



Alınma

31 Ekim 2025

Düzeltilme

01 Aralık 2025

Kabul

18 Kasım 2025

* Sorumlu yazar.

e-mail: t.bayram128@gmail.com

Anahtar Kelimeler:

- Hava Kargo Taşımacılığı,
- Dış Ticaret,
- Gaziantep Havalimanı,
- Bölgesel Kalkınma

Gaziantep Havalimanı Örneğinde Hava Kargo Taşımacılığının Dış Ticaretteki Rolü

Tuğçe Bayram^{1*}, Ebru Kanyılmaz Polat²

¹ Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 17100, Çanakkale, Türkiye

² Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Biga Uygulamalı Bilimler Fakültesi, 17100, Çanakkale, Türkiye

ÖZET

Bu çalışma, Gaziantep Havalimanı özelinde hava kargo taşımacılığının Türkiye'nin dış ticaret performansındaki rolünü incelemeyi amaçlamaktadır. Araştırmada, 2019–2024 yılları arasında TÜİK, DHMİ ve SHGM tarafından yayımlanan istatistiksel veriler kullanılarak Türkiye genelinde ve Gaziantep Havalimanı ölçeğinde gerçekleştirilen ihracat miktarları tonaj ve değer bazında analiz edilmiştir. Bulgular, Türkiye’de havayolu ile yapılan ihracatın yıllar içinde arttığını, ancak Gaziantep Havalimanı’nın toplam ihracat içindeki payının oldukça sınırlı kaldığını göstermektedir. Gaziantep’te en fazla ihraç edilen ürün grupları arasında hububat, un, nişasta ve süt müstahzarları (19. fasıl) ile mineral yakıtlar (27. fasıl) öne çıkarken; halı ve yer kaplamaları (57. fasıl) ihracatında düşüş eğilimi gözlenmiştir. Ayrıca Suudi Arabistan’ın son dönemde Gaziantep Havalimanı üzerinden gerçekleştirilen ihracatta en önemli dış ticaret ortağı olduğu belirlenmiştir. Bu çalışma, hava kargo taşımacılığının bölgesel dış ticaret performansı üzerindeki etkisini Gaziantep örneğinde veriye dayalı olarak incelemesiyle literatürdeki bölgesel ölçekte yapılmış çalışmaların sınırlılığına önemli bir katkı sunmaktadır. Bununla birlikte araştırma, yalnızca 2019–2024 dönemine ait ikincil verilere ve Gaziantep Havalimanı’na ilişkin dış ticaret verilerine dayalı olduğu için, elde edilen bulgular genelleme amacı taşımamaktadır.

The Role of Air Cargo Transportation in Foreign Trade: A Case Study of Gaziantep Airport

Tuğçe Bayram^{1*}, Ebru Kanyılmaz Polat²

¹ Çanakkale Onsekiz Mart University, Institute Of Social Sciences, 17100, Çanakkale, Türkiye

² Çanakkale Onsekiz Mart University, Biga Faculty of Applied Sciences, 17100, Çanakkale, Türkiye

Received

31 October 2025

Revised

01 December 2025

Accepted

18 November 2025

ABSTRACT

Keywords:

- Air cargo transportation,
- Foreign trade,
- Gaziantep Airport,
- Regional development

This study aims to examine the role of air cargo transportation in Turkey's foreign trade performance through the case of Gaziantep Airport. Statistical data published by TÜİK, DHMİ, and SHGM for the period 2019–2024 were used to analyze export volumes both at the national level and specifically through Gaziantep Airport in terms of tonnage and economic value. The findings indicate that while Turkey's air cargo export volume has increased steadily over the years, the share of Gaziantep Airport in total exports remains significantly limited. The main export product groups shipped from Gaziantep include cereals, flour, starch, and milk preparations (Chapter 19), as well as mineral fuels (Chapter 27), whereas a downward trend has been observed in the traditional export category of carpets and other floor coverings (Chapter 57). Additionally, Saudi Arabia has emerged as the primary foreign trade partner associated with Gaziantep Airport in recent years. This study provides an original contribution to the literature by presenting a data-driven regional analysis of how air cargo transportation influences foreign trade performance in the context of a single provincial airport—an area where empirical studies remain limited. However, the analysis is restricted to secondary data for the period 2019–2024 and export figures specific to Gaziantep Airport; therefore, the results are not intended to be generalized beyond this context.

1. Giriş (Introduction)

Hava kargo taşımacılığı, küresel ticaret sisteminin en stratejik bileşenlerinden biri olarak, yüksek katma değerli ürünlerin uluslararası dolaşımını kolaylaştırmakta ve dünya ekonomisinin dinamiklerinde kritik bir rol oynamaktadır (Dalba, 2022). Taşınan yüklerin toplam hacmi içinde görece küçük bir paya sahip olmasına rağmen, parasal değer açısından hava kargo taşımacılığı, küresel ticaretin yaklaşık üçte birini temsil etmektedir. Özellikle ilaç, elektronik cihazlar ve hassas teknolojik ürünler gibi yüksek değerli malların güvenilir ve hızlı teslimatında sunduğu avantajlar, hava taşımacılığını diğer taşıma modlarına göre ön plana çıkarmaktadır (Dresner & Zou, 2017). Bu bağlamda, hava kargo sektörü yalnızca ticaretin etkinliğini değil, aynı zamanda ülkelerin ekonomik büyüme potansiyelini de destekleyen bir yapıya sahiptir (Altuntaş & Kılıç, 2021).

