

Türkiye’de Havalimanlarının Durumu Üzerine Bir Analiz

An Analysis on the Status of Airports in Turkey

Hakan YILMAZ

*Yüksek Lisans İnönü Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü
Hakan_yilmaz84@hotmail.com*

Makale Başvuru Tarihi / Received: 10.11.2018
Makale Kabul Tarihi / Accepted: 11.12.2018
Makale Türü / Article Type: Araştırma Makalesi

**Anahtar
Kelimeler:**

*Uçak,
Havalimanı,
Ulaştırma*

ÖZET

Ulaştırma sistemlerinin alt sektörlerinden biri olan hava taşımacılığının altyapı elemanlarından birisi havalimanıdır. Havalimanı, yolcu ve hava aracı trafiğinin düzenlenmesine yönelik gerekli binaları, hava araçlarının uçuşa hazırlanması ile iniş ve kalkışını sağlamak için gerekli altyapı ve kolaylıkları kapsayan özel şekilde düzenlenmiş tesislerdir. Büyük yatırım ve işletme maliyetleri gerektiren bu tesislerin verimli bir şekilde işletilmesi ülke kaynaklarının kullanımı açısından büyük önem taşımaktadır. Hava taşımacılığında önemli bir yeri olan, bir ülkenin dünyaya açılan kapısı ve ülke tanıtımında çok önemli katkısı bulunan havalimanları aynı zamanda buldukları bölgenin ekonomik, sosyal ve kültürel gelişmesine önemli düzeyde katkı sunan yapılarıdır

Bu çalışmanın amacı genel olarak havalimanlarının özellikleri ve önemi hakkında bilgiler sunmaktır. Bu bağlamda, Havalimanı Kavramı başta olmak üzere PAT sahaları, havalimanlarının sınıflandırılması, havalimanlarının sertifikalandırma ve işletme kriterleri, uçakların sınıflandırılması ve uçak çeşitlerinin yanında uçak trafiği ile yolcu trafiğine ilişkin istatistik bilgileri sunularak yorumlanacaktır.

Keywords:

*Plane,
Airport,
Transport,*

ABSTRACT

One of the infrastructure elements of air transportation, which is one of the transportation sub-companies, is the airport. The airport is specially designed facilities with the necessary buildings for the regulation of passenger and aircraft traffic, and the necessary infrastructure and facilities for the preparation of aircraft for flight. The use of country resources is of great importance in the construction of large investments and businesses. Airports, which have an important place in air transportation, are the gateway of a country and a very important place for promoting the country, are also aid practices to help their economic, social and cultural development.

This purpose is to provide information about the characteristics and importance of airports in general. In this context, including the Airport Concept, PAT sites, airport classification, certification and operation criteria of airports, classification of aircraft and aircraft types, as well as aircraft traffic and passenger traffic statistics will be presented and interpreted.

1. GİRİŞ

Günümüzde zaman ve hız faktörü çok önemlidir. Hava ulaşımının süratli, konforlu ve emniyetli oluşu ve sivil havacılık teknolojisinin sürekli ve hızlı bir gelişim içinde bulunması, diğer ulaşım araçlarına nazaran yolcu ve yük taşımacılığında hava taşımacılığının önemini daha da arttırmıştır. Dünyada sivil hava taşımacılığı son yirmi yılda çok büyük bir gelişim göstermiştir. Buna paralel olarak Türkiye’de de bu alanda giderek artan gelişimi görmek mümkündür. Türkiye’de son yıllarda Sivil Havacılık faaliyetlerinin mümkün olan her şehre yaygınlaştırılması çalışmalarının etkisi ile sivil hava taşıyıcıları, genel havacılık işletmeleri, eğitim ve sportif amaçlı işletmeler ve uçak, helikopter, planör gibi hava araçları sayısındaki artışlar yanında 1986 yılından başlayarak havalimanlarımızın sayısı da hızla artmıştır.

1983 yılında yürürlüğe giren 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ile özel hava yolu taşımacılığını geliştirecek önemli düzenlemeler yapılmıştır. Ülkelerin dünyaya açılan kapısı ve ülke tanıtımında çok önemli yeri bulunan havalimanları aynı zamanda buldukları bölgenin ekonomik, sosyal, kültürel gelişimine de önemli katkılar sağlamaktadır. Bu doğrultuda havalimanlarının ülkeler açısından önemi yadsınamaz düzeydedir.

2. HAVALİMANI KAVRAMI ÜZERİNE

Havalimanı kavramı üzerine başlığı altında havalimanı, PAT sahalarının, havalimanlarının sınıflandırılması konularına yer verilmiştir.

2.1. Havalimanı

Hava araçlarının inip kalkabilmesi için kara veya su üzerinde tesis edilmiş pist veya pistlere; Hava araçlarının seyrüseferlerinde, iniş ve kalkışlarında kullanacakları seyrüsefer yardımcılara; hava araçlarının yerdeki hareketlerini sağlayan yollara; yolcu, bagaj ve kargonun yüklenip boşaltılabilmesi, hat bakımlarının ve kontrollerinin yapılabilmesi için gerekli alanlara, yolcu ve kargonun kara taşıma sistemleri ile hava taşıma sistemi arasında geçişlerini sağlayacak gerekli tesis ve kolaylıklara; hava araçlarının konaklama ve bakımlarının yapılabilmesi için hangarlara sahip, havacılık güvenliği ve emniyeti için her türlü tedbirin alındığı ve hizmetin sağlandığı tesislerdir.

