DPT – UZMANLIK TEZLERİ
YAYIN NO : DPT : 2666

HAVAALANI YATIRIMLARINDA ÖZELLEŞTİRME DÜNYADAKİ UYGULAMALAR VE TÜRKİYE İÇİN ÖNERİLER

Cem Galip ÖZENEN
Uzmanlık Tezi

İKTİSADİ SEKTÖRLER VE KOORDİNASYON GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
Altyapı ve Hizmetler Dairesi Başkanlığı

OCAK 2003

ISBN 975 – 19 – 3302-1 (basılı nüsha)

Bu Çalışma Devlet Planlama Teşkilatının görüşlerini yansıtmaz. Sorumluluğu yazarına aittir. Yayın ve referans olarak kullanılması Devlet Planlama Teşkilatının iznini gerektirmez; İnternet adresi belirtilerek yayın ve referans olarak kullanılabilir. Bu e-kitap, adresindedir.

Bu yayın 400 adet basılmıştır. Elektronik olarak, 1 adet pdf dosyası üretilmiştir

İÇİNDEKİLER:

TABLOLAR LİSTESİ ..... **iv**
ŞEKİLLER LİSTESİ ..... **vii**

1. GİRİŞ 1

2. DÜNYA'DA VE TÜRKİYE'DE HAVA ULAŞTIRMASINDAKİ MEVCUT DURUM 5
2.1. DÜNYADAKİ MEVCUT DURUM 5
2.2. BÖLGESEL GELİŞMELER 7
2.2.1. Amerika 10
2.2.2. Avrupa 11
2.2.3. Asya-Pasifik 12
2.2.4. Afrika ve Ortadoğu 12
2.3. EKONOMİK DEĞİŞMELER 13
2.3.1. Serbestleşme ve Kural Azaltma/Deregülasyon 13
2.3.2. Özelleştirme 13
2.3.3. Küreselleşme 14
2.4. TÜRKİYE'DEKİ MEVCUT DURUM 17
2.4.1. Genel 17
2.4.2. Hava Ulaştırması Alt Sektöründeki Kurum Ve Kuruluşlar 21
2.4.3. Havalimanları ve Meydanlar 26

3. HAVAYOLU TRAFİĞİNDEKİ BEKLENTİLER **35**

4. DÜNYADA HAVAALANI YATIRIMLARINDA ÖZELLEŞTİRME UYGULAMALARI.....**40**
4.1. HAVAALANLARINDA ALTYAPI YETERSİZLİKLERİ..... 40
4.1.1. A.B.D.'deki Durum 40
4.1.2. Avrupa'daki Durum..... 41
4.1.3. Dünyanın En Yoğun Havaalanları..... 42
4.2. HAVAALANLARINDA YAŞANAN DEĞİŞİMLER..... 46
4.2.1. Ticarileşme 46
4.2.2. Özelleştirme..... 47
4.2.3. Küreselleşme 51
4.3. DÜNYADA HAVAALANI ÖZELLEŞTİRME UYGULAMALARI..... 55
4.3.1. İNGİLTERE (UK) UYGULAMALARI 55
4.3.2. AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ UYGULAMALARI 65
4.3.3. AVUSTRALYA UYGULAMALARI 75
4.3.4. JAPONYA UYGULAMALARI 84
4.3.5. DİĞER BAZI ÜLKELERDEKİ UYGULAMALAR..... 90

5. TÜRKİYE'DE DURUM VE GELİŞMELER **93**
5.1. HAVAYOLU ULAŞTIRMASI YATIRIMLARI 93
5.2. HAVAYOLU ULAŞTIRMASI SEKTÖRÜNDE YAŞANAN ÖZELLEŞTİRME UYGULAMALARI..... 97
5.2.1. Atatürk Havalimanı 98
5.2.2. Antalya Havalimanı..... 100
5.3. TÜRKİYE'DE HAVA TRAFİĞİ SORUNLARI..... 106
5.4. DHMİ MEYDANLARI GELİR GİDER DURUMU..... 106

6. BÜYÜK MEYDANLAR İÇİN TRAFİK PROJEKSİYONLARI **112**
6.1. Büyük Meydanlardaki Yolcu Trafiğin Değerlendirilmesi..... 113
6.1.1. Atatürk Havalimanı 113
6.1.2. Antalya Havalimanı 114
6.1.3. Esenboğa Havalimanı 115
6.1.4. Adnan Menderes Havalimanı 116
6.1.5. Dalaman Havalimanı 117
6.1.6. Bodrum-Milas Havalimanı 118
6.1.7. Adana Havalimanı 119
6.1.8. Trabzon Havalimanı 120
6.2. Büyük Meydanlar İçin Trafik Tahminleri 121
6.3. Trafik Tahminlerinin Değerlendirilmesi 139
6.4. Büyük Meydanlar İçin Yatırım İhtiyacı 141

7. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME **144**

8. ABSTRACT **152**

9. KAYNAKLAR **154**

TABLOLAR LİSTESİ

Tablo 2-1.1960-1999 Dönemi GSMH, Yolcu ve Yük Trafiği Değişim Oranları (%) 6
Tablo 2-2 1986-1999 Döneminde Bölgeler İtibariyle Yıllık Ortalama GSMH ve Yolcu Trafiğindeki (RPK) Değişim (Yüzde %) 6
Tablo 2-3 Bölgeleri İtibariyle Dünya Trafiği 7
Tablo 2-4 Büyük Küresel Taşıyıcı Grupları (Alliances) 15
Tablo 2-5 Beş Küresel İşbirliği Grubunun 1998 Yılında Taşıdığı Yolcu Sayısı, Elde Ettikleri Gelir, Yolcu Trafiği (RPK) ve Dünya Hava Taşımacılığındaki Payları. . 16
Tablo 2-6 Türkiye Havayolu Ulaştırması Yolcu Trafiği ve Yıllık Değişim Oranları (1987-2001) 18
Tablo 2-7 Türkiye Havayolu Ulaştırması Uçak Trafiği ve Yıllık Değişim Oranları (1987-2001) 19
Tablo 2-8 Havaalanları Yer Hizmetleri ve İkram Hizmeti Kuruluşları..... 23
Tablo 2-9 THY Uçak Filosu ve Koltuk Kapasitesi 24
Tablo 2-10 Özel Havayolu İşletmeleri Filo Durumu..... 25
Tablo 2-11 DHMİ Tarafından İşletilen Havaliman ve Meydanlarının Yıllık Uçak Kapasitesi, Yolcu Kapasitesi ve Hizmete Açık Olduğu Saatler..... 28
Tablo 2-12 DHMİ Tarafından İşletilen Havaliman ve Meydanlarının Pist Özellikleri 29
Tablo 2-13 DHMİ Tarafından İşletilen Havaliman ve Meydanların Apron ve Taksirut Durumu 30
Tablo 2-14 DHMİ Tarafından İşletilen Havaliman ve Meydanların Konumu..... 31
Tablo 2-15 Hava Trafik Kontrol ve Hava Enformasyon Üniteleri İle Hava Seyrüsefer Yardımcı Cihazlarının Cins ve Sayıları İtibariyle Dağılımı..... 33
Tablo 3-1 2000-2019 Döneminde Bölgeler İtibariyle Beklenen Yıllık Yolcu Trafiği Değişimleri 35
Tablo 3-2 2010 ve 2020 Yılları Trafik Tahminleri (Milyar Yolcu-km)..... 36
Tablo 3-3 ICAO Tarafından Yapılan Trafik Tahminleri..... 38
Tablo 4-1 Yolcu Trafiği Açısından En Yoğun 30 Havaalanı..... 43
Tablo 4-2 Uçak Trafiği Açısından En Yoğun 30 Havaalanı 44
Tablo 4-3 Yük Trafiği Açısından En Yoğun 30 Havaalanı..... 45
Tablo 4-4 Havaalanı Projesinin Finansmanına Özel Teşebbüs Katkısı (1990-1998) 49
Tablo 4-5 Havaalanı Projesinin Finansmanına Özel Teşebbüs Katkısı Bölgeler İtibarıyla Dağılımı (1990-1998) 49

Tablo 4-6 1990-2000 Yılları İngiltere Havaalanları Yolcu Trafiği Durumu (Bin Yolcu)... 55
Tablo 4-7 1986-87 ve 1995-96 Yıllarında Bölgesel Havaalanları Göstergeleri..... 59
Tablo 4-8 Satış Yoluyla Özelleştirilen Havaalanları 60
Tablo 4-9 Kısmi Satış Yoluyla Özelleştirilen Havaalanları 62
Tablo 4-10 A.B.D.'deki Havaalanı Altyapısı 66
Tablo 4-11 1990-1995 Yılları Arasındaki Yatırım Durumu ve Finansman İhtiyacı ... 70
Tablo 4-12 FAC Mülkiyetindeki Havaalanları (1996-97)..... 76
Tablo 4-13 FAC Havaalanlarının Yıllık Ortalama Büyüme Oranları (1988-1997 Dönemi) 77
Tablo 4-14 FAC Havaalanlarının Karlılığı (1996-97 dönemi, Bin ABD $) 78
Tablo 4-15 FAC Meydanlarındaki Performans Değişimi (ABD $) 79
Tablo 4-16 Birinci Etap 81
Tablo 4-17 İkinci Aşama 82
Tablo 4-18 Japonya Havaalanları ve Özellikleri 85
Tablo 4-19 Yedinci Havaalanı Kalkınma Planı..... 86
Tablo 4-20 Japonya Havaalanları İçin Uygulanan Finansman Modelleri 89
Tablo 4-21 Şili Uygulaması..... 92
Tablo 5-1 Toplam Kamu Yatırım Harcamaları 1990-2000 (1998 Yılı Fiyatları ile, milyar TL)..... 93
Tablo 5-2 Antalya Havalimanı Garanti Edilen Dış Hat Giden Yolcu Trafiği..... 102
Tablo 5-3 DHMİ Meydanları Gelir Durumu (1996-2000). Cari Fiyatlarla Milyon TL. 107
Tablo 5-4 DHMİ Meydanları Gider Durumu (1996-2000). Cari Fiyatlarla Milyon TL. 108
Tablo 5-5 DHMİ Meydanları Kar-Zarar Durumu (1996-2000). Cari Fiyatlarla Milyon TL. 109
Tablo 5-6 Büyük Meydanlarda ve DHMİ Toplamında Karlılık (1996 Yılı Fiyatlarıyla) 110
Tablo 6-1 Büyük Meydanlarda 2000 Yılı Uçak Trafiği 112
Tablo 6-2 Büyük Meydanlarda 2000 Yılı Yolcu Trafiği..... 112
Tablo 6-3 Atatürk Havalimanı Yolcu Trafiği (1987-2001)..... 113
Tablo 6-4 Antalya Havalimanı Yolcu Trafiği (1987-2001) 114
Tablo 6-5 Esenboğa Havalimanı Yolcu Trafiği (1987-2001)..... 115
Tablo 6-6 Adnan Menderes Havalimanı Yolcu Trafiği (1987-2001)..... 116

Tablo 6-7 Dalaman Havalimanı Yolcu Trafiği (1987-2001)..... 117
Tablo 6-8 Bodrum-Milas Havalimanı Yolcu Trafiği (1997-2001) 118
Tablo 6-9 Adana Havalimanı Yolcu Trafiği (1987-2001)..... 119
Tablo 6-10 Trabzon Havalimanı Yolcu Trafiği (1987-2001)..... 120
Tablo 6-11 Havayolu Yolcu Trafiği Artış Oranları ("orta" tahmin) 121
Tablo 6-12 Havayolu Yolcu Trafiği Artış Oranları ("düşük" tahmin)..... 122
Tablo 6-13 Atatürk Havalimanı 2001-2016 Yılları Yolcu Trafiği Gelişim Tahmini... 123
Tablo 6-14 Antalya Havalimanı 2001-2016 Yılları Yolcu Trafiği Gelişim Tahmini .. 125
Tablo 6-15 Esenboğa Havalimanı 2001-2016 Yılları Yolcu Trafiği Gelişim Tahmini 127
Tablo 6-16 Adnan Menderes Havalimanı 2001-2016 Yılları Yolcu Trafiği Gelişim Tahmini..... 129
Tablo 6-17 Dalaman Havalimanı 2001-2016 Yılları Yolcu Trafiği Gelişim Tahmini. 131
Tablo 6-18 Bodrum-Milas Havalimanı 2001-2016 Yılları Yolcu Trafiği Gelişim Tahmini..... 133
Tablo 6-19 Adana Havalimanı 2001-2016 Yılları Yolcu Trafiği Gelişim Tahmini..... 135
Tablo 6-20 Trabzon Havalimanı 2001-2016 Yılları Yolcu Trafiği Gelişim Tahmini.. 137

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 2-1 1986-1999 Döneminde Bölgeler İtibariyle Yıllık Ortalama GSMH ve Yolcu Trafiğindeki (RPK) Değişim (Yüzde %) 7
Şekil 2-2 A.B.D.'de Havayolu Yolcu Sayısı Değişimi (1950-1997) 10
Şekil 2-3.Büyük Küresel Taşıyıcıların Dünya Yolcu Trafiğindeki (RPK) Payları 16
Şekil 2-4 Türkiye Havayolu Ulaştırması Yolcu Trafiği ve Yıllık Değişim Oranları (1987-2001) 18
Şekil 2-5 Türkiye Havayolu Ulaştırması Uçak Trafiği ve Yıllık Değişim Oranları (1987-2001) 19
Şekil 2-6 Overflight Uçuşlardaki Gelişme (1993-2000) 20
Şekil 3-1 2000-2019 Döneminde Bölgeler İtibariyle Beklenen Yıllık Trafik Değişimleri.. 36
Şekil 4-1 1967 yılında Britanya'da Havaalanları ve Mülkiyet Yapıları..... 57
Şekil 4-2 1997 yılında Britanya'da Havaalanları ve Mülkiyet Yapıları..... 61
Şekil 5-1 1990-2000 Dönemi Havayolu Ulaştırması Yatırım Harcama Miktarı, 1998 Y.F., milyar TL..... 94
Şekil 5-2 Büyük Meydanlarda ve DHMİ Toplamında Karlılık (1996 Yılı Fiyatlarıyla) 110
Şekil 6-1 Atatürk Havalimanı 2001-2016 Yılları Yolcu Trafiği Gelişim Tahmini..... 124
Şekil 6-2 Antalya Havalimanı 2001-2016 Yılları Yolcu Trafiği Gelişim Tahmini 126
Şekil 6-3 Esenboğa Havalimanı 2001-2016 Yılları Yolcu Trafiği Gelişim Tahmini... 128
Şekil 6-4 Adnan Menderes Havalimanı 2001-2016 Yılları Yolcu Trafiği Gelişim Tahmini..... 130
Şekil 6-5 Dalaman Havalimanı 2001-2016 Yılları Yolcu Trafiği Gelişim Tahmini.... 132
Şekil 6-6 Bodrum-Milas Havalimanı 2001-2016 Yılları Yolcu Trafiği Gelişim Tahmini..... 134
Şekil 6-7 Adana Havalimanı 2001-2016 Yılları Yolcu Trafiği Gelişim Tahmini..... 136
Şekil 6-8 Trabzon Havalimanı 2001-2016 Yılları Yolcu Trafiği Gelişim Tahmini..... 138

KISALTMALAR

ACCC	:	Australian Competition and Consumer Commission - Avustralya Rekabet ve Tüketici Komisyonu
AEA	:	Association of European Airlines- Avrupa Havayolları Birliği
AIP	:	Airport Investment Program-Havaalanı Yatırım Programı
CAA	:	Civil Aviation Authority- Sivil Havacılık Otoritesi
DHMİ	:	Devlet Hava Meydanları İşletmesi
DME	:	Distance Measuring Equipment-Mesafe Ölçme Cihazı
DPT	:	Devlet Planlama Teşkilatı
EUROCONTROL	:	European Organisation for the Safety of Air Navigation - Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı
FAA	:	Federal Aviation Authority- Federal Havacılık Otoritesi
FAC	:	Federal Airports Corporation- Avustralya Federal Havaalanları İşletmesi
GAO	:	General Accounting Office- Genel Muhasebe Ofisi
IATA	:	International Air Transport Association- Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği
ICAO	:	International Civil Aviation Organization- Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü
ILS	:	Instrument Landing System-Aletle İniş Sistemi
NDB	:	Non-directional Radio Beacon- Yönlendirilmiş Radyo İşareti
PFC	:	Passenger Facility Charge-Yolcu Kullanım Ücreti
PSA	:	Price Surveillance Authority - Fiyat Denetimi Otoritesi
SHGM	:	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
THY	:	Türk Hava Yolları
VOR	:	VHF Imnidirectional Radio Range- VHF Frekanslı İstikamet Cihazı

TEŞEKKÜR

Bu çalışmayı hazırlamamda danışman olarak çok büyük kalkılan olan Altyapı ve Hizmetler Dairesi Başkam Sayın Osman Olcay Güneği'ye, Havayolu Ulaştırması Sektör Uzmanı Sayın Hülya Tokgöz'e ve hayatım boyunca benden yardımlarını ve desteklerini esirgemeyen sevgili aileme teşekkür ederim.

1. GİRİŞ

Yolcu ve yük taşımaya yönelik birbirine bağımlı faaliyetlerin ve birimlerin oluşturduğu sistem olan havayolu ulaştırması sektörü; havaalanı yapımı, havaalanı işletmeciliği, havayolu işletmeciliği, hava seyrüsefer ve hava trafik kontrol hizmetleri, yer ve ikram hizmetleri, eğitim, bakım, ilgili alt ve üst yapılar ve diğer havacılık faaliyetleri ile bütün bu faaliyetlerin uluslararası kurallara göre koordinasyonu ve denetimini kapsamaktadır.

Yirminci yüzyılda dünya ekonomisinde yaşanan değişimler ve sektörde yaşanan yapısal ve teknolojik gelişmelerle beraber havayolu ulaştırması sektörü çok hızlı büyüme yaşamıştır.

Bu büyüme ile birlikte artan talep ve trafik neticesinde havaalanı kapasiteleri yetersiz kalmış, havaalanı altyapılarına gerekli yatırımların yapılmaması durumunda koşulların kötüye gideceği anlaşılmış ve tüm dünyada havacılık sektörünün ve hükümetlerin öncelikli konusu, havaalanı ve hava trafiği yetersizliklerinin çözülmesi olarak belirlenmiştir.

Kamu kaynaklarının kıt olması ve yatırımlara ayrılan kaynakların kısılması ya da bu kaynakların gelir getirmeyen kamu hizmetlerine yönelmesi üzerine dünyada hemen bütün ülkeler yeni yatırımların finansmanı için özelleştirme yöntemini de kullanmaya başlamışlardır.

Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda[1] da yer aldığı üzere ulaştırma alt sektörlerinin niteliklerine uygun özelleştirme stratejilerinin geliştirilememesi ve sektörde düzenleyici kurulların oluşturulamaması, özelleştirme uygulamalarının kamu yararına uygun ve istenilen düzeyde yapılamamasına neden olmaktadır. Bu nedenle bu çalışmada havayolu ulaştırması sektöründe altyapı ve işletme açısından çok önemli olan havaalanlarının özelleştirilmesi konusu ele alınmıştır.

[1] Uzun Vadeli Strateji ve Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 2001-2005. Devlet Planlama Teşkilatı-DPT, Ankara, 2000.

Çalışmanın amacı, dünyadaki havaalanı özelleştirmesi uygulamalarından yola çıkarak, Türkiye için öneriler ortaya koyabilmek ve ülkemizdeki ulaştırma sektörlerine ait özelleştirme stratejilerinin hazırlanabilmesine öncülük etmektir.

Uluslararası karşılaştırma yöntemi uygulanan çalışmanın kapsamı genel olarak, mevcut durum tesbiti, havayolu ulaştırmasında yaşanan değişimler, dünyadaki özelleştirme uygulamalarının değerlendirilmesi, Türkiye'deki mevcut durum tesbiti, orta ve uzun dönemli trafik beklentileri ve sonuç olarak Türkiye havalimanları için önerilerden oluşmaktadır.

İlk olarak, havayolu ulaştırması sektörünün tarihsel gelişimi ve mevcut durumu dünya ve Türkiye ölçeğinde ortaya konmuştur. Dünyadaki mevcut durum kapsamında bölgesel gelişmelere ve ekonomik değişmelere yer verilmiştir. Türkiye'deki mevcut durum genel olarak, havayolu ulaştırmasındaki trafik gelişimi, havacılık kurum ve kuruluşları ve hava meydanları itibariyle incelenmiştir.

Sektörde orta ve uzun dönemli büyüme beklentilerine de ayrı bir bölüm içinde yer verilmiştir.

Çalışmanın dördüncü bölümünde havaalanı yatırımlarında yaşanan değişimlerden bahsedilerek, havaalanı yatırımlarında özelleştirme olgusu ele alınmıştır. Bu anlamda Türkiye için uygun çözüm önerileri getirebilmek ve havaalanı özelleştirmesi konusunda mevcut uygulamaların bir değerlendirmesini yapabilmek amacıyla bazı ülke örneklerine yer verilmiştir.

Havayolu ulaştırmasında yaşanan serbestleşme, kural azaltma/deregülasyon hareketleri ve havayolu şirketlerinin özelleştirilmesini takiben, dünyanın bir çok ülkesinde, ülkenin sosyal, ekonomik ve siyasal durum ve hedeflerine bağlı olarak bazı farklılıklarla da olsa havaalanı özelleştirme uygulamaları yapılmıştır ve bu uygulamalara yine bir çok ülkede devam edilmektedir.

Beşinci bölümde ülkemizdeki havayolu ulaştırması yatırımları ve özelleştirme uygulamalarına değinilerek havaalanı yatırımlarına özel kesim katkısının örneği olarak Atatürk ve Antalya Havalimanlarında uygulanan Yap – İşlet – Devret (YİD)

modelinden bahsedilmiş, her iki projenin uygulama şartları konusunda bilgi verilmiştir. Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMİ) tarafından işletilen meydanların gelir-gider durumlarına da bu bölümde yer verilmiştir.

Altıncı bölümde büyük meydanlar için trafik gelişme tahminleri (projeksiyonları) yapılmıştır. Ülkemizdeki meydanların trafik durumları incelendiğinde, trafiğin %95'e varan oranda 8 meydanda yoğunlaştığı anlaşılmaktadır. Bu meydanlar; Atatürk, Antalya, Esenboğa, Adnan Menderes, Dalaman, Bodrum-Milas, Adana ve Trabzon Havalimanlarıdır. Ülkemizin bu büyük meydanlarında önümüzdeki yıllarda ortaya çıkabilecek kapasite ihtiyaçlarının belirlenebilmesi konusunda bir fikir oluşturması için Ulaştırma Bakanlığı tarafından yaptırılan Hava Ulaşımı Genel Etüdünün geleceğe yönelik tahminlerinden yararlanılmıştır.

Çalışmanın sonunda çalışmanın genel bir değerlendirmesi yapılmış, incelenen konular itibariyle ülkemiz havaalanları için bir takım önerilere yer verilmiştir. Çalışmanın, ülkemizdeki ulaştırma sektörlerindeki özelleştirme stratejilerinin belirlenebilmesi açısından bir adım olarak katkı sağlayacağı umulmaktadır.

Belirtilmesi gereken bir husus da havaalanı terimi ile ilgilidir. 14.10.1983 tarih ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu'nda (md.3) havaalanı,

"...Karada ve su üzerinde hava araçlarının kalkması ve inmesi için özel olarak hazırlanmış, hava araçlarının bakım ve diğer ihtiyaçlarının karşılanmasına, yolcu ve yük alınmasına ve verilmesine elverişli tesisleri bulunan yerler..."

olarak tanımlanmıştır. Aynı Kanunun 34. maddesine göre de havaalanları devlet veya kamu tüzel kişileri tarafından kurulur, gerçek kişilerin ve tüzel kişilerin havaalanı ve iniş şeritleri inşa etmesi ve işletmesi Genelkurmay Başkanlığı'nın olumlu görüşü üzerine Ulaştırma Bakanlığı'nın iznine bağlıdır. 35. maddede de "uygun teknik özelliklerle beraber, gümrük, pasaport ve bunlara benzer işlemlerin yapılması için kolaylıkları bulunan havaalanları uluslararası trafiğe açılabilir" hükmü bulunmaktadır.

Devlet Hava Meydanları İşletmesi tarafından işletilen ülkemiz sivil trafiğe açık havaalanlarından iç hat ve dış hat trafiğe açık meydanlar "havalimanı", iç hat ve

tarifesiz dış hat ile yalnızca iç hat seferlerine açık meydanlar ise "havaalanı" olarak isimlendirilmektedirler.

Uluslararası literatürde kullanılan "airport" terimi ise bütün bunları kapsayan bir anlam ifade etmektedir. Bu ifade ile çelişmemek için çalışmanın genelinde özellikle dış ülkelerdeki meydanlar için özelliklerinden bağımsız olarak "havaalanı" terimi kullanılmıştır.

2. DÜNYA'DA VE TÜRKİYE'DE HAVA ULAŞTIRMASINDAKİ MEVCUT DURUM

2.1. DÜNYADAKİ MEVCUT DURUM

Havacılık, küresel ekonominin durumu ile yakından ilişkili bir sektördür. 20. yüzyılın son çeyreğinde yaşanan küresel ekonomik büyüme; ekonomik reformların, serbest ticaret anlaşmalarının ve ekonomilerin bütünleşmelerinin bir sonucudur. Uluslararası ekonomi ve ticaretin yapısında yaşanan değişikliklerle ülke ekonomileri büyürken, hava trafiği de gelişmektedir.

1945 yılında 9 milyon olan havayolu yolcu sayısının, 2001 yılında 1,8 milyar yolcuya çıkması beklenmektedir. Son 50 yılda taşınan birikimli (kümülatif) yolcu sayısı ise 25 milyarı bulmuştur. Yine son 50 yılda havayolu ile taşınan yük miktarı 350 milyon ton'dur. 1944 yılında bir uçağın (Douglas DC-3) hızı saatte yaklaşık 300 km ve menzili 3.000 km iken, 2001 yılında (Boeing 747-400) hız yaklaşık olarak 912 km ye, menzil de 14.000 km.nin üstüne çıkmıştır. Dünyada bugün 40.000'e yakın sivil hava meydanı bulunmakta ve bu meydanların yaklaşık 1.000 kadarı uluslararası uçak trafiğine hizmet etmektedir. 1.200 adet tarifeli taşımacılık yapan havayolu şirketi ve 380.000 sivil hava taşıtının kayıtlı bulunduğu sektörde 45.000 adet hava taşıtı ticari amaçla kullanılmaktadır. [2]

1960-1999 döneminde Dünya Gayri Safi Milli Hasılası (GSMH) yılda ortalama %3,6 oranında artmıştır. 1960-70, 1970-80, 1980-90 ve 1990-99 dönemleri için dönemsel artışlar ise sırasıyla; yüzde 4,8, 3,6, 3,0 ve 2,9 olmuştur. 1960-1999 döneminde havayolu ulaştırmasındaki büyüme ise GSMH değerlerinin üzerinde gerçekleşerek tarifeli yolcu trafiğinde dönem ortalamasında yıllık yüzde 8,6 artış gözlenmiştir. Tablo 2-1'de 1960-1999 döneminde gerçekleşen GSMH, yolcu ve yük

[2] *"Information Kit for ICAO's 50th Anniversary"*, www.icao.int, Jeanniot P.J. *"The future of Airline Industry"* www.iata.org

trafiği değişim oranlarına yer verilmektedir;

Tablo 2-1.1960-1999 Dönemi GSMH, Yolcu ve Yük Trafiği Değişim Oranları (%)

Dönem	GSMH	Tarifeli Yolcu Trafiği	Tarifeli Yük Trafiği
1960-1970	4,8	13,4	17,8
1970-1980	3,6	9,0	9,3
1980-1990	3,0	5,7	7,2
1990-1999	2,9	4,4	7,0
1960-1999	**3,6**	**8,6**	**10,7**

Kaynak: ICAO

Yapılan istatistiksel çalışmalar GSMH'deki artışın, ticari faaliyetler, kişi başına düşen gelir ve seyahat eğilimlerinde artışa yol açarak havayolu taşımacılığındaki büyümenin 2/3'lük kısmını oluşturduğunu göstermektedir.[3] Tablo 2-2 ve Şekil 2-1'de Dünya'da bölgeler itibariyle 1986-1999 yılları arasında Gayri Safi Milli Hasıla ve havayolu ile yapılan Yolcu-km değerlerindeki değişimler verilmiştir.

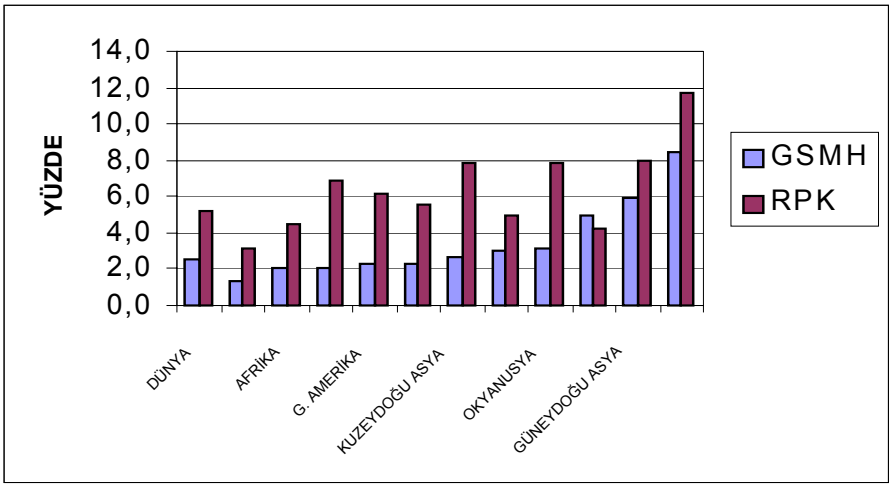
Tablo 2-2 1986-1999 Döneminde Bölgeler İtibariyle Yıllık Ortalama GSMH ve Yolcu Trafiğindeki (RPK) Değişim (Yüzde %)[4]

BÖLGE	GSMH	RPK(*)
DÜNYA	**2,5**	**5,2**
ORTA DOĞU	1,3	3,1
AFRİKA	2,0	4,5
AVRUPA	2,1	6,9
G. AMERİKA	2,3	6,1
O. AMERİKA	2,3	5,5
KUZEYDOĞU ASYA	2,7	7,8
KUZEY AMERİKA	3,0	4,9
OKYANUSYA	3,1	7,9
GÜNEYBATI ASYA	5,0	4,2
GÜNEYDOĞU ASYA	5,9	8,0
ÇİN	8,4	11,7

(*) RPK: Revenue Passenger Kilometer- Ücretli Yolcu Kilometre= Yolcu Sayısı x Uçulan Kilometre

[3] ICAO Traffic Forecasts, Conference on the economics of airports and air navigation services, Montreal, 2000.
[4] Havayolu Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu, DPT,2000.

Şekil 2-1 1986-1999 Döneminde Bölgeler İtibariyle Yıllık Ortalama GSMH ve Yolcu Trafiğindeki (RPK) Değişim (Yüzde %)



GSMH dışında, altyapı, frekans ve uçuş rotalarındaki gelişmeler, küresel ekonomik faaliyetler ve bu alandaki ilerlemelerle beraber, havayolu taşımacılığı maliyetlerinde düşüş yaşanması da havayolu sektöründeki büyümenin faktörleri olarak belirtilebilir.

2.2. BÖLGESEL GELİŞMELER

Dünya çapında bölgeler arası ve bölge içi havayolu trafiği değerleri ise 1985-2000 yılları arasında şu şekilde seyretmiştir.[5]

Tablo 2-3 Bölgeleri İtibariyle Dünya Trafiği

(milyar RPK)

Bölge	1985	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Afrika–Afrika	13.540	14.689	14.775	15.335	16.578	17.340	18.034	19.422
Afrika–Avrupa	43.037	47.732	57.178	66.897	75.259	79.248	88.362	99.407
Afrika–Orta Doğu	5.156	7.394	6.479	6.973	7.490	8.187	8.760	9.811
Afrika–Kuzey Amerika	1.220	1.298	2.640	3.126	4.599	4.201	4.407	4.416
Orta Amerika–	12.820	14.306	18.267	17.858	18.409	19.440	21.384	23.950

[5] Current Market Outlook 2001, Boeing.

Orta Amerika–Avrupa	17.868	27.647	44.193	47.507	51.720	56.737	61.162	66.361
Orta Amerika–Kuzey Amerika	43.339	63.714	71.097	74.580	76.539	80.835	86.493	93.931
Orta Amerika–Güney Amerika	3.287	3.499	4.271	4.595	5.269	6.608	6.046	7.256
Çin–Çin	8.436	18.254	56.624	61.156	61.679	62.468	64.030	71.073
Çin–Avrupa	9.577	16.927	26.611	29.352	32.407	34.157	37.470	40.093
Çin–Kuzey Amerika	7.807	13.434	21.630	24.143	27.094	29.670	30.857	33.171
Çin–KuzeyDoğu Asya	6.754	10.916	15.998	17.343	18.037	16.738	17.508	19.434
Çin–Okyanusya	3.002	5.810	9.234	10.674	11.102	11.435	11.263	12.130
Çin–GüneyDoğu Asya	8.081	14.489	23.032	27.200	28.532	26.764	27.208	29.330
BDT–BDT	175.814	224.240	63.395	50.764	44.489	38.704	39.363	37.001
BDT–Uluslararası	15.863	24.098	33.918	39.483	42.595	44.511	42.063	42.274
Avrupa–Avrupa	170.048	258.346	306.836	324.374	347.578	378.055	406.063	440.578
Avrupa–Orta Doğu	43.436	41.512	44.920	47.897	51.861	54.869	59.643	65.011
Avrupa–Kuzey Amerika	158.599	230.688	278.895	296.434	324.061	351.578	380.055	419.961
Avrupa–Kuzeydoğu Asya	17.025	29.347	46.550	54.561	58.381	59.665	60.559	63.587
Avrupa–Güney Amerika	12.250	22.309	32.930	37.211	40.262	46.260	51.118	53.162
Avrupa–Güneydoğu Asya	26.600	46.386	65.884	72.032	81.483	82.868	89.912	95.756
Avrupa–Güneybatı Asya	11.859	17.470	20.666	23.353	22.697	24.354	24.719	26.227
Orta Doğu–Orta Doğu	17.685	19.462	20.713	21.789	22.373	23.871	25.303	27.834
Orta Doğu–Kuzey Amerika	5.012	6.560	10.309	11.258	10.581	12.454	14.333	16.053
Orta Doğu–Güneydoğu Asya	15.136	10.980	20.584	20.442	20.832	20.061	21.586	23.960
Orta Doğu–Güneybatı Asya	14.505	16.583	23.194	23.762	24.261	25.934	27.490	29.414

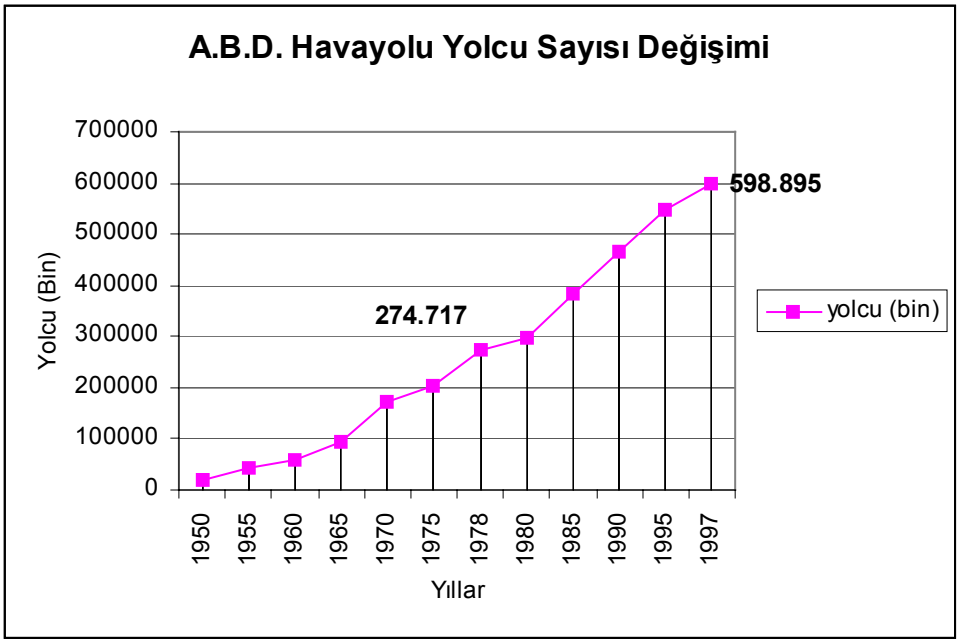
Kuzey Amerika–Kuzey Amerika	470.633	589.055	670.470	721.958	758.000	781.491	823.969	858.576
Kuzey Amerika–Kuzeydoğu Asya	46.880	95.162	121.512	129.111	139.994	129.993	137.402	140.150
Kuzey Amerika–Okyanusya	11.008	18.972	24.135	24.820	24.996	25.067	26.861	29.950
Kuzey Amerika–Güney Amerika	14.460	19.615	35.885	38.339	43.015	46.217	45.431	44.750
Kuzey Amerika–Güneydoğu Asya	8.013	15.324	25.886	25.981	30.705	28.540	31.422	32.050
Kuzeydoğu Asya–Kuzeydoğu Asya	32.273	50.016	67.404	71.708	75.382	74.353	77.104	78.646
Kuzeydoğu Asya–Okyanusya	6.055	12.879	31.823	35.322	36.383	25.322	22.284	24.066
Kuzeydoğu Asya–Güneydoğu Asya	15.998	32.512	44.335	47.832	50.703	45.734	46.649	48.515
Okyanusya–Okyanusya	18.614	26.241	42.671	44.547	45.808	46.511	47.441	49.244
Okyanusya–Güney Amerika	0.115	0.688	0.641	0.757	0.756	1.020	1.275	1.282
Okyanusya–G. D.Asya	12.233	24.286	33.065	36.769	38.936	36.989	41.613	46.190
Güney Amerika–Güney Amerika	29.477	33.841	39.670	42.248	46.600	51.959	52.218	50.913
Güneydoğu Asya–Güneydoğu Asya	17.665	29.881	53.811	58.223	61.136	48.909	50.376	53.650
Güneydoğu Asya–Güneybatı Asya	5.658	5.804	8.104	8.873	9.540	9.588	10.355	10.935
Güneybatı Asya–Güneybatı Asya	10.471	11.602	15.205	16.117	16.130	15.775	15.696	16.010
Diğer	5.848	7.534	11.776	15.046	15.449	14.726	14.715	16.054
Dünya Toplamı	**1573.158**	**2181.501**	**2567.213**	**2747.755**	**2919.698**	**2999.208**	**3170.003**	**3371.586**

2.2.1. Amerika

Amerika Birleşik Devletleri'nde (A.B.D.) havacılığın etkin ve verimli bir şekilde gelişmesinin temel nedeni, hükümetin 1978 yılındaki serbestleştirme hareketine (Airline Deregulation Act-1978- Havayolu Kural Azaltma/Deregülasyon Kanunu) dayanmaktadır. 1960'lı yılların başında turbo jet uçakların sivil havacılıkta kullanılmaya başlamasıyla A.B.D.'de havayolu ulaştırması olağanüstü bir büyüme içine girmiştir. 1950 yılındaki yaklaşık 40 milyon olan yolcu sayısı 1970 yılına gelindiğinde 200 milyona çıkmıştır. Bu koşullar altında sektörde verimliliğin arttırılması, büyümenin devam ettirilmesi ve daha da önemlisi taşıma ücretlerinin düşürülmesi amacıyla serbestleşmenin sağlanması ve rekabetin arttırılması hedeflenmiştir. 1978 yılında yürürlüğe giren Kanun ile bilet fiyatları üzerindeki denetim kaldırılmış, pazara giriş/çıkış serbestisi tanınmış, havayolu şirketlerinin birleşmesine ya da ittifak kurmalarına olanak tanınmış ve rota onayı işlemlerine son verilmiştir. Serbest pazar ortamı ve serbestleşme hareketi Amerika Birleşik Devletleri havacılık sektöründe bir çok radikal değişime ve gelişmeye hız vermiştir. Rekabet koşullarının da denetim altına alınması sonucunda 1978-1995 yılları arasında,

- Trafik % 100 artmıştır,

Şekil 2-2 A.B.D.'de Havayolu Yolcu Sayısı Değişimi (1950-1997)



- Taşıma ücretleri ise %40 düşmüştür

Kanada'da ise, havaalanlarının ve hava trafik kontrol sistemlerinin ticari yaklaşımla işletilmesi süreci başlamıştır. Güney Amerika'da milli havayolu taşıyıcılarının özelleştirilmesi için önemli adımlar atılmıştır. Brezilya hükümeti milli havayolu özelleştirmesinde düşünülen yabancı payını %20'den %49,5'a çıkarmıştır. Yine aynı şekilde Peru'da özelleştirme oranı %70'e kadar çıkmıştır.

2.2.2. Avrupa

1978 yılında A.B.D.'de gerçekleşen serbestleşme hareketi Avrupa'yı da etkilemiş ve 1997 yılında yürürlüğe giren "Üçüncü Serbestleşme Hareketi" ile serbestleşme süreci hızlanmıştır.

Söz konusu serbestleşme hareketi; rotalarda, bilet fiyatlarında, uçuş frekansları ve uçuş programlarındaki kısıtları ortadan kaldırmış ve herhangi bir havayolu şirketinin Avrupa Topluluğu içinde herhangi bir yere, istediği fiyatta uçabilmesine imkan tanımıştır. Bu serbestleşme hareketi havayolu sektöründeki rekabeti de hızlandırmıştır.