Teknolojik yenilikler ve e-ticaretin hızlı yükselişi, hava kargo sektörünün gelişiminde belirleyici olmuştur. Son yıllarda, dronelerin lojistik süreçlere entegrasyonu, dijital izleme sistemleri ve otomasyon teknolojileri, operasyonel verimliliği artırarak küresel ölçekte pazar erişimini genişletmiştir (Merkert & Alexander, 2018; Wang & Wang, 2018). Bu dönüşüm, hava kargo taşımacılığının sadece taşımacılık faaliyeti olmaktan çıkıp, entegre lojistik ağlarının ayrılmaz bir bileşeni haline gelmesine yol açmıştır. Bununla birlikte, sektörün yapısı zaman içerisinde büyük ölçüde değişmiş; başlangıçta hava postası taşımacılığına dayalı bir sistemden, bugün çok uluslu entegre taşıyıcıların ve özel kargo şirketlerinin hâkim olduğu karmaşık bir yapıya evrilmiştir (Merkert & Alexander, 2018). Özellikle e-ticaretin küresel ölçekte büyümesiyle birlikte müşterilerin teslimat hızı konusundaki beklentileri artmış, bu durum lojistik süreçlerin yeniden tasarlanmasını zorunlu kılmıştır (Dresner & Zou, 2017).

Ekonomik açıdan değerlendirildiğinde, hava kargo taşımacılığının yüksek değer/ağırlık oranı, sektörün gayri safi yurt içi hasılaya (GSYİH) doğrudan katkı sağlamasına olanak tanımaktadır. Bununla birlikte, sektör ekonomik dalgalanmalara oldukça duyarlıdır; küresel krizler, enerji fiyatları ve talep değişimleri gibi faktörler hava taşımacılığı stratejilerini doğrudan etkilemektedir (Dalba, 2022). Özellikle pandemi sürecinde, hava kargo taşımacılığı hem ticari sürekliliğin sağlanmasında hem de küresel tedarik

zincirlerinin kırılmaması açısından kilit rol oynamıştır (Abay, 2024). Bu süreç, hava kargo sektörünün kriz yönetimi kapasitesinin ve esnek yapısının önemini ortaya koymuştur.

Hava kargo taşımacılığının çevresel etkileri ise sektörde sürdürülebilirlik tartışmalarının merkezinde yer almaktadır. Artan yakıt tüketimi, karbon salımı ve operasyonel maliyetler, çevresel ve ekonomik sürdürülebilirlik arasında denge kurulmasını gerektirmektedir (Dalba, 2022). Bu nedenle, yeni nesil kargo uçakları, yenilenebilir enerji kaynaklarının kullanımı ve karbon azaltım stratejileri gibi konular sektördeki başlıca araştırma alanlarını oluşturmaktadır (Merkert & Alexander, 2018).

Güncel literatür incelendiğinde, hava kargo taşımacılığına ilişkin çalışmaların büyük çoğunluğunun ulusal ölçekli havayolu taşımacılığı kapasitesi, küresel lojistik ağlar veya havayolu işletmelerinin performansına odaklandığı görülmektedir. Ancak bölgesel havalimanlarının dış ticaret üzerindeki etkisini doğrudan veri temelli olarak inceleyen çalışma sayısı oldukça sınırlıdır. Bu çalışma, literatürdeki bu boşluğu doldurarak Gaziantep Havalimanı'nın hava kargo taşımacılığı yoluyla ilin dış ticaret performansına yaptığı katkıyı ortaya koymayı hedeflemektedir. Bu kapsamda çalışma, Gaziantep Havalimanı'nın hava kargo kapasitesinin artırılmasının ilin dış ticaret hacmi üzerinde anlamlı ve pozitif bir etkiye sahip olduğu varsayımına dayanmaktadır. Bu çalışma, Gaziantep Havalimanı özelinde hava kargo taşımacılığının dış ticaretteki rolünü analiz etmeyi amaçlamaktadır.

Araştırma betimsel nitelikli bir çalışma olup, tarama modeli çerçevesinde yürütülmüştür. Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) gibi ikincil veri kaynaklarından elde edilen istatistiksel bilgiler kullanılmıştır. Veriler, 2019–2024 yılları arasını kapsamakta olup, hava kargo taşımacılığının dış ticarete katkısı dönemsel eğilimler açısından değerlendirilmiştir. Çalışmanın sınırlılığı, yalnızca Gaziantep Havalimanı'na ilişkin verilerin analiz edilmesi ve nitel araştırma yöntemlerinin kullanılmasıdır; dolayısıyla sonuçlar genelleme amacı taşımamaktadır.

Sonuç olarak, bu araştırma, hava kargo taşımacılığının ekonomik büyüme ve dış ticaret üzerindeki etkisini bölgesel bir örnek üzerinden açıklamayı hedeflemekte; elde edilen veriler, Türkiye'nin lojistik stratejilerinin sürdürülebilir kalkınma perspektifinde yeniden yapılandırılması için bilimsel bir temel sunmaktadır.