2.2. PAT Sahalarının Tanımı

PAT Sahaları terimi Pist, Apron ve Taksi Yolunu ifade etmektedir.

Pist: Uçakların iniş ve kalkışı için hazırlanmış dikdörtgen şeklinde belirlenmiş bir sahadır. Pistin Uzunluğunun belirlenmesinde sıcaklık, rakım ve basınç faktörleri dikkate alınır.

Apron: Havalimanında uçakların parklandırılmaları, akaryakıt ikmalleri, yolcu yük, posta, kargo indirme bindirmeleri ve bakımlarının yapılabilmesi için belirlenmiş sahalardır.

Taksi Yolları: Havalimanı tel örgüsü içerisinde kalan ve Pist ile apronu, ya da pistleri birbirine bağlayan yollara denir.

2.3. Havalimanlarının Sınıflandırılması

Havalimanlarının sınıflandırılması askeri ve sivil havalimanları olmak üzere ikiye ayrılmıştır. Hava limanları ile ilgili bilgiler aşağıda sunulmuştur.

2.3.1. Askeri Havalimanları

Alt ve üst yapı tesis ve kolaylıkları ile destek hizmet tesis ve kolaylıkları tamamen askeri uçak ve uçuş faaliyetlerine yönelik olarak planlanan ve askeri birimler tarafından yönetilip işletilen havalimanlarıdır. Tesis olarak çok çeşitli uçak tipine hizmet verebilecek yapıda dizayn edilmektedirler. Bugün dünyada kullanılan birçok sivil Havalimanını başlangıçta askeri amaçlı olarak kurulmuştur. Birinci dünya savaşı ve özellikle ikinci dünya savaşından sonraki yıllarda birçok askeri Havalimanı sivil Havalimanına dönüştürülmüştür. Sovyetler Birliği’nin dağılması ve Varşova Paktı’nın sona ermesi de askeri havalimanlarının sivil havalimanlarına dönüştürülmesini hızlandıran bir başka etken olmuştur. Askeri havalimanlarının kullanım amacı esas olarak askeri uçak uçuş faaliyetlerine yönelik olmasına rağmen bazı ülkelerde ve ülkemizde olduğu gibi ortak kullanım anlaşmalarıyla sivil havacılık faaliyetlerine açılabilmiş görülmektedir.

2.3.2. Sivil Havalimanları

Askeri amaçlı kullanılan havalimanları dışında kalan tüm havalimanlarını sivil Havalimanı olarak belirtebiliriz. Sivil havalimanları da kendi aralarında kullanım amacı ve sahiplik yapıları ile yapısal büyüklük, fiziksel özellik ve hizmet hacmi gibi kriterler göz önüne alınarak, değişik yöntemlere göre sınıflandırılmaktadır. Türkiye’de havalimanları ICAO’nun referans kodları baz alınarak 14 Mayıs 2002 tarih, 24755 sayılı resmi gazete ile yayınlanan Havalimanı Yapım, İşletim ve Sertifikalandırma Yönetmeliğine (SHY-14A) göre sertifikalandırılmaktadır.

2.4. Havalimanlarının Sertifikalandırma ve İşletme Kriterleri

Havalimanları belirli standartlarda teknik ve yapısal özelliklerine göre sınıflandırılırken, minimum fiziki özellikler ve hizmetler kapsamında işletme ruhsatı verilmekte, havalimanı işletme sistemlerinin tümü göz önüne alınarak sertifikalandırılmaktadır.

Türkiye’de havalimanı işletme ruhsatı ve sertifikalandırma çalışmaları Ulaştırma Bakanlığı adına Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından yürütülmektedir. 14 Mayıs 2002 tarih, 24755 sayılı resmi gazete ile yayınlanan Havalimanı Yapım, İşletim ve Sertifikalandırma Yönetmeliğine (SHY-14A) göre "A Grubu Sertifika" verilecek havalimanlarında olması gereken minimum fiziki özellikler ve hizmetler:

- En az 1 adet 3000x45 m veya daha büyük ebatta piste sahip olması,
- Seyrüsefer yardımcı cihazlarının (ILS, VOR, DME, NDB ve benzeri) bulunması,
- En az CAT I veya CAT II kategorisinde pist aydınlatma ve yaklaşma ışıklarına sahip olması,
- Terminal yolcu kapasitesinin yıllık en az 3.000.000 olması,
- Terminal konforuna (ısıtma-soğutma-havalandırma-oturma grupları ve benzeri) sahip olması,
- Havalimanlarına incek en büyük gövdeli uçak tipi için kaza kırım ve kurtarma olanaklarına sahip olması,
- Uçuş emniyetinin sağlanması için kullanılan özel maksatlı araç, gereç ve teçhizata (kar rotatifi, pist sürtünme katsayısını ölçen teçhizat ve benzeri) sahip olması,
- Kargo kolaylıklarına sahip olması,
- Sahip olduğu pist veya pistler için havalimanlarına incek en büyük gövdeli uçak tipine göre Bakanlıkça belirlenecek Kaplama Sınıflandırma Numarasına (PCN) sahip olması,
- Havalimanlarına incek en büyük gövdeli uçak tipine göre belirlenecek en az 5 uçak kapasiteli Aprona sahip olması ve aşağıdaki kolaylıkların kesintisiz olarak sağlanması;

Gümrük ve pasaport kontrol hizmeti, meteoroloji hizmeti, yangın söndürme hizmeti, PTT hizmeti, sağlık hizmeti, yakıt hizmeti, yer hizmeti, ikram hizmeti, güvenlik hizmeti, havalimanları ile şehir merkezi arasındaki ulaşım kolaylıklarının olması.