Sivil havacılık sektöründe, Avrupa Topluluğu'na üye ülkeler arasında "Tek Pazar" uygulamasına geçilmiştir. Avrupa Topluluğu, birlik üyeliğine aday diğer ülkelerle de bu pazarın sınırının genişletilmesi konusunda çalışmaktadır. Ayrıca EUROCONTROL (European Organisation for the Safety of Air Navigation- Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı) üyesi ülkelerin katılımı ile de Pan-Avrupa Hava Sahası oluşturulmasına yönelik çalışmalar da başlatılmıştır. Bunun yanı sıra, Avrupa ülkeleri dışındaki hava taşıyıcıları ile de karşılıklı işbirliği anlaşmalarının sayısının ve kapsamının arttırılması yönünde çabalar ortaya konulmaktadır.

AB ülkeleri artan rekabet ortamında daha etkin ve verimli çalışabilmeleri için havayolu taşıyıcılarının özelleştirilmesini desteklemektedir. Alman hükümeti sahip olduğu %36 oranındaki Lufthansa hisselerini satarak bu şirketin tamamen özelleşmesini sağlamıştır. Aynı şekilde Estonya hükümeti de, ulusal taşıyıcısı Estonya Havayolları'nın

%66'sının Danimarka havayolu olan Maersk Havayolları'na satılmasını onaylamıştır. Romanya Parlâmentosu da ulusal taşıyıcı TAROM'un %70'ni satmayı planlamaktadır.[6]

2.2.3. Asya-Pasifik

Bölgeler arası ticaretin gelişmesi ile son 20 yılda, Amerika ve Avrupa kıtaları ile Asya-Pasifik bölgesi arasında ticaret hacmi büyük boyutlara çıkmış bunun sonucu olarak hava taşımacılığı büyüme oranı yıllık %10'lara ulaşmıştır.

Havayolu şirketleri artan talebi karşılamakta güçlük çekmeye başlamış ve hükümetler, yeni özel havayolu şirketlerinin de kurulması için havacılık yönetmeliklerinde bazı değişikliklere gitmiştir. Bu değişim, sektörün serbestleşmesini sağlamıştır.

1998 yılında, Uzak Doğu ülkelerindeki ekonomik krizin, hava taşımacılığı sektörü üzerine etkisi büyük olmuştur. Bu bölgedeki hava taşıyıcıları ekonomik durumun neden olduğu olumsuzlukları telafi etmek için faaliyetlerini yeniden düzenleyerek, personel çıkararak ve filolarını yeniden planlayarak kendilerini toparlamak zorunda kalmışlardır. Sonuç olarak, Asya ülkelerinde bayrak taşıyıcılarının özelleştirilmesi gündeme gelmiş ve ayrıca havayolu şirketleri arasında kod paylaşımı ya da tam kapsamlı işbirlikleri gibi ticari anlaşmalara doğru artan bir eğilim ortaya çıkmıştır. Thai, Singapore Airlines ve Cathay Pasific bugün dünyada dev havayolu şirketleri arasındadır.

2.2.4. Afrika ve Ortadoğu

Afrika bölgesindeki ülkeler de, daha serbest bir pazarın önemini fark etmişlerdir. Ancak, bu ülkelerde hava taşımacılığı sektörü devlet korumacılığı olmadan küresel boyutta bir rekabete dayanacak güçte değildir. Bunun yanısıra, bu ülkelerde

[6] Havayolu Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu-DPT-2000

altyapı ve üstyapı finansman problemleri daha fazladır.

Körfez ülkelerindeki taşıyıcıların rekabet gücü ise Afrika ülkelerine ait taşıyıcılara oranla daha fazladır.

2.3. EKONOMİK DEĞİŞMELER

1970'li yıllardan sonra sektörde yaşanan değişimler üç grupta özetlenebilir;

2.3.1. Serbestleşme ve Kural Azaltma/Deregülasyon

1938 yılında yürülüğe giren bir Kanunla ABD'de Sivil Havacılık İdaresi, havacılık sektörünün düzenlenmesi amacıyla yetkililendirilmiştir. Bu yetki ile İdare, hangi hatta hangi havayolu şirketinin taşımacılık yapabileceğini ve taşıma ücretlerini belirlemiş, bir çok hatta en fazla iki, çoğu hatlarda da yanlızca tek şirketin taşımacılık yapmasına izin vermiştir. Rekabetin olmadığı bu sistemde fiyatların çok yüksek olması ve verimlilik üzerine hiç bir iyileşmenin yaşanmadığının anlaşılması üzerine 1970 yılından itibaren sektörde serbestleşme yapılması düşünülmüştür.

1978 yılında ABD iç pazarındaki serbestleşmeyi sağlayan kural azaltma/deregülasyon bir çok sektörü bu yönde etkilemiştir. Avrupa Birliğinde ise 1987, 1990 ve 1993 yıllarında 3 adet liberalizasyon paketi uygulamaya konulmuştur.[7]

2.3.2. Özelleştirme

Havayolu sektöründe başlanan özelleştirme hareketlerinden önce, ABD'deki istisnalar hariç hemen hemen bütün havayolu şirketleri devlet elindeydi. Öncelikle kamu üzerindeki harcama ve borç yükünün azaltılması düşüncesinin sonucu olarak, kamu harcamaları kısıntılara uğramış, daha verimli ve etkili yönetim anlayışı hedefi ile bu şirketlerin kısmi ya da tam özelleştirilmesi yoluna gidilmiştir.

[7] CAA(1998) The Single European Aviation Market, CAP 685, London, CAA

Yirminci yüzyılın sonunda sektörde en büyük 100 şirketin 62 tanesi tam, 18 tanesi ise kısmi olarak özelleştirilmiş ve yine en büyük 50 şirketten yalnızca 5'i devlet elinde kalmış durumdadır.

2.3.3. Küreselleşme

Kural azaltma/deregülasyon ve özelleştirme hareketini havayolu şirketlerinin ortaklıklar kurduğu küreselleşme dönemi izlemiştir.

Şirket evlilikleri, havayolu işletmelerinin 1978 yılında A.B.D.'de yürürlüğe giren serbestleşme yasalarının sebep olduğu yoğun rekabet ortamında yaşamlarını sürdürebilmek için başvurdukları ekonomik bir çözüm olarak ortaya çıkmıştır. Şirket evlilikleri, iki havayolunun sermayelerini toplayarak yeni ve daha büyük bir havayolu oluşturması ya da bir havayolunun diğer bir havayolunu satın alarak kendi bünyesine katması şeklinde yapılabilmektedir.

20. yüzyılın son dönemlerindeki küreselleşme hareketi havayolu şirketlerinin de stratejilerini değiştirmiştir. İşbirliğine konu olan başlıca alanlar şunlardır:

- hisse satışı,
- tarife ve hatların birlikte planlanması,
- yer hizmetlerinde işbirliği, yer hizmetlerinin ortak kullanılması,
- sık uçuş (frequent flyer) programları,
- kod paylaşımı uygulaması,
- fiyatların birlikte belirlenmesi ve kapasite yönetiminin uygulanması,
- personelin karşılıklı değişimi, sistemlerin ortaklaşa geliştirilmesi,
- ortak reklam ve satış artırma programları,

- bakımın ortaklaşa yapılması ve
- alımların (uçak, yakıt vb) ortak yapılmasıdır.

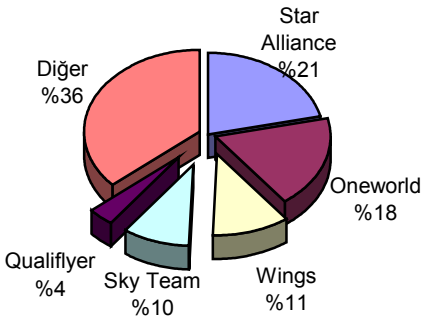
Yapılan işbirliği anlaşmalarının ötesinde, taşıyıcı şirketler işbirliği grubu ya da ittifaklar (alliance) kurarak güçlerini biraraya toplamaktadırlar. Beş küresel işbirliği grubu, dünya yolcu trafiğinin (RPK) %63,6'sını gerçekleştirmektedir (Şekil 2-3). Bu büyük küresel taşıyıcı grupları 2000 yıl sonu itibari ile aşağıdaki gibidir. (Tablo 2-4)

Tablo 2-4 Büyük Küresel Taşıyıcı Grupları (Alliances)

İşbirliğinin adı:	Sky Team	Oneworld	Qualiflyer	Star Alliance	Wings
Üyeleri:	Delta Air Lines	American Airlines	Swiss	United Airlines	Northwest
	Air France	British Airways	Air Lib	Lufthansa	KLM
	Aeromexico	Qantas	LOT	Air Canada	Continental
	Korean Air	Cathay Pacific	TAP Air	Thai Int.	Alitalia
	Czech Airlines	Canadian Int.	SN Brussels	SAS	
		Iberia	LTU	Varig	
		Finnair	Crossair	Air New Zealand	
		Aer Lingus	Air Europe	Ansett Australia	
		LanChile	Air Littoral	ANA	
			Volare	Singapore Airlines	
				Mexicana	
				Austrian	
				British Midland	

Kaynak: Havayolu Ulaştırması ÖİK Raporu ve IATA

Şekil 2-3.Büyük Küresel Taşıyıcıların Dünya Yolcu Trafiğindeki (RPK) Payları



ICAO tahminlerine göre bu beş küresel işbirliği grubunun 1998 yılında yolcu trafiği (RPK), taşıdığı yolcu sayısı, elde ettiği gelir ve bu değerlerin dünya taşımacılığındaki yeri Tablo 2-5'te verilmiştir. [8]

Tablo 2-5 Beş Küresel İşbirliği Grubunun 1998 Yılında Taşıdığı Yolcu Sayısı, Elde Ettikleri Gelir, Yolcu Trafiği (RPK) ve Dünya Hava Taşımacılığındaki Payları.

	Yolcu trafiği (RPK)		Taşınan yolcu sayısı		Grup gelirleri	
İttifak	Milyar	Dünyadaki payı	Milyon	Dünyadaki payı	Milyar dolar	Dünyadaki payı
Star Alliance	563	%21,4	276	%18,6	66,2	%20,7
Oneworld	480	%18,2	213	%14,6	52,0	%16,3
Wings	287	%10,9	133	%9,1	28,9	%9,0
Sky Team	252	%9,6	147	%10,0	25,7	%8,0
Qualiflyer	91	%3,5	47	%3,2	14,1	%4,4

[8] Havayolu Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu-DPT-2000

2.4. TÜRKİYE'DEKİ MEVCUT DURUM

2.4.1. Genel

Türkiye'de havayolu ulaştırması sektörü, 14.10.1983 tarih ve 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanununun yürürlüğe girmesiyle birlikte belirgin bir gelişme içine girmiştir. Türk Hava Yolları'nın (THY) modernizasyon programı çerçevesinde filosunu yenilemeye ve geliştirmeye başladığı ve dış hatlara yöneldiği dönem de bu zamana rastlamaktadır. Aynı dönemde, özel sektör havayolu işletmelerinin sayılarında, filo kapasitelerinde ve sektörden aldıkları payda da önemli artışlar gözlenmiştir.

1990 yılının ilk yarısına kadar gelişme trendini devam ettiren sektör, 2 Ağustos 1990 tarihinde ortaya çıkan Körfez Krizi ve bunu izleyen sıcak savaş nedeniyle olumsuz yönde etkilenmiştir. Sigorta primlerindeki artış, rezervasyon ve sefer iptallerinin önemli ölçüde artması 1991 yılında sektörün gerilemesine neden olmuştur. 1992 yılı havayolu sektörü açısından yeniden canlanma yılı olmuş ve sektörün gelişimi 1995 yılına kadar sürmüştür.

1996 yılında 1995 yılına göre iç hat uçak trafiği %11,5, dış hat uçak trafiği %9,5 toplam uçak trafiği %10,4 oranında büyüme göstermiştir. 1998 yılında ise, iç hat uçak trafiği 218.155, dış hat uçak trafiği 196.830 ve toplam uçak trafiği 414.985 olarak gerçekleşmiştir. 1998 yılında 1997 yılına göre iç hat uçak trafiğinde %10,7' lik bir artış, dış hat uçak trafiğinde %4,8'lik bir azalma, toplam uçak trafiğinde ise %2,8'lik bir artış meydana gelmiştir.

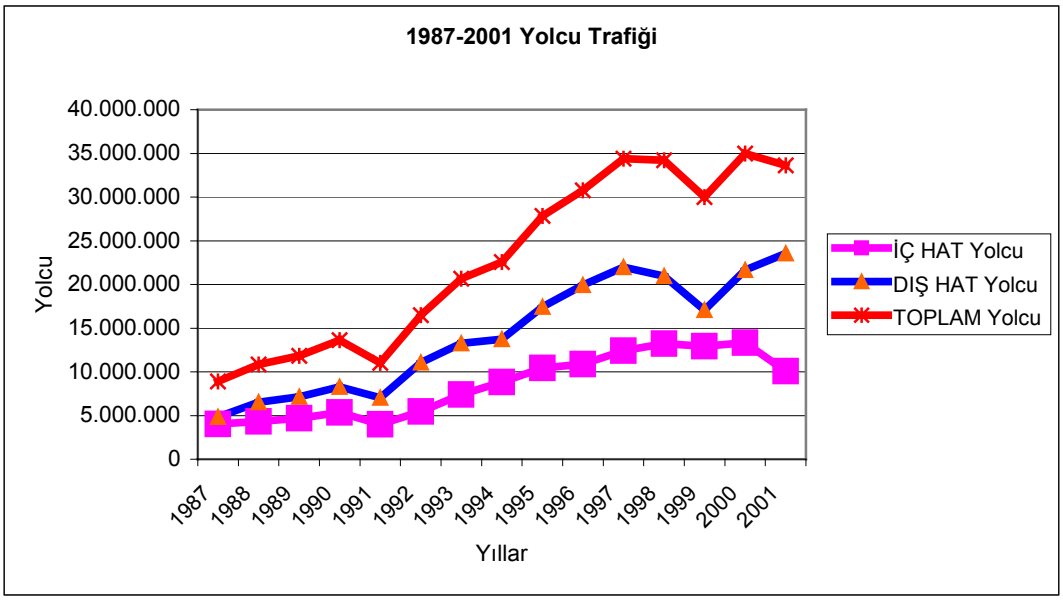
1996 yılında 1995 yılına göre iç hat yolcu trafiği %5, dış hat yolcu trafiği %14,3, toplam yolcu trafiği %10,9 oranında büyüme göstermiştir. 1998 yılında ise iç hat yolcu trafiği 13.238.832, dış hat yolcu trafiği 20.960.847 ve toplam yolcu trafiği 34.199.679 olarak gerçekleşmiştir. 1998 yılında 1997 yılına göre iç hat yolcu trafiğinde %6,6' lık bir artış, dış hat yolcu trafiğinde %4,6'lık bir azalma, toplam yolcu trafiğinde ise %0,6'lık bir azalma meydana gelmiştir.

Tablo 2-6 Türkiye Havayolu Ulaştırması Yolcu Trafiği ve Yıllık Değişim Oranları (1987-2001)[9]

YIL	İÇ HAT		DIŞ HAT		TOPLAM	
	Yolcu	Artış %	Yolcu	Artış %	Yolcu	Artış %
1987	4.040.000		4.850.000		**8.890.000**	
1988	4.330.000	7,2	6.510.000	34,2	**10.840.000**	**21,9**
1989	4.680.000	8,1	7.150.000	9,8	**11.830.000**	**9,1**
1990	5.340.000	14,1	8.280.000	15,8	**13.620.000**	**15,1**
1991	4.010.000	-24,9	7.020.000	-15,2	**11.030.000**	**-19,0**
1992	5.440.000	35,7	11.050.000	57,4	**16.490.000**	**49,5**
1993	7.403.941	36,1	13.270.590	20,1	**20.674.531**	**25,4**
1994	8.784.310	18,6	13.549.976	2,1	**22.334.286**	**8,0**
1995	10.347.528	17,8	17.419.851	28,6	**27.767.379**	**24,3**
1996	10.862.539	5,0	19.918.123	14,3	**30.780.662**	**10,9**
1997	12.413.720	14,3	21.982.614	10,4	**34.396.334**	**11,7**
1998	13.238.832	6,6	20.960.847	-4,6	**34.199.679**	**-0,6**
1999	12.931.771	-2,3	17.079.887	-18,5	**30.011.658**	**-12,2**
2000	13.339.039	3,1	21.633.495	26,7	**34.972.534**	**16,5**
2001	10.056.608	-24,6	23.560.268	8,9	**33.616.876**	**-3,9**

Kaynak: DHMİ

Şekil 2-4 Türkiye Havayolu Ulaştırması Yolcu Trafiği ve Yıllık Değişim Oranları (1987-2001)



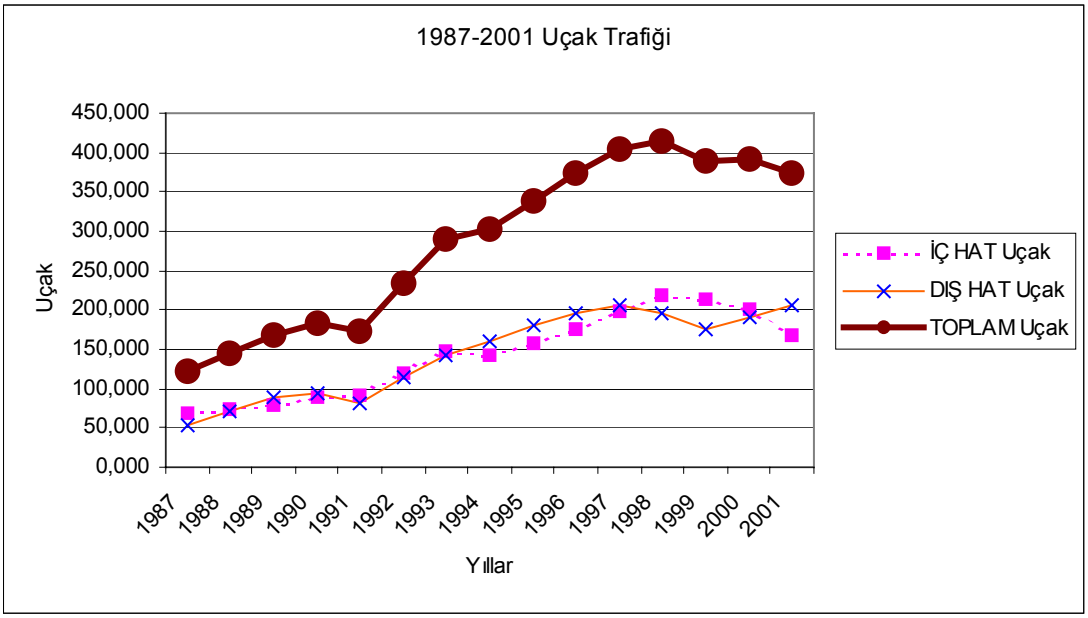
[9] Değerler gelen-giden yolcu olarak verilmiştir.

Tablo 2-7 Türkiye Havayolu Ulaştırması Uçak Trafiği ve Yıllık Değişim Oranları (1987-2001)[10]

YIL	İÇ HAT		DIŞ HAT		TOPLAM	
	Uçak	Artış %	Uçak	Artış %	Uçak	Artış %
1987	69,622		53,180		**122,802**	
1988	73,640	5,8	70,254	32,1	**143,894**	**17,2**
1989	79,737	8,3	88,858	26,5	**168,595**	**17,2**
1990	88,358	10,8	94,597	6,5	**182,955**	**8,5**
1991	91,382	3,4	81,730	-13,6	**173,112**	**-5,4**
1992	119,588	30,9	114,497	40,1	**234,085**	**35,2**
1993	147,446	23,3	143,347	25,2	**290,793**	**24,2**
1994	143,312	-2,8	159,020	10,9	**302,332**	**4,0**
1995	157,927	10,2	179,431	12,8	**337,358**	**11,6**
1996	176,040	11,5	196,446	9,5	**372,486**	**10,4**
1997	197,103	12,0	206,711	5,2	**403,814**	**8,4**
1998	218,155	10,7	196,830	-4,8	**414,985**	**2,8**
1999	213,078	-2,3	175,628	-10,8	**388,706**	**-6,3**
2000	200,841	-5,7	190,369	8,4	**391,210**	**0,6**
2001	167,500	-16,6	206,002	8,2	**373,502**	**-4,5**

Kaynak: DHMİ

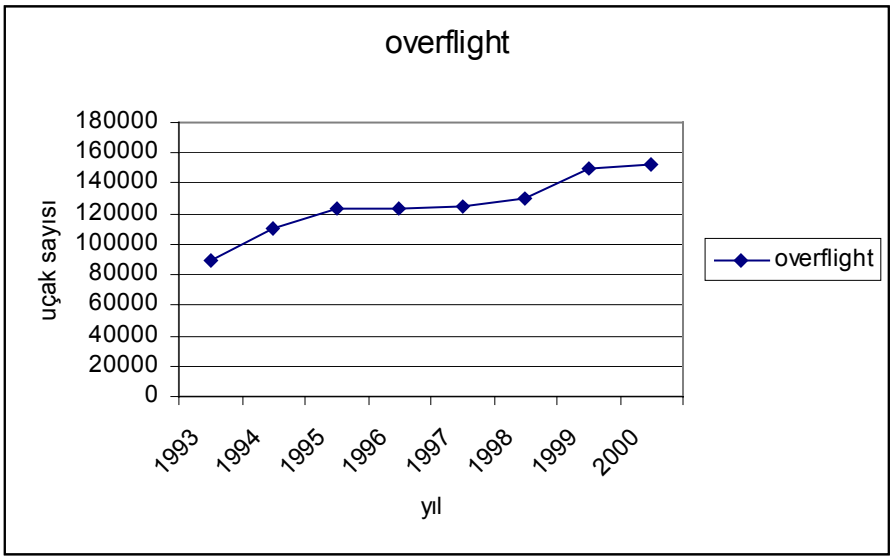
Şekil 2-5 Türkiye Havayolu Ulaştırması Uçak Trafiği ve Yıllık Değişim Oranları (1987-2001)



[10] Değerler inen-kalkan uçak olarak verilmiştir.

Türkiye coğrafi konumu itibariyle havayolu ulaştırması açısından da uluslararası alanda çok önemli bir yerde bulunmaktadır. Küreselleşme ve neticesinde bölgeler arası ticaret ve turizmde yaşan gelişmelerle beraber 1993 yılından itibaren hava sahamızı kullanan uçuşlarda (overflight) %71,5 oranında artış yaşanmıştır.

Şekil 2-6 Overflight Uçuşlardaki Gelişme (1993-2000)



Kaynak: DHMİ İstatistik Yıllığı

Yine aynı ekonomik ve sosyal nedenlerden dolayı gelecekte de overflight uçuşlardaki artışın devam etmesi beklenmektedir. Nitekim yapılan bir çalışmaya[11] göre Avrupa'dan Orta Doğu ve Asya bölgesine yapılan yolculukların 2015 yılına kadar yıllık ortalama %5,1 oranında artacağı, 1998 yılındaki 33 milyon yolcu sayısının 2015 yılında 77 milyona ulaşacağı hesaplanmıştır.

Sektörde THY halen en büyük havayolu şirketi olma özelliğini korumakta ve 28'i iç hatlarda olmak üzere toplam 104 noktaya tarifeli ve tarifesiz seferler düzenlemektedir. 2001 yılı sonu itibarıyla 2000 yılına göre THY'nin yurt içi yolcu-km değerlerinde %17'lik, yurt dışı yolcu-km değerlerinde ise %6,0'lık bir azalma meydana gelmiştir. Filo geliştirme çalışmalarını sürdüren THY, 2001 yıl sonu itibariyle 69 uçak ve 10.855 koltuk kapasitesine ulaşmıştır. Filonun ortalama yaşı 6,3'tür.

[11] European Traffic Forecasts 1985-2015, ATAG, 2000.

Uçak sayısı ve koltuk kapasitesi bakımından önemli bir gelişme, orta ve geniş gövdeli uçaklarla iç ve dış hatlarda yolcu taşımacılığı yapan özel sektör havayolu işletmeleri tarafından gerçekleştirilmiştir. 2001 yıl sonu itibarıyla şirket sayısı 13, uçak sayısı 78 ve koltuk sayısı da 15.468'dir.

2001 yılında dış hat yolcularının yüzde 51'i yabancı şirketler, yüzde 31'i özel sektör havayolu işletmeleri, yüzde 18'i THY tarafından taşınmıştır.

2.4.2. Hava Ulaştırması Alt Sektöründeki Kurum Ve Kuruluşlar

2.4.2.1. Havacılık Kurumları

2.4.2.1.1 Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM), sektörün, düzenli, verimli ve güvenli işleyebilmesi için ülke içindeki tüm sivil havacılık faaliyetlerinin planlanmasından, koordinasyonundan ve denetiminden sorumludur. Hız ve emniyet faktörlerinin büyük önem taşıdığı sivil havacılık sahasındaki her türlü faaliyeti ulusal çıkarlar ve uluslararası ilişkilere uygun bir şekilde düzenlemek ve esaslarını belirlemekle yükümlüdür. SHGM, Türkiye'de sivil havacılık alanındaki en sorumlu ve yetkili otoritedir.

2.4.2.1.2 Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü

Türkiye havaalanlarının işletilmesi ile Türkiye hava sahasındaki hava trafiğinin düzenlenmesi ve kontrolü görevi, Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) Genel Müdürlüğünce yerine getirilmektedir. DHMİ'nin amaç ve faaliyet konuları, sivil havacılık faaliyetlerinin gereği olan hava taşımacılığı, havaalanlarının işletilmesi, meydan yer hizmetlerinin yapılması, hava trafik kontrol hizmetlerinin ifası, seyrüsefer sistem ve kolaylıklarının kurulması ve işletilmesi, bu faaliyetler ile ilgili diğer tesis ve sistemlerin kurulması, işletilmesi ve modern havacılık düzeyine çıkarılmasının sağlanmasıdır.

2.4.2.1.3 Ulaştırma Bakanlığı Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü

DLHİ Genel Müdürlüğü; devletçe yaptırılacak demiryolları, limanlar, barınaklar ve bunlarla ilgili teçhizat ve tesislerin, kıyı koruma yapıları, kıyı yapı ve tesislerinin ve hava meydanlarının ve bunlarla ilgili tesislerin, alakalı kuruluşlarla işbirliği yaparak, plan ve programlarını hazırlamak, bunların gerçekleştirilmesi için gerekli tedbirleri almak ve imkanları sağlamak, araştırma, etüt, istikşaf, proje, keşif, şartname ve inşaatları ile bakım ve onarımlarını yapmak veya yaptırmak ve yapımı tamamlananları ilgili kuruluşlara devretmek, yapılmış olanların bakım ve onarımlarının organizasyonu için esaslar hazırlamakla sorumludur.

2.4.2.1.4 Başbakanlık Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü

Başbakanlığa bağlı bir kuruluş olarak görevlerini sürdüren Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü'nün amacı, meteoroloji istasyonları açmak ve çalıştırmak, hizmetlerin gerektirdiği rasatları yapmak ve değerlendirmek, çeşitli sektörler için hava tahminleri yapmak ve meteorolojik bilgi desteği sağlamaktır.

2.4.2.2. Havaalanı Yer Hizmetleri ve İkram Hizmetleri Kuruluşları

Havaalanlarında; 3 adet yer hizmeti kuruluşu, 20 adet temsil, gözetim ve yönetim şirketi, 2 adet ikram şirketi ve 2 adet de uçak özel güvenlik ve denetimi hizmeti veren şirket SHGM tarafından ruhsatlandırılmıştır. Ruhsat almış bulunan bu şirketlerin ayrıntılı dökümü Tablo 2-8'de belirtilmiştir.

Tablo 2-8 Havaalanları Yer Hizmetleri ve İkram Hizmeti Kuruluşları

YER HİZMETLERİ KURULUŞLARI - Havaalanları Yer Hizmetleri A.Ş. (Havaş) - Çelebi Hava Servisi A.Ş. - THY A.O.
TEMSİL, GÖZETİM VE YÖNETİM ŞİRKETLERİ - Air Charter Market Uçak Servisi ve Turz.Hizmetleri Ltd.Şti. - AOG Havacılık A.Ş. - Air Kargo Turizm San.Turistik Tes.Mrk.Dış Tic.A.Ş. - Ada Havacılık Kargo ve Turizm Servisleri Ltd.Şti. - Adriyatik Taşımacılık Dış Tic.Ltd.Şti. - Aqua Trans Turizm ve Havacılık Ltd.Şti. - Bilen Havacılık Ltd.Şti. - Casio Air Turizm Dış Tic.Organizasyon Pazarlama ve İnş.Ltd.Şti. - Cresta Turizm ve Havacılık Hizmetleri San.Tic.A.Ş. - Çelebi Hava Servisi A.Ş. - Fly Hava Kargo - Havaalanları Yer Hizmetleri A.Ş. (HAVAŞ) - Gözen Havacılık ve Tic.Ltd.Şti. - Gold Air Havacılık Turizm Tic.Ltd.Şti. - Kaçkar Tur Turizm Seyahat Acenteliği Ltd.Şti. - Mavera Turizm ve Havacılık Dış Tic.Ltd.Şti. - Nart Tur Turizm Yatırımları ve İşletmeciliği A.Ş. - SBA Havacılık Turizm Tic.Ltd.Şti. - Stfa Hizmet ve İşletmecilik A.Ş. - Süha Hiçyorulmaz Turizm Tic.ve Nak.Ltd.Şti.
İKRAM ŞİRKETLERİ - Sancak Havacılık Hizmetleri A.Ş. - Uçak Servisi A.Ş. (USAŞ)
UÇAK ÖZEL GÜVENLİK VE DENETİM HİZMETİ VEREN ŞİRKETLER - Çelebi Güvenlik Sistemleri ve Danışmanlık A.Ş. - Gözen Havacılık ve Tic.Ltd.Şti.

Kaynak: SHGM, 2002

2.4.2.3. Hava Taşıma İşletmeleri

31.12.2001 tarihi itibariyle Türk Hava Yolları ve özel sektör hava taşıma işletmelerine ilişkin bilgiler Tablo 2-9 ve Tablo 2-10'da özetlenmiştir.

Tablo 2-9 THY Uçak Filosu ve Koltuk Kapasitesi

					TOPLAM KAPASİTE	
TİPİ	**Adet**	**Tescil İşareti**	**Koltuk Sayısı**	**Toplam Koltuk**	**Uçak Sayısı**	**Koltuk Sayısı**
BOEING 727-200F	1	JCA	KARGO	-	69	10.855
BOEING 737-400	16	JKA,JDF JDG,JDH JDI,JDT JDY,JDZ JEN,JEZ JEO,JER JET,JEU JEV,JEY	150	2400		
BOEING 737-800	15	JFC,JFD JFE,JFF JFG,JFH JFI,JFJ JFK,JFL JFM,JFN JFO,JFP JFR	155	2325		
BOEING 737-800	9	JFT,JFU JFV,JFY JFZ,JGA JGB,JGC JGD	165	1485		
BOEING 737-500	2	JDU,JDV	117	234		
AIRBUS A310-304	5	JDV,JCY JCZ,JDA	210	840		
AIRBUS A310-304	2	JDB,JDC JDD	182	546		
AIRBUS A340-300	7	JDJ,JDK JDL,JDM JDN,JIH JII	271	1897		
RJ-100	9	THA,THB THC,THD THE,THG THM,THO THH	99	891		
RJ-70	3	THN,THJ THI	79	237		
BELL 430	1	HTA	4	4		

Kaynak: THY

Tablo 2-10 Özel Havayolu İşletmeleri Filo Durumu

İŞLETMENİN ADI	HAVA ARACI					TOPLAM KAPASİTE	
	TİPİ	AD	TESCİL İŞARETİ	KOLTUK SAYISI	TOPLAM KOLTUK	UÇAK ADEDİ	KOLTUK SAYISI
GÜNEŞ EXPRES HAVAYOLLARI A.Ş.	BOEING 737-700	2	SUE,SUF	148	296	6	916
	BOEING 737-800	4	SUA,SUB, SUC,SUD	155	620		
PEGASUS HAVA TAŞIMACILIĞI	BOEING 737-400	8	APR,APT APD,APP AFA,AFM AFJ,APC	170	1360	20	3628
	BOEIG 737-800	12	APF,APM APN,APG APY,APL APH,APK, APZ,APV, APU,API	189	2268		
TOP AIR HAVACILIK SAN.A.Ş.	BOEING 727-200	3	IYA,IYB IYC	170	510	3	510
ONUR HAVAYOLLARI A.Ş.	Md 88	5	ONM,ONN ONO,ONP ONR,	172	860	12	2985
	AIRBUS 321	2	ONS,ONJ	220	440		
	AIRBUS 300-103	5	ONL,ONK, ONU,ONT, ONY	337	1685		
ALFA HAVAYOLLARI A.Ş.	AIRBUS 300-B4	2	ABD,ABE	318	636	4	1282
	AIRBUS 300-103	1	ALS	323	323		
	A-300-600	1	ABF	323	323		
KIBRIS TÜRK HAVA YOLLARI Ltd.Şti	BOEING 727-200	4	JBF,JBG JBJ,JEC	164	656	9	1647
	BOEING 737-800	3	MZZ,MSO MAO	177	531		
	AIRBUS 310 -200	2	JYK,JCO	230	460		
AIR ANATOLİA HAVACILIKA.Ş	AIRBUS 300-103	1	GTA	323	323	6	1593
	AIRBUS 300-200	3	GTB;ONV ANI	310	930		

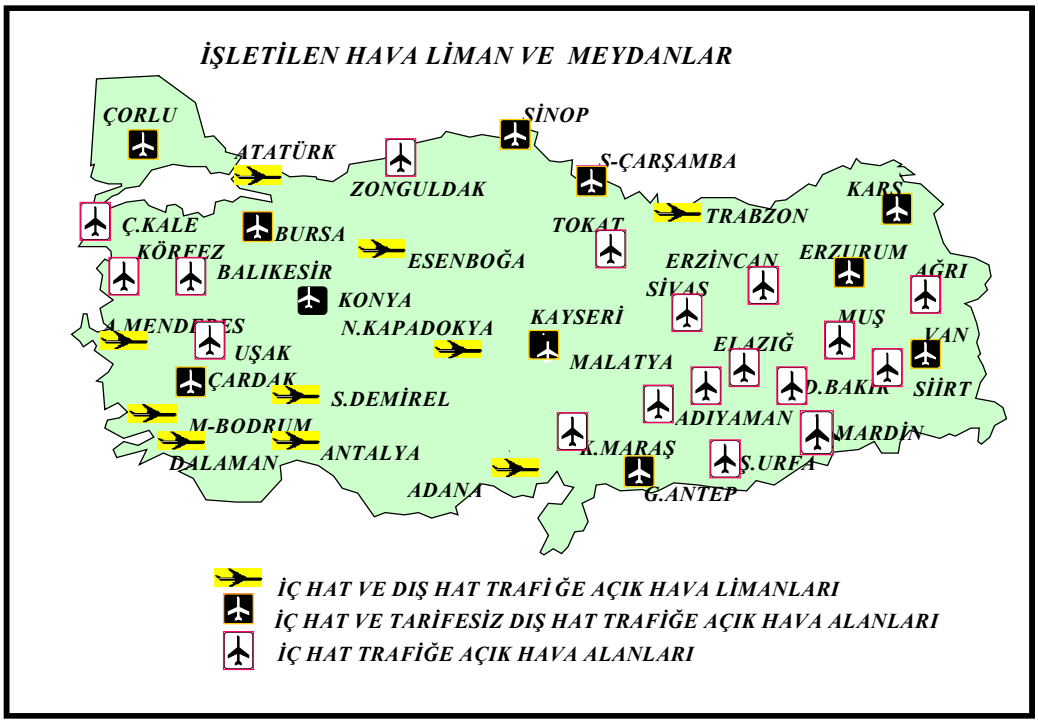
	BOEING 737-400	2	ANL,ANH	170	340		
MNG HAVAYOLLARI TAŞIMACILIK A.Ş.	AIRBUS A300-203	5	MNA,MNB MNC,MND MNG	KARGO	-	6	309
	AIRBUS A300-203	1	MNE	309	309		
HÜRKUŞ HAV.TİC. A.Ş.	MD-83	3	FBA,FBB, FBG	165	495	3	495
SIK-AY HAV.TAŞ. A.Ş.	BOEING-737-400	2	SKA,SKB	160	320	3	509
	BOEING 737-800	1	SKC	189	189		
ATLAS İNTERNASYONEL HAVACILIK A.Ş.	BOEING-757-200	3	OGA,OGB OGC	219	657	3	657
GÜL HAVACILIK İŞLETMELERİ A.Ş.							
BOSPHRUS AVRUPA H.Y. Turz.ve Tic A.Ş	A300B4	3	-COA,OIM OYC	309	927	3	927
İŞLETME SAYISI	**13**						
HAVAARACI SAYISI	**78**						
KOLTUK KAPASİTESİ	**15468**						

Kaynak:SHGM 15.3.2002

2.4.3. Havalimanları ve Meydanlar

2001 yılı itibariyle DHMİ sorumluluğundaki havalimanı ve meydanlarının sayısı 39'dur. Bunlar içinde 10 havalimanı uluslararası tarifeli ve tarifesiz seferler ile iç hat seferlerine, 11 havaalanı uluslararası tarifesiz seferler ile iç hat seferlerine ve 18 havaalanı da sadece iç hat seferlerine açık durumdadır. DHMİ tarafından işletilen havalimanı ve meydanlar Harita-1'de gösterilmiştir.

Harita 2-1 DHMİ Tarafından İşletilen Havalimanı ve Meydanlar



Kaynak: DHMİ

Söz konusu bu havaliman ve meydanlarının 2001 yılı itibariyle hizmete açık olduğu saatler, yıllık uçak ve yolcu kapasiteleri Tablo 2-11, pist özellikleri Tablo 2-12, apron ve taksi yolları durumları Tablo 2-13, konumları ise Tablo 2-14'de verilmiştir.