1.1. Dış Ticaret (Foeign Trade)

Makalede ana metin Times New Roman yazı karakterinde 12 punto büyüklüğünde olmalıdır. Metin içerisindeki tüm yazılar iki yana yaslı olarak ve 1.15 satır aralığı ile yazılmalıdır. Paragraflar arasında 6 nk boşluk olmalıdır. Paragrafların ilk satırları 0.5 cm içeride başlamalıdır. Makalenin bölüm başlıkları 1., 1.1., 1.1.1. şeklinde ondalık ayrıacı kullanılarak yapılmalıdır. Ana başlıklarda Times New Roman yazı karakterinde kalın ve

Dış ticaret, iki veya daha fazla ülke arasında mal ve hizmetlerin belirli bir bedel karşılığında değişimini ifade eden temel ekonomik faaliyettir. Bu süreç, yalnızca ülkelerin gelir elde etmesini değil, aynı zamanda ekonomik kalkınmanın hızını, üretim yapısını ve uluslararası rekabet gücünü belirleyen bir mekanizma işlevi görmektedir (Kara, 2012). Dış ticaret, ülkelerin küresel ekonomiye entegrasyonunu sağlayarak büyüme ve refah düzeylerinin sürdürülebilirliğinde önemli bir rol oynamaktadır. Özellikle

gelişmekte olan ülkeler açısından dış ticaret, üretim kapasitesini artırma, döviz girdisi sağlama ve teknolojik ilerlemeyi hızlandırma açısından stratejik bir araç olarak değerlendirilmektedir (Abay, 2024).

Dış ticaret politikaları, ülkelerin ulusal çıkarları doğrultusunda şekillendirilmekte ve ekonomik büyüme, istihdam yaratımı ile rekabet gücünü artırma hedefleriyle doğrudan ilişkilendirilmektedir. Bu kapsamda, ticaretin yönünü belirleyen başlıca faktörler talep–arz dengesi, uluslararası fiyat avantajları, doğal kaynakların dağılımı, üretim ve teknoloji farklılıkları ile inovasyon düzeyidir.

- **Talep–Arz Dengesi:** İç üretim kapasitesinin yetersiz kaldığı durumlarda ithalat, arz fazlası durumlarında ise ihracat artışı, ülkelerin ekonomik dengesini sağlar. Bu süreç, döviz akışı ve ticaret dengesi açısından temel bir rol oynar.
- **Uluslararası Fiyat Avantajları:** İş gücü maliyetleri, enerji kaynaklarına erişim ve üretim teknolojisi gibi unsurlar, bazı ülkelere üretimin maliyet açısından avantajlı hale gelmesine neden olur. Bu fark, ithalat ve ihracatın yönünü belirleyen kritik bir etkidir.
- **Doğal Kaynak Dağılımı:** Doğal kaynakların eşit dağılmaması, ülkeleri karşılıklı ticarete yönlendiren başlıca unsurlardandır. Kaynak zengini ülkeler hammadde ihraç ederken, kaynak yetersizliğine sahip olanlar bu malları ithal etmektedir.
- **Teknoloji ve Üretim Farklılıkları:** Ülkelerin teknolojik kapasite ve sanayi düzeyi, üretim yeteneklerini doğrudan etkiler. Gelişmiş ülkeler ileri teknoloji ürünleri ihraç ederken, gelişmekte olan ülkeler genellikle düşük katma değerli ürünlerde uzmanlaşmaktadır.
- **Teknolojik Gelişmeler:** İnovasyonun hızlanmasıyla birlikte yeni ürünlerin piyasaya sürülmesi, ithalat ve ihracatı sürekli olarak teşvik etmektedir (Abay, 2024).

Bu dinamikler, ülkelerin dış ticaret politikalarının şekillenmesinde belirleyici rol oynamakta ve küresel ekonomideki konumlarını doğrudan etkilemektedir.

1.2. Türkiye ve Gümrük Birliği (Turkey and the Customs Union)

Türkiye'nin uluslararası ticaret sistemindeki konumunu güçlendiren en önemli adımlardan biri, 1995 yılında Avrupa Birliği (AB) ile imzalanan Gümrük Birliği Anlaşması olmuştur. Bu anlaşma, Türkiye'nin AB üyesi ülkelerle tarifesiz ticaret yapmasına ve üçüncü ülkelere karşı ortak bir ticaret politikası uygulamasına olanak tanımaktadır (MFA, 2024). Gümrük Birliği sonrasında Türkiye'nin ihracat kapasitesinde belirgin bir artış gözlemlenmiş, özellikle imalat sanayine dayalı sektörlerde üretim ve dış ticaret performansı güçlenmiştir.

Türkiye, 2023 yılında Cumhuriyet tarihinin en yüksek ihracat rakamına ulaşarak 255 milyar 777 milyon dolar tutarında ihracat gerçekleştirmiştir. Aynı yıl Almanya, Türkiye'nin en çok ihracat yaptığı ülke olmuştur ve toplam ihracatın yaklaşık %8,2'sini oluşturmuştur (TÜİK, 2024). Bu veriler, Türkiye'nin Avrupa pazarındaki güçlü ticari konumunu ve sanayi ürünleri odaklı dış ticaret yapısının istikrarını göstermektedir.

Dış ticaret, Türkiye ekonomisinin büyüme hedefleri açısından stratejik bir öneme sahiptir. İmalat sanayinin güçlenmesi, lojistik altyapının modernizasyonu ve uluslararası ticaret anlaşmalarının etkin kullanımı, Türkiye'nin küresel rekabet gücünü artırmaktadır. Bununla birlikte, ihracat odaklı büyüme politikaları, dış ödemeler dengesinin korunmasına ve ekonomik sürdürülebilirliğin sağlanmasına katkıda bulunmaktadır.