"B Grubu Sertifika" verilecek havalimanlarında olması gereken minimum fiziki özellikler ve hizmetler:

- En az 1 adet 1800x45 m veya daha büyük ebatta piste sahip olması,
- Gerekli seyrişer yardımcı cihazlarının bulunması,
- Pist aydınlatma ve yaklaşma ışıklarına sahip olması,
- Terminal yolcu kapasitesinin yıllık en az 1.000.000 olması,
- Sahip olduğu pist veya pistler için havalimanlarına incek en büyük gövdeli uçak tipine göre Bakanlıkça belirlenecek Kaplama Sınıflandırma Numarasına (PCN) sahip olması,
- Havalimanlarına incek en büyük gövdeli uçak tipine göre belirlenecek en az 3 uçak kapasiteli aprona sahip olması ve kesintisiz meteoroloji hizmeti, kesintisiz güvenlik hizmeti, kalkış ve inişten en az 2 saat önce olmak üzere, yangın söndürme hizmeti, PTT hizmeti, sağlık hizmeti, uluslararası havalimanları ise yukarıdaki hizmetlere ilave olarak, gümrük ve pasaport kontrol hizmeti, yakıt hizmeti, yer hizmeti, ikram hizmeti kolaylıkların sağlanması;
- Havalimanları ile şehir merkezi arasındaki ulaşım kolaylıklarının olması.

"C Grubu Sertifika" verilecek havalimanlarında olması gereken minimum fiziki özellikler ve hizmetler ise ;

- En az 1 adet 1200x30 m veya daha büyük ebatta piste sahip olması,
- Gerekli seyrişer yardımcı cihazlarının bulunması,
- Pist aydınlatma ve yaklaşma ışıklarına sahip olması,
- Sahip olduğu pist veya pistler için havalimanlarına incek en büyük gövdeli uçak tipine göre Bakanlıkça belirlenecek Kaplama Sınıflandırma Numarasına (PCN) sahip olması,
- Havalimanlarına incek en büyük gövdeli uçak tipine göre belirlenecek en az 1 uçak kapasiteli aprona sahip olması ve kesintisiz meteoroloji hizmeti, kesintisiz güvenlik hizmeti, kalkış ve inişten en az 2 saat önce, yangın söndürme hizmeti, PTT hizmeti, sağlık hizmeti, uluslararası havalimanları ise yukarıdaki hizmetlere ilave olarak, gümrük ve pasaport kontrol hizmeti, yakıt hizmeti, yer hizmeti, ikram hizmeti, kolaylıkların sağlanması,
- Havalimanı ile şehir merkezi arasındaki ulaşım kolaylıklarının olması gerekmektedir.

2.5. Uçakların sınıflandırılması

Uçakları belirli bir kritere göre sınıflandırmak mümkün değildir. Kullanıldıkları yerlere, gayelere göre üzerinde taşıdığı motorlara göre, şekillerine göre ve daha pek çok kritere göre uçakları tiplere ayırmak mümkündür. Kullanılma yeri açısından ana olarak: askerî ve sivil uçaklar olmak üzere iki gruba ayrılabilir. Askerî uçaklar da gayelerine göre avcı uçağı, bombardıman uçağı, keşif, nakliye uçağı gibi tiplere sâhiptir. Her tipteki uçağın kendine has yapı, ebat ve manevra özellikleri vardır. Sivil uçaklar da kendi aralarında yolcu, nakliye, ilâçlama, araştırma uçağı vb. gibi çeşitli gayelerde kullanılacak şekilde değişik ebat ve özelliklerde yapılır. Uçakları dizayn edenler uçağın şeklini, motorunu vb. yapı elemanlarını seçerken pek çok faktörü göz önüne almak mecburiyetindedir. Örnek verecek olunursa süratin önemli olduğu bir avcı uçağında pervaneli motor yerine jet motorunu tercih edecektir.

Son zamanlarda gelişen savaş teknolojisi neticesinde ortaya çıkan bir uçak tipi de pilotsuz uçaklar yani insansız hava araçlarıdır. Elektronik haberleşme cihazlarıyla ya yerden pilot kontrolünde veya otomatik kontrol sistemleri yardımıyla kendi kendine uçarak, maliyeti pilotlu uçaklara göre

düşürmektedir. Bu sebeple gelecekte pilotlu uçakların yerini alabileceği düşünülmektedir. Bunun yanında yerden pilot kontrolü olan çeşitlerinde kumanda eden pilotun geniş bir görüş açısı olmaması ve görevini tamamlayan uçağın tekrar üsse dönmesinin hava şartlarına bağlı olması gibi dezavantajları da vardır (<http://ucak.uzerine.com/index.jsp?objid=3287>, 2015).