Tablo 2-11 DHMİ Tarafından İşletilen Havaliman ve Meydanlarının Yıllık Uçak Kapasitesi, Yolcu Kapasitesi ve Hizmete Açık Olduğu Saatler

HAVALİMAN V E MEYDANLAR	YILLIK UCAK KAPASİTESİ	YILLIK YOLCU KAPASİTESİ	HİZMETE AÇIK OLDUĞU SAATLER
ATATÜRK	350.400	22.500.000	24 Saat
ESENBOĞA	236.520	5.150.000	24 Saat
A.MENDERES	183.960	4.600.000	24 Saat
ANTALYA	262.800	9.000.000	24 Saat
DALAMAN	183.960	3.600.000	24 Saat
ADANA	105.120	2.200.000	24 Saat
TRABZON	52.540	1.500.000	24 Saat
MİLAS-BODRUM	122.640	2.600.000	24 Saat
S.DEMİREL	43.800	600.000	24 Saat
NEVŞEHİR-KAP.	26.280	700.000	Yaz Kış Tar. Göre
BURSA	17.520	150.000	24 Saat
ÇORLU	96.360	600.000	24 Saat
ERZURUM	17.520	300.000	Yaz Kış Tar. Göre
GAZiANTEP	17.520	620.000	Yaz Kış Tar. Göre
KARS	8.760	1.000.000	Yaz Kış Tar. Göre
KAYSERİ	26.280	600.000	Yaz Kış Tar. Göre
SAMSUN – ÇARŞ.	26.280	2.000.000	24 Saat
SiNOP	8.760	150.000	Yaz Kış Tar. Göre
VAN	17.520	1.200.000	Yaz Kış Tar. Göre
ADIYAMAN	8.760	300.000	Yaz Kış Tar. Göre
AĞRI	8.760	120.000	Yaz Kış Tar. Göre
BALIKESİR	8.760	100.000	Yaz Kış Tar. Göre
ÇANAKKALE	8.760	150.000	Yaz Kış Tar. Göre
ÇARDAK	8.760	600.000	Yaz Kış Tar. Göre
DiYARBAKIR	17.520	620.000	Yaz Kış Tar. Göre
ELAZIĞ	17.520	300.000	Yaz Kış Tar. Göre
ERZiNCAN	8.760	600.000	Yaz Kış Tar. Göre
K.MARAŞ	8.760	400.000	Yaz Kış Tar. Göre
KÖRFEZ	8.760	120.000	Yaz Kış Tar. Göre
MALATYA	17.520	300.000	Yaz Kış Tar. Göre
MUŞ	8.760	100.000	Yaz Kış Tar. Göre
SİİRT	8.760	100.000	Yaz Kış Tar. Göre
SiVAS	8.760	620.000	Yaz Kış Tar. Göre
ŞANLIURFA	8.760	500.000	Yaz Kış Tar. Göre
TOKAT	8.760	150.000	Yaz Kış Tar. Göre
UŞAK	8.760	500.000	Yaz Kış Tar. Göre
ZONGULDAK /ÇAYCUMA	8.760	150.000	Yaz Kış Tar. Göre
MARDİN	8.760	300.000	Yaz Kış Tar. Göre
TOPLAM	1.988.500	65.800.000	

Kaynak: DHMİ

Tablo 2-12 DHMİ Tarafından İşletilen Havaliman ve Meydanlarının Pist Özellikleri

HAVALiMAN VE MEYDANLAR	PiST NO	PiST BOYUTU (M)	STRIP BOYUTU (M)	PiST MUKAVEMETi	PiSTiN KAPLAMA CiNSi
ATATÜRK	18/36	3000X45	3120X300 2420X150	PCN100	BETON
	06/24	2300X60		PCN100	BETON
ESENBOĞA	03/21	3750X60	3870X300	PCN-58	KOM.BET.ASF.
	03/21	3750X45		PCN-80	KOM.BET.ASF.
A.MENDERES	16/34	3240 X 45	3360X150	PCN-120	KOMPOZiT
ANTALYA	18/36	2990X45	3290X300 3520X300	LCN-65	KOM.BETON
	18/36	3400X45		PCN 84	KOM.BET.
DALAMAN	01/19	3000 X 45	3120X300	PCN-100	BETON
ADANA	05/23	2750 X 45	2870X300	PCN-100	KOMPOZiT
TRABZON	11/29	2640X45	2760X300	PCN75	BETON
MİLAS-BODRUM	11/29	3000X45	3000X300	PCN 105	BETON
S. DEMİREL	05/23	3000X46	3120X300	PCN 120	BETON
NEVŞEHİR-KAP.	11/29	3000X45		LCN 100	BETON
BURSA	09/27	1400 X 32		PCN-14	BETON
ÇORLU	05/23	3000 X 45		LCN-59	BETON
ERZURUM	08/26	3810 X 30		PCN 74	BETON
	08/26	3810X45		LCN 60	BETON
GAZİANTEP	10/28	2800 X 45		PCN-71	BETON
KARS	06/24	3500 X 45	3620X300	PCN-68	BETON
KAYSERİ	07/25	3270X40		LCN-45	ASFALT
SAMSUN-ÇARŞ.	13/31	3000 X 45		LCN-100	BETON
SİNOP	05/23	1652X30		LCN-30	BET. ASF.
	11/29	755X23		LCN-30	BET.ASF.
VAN	03/21	2750 X 45	2750X60	PCN-74	KOMPOZiT
ADIYAMAN	03/22	2540X30		PCN-81	BETON
AĞRI	18/36	2000X30	2000X30	LCN 35	BET.ASF.
BALIKESİR	16/35	2990X44		LCN 50	ASFALT
ÇANAKKALE	04/22			PCN-73	BETON
ÇARDAK	06/24	3000 X 45		LCN 45	ASFALT
DİYARBAKIR	16/34	3549 X 45		LCN-75	BETON
ELAZIĞ	13/31	1720 X 32		PCN-76	ASFALT
ERZİNCAN	11/29	3000X45	3120X300	PCN-95	BETON
K.MARAŞ	08/26	2300X30		PCN-87	BETON
KÖRFEZ	05/23	2143X30	2200X300	PCN 50	BETON
MALATYA	03/21	3350 X 45		LCN-38	ASFALT
MUŞ	12/30	3550X45		LCN-50	KOMPOZiT
	12/30	3550X22,5		LCN -50	KOMPOZİT
SİİRT	06/24	1660X30		PCN-50	BETON
SİVAS	01/19	3811 X 30		LCN-56	BETON
Ş.URFA	15/33	2165 X 30	1600X60	LCN-35	ASFALT
TOKAT	04/22	1610 X 30		LCN-31	ASFALT
UŞAK	08/26	2560X30		PCN-95	BETON
ZON. ÇAYCUMA	01/19	1800X30		LCN-35	BETON
MARDİN	03/21	2500X36		LCN-50	BETON

Kaynak: DHMİ

Tablo 2-13 DHMİ Tarafından İşletilen Havaliman ve Meydanların Apron ve Taksirut Durumu

HAVALiMAN VE MEYDANLAR	A P R O N L A R				T A K S i R U T L A R		
	BOYUTLARI (M)	KAPLAMA CiNSi	MUKAVE-METi	UÇAK KAP.	BOYUTLARI	KAPLAMA CiNSi	MUKAVE-METİ
ATATÜRK	195X830 290X45 394X50 270X128	BETON	PCN-100	80	1547X23	BETON	PCN-100
ESENBOĞA	440X130 430X140 379X130 310X113	ASFALT	PCN-58	27	4700X23	ASFALT	PCN58
A.MENDERES	400X286 165X160 384X138	BETON	PCN-120	21	3240X45	BET-ASF	PCN-120
ANTALYA	450X225 175X60-720x240	BETON	PCN- 84	38	3700X23	BETON	PCN-84
DALAMAN	422X153	BETON	PCN-100	21	480X23	BETON	PCN-100
ADANA	100X200 400X141 100X62.5	BETON	PCN-100	12	3250X23	ASFALT	PCN-100
TRABZON	100X100	BETON	PCN- 75	6	45X23	BETON	PCN-75
MİLAS-BODRUM	800X200	BETON	PCN-105	28	3000X30	BETON	PCN-105
S.DEMİREL	220X100	BETON	PCN-120	5	210X24	BETON	PCN-120
NEVŞEHİR-KAP.	240X120	BETON	LCN-100	3	238X24	BETON	LCN-100
BURSA	90X55-204X47	ASFALT	PCN- 14	2	700X12	BETON	PCN-14
ÇORLU	564X150	BETON.	LCN-59	11		BETON	LCN-59
ERZURUM	140X70	BETON	LCN-60	2	40X23	BETON	LCN-60
GAZİANTEP	130X90	BETON	PCN-71	2	23X195	BETON	PCN-71
KARS	130X70	BETON	PCN-68	1	227X23	BETON	PCN-68
KAYSERİ	180X83	ASF.	LCN-45	3		ASFALT	LCN-45
SAMSUN-ÇARŞ.	228X120	BETON	LCN-100	3	265X100	BETON	LCN-100
SİNOP	150X95 50X50	BETON	LCN-20	1	260X15	BETON	LCN-20
VAN	140X120	BETON	PCN-80	2	150X23	BETON	PCN80
ADIYAMAN	80X50	BETON	PCN-71	1	110X18	BETON	PCN-71
AĞRI	80X45	BET.ASF.	LCN-35	1	110X18	BET.ASF.	LCN-35
BALIKESİR	76X65	BETON.	PCN-50	1	110X18	BETON	PCN-50
ÇANAKKALE	80X60	ASFALT	PCN-35	1	77X18	BETON	PCN-35
ÇARDAK	54X75	BETON	LCN-60	4	1602X12	ASFALT	LCN-45
DİYARBAKIR	165X55	BETON	LCN-55	3	28.5X35	BETON	LCN-55
ELAZIĞ	200X42	ASFALT	PCN-76	2	120X18	ASFALT	PCN-76
ERZİNCAN	120X75	BETON	PCN-95	1	154X23	BETON	PCN-95
K.MARAŞ	80X50	BET.ASF.	PCN-87	1	110X18	BET.ASF.	PCN-87
KÖRFEZ	60X60	BETON	PCN-50	1	75X18	BETON	PCN-50
MALATYA	110X100	BETON	LCN-38	2	150X8	BETON	LCN-38
MUŞ	110X100	BETON	LCN-38	1	150X8	BETON	LCN-38
SİİRT	60X30	BETON	PCN-50	2	60X18	BETON	PCN-50
SİVAS	44X150	BETON	LCN-56	1	1030X12	BETON	LCN-56
Ş.URFA	100X100	ASFALT	LCN-50	2	140X20	ASFALT	LCN-50
TOKAT	50X25	ASFALT	LCN-31	1	60X17	ASFALT	LCN-31
UŞAK	80X46	BETON	PCN-95	1	18X125	BETON	PCN-95
ZONGULDAK/ ÇAYCUMA	102X39	BETON		1	75X18	BETON	
MARDİN	80X50	BETON	LCN-50	1	125x18	BETON	LCN-50

Kaynak: DHMİ

Tablo 2-14 DHMİ Tarafından İşletilen Havaliman ve Meydanların Konumu

HAVALiMAN VE MEYDANLAR	KATEGORi	İNTiFA	HiZMETE GİRİŞ YILI	SEHRE UZAKLIK (KM)	YÜKSEK-LiK (M)	COGRAFi MEVKi KOORDiNATLARI
ATATÜRK	SiViL	DHMi	1953	24	48,1	405836 K - 284855 D
ESENBOĞA	SiViL	DHMi	1955	28	953	400728 K - 325935 D
A.MENDERES	SiViL	DHMi	1987	18	125	381746 K - 270933 D
ANTALYA	SiViL	DHMi	1960	13	54	365403 K - 304741 D
DALAMAN	SiViL	DHMi	1981	6	6,15	364253 K - 284734 D
ADANA	SiViL	DHMi	1937	3,5	19,7	365901 K - 351651 D
TRABZON	SiViL	DHMi	1957	6	32	405954 K - 394647 D
MİLAS-BODRUM	SiViL	DHMi	1997	14	6,45	371453 K - 274055 D
S.DEMİREL	SiViL	DHMi	1997	30	864	375158 K - 302256 D
NEVŞEHİR-KAP.	SiViL	DHMi	1998	25	942	384612 K - 343230 D
BURSA	SiViL ASKERi	DHMi - Hv.K.K	1944	8	101	401404 K - 290035 D
ÇORLU	SiViL ASKERi	DHMi - Hv.K.K	1998	15	164	410800 K - 275500 D
ERZURUM	SiViL ASKERi	DHMi - Hv.K.K	1966	11	1.757	395722 K - 411010 D
GAZİANTEP	SiViL	DHMi	1976	20	706	365656 K - 372845 D
KARS	SiViL	DHMi	1988	6	1.795	403334 K - 430556 D
KAYSERİ	SiViL ASKERi	DHMi - H.K.K	1998	4	1.052	384635 K - 3521956 D
SAMSUN-ÇARŞ.	SiViL	DHMi	1998	25	5,22	411500 K - 363300 D
SİNOP	SiViL	DHMi	1993	4	6,75	420100 K - 350400 D
VAN	SiViL	DHMi	1943	8	1.669	382811 K - 431951 D
ADIYAMAN	SiViL	DHMi	1998	22	675,5	374412 K - 382837 D
AĞRI	SiViL	DHMi	1997	7	1.665	393949 K - 430124 D
BALIKESİR	SiViL ASKERi	DHMi - Hv.K.K	1998	6	101	393700 K - 275600 D
ÇANAKKALE	SiViL ASKERi	DHMi - Dz.K.K	1995	10	7.04	400810 K - 262529 D
ÇARDAK	SiViL ASKERi	DHMi - Hv.K.K	1991	60	852	374714 K - 294220 D
DİYARBAKIR	SiViL ASKERi	DHMi - Hv.K.K	1952	6	686	375337 K - 401205 D
ELAZIĞ	SiViL ASKERi	DHMi - K.K.K	1940	12	903	383622 K - 391739 D
ERZİNCAN	SiViL ASKERi	DHMi - K.K.K	1988	9	1.156	394252 K - 393115 D
K.MARAŞ	SiViL	DHMi	1996	5	525,1	373223 K - 365713 D
KÖRFEZ	SiViL	DHMi	1997	5	15	393341 K - 270129 D
MALATYA	SiViL ASKERi	DHMi - Hv.K.K	1941	34	862	382600 K - 380500 D
MUŞ	SiViL ASKERi	DHMi - Hv.K.K	1992	18	1.267	384530 K - 413730 D
SİİRT	SiViL	DHMi	1998	14	610	375845 K - 415021 D
SİVAS	SiViL ASKERi	DHMi - Hv.K.K	1957	23	1.596	394855 K - 365410 D
Ş.URFA	SiViL	DHMi	1988	8	452	370542 K - 385058 D
TOKAT	SiViL	DHMi	1995	20	1664	401845 K - 362226 D
UŞAK	SiViL ASKERi	DHMi - Hv.K.K	1998	4	883	384056 K - 292819 D
ZONGULDAK/ ÇAYCUMA	SiViL ASKERi	DHMi - Hv.K.K	1999	8	13	320852 K - 412959 D
MARDİN	SİVİL	DHMİ	1999	20	527.02	403825K0-371359D

Kaynak: DHMİ

2.4.3.1. HAVA TRAFİK BİRİMLERİ VE SEYRÜSEFER YARDIMCI İSTASYONLARI

DHMİ Genel Müdürlüğü Türkiye hava sahasındaki hava trafiğini düzenlemekte ve kontrol etmektedir. Bu amaçla; yol kontrol merkezince trafik akışının düzenlendiği ve ülke sathına yayılmış seyrüsefer yardımcı cihaz ve sistemleri ile desteklenen 30.673 km.lik kontrollü uçuş yolu tesis edilmiştir.

Güvenli hava seyrüseferi ile havaalanlarında iniş kalkışı sağlamak açısından;

- İki adet Saha Kontrol Merkezi (ACC)

- On altı adet Yaklaşma Kontrol Merkezi (APP)

- Otuz üç adet Meydan Kontrol Kulesi (TWR)

- İki adet Uçuş Bilgi Merkezi (FIC)

- Sekiz adet Havacılık Bilgi Servisi (AIS)

- On altı adet Arama - Kurtarma Ünitesi (SAR) faaliyet göstermektedir.

Türkiye Hava Sahasını kullanan hava araçlarının mevki ve istikametlerini tayin edebilmeleri ve havaalanlarına inip kalkabilmelerini sağlamak amacıyla, 120 adet yer istasyonundaki 205 adet seyrüsefer yardımcı cihazından yararlanılmaktadır. Havaliman ve meydanlar ile seyrüsefer yardımcı istasyonlarında kullanılan başlıca cihaz ve sistemler; VOR (VHF Imnidirectional Radio Range- VHF Frekanslı İstikamet Cihazı), DME (Distance Measuring Equipment-Mesafe Ölçme Cihazı), NDB (Non-directional Radio Beacon-Yönlendirilmiş Radyo İşaret) ve ILS (Instrument Landing System-Aletle İniş Sistemi)'dir. Bu cihazların montaj, bakım ve işletilmesi DHMİ teknik elemanlarınca yapılmakta olup, sistemler 24 saat faal tutulmaktadır.

DHMİ Genel Müdürlüğü tarafından işletilmekte olan hava trafik kontrol ve hava enformasyon üniteleri ile hava seyrüsefer yardımcı cihazlarının cins ve sayıları itibariyle havaliman ve meydanlarına dağılımı Tablo 2-15'de gösterilmiştir.

Tablo 2-15 Hava Trafik Kontrol ve Hava Enformasyon Üniteleri İle Hava Seyrüsefer Yardımcı Cihazlarının Cins ve Sayıları İtibariyle Dağılımı

Hava Trafik Kontrol ve Hava Enformasyon Üniteleri								**Hava Seyrüsefer Yardımcı Cihazları**					
HAVALİMAN VE MEYDANLAR	YOL KONT.	YAK. KONT.	KULE KONT.	UÇUŞ BİLGİ MERK.	HAV. BİL. SER.	ARAMA K. ÜNİTESİ	RAMP KONT.	RAD.	ILS	VOR	NDB	DME	TOPL.
ATATÜRK	X	X	X	X	X	X	X	2	4	3	6	4	19
ESENBOĞA	X	X	X	X	X	X		3	5	8	12	10	38
A.MENDERES		X	X		X	X	X	3	1	2	5	2	13
ANTALYA		X	X		X	X		3	1	1	2	2	9
DALAMAN		X	X		X	X		2	1	1	1	1	6
ADANA			X		X	X		1	1	1	2	1	6
TRABZON		X	X		X	X			1	1	2	1	5
MİLAS-BODRUM		X	X		X				2	2	1	2	7
S.DEMİREL			X		X	X				1	1	1	3
NEVŞEHİR-KAPA.			X							1	1	1	3
BURSA		X	X		X	X				3	3	2	8
ERZURUM		X	X			X		1	1	1	2	1	6
DİYARBAKIR		ASKERİ	ASKERİ			X		1		2	2	1	6
GAZİANTEP		X	X			X				1	1	1	3
KARS			X						1	1	1	2	5
SAMSUN/ÇARŞ.		X	X					1	1	2	2	3	9
SİNOP		X	X			X				1	1	1	3
VAN		X	X			X				1	1	1	3
ADIYAMAN			X								1	1	2
AĞRI			X							1	1	1	3
BALIKESİR		ASKERİ	ASKERİ								1	1	2
ÇANAKKALE			X							1	1		2
ÇARDAK			X							1	1	1	3
TEKİRDAĞ-ÇORLU			X						1	1	1	1	4
ELAZIG		X	X			X				1	1	1	3
ERZİNCAN			X							1	1	1	3
K.MARAŞ			X							1	1	1	3

KAYSERİ		ASKERİ	ASKERİ			X			1	1			2
KÖRFEZ			X							1	1	1	3
MALATYA		ASKERİ	ASKERİ			X				1	1		2
MUŞ		X	X							1	1	1	3
SİİRT			X							1	1	1	3
SİVAS			X							1	1	1	3
ŞANLIURFA			X							1	1	1	3
TOKAT			X								1	1	2
UŞAK			X								1	1	2
ZONGULDAK/Ç AYCUMA			X								1	1	2
MARDİN			X							1	1	1	
TOPLAM								17	21	48	65	54	205

Kaynak: DHMİ

3. HAVAYOLU TRAFİĞİNDEKİ BEKLENTİLER

Gelecek dönemlerde de havacılıktaki büyüme oranlarının dünya ekonomisi ve dünya ticaretindeki gelişmeler ile hava taşımacılığı maliyetlerindeki değişimlere bağlı kalacağı düşünülmektedir. Bunların yanı sıra, havaalanları ve uçuş hatlarındaki yoğunluk/sıkışıklık, çevresel etkiler (gürültü, arazi kullanımı) ve artan yatırım ihtiyacının karşılanma oranı da havacılıktaki gelişmeleri etkileyen faktörler arasında yer alacaktır. Bu faktörlere, bu sektörde izlenecek politikaları ve düzenleme (regülasyon) uygulamalarını da eklemek yerinde olacaktır.

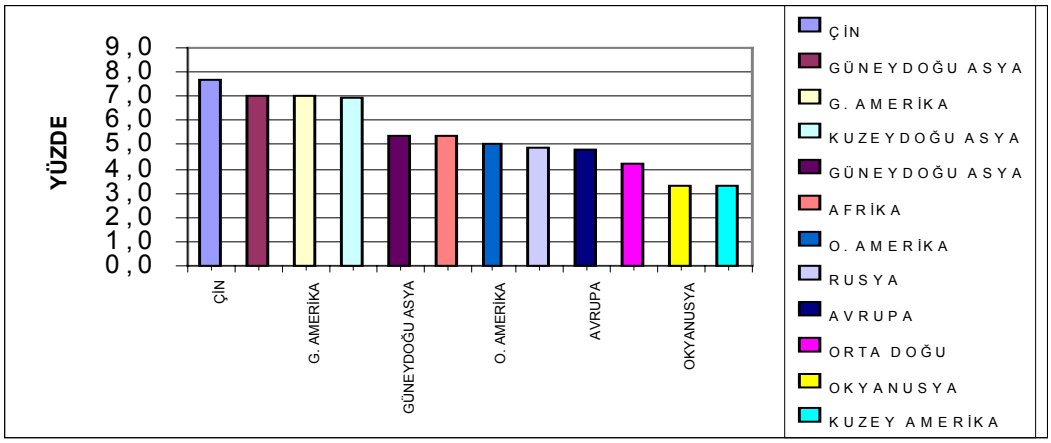
ICAO tarafından hazırlanan trafik tahminleri, küresel havayolu taşımacılığındaki genel artışın devam edeceğini ifade etmektedir. Yolcu trafiğinde Avrupa'da %4,8, Kuzey Amerika pazarında da yaklaşık %3,3 oranında bir büyüme tahmin edilirken, Asya/Pasifik bölgesinde diğer bölgelerden daha fazla oranda bir büyüme beklenmektedir. 2000-2019 yılları arasında tahmin edilen yıllık yolcu trafiği artışları Tablo 3-1 ve Şekil 3-1'de verilmektedir.

Tablo 3-1 2000-2019 Döneminde Bölgeler İtibariyle Beklenen Yıllık Yolcu Trafiği Değişimleri [12]

BÖLGE	ICAO TAHMİNLERİ YÜZDE ARTIŞ
ÇİN	7,7
GÜNEYDOĞU ASYA	7,0
G. AMERİKA	7,0
KUZEYDOĞU ASYA	6,9
GÜNEYDOĞU ASYA	5,4
AFRİKA	5,4
O. AMERİKA	5,0
RUSYA	4,9
AVRUPA	4,8
ORTA DOĞU	4,2
OKYANUSYA	3,3
KUZEY AMERİKA	3,3

[12] ICAO Traffic Forecasts, 2000-2019. ICAO, 2000.

Şekil 3-1 2000-2019 Döneminde Bölgeler İtibariyle Beklenen Yıllık Trafik Değişimleri



Boeing tarafından yapılan daha detaylı tahminler ise 2010 ve 2020 yılları için ve bölgeler itibariyle şu şekildedir:[13]

Tablo 3-2 2010 ve 2020 Yılları Trafik Tahminleri (Milyar Yolcu-km)

Bölge	2010	2020	Yıllık Artış (%) 2001-2010	Yıllık Artış (%) 2001-2020
Afrika–Afrika	32.957	53.338	5.4	5.2
Afrika–Avrupa	159.141	248.490	4.8	4.7
Afrika–Orta Doğu	14.832	21.997	4.2	4.1
Afrika–Kuzey Amerika	7.273	10.444	5.1	4.4
Orta Amerika–Orta Amerika	48.128	90.493	7.2	6.9
Orta Amerika–Avrupa	99.077	150.257	4.1	4.2
Orta Amerika–Kuzey Amerika	140.336	215.549	4.1	4.2
Orta Amerika–Güney Amerika	12.399	21.989	5.5	5.7
Çin–Çin	196.572	419.037	10.7	9.3
Çin–Avrupa	67.947	111.253	5.4	5.2
Çin–Kuzey Amerika	57.201	117.262	5.6	6.5
Çin–KuzeyDoğu Asya	38.337	71.427	7.0	6.7
Çin–Okyanusya	17.224	24.043	3.6	3.5
Çin–GüneyDoğu Asya	48.424	79.167	5.1	5.1
BDT–BDT	58.933	94.875	4.8	4.8

[13] Current Market Outlook 2001, Boeing.

BDT–Uluslararası	78.268	130.807	6.4	5.8
Avrupa–Avrupa	696.839	1097.096	4.7	4.7
Avrupa–Orta Doğu	98.214	147.098	4.2	4.2
Avrupa–Kuzey Amerika	593.154	856.858	3.5	3.6
Avrupa–Kuzeydoğu Asya	114.361	195.171	6.0	5.8
Avrupa–Güney Amerika	96.371	164.349	6.1	5.8
Avrupa–Güneydoğu Asya	156.690	243.267	5.0	4.8
Avrupa–Güneybatı Asya	47.262	83.809	6.1	6.0
Orta Doğu–Orta Doğu	41.333	64.107	4.0	4.3
Orta Doğu–Kuzey Amerika	23.139	33.041	3.7	3.7
Orta Doğu–Güneydoğu Asya	33.171	48.015	3.3	3.5
Orta Doğu–Güneybatı Asya	48.041	78.458	5.0	5.0
Kuzey Amerika–Kuzey Amerika	1128.591	1595.199	2.8	3.1
Kuzey Amerika–Kuzeydoğu Asya	220.551	325.568	4.6	4.3
Kuzey Amerika–Okyanusya	42.222	63.204	3.5	3.8
Kuzey Amerika–Güney Amerika	84.483	141.211	6.6	5.9
Kuzey Amerika–Güneydoğu Asya	52.496	93.515	5.1	5.5
Kuzeydoğu Asya–Kuzeydoğu Asya	142.416	288.159	6.1	6.7
Kuzeydoğu Asya–Okyanusya	45.856	66.458	6.7	5.2
Kuzeydoğu Asya–Güneydoğu Asya	90.157	161.242	6.4	6.2
Okyanusya–Okyanusya	63.415	81.891	2.6	2.6
Okyanusya–Güney Amerika	2.169	3.456	5.4	5.1
Okyanusya–Güneydoğu Asya	64.837	94.511	3.4	3.6
Güney Amerika–Güney Amerika	127.626	250.916	9.6	8.3
Güneydoğu Asya–Güneydoğu Asya	104.675	187.068	6.9	6.4
Güneydoğu Asya–Güneybatı Asya	20.192	37.167	6.3	6.3
Güneybatı Asya–Güneybatı Asya	38.787	84.866	9.3	8.7
Diğer	27.276	43.728	5.4	5.1
Dünya Toplamı	**5.281,70**	**8389,858**	**4,6**	**4,7**

ICAO tarafından bölgeler itibariyle yapılan trafik tahminleri, dünya genelinde 2020 yılına kadarki dönemde uluslararası trafiğin %5,0, iç hatlardaki trafiğin ise %3,7 oranında artış yaşayacağını işaret etmektedir. (Tablo 3-3)

Tablo 3-3 ICAO Tarafından Yapılan Trafik Tahminleri

	Yolcu-km (milyar)		Yıllık Ortalama Büyüme (%)
Uluslararası Hatlar	**1997**	**2020**	**1997-2020**
Kuzey Atlantik	316.1	753	3.8
Güney Atlantik	35.6	119	5.4
Orta Atlantik	41.2	140	5.5
Transpasifik	178.0	712	6.2
Avrupa-Asya/Pasifik	208.4	758	5.8
Avrupa-Afrika	76.6	217	4.6
Avrupa-Ortadoğu	38.3	98	4.2
K. Amerika-G. Amerika	39.5	114	4.7
K. Amerka-O. Amerika(+Karayipler)	39.3	125	5.1
Kıta İçi Hatlar			
Afrika	7.1	18	4.1
Asya/Pasifik	208.9	701	5.4
Avrupa	150.5	370	4.0
Latin Amerika	15.1	48	5.1
Ortadoğu	4.7	12	4.2
K. Amerika	24.0	46	2.9
Diğer	94.8	334	5.6
Toplam	**1.478.0**	**4.564**	**5.0**
İç Hatlar			
Afrika	9.4	22	3.7
Asya/Pasifik	201.1	651	5.2
Avrupa	111.6	280	4.1
L. Amerika	42.5	105	4.0

Ortadoğu	11.8	30	4.1
K. Amerika	716.5	1428	3.0
Toplam	**1092.9**	**2516**	**3.7**
Genel Toplam	**2570.9**	**7080**	**4.5**

Avrupa için yapılan trafik tahminleri bölgede havayolu trafiğinin 1998 yılında 541 milyon yolcu seviyesinden 2015 yılına kadar ikiye katlanarak 1.101 milyon yolcu seviyesine ulaşılacağını işaret etmektedir. Air Transport Action Group (ATAG) tarafından yapılan tahmin çalışmalarına göre Avrupa'da havayolu taşımacılığı 1998-2005 döneminde yıllık ortalama %4,8, 2005-2010 döneminde %4,0 ve 2010-2015 döneminde de %3,8 artış yaşayacaktır.[14] Aynı çalışma belirtilen dönem için dünyadaki yıllık ortalama artış oranının %4,4 olacağını tahmin etmektedir.

[14] European Traffic Forecasts 1985-2015, ATAG, 2000.

4. DÜNYADA HAVAALANI YATIRIMLARINDA ÖZELLEŞTİRME UYGULAMALARI

4.1. HAVAALANLARINDA ALTYAPI YETERSİZLİKLERİ

1980'li yıllardan itibaren artan talep ve trafik neticesinde, uçuşlardaki gecikmeler, kısıtlı hava trafik operasyonları ve aşırı kalabalık terminaller hava taşımacılığının olağan görüntüleri haline gelmiştir. Bununla beraber plan ve politikalarda acil değişiklikler gerçekleşmediği takdirde bu olumsuz koşulların daha da kötüye gideceği anlaşıldığından, havacılık sektörünün ve hükümetlerin öncelikli konusu havaalanı ve hava trafiği yetersizliklerinin çözülmesi olarak belirlenmiştir. Aynı dönem içinde sektörün en büyük problemleri şu şekilde özetlenmiştir[15]:

- Yolcu ve uçak sayısı olarak adlandırılabilen talep, tahminlerden çok daha fazla artmaktadır.
- Birçok hava trafik kontrol sistemi için modernizasyona ihtiyaç duyulmakta ve kontrol merkezleri arasındaki koordinasyonun geliştirilmesi gerekmektedir.
- Eğitimli trafik kontrolörü açığı artmaktadır.
- Karmaşık bürokrasi ve siyasal engeller yüzünden altyapı yatırımlarının planlama, karar verme ve finansal uygulama aşamaları çok uzamakta ve gecikmektedir.
- Çevreye karşı oluşan bilinç sonucunda, havaalanı genişlemeleri ve trafik operasyonları yeni engellerle karşılaşmaktadır.

4.1.1. A.B.D.'deki Durum

A.B.D.'de havacılığın etkin ve verimli bir şekilde gelişmesinin temeli, hükümetin 1978 yılındaki serbestleştirme hareketine (Airline Deregulation Act-1978)

[15] Wheatcraft, S. , Lipman, G., "European Liberalization and World Air Transport: Towards a Transnational Industry", London, 1990.

dayanmaktadır. Bunun sonucunda ABD Ulaştırma Bakanlığı istatistiklerine göre, havayolu taşımacılığındaki trafik değerleri son 30 yılda diğer taşıma modlarından 4 misli daha hızlı artmıştır.

Havayolu trafiğindeki büyük artışlar, 1980'lerin ortalarında sektörün altyapı açığının ortaya çıkmasına neden olmuştur. Artan gecikmeler, kalabalık terminaller kamuoyunda büyük tepkilere neden olmuş ve tartışmalara yol açmıştır. Altyapı yatırımlarının yetersiz, hava trafik uygulamalarının verimsiz olduğu ve yolculardan toplanan parasal kaynakları altyapı iyileştirmelerine yöneltmekte başarısız kaldığı düşünülen Aviation Trust Fund'ın ortaya çıkan olumsuzluklarda payı bulunduğu ve temel nedenin artan talebe karşılık veremeyen havaalanları ve hava trafik sistemleri olduğu ortaya çıkmıştır. 1990 yılında 22 büyük havaalanında sıkışıklık yaşandığı ve kapasite yetersizliğinin bulunduğu ve bu rakamın 2000 yılına kadar ikiye katlanacağı hesaplanmıştır.[16] Bunun üzerine mevcut/geleneksel altyapı geliştirme/iyileştirme programlarının yetersizliği de göz önüne alınarak yeni finansman ve yönetim biçimi arayışları ve seçenekleri üzerine çalışmalar başlatılmıştır.

4.1.2. Avrupa'daki Durum

Avrupa Birliğinde 1988 yılında yürülüğe giren Birinci Liberalizasyon Paketini, 1990 yılında İkinci ve 1993 yılında da Üçüncü Paket izlemiş, liberalleşme ve ortaya çıkan serbest rekabet ortamı sonucunda tüketicilerin olumlu yönde etkilenmesiyle havayolu trafiğinde büyük gelişmeler yaşanmıştır.[17] 1987 yılından itibaren Avrupa'daki problemler şu şekilde ortaya çıkmıştır:

- Hemen hemen bütün Avrupa ülkesinde birbirinden farklı, bağımsız milli stratejiler ve yönetim anlayışının varlığı,
- Yetersiz orta ve uzun dönem trafik tahmin çalışmaları,
- Liberalizayondan kaynaklanan artan talep,
- Yetersiz Hava Trafik Sistemleri,

[16] Federal Aviation Authority (FAA) uçuşlardaki yıllık toplam gecikmelerin 20.000 saati aştığı havaalanlarını ciddi derecede sıkışık olarak tanımlamaktadır.
[17] Morell, P., Air Transport Liberalization in Europe: the progress so far. Vancouver, 1997.

- Bazı alanlarda pist yetersizliği,
- Birçok havaalanında terminal doygunluğuna erişilmesi.

80'li yıllarda Avrupa Havacılık Birliği-Association of European Aviation (AEA) tarafından yapılan çalışmalar 2000 yılına gelindiğinde Avrupa'da önemli 35 havaalanının kapasitesini dolduracağını ve bunun dışında kalan yedi adedinin de birinci derecede kapasite problemleri yaşayacağını işaret etmiş ve Avrupa'da yaşanan problemlerin temel nedenlerinin, havacılık altyapısı mülkiyeti, finansmanı ve işletiminde geleneksel anlayışlardan kaynaklandığını ortaya çıkarmıştır. Devlet elindeki işletmelerin pazar odaklı (market-oriented) anlayıştan yoksun olmasının, işletmelerin yeniliklere ve yeni teknolojilere kapalı kalmasına ve verimsizliğe yol açtığı anlaşılmıştır.

Eurocontrol tarafından yapılan ve 1985-90 arasında yıllık yüzde 2 trafik artışını öngören çalışma yetersiz kalmış ve o yıllarda trafik yaklaşık her yıl yüzde 5 artmıştır.[18] IATA ve AEA tarafından yapılan talep çalışmaları (1989) ve trafik tahminleri ortaya şu sonucu çıkarmıştır:

Yaz aylarındaki tatil trafiği ile birlikte trafik daha da artacaktır. Uçuşlardaki gecikmeler ise artan bir trend dahilinde havacılığı tehdit eder duruma gelmiştir. 2000 yılına gelindiğinde sadece 42 ana havaalanını kullanan yolcu sayısı ikiye katlanarak 500 milyon yolcuya ulaşacak, pistlerin yarısı ile terminallerin 2/3'ü kapasite doygunluğuna ulaşacaktır.

4.1.3. Dünyanın En Yoğun Havaalanları

2000 yılı itibariyle dünyada yolcu, uçak ve yük trafiği açısından en yoğun bulunan havaalanları Tablo 4.1, Tablo 4.2 ve Tablo 4.3'de yer almaktadır.

[18] Wheatcraft, S, Lipman G. "European Liberalization and World Air Transport: Towards a Transnational Industry" London, 1990.

Tablo 4-1 Yolcu Trafiği Açısından En Yoğun 30 Havaalanı

	HAVAALANI	TOPLAM YOLCU SAYISI	(2000/1999 % DEĞİŞİM)
(1)	ATLANTA (ATL)	80 162 407	2,7
(2)	CHICAGO (ORD)	72 144 244	(0,6)
(3)	LOS ANGELES (LAX)	66 424 767	4,8
(4)	LONDON (LHR)	64 606 826	3,8
(5)	DALLAS/FT WORTH (DFW)	60 687 122	1,1
(6)	TOKYO (HND)	56 402 206	3,8
(7)	FRANKFURT/MAIN (FRA)	49 360 630	7,6
(8)	PARIS (CDG)	48 246 137	10,6
(9)	SAN FRANCISCO (SFO)	41 040 995	1,8
(10)	AMSTERDAM (AMS)	39 606 925	7,7
(11)	DENVER (DEN)	38 751 687	1,9
(12)	LAS VEGAS (LAS)	36 865 866	9,0
(13)	MINNEAPOLIS/ST PAUL (MSP)	36 751 632	5,8
(14)	SEOUL (SEL)	36 727 124	10,1
(15)	PHOENIX (PHX)	36 040 469	7,4
(16)	DETROIT (DTW)	35 535 080	4,6
(17)	HOUSTON (IAH)	35 251 372	6,7
(18)	NEWARK (EWR)	34 188 468	1,7
(19)	MIAMI (MIA)	33 621 273	(0,8)
(20)	MADRID (MAD)	32 893 190	17,5
(21)	NEW YORK (JFK)	32 856 220	3,7
(22)	HONG KONG (HKG)	32 752 359	10,2
(23)	LONDON (LGW)	32 065 685	4,9
(24)	ORLANDO (MCO)	30 823 509	5,6
(25)	ST LOUIS (STL)	30 561 387	1,2
(26)	BANGKOK (BKK)	29 616 432	8,5
(27)	TORONTO (YYZ)	28 930 036	4,1
(28)	SINGAPORE (SIN)	28 618 200	9,8
(29)	SEATTLE (SEA)	28 408 553	2,5
(30)	BOSTON (BOS)	27 412 926	1,3

Kaynak: ICAO

Tablo 4-2 Uçak Trafiği Açısından En Yoğun 30 Havaalanı

	HAVAALANI	UÇAK TRAFİĞİ	(2000/1999 % DEĞİŞİM)
(1)	ATLANTA (ATL)	915 454	0,6
(2)	CHICAGO (ORD)	908 989	1,4
(3)	DALLAS/FT WORTH (DFW)	837 779	0,7
(4)	LOS ANGELES (LAX)	783 433	0,6
(5)	PHOENIX (PHX)	637 779	12,5
(6)	DETROIT (DTW)	555 375	(0,7)
(7)	MINNEAPOLIS/ST PAUL (MSP)	523 146	2,5
(8)	LAS VEGAS (LAS)	521 300	(4,0)
(9)	DENVER (DEN)	520 073	5,0
(10)	PARIS (CDG)	517 657	8,8
(11)	MIAMI (MIA)	517 440	0,2
(12)	PHILADELPHIA (PHL)	484 308	0,8
(13)	HOUSTON (IAH)	483 570	4,4
(14)	ST LOUIS (STL)	481 025	(4,1)
(15)	BOSTON (BOS)	478 873	(3,2)
(16)	CINCINNATI (HEBRON) (CVG)	477 842	0,4
(17)	LONDON (LHR)	466 815	1,9
(18)	FRANKFURT/MAIN (FRA)	458 731	4,5
(19)	WASHINGTON (IAD)	456 436	(2,0)
(20)	CHARLOTTE (CLT)	452 009	4,6
(21)	NEWARK (EWR)	450 187	(1,7)
(22)	OAKLAND (OAK)	449 050	(14,3)
(23)	PITTSBURGH (PIT)	448 785	2,6
(24)	SEATTLE (SEA)	446 066	2,9
(25)	AMSTERDAM (AMS)	432 480	5,5
(26)	SAN FRANCISCO (SFO)	429 222	(2,2)
(27)	TORONTO (YYZ)	426 506	(0,2)
(28)	MEMPHIS (MEM)	388 412	3,6
(29)	SANTA ANA (SNA)	387 862	(17,8)
(30)	NEW YORK (LGA)	384 554	5,9

Kaynak: ICAO

Tablo 4-3 Yük Trafiği Açısından En Yoğun 30 Havaalanı

	HAVAALANI	TOPLAM KARGO (TON)	(2000/1999 % DEĞİŞİM)
(1)	MEMPHIS (MEM)	2 489 078	3,2
(2)	HONG KONG (HKG)	2 267 609	13,4
(3)	LOS ANGELES (LAX)	2 038 784	5,1
(4)	TOKYO (NRT)	1 932 694	4,9
(5)	SEOUL (SEL)	1 874 232	13,2
(6)	NEW YORK (JFK)	1 817 727	5,1
(7)	ANCHORAGE (ANC)	1 804 221	8,8
(8)	FRANKFURT/MAIN (FRA)	1 709 942	11,1
(9)	SINGAPORE (SIN)	1 705 410	12,0
(10)	MIAMI (MIA)	1 642 744	(0,5)
(11)	PARIS (CDG)	1 610 484	13,2
(12)	LOUISVILLE (SDF)	1 519 528	5,5
(13)	CHICAGO (ORD)	1 468 553	(3,1)
(14)	LONDON (LHR)	1 402 089	3,4
(15)	AMSTERDAM (AMS)	1 267 385	3,4
(16)	TAIPEI (TPE)	1 208 838	14,5
(17)	INDIANAPOLIS (IND)	1 165 431	10,4
(18)	NEWARK (EWR)	1 082 406	(1,0)
(19)	OSAKA (KIX)	999 693	15,7
(20)	DALLAS/FT WORTH (DFW)	904 994	9,0
(21)	ATLANTA (ATL)	894 471	1,3
(22)	SAN FRANCISCO (SFO)	869 839	3,3
(23)	BANGKOK (BKK)	867 942	7,3
(24)	DAYTON (DAY)	832 246	(7,0)
(25)	BEIJING (PEK)	774 207	67,5
(26)	TOKYO (HND)	769 747	6,3
(27)	BRUSSELS (BRU)	687 385	1,9
(28)	OAKLAND (OAK)	685 425	2,8
(29)	SUBIC BAY (SFS)	629 679	(11,9)
(30)	SYDNEY (SYD)	590 009	12,0

Kaynak: ICAO

4.2. HAVAALANLARINDA YAŞANAN DEĞİŞİMLER

20. yüzyılın son çeyreğinde ekonomik, sosyal ve siyasal anlamdaki etkileşimler ve değişimler sonucunda, tüm altyapı hizmetlerinde olduğu gibi, havayolu ulaştırması sektöründe de devletin rolü birtakım değişikliklere uğramış, hizmet üreten ve işleten devlet anlayışından, politika belirleyen ve regüle eden devlet anlayışına doğru bir dönüşüm yaşamıştır. Havayolu ulaştırması içinde havaalanları açısından yaşanan değişimler şu üç grupta toplanabilir;

- Ticarileşme
- Özelleştirme
- Küreselleşme

4.2.1. Ticarileşme

Humphreys tarafından yapılan tanıma göre ticarileşme; kamu elinde bulunan işletmelerde ticari hedef ve amaçların yönetim anlayışına dahil edilmesidir.[19] Havaalanlarının kamu hizmeti anlayışındaki yönetim biçiminden ticari iş odaklı hale dönüşmesini sağlayan ve ilk olarak Avrupa'da ortaya çıkan ticarileşme hareketi, daha bağımsız havaalanı otoritelerinin kurulmasıyla, havaalanlarına özel şirketlerle yatırım ve ortaklık yollarının açılmasına imkan vermiş, bahsi geçen işletmeler bu sayede daha fazla ticari ve operasyonel özgürlüğe kavuşmuşlardır.

Geleneksel havaalanı yönetiminde, yalnızca yolcular, havayolu işletmeleri ve acentalar havaalanı müşterileri olarak algılanırken, ticarileşme sonucunda, bunların yanı sıra, havaalanı çalışanları, karşılama/uğurlama amaçlı gelen ziyaretçiler, çevredeki yerleşimlerde yaşayanlar ve çevrede bulunan işletmeler de havaalanı müşterileri olarak kabul edilmektedir.

[19] Ian Humphreys, "Privatisation and Commercialisation Changes in UK airport ownership patterns", Journal of Transport Geography 7 , 1999, 121-134

Havacılık dışı gelirlere olan ilginin artması ile ticari alanların havaalanlarında daha fazla yer tutmaya başlaması ve ticari gelirlerde de artış yaşanması bu dönemde yaşanan bir başka gelişme olmuştur. Bu sayede, havayolu işletmeleri ve dolaylı olarak yolcuları etkileyen havacılık ücretlerinin (uçak iniş ve park ücretleri vb.) düşük seviyelerde tutulmasının ve ticari gelirlerden elde edilen kaynağın havaalanı yatırımları için kullanılabilmesinin de mümkün olacağı anlaşılmıştır.

Havaalanlarının ticarileşme sonucunda yeni kazanç yolları iki gruba ayrılabilir;[20]

Kira Gelirleri; Havayolu şirketlerine, yer hizmeti şirketlerine, uçak sanayi şirketleri ve ikram (catering) hizmetleri veren işletmelere kiralanan ofis, hangar, araç park alanı ve diğer hizmet kiralarından alınan kira gelirleridir.

