/25/2083629/0/en/Global-Air-Cargo-Industry.html>, E.T. 25.10.2021
- Kasarda, J. D. and J. D. Green (2005). Air Cargo As An Economic Development Engine, *Journal of Air Transport Management*, (11), 459-462.
- Kiso, F. and Deljanin, A. (2009). Air Freight and Logistics Services, *Promet-Traffic&Transportation*, 21(4), 291-298.
- Kupfer, F., Meersman, H., Onghena, E. and Van de Voorde, E. (2017). The Underlying Drivers And Future Development Of Air Cargo, *Air Transporting Management*. 61, 6-14.
- Liu, F. and Mikuriya, K. (2017). *Moving Air Cargo Globally Air Cargo and Mail Secure Supply Chain and Facilitation Guidelines*, ICAO Security & Facilitation.
- Lu, C. S. and Yang, C. C. (2009). Logistics Service Capabilities and Firm Performance of International Distribution Center Operators, *The Service Industries Journal*, 30(2), 281–298.
- NTIS, (1982). “An overview of the air cargo system”, *OTA Advanced Air Transport Technology Assessment Advisory Panel*. January 1982, Washington.
- Park, Y., Choi, J. K. and Zhang, A. (2009). Evaluating Competitiveness Of Air Cargo Express Services. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 45(2), 321–334.
- R&M, (2020). *Global Air Freight Industry (2020 to 2025) - Growth, Trends, and Forecast, Research And Markets*, <https://www.globenewswire.com/news-release/2020/07/06/2057758/0/en/Global-Air-Freight-Industry-2020-to-2025-Growth-Trends-and-Forecast.html>, E.T. 25.10.2021
- Statista, (2020). Market size of the cargo airline industry worldwide from 2015 to 2020, <https://www.statista.com/statistics/1110351/market-size-cargo-airline-industry-worldwide/>, E.T. 25.10.2021
- Thomas R., Leinbach and Bowen, J. T. (2004). Air cargo services and the electronics industry in Southeast Asia, *Journal of Economic Geography*, 4, 299-321.
- Wenzel, D. (2015). Air cargo market – assessments and forecasts, Sector Research Aviation, NORD/LB Special Cargo.
- World Bank (2019). Air Freight: A Market Study with Implications for Landlocked Countries, <https://www.worldbank.org/en/topic/transport/publication/air-freight-study>, E.T. 29.10.2021
- World Bank, (2009). *Air Freight: A Market Study with Implications for Landlocked Countries*, Transport Papers, Washington.
- Zhang and Zhang, (2020). A Model Of Air Cargo Liberalization: Passenger Versus All-Cargo Carriers, *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 38(3-4), 175-191.

ETİK ve BİLİMSEL İLKELER SORUMLULUK BEYANI

Bu çalışmanın tüm hazırlanma süreçlerinde etik kurallara ve bilimsel atıf gösterme ilkelerine riayet edildiğini yazar(lar) beyan eder. Aksi bir durumun tespiti halinde Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi'nin hiçbir sorumluluğu olmayıp, tüm sorumluluk makale yazarlarına aittir. Yazarlar etik kurul izni gerektiren çalışmalarda, izinle ilgili bilgileri (kurul adı, tarih ve sayı no) yöntem bölümünde ve ayrıca burada belirtmişlerdir.

Kurul adı: Kapadokya Üniversitesi Etik Komisyonu

Tarih: 19.11.2021

No: 23.01