2.5.1. Uçak Çeşitleri

Uçak çeşitleri; kanat sayısına, motor sayılarına, kullanım amaçlarına, motor türlerine ve diğer özelliklere göre uçaklar olmak üzere beşe başlıkta incelenebilir (<http://sivilhavaci.blogspot.com.tr/2012/12/ucak-cesitleri.html>, 2015),

a) Kanat Sayısına Göre Uçak Çeşitleri: Monoplane: Tek kanatlı, Biplane: Çift kanatlı, Threepplane: Üç kanatlı

b) Motor Sayılarına Göre Uçak Çeşitleri: Tek motorlu, iki motorlu, üç motorlu, dört motorlu, altı motorlu, sekiz motorlu ve on motorlu olmak üzere yediye ayrılmaktadır.

c) Kullanım Amaçlarına Göre Uçak Çeşitleri: Yolcu uçakları, nakliye uçakları, yük+yolcu uçakları, zirai ilaçlama uçakları, eğitim uçakları, gözetleme uçakları, keşif uçakları, denizaltı uçakları, bombardıman uçakları, yangın söndürme uçakları, hücum uçakları, insansız hava araçları (İHA), insansız savaş uçakları, casus uçaklar ve komuta kontrol uçaklarıdır.

d) Motor Türlerine Göre Uçak Çeşitleri: Turbojet, turbofan, ramjet, pulsejet, roket motorlu, scramjet turboprop, piston motorlu, wankel motorlu ve ductedfan olmak üzere çeşitlere ayrılmaktadır.

e) Diğer Özelliklere Göre Uçaklar: Deniz uçağı, Değişik Tasarımlı, Hem suya hem karaya inebilen Sabit Kanatlı, Döner Kanatlı, Çok Küçük Uçaklardır.

3. TÜRKİYE’DEKİ HAVALIMANLARI

Türkiye’deki havalimanları ve intifaları ve hizmete giriş tarihleri aşağıdaki tabloda verilmiştir. Türkiye’de 53 havalimanı işletilmektedir. Bunlardan 48 tane havalimanı DHMİ tarafından 3 tanesi DHMİ denetimli özel şirketler tarafından 2 Tanesi ise diğer Kamu ve Özel şirketler tarafından işletilmektedir.

Zonguldak Çaycuma Havalimanı 5335 sayılı kanun kapsamında 04.10.2006 tarihinde yapılan sözleşme ile Zonguldak Özel Sivil havacılık Sanayi ve Ticaret A.Ş.’ye işletilmek üzere 25 yıllığına kiralanmıştır. DHMİ denetimindedir.

Antalya Gazipaşa Havalimanı, 5335 sayılı kanun kapsamında 04.01.2008 tarihinde yapılan sözleşme ile 25 yıllığına TAV Gazipaşa Yatırım Yapım ve İşletme A.Ş.’ye kiralanmıştır. DHMİ denetimindedir.

Aydın Çıldır Havalimanı, 5335 sayılı kanun kapsamında 26.06.2012 tarihinde yapılan sözleşme ile 20 yıllığına THY Aydın Çıldır Havalimanı İşletme A.Ş.’ye kiralanmıştır. DHMİ denetimindedir.

Kütahya Zafer Havalimanı Yap-İşlet –Devret modeli yöntemiyle İÇ İÇTAŞ İnşaat Sanayi ve Ticaret A.Ş.’ye 2044 yılına kadar devredilmiştir.

Sabiha Gökçen Havalimanı, Havaalanı İşletme ve Havacılık Endüstri A.Ş tarafından işletilmektedir.

Eskişehir Havalimanı ise Anadolu Üniversitesi Havacılık ve Uzay Bilimleri Fakültesi tarafından işletilmektedir.

Tablo 2.1 Türkiye'deki Havalimanları

HAVALİMANLARI	İNTİFA	HİZMETİ GİRİŞ TARİHİ
İSTANBUL ATATÜRK	DHMİ	1953
ANKARA ESENBOGA	DHMİ	1955
İZMİR ADNAN MENDERES	DHMİ	1987
ANTALYA	DHMİ	1960
MUĞLA DALAMAN	DHMİ-HKK	1381
ADANA	DHMİ	1937
TRABZON	DHMİ	1957
MUĞLA MİLAS-BODRUM	DHMİ	1997
İSPARTA S. DEMİREL	DHMİ	1997
NEVŞEHİR KAPADOKYA	DHMİ	1998
ERZURUM	DHMİ-HKK	1966
GAZİANTEP	DHMİ	1976
ADYAMAN	DHMİ	1998
AĞRI	DHMİ	1997
AMASYA MERZİFON	DHMİ-HKK	2008
BALIKESİR KOCA SEYİT	DHMİ	1997
BALIKESİR MERKEZ	DHMİ-HKK	1998
BATMAN	HKK	2010
BİNGÖL	DHMİ	2013
BURSA YENİŞEHİR	DHMİ-HKK	2000
ÇANAKKALE	DHMİ-DKK	1995
ÇANAKKALE GÖKÇEADA	DHMİ	2010
DENİZLİ ÇARDAK	DHMİ-HKK	1991
DİYARBAKIR	DHMİ-HKK	1952
ELAZIĞ	DHMİ-KKK	1940
ERZİNCAN	DHMİ-KKK	1988
HATAY	DHMİ	2007
IGDIR	DHMİ	2012
KAHRAMANMARAŞ	DHMİ	1996
KASTAMONU	DHMİ	2013
KARS	DHMİ	1988
KAYSERİ	DHMİ-HKK	1998
KOCAELİ CENGİZ TOPEL	DHMİ-DKK	2011
KONYA	DHMİ-HKK	2000
MALATYA	DHMİ-HKK	1941
MARDİN	DHMİ	1999
MUŞ	DHMİ-HKK	1992
SAMSUN ÇARŞAMBA	DHMİ	1998
SİİRT	DHMİ	1998
SİNOP	DHMİ	1993