Kullanım Hakkı Gelirleri; Havaalanı içinde faaliyette bulunan işletmelerden, bazı imkanlardan yararlanmaları ya da belirli hizmetleri havaalanı içinde satmaları karşılığında elde edilen paylardır. Bu işletmeler vergili ya da vergisiz (duty free) mağazalar, ikram hizmeti veren işletmeler (lokanta, kafeterya vb.), banka, postahane, seyahat acentaları, araba kiralama acentaları, reklam hizmetleri, oto park yerleri ve eğlence hizmeti sunan işletmelerdir.

4.2.2. Özelleştirme

1970 ve 1980'li yıllarda yaşanan ticarileşme hareketlerini 1990'lı yıllarda özelleştirme uygulamaları izlemiştir. Kamu kaynaklarının kıt olması ve bu kaynakların kısılması ya da daha çok bu kaynakların gelir getirmeyen kamu hizmetlerine yönelmesi üzerine özelleştirme yöntemi yeni yatırımlara finansman sağlanması bakımından popüler olmuştur. Gelişmekte olan ülkelerde 1988 yılında 2,6 milyar $ olan özelleştirme gelirleri 1992 yılında 23,1 milyar $ seviyesine yükselmiş, aynı yıl için gelişmiş ülkelerde özelleştirme gelirleri 17,3 milyar $ olarak gerçekleşmiştir. Belirtilen dönem içinde gelişmekte olan ülkelerdeki özelleştirme gelirlerinin üçte birini ulaştırma,

[20] Doganis, R., Airport Business. London,1992.

haberleşme ve enerji gibi altyapı sektörlerinde uygulanan özelleştirmeler oluşturmuştur.[21]

Genel anlamda havaalanı özelleştirmesi, devlet tarafından sahip bulunulan havaalanı ürün ya da hizmetlerinden tamamının ya da bir kısmının üretim ve satış haklarının özel hizmet sunucusuna transfer edilmesidir. Özelleştirme terimi havaalanları için düşünüldüğünde kamunun, mülkiyetindeki mal ya da hizmetlerden sadece satış yoluyla değil aynı zamanda kamu/özel ortaklığı ve kiralamalar yoluyla feragat etmesidir.

Havaalanı özelleştirmesine yol açan faktörler 4 grupta toplanabilir;

1. Kamu harcamalarında kısıtlamalara gidilmesi yönündeki artan baskılar sonucunda, hem doğrudan yatırım/sermaye harcamaları hem de sübvansiyonlar kısıtlanmıştır.
2. Dünyada 2000-2010 yılları arasında ikiye katlanacağı tahmin edilen hava trafiğine cevap verebilecek havaalanı altyapısı için ihtiyaç duyulan finansman miktarı ICAO tahminlerine göre 350 milyar USD'dir.[22] Bu rakamın kamu tarafından karşılanabilmesi yönündeki zorluklar yüzünden, özel teşebbüsün havaalanı yatırımlarına yönlendirilebilmesi üzerine alternatifler düşünülmeye başlanmıştır.
3. Devletin her zaman en iyi hizmet sunucusu olmadığına dair anlayışın giderek yaygınlaşmasıyla hizmetlere özel kesimin dahil edilerek daha esnek yönetim anlayışının kurulabileceği de tartışılmaya başlanmıştır.
4. Havaalanlarının da bir ticaret ya da iş merkezi haline dönüştürülebileceğinin anlaşılması bu yatırımlara özel şirketlerin ilgisini arttırmıştır.

Havayolu şirketlerinin liberalizasyon içinde bulunmaları, havaalanlarını da daha fazla müşteri odaklı olmaya itmiş, ticari hale gelen havaalanları özel şirketlerin de yatırım yapma konusunda ilgisini çekmiştir. İlk olarak 1987 yılında İngiliz BAA'in

[21] Ramamurti, Ravi., Privatizing Monopolies, Lessons From the Telecommunications and Transport Sectors in Latin America, The John Hopkins University Press, London, 1996.
[22] ICAO Circular 281: *Outlook for Air Transport to the Year 2010*

(British Airports Authority- Britanya Havaalanları Otoritesi) hisselerin halka arzı yöntemiyle özelleştirilmesinin ardından hareket giderek hızlanmış 1999 yılına gelindiğinde 44 ülke havaalanı özelleştirme planları ya da uygulaması yapıyor duruma gelmiştir.

Dünya Bankası tarafından yapılan bir çalışmaya göre[23]; 1990-1998 döneminde 23 gelişmekte olan ülkede toplam 89 havaalanı projesinin finansmanına özel teşebbüs katkısı temin edilmiştir. 1998 yılı fiyatlarıyla toplam katkı miktarı 5,4 milyar $'dır ve bu rakamın havaalanı yatırımındaki ve bölgeler itibariyle dağılımı ise tablolardaki gibidir;

Tablo 4-4 Havaalanı Projesinin Finansmanına Özel Teşebbüs Katkısı (1990-1998)

Yatırım Şekli	Toplam Yatırım Miktarı (milyon USD)	Toplam Yatırım İçindeki Payı (%)
Terminal ve Pist	3,997.3	73,4
Terminal	995,2	18,3
Pist	452,3	8,3
Toplam	**5.444,8**	**100,0**

Tablo 4-5 Havaalanı Projesinin Finansmanına Özel Teşebbüs Katkısı Bölgeler İtibarıyla Dağılımı (1990-1998)

Bölge	Toplam Yatırım Miktarı (USD milyon)	Toplam Yatırım İçindeki Payı (%)
Asya-Pasifik	1.243,1	22,8
Avrupa ve Orta Asya	1.153,6	21,2
Latin Amerika	2.450,3	45,0
Orta Doğu ve Kuzey Afrika	197,7	3,6
Güney Asya	137,6	2,5
Afrika	262,5	4,8
Toplam	**5.444,8**	**100,0**

[23] Private Participation in the Airport Sector, Recent Trends, The World Bank, 1999.

Özelleştirme Çeşitleri;[24]

1. Kalıcı İmtiyaz/ Ticari Satış (perpetual franchise-trade sale): Havaalanı mülkiyeti, finansmanı ve işletme hakkı kalıcı olarak özel şirkete devredilmektedir. Devlet emniyet, kalite ve bazen de fiyat/kar miktarlarını düzenlemektedir. 1987 yılındaki BAA (British Airports Authority) özelleştirmesi yöntemi halka arz edilen hisse satışı yöntemi ile yapılmıştır. Bunu, Viyana, Kopenhag, Roma ve Aucland Havaalanlarının özelleştirmesi izlemiştir. Sınırlı rekabet ortamı ve uygun ticari karların bulunması bu tip satışlara borsalardaki talebi arttırmıştır.

2. Satın al-Yap-İşlet (Buy Built Operate): Özel şirket mevcut havaalanını devletten satın alır, gerekli yatırımları yapar ve işletir. Az gelişmiş, yetersiz havaalanları için uygun bir modeldir.

3. Yap İşlet Devret (Built Operate Transfer): Şu ana kadar en yaygın modeldir. Özel şirkete verilen imtiyaz ile, belli bir yatırımın yapılması karşılığında finansman ve işletim hakkı belli bir süre (50 yıla kadar) devletten özel kesime geçer.

4. Yap-Mülk edin- İşlet Devret (Build Own Operate Transfer): YİD den farkı işletim dönemin de havaalanı mülkiyeti özel şirkete aittir.

5. Yap Devret İşlet (Build Transfer Operate) : Özel şirket, tasarım, yapım ve finansman işini bitirince mülkiyeti devreder ve ardından devletten uzun dönemli kiralar. Bazı vergi avantajları nedeniyle tercih edilmektedir. Bu şekilde havaalanı kamu havaalanlarının yararlandığı yardımlardan da pay alabilmektedir.

6. Kısmi Finansman (Wraparound Addition) : Özel şirketin, havaalanı hizmet birimlerinden terminal ya da otopark gibi belirli bir kısmını finanse etmesidir.

7. Kirala Geliştir İşlet (Lease Develop Operate) : Özel şirket mevcut bir havaalanını uzun dönemli olarak devletten kiralar ve kar paylaşımı anlaşması yaparak mülkiyet devlette kalacak şekilde işletir.

[24] Airport Privatization, Airports Council International,1998

8. Yönetim Ortaklığı (Management Contract): Havaalanı mülkiyeti devlette ama ortaklığa katılanlar da yönetimden sorumlu durumdadırlar. Örneğin İngiliz BAA ABD'de birtakım havaalanlarının yönetimine katılmış durumdadır. Devlet yine yatırım yapmak durumunda. Ekonomik riskler ise ortaklar arasında paylaşılıyor. Devletin siyasal olarak mülkiyet gücünü elinde tutmak, özel şirketlerin ise ekonomik riski tek başlarına üstlenmek istemedikleri durumlarda uygun bir metod olarak belirlenmektedir.

4.2.3. Küreselleşme

1. Geleneksel Havaalanı Şirketleri:

BAA, ADP (Aeroports de Paris), Frankfurt ve Viyana Havaalanı yönetimleri uzun bir dönemden beri havaalanı işletmeciliğinde marka olma yolunda bir hayli ilerlemiş durumdadırlar. Örneğin ADP inşaat/yapı projelerinin yönetimi alanında üne kavuşurken, Frankfurt Havaalanı yönetimi İspanya, Newark (New York) ve Nairobi'ye kadar uzanan bir coğrafyada yer hizmetleri ve bagaj sistemleri alanında iddialı hale gelmiştir. Özelleştirme, bu alanda uluslararası fırsatların da doğmasına imkan vermiştir. Tabloda bazı ünlü havaalanı yönetimlerinin diğer ülke ya da bölgelerde ilgilendikleri havaalanı yatırımları yer almaktadır.[25]

Havaalanı Yönetimi	**Yönettikleri Milli Havaalanları**	**Yatırım Yapmak için İlgilendikleri Uluslararası Havaalanları/Ülke**
AENA	42 İspanyol Havaalanı	Meksika
Aeroporti di Roma	Roma, Cenova, Lamezia	Airports Company- Güney Afrika
Aer Rianta	Dublin, Shannon, Cork	Birmingham, Dusseldorf
Amsterdam Schiphol	Amsterdam, Eindhoven, Lelystad, Rotterdam	Brisbane, JFK New York
BAA	Heathrow, Gatwick, Stansted, Edinburgh, Glasgow, Aberdeen, Southampton	Naples, Melbourne, Launceston, Indianapolis, Harrisburg, Mauritius, Çin
Copenhagen	Copenhagen	Meksika - Pacific Group

[25] Graham, A., The Impact of Globalisation on the Airport Industry, London, 2000.

Manchester	Manchester, Humberside	Adelaide, Coollangata, Parafield
SEA	Milan, Bergamo, Rimini	Arjantin
Vancouver Airport Services	Vancouver	Şili, Dominik Cumhuriyeti, Uruguay

2. Yeni Havaalanı Yönetim Şirketleri

Özelleştirme yapılan havaalanlarına ilgi duyanlar yalnızca geleneksel havaalanı yönetim şirketleri ile sınırlı kalmamıştır. Kargo şirketlerinden inşaat şirketlerine kadar uzanan bir yelpazede yer alan şirketler de havaalanı yönetimi alanında ortaya çıkmışlardır. Tabloda bu havaalanı yönetimlerinin diğer ülke ya da bölgelerde ilgilendikleri havaalanı yatırımları yer almaktadır.

Havaalanı Yönetimi	Yönettikleri Milli Havaalanları	Yatırım Yapmak için İlgilendikleri Uluslararası Havaalanları
Hochtief	Dusseldorf	Atina
National Express	Bournemouth, East Midlands	Stewart (USA)
Ogden	ABD havaalanlarında Handling/kargo hizmetleri	Arjantin, Macao, Dominik Cumhuriyeti
Stage Coach	Prestwick	
TBI	Cardiff, Belfast, Luton	Skavsta Stockholm, Orlando Sanford, Bolivia, Perth, Darwin, Alice Springs, Hobart, ABD havaalanlarında yönetim ve handling anlaşmaları

Havaalanı sektörünün de küreselleşme hareketi yaşamakta olduğu izlenmektedir. Ancak havayolu şirketlerinde yaşanan ortaklıklar ile beraber küreselleşme hareketinin havaalanı şirketleri arasında daha henüz tam olarak yaşanmadığı ve havayolu şirketleri

anlamında marka oluşturmanın henüz ortaya çıkmadığı aşağıdaki tablolardan da anlaşılmaktadır. Havayolları ortaklıklarından en büyüğü olan Star dünya trafiğinin %22'sine sahipken, en büyük havaalanı şirketinin dünya toplam trafiği içindeki payı yanlızca yüzde 4,6'dır.[26],[27]

Ortaklık (İttifak)	Milyar Yolcu-km (RPKs) (1998)	Pay (%)
Star	563	21.4
Oneworld	480	18.2
Wings	287	10.9
Air France/Delta	252	9.6
Qualiflyer	91	3.5
Toplam (Ortaklıklar)	1,673	63.6
Toplam	2,630	100.0

Havaalanı Şirketi	Yolcu (Milyon) (1998)	Pay (%)
BAA	130	4.6
AENA	125	4.4
ADP	64	2.2
Frankfurt	48	1.7
Schiphol	46	1.6
Aeroporti de Roma	44	1.5
SEA	40	1.4
Aer Rianta	37	1.3
Copenhagen	26	0.9
TBI	22	0.8
Toplam	582	20.4
Dünya Toplamı (*)	2,850	100.0

[26] Airline Business, November 1999

[27] Airports Council International 1999

Kürselleşme yolunda rekabet için uygun yönetim yapısının, tecrübeli havaalanı işleticisi, mühendislik şirketi ve finansal ortak şeklinde kurulması uluslararası pazarda aranılan bir şart olmaktadır.

4.3. DÜNYADA HAVAALANI ÖZELLEŞTİRME UYGULAMALARI

İlk olarak 1987 yılında İngiliz BAA'in hisselerin halka arzı yöntemiyle özelleştirilmesinin ardından dünyada havaalanı özelleştirme hareketi giderek hızlanmış 1999 yılına gelindiğinde 44 ülke havaalanı özelleştirme planları ya da uygulaması yapıyor duruma gelmiştir. Bu ülkeler arasında A.B.D., Arjantin, Avustralya, Japonya, Mısır, Şili, Kamboçya ve Vietnam gibi ülkeler bulunmaktadır. Burada bu ülkelerden bazılarında yaşanan uygulamalara yer verilmiştir.

4.3.1. İNGİLTERE (UK) UYGULAMALARI

Özelleştirmenin temel amaçları olan, verimliliğin arttırılması, sübvansiyonların azaltılması, kamu üzerindeki finansman yükünün azaltılması, özel teşebbüsün ve sermayenin yatırımlara teşviki ve ticari işletim ve yönetim anlayışının elde edilmesi hususları İngiltere uygulamasının da temel başlangıcı olarak kabul edilebilir.

İngiltere'deki havayolu ulaştırması, 20. yüzyılın ikinci yarısında büyük bir büyüme yaşayarak, 1950 yılındaki 2 milyon yolcu seviyesinden, 1990 yılında 102 milyon yolcuya ve 2000 yılında da 180 milyon yolcuya yükselmiştir. (Tablo 4-6)

Tablo 4-6 1990-2000 Yılları İngiltere Havaalanları Yolcu Trafiği Durumu (Bin Yolcu)

	Londra Bölgesi Havaalanları								
Yıl	Gatwick	Heathrow	L. City	Luton	Southend	Stansted	**Toplam (A)**	**Diğer Havaalanları Toplam (B)**	**Genel Toplam (A+B)**
1990	21 043	42 635	230	2 679	119	1 156	**67 861**	**34 549**	**102 418**
1991	18 690	40 245	172	1 957	21	1 685	**62 770**	**32 995**	**95 768**
1992	19 841	44 968	186	1 943	16	2 332	**69 287**	**36 832**	**106 123**
1993	20 054	47 601	244	1 844	10	2 670	**72 424**	**39 853**	**112 280**
1994	21 045	51 368	478	1 804	1	3 256	**77 951**	**44 408**	**122 364**
1995	22 383	54 132	554	1 810	4	3 890	**82 773**	**46 809**	**129 586**
1996	24 102	55 732	726	2 411	6	4 810	**87 786**	**48 206**	**135 998**
1997	26 793	57 849	1 161	3 221	9	5 366	**94 399**	**52 419**	**146 823**
1998	29 033	60 360	1 360	4 116	4	6 830	**101 704**	**57 288**	**158 997**
1999	30 410	61 979	1 386	5 251	4	9 411	**108 441**	**60 031**	**168 478**
2000	31 949	64 279	1 584	6 170	4	11 860	**115 845**	**64 149**	**180 001**

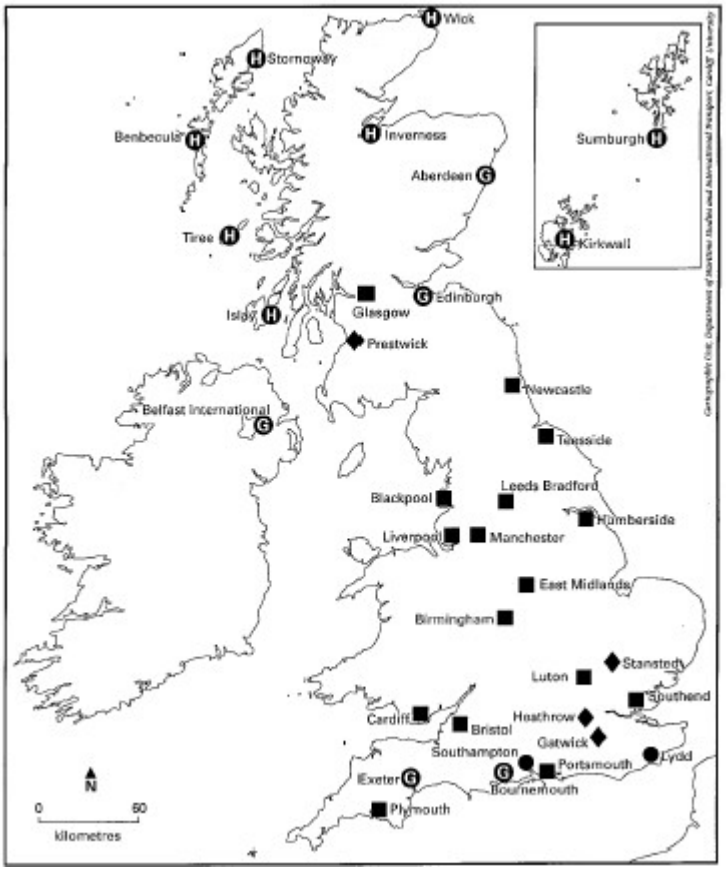
Kaynak: BAA

İkinci Dünya Savaşı çıkınca, İngiltere'de 1939 yılında tüm meydanlar askeri amaçla kullanılmak üzere merkezi hükümete bırakılmıştır. Savaş bitiminde, 1947 yılında 44 havaalanının mülkiyeti ve işletim hakkı Sivil Havacılık Bakanlığına devredilmiştir. Bu alanlardan bazılarının zarar ile çalışması üzerine 1961 yılında Hükümet yeni bir karar alarak zarar eden meydanların yerel otoritelere devredilmesine olanak tanımıştır. Bu sayede merkezi kontrol ve planlama anlayışı terk edilerek, Hazinenin üzerindeki finansal yüklerden kurtulması amaçlanmıştır. 1966 yılında büyük ve uluslararası havaalanlarını işletmek ve geliştirmek üzere British Airports Authority (BAA) kurulmuştur. Şekil 4-1'de 1967 yılında Britanya'da havaalanları ve mülkiyet yapıları görülmektedir. Bu dönemde BAA yönetiminde 4 adet, yerel otoritelerde 17 adet ve ticaret odaları (The Board of Trade) gibi organlarda 14 adet havaalanı bulunmaktadır. Bu meydanların yıllık trafik payları sırasıyla % 60, %27 ve%13'tür.

Bu yönetim şekli çerçevesinde yerel yönetimler havaalanı yatırımlarında ve geliştirme programlarında yetkili olduklarından, planlı yatırım yapılması anlayışından uzaklaşılmış, ülke dahilinde birbirine ortalama 70 kilometre uzaklıkta bulunan bir çok havaalanı ortaya çıkmıştır.[28] Ticari anlayıştan yoksun olmalarından dolayı 17 adet meydanın 12 adedinde, 1967-68 yıllarında toplam 1.167.000 pound zarar oluşmuştur. Ülkedeki yerel meydanlarda bu durum yaşanırken, BAA havaalanlarında koordineli bir büyüme ve gelişme yaşanmış, Heathrow Havaalanını uluslararası tarifeli uçuşlar için merkez meydan olarak tayin edilmiştir.

[28] Ian Humphreys, "Privatisation and Commercialisation Changes in UK airport ownership patterns", Journal of Transport Geography 7 , 1999, 121-134

Şekil 4-1 1967 yılında Britanya'da Havaalanları ve Mülkiyet Yapıları



◆ Kamu Havaalanları (BAA)
Ⓖ Kamu Havaalanları
Ⓗ Kamu Havaalanları (Zaruri Hizmet Alanı)
■ Yerel Otorite Havaalanları
● Özel Havaalanları

Özelleştirme Uygulamaları

1979-1992 yılları İngiltere'de karma ekonomiden serbest pazar ekonomisine geçiş yılları olmuştur. Bu siyasal dönüşümün beraberinde getirdiği özelleştirme ve ticarileşmenin yanı sıra yapılan çalışmalar, 2005 yılında hava trafiğinin ikiye katlanacağı ve kamu üzerinde ek yük oluşturacak yatırımlara gereksinim bulunduğunu

ortaya çıkarmıştır.[29] Bunun üzerine 1985 yılında hükümet ana meydanlarda verimliliği arttırmak ve özel teşebbüsü yatırımlara yönlendirmek kararı almıştır (1985 Airports White Paper). 1986 yılı İngiltere'de havaalanı özelleştirmeleri için bir başlangıç yılıdır. 1987 yılına kadar İngiltere'deki bir çok havaalanı, merkezi ya da yerel hükümetler tarafından inşa edilmiş ve işletilmiştir. 1986 yılında kabul edilen Havaalanları Kanunu (1986 Airports Act) ile Britanya Havaalanları Otoritesi (British Airports Authority) tarafından işletilen havaalanları özelleştirilmiş, yerel havaalanları da ticari şirket statüsüne dönüştürülmüştür.

1986 Havaalanları Kanunu ile ilk olarak BAA özel şirket haline dönüştürülmüş, borsada halka açılmıştır. Kanun ile ayrıca, son üç yılın ikisinde 1 milyon Pound ciro yapan meydanlara şirket konumu kazandırılmıştır. Bu sayede, yerel otoritenin hisselerini özel şirketlere satabilmesi mümkün kılınmıştır. Yolcu trafiğinin %30'unun kullandığı 16 adet meydan finansal açıdan kendi kendine yetebilecek, kar yapabilen ticari işletmeler haline dönüştürülmüş, Sivil Havacılık Merciine de (CAA) kural getirme (regülasyon) yetkisi verilerek, tekelci piyasa şartları tehlikesine karşı havayolu taşımacıları koruma altına alınmıştır. Ticari Şirket haline dönüştürülen havaalanlarındaki değişmeler aşağıdaki tablolarda yer almaktadır.

[29] Ian Humphreys, "Privatisation and Commercialisation Changes in UK airport ownership patterns", Journal of Transport Geography 7 , 1999, 121-134

Tablo 4-7 1986-87 ve 1995-96 Yıllarında Bölgesel Havaalanları Göstergeleri

Havaalanı	Yolcu (milyon)		% Değişim	Gelir/Gider Oranı		Ticari Gelir/Toplam Gelir (%)	
	1986	1996	1986-1996	1986	1996	1986	1996
Manchester	8,609	14,485	+68	1.80	1.73	31	41
Birmingham	2,091	5,353	+156	1.53	1.51	26	38
Newcastle	1,335	2,433	+82	1.48	1.90	19	26
Luton	1,962	2,411	+23	1.34	1.16	36	45
East Midlands	1,122	1,822	+62	1.48	1.63	25	33
Bristol	0,469	1,394	+197	1.28	1.37	32	46
Leeds-Bradford	0,625	1,053	+68	1.74	1.26	21	26
Cardiff	0,487	1,010	+107	1.19	1.79	26	31
Liverpool	0,333	0,620	+86	0.59	0.78	12	20
Teesside	0,291	0,444	+53	1.05	1.20	19	31
Humberside	0,103	0,279	+171	0.98	1.14	35	46
Norwich	0,162	0,258	+59	0.97	1.24	17	71
Exeter	0,121	0,205	+69	0.96	1.14	20	45
Bournemouth	0,122	0,162	+33	1.08	1.19	39	57
Blackpool	0,140	0,085	-40	0.90	0.96	35	63
Southend	0,121	0,005	-95	N/A	N/A	N/A	N/A

Kaynak: Chartered Institute of Public Finance and Accountancy, 1996, London.

Her ne kadar hükümet özelleştirme yönünde doğrudan yönlendirme (zorlama) yapmadıysa da, havaalanları için kamu borçlanmasında 1992-93 yılından itibaren düşüş yaşanması, havaalanları için büyüme/gelişme programlarına özel teşebbüs sermayesinin bulunmasını zorunlu hale getirmiştir.

Yatırımları için gerekli finansmanı kendi gelirlerinden temin edemeyen East Midlands, Cardiff, Bournemouth ve Southend havaalanları satış yoluyla kamu elinden çıkarılmıştır. Tablo 4-8'de özelleştirmeler özetlenmiştir.

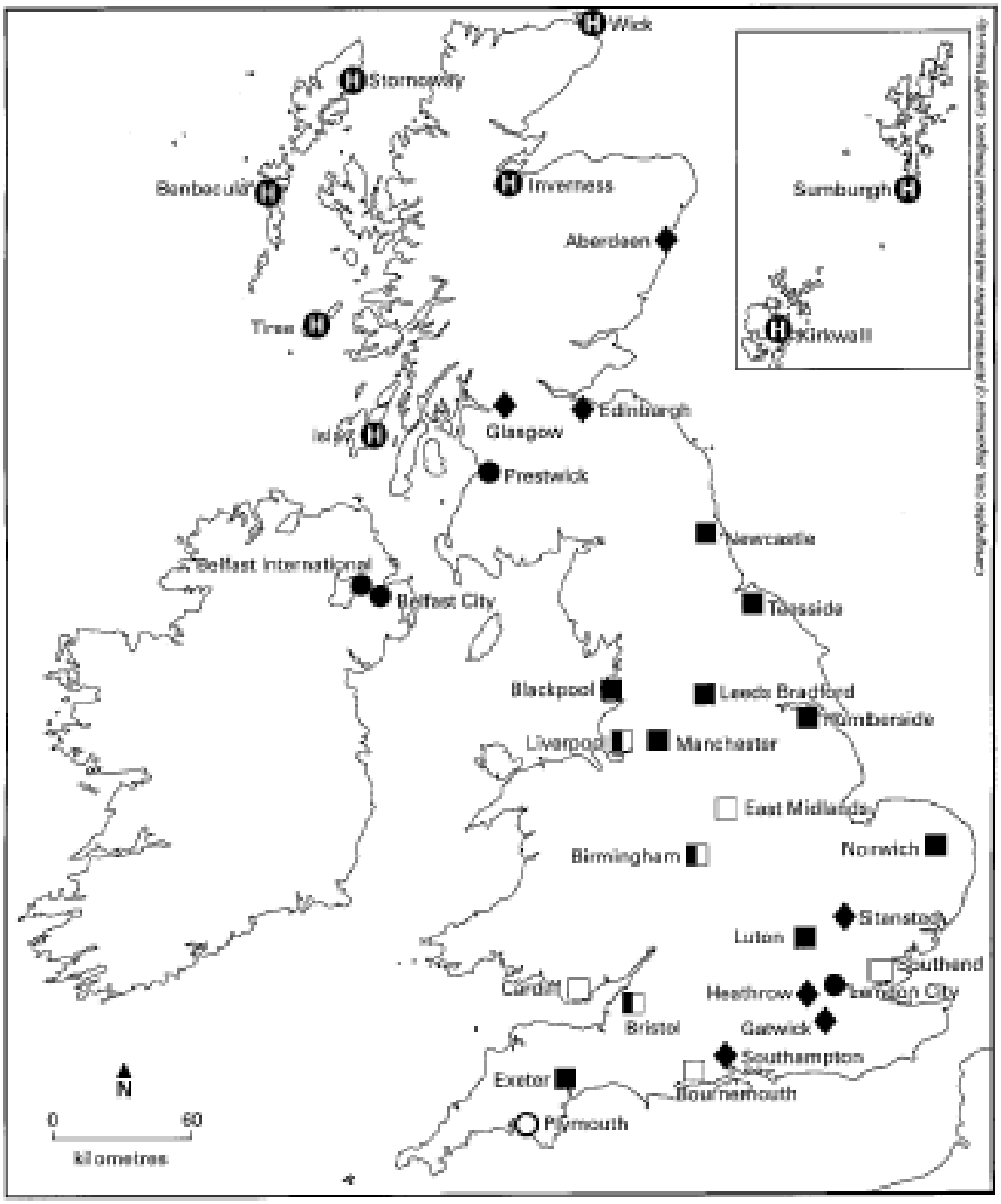
Tablo 4-8 Satış Yoluyla Özelleştirilen Havaalanları

Havaalanı	Satın Alan /Satış Yılı	Satış Fiyatı (milyon pound)	Planlanan Yatırım Miktarı (milyon pound)
East Midlands	National Express Group/ 1993	40	30
Cardiff	Thomas Bailey International/1995	37,5	20
Bournemouth	National Express Group/ 1995	7,2	2
Southend	Regional Airports Ltd., 1994	Veri yok	1

1997 yılına gelindiğinde ticari hale dönüştürülen meydanlardaki mülkiyet durumu şu üç şekildedir; (şekil 4-2)

- Tamamen özel şirket mülkiyetinde
- Ticari limited şirket (hisselerinin bir kısmı yerel idare, bir kısmı da özel şirket elinde bulunan)
- Ticari limited şirket (hisselerinin tamamı yerel otoritede bulunan)

Şekil 4-2 1997 yılında Britanya'da Havaalanları ve Mülkiyet Yapıları



◆ Özel Havaalanları (BAA)
● Özel Havaalanları (Daha önceden yerel limited şirket olmayan)
Ⓗ Kamu Havaalanları (Zaruri Hizmet Alanı)
■ Yerel Otorite Havaalanları (limited şirket 1986)
○ Yerel Otorite Havaalanları (özel şirkete kiralık)
◧ Kısmen Özel, Kısmen Yerel İdare (limited şirket)
□ Özel Havaalanları (Daha önceden yerel limited şirketi)

Özelleştirme öncesinde havaalanı yatırımları için ihtiyaç duyulan kaynak, havaalanlarının elde ettikleri gelirleri ile karşılanamazken, özelleştirilen havaalanlarının ticari gelirlerinde yaşanan artış finansman açığını giderecek boyutlara ulaşmıştır. Southend ve Bournemouth havaalanlarının özelleştirilmesi zarar eden bu meydanların kamu kaynaklarından sübvanse edilmesini engellerken, Cardiff ve East Midland meydanlarında özelleştirme uygulaması bu meydanlardan elde edilen karın, yapılan satış tutarı karşılığında kamudan özel şirkete devredilmesine yol açmıştır.

Bölge halkının çıkarlarına daha uygun olacağı düşünülerek bazı havaalanlarında kısmi özelleştirme uygulamasına başvurulmuştur. Bristol ve Birmingham Havaalanlarına ait hisseler bu kapsamda kısmen yerel yönetim tarafından özel şirketlere satılmıştır. Tablo 4-9

Tablo 4-9 Kısmi Satış Yoluyla Özelleştirilen Havaalanları

Havaalanı	Satın Alan/ Satış Yüzdesi /Satış Yılı	Satış Fiyatı (milyon pound)	Planlanan Yatırım Miktarı (milyon pound)
Liverpool	1. BAe / %76 / 1990 2. Peel Holding / % 76 / 1997	22	10
Birmingham	Nat West (banka) ve Aer Rianta / % 40 / 1996	130	400
Bristol	Firstbus/ % 11 / 1996	40	40

Bu meydanlarda da ticari faaliyetlere önem verilmişse de tam özelleştirme uygulanan meydanlardaki performans yakalanamamıştır. Kısmi özelleştirmenin tam özelleştirme uygulamasından temel farkı; kamu yönetiminin kontrolü tamamen bırakmayarak ancak özel teşebbüs sermayesinden de tam olarak yararlanamayarak, yatırımlar için finansman sağlanmasıdır.

Yine bölge çıkarları açısından havaalanlarının tamamen kamu elinde bulunmasını savunan siyasal düşünce neticesinde bir takım meydanlar özelleştirilmemiştir. Ancak bu meydanlar da ticarileşme hareketlerinin dışında kalmamış ve bu yönde bir hayli iyi performans yakalayabilmişlerdir. Bunun en güzel örneği Manchester havaalanıdır. (Tablo 4-7)

İngiltere Uygulaması için Değerlendirme

BAA halka arz yöntemi ile ve 2,5 milyar $'lık bir satış tutarıyla özelleştirilmiştir. Havaalanı yatırımları planlamasında karar mekanizmasında kullanılmak üzere hükümetin "altın hisse"si bulunmaktadır. BAA'in piyasa değerinin 2000 yılı itibarıyla 4,5 milyar $ olduğu hesaplanmıştır. Üstelik, 782 milyon $ altyapı yatırımı yapmış olmasına rağmen, BAA 1995 yılında hissedarlarına 455 milyon $ kar payı dağıtmıştır.

1986 Havaalanları Kanunu ile yıllık cirosu 1 milyon Pound ve üzerinde olan tüm meydanlara havacılık ücretleri itibariyle ekonomik kurallar getirilmiştir. Bu kapsama uçak iniş, kalkış, servis, park ve yolcu-yük yükleme hizmetleri dahildir. Kara tarafı olarak da nitelendirilen havacılık dışı faaliyetler yani otopark hizmeti ve diğer tüm imtiyaz niteliğindeki hizmetler bu kapsamın dışında tutulmuştur. Yöneltmeden de Sivil Havacılık Mercii (CAA) sorumlu tutulmuştur.

Bunun dışında, her beş yılda bir CAA, Monopolies and Mergers Commission (MMC)'dan havaalanı ücretlerinin seviye ya da ayrımcılık ölçütleri açısından değerlendirilmesini talep etmektedir. Özel havaalanları aynı zamanda tekel karşıtı mevzuata da dahil olduklarından MMC tarafından zaman zaman incelemeye tabi tutulmaktadırlar. Bütün bunlarla beraber, İngiliz havaalanları Avrupa Birliği tekel karşıtı mevzuatına da uyumlu davranmak durumundadırlar.

Yöneltmeye tabi bulunacak havacılık ücretleri tavan fiyat (price cap) uygulaması ile belirlenmektedir. Buna göre işleticiler CAA tarafından Toptan Eşya Fiyat Endeksi (TEFE) - X formülü ile belirlenen oranı aşamamaktadır. Yani fiyat artışı özelleştirme öncesi fiyatlar baz alınarak her yıl en fazla o yıl için belirlenen oran kadar arttırılabilmektedir.

İngiltere'de ticarileşme ve özelleştirme uygulamalarının sonucu olarak BAA havaalanlarında havacılık dışı gelirlerin toplam gelir içindeki payında değişiklikler yaşanmıştır. 1983 yılında bu tip gelirlerin oranı %46 iken özelleştirme uygulamalarının daha henüz ilk yılları olan 1990'da bu oran %58'e çıkmıştır. Yine aynı dönem içinde yolcu başına elde edilen gelirde %60 artış yaşanmıştır.[30] Yine de İngiltere'de özel meydanlardaki işletme etkinliğinin kamu meydanlarından daha iyi olduğu konusunda hala bir takım şüpheler bulunmaktadır. Şu açıktır ki, 1986 Havaalanları Kanunu ile büyük sübvansiyon miktarlarına ihtiyaç duyan ve zarar eden meydanlar, karlı ve müşteri/ticaret odaklı işletmeler haline dönüşmüştür. Ancak tamamen özelleştirilen East Midlands, Cardiff ve Southend meydanlarında yaşanan ticarileşme ve yönetim ve işletme alanlarındaki iyileşme aynı şekilde kamu elinde bulunan Manchester ve Norwich havaalanlarında da yaşanmıştır.

Ticari odaklı yönetim ve işletim anlayışı hükümetin tek hedefi olmadığından ve asıl önemli hedef yatırımlara finansman temin edilmesi olduğundan, bu alandaki özelleştirme yeni bir model olarak ortaya çıkmıştır. Bu sayede, kamu harcamaları açısından rahatlamanın yaşandığı ise açıktır.

Yatırımlar açısından da bir değişim mevcuttur. Daha önceden kamu yararı ve sosyal amaçlar düşünülerek (istihdam vs.) yapılan yatırımlar, ekonomik çıkarların ön plana çıkması ve kar amacının bulunması nedenleriyle daha verimli hale dönüşebilmiştir. Zaten ticari anlayışla yönetilen bir havaalanının büyümesi bulunduğu bölgeye daha fazla istihdam ve ekonomik hareket imkanı da getirmektedir.

1998 yılına kadar özel teşebbüs tarafından yatırımların kamuya oranla daha çabuk gerçekleştirilmesi, o bölgede bulunan havaalanının pazar payı açısından daha üstün konuma gelmesi, hükümetin bu durumun farkına varması, 1998 den itibaren kamu havaalanlarının da özel şirket sermayesine borçlanabilmesine imkan vermesine yol açmış ancak bu durum da, özelleştirmenin temel felsefesini ortadan kaldırmıştır.

[30] Poole, R., Airport Privatization: What The Record Shows, RPPI Policy Study, 1999.

1986 yılında çıkan Havaalanları Kanunu İngiltere'de farklı ve çeşitli mülkiyet biçimlerinin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Ancak bu model, bir bölgede bulunan havaalanı ile ilgili yapılan planlama ve yatırım işlemlerinin ülke genelinde makro açıdan ve hatta komşu bölgeler açısından dahi değerlendirmeler yapılmadan ortaya çıkmasına yol açarak, optimal politika ve verimlilik anlayışından uzaklaşılmasına neden olmuştur.

Özelleştirme konusundaki eleştirilerden biri de, merkezi hükümetin denetim alanı dışına çıkan havaalanlarının, ülke ve bölge çapında ekonomik, sosyal ve çevresel hedefler ve politikalardan yoksun yönetilmesidir. İngiltere uygulamasına getirilen bir diğer eleştiri de Londra Bölgesi Havaalanlarının tek tek değil de bir bütün olarak satılmış olmasıdır.[31] Tek tek satılmış olmaları durumunda hükümetin daha fazla gelir elde etmiş olabileceğini ve bu meydanlar arasında daha fazla rekabet ortamının oluşacağını savunan bu eleştirilere karşın, İngiliz Hükümeti dünyada ilk kez denenecek bir uygulamanın daha fazla ilgi çekmesi ve özel yatırımcılardan daha fazla rağbet görmesi için bütün halinde satış yolunu tercih etmiştir.

İngiltere uygulamaları ticarileşme ve özelleştirme uygulamalarının farklı sonuçlarının olabileceğini işaret etmesi bakımından değerlidir.

4.3.2. AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ UYGULAMALARI

ABD'de havaalanlarının çoğunun sahibi eyalet ya da şehir yönetimleridir. ABD uygulamasında farklı olan durum, kamunun mülkiyeti elinde bulundurup bulundurmaması değil, kamunun havaalanı işletmeciliğinde havayolu şirketleri ile kurduğu ortaklık ve yatırım finansmanı yöntemlerindeki farklılıktır. Birçok havaalanı içinde havayolu şirketlerinin kendilerine kiraladıkları ya da JFK Havaalanında olduğu gibi kendileri için inşa edip uzun dönemli kullandıkları terminalleri bulunmaktadır. Tablo 4-10'da A.B.D. havaalanı altyapısına yer verilmiştir.

[31] Poole, R., Privatizing Airports, RPPI Policy Study, 1999.

Tablo 4-10 A.B.D.'deki Havaalanı Altyapısı

Havaalanı Tipi	Sayısı	Toplam Yolcu Sayısı İçinde Payı (%)
Toplam Havaalanı	18 295	
Federal Yatırım Kaynaklarını Kullanabilen Havaalanı	3 211	100
Tarifeli Sefer Düzenlenen Havaalanı	575	100
Hava Trafiği için Kontrol Kulesi Bulunan Havaalanı	444	99
Orta Büyüklükteki Havaalanı (Medium)	46	89
Büyük Havaalanı	29	
Küçük Havaalanları	506	11

Kaynak: FAA

Havaalanı işletmesi ile ilgili olarak havaalanı yönetimi ve havayolu şirketleri arasında Havaalanı Kullanım Anlaşması imzalanmaktadır.

20-50 yıllık uzun dönemler için imzalanan bu anlaşmalar ile havaalanı yönetimini üstlenen şirkete ne kadar kullanım ücretinin verileceği ve bu ücretlendirmenin nasıl bir yöntemle hesaplanacağı belirlenmektedir.

Havaalanı Kullanım Anlaşmaları, havayolu taşıyıcılarının havaalanı yatırım projeleri üzerinde de yetkili kılmaktadır. Çıkarlarda Çoğunluk (MII- Majority In Interest) diye adlandırılan yönetim yapısı ile, anlaşma yapılan havayolu şirketinin onayı alınmadan yeni yatırım ya da proje düzenlemesi yapılamamaktadır. Bu yapıdaki sorun, MII ile mevcut anlaşması olan taşıyıcıların, havaalanı altyapısı üzerindeki haklarını ya da hakimiyetlerini diğer taşıyıcı şirketlere karşı kötü kullanabilmeleri tehlikesidir.

Bu konuda ise havayolu şirketlerinin hakimiyeti ele geçirmesi ve diğer şirketlere karşı rekabet dışı uygulamada bulunması durumunda "kullan veya kaybet" ("use it or

loose it") uygulaması ile mevcut havaalanı varlıkları havayolu şirketinin elinden alınabilmektedir.

A.B.D.'de Havaalanı Yatırım Kaynakları

1- Hükümet Bonosu Finansmanı (Bond Financing)

Bir çok yatırım için bono satılmakta ve belli dönemlerde (örneğin altı ayda bir) faiz ödemeleri yapılmaktadır. Bonolar 20 yıl kadar uzun dönemli olmaktadırlar.