Türkiye'nin Dış Ticaretteki Potansiyeli (Turkey's Potential in Global Trade)

Türkiye'nin jeostratejik konumu, üç kıtanın kesişim noktasında bulunması ve gelişmiş ulaşım altyapısı, dış ticaret faaliyetleri için önemli avantajlar yaratmaktadır. Avrupa, Orta Doğu, Kafkasya ve Afrika pazarlarına yakınlığı sayesinde Türkiye, bölgesel ticaretin merkez ülkelerinden biri haline gelmiştir. Bunun yanı sıra, genç ve dinamik iş gücü, enerji koridorlarına erişim kolaylığı ve serbest ticaret anlaşmaları, ihracat potansiyelini artıran unsurlar arasında yer almaktadır. Bu faktörler, Türkiye'nin küresel ticaret sisteminde daha rekabetçi bir aktör olmasını sağlamaktadır (TÜİK, 2024).

1.3. Türkiye'de Havacılık (Aviation Sector in Turkey)

Türkiye'nin dış ticaret altyapısını destekleyen en önemli unsurlardan biri havacılık sektörüdür. 31 Temmuz 2023 itibarıyla Türkiye'de faaliyet gösteren 12 havayolu işletmesi bulunmaktadır. Türk tescilli sivil uçak sayısı 2022 yılında bir önceki yıla göre %7,2 artış göstererek 598'den 638'e yükselmiştir. Bu uçakların toplam yolcu kapasitesi 111.054 koltuk olarak belirlenmiştir. 2022 yılı itibarıyla sertifikalı 57 havalimanı aktif olarak hizmet vermekte ve bu havalimanlarında iç ve dış hatlarda toplam 185 milyondan fazla yolcu taşınmıştır (SHGM, 2023).

Pandemi süreci, Türkiye'de havayolu taşımacılığının geçici olarak daralmasına neden olmuş; bazı işletmeler faaliyetlerini durdurmuş veya kapatmıştır. Ancak 2022 yılında hava taşımacılığı yeniden canlanmış, iç hatlarda yaklaşık 76,67 milyon, dış hatlarda ise 103,27 milyon yolcu seyahat etmiştir. Bu veriler, bir önceki yıla göre yolcu sayısında yaklaşık %42 artış yaşandığını göstermektedir. Aynı yıl toplam 1,88 milyon uçuş gerçekleştirilmiştir (DHMİ, 2023).

Türkiye'de yurt içinde 7 merkezden 57 farklı noktaya uçuş yapılmakta; uluslararası düzeyde ise 130 ülkeye ve 342 destinasyona bağlantı sağlanmaktadır. Bu geniş ulaşım ağı, Türkiye'nin hem yolcu hem de kargo taşımacılığı kapasitesini artırmakta, ülkenin dış ticaretteki lojistik etkinliğini desteklemektedir. Hava taşımacılığının gelişimi, yalnızca turizm sektörüne değil, aynı zamanda ihracat hacminin artışına da katkıda bulunmaktadır.

Sonuç olarak, Türkiye'nin dış ticaret performansı; Gümrük Birliği üyeliği, gelişen lojistik altyapısı, stratejik konumu ve güçlü havacılık ağı sayesinde sürdürülebilir bir büyüme eğilimi göstermektedir. Bu unsurlar, Türkiye'yi bölgesel bir ticaret merkezi haline getirerek küresel ekonomide daha etkin bir aktör konumuna taşımaktadır.

Tablo 1. Yolcu Taşımacılığı Yapan Havayolu İşletmeleri (Abay ve Öztürk, 2024).

Havayolu	IATA	ICAO	Görsel Çağrı işareti	Bağlantı merkezi	Uçak Sayısı
Türk Hava Yolları	TK	THY	Türkish	İstanbul Havalimanı	425
AnadoluJet	TK	AJA	Türkish	Sabiha Gökçen Havalimanı	
SunExpress	XQ	SXS	Sunexpress	Adnan Menderes Havalimanı ve Antalya Havalimanı	62
Pegasus Hava Yolları	PC	PGT	Sunturk	Sabiha Gökçen Havalimanı	99

Corendon Airlines	XC	CAI	Corendon	Antalya Havalimanı	23
Freebird Hava Yolları	FH	FHY	Freebird Air	İstanbul Havalimanı	10
Tailwind Airlines	TI	TWI	Tailwind	Sabiha Gökçen Havalimanı	5
Diğerler Havayolları	(Kargo ve Yeni Açılan Havayolu İşletmeleri)				24

2. Yöntem (Methodology)

Bu çalışma, Gaziantep Havalimanı özelinde hava kargo taşımacılığının dış ticaret üzerindeki rolünü incelemek amacıyla yürütülmüştür. Araştırmada, Türkiye genelindeki ve Gaziantep Havalimanı'na ait iç hat ve dış hat kargo taşımacılığı verileri; taşınan yük miktarı (tonaj) ve ekonomik değer (bin dolar) açısından analiz edilmiştir.