SİVAS NURİ DEMİRAĞ	DHMİ	1957
ŞANLIURFA GAP	DHMİ	2007
ŞIRNAK	DHMİ	2013
TEKİRDAĞ ÇORLU	DHMİ-HKK	1998
TOKAT	DHMİ	1995
UŞAK	DHMİ-HKK	1998
VAN FERİT MELEN	DHMİ	1943
ANTALYA GAZİPAŞA	DHMİ	2009
İSTANBUL SABİHA GÖKÇEN	HEAŞ	2001
ZONGULDAK ÇAYCUMA	DHMİ	2007
ZAFER BÖLGESEL	DHMİ	2012

Kaynak: <http://www.dhmi.gov.tr/finans.aspx>, 2015

Tabloda görüldüğü gibi Türkiye’nin büyük çoğunluğundaki illerde hava limanı bulunmaktadır. Yine tabloda belirtilen havalimanlarının dışında İstanbul’a yapılacak Türkiye’nin en büyük 3. havalimanı için yapılan ihale, KDV hariç 22 milyar 152 milyon Euro’yla Limak-Kolin-Cengiz-Mapa-Kalyon Ortak Girişim Grubuna 25 yıllığına verilmiştir. Bu İhale Cumhuriyet tarihinin en büyük ihalesi olmuştur.

3.1. Türkiye’deki Havalimanlarının Gelir ve Giderleri

Belirtilen başlık altında Türkiye’deki hava limanlarının gider-zarar durumu ve Türkiye’deki hava limanlarına ait istatistiki verilere yer verilecektir.

3.1.1. Türkiye’deki Havalimanlarının Gider- Zarar Durumu

Tek Düzen Hesap planına uygun olarak Havalimanlarının Satış Faaliyet Giderleri aşağıdaki tabloda detaylı olarak açıklanmıştır. Satışların Maliyeti, Faaliyet giderleri, Satışların Maliyeti ve Faaliyet Giderleri, Diğer Faaliyetlerden Olağan Gider ve Zararlar, Olağan Dışı Gider ve Zararlar ve Toplam gider ve Zararlar incelenmiştir. 2015 yılında **2.004.507.000** TL gider karşılığı hizmetlerin sürdürüleceği programlanmıştır. 2013 yılı giderleri **1.502.776.714,85** TL olarak gerçekleşmiş olup, 2014 yılı giderlerinin **1.966.602.000** TL olarak revize edilmiştir.

Tablo 2.2: Türkiye’deki Havalimanlarının Gider Zarar Durumu

DHMİ	GİDER VE ZARARLAR			(BİN TL)
	YILLAR	2013G	2014R	2015P
BİLGİ				
SATIŞLARIN MALİYETİ		1.069.526	1.594.100	1.656.606
FAALİYET GİDERLERİ		117.073	147.312	164.413
SATIŞLARIN MALİYETİ VE FAALİYET GİDERLERİ		1.186.599	1.741.412	1.821.019
DİĞER FAALİYETLERDEN OLAĞAN GİDER VE ZARARLAR		313.386	222.144	180.222
OLAĞAN DIŞI GİDER VE ZARARLAR		2.792	3.046	3.266
TOPLAM GİDER VE ZARARLAR		1.502.777	1.966.602	2.004.507

Kaynak: DHMİ 2015 Yılı İşletme Bütçe Kitabı, Mali İşler Daire Başkanlığı, 2015

3.1.2. Türkiye'deki Havalimanlarının Gelir Durumu

Havalimanların genel olarak gelirleri; konma, konaklama PAT sahası gelirleri, yaklaşma gelirleri, meydan çalışma saatleri uzatma gelirleri, aydınlatma, yer hizmet gelirleri, araç özel plaka ve personel tanıtma kart ücret gelirleri, yolcu servis hizmet gelirleri, yer tahsis hizmet gelirleri, elektrik-su ve soğutma gelirleri, diğer terminal hizmet gelirleri reklâm gelirleri büro-arazi kira gelirlerinden oluşmaktadır.

3.2. Türkiye'deki Havalimanlarına Ait İstatistikî Bilgiler

Türkiye'deki 2013-2014 yıllarına ait uçak trafik ve yolcu trafiğine ilişkin istatistikî bilgiler aşağıda tablolar halinde sunulmuştur.

3.2.1. Türkiye'deki 2013-2014 Yılları Uçak Trafik İstatistikî Bilgileri

Türkiye'deki 2013-2014 yılları arasındaki Uçak Trafik istatistikî bilgileri aşağıda tabloda gösterilmiştir.