2- Federal Yardım (Federal Aid)

Federal Havacılık Mercii (Federal Aviation Authority-FAA) tarafından yönetilen Havaalanı Yatırım Programı (Airport Investment Program-AIP) federal hükümetin havaalanı yatırımlarına finansman desteği sağlamasına yaramaktadır. Bu programın finansmanının kaynağı Havaalanları ve Havayolları Bakım Fonu (Airports and Airways Trust Fund) tarafından temin edilmekte, bu fonun gelirlerini ise, bilet, kargo ve akaryakıt gibi kalemlere uygulanan federal kullanım vergileri oluşturmaktadır.

Bir havaalanının AIP'den yararlanabilmek için Birleşik Havaalanları Sistemi Ulusal Planı'na (National Plan of Integrated Airports System) dahil olması gerekmektedir. ABD'de 3000 den fazla havaalanı bu sisteme dahil durumdadır. Yardım 3 şekilde yapılabilmektedir;

- Bölge nüfusuna ve hizmet seviyesine bağlı olarak ve birincil derece önemli ve kargo meydanlarına yapılan yardım.
- Planlama ve gürültü engelleme gibi özel projelere verilen kaynak.
- Kapasite arttırımı gibi öncelikli olan projelere verilen kaynak.

Toplam federal yardım miktarının; %50'sini tahsisli (appointment), %25'ini emanete alınmış (set-aside) ve %25'ini de duruma özel (discretionary) yardımları oluşturmaktadır. Fondan temin edilen yardım ile projelerin toplam maliyetinin %70-95'i karşılanmaktadır.[32]

AIP uygulamasında yaşanan en büyük sorun, federal bütçe dengeleri yüzünden Kongrenin planlanandan daha az ödenek miktarına onay vermesidir.

3- Yolcu Kullanım Ücreti

Yolcu başına 2 $ olan yolcu kullanım ücreti (The Passanger Facility Charge-PFC), havayolu şirketleri tarafından toplanmakta ve havaalanı bono ödemeleri, güvenlik/emniyet ve gürültü önleme projeleri gibi alanlarda kullanılmaktadır. PFC uygulama şartlarını Ulaştırma Bakanlığı havayolu şirketlerinin görüşlerini de alarak belirlemekte, ancak bu şirketlerin verilen kararı veto etme hakları bulunmamaktadır.

Orta ya da büyük meydanlar PFC uygulamak isterlerse, almakta oldukları AIP yardımının yarısından vazgeçmek durumunda kalmaktadırlar. Küçük meydanlarda ise böyle bir uygulama bulunmamaktadır.[33]

1992-2000 döneminde toplanan PFC miktarı toplam 24.7 milyar $'dır. Bunun projeler arasında harcama dağılımı ise şu şekildedir;

Proje	**Kullanım Yüzdesi (%)**
Hava tarafı projeleri	17
Kara tarafı projeleri	32
Gürültü önleme projeleri	7
Erişim (yol) projeleri	11
Faiz ödemeleri	27
Diğer projeler	6
Toplam	**100**

[32] Lee, J., Johnson, R., (1999) Trends in Financing North American Airports, 3rd ACI Europe Economics Conference, Pisa.

Bu tablodan da anlaşılacağı üzere, AIP yalnızca hava tarafı projeleri için kullanılabiliyorken, PFC hem kara hem de hava tarafı projeleri için kullanılabilmektedir.

4- Eyalet Yönetimi Tarafından Sağlanan Finansman

Akaryakıt vergisi, hava taşıtları tescil vergisi, havaalanı lisans vergileri, pilot tescil vergileri ve havaalanı işletmesinden alınan gelir vergisi gibi finansman araçları da havaalanı projelerinin finansmanlarında kullanılabilmektedir. Toplam finansman miktarı eyaletler arasında değişmekle beraber, bu miktarlar daha çok küçük projelerde kullanılmaktadır.

5- Havaalanlarının Kendi Gelirleri

Bu gelirler çok fazla miktarları bulmamaktadır. Yerel ve Federal yasalar havaalanlarını kamu hizmeti yapılan yerler olarak tanımladığından gelir ve ücret kısıtlamaları yapılmaktadır.

6- Havayolu Şirketleri, Üçüncü Şahıslar ve Diğer Kaynaklar

ABD Havaalanlarının bir çoğunda havayolu şirketleri kendi terminal binaları ve destek ünitelerini kendileri inşa edebilmekte ve işletebilmektedir. Bunun dışında üçüncü şahıslar da, kargo, yakıt ve diğer teknik üniteleri yapıp işletebilmektedirler.

Tablo 4-11'de 1990-1995 yılları arasında A.B.D. havaalanları finansman kaynakları ve ek finansman ihtiyacı yer almaktadır.

[33] FAA tarafından Büyük Meydanlar: Ülke genelindeki yıllık yolcu sayısının en az %1'ine, Orta (medium) meydanlar (%0,25 ile %1'ine) hizmet veren meydanlar diye tanımlanmaktadır. NPIAS, FAA.

Tablo 4-11 1990-1995 Yılları Arasındaki Yatırım Durumu ve Finansman İhtiyacı[34]

	1990	**1991**	**1992**	**1993**	**1994**	**1995**
AIP	1 425	1 800	1 900	1 800	1 690	1 450
Bono	4 945	3 393	5 463	1 980	3 312	3 330
PFC	-	-	86	486	851	958
Toplam (A)	6 370	5 193	7 449	4 266	5 853	5 738
Yatırım İhtiyacı (B)	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000
Ek Finansman İhtiyacı (C=B-A)	**3 360**	**4 807**	**2 251**	**5 734**	**4 147**	**4 262**

1996 yılında temin edilen toplam finansman miktarı yaklaşık 7 milyar $'dır. Bunun %58'i bono satışlarından, %20'si AIP ve %16'sı da PFC tarafından sağlanmıştır. Ancak yapılan çalışmalar ile bu miktarın yeterli olmadığının anlaşılması, ABD'deki havaalanı altyapı yatırımları için ihtiyaç duyulan finansman miktarının her yıl için 3 milyar $ açığının bulunması üzerine[35], 2001,2002,2003 yıları için AIP'nin sırasıyla 3,2, 3, 3, 3,4 milyar $ olması, PFC limitinin 4,5 $'a çıkartılması kabul edilmiştir.

Havaalanı Gelirleri

Havaalanı gelir kalemleri, havaalanı ücretleri (konma ücreti, park ücreti vb.), havayolu şirketleri ve diğer kullanıcılarından alınan ünite kiraları ile dükkan ve lokanta gibi ticari alan kiralarından oluşmaktadır. Diğer ülkelerden farklı olan durum, bu gelir kalemlerinin toplam gelir miktarı içindeki paylarıdır. ABD'de havacılıkla ilgili ücretlerde (cost recovery basis) -maliyetin karşılanması esası mevcutken, ticari alanları ilgilendiren ücretlerde pazar koşulları yani en fazla kar oluşturabilme anlayışı bulunmaktadır. ABD'nin en büyük 82 havaalanında yapılan çalışmaya göre, havaalanı gelirlerinin %20'si konma işlemlerinde, %40'ı imtiyaz anlaşmaları ve park alanlarından, %20'si terminal kiralarından ve %20'lik kısım da diğer gelir kalemlerinden oluşmaktadır.[36]

[34] Barclay, C., America's Future in Airport Infrastructure, FAA, 1996.
[35] GAO, 1999, General Accounting Office, Annual Funding as much as $3 billion less than planned development.
[36] General Accounting Office, "Airport Privatization: Issues Related to the Sale of US Commercial Airports", 1996.

Havacılık Gelirleri:

Bu tür gelirler bir çok Avrupa ülkesinde olduğu şekilde uçakların ağırlığı ölçüt alınarak belirlenmektedir. Burada yaşanan sorun zirve trafik (peak demand) zamanında ortaya çıkan sıkışıklığın farklı bir ücretlendirmeye tabi tutulamamasıdır. Çünkü Federal yasalar tarifelerin kabul edilebilir düzeyde kalmasını ve ayrımcı olmamasını istemektedir. Bu konuda 1988 yılında Boston Logan Havaalanı Yönetimi, küçük uçakların havaalanı kapasitesinin verimli kullanılmasına engel olduğu düşüncesi ile bunlara ait ücretleri arttırmış ancak, ABD Ulaştırma Bakanlığı kararı onaylamamış ve eski tarifeye dönülmesi kararını vermiş, aksi halde havaalanı yönetiminin 10 milyon $ tutarındaki federal yardımı alamayacağı belirtilmiştir.

Havacılık Dışı Gelirler:

Bu gelirler de, ticari alan kiraları, oto park ücretleri, oto kiralama hizmetleri, elektrik ve su kullanımı ile diğer gelirlerden oluşmaktadır. Avrupa ile kıyaslandığında bu gelirlerin oldukça düşük kaldığı belirtilebilir.[37]

Otomobil kullanımının daha yaygın olduğu ABD'de en büyük gelir payını oto park (1,87 $/yolcu) ve oto kiralama (0,99 $/yolcu) hizmetlerinden elde edilen gelirler oluşturmaktadır. Yakın zamana kadar havaalanı mağazalarındaki fiyatlar dışarıdan daha pahalı durumda iken, ticarileşme hareketleri ile düşen fiyatlar bu alandaki gelirlerin artmasına neden olmuştur. Yine de yolcu başına ortalama 0,66 $ olan alışveriş gelirleri Avrupa'da ortalama 6,47 $/yolcu olan alışveriş gelirlerine oranla oldukça düşüktür. Yeme/içme yerleri ise Avrupa'daki havaalanlarından daha fazla yer kaplamaktadır.

Toplamda bir karşılaştırma yapılırsa, ABD havaalanlarındaki konma ücretlerinin Avrupa Birliği ülkelerinden daha düşük ancak ticari alan kira ücretlerinin ise daha yüksek olduğu görülebilir.

[37] Airports Council International-1999, Airports Economics Survey.

ABD'de havayolu ile taşınan yolcuların büyük bir kısmını iç hat yolcuları oluşturmakta, ve bu yolcuların da yemek ve alışveriş için havaalanında çok fazla vakit harcamamaları nedeniyle, birim gelirler düşük olmaktadır. Ancak yine aynı nedenden ve bir çok ünitenin havayolu şirketleri tarafından işletiliyor olmasından dolayı birim giderler de düşük olmaktadır.

Özelleştirme

ABD'de kamuya ait, tarifeli yolcu seferleri yapılan ve yıllık en az 2.500 yolcusu bulunan havaalanları "sivil ticari havaalanları" (public commercial airports) olarak nitelendirilmektedir. Sayısı 567 olan bu meydanlarda, hava trafik kontrolü hizmetleri federal hükümet tarafından sağlanırken, havaalanlarının mülkiyeti daha çok yerel yönetimlerde nadiren de eyaletlerde bulunmaktadır.

Mülkiyetin yerel yönetim ya da eyaletlerde bulunmasına rağmen, havaalanları federal denetlemeye tabi olduğundan, federal yardımlar ve bazı vergi imtiyazları ile finansman sağladıklarından, federal kanunların, havaalanı satış ya da kiralama işlemlerinde önemli etkisi ve yetkisi vardır.[38]

ABD'de havaalanı özelleştirme amaçları diğer ülkelerden ve özellikle de Avrupa'daki ülkelerden farklılık içermektedir. Havaalanı yatırımları için ihtiyaç duyulan ek finansman zaten, ABD'deki kamu-özel ilişkileri, ticari bono pazarı ve havayolu şirketleri ile olan ilişkiler yoluyla karşılanabilmektedir. Kamu mülkiyetinde bulunan havaalanlarında yer hizmetleri, bagaj işlemleri, temizlik gibi bir çok hizmet özel şirketler tarafından verilmektedir. Örneğin, New York-New Jersey Liman İdaresi mülkiyetinde bulunan Kennedy, LaGuardia ve Newark Havaalanlarında kamu çalışanı sayısı (1.600) toplam çalışan sayısının (62 .000) yüzde üçünden azdır.

Özelleştirmenin temel nedenlerinden biri yatırım için finansman sağlanmasından çok verimlilik artışının hedeflenmesidir. Ayrıca, bu yol ile kullanım ücretlerinde zirve trafik ücretlendirilmesinin mümkün olabileceği ve havayolu şirketlerine karşı daha fazla

[38] General Accounting Office, "Airport Privatization: Issues Related to the Sale of US Commercial Airports", 1996.

pazarlık gücü elde edileceği de düşünülmektedir. ABD havaalanlarının özelleştirilmesi için özel kesimin ilgisini çeken bir kaç unsur bulunmaktadır. Bunlar,

- Bir çok havaalanının yıllık karı 100 milyon $'ı aşan durumdadır.
- Dünya çapında tecrübe edinmiş ve mali yapısı iyi olan şirketler ABD pazarına ilgi duymaktadır.
- Federal yardım miktarı gitgide düşmektedir. 1992 yılında 1,9 milyar $ olan bu miktar 1996 yılında 1,45 milyar $'a düşmüştür.
- Havaalanı mülkiyetlerini elinde bulunduran yönetimler özelleştirme yoluyla elde edilen gelir ile bütçe dengelerini kurmak istemektedirler.

1989 yılında Albany County (New York) bölgesinde bulunan havaalanı, yerel yönetim tarafından satılarak havaalanın ihtiyaç duyduğu yeni yatırımların finansmanı özel bir konsorsiyuma devredilmek istenmiştir. Ancak FAA'in bu teklifi olumlu bulmaması ile proje gerçekleşememiştir. 1992 yılında çıkarılan direktif (executive order)[39] yerel ve eyalet yönetimlerini havaalanlarını ve diğer alt yapı varlıklarını özelleştirebilmeleri konusunda yeniden hareketlendirmiş, 1994 yılında çıkan yeni direktif (executive order)[40] ise altyapı yatırım finansmanı için daha fazla özel teşebbüs katkısı aranması konusunda tavsiyede bulunmuştur. 1995 yılında Kaliforniya Orange County'de John Wayne Havaalanının tamamen özelleştirilmesi düşünüldüyse de Federal mahkemeler havaalanı satışından elde edilecek paranın havacılık dışı faliyetler için kullanılmasına izin vermediğinden özelleştirme başarısızlıkla sonuçlanmıştır.

Yönetim Ortaklığı yöntemi ile yapılmış en büyük anlaşma, BAA'in (British Airports Authority) Indianapolis havaalanı yönetimine girmesidir. 1 Ekim 1995 yılından itibaren 10 yılı kapsayan anlaşma ile BAA, 10 yıllık dönem için toplam 32 milyon $ tasarruf elde edilmesini garanti etmiş, 58 milyon $ tasarruf elde edilinceye kadar da ücret talep etmemiştir. BAA'in hesapları, havacılık dışı gelirlerin arttırılarak ve enerji

[39] Executive Order "Infrastructure Privatization", 30.4.1992
[40] Executive Order "Principles for Federal Infrastructure Investments", 27.1.1994

kullanımı ile işçi ücretlerinden tasarruf yapılarak dönem içinde 140 milyon $ tasarruf yapılacağı yönündedir. [41] Bu miktarın %30'u özel şirkete (BAA) kalacaktır.

BAA aynı zamanda, Harrisburg Uluslararası Havaalanı ile, Newark, Boston ve Pittsburgh Havaalanları içinde Management Contract imzalamış, JFK ve LaGuardia Havaalanları ile de uzun dönemli anlaşma yapabilmek için görüşmelere başlamıştır.

1996 yılında özelleştirme pilot (deneme) programı hazırlanmış ve buna göre 5 havaalanının bazı yasal zorunluluklardan hariç tutularak özel varlıklara satılabilmelerine olanak tanınmıştır. Bunlardan ilk olarak, Stewart Uluslararası Havaalanı, bir taşımacılık şirketi olan National Express'e uzun dönemli kiralanmıştır. Ardından, İspanyol inşaat firması olan Ferrovial Niagara Falls Havaalanı ile benzer bir kiralama anlaşması yapmıştır.

1997 yılında JFK Havaalanı yeni Uluslararası Terminal Binasının yapımı ve işletim hakkı Yap İşlet Devret Modeli ile 25 yıllık bir dönem için aralarında Amsterdam Schiphol yönetiminin de bulunduğu konsorsiyuma verilmiştir. Bu, ABD için bu yöntemin uygulandığı ilk projedir.

Bugün için yerel ve federal yasaların havaalanı özelleştirmesinden elde edilen gelirin yerel ya da eyalet çapında başka alanlarda kullanılmasına izin vermemesi belki de özelleştirme önündeki en büyük engel olarak durmaktadır.

Ayrıca, havaalanlarının kullanmış oldukları AIP ödeneklerini geri ödeyip ödemeyecekleri, AIP ve diğer vergi imtiyazları gibi finansal araçlar olmadan ayakta durup duramayacakları konusu hala açık değildir. Bunun yanı sıra, havayolu şirketleri ile yapılan kullanım anlaşmaları da özelleştirmenin engellenmesine neden olabilmektedir.

[41] General Accounting Office, "Airport Privatization: Issues Related to the Sale of US Commercial Airports", 1996.

4.3.3. AVUSTRALYA UYGULAMALARI

Avustralya'da 1941 yılında Federal Hükümetin tarifeli yolcu seferi düzenlenen meydanların finansmanına katkıda bulunma kararı almasına değin, meydan finansmanı yerel yönetimler/eyaletler tarafından karşılanmıştır. Özellikle 2. Dünya Savaşı'ndan sonra artan trafikle beraber, Federal Hükümet fonları özellikle büyük ve trafiği yoğun meydanlar için kullanılmıştır.[42]

1988 yılında bir kamu şirketi statüsünde Federal Havaalanları İşletmesi (Federal Airports Corporation-FAC) kurulmuş, ülkenin en büyük 22 meydanının işletmesi FAC'a devredilmiştir. Bunun dışında kalan bütün meydanların mülkiyeti ve işletmesi yerel yönetimlere ve diğer havaalanı yetkililerine devredilmiştir. Tablo 4-12'de FAC meydanlarının trafik ve gelir durumlarına yer verilmiştir. Bu meydanlar arasında trafiğin Sydney, Melbourne ve Brisbane'da yoğunlaştığı görülmektedir.

FAC kurulurken temel amaç, havacılık ücretlerinin mümkün olduğunca düşürülerek ve havacılık dışı faaliyetlere yönelilerek, gelirlerin yükseltilmesi olmuştur. Kurulan model ile, havaalanı yönetimlerine daha fazla ticari özgürlük ve yetki verilerek yönetime özel teşebbüs ruhu katılmak istenmiştir. Bu bakımdan, FAC'ın kurulması bir ticarileşme hareketidir ve bu hareket neticesinde artan trafikle beraber meydanların karlılığında artışlar yaşanmıştır. (Tablo 4-13)

[42] Paul Hooper, Robert Cain, Sandy White, The Privatization of Australia's Airports, Transportation Research Part E, 36, 2000

Tablo 4-12 FAC Mülkiyetindeki Havaalanları (1996-97)[43]

Havaalanı Adı	Tipi	Gelen+GidenYolcu Sayısı (milyon)	Uçak Sayısı (Bin)	Gelir (milyon ABD $)	Toplam FAC Geliri İçinde Payı (%)
Sydney	Uluslararası	20.76	275.6	158.52	39.6
Melbourne	Uluslararası	13.48	152.3	81.27	20.3
Brisbane	Uluslararası	10.26	157.1	68.10	17.0
Perth	Uluslararası	4.59	95.2	33.87	8.5
Adelaide	Uluslararası	3.69	103.1	17.99	4.5
Coolangatta	İç Hatlar	1.94	86.0	6.52	1.6
(Gold Coast)					
Darwin	Uluslararası	1.01	81.1	5.49	1.4
Canberra	İç Hatlar	1.76	107.2	5.10	1.3
Bankstown (*) (Sydney)	Genel Havacılık	0.00	621.0	4.69	1.2
Hobart	İç Hatlar	0.85	15.0	3.49	0.9
Townsville	İç Hatlar	0.68	59.9	2.85	0.7
Alice Springs (**)	İç Hatlar	0.80	44.3	2.84	0.7
Launceston	İç Hatlar	0.59	45.5	2.71	0.7
Essendon (Melbourne)	Genel Havacılık	n.a.	68.9	2.33	0.6
Parafield (Adelaide)	Genel Havacılık	n.a.	292.1	1.30	0.3
Moorabbin (Melbourne)	Genel Havacılık	0.03	342.1	1.17	0.3
Jandakot (Perth)	Genel Havacılık	n.a.	378.0	0.75	0.2
Archerfield (Brisbane)	Genel Havacılık	n.a.	254.5	0.73	0.2
Mount Isa	İç Hatlar	0.10	6.7	0.45	0.1
TOPLAM		60,55	3185,8	400.16	100,0

n.a. : veri yok

(*) Camden ve Hoxton Park Genel Havacılık meydanları dahil.

(**) Tenant Creek meydanı dahil.

[43] Kaynak: FAC, Annual Report, 1996/97

Tablo 4-13 FAC Havaalanlarının Yıllık Ortalama Büyüme Oranları (1988-1997 Dönemi)[44]

Havaalanı	Tipi	Yolcu (%)	Uçak (%)	Yük (%)	Gelir (%)
Sydney	Uluslararası	5.7	3.3	6.0	11.9
Melbourne	Uluslararası	7.0	4.4	4.6	9.1
Brisbane	Uluslararası	8.5	4.7	8.9	14.4
Perth	Uluslararası	8.3	5.3	9.7	14.1
Adelaide	Uluslararası	6.1	2.9	5.4	10.6
Coolangatta (Gold Coast)	İç Hatlar	6.8	1.0	4.7	8.2
Darwin	Uluslararası	7.5	-1.0	6.3	11.0
Canberra	İç Hatlar	4.1	0.5	2.6	4.8
Bankstown (Sydney)	Genel Havacılık	n.a.	0.6	n.a.	21.7
Hobart	İç Hatlar	6.8	10.6	3.6	9.3
Townsville	İç Hatlar	4.2	-5.8	-3.1	1.7
Alice Springs	İç Hatlar	2.3	0.9	-1.7	5.2
Launceston	İç Hatlar	5.1	2.3	-3.6	3.3
Essendon (Melbourne)	Genel Havacılık	n.a.	0.4	-5.9	4.5
Parafield (Adelaide)	Genel Havacılık	n.a.	2.5	n.a.	17.4
Moorabbin (Melbourne)	Genel Havacılık	n.a.	-0.9	n.a.	16.8
Jandakot (Perth)	Genel Havacılık	n.a.	4.5	n.a.	15.0
Archerfield (Brisbane)	Genel Havacılık	n.a.	-0.3	n.a.	11.8
Mount Isa	İç Hatlar	5.9	-17.9	0.2	5.7

[44] Kaynak: FAC, Annual Report, 1996/97

Tablo 4-14 FAC Havaalanlarının Karlılığı (1996-97 dönemi, Bin ABD $)

Havaalanı	Toplam Gelir	İşletme Giderleri	AFVDG(x)	Amortisman	FVDG (xx)	Varlık Değeri
Sydney	158 521	51 063	107 458	40 034	67 424	786 564
Melbourne	81 266	26 555	54 711	17 023	37 687	307 222
Brisbane	68 104	18 911	49 192	21 864	27 328	343 123
Perth	33 871	11 629	22 242	4905	17 337	140 797
Adelaide	17 988	7376	10 612	2898	7714	94 935
Coolangatta (Gold Coast)	6 516	2600	3916	720	3196	26 560
Darwin	5 492	3003	2489	3188	-698	45 211
Canberra	5 099	2277	2822	510	2312	32 541
Bankstown (Sydney)	4 692	2619	2073	1398	675	80 143
Hobart	3 492	1787	1704	623	1082	8746
Townsville	2 847	2013	834	1359	-525	18 776
Alice Springs	2 840	1812	1028	1430	-402	17 036
Launceston	2 711	1376	1335	562	773	10 791
Essendon (Melbourne)	2 329	1748	581	677	-95	19 126
Parafield (Adelaide)	1 296	770	527	355	172	15 361
Moorabbin (Melbourne)	1 166	885	281	263	17	13 068
Jandakot (Perth)	745	1060	-315	281	-596	8752
Archerfield (Brisbane)	731	801	-70	161	-231	9424
Mount Isa	454	388	66	379	-313	7186
TOPLAM	400 160	138 673	261 487	98 629	162 858	1 985 362

(x) AFVDG: Amortisman, Faiz ve Vergi Dışı Gelir

(xx) FVDG: Faiz ve Vergi Dışı Gelir

FAC dan önce terminaller, hükümetin uzun dönemli kira anlaşmaları yaptığı milli havayolu şirketleri olan Ansett ve Australian (Qantas) tarafından işletilirken, FAC hava trafik kontrolü dışında, terminal de dahil olmak üzere havaalanı işletmeciğinden ve diğer ticari hizmetlerin yürütülmesinden sorumlu olmuştur.

FAC tarafından işletilen meydanlardaki performans değişimi Tablo 4-15'te verilmektedir.

Tablo 4-15 FAC Meydanlarındaki Performans Değişimi (ABD $)

Havaalanı	Çalışan Başına Gelir			Yolcu Başına Gelir			Ton Başına Gelir		
	1991/92	1996/97	1997/98	1991/92	1996/97	1997/98	1991/92	1996/97	1997/98
Sydney	280 784	417 012	502 328	7.26	7.64	8.23	12.23	12.87	14.17
Melbourne	222 129	365 832	502 663	6.01	6.03	6.55	11.04	11.56	12.96
Brisbane	326 555	475 039	641 588	6.37	6.64	7.09	12.55	12.80	14.62
Perth	161 328	283 900	368 282	6.80	7.38	7.25	12.94	13.99	13.57
Adelaide	161 198	240 174	246 460	4.56	4.87	n.a.	10.08	11.26	n.a.
Coolangatta (Gold Coast)	193 284	199 141	232 265	3.65	3.35	3.99	9.06	8.80	10.19
Darwin	106 049	198 000	187 168	5.74	5.43	5.50	8.34	8.00	8.27
Canberra	124 682	208 599	219 755	2.87	2.89	3.28	6.20	6.55	7.74
Bankstown (Sydney)	105 058	180 005	210 993	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Hobart	98 863	132 320	121 797	5.86	4.10	3.96	15.24	10.95	11.13
Townsville	89 229	147 603	132 610	3.90	4.17	4.72	7.07	8.86	9.80
Alice Springs	88 367	156 812	145 664	3.23	3.54	3.53	6.38	7.62	8.30
Launceston	96 629	110 799	114 242	6.02	4.62	4.20	13.18	10.37	9.34
Essendon (Melbourne)	70 262	103 980	116 829	n.a.	n.a.	n.a.	25.29	29.71	29.89
ParaÆeld (Adelaide)	39 873	114 628	109 147	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Moorabbin (Melbourne)	69 065	111 495	97 792	29.51	35.34	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Jandakot (Perth)	30 174	71 068	57 911	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Archerfield (Brisbane)	66 711	85 944	102 465	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Mount Isa	75 076	127 728	150 186	4.40	4.76	4.73	6.10	9.00	8.33

Kaynak: FAC Report, 1999

Avustralya Havaalanlarındaki bütün bu iyi performansa rağmen özelleştirme konusu da 1990'lı yılların başından itibaren tartışılmaya başlanmıştır. Bunun başlıca nedeni, FAC tarafından ülke genelinde uygulanan ücretlendirme politikasının eleştirilere maruz kalması olmuş, ayrıca, havaalanlarının bir sistem dahilinde bir bütün olarak işletilmesinin fayda ve zararları da sorgulanmaya başlanmıştır. Sonuçta, FAC ücretlendirmesini de denetleyen kuruluş olan Price Surveillance Authority (PSA- Fiyat Denetimi Otoritesi) tarafından hazırlanan rapor ile, kamu şirketlerinin özelleştirilmesi yönünde değişen hükümet politikası bu yolla da kamu borçlarının azaltılmasını hedeflemiştir.

1994 yılında Avustralya Hükümeti elindeki havaalanlarını satma niyetinde olduğunu açıklamıştır. Bu satışlar ile temel amacın maksimum gelir elde ederek borç yükünün azaltılması olduğu açıktır. Ancak, hükümet teklifleri değerlendirirken fiyat dışında bazı kriterlerinde önemli olacağını açıklamıştır. Bunlar;

- finansal durum
- havaalanı geliştirme ve yönetim alanlarında işletme becerileri/tecrübe
- yerel katılım oranı
- havaalanı geliştirme planları
- havaalanı hizmetlerini geliştirme taahhütleri
- çevresel planlar
- FAC çalışanlarına uygulanacak politikalardır.

Hükümet ayrıca, yabancı sermaye/mülkiyet haklarını % 49 ile sınırlamış, yeni yönetimin çoğunluğunun Avustralya vatandaşı ya da mukimi olmasını da şart koşmuştur. Havaalanı yönetimlerinde havayolu şirketlerinin payı da % 5 ile sınırlanmıştır.

Yöntem çalışmaları neticesinde, tek tek satış yöntemi benimsenmiş ve bunun da halka arz değil ticari satış yoluyla yapılması öngörülmüştür. Bu arada mevzuat çalışmalarına da hız verilerek ve "Airports Act-1995" ile havaalanı satışları sonrasında izlenecek regülatör yapı hazırlamış ve buna göre Australian Competition and Consumer Commission (ACCC-Avustralya Rekabet ve Tüketici Komisyonu) yöneltmeden sorumlu kurum olarak belirlenmiştir.

1995 yılında FAC'ın sahip olduğu meydanlardan 3'ünün ilk etapta satılması için işlemler başlatılmıştır. Satışların ilk olarak Maliye Bakanlığı aracılığı ile yapılması düşünüldüyse de daha sonra yeni kurulmuş bulunan the Satış ve Bilgi Teknolojileri Hizmet Alımı Dairesi (Office of Asset Sales and IT Outsourcing) aracılığıyla yapılmasına karar verilmiştir.

İhale aşamasında, Ulaştırma ve Haberleşme Bakanlığının rolü uygulanacak mevzuatı ve düzenlemeleri belirlemek ve teklifleri ulaştırma politikaları çerçevesinde değerlendirmek olmuştur.

3 meydan için verilen toplam 30 teklif arasından 12 adedi ile "kısa liste" (short list) belirlenmiş, elemeler neticesinde 6 konsorsiyumun teklifi uygun bulunmuş, 1997 yılında toplam 2,1 milyar $ tutarında satış anlaşmaları imzalanmıştır.

Yapılan satış tutarı yani "Fiyat"; Amortisman, Faiz ve Vergi dışı Gelir olarak nitelendirilen "Yıllık Kazanç"ın ortalama 16,8 katı olmuştur. Bu rakam Avrupa için 5-10 arasındadır.[45]

Tablo 4-16 Birinci Etap

Havaalanı	Şirket	Satış Tutarı	Fiyat/Kazanç	X Faktörü	Yatırımcı Kuruluş (%)		
		Milyon ABD $	Oranı	(%)	İşletici	Yerel	Finans
Melbourne	Australia Pacific Airports Corporation	827.1	15.1	4.0	15	0	85
Brisbane	Brisbane Airport Corporation Limited	883.3	18.0	4.5	16	47	37
Perth	Airstralia Development Group	409.4	18.4	5.5	16	0	84
TOPLAM		2119.8	16.8				

[45] Paul Hooper, Robert Cain, Sandy White "The Privatization of Australia's Airports" Transportation Research Part E, 36, 2000

1997 yılında hükümet Sydney Bölgesi Havaalanları dışındaki diğer FAC meydanlarını da satma kararı almıştır. 1998 yılında 14 meydan için başarılı bulunan teklifler açıklanmış, yalnızca Melbourne-Essendon havaalanı için geçerli teklif verilmediğinden bu meydan Ulaştırma Bakanlığı mülkiyetinde, Arwin ve Townville Havaalanlarındaki pist ve taksiyolu mülkiyetleri ise Savunma Bakanlığı'nda kalmıştır.

1997 Temmuz ayında patlak veren Asya Krizine rağmen ikinci aşama satışları da başarı ile sonuçlanmış ve toplam 466,7 milyon $ tutarında satış anlaşmaları yapılmıştır.

Tablo 4-17 İkinci Aşama

Havaalanı	Şirket	Satış Tutarı milyon ABD $	Fiyat/Kazanç Oranı	X Faktörü (%)
Adelaide, Parafield	MSUM	232.9	20.9	4.0
Darwin, Alice Springs, Tennant Creek	Airport Development Group	69.5	19.7	3.0c
Coolangatta	Queensland Airports Ltd	66.3	16.9	4.5
Canberra	Capital Airports Group	42.2	15.0	1.0
Hobart	Hobart International Airports Corporation	22.8	13.4	3.0
Launceston	Australia Pacific Airports (Launceston) Pty Ltd	10.9	8.2	2.5
Townsville, Mount Isa	Australian Airports Pty Ltd	10.4	11.6	1.0d
Moorabbin	Moorabbin Airport Corporation Pty Ltd	5.1	18.2	n.a.
Jandakot	Jandakot Airport Holdings	4.5	-14.3	n.a.
Archerfield	Archerfield Airport Corporation Pty Ltd	1.9	-26.9	n.a.
TOPLAM		466.7	18.5	-

Tablodan da anlaşılacağı üzere ikinci etap satışlarında bir grubun birden fazla meydanı satın almasına izin verilmiştir.

Yöneltici Çerçeve

Özelleştirme yapılamadan önce hükümet, yeni sistemden beklenen hedefleri şu şekilde açıklamıştır;

- Havaalanı mülkiyetinin devredilmesiyle yeniliğe ve rekabet açık bir sistemin varlığı,
- Havayolu şirketleri açısından haksız rekabete yol açmayacak yönetim yapısının oluşturulması,
- Hizmetlerde belirlenen standartta kalitenin devam ettirilmesi,
- Uygun fiyatlandırma politikaları ile bölgenin gelişimi için gerekli altyapı yatırımlarının yapılması,
- Çevrenin ve kullanıcı haklarının gözetilmesi.

Özelleştirmeden önce FAC ücretleri PSA denetimindeyken, yeni işleticiler ACCC denetimine tabi olmuş ve tavan fiyat (price cap) modeli benimsenmiştir. Buna göre hizmetlerde, her havaalanı için belirlenen bir "X" katsayısının Tüketici Fiyat Endeksinden çıkarılmasıyla bulunan oranı aşacak biçimde fiyat artışının yapılması yasaklanmıştır. X faktörü Ulaştırma Bakanlığı tarafından her havaalanı için, verimlilik ve trafik beklentileri gibi bir dizi etken kullanılarak hesaplanmaktadır.

Uygulanan fiyat limitinin (price cap) bilinen dezavantajlarından birisi kar amaçlı uygulamalar ile, kalitenin optimal seviyesinin altına düşmesi tehlikesidir. Bunun engellenmesi için ACCC uçuşlardaki gecikme, bekleme zamanı, hizmet sağlayıcı ekipmanların yeterliliği ve hizmetlerin standartlarından oluşan bir dizi performans ölçütü belirlemiştir.

Zaten yapılan anlaşmalar ile, yeni işleticiler havaalanlarını uluslararası havalimanı standartlarında işletmeye ve ilk 10 yıl için toplam 425 milyon $ tutarında bakım ve geliştirme yatırımı yapmaya yükümlüdür.

Yöneltici kuruluş olan ACCC 5 yılda bir mevzuat uygunluğu ve uygulamada yaşananlardan yola çıkarak gerekli değişiklik ve düzenlemeleri yapmakla da yetkilidir.

Avusturya uygulamasında fiyat/kazanç oranının Avrupa'ya nazaran yüksek olması bir kaç nedenle açıklanabilir. Öncelikle o zaman kadar trafiğin hızla arttığı Asya-Pasifik bölgesinde, uluslararası nitelikte bir havaalanına sahip olma imkanı bulunmamaktaydı. Diğer neden ise, Avustralya'daki meydanların birbirlerinden coğrafi olarak uzakta bulunmalarından dolayı, kendi aralarında rekabet içinde bulunmamalarıdır.

Avustralya hükümetinin havaalanlarını özelleştirme çalışmalarına başlamasından 4-5 yıllık bir süre sonra satışları başarabilmesi aslında özelleştirmenin ne kadar karmaşık bir işlem olduğunun bir kanıtıdır. Bunun dışında uygulamaya geçirilen kurallar da zaman içinde gerekli değişikliklere uğrayarak daha kullanılabilir hale geçebilecektir. Bunun için de gerekli tüm bilgiler yöneltici kuruluşa iletilmektedir.

4.3.4. JAPONYA UYGULAMALARI

Japonya Ulaştırma Bakanlığı 40 yıldır havaalanı geliştirme/büyüme projelerini yürütmektedir. Ancak bu uygulamanın çok yavaş ilerlediği yönünde eleştiriler başlayınca, yeni yöntemler üzerinde de düşünülmeye başlanmıştır.

Japonya'da yerel yönetimler havaalanlarının sahibi durumundadır. Ancak, merkezi yönetim havaalanı ağını geliştirmek ve yenileştirmekle yükümlüdür.

Havaalanı Geliştirme Kanunu

2. Dünya savaşı bitince, Japonya'ya hava taşımacılığı yapma izni ancak 1952 de verilmiştir. Büyük ölçekli taşımacılığın başlaması ise 1956 yılını bulmuştur. 1956 tarihli Havaalanı Geliştirme Kanunu ile, ülke havaalanları;

- Uluslararası Havaalanları (Birinci Sınıf)

- Ana İç Hat Havaalanları (2 A, 2 B Sınıfı)
- Bölgesel Havaalanları (C Sınıfı)

olarak üç gruba ayrılmıştır. (Tablo 4-18)

Tablo 4-18 Japonya Havaalanları ve Özellikleri

Havaalanı Tipi	Havaalanı Adı/Sayısı	Mülkiyet Durumu	İşletici	Merkezi Hükümetin Finansman Katkısı (%)	
				Birincil Yatırımlar	İkincil Yatırımlar
Birinci Sınıf	Haneda (Tokyo), Osaka	Ulaştırma Bakanlığı	Ulaştırma Bakanlığı	100	100
	Narita	Havaalanı Otoritesi	Havaalanı Otoritesi	-	-
	Kansai	Özel Şirket	Özel Şirket	-	-
2A Sınıfı	20	Ulaştırma Bakanlığı	Ulaştırma Bakanlığı	67	100
2B Sınıfı	5	Ulaştırma Bakanlığı	Yerel Yönetim	55	<55
C Sınıfı	51	Yerel Yönetim	Yerel Yönetim	50	<50

Birincil Yatırımlar: Pist, terminal, apron ve taksiyol yatırımlar
İkincil Yatırımlar: Drenaj, ışıklandırma, bağlantı yolları ve oto park yatırımları vb.

5 Yıllık Havaalanı Kalkınma Planı

Japonya'da havaalanı yatırımları planlaması 5 Yıllık Havaalanı Kalkınma Planları ile yapılmaktadır. Temel amaç, Japonya'nın orta vadeli havaalanı ihtiyaçlarını belirlemek ve bu hedef için gerekli bütçe miktarını ortaya çıkarmaktır.

Birinci Plan, 1967-1971 ve İkinci Plan, 1971-1975 dönemlerini kapsamış, bu plan dönemlerinde 10 adet meydan yapılmıştır. Üçüncü ve Dördüncü Planlar döneminde gürültü kirliliğini önleyici çevresel yatırımlara ağırlık verilmiştir. Beşinci ve Altıncı Planlar uluslararası meydanların programlandığı dönem olmuştur. Yedinci plan ise 1996-2000 yıllarını kapsıyorken yapılan değişiklik ile plan dönemi 2002 yılına kadar uzatılmıştır. Bu plan dahilinde belirtilen dönemde toplam 3,6 milyar Yen tutarında havaalanı yatırımı yapılması öngörülmektedir.(Tablo 4-19)

Tablo 4-19 Yedinci Havaalanı Kalkınma Planı[46]

Havaalanı geliştirme	2596	Milyar Yen
Kansai dışındaki büyük havaalanları	1440	Milyar Yen
Kansai	574	Milyar Yen
Bölgesel havaalanları	582	Milyar Yen
Çevre yatırımları	337	Milyar Yen
Emniyet yatırımları	467	Milyar Yen
Ara Toplam	***3400***	***Milyar Yen***
Diğer harcamalar	200	Milyar Yen
Toplam	***3600***	***Milyar Yen***

1970 yılında "Havaalanı Geliştirme Özel Hesabı/Fonu" kurulmuştur. Bu fon ile Beş yıllık planların finansmanı temin edilmiştir. Bu bir bakıma ABD'deki Airport Trust Fund'a benzemektedir. İkinci Plan döneminden itibaren mevcut havaalanı gelirleri ve bazı kullanım ücretleri ile vergileri bu fona aktarılmaya başlanmıştır. Bu fonun her yıl ortalama olarak yaklaşık %10'u genel bütçeden yapılan aktarmalarla oluşturulurken, kalan kısmı kullanıcı ücretleri ve vergilerinden meydana gelmektedir.

[46] Kazuhiro Ohta, International Airports: financing methods in Japan, Journal of Air Transport Management 5 (1999)

4.3.4.1. Mevcut Finansman Yetersizliği

Talebin çok artması ve havaalanı geliştirme maliyetlerinin, arazinin pahalı ve gürültü önleme projelerinin yüksek maliyetli projeler olması sonucunda mevcut finansman fonlarının ve genel bütçeden aktarılan paranın yetersiz kalması, terminal gelirlerinin ve 2B ve C Sınıfı havaalanlarının işletme gelirlerinin de fona aktarılamamasından dolayı darboğaz oluşmuştur. Bundan dolayı yeni finansman arayışlarına yönelinmiştir.

Siyasal olarak, "talep" den değil "eşitlik ilkesi"nden yola çıkarak her şehire bir havaalanı yapılmasına yol açan uygulamalar ile, ihtiyaç olmayan yerlere de havaalanı yapılmış, bu durum finansmanın doğru ve ihtiyaç olan yerlere yapılması engellemiştir.