Bu çalışma, betimsel analiz yaklaşımıyla tasarlanmış olup, veri toplama sürecinde ikincil veri analizi yöntemi kullanılmıştır. TÜİK, DHMİ ve SHGM tarafından yayımlanan 2019–2024 dönemine ait dış ticaret ve hava kargo istatistikleri, tonaj ve ekonomik değer bazında karşılaştırmalı olarak değerlendirilmiştir. Veriler önce Türkiye genelindeki hava kargo eğilimlerini belirlemek amacıyla analiz edilmiş, ardından Gaziantep Havalimanı'na ait dış hat kargo hareketleri ile karşılaştırmalı olarak yorumlanmıştır. Böylece çalışmada ulusal eğilim ile bölgesel performans arasındaki farkın nedenleri ortaya konmuştur. Analiz, veri setleri arasında tutarlılık sağlanarak yürütülmüş olup, sonuçların geçerliliği sağlamak amacıyla yıl bazlı trend incelemeleri yapılmıştır.

Elde edilen veriler, Gaziantep ili ve Gaziantep Havalimanı'nın ihracat performansını Türkiye geneliyle karşılaştırmalı olarak değerlendirmek amacıyla tablo ve grafikler aracılığıyla sunulmuş; bulgular, hava kargo taşımacılığının bölgesel dış ticaretteki katkısını açıklayacak biçimde yorumlanmıştır.

Bu yöntem, çalışmanın bölgesel düzeyde hava taşımacılığı ve dış ticaret etkileşimini sistematik biçimde ortaya koymasına ve literatüre somut veri temelli katkı sağlamasına olanak tanımıştır.

3. Bulgular ve Yorumlar (Findings and Comments)

3.1. İhracat Bulguları (Export Findings)

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 (TÜİK, 2024)

*1000\$	2019	2020	2021	2022	2023	2024 (Ocak-Ekim)
Deniz Yolu	109.114.264	100.907.927	133.174.269	150.294.432	143.170.863	120.361.658
Demir Yolu	971.021	1.287.765	1.648.442	2.457.286	1.959.989	1.540.936
Kara Yolu	54.461.860	53.127.588	68.749.376	78.837.775	83.064.149	71.595.417

Hava	14.849.231	12.732.561	18.735.586	20.687.774	25.506.683	21.043.265
Yolu						
Diğer	1.436.347	1.581.914	2.366.785	1.892.481	1.710.510	1.654.075

Tablo 2’ye bakıldığında, Türkiye 2019-2023 yılları arasında ve 2024 Ocak-Ekim döneminde gerçekleştirdiği ihracatta en çok denizyolu taşıma modunu kullandığı anlaşılmaktadır. Söz konusu dönemlerde deniz yolu taşıma modunu sırasıyla karayolu ve havayolu taşıma modları takip etmektedir. Pandemi döneminde bir önceki yıla göre tüm taşıma modlarının ihracat hacimlerinde bir düşüş yaşanmıştır. Türkiye’nin Havayolu taşıma modu ile gerçekleştirdiği ihracat hacmi her yıl artmaktadır. Türkiye 2020 yılında yaklaşık olarak 12.732 milyar dolarlık ihracatını havayolu taşıma moduyla gerçekleştirmiştir. Bu değer 2024 Ocak-Eylül döneminde yaklaşık olarak 21.043 milyar dolara ulaşmıştır.

2019-2023 yılları arasında ve 2024 Ocak-Ekim döneminde Türkiye’nin havayolu taşıma modu ile gerçekleştirdiği ağırlık bazlı ihracat verileri Tablo 3’te sunulmuştur.

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

Kargo	2019	2020	2021	2022	2023	2024	(Ocak- Ekim)
Trafiği							
İç Hat	65.667	51.043	106.317	105.088	109.461	106.749	
Dış Hat	1.456.737	1.317.533	1.604.833	1.573.161	1.560.617	1.763.255	

Tablo 3 incelendiğinde, Türkiye Havayolu taşıma modu ile 2019 yılında 1.456.737 ton ihracat gerçekleştirmiştir. 2023 yılın da Türkiye’nin Havayolu taşıma modu ile gerçekleştirdiği ağırlık bazlı ihracatı 2019 yılına göre %7,13 artış göstermiş ve 1.573.161 tona ulaşmıştır. 2024 Ocak-Ekim döneminde ise Türkiye 1.763.255 tonluk ihracatını Havayolu taşıma modu ile gerçekleştirmiştir. 2024 yılının sonunda Türkiye’nin Havayolu taşıma modu ile gerçekleştirdiği ağırlık bazlı ihracatta ülke rekoru kırılması beklenmektedir.

Gaziantep ilinin Türkiye’nin 2019-2023 yıllarında ve 2024 Ocak-Ekim döneminde gerçekleştirdiği ihracatındaki payını görebilmek için Tablo 4 oluşturulmuştur.

Tablo 4. Gaziantep ve Türkiye’den Yapılan Değer Bazlı İhracat Verileri

*1000\$	2019	2020	2021	2022	2023	2024	(Ocak- Ekim)
Gaziantep	7.811.872	8.164.823	10.284.899	11.197.256	10.490.403	8.475.044	
Yıllara	%8,36	%4,51	%25,96	%8,87	%-6,31	%-0,06	
Göre	%4,31	%4,81	%4,56	%4,40	%4,10	%3,92	
Değişim							
(%)							
İhracattaki							
Payı (%)							
Türkiye	180.832.722	169.637.755	225.214.458	254.169.748	255.412.194	216.195.322	
Yıllara	%2,1	%-6,19	%32,8	%12,9	%0,5	%3,11	
Göre							

Değişim
(%)