Tablo 2.3 Uçak Trafiği İstatistikleri

TÜRKİYE'DEKİ UÇAK TRAFİĞİ									
Havalimanları	2013 YILSONU			2014 YILSONU			2014/2013 (%)		
	İç Hat	Dış Hat	Toplam	İç Hat	Dış Hat	Toplam	İç Hat	Dış Hat	Toplam
İstanbul Atatürk	139.043	267.274	406.317	145.402	294.115	439.517	5	10	8
İstanbul Sabiha Gökçen	91.848	58.727	150.575	113.051	72.603	185.654	23	24	23
Ankara Esenboğa	80.107	16.711	96.818	78.740	15.681	94.421	-2	-6	-2
İzmir Adnan Menderes	58.658	18.207	76.865	62.998	18.750	81.748	7	3	6
Antalya	44.479	127.064	171.543	49.054	128.834	177.888	10	1	4
Gazipaşa Alanya	965	1.760	2.725	2.825	2.829	5.654	193	61	107
Muğla Dalaman	11.170	19.150	30.320	12.112	19.886	31.998	8	4	6
Muğla Milas-Bodrum	16.457	13.590	30.047	19.836	14.138	33.974	21	4	13
Adana	37.129	4.801	41.930	37.726	7.265	44.991	2	51	7
Trabzon	18.170	2.618	20.788	18.633	3.007	21.640	3	15	4
Isparta Süleyman Demirel	10.295	805	11.100	13.783	796	14.579	34	-1	31
Nevşehir Kapadokya	2.340	63	2.403	2.912	75	2.987	24	19	24
Erzurum	7.044	252	7.296	7.805	228	8.033	11	-10	10
Gaziantep	14.002	1.324	15.326	15.326	1.464	16.790	9	11	10
Adıyaman	1.337		1.337	1.420		1.420	6		6
Ağrı	1.576		1.576	1.683		1.683	7		7
Aydın Çıldır				13.624		13.624			
Amasya Merzifon	1.064	9	1.073	1.135	25	1.160	7	178	8
Balıkesir Koca Seyit	5.265	49	5.314	5.969	88	6.057	13	80	14
Balıkesir Merkez	185	1	186	147		147	-21	-100	-21
Batman	3.802	11	3.813	3.554	2	3.556	-7	-82	-7
Bingöl	300		300	1.192		1.192	297		297
Bursa Yenişehir	6.193	361	6.554	7.154	412	7.566	16	14	15
Çanakkale	548		548	809	12	821	48		50
Çanakkale Gökçeada	104		104	70		70	-33		-33
Denizli Çardak	5.230	60	5.290	6.141	66	6.207	17	10	17
Diyarbakır	13.819	159	13.978	13.637	186	13.823	-1	17	-1
Elazığ	6.514	294	6.808	6.720	326	7.046	3	11	3
Erzincan	2.609		2.609	2.564	16	2.580	-2		-1
Eskişehir Anadolu	5.382	306	5.688	4.268	419	4.687	-21	37	-18
Hatay	6.155	1.798	7.953	6.778	2.905	9.683	10	62	22
İğdır	1.730	0	1.730	1.418		1.418	-18		-18
Kahramanmaraş	1.692	0	1.692	1.887		1.887	12		12
Kars	3.654	3	3.657	3.085	2	3.087	-16	-33	-16
Kastamonu	433		433	842		842	94		94

Kayseri	11.834	2.036	13.870	11.805	2.298	14.103	0	13	2
Kocaeli Cengiz Topel	700	10	710	680	21	701	-3	110	-1
Konya	7.050	721	7.771	7.806	706	8.512	11	-2	10
Malatya	7.030	110	7.140	6.456	105	6.561	-8	-5	-8
Mardin	2.945		2.945	3.591	2	3.593	22		22
Muş	2.163	12	2.175	2.282		2.282	6	-100	5
Samsun Çarşamba	10.352	804	11.156	13.525	905	14.430	31	13	29
Siirt	572		572	418		418	-27		-27
Sinop	26		26	1.130		1.130	4.246		4.246
Sivas Nuri Demirağ	2.885	80	2.965	3.500	75	3.575	21	-6	21
Şanlıurfa Gap	4.535	92	4.627	4.948	95	5.043	9	3	9
Şırnak Şerafettin Elçi	453		453	2.296	3	2.299	407		408
Tekirdağ Çorlu	20.322	1.278	21.600	18.280	961	19.241	-10	-25	-11
Tokat	510		510	903		903	77		77
Uşak	1.203	2	1.205	2.219	4	2.223	84	100	84
Van Ferit Melen	9.420	84	9.504	9.293	94	9.387	-1	12	-1
Zafer	1.176	200	1.376	775	247	1.022	-34	24	-26
Zonguldak Çaycuma	210	284	494	180	232	412	-14	-18	-17
DHMI TOPLAMI	583.104	479.833	1.062.937	619.664	513.548	1.133.212	6,3	7,0	6,6
TÜRKİYE GENELİ	682.685	541.110	1.223.795	754.387	589.878	1.344.265	10,5	9,0	9,8

Kaynak: <http://dhmi.gov.tr/istatistik.aspx>, 2015

2013 Yıl sonu Uçak Trafik istatistikî verilerine göre **uçak trafiği** Türkiye Geneline **1.504.973**, 2014 Yıl sonu istatistik verilerine göre ise toplam **1.677.350** olarak gerçekleşmiş olup, uçak trafiği 2014 yıl sonunda 2013 yıl sonuna göre yaklaşık **% 11,5** oranında artmıştır.

Tablodaki verilere göre 2014 yılsonu tüm uçak trafiğinde, İstanbul Atatürk Havalimanının **145.402** İç Hat, **294.115** Dış hat olmak üzere toplam **439.517** trafiğiyle Türkiye genelinde en fazla uçak trafiğine sahip olduğu görülmektedir.

2.3. Türkiye’deki 2013-2014 Yılları Toplam Yolcu Trafik İstatistikî Bilgileri

Türkiye’deki 2013-2014 yılları arasındaki toplam yolcu trafik istatistikî bilgileri aşağıdaki tabloda verilmiştir.

2013 ve 2014 Yılları Yolcu Trafik istatistikî verilerine göre Türkiye Geneline yolcu trafiği 2013 yılında 149.995.868, 2014 yılında ise 166.491.088’dir.