Mülkiyet Türleri

a) Kamuya Ait Havaalanları

Tokyo Uluslararası Havaalanı (Haneda) bu tipe örnektir. Bu havaalanları arasında bir havuz sistemi mevcuttur. Karlı meydanın zarar edeni desteklediği bir çapraz sübvansiyon uygulaması bulunmaktadır. Bu uygulama ülkede havaalanı ağı oluşturabilmek amacıyla uygulanmıştır. Japonya'da 1980 yılından beri havaalanı kullanım ücretleri artmamıştır ve mevcut kar eden havaalanları yeni projeleri destekleyen fona para aktarmaya devam etmişlerdir.

b) Kamu Şirketleri Mülkiyetindeki Havaalanları

1966 yılında çıkan Yeni Tokyo Uluslararası Havaalanı Otoritesi Kanunu ile mevcut Kanuna istisna yapılarak, havaalanı yapımı ve işletimi yetkisi merkezi hükümetten alınmış ve havaalanı otoritesine verilmiştir. Bu uygulama biçimine, mevcut fonun yetersiz kalması[47] ve projenin uzun dönem için karlı bulunması neden olmuştur. Narita Havaalanına Japon hükümeti toplam maliyetin %20'si tutarında bir katkıda

[47] Narita için 1966-1977 yılları arasında toplam 285 milyar yen tutarındaki yatırım maliyetinin Haneda Havaalanı gelirleri ile finanse edilemeyeceği hesaplanmıştır.

bulunmuştur. Diğer %80'lik kısım için tahvil ihracı yapılmış, bunun da %70'ini Merkezi Yatırım ve Kredi Tahvili aracılığı ile hükümet tarafından satın alınırken, %30'u halka arz edilmiştir.

Havaalanının mevcut gelirleri büyük ölçüde uçak ve yolcu kullanım ücretlerinden oluşmaktadır. Dünyadaki diğer büyük meydanlarla kıyaslandığında ticari gelirleri düşüktür. Bu duruma ticari alanların ve bu alanlardan elde edilebilecek gelirlerin mevcut Kanun ile sınırlandırılmış olması neden olmaktadır.

c) Kamu-Özel Ortaklığı

Kansai Havaalanı (Joint Stock Corporation) bu tip için bir örnektir. Japonya'nın 24 saat hizmet veren ilk havaalanı olan Kansai Havaalanı, Kansai International Airport Company Limited tarafından inşa edilmiş ve işletmeye alınmıştır. Çok pahalı olan bu projede uygulanan metodun amacı diğer özelleştirme uygulamalarında bulunan verimlilik artışı oluşturmak isteği değil, proje finansmanına[48] yerel ve özel şirketlerin de katılımını sağlamaktır. Hükümet Narita için kullanılan %20 devlet katkısını korumak istemiş, ancak bu proje Narita'ya göre daha az yapılabilir bulunduğundan devlet katkısı %30'a çıkarılmak istenmiştir. Kalan %10'luk fark için merkezi hükümet, yerel yönetime ve bölgedeki özel şirketlere havaalanı şirketine yatırım yapmayı tavsiye etmiş, onlar da %5'lık oranlarda katkıda bulunmuşlardır. Şirketin yatırım planları merkezi hükümet tarafından denetlenip onaylandığı zaman uygulanabilmektedir.

Japonya uygulamasının özeti tabloda verilmektedir.[49]

[48] Deniz üzerine yapay bir ada oluşturularak üstüne inşa edilen havaalanının 1. pist ile birlikte maliyeti 1470 milyar yendir.
[49] Kazuhiro Ohta, International Airports: financing methods in Japan, Journal of Air Transport Management 5 (1999)

Tablo 4-20 Japonya Havaalanları İçin Uygulanan Finansman Modelleri

	Kamu (Haneda)	Kamu Şirketi (Narita)	Joint Stock Corp. (Kansai)
Finansman Metodu			
Kullanıcı Ücretleri			
• Havaalanı Ücretleri	B	A	A
• Yolcu Kullanım Ücretleri	X	A	A
• İmtiyazlar	X	B	A
Bono ve Kredi			
• GTIL (*) Borçlanması	A	X	X
• GTIL Bono	X	A	X
• Hükümet garantili bono	X	A	A
Bankalardan Borçlanma	X	Y	A
Merkezi hükümet (faizsiz fon)	A	A	A
Yerel hükümet (faizsiz fon)	X	Y	A
Özel teşebbüs (faizsiz fon)	X	X	A

(*) Goverment Treasury Investments and Loans

A: Mümkün

B: Mümkün ancak sınırlı ya da daha az etkili

X: Mümkün değil

Y: Mümkün ancak istisnai, nadir ya da uygulanmamış.

4.3.5. DİĞER BAZI ÜLKELERDEKİ UYGULAMALAR

4.3.5.1. MISIR UYGULAMALARI

Turizmde yaşanan gelişmeler, şehirleşme ve sanayileşme ile artan ticaret hareketleri Mısır'da hava ulaştırmasına olan talebi arttırmış ve hükümet yeni havaalanları yapımı ve mevcutların geliştirilmesini içeren bir planı uygulamaya geçirmiştir.

Mısır Hükümetinin ekonomide liberalizasyona geçiş ve yatırımlarda özel teşebbüs rolünün arttırılması yönündeki politikaları neticesinde, Mısır Sivil Havacılık Otoritesi de bu duruma uyum sağlayacak biçimde bir dizi plan ve programı başlatmıştır.

Artan yatırım ihtiyacının kamu bütçesini zorlaması sonucunda yerli ve yabancı yatırımcılara Yap-İşlet-Devret Modeli ile havaalanı yatırımları yapabilmeleri olanağı tanınmıştır. Böylece, Marsa Alam, Al Alamain, Al Wahat, Al Farafra, Ras Sidr ve Sohag havaalalanları özel katkılar ile yapılmıştır. Mevzuat uyumlaştırması yapılarak yeni havaalanı işleticisine, ücretlerin sivil havacılık otoritesi tarafından onaylanması koşuluyla, fiyatları belirleme hakkı verilmiş, ülkenin hava trafik kontrolü ise yine kamu da bırakılmıştır. [50]

1996 yılının Haziran ayında Mısır Sivil Havacılık Otoritesi Marsa Alam Uluslararası Havaalanı Yap-İşlet-Devret Modeli için ihale duyurusunda bulunmuş, aynı yılın Eylül ayında bir uluslararası yatırım grubunun teklifi uygun bulunarak, havaalanı imtiyaz hakkı 40 yıllığına bu gruba devredilmiştir. Ancak sözleşmenin imzalanması ve onaylanması 17 aylık bir süre almıştır. Buna göre mevzuattaki değişikliklerden dolayı yatırımcının zarar görmesi halinde devlet bu zararı karşılayacaktır. Yatırımın tüm tasarım ve diğer çalışmaları yatırımcı sorumluluğuna verilmiştir. Sivil havacılık otoritesi hizmeti denetleme hakkına sahiptir ve yatırımcı şirket kazandığı karın belli bir oranını devlete verecektir. Herhangi bir anlaşmazlık durumunda iki tarafın mutabakata

[50] ICAO, Airport Development and Privatization and Air Traffic Growth at Egyptian Airports, ICAO, 2000

varmaması halinde çözüm Londra Anlaşmazlıkların Çözümü Mahkemesi'ne bırakılacaktır.

Havaalanı ikisi sivil havacılık otoritesinin temsilcisi olacak şekilde 9 kişilik bir yönetim kurulu tarafından yönetilecektir.

4.3.5.2. ŞİLİ UYGULAMALARI

Şili de havayolu yolcu trafiği 1992-1998 döneminde yıllık ortalama % 20 oranlarında artmış ve dış hat yolcu trafiği Santiago Uluslararası Havaalanında yoğunlaşmıştır. Bunun üzerine hükümet, havaalanı altyapısı yapımı ve işletimi konusunda iyileştirmeler ve özel finansman katkısının artması amacıyla bir program hazırlamıştır.

Kamu yatırımları için özel şirket katkıları %33 gibi bir orana çıkmıştır ve bu oranın planlanan projelerle beraber %50 ye varması düşünülmektedir. Ancak hava trafik kontrolü devlet elindedir.

Yapılan ihalelerde değerlendirme faktörlerinden en önemlileri, tekliflerde yer alan ücretlendirme politikası-ücretler, işletme süresi, devlete yapılacak ödemeler ve talep edilen garantilerdir.

Ortak risk paylaşımı prensibi üzerine kurulan bir anlayış mevcuttur. Devlet tarafından ihale öncesi detaylı hazırlanan keşifler ile yapım aşamasındaki maliyetin kabaca belirlenmesi büyük önem taşımaktadır. İşletme dönemi için devlet tarafından yatırımcıya belirli garantiler (yolcu) verilmekte, yabancı para birimi ile finansman sağlayan yatırımcıların riskinin azaltılması amacıyla da mevcut mevzuat kur dalgalanmalarına karşı yatırımcının korunması şeklinde düzenlenmektedir.

Ücretlendirme konusunda ise devir öncesi ücretler baz alınmaktadır. Ücretler hiç bir ayrım gözetilmeden her kullanıcıya aynı şekilde uygulanmak durumundadır.

Ücretlerde tavan fiyat belirlenmekte ve ücretlendirme dönemi en az belirlenen bir dönem için geçerli olmakta, enflasyon için her 6 ayda bir düzenleme yapılmaktadır.

Hizmetlerdeki kalite ulusal ve uluslararası mevzuata uygun olmak durumundadır.

Şili'deki uygulamaların başarılı olduğu kabul edilmektedir. Aşağıdaki tabloda halen özelleştirilmiş bulunan 8 adet havaalanındaki yaşanan bu duruma yer verilmiştir. [51]

Tablo 4-21 Şili Uygulaması

	Birim	Durum	
		Özelleştirme öncesi	Özelleştirme
Ücretler (*)	%	100	30
Terminal Alanı	M2	32.400	140.000
Köprü	Adet	22	55
Boarding	Birim	6	37
Yolcu Kabul Masası	Birim	99	215
Bagaj bandı	Birim	7	25
Park	araç	550	1.780

(*) Santiago Havaalanı uçak ve yolcu kullanım ücretleri.

[51] ICAO, Private Investment at Airports-Chile, ICAO, 2000.

5. TÜRKİYE'DE DURUM VE GELİŞMELER

5.1. HAVAYOLU ULAŞTIRMASI YATIRIMLARI

Değerlendirmelerde faydası olacağı düşünülerek ülkemizde toplam kamu yatırımları ve özelde ulaştırma ve havayolu ulaştırması ile ilgili bilgilere bu kısımda yer verilmiştir.

Tablo 5-1 Toplam Kamu Yatırım Harcamaları 1990-2000 (1998 Yılı Fiyatları ile, milyar TL)

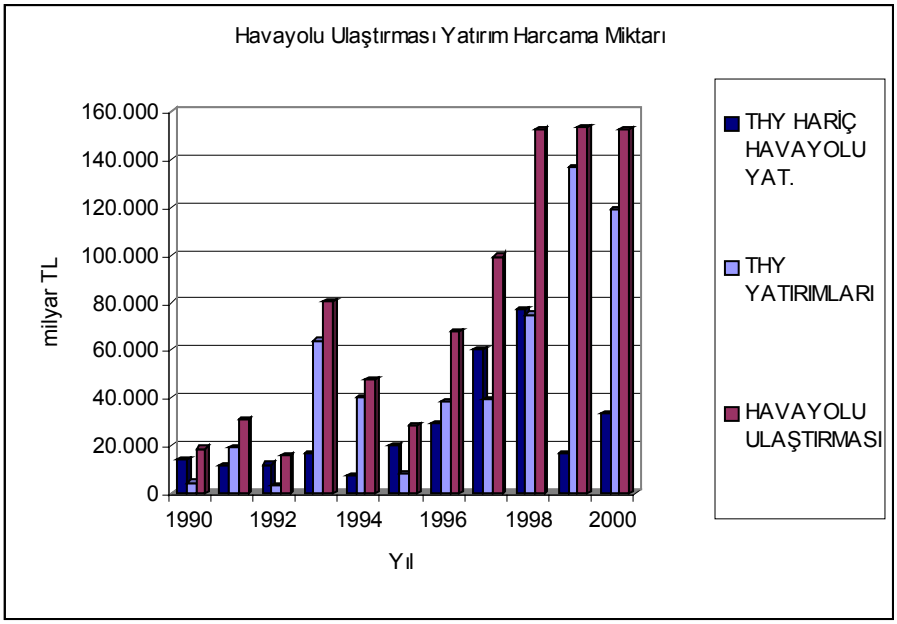
	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
TARIM	219.600	205.979	172.245	186.997	130.301	81.690	186.716	241.209	177.906	152.266	195.458
MADENCILIK	85.013	77.716	85.158	55.718	30.691	11.859	27.077	38.893	34.526	31.090	21.026
İMALAT	142.157	101.760	102.676	68.755	57.971	129.764	165.270	118.970	66.336	72.456	96.938
ENERJİ	554.393	400.588	351.581	307.272	169.241	154.242	278.918	362.473	443.234	298.240	379.828
ULAŞTIRMA H.	818.257	832.147	854.623	825.201	612.913	406.587	600.452	795.053	790.115	703.954	922.085
DEMİRYOLU	61.407	52.937	47.526	56.246	40.790	23.978	25.866	29.661	18.882	21.693	15.660
DENİZYOLU	26.377	10.078	14.084	6.426	8.079	7.440	9.111	12.514	9.346	12.938	6.728
HAVAYOLU	18.871	30.880	15.854	80.681	48.043	28.492	68.106	99.290	152.450	153.012	152.267
KARAYOLU	447.025	477.572	500.194	358.602	312.910	204.134	369.890	457.715	384.155	312.886	429.172
BORUHATTI	38.360	34.153	25.094	21.177	16.219	13.591	11.122	36.561	65.298	50.951	140.848
HABERLEŞME	226.218	226.526	251.872	302.069	186.872	128.952	116.357	159.311	159.982	152.473	171.534
TURİZM	19.423	20.980	18.598	21.221	10.149	19.840	21.143	14.107	10.817	12.243	11.448
KONUT	24.411	29.419	32.506	59.497	55.182	58.142	9.687	4.969	6.957	28.028	12.434
EĞİTİM	189.695	147.383	208.542	255.748	137.563	129.730	185.680	340.408	327.264	299.600	264.376
SAĞLIK	66.135	55.189	71.976	123.549	71.530	64.448	92.713	128.430	87.159	65.263	92.167
DİĞER KAMU H.	312.427	377.651	364.229	448.107	397.131	282.623	448.824	792.519	228.694	251.841	323.745
TOPLAM	2.431.513	2.248.813	2.262.134	2.352.065	1.672.672	1.338.924	2.016.481	2.837.032	2.173.008	1.914.980	2.319.505

Kaynak: DPT

Tablodan da anlaşılacağı üzere ülkemizdeki 1990-2000 döneminde toplam kamu yatırım miktarı ekonomik gelişmelere bağlı olarak bazı değişimlere uğramıştır. Ancak çarpıcı olan, bu dönemde kamu yatırımlarının reel olarak artmamasıdır.

Havayolu sektöründeki yatırımlarda ise reel anlamda artış yaşandığı gözlemlenmektedir. Ancak burada dikkat çeken husus toplam yatırım miktarı içinde Türk Hava Yolları (THY) yatırımlarının payıdır. Türk Hava Yolları A.O. modernizasyon programı çerçevesinde filosunu yenilemeye ve geliştirmeye başladığı 1990'lı yılların başından itibaren toplam sektör yatırımları içinde önemli bir paya sahip olmuştur. Zaman zaman bu pay %90'a kadar da çıkmıştır. (Şekil 5-1)

Şekil 5-1 1990-2000 Dönemi Havayolu Ulaştırması Yatırım Harcama Miktarı , 1998 Y.F., milyar TL



1996-2000 yıllarını kapsayan Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde sektörde tamamlanan önemli işler aşağıda yeraldığı gibidir;

- Atatürk Havalimanı Charter Terminal Binası
- Bodrum/Milas Havalimanı
- Trabzon Havalimanı Yeni Terminal Binası
- Nevşehir/Kapadokya Havalimanı
- Kayseri Havaalanı Sivil Tesis ilavesi
- Uşak, Adıyaman, Zonguldak, Mardin, Ağrı stol havaalanları

- Muş Havaalanı Yeni Terminal Binası
- Bursa/Yenişehir Havaalanı Sivil Tesis İlavesi
- Kars Havaalanı Terminal Binası
- Süleyman Demirel Havalimanı
- Van Havaalanı Yeni Terminal Binası
- Çorlu Havaalanı Sivil Tesis İlavesi
- Samsun/Çarşamba Havaalanı
- Sabiha Gökçen Havaalanı
- Konya Havaalanı Sivil Tesis İlavesi

Bu dönemde hizmete açılan bazı meydanların yapım maliyetleri ve 2000 yılına ait işletme giderleri şu şekildedir;

Havalimanı	Yatırım Tutarı (2002 Y.F. milyar TL)	2000 Yılı İşletme Gideri (milyar TL-cari)
Bodrum-Milas	146.701	3.770
Isparta-Süleyman Demirel	22.621	1.485
Nevşehir-Kapadokya	51.537	648
Zonguldak	4.885	50

Kaynak: DHMİ

1988 yılından bu yana ulaştırma bakanlığı DLHİ Genel Müdürlüğü yatırım programlarında yer almakta olan "Stol Havaalanları İnşaatı" toplu projesi kapsamında muhtelif illere mahalli idarelerin de katkılarıyla stol tipte küçük havaalanları inşa edilmektedir.

Stol havaalanları, genellikle, 800-1.000 m. uzunluğunda bir pist ile asgari ihtiyaca yanıt verebilecek bir apron ve taksiyoldan oluşan, küçük uçaklarla ve gündüz görüş şartlarında iniş-kalkış yapılabilen, pist aydınlatması, kontrol kulesi ve önemli üst yapı tesisleri bulunmayan küçük havaalanlarıdır.

Bu havaalanlarının inşa edilmesinin temel amacı, bölgesel havayolu taşımacılığını geliştirmek ve besleyici havayolu sisteminin alt yapısını oluşturmaktır.

Sözkonusu sistemde yolcu ve yük değişik stol meydanlardan küçük uçaklarla konvansiyonel boyutlardaki bir bölge havaalanına taşınmakta buradan da daha geniş gövdeli uçaklar ile diğer merkezi konvansiyonel meydanlara iletilmektedir.

Proje kapsamında Bursa(merkez), Samsun(merkez), Sinop, Eskişehir, Tokat, Manisa, Çanakkale, Siirt, İskenderun, Aydın/Çıldır, İzmir/Selçuk, Kahramanmaraş, Şanlıurfa, Adıyaman, Gümüşhane/Salyazı, Uşak, Edremit,Zonguldak, Ağrı havaalanları tamamlanarak hizmete açılmıştır.

Sözkonusu havaalanı yatırımlarının çoğu ekonomik yapılabilirlik açısından rasyonel olmayan yatırımlardır. Uzunca bir süre fon yaratmaları mümkün görülmemektedir. Hizmete açılanlarının çoğunda ciddi bir trafik bulunmamaktadır.

Ayrıca tamamlanan stol meydanların hangi kuruluş tarafından işletileceği konusu da çözümlenememiştir. Bu meydanlardan Türk Hava Kurumuna tahsis edilenlerde havacılık eğitim faaliyetleri sürdürülmektedir.

Son yıllarda bu meydanların birçoğunda stol havaalanı tanımı dışına çıkılmış pist uzatılması, pist aydınlatması, terminal binası inşaatı gibi önem ve önceliği olmayan yatırımlara yönelinmiştir.

Bu meydanlardan bazılarının kapatılması gündeme gelmiş ve uygulanmakta olan ekonomik program gereğince Zonguldak (Çaycuma), Sivas, Sinop, Uşak, Tokat, Balıkesir (Merkez) Havaalanlarında yeterli trafik olmaması nedeniyle, bu meydanların 2002 Ocak ayı itibariyle kapatılmalarına karar verilmiştir.

5.2. HAVAYOLU ULAŞTIRMASI SEKTÖRÜNDE YAŞANAN ÖZELLEŞTİRME UYGULAMALARI

80'li yılların ikinci yarısından itibaren "devletin asli görevlerine dönmesi ve ticari işletmecilikten çekilmesi" yaklaşımı ile birlikte, Türkiye'de "özelleştirme" olgusu ortaya çıkmıştır.

Özelleştirmenin temel amacı nihai olarak, devletin ekonomide işletmecilik alanından tümüyle çekilmesini sağlamaktır. Temel felsefesi ise, devletin, asli görevleri olan adalet ve güvenliğin sağlanması yolundaki harcamalar ile özel sektör tarafından yüklenilemeyecek altyapı yatırımlarına yönelmesi, ekonominin ise pazar mekanizmaları tarafından yönlendirilmesidir.[52]

Ülkemizde özelleştirme uygulamaları başlarken havayolu ulaştırması sektörü de bu oluşumdan etkilenmiştir. Sektörün ilk ikram (catering) kuruluşlarından olan Uçak Servisi A.Ş'nin (USAŞ) %70 hissesi 1989 yılında "blok satış" yöntemi ile özelleştirilmiş olmakla birlikte, kalan %30 hisse de Ekim 1993'te "halka arz" suretiyle özelleştirilmiştir.

Aynı zamanda Havaalanları Yer Hizmetleri A.Ş.'nin (HAVAŞ) %60 hissesi 1995 yılında "blok satış" yöntemi ile özelleştirilmiş, kalan %40 hisse de 1998 yılında yine "blok satış" yöntemi ile özelleştirilmiştir. Böylece devlet hem havayolu ikram hizmetlerinden (catering) hem de yer hizmetlerinden (handling) tamamen çekilmiştir.

Bakanlar Kurulu'nun 22.8.1990 tarih ve 90/822 sayılı kararı ile Türk Hava Yolları A. O.'nın (THY), 3291 sayılı Kanun kapsamına alınarak özelleştirilmesine karar verilmiştir. 24.11.1994 tarih ve 4046 sayılı Kanunun çıkarılmasından sonra THY'nin özelleştirilmesine yönelik çalışmalar bu Kanuna göre yürütülmektedir. 1990 yılında %1.8 oranındaki hissenin "halka arz" yöntemi ile gerçekleştirilen kısmi özelleştirmesini takiben, şirket hisselerinin özelleştirilmesine yönelik çalışmalara devam edilmiş, THY sermayesinin %51'ine tekabül eden kamu hisselerinin blok satış yöntemiyle özelleştirilmesine yönelik duyuru 14 Aralık 2000 tarihinde yapılmıştır. Son teklif verme

[52] Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, www.oib.gov.tr (13.3.2002)

tarihi 30 Mart 2001 olarak belirlenen ihale, sektörün kriz içinde bulunması nedeniyle yıl içinde neticelendirilememiştir.

Havayolu ulaştırma sektörünün ikram-yer hizmetleri ve hava taşımacılığı haricinde, diğer en önemli ayağını oluşturan havaalanı işletmeciliği kapsamında da şu gelişmeler yaşanmıştır:

5.2.1. Atatürk Havalimanı

İstanbul Atatürk Havalimanı Türkiye'nin her zaman en büyük ve en işlek meydanı olmuştur. Bu anlamda bu meydan ülkemizin dışa açılan en büyük kapısıdır denilebilir. Ülkemiz ekonomisi, turizmi ve havayolundaki gelişmeler ile beraber Atatürk Havaalanı kapasitesini arttırma ihtiyacı ortaya çıkmış, projenin Y-İ-D modeli ile ve ihalesinin iki aşamalı olarak yapılmasına karar verilmiştir. İlk olarak mimari proje için ihale yapılmış ve kazanan proje 9.1.1997 tarihinde açıklanmıştır. İkinci aşamada projenin Y-İ-D modeli kapsamında ihalesi yapılmış, ihaleye katılan 10 adet firmanın verdiği teklifler değerlendirilmiş, TAV Grubunun teklifi ihaleyi kazanmıştır. 30 aylık yatırım süresini takiben TAV Atatürk Dış Hatlar Terminal Binası ve Çok Katlı Otoparkını 3 yıl 8 ay 20 gün işletecek ve işletme süresi bitiminde DHMİ'ye teslim edecektir.

Projenin toplam maliyeti 305.995.000 ABD $'dır. 500.000 metrekare alan üzerinde 18 körüklü uçak park alanı olan projenin yıllık kapasitesi 14.000.000 yolcudur. Proje kapsamında ayrıca 179 bin metrekarelik ve 7.076 araçlık otopark ve 64'ü THY'ye ait olmak üzere toplam 160 yolcu kabul masası bulunmaktadır. Proje 3.1.2000 tarihinde hizmete açılmıştır.

DHMİ birinci işletme yılında Atatürk Havalimanı için 4.000.000 (dört milyon) yolcu/yıla tekabül eden dışhat yolcu servis ücreti gelirini görev konusu yatırım için tahsis etmiş olup, müteakip işletme yıllarında bu sayı bir önceki işletme yılına göre

%3 arttırılarak hesaplanacaktır. Buna göre işletme yılları için garanti edilen ve 2000-2001 yıllarında gerçekleşen giden dış hat yolcu sayısı yıllar itibariyle tabloda yer aldığı gibidir.

YIL	Garanti Edilen Dış Hat Yolcu	Giden Yolcu
2000	**4.000.000**	**4.851.487**
2001	4.120.000	4.346.810
2002	4.243.600	
2003	4.370.908	
2004	4.502.035	

Kaynak: DHMİ

Dış Hat Yolcu Servis ücretinin tarife tespiti DHMİ'ye aittir ve işletme dönemi süresince her yıl için garanti edilen dışhat giden yolcu sayısına ulaşılana kadar yolcu servis ücreti tarifesi kişi başına 15 ABD $'ı olarak esas alınmıştır.

Sözleşmede görevli şirkete tahsis edileceği belirtilen gelirlerden, köprü gelirleri, yer tahsis, kira ve reklam, kontuar, CİP toplantı salonu ve konferans salonu gelirleri ile bilet satışı, büro tahsis, emanet odaları, otopark, bagaj taşıma, telefon, diafon, duyuru, uçuş bilgi ve monitör kullanımı, muayene, tedavi, film çekimi, su ve elektrik gelirlerine ilişkin tarife; DHMİ'nin uluslararası hava limanlarında uyguladığı ücret tarifesinin ± %25 (yüzdeyirmibeş)'ini geçmeyecek şekilde görevli şirketçe belirlenmekte ve DHMİ'nin yazılı onayı ile yürürlüğe girmektedir.

Yolcu Hizmet Ücretinin Tahakkuk ve Ödemesi

Bir işletme yılında dışhat yolcu hizmet ücretinin 15 ABD $'ı olarak uygulanması halinde idare tarafından o işletme yılı için garanti edilen dışhat yolcu hizmet ücretine tabi yolcu sayısına ulaşılana kadar tahakkuk eden tüm dışhat yolcu hizmet ücreti geliri görevli şirkete ait olacaktır. DHMİ tarafından garanti edilen yolcu sayısına ulaşıldıktan sonra tahakkuk eden dışhat yolcu servis hizmet gelirinin tamamı ise DHMİ'ye ait olacaktır.

Bir işletme yılında dışhat yolcu servis ücretinin 15 ABD dolarından düşük belirlenmesi halinde uygulanmakta olan ücret tarifesi ile 15 ABD doları arasındaki fark aylık bazda gerçekleşen dışhat yolcu servis ücretine tabi yolcu sayısı ile çarpılarak takip eden ayın sonuna kadar DHMİ tarafından görevli şirkete ödenecek olup, bu uygulamaya o işletme yılı için garanti edilen yolcu sayısına ulaşılana kadar devam edilir. O işletme yılında garanti edilen yolcu sayısına ulaşıldıktan sonra yolcu servis ücretinin tamamı DHMİ'ye ait olacaktır.

Bir işletme yılında dışhat yolcu servis ücretinin 15 ABD $'ından yüksek belirlenmesi halinde 15 ABD $'ı ile uygulanmakta olan ücret tarifesi arasındaki fark aylık bazda gerçekleşen dışhat yolcu servis ücretine tabi yolcu sayısı ile çarpılarak takip eden ayın sonuna kadar görevli şirket tarafından DHMİ'ye ödenecektir. Garanti edilen yolcu sayısına ulaşıldıktan sonra bu ücretin tamamı DHMİ'ye ait olacaktır.

Bir işletme yılında o işletme yılı için garanti edilen dışhat yolcu servis ücretine tabi yolcu sayısına ulaşılamaması durumunda o işletme yılı için İdarece garanti edilen yolcu sayısı ile gerçekleşen yolcu sayısı arasındaki farkın 15 ABD $'ı ile çarpımından elde edilecek meblağ takip eden yılın Ocak ayı sonuna kadar DHMİ tarafından görevli şirkete ödenecektir.

Atatürk Havalimanı Yeni Dış Hatlar Terminalinde, DHMİ ile İşletmeci Şirket arasında akdedilen İmtiyaz Sözleşmesinin 9. Maddesi çerçevesinde Atatürk Havalimanı Yeni Dış Hatlar Terminal Binasının toplam yatırım maliyetinin %30'unu geçmemek kaydıyla büyütülmesine karar verilmiş ve toplam kapasitenin 20 milyon yolcu/yıl a çıkarılması hususunda ek mukavele imzalanmıştır.

5.2.2. Antalya Havalimanı

Ülkemizin en önemli turizm merkezlerinden olan ve son yıllarda dış hat yolcu trafiğinde büyük artışlar kaydedilen Antalya yöresi için Havalimanının tevsii gerekli görülmüş ve "Yeni Dışhatlar Terminal Binası İnşaatı Etüdü" projesi 1990 yılında DHMİ Genel Müdürlüğü tarafından ihaleye çıkarılmıştır.

İlk aşamada yılda 5 milyon yolcuya hizmet verecek yeni dışhatlar terminalinin yapımına 1992 yılında başlaması programlanmış ve DHMİ Genel Müdürlüğünce kısmen dış kredili olarak ihaleye çıkılmış ancak daha sonra ihale iptal edilerek projenin tümünün dış kredili olarak yapılması için çalışmalara başlanmıştır.

1993 yılında "Antalya Havalimanı Tevsii" projesi kapsamında DHMİ Genel Müdürlüğünün yatırım programında yer alan proje, daha sonra 2.9.1993 tarih ve 93/47 sayılı Yüksek Planlama Kurulu Kararı ile Yap-İşlet-Devret modeli çerçevesinde gerçekleştirilmek üzere yatırım programından çıkarılmıştır.

Bu karar doğrultusunda proje, 7.10.1993 tarihinde Yap-İşlet-Devret modeli ile gerçekleştirilmek üzere ihaleye çıkarılmış ve tekliflerin değerlendirilmesi sonucunda Bayındır İnşaat Turizm Ticaret ve Sanayi A.Ş. üzerine karar kılınmış, firma ve DHMİ Genel Müdürlüğü arasında uygulama sözleşmesine ilişkin görüşmelere 5.7.1994 tarihinde başlanmıştır.

Yapılan sözleşme ile, 5 milyon yolcu/yıl kapasiteli Antalya Havalimanı Yeni Dış Hatlar Terminal Binasının yapımı, 2 yıl içinde 65.402.000 $ sabit maliyet üzerinden taahhüt edilmiş olup, firma yürürlükte bulunan Türk Yasalarına ve Uluslararası Sivil Havacılık kurallarına uygun olarak uluslararası standartlarda Dışhatlar Terminali olarak işleterek, 9 yıllık bir işletme süresi sonrasında tesisi tüm borçlarından arınmış ve faal olarak DHMİ'ye devredecektir.

Yapımı tamamlanarak 1.4.1998 tarihinde hizmete açılan Antalya Havalimanı Yeni Dış Hatlar Terminal Binası, 53.000 m^2 kapalı alan üzerinden 2 kat ve asma katlı olarak tasarlanmış olup, 8 adet köprülü yolcu uçak park etme konumu, 36 adet yolcu kabul masası ve 8 adet bagaj taşıyıcısı bulunmaktadır.

Görevli şirkete tesis ve sistemlerin ticari işletimi süresince aşağıda belirtilen gelirler tahsis edilecektir;

- Dış hat yolcu hizmet ücreti,
- Köprü gelirleri,
- Yer tahsis, kira ve reklam gelirleri,

- Hasılat payı ve ciro geliri,
- Genel giderlere katılma payı,
- Kontuar geliri,
- CIP, toplantı ve toplantı salonu geliri,
- Bilet satış, restaurant, banka tahsis gelirleri,
- Büro tahsis geliri,
- Emanet odaları, bagaj , taşıma ve otopark kira geliri,
- Telefon, diafon, duyuru, uçuş bilgi ve monitor kullanım geliri,
- Elektrik-su geliri,
- Muayene, tedavi geliri,
- Isıtma, havalandırma geliri,
- Film çekim geliri.

İdare her yıl için belirlenen asgari dış hat giden yolcu trafiği için güvence vermektedir. Buna göre güvence verilen yolcu miktarı aşağıdaki tabloda yer almaktadır ;

Tablo 5-2 Antalya Havalimanı Garanti Edilen Dış Hat Giden Yolcu Trafiği

YILLAR	DIŞ HAT GİDEN YOLCU SAYISI	BİR ÖNCEKİ YILA GÖRE DEĞİŞİM (%)	GİDEN YOLCU
1996	*1.322.400*		
1997	*1.430.004*	*8.1*	
1998	***1.537.559***	***7.5***	***2.840.402***
1999	***1.645.115***	***7.0***	***2.133.660***
2000	***1.752.670***	***6,3***	***3.416.036***
2001	***1.860.226***	***6.1***	***4.359.090***
2002	***2.023.505***	***8,3***	
2003	***2. 084. 210***	***3,0***	
2004	***2. 146. 736***	***3,0***	
2005	***2.211.138***	***3.0***	
2006	***2.277.472***	***3.0***	
2007	***2.345.796***	***3.0***	
2008	*2.416.171*	*3.0*	
2009	*2.488.556*	*3.0*	
2010	*2.563.315*	*3.0*	

Kaynak: DHMİ

Dışhatlar yolcu servis ücret tarifesinin tesbiti konusunda DHMİ yetkilidir. Yapılan anlaşma uyarınca işletme dönemi süresince ve yıllık güvence verilen dışhatlar giden yolcu sayısına ulaşılana kadar dışhatlar yolcu hizmet ücret tarifesinin 12 ABD $' dan düşük olarak uygulanmasını önleyecek tedbirler DHMİ tarafından alınacaktır.

Diğer terminal gelirleri ile ilgili tarifeyi, DHMİ'nin Uluslararası havalimanlarında uyguladığı ücret tarifesinin (+) (-) %25'ini geçmeyecek şekilde DHMİ'nin yazılı onayını almak kaydı ile belirlemeye Görevli Şirket yetkilidir.

İşletme döneminde dışhat giden yolcu hizmet ücret tarifesinin uygulama esasları aşağıda gösterilmiştir.

A. Dışhat yolcu ücret tarifesinin DHMİ'ce 12 ABD $ olarak tespit edilmesi halinde yıllık garanti edilen yolcu hizmet ücretine tabi dışhat giden yolcu sayısına ulaşılana kadar sözkonusu ücret görevli şirkete ait olacaktır.

B. Dışhat giden yolcu hizmet ücret tarifesi 12 ABD $ iken, gerçeklesen dışhat yolcu hizmet ücretine tabi dışhat giden yolcu sayısının, DHMİ tarafından garanti edilen yıllık dışhat giden yolcu sayısını aşması halinde uygulama;

Dışhat giden yolcu sayısının idarace garanti edilen dışhat yolcu sayısına ulaşmasını müteakip; gerçeklesen dışhat giden yolcu sayısı ile garanti edilen dışhat giden yolcu sayısı arasındaki fark, dışhat yolcu hizmet ücreti (12 ABD $) ile çarpılarak elde edilecek hasılatın 2/3' ü DHMİ'ye, 1/3'ü ise görevli şirkete ait olacaktır.

C. Dışhat giden yolcu hizmet ücret tarifesi 12 ABD $ iken, gerçeklesen dışhat yolcu hizmet ücretine tabi dışhat giden yolcu sayısının, DHMİ'ce garanti edilen yıllık dışhat giden yolcu sayısından düşük çıkması halinde uygulama;

İdarece garanti edilen dışhat giden yolcu sayısı ile gerçekleşen dışhat giden yolcu hizmet ücretine tabi dışhat giden yolcu sayısı arasındaki farк, dışhat giden yolcu hizmet ücreti (12 ABD $) ile çarpılarak elde edilecek bedel DHMİ'ce Görevli Şirkete ödenecektir

D. Dışhat giden yolcu hizmet ücret tarifesi 12 ABD $'dan yüksek iken, gerçekleşen dışhat giden yolcu hizmet ücretine tabi dışhat giden yolcu sayısının DHMİ'ce garanti edilen dışhat giden yolcu sayısını aşması halinde uygulama;

ilk aydan başlayarak, gerçekleşen dışhat giden yolcu sayısının DHMİ'ce garanti edilen dışhat giden yolcu sayısına ulaşana kadar;

- Gerçekleşen dışhat giden yolcu sayısı ile 12 ABD $'ı çarpımından elde edilecek hasılat görevli şirkete

Uygulanmakta olan dışhat giden yolcu hizmet ücreti ile 12 ABD $'i arasındaki fark, gerçekleşen dışhat giden yolcu sayısı ile çarpımından elde edilecek hasılatın 2/3 'i DHMİye, 1/3'ü görevli şirkete ait olacaktır.

Gerçekleşen dışhat giden yolcu sayısının DHMİ'ce garanti edilen dışhat giden yolcu sayısına ulaştığı andan yıl sonuna kadar; uygulanmakta olan dışhat giden yolcu hizmet ücreti ile gerçekleşen dışhat giden yolcu sayısı çarpılarak elde edilecek hasılatın 2/3'ü DHMİ'ye, 1/3'ü görevli şirkete ait olacaktır.

E. Dışhat giden yolcu hizmet ücret tarifesi 12 ABD $' dan yüksek iken, gerçekleşen dışhat yolcu hizmet ücretine tabi dışhat giden yolcu sayısının DHMİ'ce garanti edilen dışhat giden yolcu sayısından düşük kalması halinde uygulama;

ilk aydan yıl sonuna kadar; uygulanmakta olan dışhat giden yolcu hizmet ücretinin 12 dolarlık kısmı görevli şirkete ait olacak, 12 ABD $'i ile uygulanmakta olan ücret tarifesi arasındaki farkın, gerçekleşen dışhat giden yolcu sayısı ile çarpımından elde edilecek hasılatın 2/3ü DHMİye, 1/3'ü ise görevli şirkete ait olacaktır.

Görevli şirketin hissesine düşen meblağ o yıl için garanti edilen dış hat yolcu hizmet ücretine tabi yolcu sayısı ile 12 ABD $'ının çarpımından elde edilecek meblağın altında kaldığı takdirde aradaki fark görevli şirkete ödenecektir.

F. Dışhat giden yolcu hizmet ücret tarifesi 12 ABD $ ' dan düşük iken, gerçeklesen dışhat giden yolcu hizmet ücretine tabi dışhat giden yolcu sayısının, DHMİ'ce garanti edilen dışhat giden yolcu sayısını aşması halinde uygulama;

ilk aydan, gerçekleşen dışhat giden yolcu sayısı, DHMİ'ce garanti edilen dışhat giden yolcu sayısına ulaşana kadar;

Uygulanmakta olan dışhat yolcu hizmet ücreti ile gerçekleşen dışhat yolcu sayısının çarpımından elde edilen hasılat Görevli Şirkete aittir. 12 ABD $'ı ile uygulanmakta olan dışhat giden yolcu hizmet ücreti arasındaki fark, gerçekleşen dışhat giden yolcu sayısı ile çarpılarak elde edilecek meblağ-DHMİ'ce, Görevli Şirkete ödenecektir.

Gerçeklesen dışhat giden yolcu sayısının, DHMİ'ce garanti edilen dışhat giden yolcu sayısına ulaştığı andan, yıl sonuna kadar; Uygulanmakta olan dışhat giden yolcu hizmet ücreti ile gerçeklesen dışhat giden yolcu sayısı çarpılarak elde edilecek hasılatın 2/3'ü DHMİ'nin, 1/3'ü Görevli Şirketin olacaktır.

G. Dışhat giden yolcu ücret tarifesi 12 ABD $' dan düşük iken, gerçeklesen dışhat giden yolcu hizmet ücretine tabi yolcu sayısının, DHMİ'ce garanti edilen dışhat giden yolcu sayısından düşük kalması halinde uygulama;

ilk aydan itibaren; uygulanmakta olan dışhat giden yolcu hizmet ücreti ile gerçeklesen dışhat giden yolcu sayısının çapımından elde edilecek hasılat Görevli Şirkete aittir. 12 ABD $ ile uygulanmakta olan dışhat giden yolcu hizmet ücreti arasındaki fark, gerçeklesen dışhat giden yolcu sayısı ile çarpılarak elde edilecek hasılat DHMİ tarafindan Görevli Şirkete ödenecektir.

Yıl sonunda; DHMİce garanti edilen dışhat giden yolcu sayısı ile, gerçeklesen yıllık dışhat giden yolcu sayısı arasındaki fark 12 ABD $'i ile çarpılarak elde edilecek hasılat İdarece, Görevli Şirkete ödenecektir.

Türkiye'de Yap-İşlet-Devret modeli ile yapılan ilk dış hatlar terminali olan Bayındır Antalya Havalimanı Uluslararası Terminal İşletmeciliği'nin %50 hissesi 22 Ekim 1999 tarihinde Almanya'da kendi işletmesi altında yılda 30 milyon yolcuya hizmet veren bir havaalanı işletme şirketi olan FAG'a (Flughafen Frankfurt/Main AG) devredilmiştir.

5.3. TÜRKİYE'DE HAVA TRAFİĞİ SORUNLARI

Atatürk ve Antalya Havalimanları ülkemizin en büyük iki meydanı konumundadır. YİD projelerinin hayata geçirilmelerinden önce, özellikle ekonomik gelişmeler ve turizm sektöründeki büyümelerin etkisiyle artan hava trafiği neticesinde bu meydanlarda kapasite problemi yaşanmıştır. Bu durum turizm dönemlerinde bu meydanlardaki terminallerde büyük yığılmalara ve uçuşların gecikmesine neden olmaktaydı.