Tablo 4 incelendiğinde, 2020 yılında dünyayı etkisi altına alan pandemi nedeniyle bir önceki yıla göre değer bazlı ihracatta %6,19'luk daralma olsa da 2020 yılının sonu itibariyle Türkiye'nin değer bazlı ihracatında her yıl artış olduğu görülmektedir. Gaziantep ilinin değer bazlı ihracatı 2019 yılında yaklaşık olarak 7 milyar 811 milyon dolardan 2023 yılında yaklaşık olarak 10 milyar 490 milyon dolara ulaşmıştır. 2024 Ocak-Ekim döneminde ise Gaziantep ilinin değer bazlı ihracatı yaklaşık olarak 8 milyar 475 milyon dolar seviyesindedir. Ayrıca Gaziantep ilinin ihracatı 2019-2022 yılları arasında sürekli olarak artış göstermiştir. 2023 yılında ise bir önceki yıla göre %6,31'lik bir daralma yaşanmıştır. 2019-2023 yılları ve 2024 Ocak-Ekim dönemi dikkate alındığında Gaziantep ilinin Türkiye'nin ihracat hacmi içerisindeki ortalama payı %4,47'dir. Pandemi yılında Türkiye'nin ihracat hacmi yaklaşık olarak %6,2 daralırken, Gaziantep ilinin ihracat hacmi yaklaşık olarak %4,5'lik artış göstermiştir. Bu farklılığa sebep olan etkenlerin anlaşılabilmesi için Gaziantep ilinden ihracat edilen fasıllar incelenmiş ve Tablo 5'te sunulmuştur.

Tablo 5: Gaziantep İlinden 2019-2023 Yılları Arasında En Çok İhraç Edilen 5 Fasil

*1000\$	2019	2020	2021	2022	2023	2024 (Ocak-Ekim)
Fasil No: 57	460.711	395.867	565.542	539.699	504.652	432.467
Gaziantep	%5,89	%4,84	%5,49	%4,81	%4,81	%5,10
İhracatındaki Payı (%)						
Fasil No: 96	313.107	253.282	234.991	297.603	330.312	221.086
Gaziantep	%4	%3,10	%2,28	%2,65	%3,14	%2,60
İhracatındaki Payı (%)						
Fasil No: 19	207.319	172.044	182.290	274.276	289.282	250.377
Gaziantep	%2,65	%2,10	%1,77	%2,44	%2,75	%2,95
İhracatındaki Payı (%)						
Fasil No: 39	290.259	268.796	340.032	310.790	250.014	292.056
Gaziantep	%3,71	%3,29	%3,30	%2,77	%2,38	%3,44
İhracatındaki Payı (%)						
Fasil No: 84	131.921	103.198	138.176	146.072	164.994	120.169
Gaziantep	%1,68	%1,26	%1,34	%1,30	%1,57	%1,41
İhracatındaki Payı (%)						
57: Halılar ve diğer dokumaya elverişli maddelerden yer kaplamaları						
96: Çeşitli mamul eşya						
19: Habubat, un, nişasta veya süt müstehzaları						
39: Plastikler ve mamulleri						

84: Kazanlar, makinalar, mekanik cihazlar ve aletler, nükleer reaktörler; bunların aksam ve parçaları

Tablo 5 incelendiğinde, 57 numaralı fasılın Gaziantep ilinin ihracat hacmi içerisinde en çok paya sahip olduğu görülmektedir. Fakat son yıllarda 57 numaralı fasılın ihracat hacminde daralma olduğu anlaşılmaktadır. Yine 96, 19, 39 ve 84 numaralı fasılların ihracat hacimlerinde de yıllara göre artış ve azalışların olduğu ihracat verilerinden anlaşılmaktadır.

Tablo 6’da Gaziantep ve Türkiye’nin ağırlık bazda hava kargo ihracat miktarları yer almaktadır.

Tablo 6. Gaziantep ve Türkiye’nin İhracatta Yıllara Göre Ağırlık Bazında Dış Hat Hava Kargo Miktarları

Ton	2019	2020	2021	2022	2023	2024 (Ocak-Ekim)
Gaziantep	2	369	1	49	63	0
Türkiye	1.456.737	1.317.533	1.604.833	1.573.161	1.560.617	1.763.255

Tablo 6’da sunulan veriler, Gaziantep Havalimanı üzerinden gerçekleştirilen dış hat hava kargo taşımacılığının yıllar içinde çok sınırlı kaldığını göstermektedir. Bu durum yalnızca ihracat hacmindeki dönemsel değişimlerle açıklanamaz; yapısal faktörlere dayanmaktadır. Gaziantep’in ihracat ürünleri büyük oranda yüksek hacimli ve düşük birim değerli ürünlerden oluştuğu için kara ve deniz yolu taşımacılığı maliyet açısından daha avantajlıdır. Ayrıca Gaziantep Havalimanı’nda düzenli uluslararası kargo uçuşlarının bulunmaması ve kargo terminal kapasitesinin sınırlı olması, işletmelerin hava kargoya yönelmesini azaltmaktadır. Dolayısıyla, hava kargo taşımacılığının düşük seyretmesinin nedeni verilerin kendisi değil, lojistik altyapı, ürün yapısı ve kargo uçuş ağının darlığıdır.

Tablo 7’de Türkiye gümrük müdürlüklerinden gerçekleştirilen değer bazlı ihracat verileri sunulmaktadır.