Buna bağlı olarak 2014 yılsonunda 2013 yılı sonuna göre yolcu trafiği yaklaşık **% 11** oranında artmıştır.

Tablo 2.4 Yolcu Trafiği İstatistikleri

YOLCU TRAFİĞİ (Gelen-Giden)									
Havalimanları	2013 YIL SONU			2014 YIL SONU			2014 /2013 (%)		
	İç Hat	Dış Hat	Toplam	İç Hat	Dış Hat	Toplam	İç Hat	Dış Hat	Toplam
İstanbul Atatürk	17.218.672	34.079.118	51.297.790	18.754.002	38.200.788	56.954.790	9	12	11
İstanbul Sabiha Gökçen	11.928.074	6.593.688	18.521.762	15.008.600	8.499.541	23.508.141	26	29	27
Ankara Esenboğa	9.369.832	1.572.228	10.942.060	9.567.075	1.445.044	11.012.119	2	-8	1
İzmir Adnan Menderes	7.753.983	2.479.157	10.233.140	8.358.864	2.577.908	10.936.772	8	4	7
Antalya	5.526.485	21.492.138	27.018.623	6.217.042	22.124.021	28.341.063	12	3	5
Gazipaşa Alanya	110.590	227.932	338.522	316.999	409.253	726.252	187	80	115
Muğla Dalaman	851.704	3.203.926	4.055.630	980.926	3.295.748	4.276.674	15	3	5
Muğla Milas-Bodrum	1.738.027	1.890.293	3.628.320	2.017.703	1.842.312	3.860.015	16	-3	6
Adana	3.754.227	561.551	4.315.778	4.052.569	627.309	4.679.878	8	12	8

Trabzon	2.528.990	91.897	2.620.887	2.708.542	113.165	2.821.707	7	23	8
Isparta Süleyman Demirel	21.043	126.617	147.660	64.531	120.908	185.439	207	-5	26
NevŖehir Kapadokya	194.234	2.594	196.828	297.048	1.520	298.568	53	-41	52
Erzurum	852.616	23.505	876.121	978.033	14.606	992.639	15	-38	13
Gaziantep	1.662.457	166.342	1.828.799	1.969.045	186.625	2.155.670	18	12	18
Adıyaman	118.124		118.124	158.768		158.768	34		34
Ağrı	181.921		181.921	202.824		202.824	11		11
Aydın Çıldır									
Amasya Merzifon	112.659	799	113.458	135.089	2.682	137.771	20	236	21
Balıkesir Koca Seyit	90.581	997	91.578	200.447	6.930	207.377	121	595	126
Balıkesir Merkez	2.876		2.876	287		287	-90		-90
Batman	419.852	318	420.170	435.407	338	435.745	4	6	4
Bingöl	29.443		29.443	120.460		120.460	309		309
Bursa YeniŖehir	43.818	23.111	66.929	44.151	30.526	74.677	1	32	12
anakkale	7.737		7.737	45.181	358	45.539	484		489
anakkale Gökçeada	1.726		1.726				-100		-100
Denizli ardak	277.047	4.596	281.643	372.239	4.963	377.202	34	8	34
Diyarbakır	1.782.827	15.826	1.798.653	1.793.363	15.042	1.808.405	1	-5	1
Elazığ	805.062	32.293	837.355	866.883	40.308	907.191	8	25	8
Erzincan	281.502		281.502	293.926	1.237	295.163	4		5
EskiŖehir Anadolu	1.955	32.445	34.400	1.740	43.409	45.149	-11	34	31
Hatay	747.749	216.958	964.707	812.906	292.061	1.104.967	9	35	15
Iđdır	216.715		216.715	197.561		197.561	-9		-9
KahramanmaraŖ	140.938		140.938	187.844		187.844	33		33
Kars	430.175		430.175	385.096	344	385.440	-10		-10
Kastamonu	35.126		35.126	68.585		68.585	95		95
Kayseri	1.414.826	218.186	1.633.012	1.434.370	224.088	1.658.458	1	3	2
Kocaeli Cengiz Topel	13.200		13.200	13.020		13.020	-1		-1
Konya	767.123	68.828	835.951	905.783	82.418	988.201	18	20	18
Malatya	628.892	10.915	639.807	619.825	10.389	630.214	-1	-5	-1
Mardin	359.809		359.809	471.064		471.064	31		31
MuŖ	266.635	1.519	268.154	313.160	597	313.757	17	-61	17
Samsun arŖamba	1.258.740	73.408	1.332.148	1.444.844	75.890	1.520.734	15	3	14
Siirt	16.896		16.896	19.526		19.526	16		16
Sinop				80.544		80.544			
Sivas Nuri Demirağ	331.771	6.959	338.730	421.939	7.123	429.062	27	2	27
Ŗanlıurfa Gap	532.580	13.047	545.627	584.410	9.028	593.438	10	-31	9
Ŗırnak Ŗerafettin Elçi	39.074		39.074	252.247		252.247	546		546
Tekirdağ orlu	74.844	3.021	77.865	121.555	642	122.197	62	-79	57
Tokat	17.796		17.796	35.266		35.266	98		98
UŖak				8.494		8.494			
Van Ferit Melen	1.120.522	4.218	1.124.740	1.208.113	2.537	1.210.650	8	-40	8
Zafer	63.872	20.902	84.774	59.669	26.374	86.043	-7	26	1
Zonguldak aycuma	3.179	22.563	25.742		24.444	24.444	-100	8	-5
DHMİ TOPLAMI	64.040.856	66.384.365	130.425.221	70.220.557	71.357.455	141.578.012	9,6	7,5	8,6
TÜRKİYE GENELİ	76.148.526	73.281.895	149.430.421	85.607.565	80.360.476	165.968.041	12,4	9,7	11,1
DHMİ DİREKT TR	463.913			423.778			-8,7		
DİĞER DİREKT TR.Y.	101.534			99.269			-2,2		