Dış hatlar terminallerinde yaşanan bu durum ülke imajımızı da olumsuz etkiler duruma gelmişti.

YİD modeli kapsamındaki projelerden Atatürk Havalimanı Yeni Dış Hatlar Terminal Binasının tamamlanmasıyla 14 milyon yolcu/yıl'lık, Antalya Havalimanı Yeni Dışhatlar Terminal Binasının tamamlanmasıyla da 5 milyon yolcu/yıl'lık ilave kapasite oluşturulmuştur.

Bu şekilde tamamlanan projeler ile en büyük iki meydanımızın kapasite problemi de çözülmüş ve trafikte rahatlama yaşanmıştır.

5.4. DHMİ MEYDANLARI GELİR GİDER DURUMU

Devlet Hava Meydanları tarafından işletilen meydanların gelir gider durumu da değerlendirilmesi gereken bir diğer husustur. Bu amaçla bu meydanların 1996-2000 dönemi için gelir gider durumlarına aşağıdaki tablolarda yer verilmiştir.[53]

[53] DHMİ İstatistik Yıllığı ve Genel Bilgiler, 2000

Tablo 5-3 DHMİ Meydanları Gelir Durumu (1996-2000). Cari Fiyatlarla Milyon TL.

MEYDANLAR	1996	1997	1998	1999	2000
ATATÜRK	14.929.982	36.921.461	64.500.250	98.175.976	67.784.605
ESENBOĞA	3.132.750	8.736.475	16.426.385	27.070.530	24.153.618
A.MENDERES	2.906.394	6.998.718	10.610.881	14.841.520	23.386.928
ANTALYA	5.172.509	13.799.679	16.424.519	22.397.725	43.699.793
DALAMAN	2.440.506	5.941.124	9.420.317	11.728.930	19.344.017
ADANA	416.537	1.083.083	2.035.988	3.497.944	6.741.889
TRABZON	171.712	466.757	1.024.252	1.831.150	4.811.256
MİLAS-BODRUM		783.938	4.803.520	6.658.890	15.336.885
S.DEMİREL		22.175	92.517	84.236	1.968.894
NEVŞEHİR-KAP.				229.647	1.849.117
ADIYAMAN			6.544	32.883	321.890
AĞRI		3.789	10.348	21.223	322.014
BALIKESİR			3	19.066	189.154
BURSA	84.226	303.905	606.964	982.673	1.205.019
BURSA-YENİŞEHİR					
ÇANAKKALE	6.969	31.818	60.180	95.683	225.056
ÇARDAK	12.431	44.317	87.492	155.550	595.077
ÇORLU			103.147	476.102	2.095.691
DİYARBAKIR	83.451	260.867	538.647	881.962	1.166.588
ELAZIĞ	70.337	258.561	520.096	879.678	736.618
ERZİNCAN	10.045	36.236	73.331	241.509	643.004
ERZURUM	108.904	287.035	561.904	958.564	952.635
GAZİANTEP	35.446	137.315	301.150	577.140	1.447.024
K.MARAŞ	153	5.013	11.067	20.999	435.678
KARS	17.586	65.465	126.535	197.106	378.627
KAYSERİ				88.439	381.156
KONYA					790.521
KÖRFEZ		183.725	369.252	621.169	216.354
MALATYA	15.746	56.878	116.489	205.384	597.047
MARDİN				16.507	324.296
MUŞ	27.714	101.019	201.814	345.072	326.296
SAMSUN-ÇAR.	15.872	51.263	108.059	285.719	1.916.094
SİİRT				33.238	254.579
SİNOP	1.139	3.037	7.861	9.791	247.270
SİVAS	49.575	185.257	358.992	621.321	575.235
ŞANLIURFA	10.346	36.388	75.514	134.397	1.457.691
TOKAT	880	2.643	5.676	9.030	228.339
UŞAK			4.647	10.093	437.334
VAN	68.876	240.413	483.450	834.264	1.463.070
ZONGULDAK				8.293	223.765
TOPLAM	29.790.086	77.048.354	130.077.791	195.279.403	229.230.124
SUBVANSİYONLAR		47.596	150.752	8.078.638	490.855
HAS.İNDİRİMLER(-)	5.981.489	15.441.277	26.076.218	39.130.985	54.331.448
FAALİYET DIŞI GEL.	7.932.378	14.842.398	11.637.988	3.107.782	17.230.635
GENEL TOPLAM	**31.740.975**	**76.497.071**	**115.790.313**	**167.334.838**	**192.620.166**

Tablo 5-4 DHMİ Meydanları Gider Durumu (1996-2000). Cari Fiyatlarla Milyon TL.

MEYDANLAR	1996	1997	1998	1999	2000
ATATÜRK	1.600.190	3.215.679	6.156.978	10.021.144	12.538.658
ESENBOĞA	921.501	1.952.139	3.943.114	8.561.568	11.293.824
A.MENDERES	649.218	1.286.201	2.350.936	4.852.549	7.352.078
ANTALYA	683.734	1.062.150	2.427.472	5.040.904	6.825.365
DALAMAN	329.348	642.815	1.321.351	2.957.769	4.029.880
ADANA	202.778	438.708	939.947	1.907.345	3.586.751
TRABZON	87.960	226.942	722.694	1.491.323	3.199.766
MİLAS-BODRUM		100.424	874.502	2.886.189	3.770.504
S.DEMİREL		145.230	488.782	1.010.927	1.483.997
NEVŞEHİR-KAP.				223.967	647.716
ADIYAMAN			27.107	264.184	226.291
AĞRI		7.080	97.145	303.330	464.509
BALIKESİR			185	16.680	25.294
BURSA	49.639	114.256	284.432	529.379	870.940
BURSA-YENİŞEHİR					
ÇANAKKALE	1.699	5.603	24.669	76.337	366.713
ÇARDAK	9.787	25.901	61.134	172.652	286.089
ÇORLU			74.404	611.210	829.518
DİYARBAKIR	69.009	147.012	297.110	536.667	723.279
ELAZIĞ	71.978	139.791	264.916	492.789	879.921
ERZİNCAN	29.746	98.895	202.213	440.935	752.252
ERZURUM	91.010	207.620	376.583	625.687	907.395
GAZİANTEP	62.700	121.915	247.117	627.016	1.026.743
K.MARAŞ	71	25.341	118.385	275.510	479.930
KARS	37.648	100.659	187.173	393.894	808.210
KAYSERİ			1.920	75.603	121.161
KONYA					47.947
KÖRFEZ		4.336	57.611	163.144	258.374
MALATYA	22.029	51.139	111.878	220.712	343.331
MARDİN				32.565	107.738
MUŞ	5.035	25.157	74.572	223.836	461.350
SAMSUN-ÇAR.	58.901	92.118	216.272	665.009	1.129.858
SİİRT				7.449	216.963
SİNOP	21.212	39.837	80.751	212.837	347.086
SİVAS	23.916	57.002	124.392	239.894	387.010
ŞANLIURFA	14.997	37.775	147.959	304.252	458.806
TOKAT	791	20.629	55.177	146.915	211.591
UŞAK			20.921	56.187	91.246
VAN	50.684	96.835	209.961	524.950	845.415
ZONGULDAK				30.727	50.526
MERKEZ	2.852.192	3.858.772	6.621.741	18.429.345	31.406.903
TOPLAM	**7.947.773**	**14.347.961**	**29.211.504**	**65.653.380**	**99.860.928**

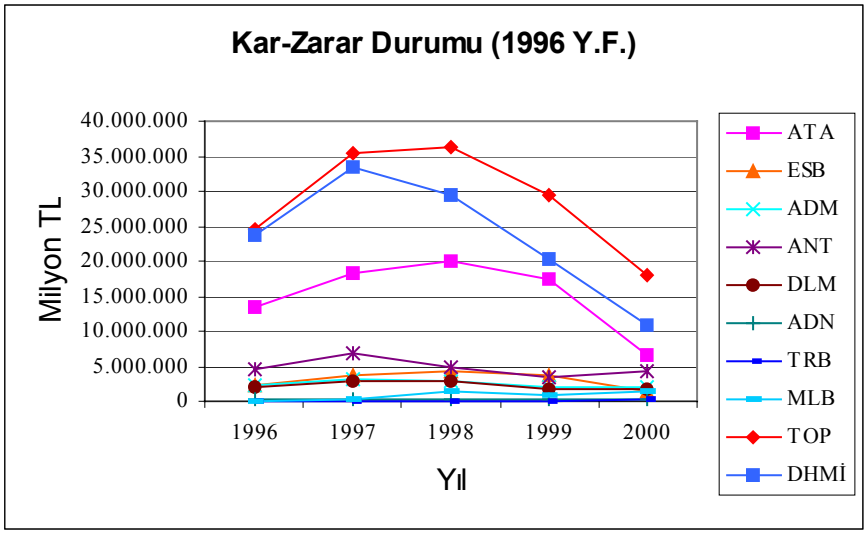
Tablo 5-5 DHMİ Meydanları Kar-Zarar Durumu (1996-2000). Cari Fiyatlarla Milyon TL.

MEYDANLAR	1996	1997	1998	1999	2000
ATATÜRK	13.329.792	33.705.782	58.343.272	88.154.832	55.245.947
ESENBOĞA	2.211.249	6.784.336	12.483.271	18.508.962	12.859.794
A.MENDERES	2.257.176	5.712.517	8.259.945	9.988.971	16.034.850
ANTALYA	4.488.775	12.737.529	13.997.047	17.356.821	36.874.428
DALAMAN	2.111.158	5.298.309	8.098.966	8.771.161	15.314.137
ADANA	213.759	644.375	1.096.041	1.590.599	3.155.138
TRABZON	83.752	239.815	301.558	339.827	1.611.490
MİLAS-BODRUM	0	683.514	3.929.018	3.772.701	11.566.381
S.DEMİREL	0	-123.055	-396.265	-926.691	484.897
NEVŞEHİR-KAP.	0	0	0	5.680	1.201.401
ADIYAMAN	0	0	-20.563	-231.301	95.599
AĞRI	0	-3.291	-86.797	-282.107	-142.495
BALIKESİR	0	0	-182	2.386	163.860
BURSA	34.587	189.649	322.532	453.294	334.079
BURSA-YENİŞEHİR	0	0	0	0	0
ÇANAKKALE	5.270	26.215	35.511	19.346	-141.657
ÇARDAK	2.644	18.416	26.358	-17.102	308.988
ÇORLU	0	0	28.743	-135.108	1.266.173
DİYARBAKIR	14.442	113.855	241.537	345.295	443.309
ELAZIĞ	-1.641	118.770	255.180	386.889	-143.303
ERZİNCAN	-19.701	-62.659	-128.882	-199.426	-109.248
ERZURUM	17.894	79.415	185.321	332.877	45.240
GAZİANTEP	-27.254	15.400	54.033	-49.876	420.281
K.MARAŞ	82	-20.328	-107.318	-254.511	-44.252
KARS	-20.062	-35.194	-60.638	-196.788	-429.583
KAYSERİ	0	0	-1.920	12.836	259.995
KONYA	0	0	0	0	742.574
KÖRFEZ	0	179.389	311.641	458.025	-42.020
MALATYA	-6.283	5.739	4.611	-15.328	253.716
MARDİN	0	0	0	-16.058	216.558
MUŞ	22.679	75.862	127.242	121.236	-135.054
SAMSUN-ÇAR.	-43.029	-40.855	-108.213	-379.290	786.236
SİİRT	0	0	0	25.789	37.616
SİNOP	-20.073	-36.800	-72.890	-203.046	-99.816
SİVAS	25.659	128.255	234.600	381.427	188.225
ŞANLIURFA	-4.651	-1.387	-72.445	-169.855	998.885
TOKAT	89	-17.986	-49.501	-137.885	16.748
UŞAK	0	0	-16.274	-46.094	346.088
VAN	18.192	143.578	273.489	309.314	617.655
ZONGULDAK	0	0	0	-22.434	173.239
TOPLAM	**23.793.202**	**62.149.110**	**86.578.809**	**101.681.458**	**92.759.238**

Tablo 5-6 Büyük Meydanlarda ve DHMİ Toplamında Karlılık (1996 Yılı Fiyatlarıyla)

MEYDANLAR	1996	1997	1998	1999	2000
ATATÜRK	13.329.792	18.173.320	19.860.138	17.527.776	6.482.469
ESENBOĞA	2.211.249	3.657.945	4.249.324	3.680.127	1.508.947
ADNAN MENDERES	2.257.176	3.080.047	2.811.698	1.986.102	1.881.503
ANTALYA	4.488.775	6.867.759	4.764.616	3.451.047	4.326.785
DALAMAN	2.111.158	2.856.717	2.756.900	1.743.965	1.796.936
ADANA	213.759	347.431	373.094	316.258	370.219
TRABZON	83.752	129.302	102.651	67.568	189.090
BODRUM-MİLAS	0	368.534	1.337.444	750.124	1.357.180
ARA TOPLAM	24.695.661	35.481.055	36.255.865	29.522.966	17.913.128
DHMİ TOPLAM	23.793.202	33.509.255	29.471.557	20.217.268	10.884.217

Şekil 5-2 Büyük Meydanlarda ve DHMİ Toplamında Karlılık (1996 Yılı Fiyatlarıyla)



Şekilden de görüldüğü üzere büyük meydanların kar miktarı DHMİ toplam karından fazladır. Bunun nedeni ise diğer meydanların bir kısmının zarar ediyor olması ve satış indirimleri yapılıyor olmasıdır. Bunun yanı sıra büyük meydanların hepsi de kar eden meydanlardır.

Buna rağmen bazı unsurlar da dikkat çekmektedir;

1. 1996-2000 döneminde DHMİ gelirlerinde reel anlamda % 29 oranında düşüş yaşanmıştır.
2. Aynı dönem için giderler % 46 oranında artarken, kar %54 düşüş yaşamıştır.
3. Gelir kalemlerinde ise 1996 yılında toplam içinde %44 pay alan terminal gelirleri, 2000 yılında toplam gelirin %33'ünü oluşturmuş ve reel anlamda %35 oranında düşmüştür.
4. 2000 yılı gelirleri içinde % 40 yer tutan Hava Seyrüsefer Hizmetleri gelirleri 1996-2000 döneminde reel olarak % 41 oranında artmıştır.
5. 2000 yılı gelirleri içinde % 27 yer tutan PAT (Pist –Apron- Taksirut) gelirleri 1996-2000 döneminde reel olarak % 15 oranında düşmüştür.
6. Gider kalemleri incelendiğinde ise personel ve amortisman giderlerindeki artış dikkati çekmektedir.;

	2000/1996 Değişim (%)	2000 Yılı İçindeki Payı (%)
MALZEME GİDERLERİ	-89	1
PERSONEL GİDERLERİ	53	44
DIŞ.FAYDA VE HİZ.GİDERLERİ	26	19
ÇEŞİTLİ GİDERLER	28	9
AMORTİSMANLAR	70	27

6. BÜYÜK MEYDANLAR İÇİN TRAFİK PROJEKSİYONLARI

Bu bölümde trafiğin yaklaşık %95'ine sahip olan 8 meydandaki yolcu trafiğinin durumu uzun dönemli olarak belirlenmeye çalışılmıştır. Bu meydanlar Atatürk, Esenboğa, Adnan Menderes, Antalya, Dalaman, Bodrum/Milas, Adana ve Trabzon havaalanlarıdır. Tablolarda bu meydanlardaki trafiğin durumu 1987-2001 yılları için verilmektedir. (Kaynak : DHMİ)

Tablo 6-1 Büyük Meydanlarda 2000 Yılı Uçak Trafiği

	HAVA LİMAN VE MEYDANLAR	2000 YILI UÇAK TRAFİĞİ (İNEN+KALKAN)					
		İÇ HAT	%	DIŞ HAT TOPLAM	%	İÇ HAT - DIŞ HAT TOPLAM	%
1	ATATÜRK	67.419	33,6	104.295	54,8	171.748	43,9
2	ESENBOĞA	40.819	20,3	11.672	6,1	52.511	13,4
3	A.MENDERES	16.669	8,3	10.848	5,7	27.525	7,0
4	ANTALYA	13.060	6,5	40.804	21,4	53.871	13,8
5	DALAMAN	7.155	3,6	10.452	5,5	17.611	4,5
6	ADANA	9.869	4,9	2.345	1,2	12.219	3,1
7	TRABZON	5.085	2,5	993	0,5	6.081	1,6
8	MİLAS-BODRUM	5.106	2,5	5.689	3,0	10.798	2,8
9	TOPLAM (1-8)	165.182	82,2	187.098	98,3	352.362	90,0
10	DİĞER MEYDANLAR	35.683	17,8	3.237	1,7	38.938	10,0
	TOPLAM (9+10)	200.865	100,0	190.335	100	391.300	100

Tablo 6-2 Büyük Meydanlarda 2000 Yılı Yolcu Trafiği

	HAVA LİMAN VE MEYDANLAR	2000 YILI YOLCU TRAFİĞİ (GELEN+GİDEN)					
		İÇ HAT	%	DIŞ HAT TOPLAM	%	İÇ HAT - DIŞ HAT TOPLAM	%
1	ATATÜRK	5.181.845	38,9	9.465.965	43,8	14.647.810	41,9
2	ESENBOĞA	2.800.943	21,0	1.226.985	5,7	4.027.928	11,5
3	A.MENDERES	1.226.294	9,2	1.281.095	5,9	2.507.389	7,2
4	ANTALYA	676.925	5,1	6.779.733	31,3	7.456.658	21,3
5	DALAMAN	272.941	2,0	1.566.761	7,2	1.839.702	5,3
6	ADANA	662.778	5,0	234.282	1,1	897.060	2,6
7	TRABZON	464.426	3,5	66.764	0,3	531.190	1,5
8	MİLAS-BODRUM	272.525	2,0	835.444	3,9	1.107.969	3,2
9	TOPLAM (1-8)	11.558.677	86,7	21.457.029	99,2	33.015.706	94,4
10	DİĞER MEYDANLAR	1.773.665	13,3	176.396	0,8	1.950.061	5,6
	TOPLAM (9+10)	13.332.342	100	21.633.425	100	34.965.767	100

6.1. Büyük Meydanlardaki Yolcu Trafiğin Değerlendirilmesi

6.1.1. Atatürk Havalimanı

Atatürk Havalimanı ülkemizin en büyük havalimanı durumundadır. Uçak trafiği bakımından toplam trafiğin %44'ünün gerçekleştiği bu meydan toplam yolcu trafiğinin de %42'sine hizmet etmektedir.

1987-2001 döneminde meydandaki iç hat yolcu sayısı %150 oranında artmış, bu oran dış hatlarda ise %188 olarak gerçekleşmiştir. Toplam trafik artışı ise %175 olmuştur.

Atatürk Havalimanının mevcut yolcu kapasitesi 22.500.000 yolcu/yıl' dır.

Tablo 6-3 Atatürk Havalimanı Yolcu Trafiği (1987-2001)

	İÇ HAT			DIŞ HAT			TOPLAM
YIL	TARİFELİ	TARİFESİZ	TOPLAM	TARİFELİ	TARİFESİZ	TOPLAM	
1987	1.516.569	1.021	**1.517.590**	2.636.718	433.175	**3.069.893**	**4.587.483**
1988	1.705.903	10.926	**1.716.829**	3.170.749	561.469	**3.732.218**	**5.449.047**
1989	1.860.366	2.926	**1.863.292**	3.552.218	425.022	**3.977.240**	**5.840.532**
1990	2.134.345	0	**2.134.345**	3.682.855	415.418	**4.098.273**	**6.232.618**
1991	1.570.293	0	**1.570.293**	3.391.781	242.531	**3.634.312**	**5.204.605**
1992	2.099.461	5.623	**2.105.084**	4.787.486	479.067	**5.266.553**	**7.371.637**
1993	2.604.046	270.992	**2.875.038**	4.144.035	2.377.157	**6.521.192**	**9.396.230**
1994	2.979.590	261.910	**3.241.500**	4.303.315	2.543.807	**6.847.122**	**10.088.622**
1995	3.553.181	251.195	**3.804.376**	4.890.904	3.229.838	**8.120.742**	**11.925.118**
1996	3.731.533	407.837	**4.139.370**	5.637.901	3.617.395	**9.255.296**	**13.394.666**
1997	4.688.027	91.101	**4.779.128**	6.483.833	3.344.936	**9.828.769**	**14.607.897**
1998	4.949.663	252.879	**5.202.542**	6.538.709	2.650.948	**9.189.657**	**14.392.199**
1999	4.810.935	140.595	**4.951.530**	6.342.073	1.806.867	**8.148.940**	**13.100.470**
2000	5.035.504	146.341	**5.181.845**	7.748.333	1.717.632	**9.465.965**	**14.647.810**
2001	3.717.259	56.440	**3.773.699**	7.150.172	1.677.560	**8.827.732**	**12.601.431**

Kaynak: DHMİ

6.1.2. Antalya Havalimanı

Antalya Havalimanı turizm sektöründe yaşanan olumlu ilerlemeler sonucunda ülkemizin en büyük ikinci meydanı haline gelmiştir. Uçak trafiği bakımından toplam trafiğin %13,8'inin gerçekleştiği bu meydan toplam yolcu trafiğinin de %21'ine hizmet eder durumdadır.

1987-2001 döneminde meydandaki iç hat yolcu sayısı %183 oranında artmış, bu oran dış hatlarda ise %1960 olarak gerçekleşmiştir. Toplam trafik artışı ise %1410 olmuştur.

Antalya Havalimanının mevcut yolcu kapasitesi 9.000.000 yolcu/yıl' dır.

Tablo 6-4 Antalya Havalimanı Yolcu Trafiği (1987-2001)

	İÇ HAT			DIŞ HAT			TOPLAM
YIL	TARİFELİ	TARİFESİZ	TOPLAM	TARİFELİ	TARİFESİZ	TOPLAM	
1987	188.713	14	**188.727**	7.293	411.411	**418.704**	**607.431**
1988	247.346	8.162	**255.508**	0	737.886	**737.886**	**993.394**
1989	274.279	13.478	**287.757**	0	1.123.804	**1.123.804**	**1.411.561**
1990	255.473	77.715	**333.188**	347.286	1.426.849	**1.773.908**	**2.107.096**
1991	148.813	94.843	**243.656**	174.228	1.146.849	**1.321.077**	**1.564.733**
1992	256.817	117.918	**374.735**	211.497	2.148.499	**2.359.996**	**2.734.731**
1993	293.449	153.505	**446.954**	49.832	2.374.744	**2.424.576**	**2.871.530**
1994	412.766	96.951	**509.717**	86.427	2.460.355	**2.546.782**	**3.056.499**
1995	407.811	186.655	**594.466**	2.751	4.130.452	**4.133.203**	**4.727.669**
1996	417.628	220.188	**637.816**	1.086	4.954.003	**4.955.089**	**5.592.905**
1997	514.085	207.824	**721.909**	0	5.965.724	**5.965.724**	**6.687.633**
1998	608.879	96.006	**704.885**	0	5.595.482	**5.595.482**	**6.300.367**
1999	590.434	53.027	**643.461**	677.277	3.536.224	**4.213.501**	**4.856.962**
2000	627.257	49.668	**676.925**	1.459.533	5.320.200	**6.779.733**	**7.456.658**
2001	517.849	13.986	**531.835**	2.100.728	6.537.906	**8.638.634**	**9.170.469**

Kaynak: DHMİ

6.1.3. Esenboğa Havalimanı

Esenboğa Havalimanı uçak trafiği bakımından toplam trafiğin %13,4'üne, toplam yolcu trafiğinin de %11,5'ine hizmet eder durumdadır.

1987-2001 döneminde meydandaki iç hat yolcu sayısı %85 oranında artmış, bu oran dış hatlarda ise %143 olarak gerçekleşmiştir. Toplam trafik artışı ise %101 olmuştur.

Esenboğa Havalimanının mevcut yolcu kapasitesi 5.150.000 yolcu/yıl' dır.

Tablo 6-5 Esenboğa Havalimanı Yolcu Trafiği (1987-2001)

	İÇ HAT			**DIŞ HAT**			**TOPLAM**
	TARİFELİ	TARİFESİZ	**TOPLAM**	TARİFELİ	TARİFESİZ	**TOPLAM**	
1987	1.137.647	95	**1.137.742**	373.997	58.016	**432.013**	**1.569.755**
1988	1.101.566	3.920	**1.105.486**	511.672	14.610	**526.282**	**1.631.768**
1989	1.205.378	3.285	**1.208.663**	442.845	36.277	**479.122**	**1.687.785**
1990	1.353.714	20.624	**1.374.338**	464.439	133.841	**598.280**	**1.972.618**
1991	978.766	49.225	**1.027.991**	395.551	244.931	**640.482**	**1.668.473**
1992	1.350.908	117	**1.351.025**	788.968	23.687	**812.655**	**2.163.680**
1993	1.802.760	0	**1.802.760**	977.588	13.475	**991.063**	**2.793.823**
1994	2.183.415	41.115	**2.224.530**	615.184	524.910	**1.140.094**	**3.364.624**
1995	2.568.536	34.705	**2.603.241**	509.435	483.435	**992.870**	**3.596.111**
1996	2.578.993	31.444	**2.610.437**	603.679	439.744	**1.043.423**	**3.653.860**
1997	2.785.198	35.291	**2.820.489**	636.066	432.765	**1.068.831**	**3.889.320**
1998	2.852.587	39.821	**2.892.408**	679.057	482.799	**1.161.856**	**4.054.264**
1999	2.823.641	33.326	**2.856.967**	661.602	528.551	**1.190.153**	**4.047.120**
2000	2.771.086	29.857	**2.800.943**	727.092	499.893	**1.226.985**	**4.027.928**
2001	2.089.517	17.496	**2.107.013**	550.151	502.151	**1.052.302**	**3.159.315**

Kaynak: DHMİ

6.1.4. Adnan Menderes Havalimanı

Adnan Menderes Havalimanı uçak trafiği bakımından toplam trafiğin %7,0'sine, toplam yolcu trafiğinin de %7,2'sine hizmet eder durumdadır.

1987-2001 döneminde meydandaki iç hat yolcu sayısı %87 oranında artmış, bu oran dış hatlarda ise %132 olarak gerçekleşmiştir. Toplam trafik artışı ise %111 olmuştur.

Adnan Menderes Havalimanının mevcut yolcu kapasitesi 4.600.000 yolcu/yıl' dır.

Tablo 6-6 Adnan Menderes Havalimanı Yolcu Trafiği (1987-2001)

	İÇ HAT			DIŞ HAT			TOPLAM
YIL	TARİFELİ	TARİFESİZ	TOPLAM	TARİFELİ	TARİFESİZ	TOPLAM	
1987	518.797	4.519	**523.316**	166.670	474.017	**640.687**	**1.164.003**
1988	524.153	21.153	**545.306**	273.123	642.848	**915.971**	**1.461.277**
1989	598.898	6.320	**605.218**	240.084	724.952	**965.036**	**1.570.254**
1990	609.453	7.219	**616.672**	228.234	871.107	**1.099.341**	**1.716.013**
1991	413.713	33.749	**447.462**	180.771	610.265	**791.036**	**1.238.498**
1992	580.608	13.409	**594.017**	230.150	1.143.199	**1.373.349**	**1.967.366**
1993	745.143	6.786	**751.929**	301.895	1.475.541	**1.777.436**	**2.529.365**
1994	829.893	7.582	**837.475**	273.297	1.222.809	**1.496.106**	**2.333.581**
1995	1.013.520	5.879	**1.019.399**	305.389	1.664.859	**1.970.248**	**2.989.647**
1996	1.059.954	11.628	**1.071.582**	295.156	1.901.823	**2.196.979**	**3.268.561**
1997	1.151.123	34.867	**1.185.990**	347.635	1.889.300	**2.236.935**	**3.422.925**
1998	1.207.161	22.806	**1.229.967**	369.560	1.305.154	**1.674.714**	**2.904.681**
1999	1.155.022	7.172	**1.162.194**	287.254	885.430	**1.172.684**	**2.334.878**
2000	1.211.811	14.483	**1.226.294**	236.941	1.044.154	**1.281.095**	**2.507.389**
2001	975.209	5.442	**980.651**	270.154	1.213.473	**1.483.627**	**2.464.278**

Kaynak: DHMİ

6.1.5. Dalaman Havalimanı

Dalaman Havalimanı uçak trafiği bakımından toplam trafiğin %4,5'ine, toplam yolcu trafiğinin de %5,3'üne hizmet eder durumdadır.

1987-2001 döneminde meydandaki iç hat yolcu sayısı %140 oranında artmış, bu oran dış hatlarda ise %714 olarak gerçekleşmiştir. Toplam trafik artışı ise %586 olmuştur.

Dalaman Havalimanının mevcut yolcu kapasitesi 3.600.000 yolcu/yıl' dır.

Tablo 6-7 Dalaman Havalimanı Yolcu Trafiği (1987-2001)

	İÇ HAT			DIŞ HAT			TOPLAM
	TARİFELİ	TARİFESİZ	TOPLAM	TARİFELİ	TARİFESİZ	TOPLAM	
1987	47.470	22.988	**70.458**	0	243.455	**243.455**	**313.913**
1988	54.333	32.706	**87.039**	0	522.803	**522.803**	**609.842**
1989	68.414	23.229	**91.643**	0	539.312	**539.312**	**630.955**
1990	68.167	29.077	**97.244**	5.201	602.850	**608.051**	**705.295**
1991	55.881	16.316	**72.197**	9.310	538.441	**547.751**	**619.948**
1992	104.841	23.113	**127.954**	21.042	1.035.142	**1.056.184**	**1.184.138**
1993	118.738	28.465	**147.203**	20.653	1.259.808	**1.280.461**	**1.427.664**
1994	142.989	19.373	**162.362**	52.463	1.329.158	**1.381.621**	**1.543.983**
1995	163.159	22.937	**186.096**	84.551	1.811.058	**1.895.609**	**2.081.705**
1996	172.704	26.369	**199.073**	56.353	2.091.731	**2.148.084**	**2.347.157**
1997	196.069	23.602	**219.671**	41.060	2.327.011	**2.368.071**	**2.587.742**
1998	198.645	18.706	**217.351**	21.264	2.047.505	**2.068.769**	**2.286.120**
1999	190.303	3.000	**193.303**	1.207	1.350.277	**1.351.484**	**1.544.787**
2000	207.780	65.161	**272.941**	13.410	1.553.351	**1.566.761**	**1.839.702**
2001	167.065	1.407	**168.472**	10.682	1.968.067	**1.978.749**	**2.147.221**

Kaynak: DHMİ

6.1.6. Bodrum-Milas Havalimanı

Bodrum-Milas Havalimanı uçak trafiği bakımından toplam trafiğin %2,8'ine, toplam yolcu trafiğinin de %3,2'sine hizmet eder durumdadır.

1997-2001 döneminde meydandaki iç hat yolcu sayısı %39 oranında artmış, bu oran dış hatlarda ise %552 olarak gerçekleşmiştir. Toplam trafik artışı ise %280 olmuştur.

Bodrum-Milas Havalimanının mevcut yolcu kapasitesi 2.600.000 yolcu/yıl' dır.

Tablo 6-8 Bodrum-Milas Havalimanı Yolcu Trafiği (1997-2001)

	İÇ HAT			DIŞ HAT			TOPLAM
YIL	TARİFELİ	TARİFESİZ	TOPLAM	TARİFELİ	TARİFESİZ	TOPLAM	
1987							
1988							
1989							
1990							
1991							
1992							
1993							
1994							
1995							
1996							
1997	159.317	19.670	**178.987**	46.013	113.866	**159.879**	**338.866**
1998	241.556	39.440	**280.996**	5.329	931.394	**936.723**	**1.217.719**
1999	235.250	37.827	**273.077**	9.512	610.903	**620.415**	**893.492**
2000	241.534	30.991	**272.525**	7.025	828.419	**835.444**	**1.107.969**
2001	225.993	22.271	**248.264**	5.327	1.032.712	**1.038.039**	**1.286.303**

Kaynak: DHMİ

6.1.7. Adana Havalimanı

Adana Havalimanı uçak trafiği bakımından toplam trafiğin %3,1'ine, toplam yolcu trafiğinin de %2,6'sına hizmet eder durumdadır.

1987-2001 döneminde meydandaki iç hat yolcu sayısı %92 oranında artmış, bu oran dış hatlarda ise %400 olarak gerçekleşmiştir. Toplam trafik artışı ise %140 olmuştur.

Adana Havalimanının mevcut yolcu kapasitesi 2.200.000 yolcu/yıl' dır.

Tablo 6-9 Adana Havalimanı Yolcu Trafiği (1987-2001)

	İÇ HAT			DIŞ HAT			
	TARİFELİ	TARİFESİZ	**TOPLAM**	TARİFELİ	TARİFESİZ	**TOPLAM**	**TOPLAM**
1987	266.149	24	**266.173**	43.314	6.451	**49.765**	**315.938**
1988	272.966	505	**273.471**	59.811	14.860	**74.671**	**348.142**
1989	275.420	317	**275.737**	58.817	3.685	**62.502**	**338.239**
1990	327.444	1.072	**328.516**	77.475	14.485	**91.960**	**420.476**
1991	256.238	4.297	**260.535**	37.619	41.987	**79.606**	**340.141**
1992	346.965	4.064	**351.029**	78.904	69.990	**148.894**	**499.923**
1993	444.720	4.113	**448.833**	131.171	67.371	**198.542**	**647.375**
1994	481.091	3.284	**484.375**	136.456	81.447	**217.903**	**702.278**
1995	539.631	5.714	**545.345**	148.954	81.666	**230.620**	**775.965**
1996	565.218	4.705	**569.923**	154.441	88.767	**243.208**	**813.131**
1997	624.853	4.759	**629.612**	156.564	114.716	**271.280**	**900.892**
1998	667.875	3.563	**671.438**	181.728	66.025	**247.753**	**919.191**
1999	628.563	3.448	**632.011**	134.029	83.041	**217.070**	**849.081**
2000	657.053	5.725	**662.778**	122.536	111.746	**234.282**	**897.060**
2001	509.299	2.511	**511.810**	98.947	146.383	**245.330**	**757.140**

Kaynak: DHMİ

6.1.8. Trabzon Havalimanı

Trabzon Havalimanı uçak trafiği bakımından toplam trafiğin %1,6'sına, toplam yolcu trafiğinin de %1,5'ine hizmet eder durumdadır.

1987-2001 döneminde meydandaki iç hat yolcu sayısı %365 oranında artmıştır. Toplam trafik artışı ise %425 olmuştur.

Trabzon Havalimanının mevcut yolcu kapasitesi 1.500.000 yolcu/yıl' dır.

Tablo 6-10 Trabzon Havalimanı Yolcu Trafiği (1987-2001)

	İÇ HAT			**DIŞ HAT**			**TOPLAM**
	TARİFELİ	TARİFESİZ	**TOPLAM**	TARİFELİ	TARİFESİZ	**TOPLAM**	
1987	77.642	0	**77.642**	0	0	**0**	**77.642**
1988	85.142	0	**85.142**	0	8	**8**	**85.150**
1989	87.875	885	**88.760**	0	27	**27**	**88.787**
1990	117.227	6.970	**124.197**	0	136	**136**	**124.333**
1991	110.321	2.735	**113.056**	0	1.472	**1.472**	**114.528**
1992	152.790	23.723	**176.513**	0	32.406	**32.406**	**208.919**
1993	219.605	9.706	**229.311**	0	68.498	**68.498**	**297.809**
1994	315.135	0	**315.135**	0	97.479	**97.479**	**412.614**
1995	387.471	520	**387.991**	0	58.251	**58.251**	**446.242**
1996	406.354	108	**406.462**	0	58.960	**58.960**	**465.422**
1997	422.795	1.375	**424.170**	0	58.212	**58.212**	**482.382**
1998	515.805	0	**515.805**	0	57.633	**57.633**	**573.438**
1999	480.241	624	**480.865**	0	63.764	**63.764**	**544.629**
2000	450.517	13.909	**464.426**	0	66.764	**66.764**	**531.190**
2001	355.838	2.472	**358.310**	0	47.199	**47.199**	**405.509**

Kaynak: DHMİ

6.2. Büyük Meydanlar İçin Trafik Tahminleri

Türkiye'de havayolu ulaştırması sektöründe çok büyük ve önemli yer tutan bu meydanların trafik projeksiyonlarında, Ulaştırma Bakanlığı tarafından hazırlatılan "Hava Ulaşımı Genel Etüdü"nden yararlanılmıştır.[54] Bu etüt dahilinde Türkiye'de havaalanı trafiğinde beklenen gelişmeler ve büyüme oranları bölgeler itibariyle hesaplanmıştır. Yapılan hesaplamalar orta ve düşük olmak üzere iki farklı senaryo üzerine oturtulmuştur.

Orta tahminler için ülke bazında, yetişkin (15 yaş ve üzeri) nüfusdaki artışın ortalama yıllık % 1.5 olması beklenilmektedir. Gayri Safi Yurtiçi Hasıla (GSYİH) yıllık artışının da proje dönemi için ülke düzeyinde ortalama olarak % 5 olacağı tahmin edilmiştir. Etütdeki yaklaşım ile tüm ülke düzeyindeki hava trafiği artışında ICAO'nun uluslararası uzun dönem eğilimleri olarak dünya düzeyinde 1996-2010 dönemi için yıllık % 6.5 artış öngören tahminlerine de yakın kalınmaktadır. Buna göre ülkemizde bölgeler itibariyle beklenen artış oranları aşağıdaki tablolarda yer almaktadır.

Tablo 6-11 Havayolu Yolcu Trafiği Artış Oranları ("orta" tahmin)

Bölge	**2001-2006**	**2006-2011**	**2011-2016**
Marmara	5.7%	5.1%	5.1%
Ege	8.0%	7.6%	7.6%
Akdeniz	7.9%	8.4%	8.4%
Orta Anadolu	7.7%	6.1%	6.1%
G.Doğu Anadolu	8.5%	8.3%	8.3%
D. Anadolu	5.9%	3.7%	3.7%
Karadeniz	8.1%	7.5%	7.5%
TOPLAM	**7.0%**	**6.5%**	**6.5%**

[54] T.C. Ulaştırma Bakanlığı DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü, **Hava Ulaşımı Genel Etüdü** Final Rapor, Hava Trafik Tahminleri, ERKA AS- MMM Ortak Girişimi, Ankara: Şubat 1999.

"Orta" tahminleri etkileyen iki temel unsur; devam eden hızlı, gerçek ekonomik büyüme ve turizm sektöründeki büyümenin devam etmesidir. Tahminlerin sınanması amacı ile, 2001'den sonrası için aşağıdakileri öngören bir "düşük" tahmin hazırlanmıştır:

i) Ortalama nüfus artışı "orta" tahminlerde kabul edildiği gibidir.

ii) GSYİH yıllık artışı 2001 yılından sonra ortalama olarak % 2.5 olacaktır. (Bölgelerdeki artış oranları farklılığı aynı kalacaktır)

iii) Türkiye dışında yaşayanların dış hat yolculukları pazarındaki artış (ağırlıklı olarak turistler) 1996 yılı düzeyine göre en çok % 50 oranında artacaktır.

Yukarıda (ii) maddesindeki husus, uzun dönemde Türkiye'deki ekonomik büyümenin azalarak Avrupa Birliği ülkeleri düzeyinde kalacağını öngörmektedir. Turizm sektöründeki gelişmeye getirilen sınır ise, turizm tercihlerindeki değişimlerin, turizm alt yapısındaki yatak sayısı vb. yetersizliklerin hava yolculuğu talebine olan etkisini sınamaktadır. Bu durumda beklenen büyüme oranları ise aşağıdaki tabloda yer aldığı şekildedir.