Tablo 7: Türkiye Gümrük Müdürlüklerinden Yapılan İhracat

SIRA NO	GÜMRÜK MÜD.	2023 (*1000\$)	2024 (Ocak-Ekim)
1	Murat Bey Güm. Md.	27.701.312	24.376.338
2	Aliğa Güm. Md.	21.678.908	17.643.244
3	Derince Güm. Md.	17.637.842	16.610.213
4	Erenköy Güm. Md.	14.719.746	13.166.067
5	İstanbul Havalimanı Güm. Md.	14.638.006	13.076.876
6	Mersin Güm. Md.	12.775.987	12.221.767
7	Ambarlı Güm. Md.	12.526.804	10.023.106
8	Gemlik Güm. Md.	10.454.491	9.533.602
9	İzmir Güm. Md.	9.249.537	8.356.349
10	Dilovası Güm. Md.	8.390.295	8.356.349
81	Gaziantep Havalimanı Güm. Md.	5.497	4.391

Tablo 7 incelendiğinde, 2024 Ocak-Ekim döneminde yaklaşık olarak 24 milyar 376 milyon dolar ile en çok ihracatın İstanbul ilinde yer alan Murat Bey Gümrük Müdürlüğünden gerçekleştiği anlaşılmaktadır. Gaziantep Havalimanı Gümrük Müdürlüğü'nden 2024 Ocak-Ekim döneminde yaklaşık olarak 4 milyon dolarlık ihracat gerçekleştirilmiştir. Gaziantep Havalimanı Gümrük Müdürlüğü ihracat hacmi açısından diğer gümrük müdürlükleriyle kıyaslandığında 81. sırada yer almaktadır.

Tablo 8'de Gaziantep iline ve Gaziantep Havalimanı Gümrük Müdürlüğü'ne ait ihracat verileri yer almaktadır

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

*1000 \$	2019	2020	2021	2022	2023	2024 (Ocak- Ekim)
Gaziantep Havalimanı Güm. Müd.	2.426	2.583	2.116	3.552	5.497	4.391
Gaziantep İli	7.811.872	8.164.823	10.284.899	11.197.256	10.490.403	8.475.044

Tablo 8 incelendiğinde, Gaziantep ilinden gerçekleştirilen ihracat hacminin 2023 yılı hariç her yıl artış gösterdiği anlaşılmaktadır. Gaziantep Havalimanı Gümrük Müdürlüğü'nden gerçekleştirilen ihracat ise 2021 yılı hariç her yıl artış göstermiştir. Ancak Gaziantep Havalimanı Gümrük Müdürlüğü Gaziantep ilinin ihracatındaki payı çok düşük seviyelerdedir.

Tablo 9'da Gaziantep Havalimanı Gümrük Müdürlüğü'nden değer bazlı en çok ihraç edilen fasıllar sunulmuştur.

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

Fasıl No	2019	2020	2021	2022	2023	2024 (Ocak- Ekim)
61	748	521	629	593	284	78
19	599	109	481	618	969	783
27	210	57	55	229	2.433	670
8	164	1.249	38	159	384	343
61: Örne giyim eşyası ve aksesuarları						
19: Habubat, un, nişasta veya süt müstahzarları						
27: Mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler, bitümenli maddeler, mineral mumlar						
8: Yenilen meyveler ve sert kabuklu meyveler						

2024 Ocak-Ekim döneminde Gaziantep Havalimanı Gümrük Müdürlüğü'nden değer bazlı en çok ihraç edilen ürünlere baktığımızda ilk sırada 19 fasıl numaralı habubat, un nişasta veya süt müstahzarları gelmektedir. Yine aynı dönemde ikinci sırada 27 fasıl numarası ile mineral yakıtlar, mineral yağlar ve

bunlardan elde edilen ürünler, bitümenli maddeler ve mineral mumlardır. Pandemi yılı olan 2020’de 8 fasıl numarası ile yenilen meyveler ve sert kabuklu meyvelerin ihracatı tepe noktasına ulaşmıştır.

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

ÜLKELER	2019	2020	2021	2022	2023	2024 (Ocak- Ekim)
Hollanda	697	489	634	975	215	62
Suudi Arabistan	606	2	0,5	7	858	618
ABD	145	11	89	21	129	104
Katar	28	1.271	16	8	45	45

Tablo 10’da Gaziantep Havalimanı Gümrük Müdürlüğü’nden en çok ihracat gerçekleştirilen ülkeler sunulmuştur. 2024 Ocak-Ekim döneminde ve 2023 yılında en çok Suudi Arabistan’a ihracat gerçekleştirilmiştir. 2019-2022 yılları arasında Hollanda’ya gerçekleştirilen ihracat miktarında 2023 ve 2024 Ocak-Ekim dönemine gelindiğinde büyük bir düşüş yaşanmıştır. Yine aynı dönemlerde Hollanda’nın aksine ABD’ye gerçekleştirilen ihracat miktarında artış görülmektedir. Gaziantep Havalimanı Gümrük Müdürlüğü’nden Katar’a en çok ihracat 2020 pandemi döneminde gerçekleştirilmiştir.