TÜRKİYE DİREKT TR.	565.447	523.047	-7,5
TÜRKİYE GENELİ DİREKT TRANSİT DAHİL		149.995.868	166.491.088
			11,0

Kaynak: <http://dhmi.gov.tr/istatistik.aspx>, 2015

Tablodaki verilere göre 2014 yıl sonu yolcu trafiğinde, İstanbul Atatürk Havalimanının **18.754.002** İç Hat, **38.200.788** Dış Hat olmak üzere toplam **56.954.790** yolcu trafiğiyle Türkiye Genelinde en fazla yolcu trafiğine sahiptir.

SONUÇ VE ÖNERİLER

Ulaştırma sektörünün alt sektörleri arasında son yıllarda en hızlı gelişim göstereni havayolu taşımacılığı olmuştur. Yakın gelecekte de daha fazla büyüyeceği tahmin edilmektedir. Mevcut göstergeler doğrultusunda gerek uçak trafiği gerekse sağlanan güvenlik ve konfor açısından Ülkemiz hava ulaştırmasında büyük bir yükselmenin gerçekleştiği görülmektedir. Ülkemizde, gerek yolcu gerekse yük taşımacılığı açısından büyük bir gelişme yaşanmaktadır. Özellikle son on yılda havayolu yatırımlarını arttırarak gerek sosyo-kültürel gerekse ekonomik bakımdan hızlı bir gelişme sürecine girmiştir

Uçuş noktalarının artışı, uluslararası ve bölgesel işbirlikleri sayesinde önümüzdeki yıllarda ülkemizin dünya hava ulaştırması içindeki payının artacağını öngörmek mümkündür. Hava ulaşım sisteminin ülke kaynaklarını tüketen değil, ekonomiye ve taşımacılığa katkısı olan bir duruma getirilmesi gerekmektedir. Gerçekleştirilmiş yatırımlardan maksimum verimin elde edilmesi ancak bunun ekonomiye ek işletme giderleri yükü getirilmeksizin gerçekleştirilmesi. Trafik talebi olan havalimanlarında, doğru belirlenmiş gelişim ihtiyaçlarının paralelinde, kamu kaynakları dışındaki kaynakların kullanımı da sağlanacak biçimde öncelikleri doğru belirlenmiş olan yatırımların gerçekleştirilmesi ülke kaynaklarının kullanımı açısından önem taşımaktadır.

Havalimanı ve havalimanı güvenlik sistemlerimiz gelişmesine rağmen güvenlik noktalarında ilkel yöntemlere başvurulması hava ulaştırmasını itici kılan bir sebeptir. Bazı havalimanlarında başlatılan gelişmiş sistemler Türkiye geneline yansıtılarak güvenlik noktalarında halka verilen rahatsızlıklar en aza indirilmelidir. Havalimanı ve havalimanı sayısı günümüzde artmasına rağmen uçuş sürelerinde problemler mevcuttur. Bu durum hava ulaştırmasının hızlı ulaşım avantajını ortadan kaldırmaktadır. Aktarmalı uçuşlardaki bekleme süresi kısaltılarak hava ulaştırması daha cazip hale getirilmelidir. Hava ulaştırmasında çok sık meydana gelen gecikmeler hava ulaştırmasına duyulan güveni sarsmaktadır.

Havayolu şirketlerinin yaz ve kış saatleri uygulamasına göre uçuş saatlerini değiştirmesi ve irtibata geçilmeyen yolcuların mağdur olması hava ulaştırmasına olan güveni sarsan diğer bir etkidir. Bu nedenle Havayolu şirketleri tutarlılıklarını arttırarak yolculara güven sağlamalıdır.

KAYNAKÇA

Türk Sivil Havacılık Kanunu (2920 S.K.), Resmi Gazete. 18196; 19 Ekim 1983

DHİMİ, 2015 Yılı İşletme Bütçe Kitabı, Mali İşler Daire Başkanlığı, 2015

DHİMİ Malatya Havalimanı 2015AIP dosyası

DHİMİ 2015 Yılı Ücret Tarifeleri

DHİMİ Malatya Havalimanı Müdürlüğü Havalimanı Kılavuzu

DHİMİ Malatya Havalimanı Brifing Dosyası

14 Mayıs 2002 tarih, 24755 sayılı resmi gazete

<http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/kurumsal/projeler/liste.pdf>

Eriřim tarihi : 21/01/2015

<http://www.dhmi.gov.tr/finans.aspx> , Eriřim tarihi : 18/01/2015.

<http://www.dhmi.gov.tr/istatistik.aspx>, Eriřim tarihi :10/01/2015

<http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/projeler/ehk.pdf>, Eriřim tarihi: 04/01/2015.

<http://ucak.uzerine.com/index.jsp?objid=3287>, Eriřim tarihi: 06.02.2015.

<http://sivilhavaci.blogspot.com.tr/2012/12/ucak-cesitleri.html>, Eriřim tarihi: 06.02.2015.