4. Sonuç (Conclusion)

Bu çalışma, Gaziantep Havalimanı özelinde hava kargo taşımacılığının bölgesel dış ticaret performansı üzerindeki etkisini veriye dayalı olarak incelemiştir. Türkiye genelinde hava kargo taşımacılığının ihracattaki payı yıllar içinde istikrarlı şekilde artarken, Gaziantep Havalimanı’nda bu artış eğiliminin sınırlı düzeyde kaldığı sonucuna ulaşılmıştır. Analizler, bu durumun yalnızca ihracat hacmindeki dönemsel dalgalanmalardan kaynaklanmadığını; ürün yapısı, taşıma maliyetleri, havalimanı altyapısı ve dış hat kargo bağlantılarının kısıtlılığı gibi yapısal faktörlerin belirleyici olduğunu göstermektedir.

Gaziantep’in ihracat kompozisyonunun önemli bir bölümünü oluşturan hububat, un, nişasta türevleri ve bazı mineral ürünler yüksek hacimli ve düşük birim değerli oldukları için karayolu ve denizyolu taşımacılığı ekonomik açıdan daha avantajlıdır. Bu durum, hava kargo taşımacılığı tercihinin ürün özellikleri ile doğrudan ilişkili olduğunu ortaya koymaktadır. Diğer taraftan, Gaziantep Havalimanı’nda düzenli uluslararası kargo uçuşlarının bulunmaması, kargo terminal kapasitesinin sınırlı olması ve aktarma gereksinimi hava kargo maliyetlerini artırmakta ve bölgesel işletmelerin hava taşımacılığına yönelimini azaltmaktadır. Dolayısıyla, hava kargo taşımacılığının gelişimi yalnızca dış ticaret hacmine değil, altyapı yatırımları, uçuş ağı genişliği ve lojistik entegrasyon düzeyine de bağlıdır.

Bu sonuçlar, literatürde hava taşımacılığının ekonomik büyüme ve ticaret hacmi üzerindeki rolünü vurgulayan çalışmalarla uyumludur. Ancak bu çalışma, bu ilişkiyi ulusal değil bölgesel ölçekte ele alarak literatüre özgün katkı sağlamaktadır. Çalışma, bölgesel havalimanlarının ekonomik fonksiyonlarının yalnızca yolcu taşımacılığı üzerinden değerlendirilmesinin eksik olduğunu, kargo taşımacılığının da bölgesel rekabet gücünü doğrudan etkileyen stratejik bir alan olduğunu göstermektedir.

Bununla birlikte, araştırma yalnızca 2019–2024 dönemine ait ikincil verilere ve Gaziantep Havalimanı özelindeki dış ticaret kayıtlarına dayanmaktadır. Bu nedenle sonuçların genelleştirilmesi

amaçlanmamaktadır. İlerleyen araştırmaların, firma düzeyinde mikro veri analizi, sektör bazlı maliyet–verimlilik karşılaştırmaları ve bölgesel havalimanları arasında karşılaştırmalı hava kargo altyapısı değerlendirmelerini içermesi önerilmektedir.

Sonuç olarak, Gaziantep’te hava kargo taşımacılığının geliştirilmesi, yalnızca lojistik süreçlerin hızlandırılması açısından değil, aynı zamanda yüksek değerli ürün ihracatının artırılması, pazar çeşitliliğinin genişletilmesi ve bölgesel rekabet gücünün güçlendirilmesi bakımından stratejik önem taşımaktadır. Hava kargo kapasitesinin artırılması; modern kargo terminali yatırımları, düzenli dış hat kargo uçuşlarının planlanması ve kara–hava lojistik entegrasyonunun güçlendirilmesiyle mümkündür.

Kaynaklar (References)

1. Abay, Ş. (2024). Hava kargo taşımacılığına ait ihracat çıktıları: Dalaman Havalimanı üzerine bir araştırma. *Journal of Aerospace Science and Management*, 2(3), 99–112.
2. Abay, Ş., & Öztürk, O. (2024). Havayolu yolcularının pandemi sürecinde havayolu işletmelerinin sunduğu çevrimiçi hizmetlere ilişkin tutum ve niyetlerinin teknoloji kabul modeli ile incelenmesi. *Journal of Aerospace Science and Management*, 2(1), 1–20.
3. Altuntaş, M., & Kılıç, E. (2021). Havayolu taşımacılığı ile ekonomik büyüme arasındaki ilişkinin incelenmesi: Türkiye örneği. *Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 23(1), 187–202.
4. Dalba, B. (2022). The air cargo market overview. *Prace Naukowe*. <https://doi.org/10.5604/01.3001.0016.2629>
5. Devlet Hava Meydanları İşletmesi. (2023). 2022 faaliyet raporu. <https://www.dhmi.gov.tr>
6. Kara, M. (2012). *E-dış ticarete karşılaşılan sorunlar üzerine bir araştırma: Gıda sektörü örneği* (Yüksek lisans tezi). Fatih Üniversitesi, İstanbul.
7. Merkert, R., & Alexander, D. (2018). The air cargo industry. In *Air Transport Economics and Policy* (pp. 57–78). Routledge.
8. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü. (2023). *Faaliyet raporu*. <https://www.shgm.gov.tr>
9. Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı. (2024). *Türkiye dış ticaret politikaları*. <https://www.mfa.gov.tr>
10. Türkiye İstatistik Kurumu. (2024). *Türkiye dış ticaret istatistikleri*. <https://www.tuik.gov.tr>
11. Wang, Y., & Wang, J. (2018). Air cargo innovation and drone delivery systems in logistics. *Transportation Research Review*, 12(4), 201–215.