Tablo 6-12 Havayolu Yolcu Trafiği Artış Oranları ("düşük" tahmin)

Bölge	**2001-2006**	**2006-2011**	**2006-2011**
Marmara	1.7%	1.3%	1.3%
Ege	3.0%	2.9%	2.9%
Akdeniz	2.8%	3.3%	3.3%
O. Anadolu	4.4%	3.2%	3.2%
G.D. Anadolu	5.4%	5.2%	5.2%
D. Anadolu	2.9%	1.6%	1.6%
Karadeniz	5.1%	3.8%	3.8%
TOPLAM	**2.7%**	**2.6%**	**2.6%**

2001 yılı gerçekleşen havaalanı trafikleri kullanılarak yukarıda bahsedilen orta ve düşük tahmin modeli çerçevesinde 8 büyük meydanda beklenen trafik gelişimi ile

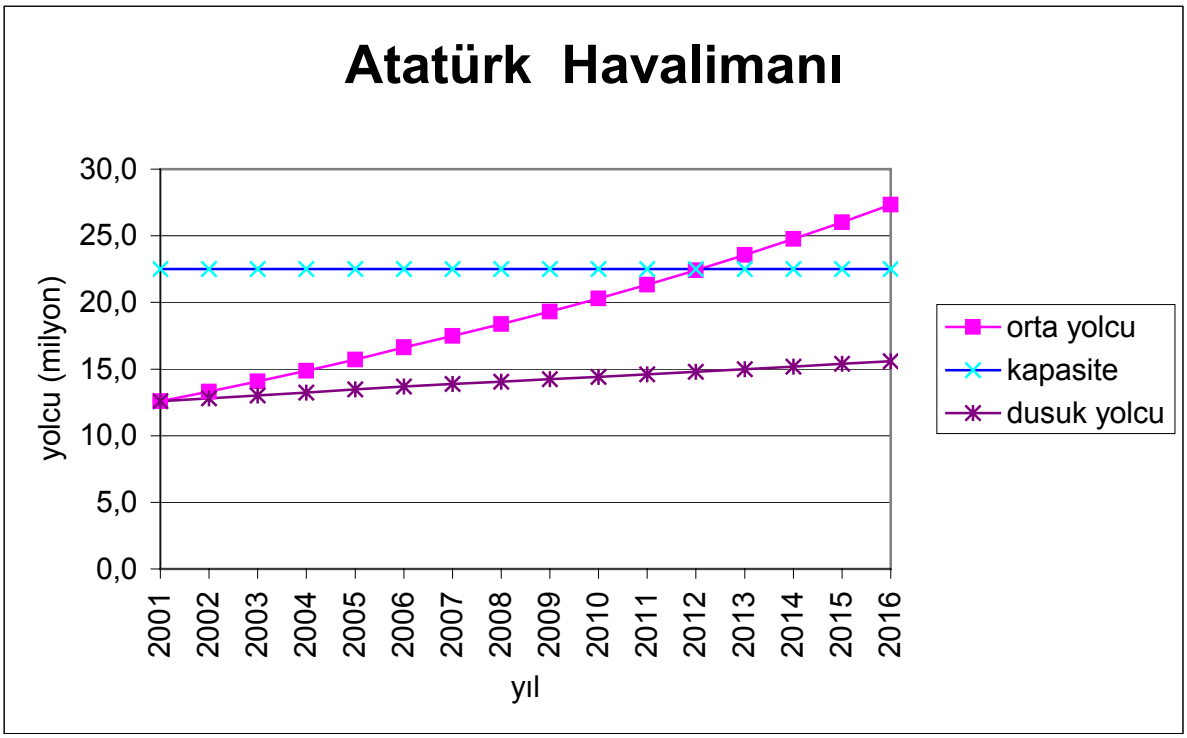
ilgili olarak bir çalışma yapılmıştır. Buna göre bu meydanlardaki trafik gelişimi 2002-2016 dönemi için aşağıdaki tablo ve şekillerde belirtilmektedir.[55]

Tablo 6-13 Atatürk Havalimanı 2001-2016 Yılları Yolcu Trafiği Gelişim Tahmini

yıl	orta yolcu	büyüme (%)	düşük yolcu	büyüme (%)	kapasite
2001	12,6	5,7	12,6	1,7	22,5
2002	13,3	5,7	12,8	1,7	22,5
2003	14,1	5,7	13,0	1,7	22,5
2004	14,9	5,7	13,3	1,7	22,5
2005	15,7	5,7	13,5	1,7	22,5
2006	16,6	5,7	13,7	1,7	22,5
2007	17,5	5,1	13,9	1,3	22,5
2008	18,4	5,1	14,1	1,3	22,5
2009	19,3	5,1	14,2	1,3	22,5
2010	20,3	5,1	14,4	1,3	22,5
2011	21,3	5,1	14,6	1,3	22,5
2012	22,4	5,1	14,8	1,3	22,5
2013	23,5	5,1	15,0	1,3	22,5
2014	24,7	5,1	15,2	1,3	22,5
2015	26,0	5,1	15,4	1,3	22,5
2016	27,3	5,1	15,6	1,3	22,5

[55] Yolcu ve Kapasite değerleri “milyon” olarak verilmiştir.

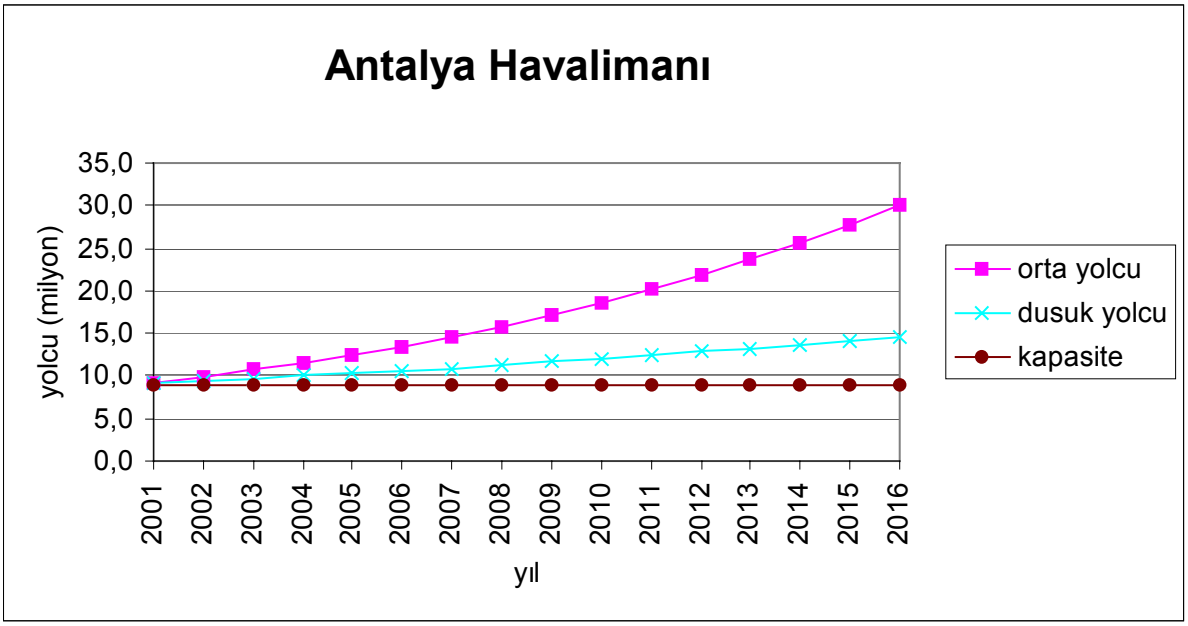
Şekil 6-1 Atatürk Havalimanı 2001-2016 Yılları Yolcu Trafiği Gelişim Tahmini



Tablo 6-14 Antalya Havalimanı 2001-2016 Yılları Yolcu Trafiği Gelişim Tahmini

yıl	orta yolcu	büyüme (%)	düşük yolcu	büyüme (%)	kapasite
2001	9,2	7,9	9,2	2,8	9,0
2002	9,9	7,9	9,5	2,8	9,0
2003	10,7	7,9	9,7	2,8	9,0
2004	11,6	7,9	10,0	2,8	9,0
2005	12,5	7,9	10,3	2,8	9,0
2006	13,5	7,9	10,6	2,8	9,0
2007	14,6	8,4	10,9	3,3	9,0
2008	15,8	8,4	11,3	3,3	9,0
2009	17,1	8,4	11,6	3,3	9,0
2010	18,6	8,4	12,0	3,3	9,0
2011	20,1	8,4	12,4	3,3	9,0
2012	21,8	8,4	12,8	3,3	9,0
2013	23,7	8,4	13,3	3,3	9,0
2014	25,7	8,4	13,7	3,3	9,0
2015	27,8	8,4	14,1	3,3	9,0
2016	30,1	8,4	14,6	3,3	9,0

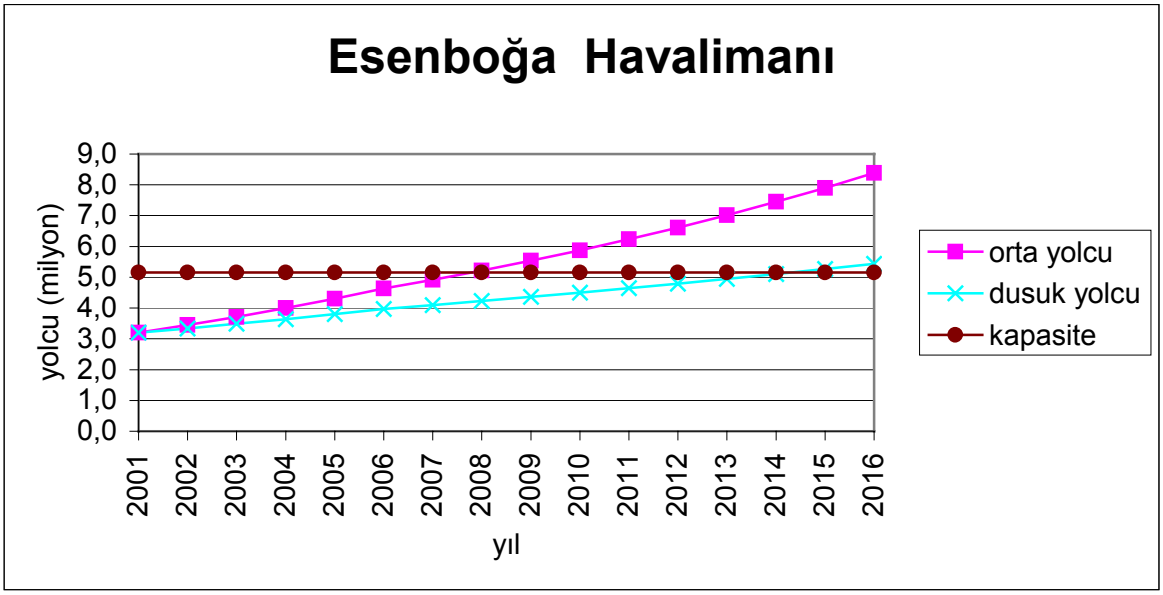
Şekil 6-2 Antalya Havalimanı 2001-2016 Yılları Yolcu Trafiği Gelişim Tahmini



Tablo 6-15 Esenboğa Havalimanı 2001-2016 Yılları Yolcu Trafiği Gelişim Tahmini

yıl	orta yolcu	büyüme (%)	düşük yolcu	büyüme (%)	kapasite
2001	3,2	7,7	3,2	4,4	5,15
2002	3,4	7,7	3,3	4,4	5,15
2003	3,7	7,7	3,5	4,4	5,15
2004	4,0	7,7	3,6	4,4	5,15
2005	4,3	7,7	3,8	4,4	5,15
2006	4,6	7,7	4,0	4,4	5,15
2007	4,9	6,1	4,1	3,2	5,15
2008	5,2	6,1	4,2	3,2	5,15
2009	5,5	6,1	4,4	3,2	5,15
2010	5,9	6,1	4,5	3,2	5,15
2011	6,2	6,1	4,6	3,2	5,15
2012	6,6	6,1	4,8	3,2	5,15
2013	7,0	6,1	4,9	3,2	5,15
2014	7,4	6,1	5,1	3,2	5,15
2015	7,9	6,1	5,3	3,2	5,15
2016	8,4	6,1	5,4	3,2	5,15

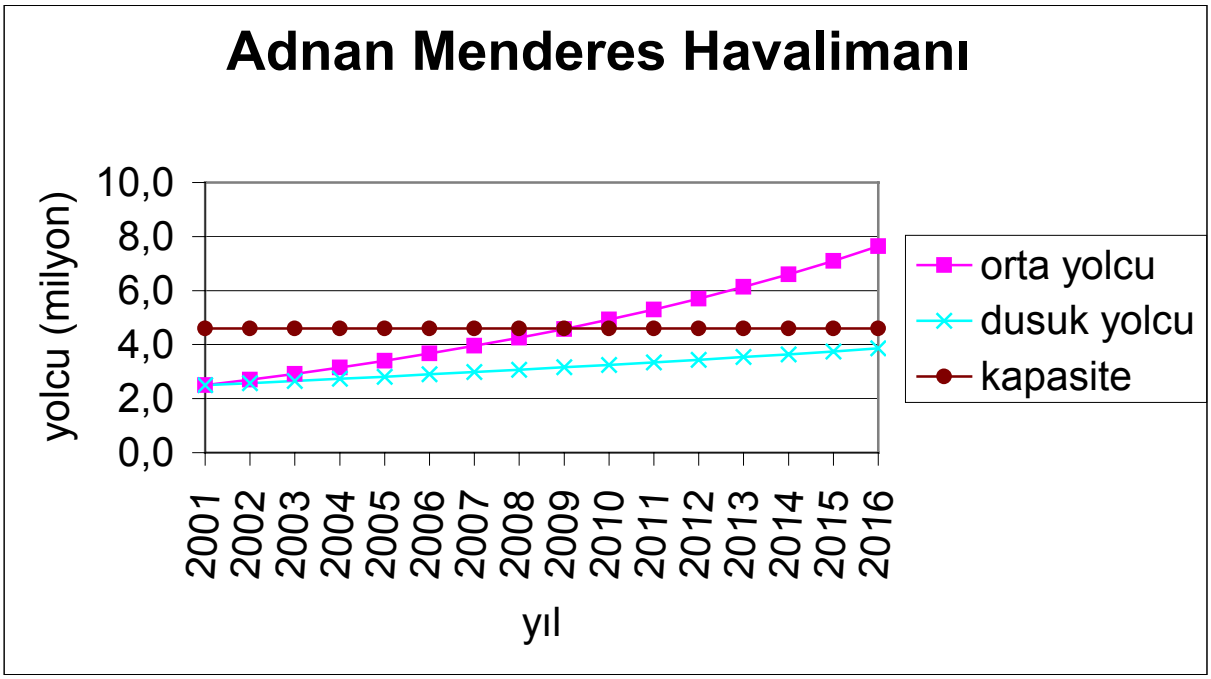
Şekil 6-3 Esenboğa Havalimanı 2001-2016 Yılları Yolcu Trafiği Gelişim Tahmini



Tablo 6-16 Adnan Menderes Havalimanı 2001-2016 Yılları Yolcu Trafiği Gelişim Tahmini

yıl	orta yolcu	büyüme (%)	düşük yolcu	büyüme (%)	kapasite
2001	2,5	8,0	2,5	3,0	4,6
2002	2,7	8,0	2,6	3,0	4,6
2003	2,9	8,0	2,7	3,0	4,6
2004	3,1	8,0	2,7	3,0	4,6
2005	3,4	8,0	2,8	3,0	4,6
2006	3,7	8,0	2,9	3,0	4,6
2007	4,0	7,6	3,0	2,9	4,6
2008	4,3	7,6	3,1	2,9	4,6
2009	4,6	7,6	3,2	2,9	4,6
2010	4,9	7,6	3,2	2,9	4,6
2011	5,3	7,6	3,3	2,9	4,6
2012	5,7	7,6	3,4	2,9	4,6
2013	6,1	7,6	3,5	2,9	4,6
2014	6,6	7,6	3,6	2,9	4,6
2015	7,1	7,6	3,7	2,9	4,6
2016	7,6	7,6	3,9	2,9	4,6

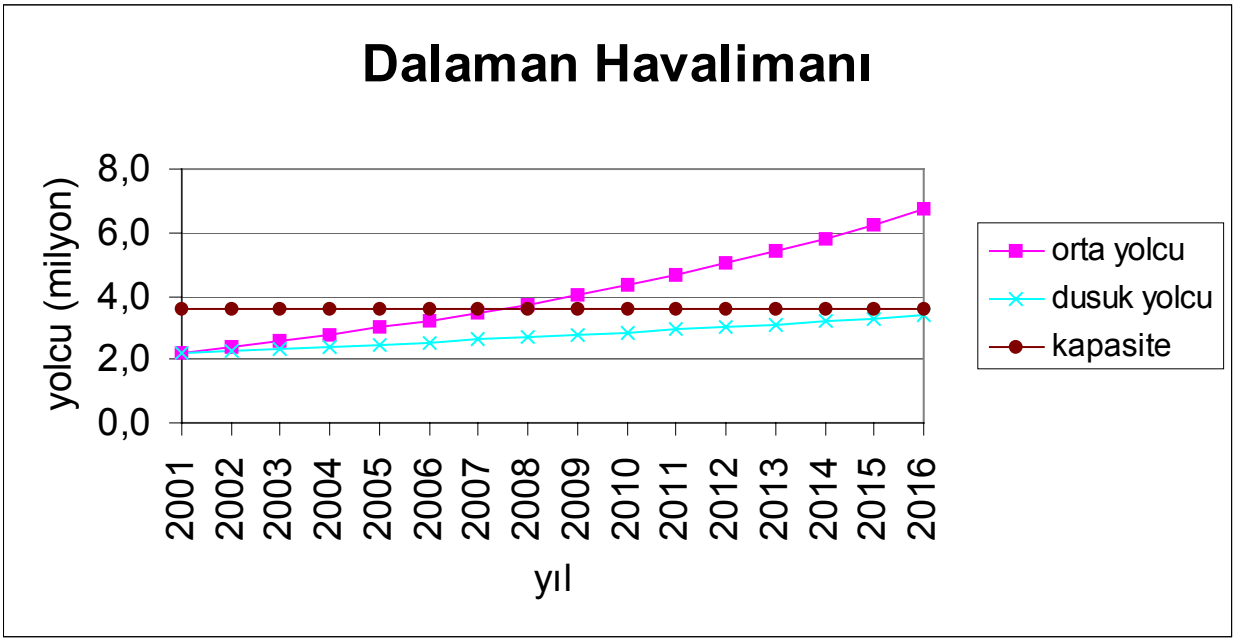
Şekil 6-4 Adnan Menderes Havalimanı 2001-2016 Yılları Yolcu Trafiği Gelişim Tahmini



Tablo 6-17 Dalaman Havalimanı 2001-2016 Yılları Yolcu Trafiği Gelişim Tahmini

yıl	orta yolcu	büyüme (%)	düşük yolcu	büyüme (%)	kapasite
2001	2,2	8,0	2,2	3,0	3,6
2002	2,4	8,0	2,3	3,0	3,6
2003	2,6	8,0	2,3	3,0	3,6
2004	2,8	8,0	2,4	3,0	3,6
2005	3,0	8,0	2,5	3,0	3,6
2006	3,2	8,0	2,6	3,0	3,6
2007	3,5	7,6	2,6	2,9	3,6
2008	3,7	7,6	2,7	2,9	3,6
2009	4,0	7,6	2,8	2,9	3,6
2010	4,3	7,6	2,9	2,9	3,6
2011	4,7	7,6	2,9	2,9	3,6
2012	5,0	7,6	3,0	2,9	3,6
2013	5,4	7,6	3,1	2,9	3,6
2014	5,8	7,6	3,2	2,9	3,6
2015	6,2	7,6	3,3	2,9	3,6
2016	6,7	7,6	3,4	2,9	3,6

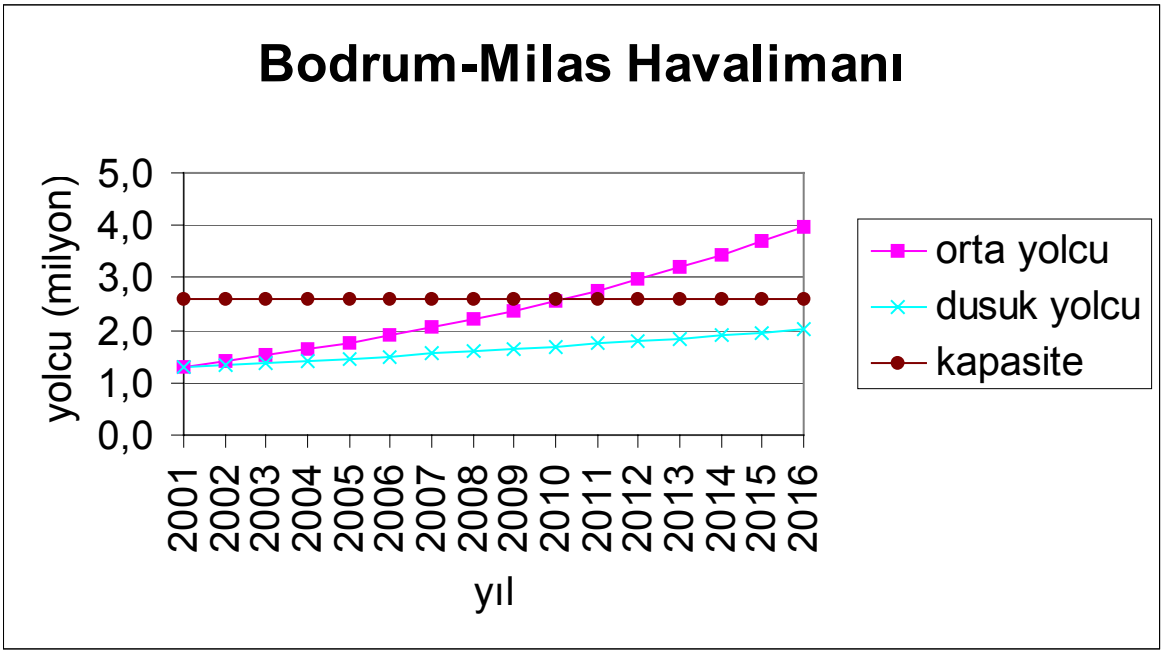
Şekil 6-5 Dalaman Havalimanı 2001-2016 Yılları Yolcu Trafiği Gelişim Tahmini



Tablo 6-18 Bodrum-Milas Havalimanı 2001-2016 Yılları Yolcu Trafiği Gelişim Tahmini

yıl	orta yolcu	büyüme (%)	düşük yolcu	büyüme (%)	kapasite
2001	1,3	8,0	1,3	3,0	2,6
2002	1,4	8,0	1,3	3,0	2,6
2003	1,5	8,0	1,4	3,0	2,6
2004	1,6	8,0	1,4	3,0	2,6
2005	1,8	8,0	1,5	3,0	2,6
2006	1,9	8,0	1,5	3,0	2,6
2007	2,1	7,6	1,6	2,9	2,6
2008	2,2	7,6	1,6	2,9	2,6
2009	2,4	7,6	1,6	2,9	2,6
2010	2,6	7,6	1,7	2,9	2,6
2011	2,8	7,6	1,7	2,9	2,6
2012	3,0	7,6	1,8	2,9	2,6
2013	3,2	7,6	1,8	2,9	2,6
2014	3,4	7,6	1,9	2,9	2,6
2015	3,7	7,6	1,9	2,9	2,6
2016	4,0	7,6	2,0	2,9	2,6

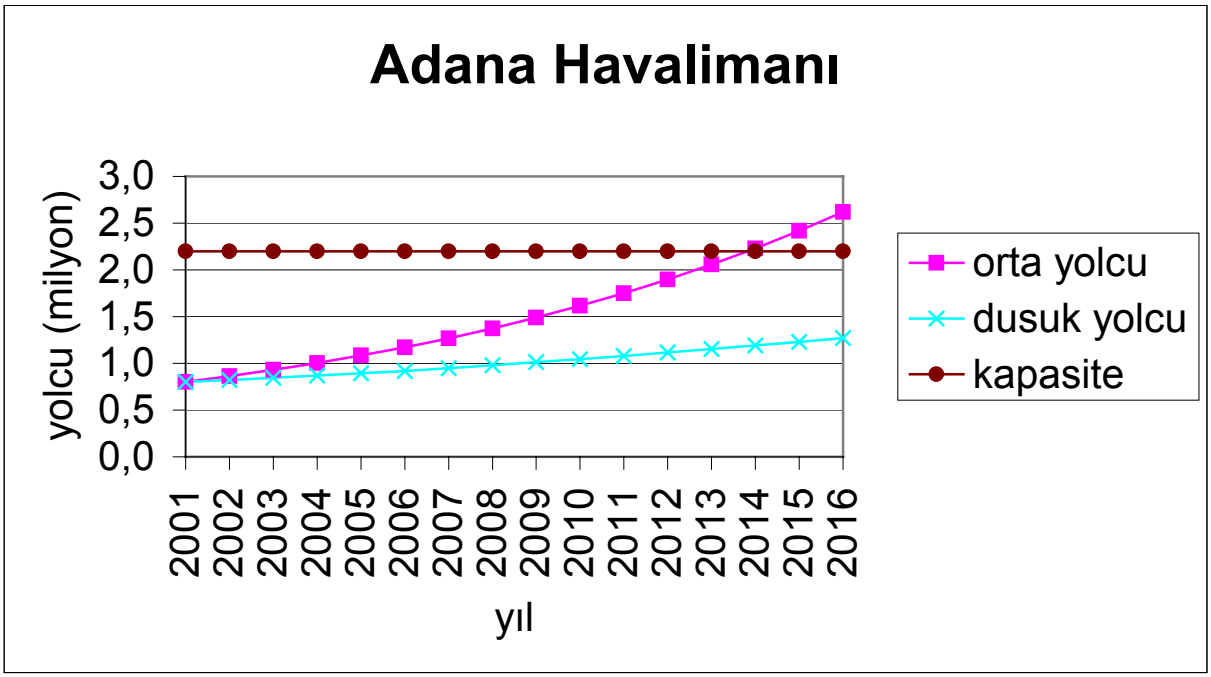
Şekil 6-6 Bodrum-Milas Havalimanı 2001-2016 Yılları Yolcu Trafiği Gelişim Tahmini



Tablo 6-19 Adana Havalimanı 2001-2016 Yılları Yolcu Trafiği Gelişim Tahmini

yıl	orta yolcu	büyüme (%)	düşük yolcu	büyüme (%)	kapasite
2001	0,8	7,9	0,8	2,8	2,2
2002	0,9	7,9	0,8	2,8	2,2
2003	0,9	7,9	0,8	2,8	2,2
2004	1,0	7,9	0,9	2,8	2,2
2005	1,1	7,9	0,9	2,8	2,2
2006	1,2	7,9	0,9	2,8	2,2
2007	1,3	8,4	0,9	3,3	2,2
2008	1,4	8,4	1,0	3,3	2,2
2009	1,5	8,4	1,0	3,3	2,2
2010	1,6	8,4	1,0	3,3	2,2
2011	1,8	8,4	1,1	3,3	2,2
2012	1,9	8,4	1,1	3,3	2,2
2013	2,1	8,4	1,2	3,3	2,2
2014	2,2	8,4	1,2	3,3	2,2
2015	2,4	8,4	1,2	3,3	2,2
2016	2,6	8,4	1,3	3,3	2,2

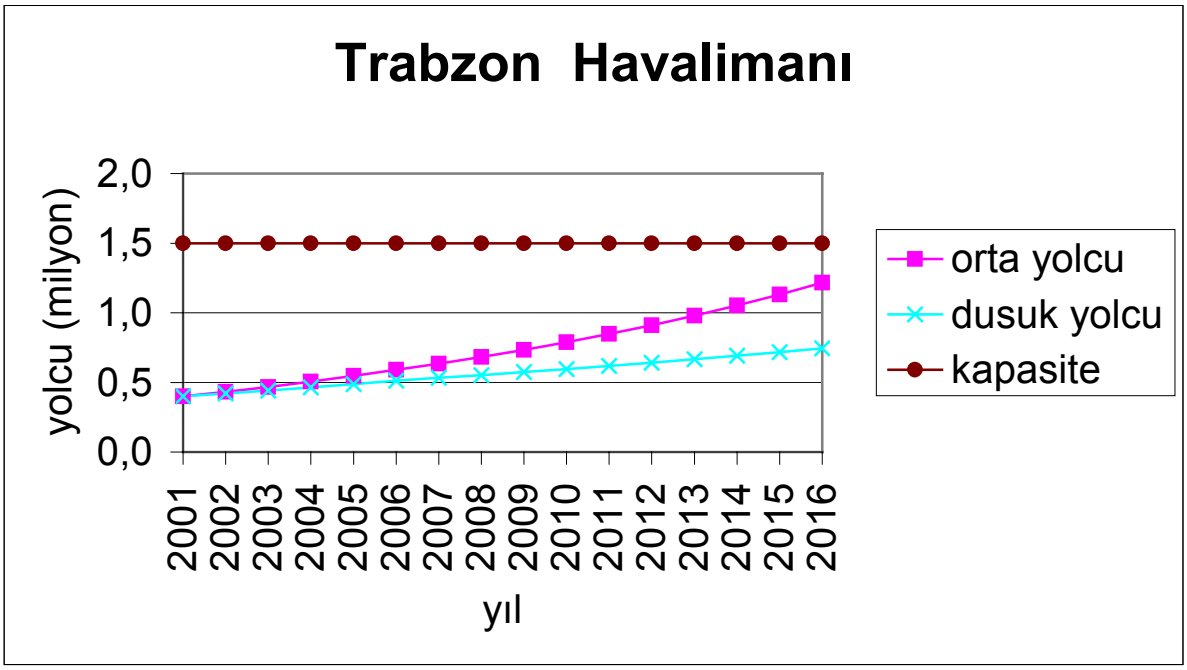
Şekil 6-7 Adana Havalimanı 2001-2016 Yılları Yolcu Trafiği Gelişim Tahmini



Tablo 6-20 Trabzon Havalimanı 2001-2016 Yılları Yolcu Trafiği Gelişim Tahmini

yıl	orta yolcu	büyüme (%)	düşük yolcu	büyüme (%)	kapasite
2001	0,4	8,1	0,4	5,1	1,5
2002	0,4	8,1	0,4	5,1	1,5
2003	0,5	8,1	0,4	5,1	1,5
2004	0,5	8,1	0,5	5,1	1,5
2005	0,5	8,1	0,5	5,1	1,5
2006	0,6	8,1	0,5	5,1	1,5
2007	0,6	7,5	0,5	3,8	1,5
2008	0,7	7,5	0,6	3,8	1,5
2009	0,7	7,5	0,6	3,8	1,5
2010	0,8	7,5	0,6	3,8	1,5
2011	0,8	7,5	0,6	3,8	1,5
2012	0,9	7,5	0,6	3,8	1,5
2013	1,0	7,5	0,7	3,8	1,5
2014	1,1	7,5	0,7	3,8	1,5
2015	1,1	7,5	0,7	3,8	1,5
2016	1,2	7,5	0,7	3,8	1,5

Şekil 6-8 Trabzon Havalimanı 2001-2016 Yılları Yolcu Trafiği Gelişim Tahmini



6.3. Trafik Tahminlerinin Değerlendirilmesi

Atatürk Havalimanı için mevcut kapasite durumu düşünülerek, orta tahmin ile elde edilen yolcu trafiğinin 2012 yılında kapasiteyi aşacağı, düşük yolcu tahminine göre de 2016 yılına kadar ek kapasite ihtiyacının bulunmadığı görülmektedir. Bununla beraber, Atatürk Havalimanı Yeni Dış Hatlar Terminalinde, DHMİ ile İşletmeci Şirket arasında akdedilen İmtiyaz Sözleşmesinin 9. Maddesi çerçevesinde Atatürk Havalimanı Yeni Dış Hatlar Terminal Binasının toplam yatırım maliyetinin %30'unu geçmemek kaydıyla büyütülmesine karar verilmiş ve toplam kapasitenin 28,5 milyon yolcu/yıl a çıkarılması hususunda ek mukavele imzalanmıştır. Bu durumda 2016 yılı itibariyle kapasite ve trafik başa baş gelecektir. Fazla trafiğin Kurtköy ve Çorlu meydanlarına yönlendirilmesiyle kapasite probleminin çözülebileceği, bu yüzden proje döneminde ek kapasite yatırım ihtiyacının bulunmadığı düşünülmektedir.

Antalya Havalimanı için durum oldukça çarpıcıdır. Bu meydanın 2001 yılı trafiği halihazırda kapasitesini aşmış durumdadır. Orta tahmine göre de meydan trafiği 2016 yılında 30 milyon yolcuya ulaşacaktır. Düşük tahmin için de aynı yıl trafiği yaklaşık 15 milyon olarak hesaplanmıştır.

2000 yılı ve 2001 yılı ilk 6 ayındaki trafik gerçekleşmeleri nedeniyle kapasite sıkıntısı yaşanan yeni dış hatlar terminaline ilave olarak yine 5 milyon yolcu/yıl kapasiteli 2. Terminal ünitesinin yine YİD modeli ile yapımı için YPK kararı alınmasına istinaden Ulaştırma Bakanlığı tarafından başvuruda bulunulmuştur. Konu DPT Müsteşarlığı tarafından YPK'ya iletilmiş, ve projenin yapılmasına dair karar 2002 Şubat ayında çıkmıştır. Projenin 2002 yılında ihale edilmesi halinde 2005 yılında hizmete girmesi beklenmektedir. Bu projenin tamamlanmasıyla meydan yolcu kapasitesi 14 milyon yolcu/yıl'a çıkmış olacaktır. Düşük yolcu tahmini için 2016 yılına kadar kapasite probleminin bu şekilde giderileceği gözükmekteyse de orta tahmin için ek kapasite ihtiyacının bulunduğu, bu amaçla daha detaylı bir çalışma ile belirtilen dönem için yeni kapasite çalışmalarının devam ettirilmesi gerekliliği gözden kaçırılmamalıdır.

Esenboğa Havalimanı için orta tahmin çalışmasına göre meydan kapasitesi 2008 yılında, düşük yolcu tahmini için de 2014 yılında doygunluğa ulaşacak ve ek kapasite ihtiyacı ortaya çıkacaktır. Bu meydan için proje dönemi düşünülürse 4 milyon yolcu/yıl[56] kapasiteli yeni terminal ihtiyacı ortaya çıkmaktadır.

Adnan Menderes Havalimanı için ise, düşük yolcu tahmini düşünüldüğünde mevcut kapasitenin 2016 yılına kadar yeterli olacağı, ancak orta tahmin çalışmasına göre de 2009 yılında kapasitenin yetersiz kalacağı anlaşılmaktadır. Bu meydan için yine 4 milyon yolcu/yıl kapasiteli bir terminal projesinin 2009 yılı itibariyle hizmete girmesi gerekli görülmektedir.

Dalaman Havalimanı'nda düşük yolcu tahmini düşünüldüğünde mevcut kapasitenin 2016 yılına kadar yeterli olacağı, ancak orta tahmin çalışmasına göre de 2007 yılında kapasitenin yetersiz kalacağı anlaşılmaktadır. Dalaman Havalimanı için de 2007 yılı itibariyle hizmete girmesi gerekli olan ve en az 4 milyon yolcu/yıl kapasiteli bir terminal projesinin hazırlıklarına başlanmasında yarar görülmektedir.

Bodrum-Milas Havalimanı için düşük yolcu tahminine göre mevcut kapasitenin 2016 yılına kadar yeterli olacağı, ancak orta tahmin çalışmasına göre de 2010 yılından itibaren ek kapasite ihtiyacının bulunduğu anlaşılmaktadır.

Adana Havalimanı için 2014 yılında orta tahminle elde edilen yolcu sayısının kapasiteyi aşacağı, düşük tahminler için de mevcut kapasitenin yeterli olacağı görülmektedir.

Trabzon Havalimanı için her iki tahmin çalışmasında da dönem için de mevcut kapasitenin yeterli olacağı anlaşıldığından, bu dönemde hiç bir kapasite arttırıcı yatırım yapılmaması yerinde olacaktır.

[56] Havaalanı terminalerinde kapasite miktarının belirlenmesi ayrı ve detaylı bir takım çalışmaların yapılmasını gerektirmektedir. Bu konu çalışmanın kapsamında olmadığından burada yanlızca tahmin edilen trafik ile mevcut kapasite farkı belirtilmiştir.

6.4. Büyük Meydanlar İçin Yatırım İhtiyacı

Önümüzdeki dönemde kapasite ihtiyacı duyulacak olan havalimanlarımızın yatırım ihtiyacının tesbit edilmesine bu bölümde yer verilmiştir.

Şu bir gerçektir ki, yatırım projelerinde ve özellikle de inşaat projelerinde maliyet mimari projeye bağlı olarak değişmektedir.

Atatürk ve Antalya havalimanları dışında DHMİ tarafından Adnan Menderes ve Bodrum-Milas havalimanlarının mimari projeleri hazırlatılmıştır.

Meydanların yatırım ihtiyacının tesbit edilebilmesi amacıyla, uygulanan iki YİD projesinden yola çıkılarak ortalama maliyet bulunmaya çalışılmıştır. Daha önceki bölümlerde de değinildiği üzere iki YİD projesi şu özellikleri taşımaktadır;

Atatürk Havalimanı:

Kapasite	14.000.000	Yolcu/yıl
Alan	186.000	m^2
Köprü	18	Adet
Kontuar	160	Adet
Maliyet	305.995.000	$

Birim Maliyet: 1.645 $/m^2$

Antalya Havalimanı:

Kapasite	5.000.000	Yolcu/yıl
Alan	53.000	m^2
Köprü	8	Adet
Kontuar	36	Adet
Maliyet	65.402.000	$

Birim Maliyet: 1.234 $/m^2$

Birim alan üzerinden yola çıkılarak iki projenin ortalama maliyeti 1.440 $/m^2$ dir. Çalışmada birim maliyet 1.500 $/m^2$ olarak alınmıştır. Mimari projesi hazırlanmamış diğer havalimanları için Bodrum-Milas havalimanı için hazırlanan değer kullanılmıştır. Buna göre ortalama maliyetler şöyle hesaplanmıştr;

Havalimanı	Hizmete Giriş Yılı	Kapasite (Yolcu/Yıl)	Alan (m^2)	Birim Maliyet ($/$m^2$)	Maliyet ($)
Antalya	2007	5.000.000	74.000	1.500	111.000.000
Dalaman	2007	5.000.000	74.000	1.500	111.000.000
Esenboğa	2008	5.000.000	74.000	1.500	111.000.000
Adnan Menderes	2009	5.000.000	102.000	1.500	153.000.000
Bodrum-Milas	2010	5.000.000	74.000	1.500	111.000.000
Adana	2014	5.000.000	24.000	1.500	36.000.000
TOPLAM					633.000.000

Yapılan hesaplamalarda projelerin yatırım süreleri hizmete giriş yılından önceki 2 yıl olarak varsayılmıştır. Buna göre yıllar itibariyle gerekli yatırım tutarı şu şekildedir;

Yıl	Yatırım Tutarı ($)	Yatırım Tutarı (milyar TL)[57]
2005	111.000.000	199.911
2006	166.500.000	299.867
2007	132.000.000	237.732
2008	132.000.000	237.732
2009	55.500.000	99.956
2012	18.000.000	32.418
2013	18.000.000	32.418

[57] 2002 Yılı Program Kuru olan 1 $= 1.801.000 TL alınmıştır.

7. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Bu çalışmada havayolu ulaştırması sektöründe yaşanan değişim ve gelişmelerin ışığında havaalanlarında özelleştirme uygulamaları incelenmiştir.

Havaalanı yatırımlarının finansmanı kamu için her geçen gün daha da zorlaşmaktadır. Havayolu trafiğindeki sürekli artışa yetebilecek yatırımlar kamunun finanse edebileceği rakamları zorlar ve hatta aşar hale gelmiştir. Yeni yüzyılda havayolu taşıyıcıları ve diğer kullanıcıların hizmet kalitesi beklentilerinin de yüksek olması bu yüzyılda yalnızca havaalanı yatırımı yapmanın değil aynı zamanda işletmenin de yüksek maliyetli olacağını işaret etmektedir.

Bu durumda kamu kesimi bu alandaki yükümlülüklerini bazı yetkilerle beraber özel sektöre devretmekte, yani özelleştirmeye yönelmektedir. Yapılan özelleştirme uygulamaları aynı zamanda bütçe açıklarının kapatılmasına da yardımcı olabilmektedir.

Havaalanlarının tekelci piyasa (monopol) yapısında bulunmaları, trafikteki sürekli artışın devam edeceği beklentisi ve havaalanı içinde yaşanan nakit akışı gibi faktörler özel işletmelerin de bu konuya yönelmelerine neden olmaktadır. Ancak sosyal ve siyasal faktörler altyapı yatırımlarının risklerini arttırabilmekte ve bu durumda özel teşebbüsün bu yatırımlara olan ilgisi azalabilmektedir.

Özelleştirme ile yapım maliyetlerinde bir takım değişikliklerin yaşandığı bir gerçektir. “Vakit nakittir” düşüncesi çerçevesinde değerlendirildiğinde yapım işlerinde zamanın çok önemli bir faktör olduğu ortaya çıkmaktadır. Nitekim mevcut Yatırım Programımızda bir çok projenin bitiş süresi planlanan zamanların çok üzerinde olmakta, bu süre içerisinde meydana gelen fiyat farkları ve projenin ekonomiye geç kazandırılmasından dolayı ortaya çıkan maliyetler de artmaktadır. Özellikle dünyadaki Yap-İşlet-Devret projelerinde özel kesim, proje ve uygulama aşamalarında esnek ve çabuk davranma avantajı ile yatırımları kamuya göre çok daha hızlı bitirebilmekte ve zamandan yarı yarıya tasarruf sağlayabilmektedir. Toronto Havaalanı 3. Terminal

Binası projesi buna bir örnektir. Kanada Ulaştırma Bakanlığı tarafından bu projenin karar aşamasından tamamlanmasına kadar ihtiyaç bulunan zaman 7 yıl olarak hesaplanmıştır. Buna rağmen YİD modeli ile projeyi kazanan konsorsiyum işi 3,5 yılda tamamlamıştır.

Benzer durum Atatürk Havaalanı için de geçerlidir. 17 Şubat 1998 tarihinde başlanan yeni Dış Hatlar Terminali ve Otopark projesi, 30 ay olarak düşünülen yapım süresinden çok daha kısa bir dönemde, 22.5 ayda bitirilmiştir.

Bugün için dünyada uygulanmış ve uygulanması düşünülen bir kaç özelleştirme yöntemi bulunmaktadır. Yöntem tercihi sosyal, ekonomik ve siyasi düzenleri birbirinden farklı bulunan ülkeler arasında da değişmektedir. Bunun ötesinde, finansal durum ve havaalanı trafiği gibi kriterler de düşünülerek havaalanı bazında farklı metodlar uygulanabilmektedir. Bugün için şu ya da bu uygulama diğerinden daha iyidir şekilde bir yorumda bulunmak zordur. Hangi uygulama biçiminin daha iyi olduğu, trafik hacmi ve büyüme potansiyeli, mevcut altyapı durumu, gelişme ve büyüme ihtiyacı, sermaye pazarlarına yakınlığı ve kamunun politikaları gibi birçok faktöre bağlıdır.

Dünyada diğer ülkelerdeki uygulamalardan elde edilen verilere göre havaalanı özelleştirmesi öncesi yapılanlar şu ana başlıklardan oluşmaktadır;

- mevcut durum (altyapı, finansal durum) değerlendirmesi
- havaalanları kar-zarar durumu değerlendirmesi
- gelecek trafik tahminleri ve altyapı ihtiyacı çalışması
- özelleştirilecek hizmetlerin belirlenmesi

Türkiye'deki Atatürk ve Antalya Dış Hatlar Terminal Binası projelerinde uygulanan Y-İ-D modeli başarılı kabul edilebilir. İki projenin maliyeti toplam 371 milyon $'dır. Bu model sayesinde ülkemizin en büyük iki havalimanı toplam 19 milyon yolcu/yıl kapasiteli iki terminal binası kazanmıştır. Atatürk Havaalanı Dış Hatlar Terminal Binası 2005 yılı başında, Antalya Havaalanı Dış Hatlar Terminal Binası da 2007 yılı Nisan ayında DHMİ'ye devredilecektir.

Orta ve uzun vadede özellikle büyük meydanlarda kapasite probleminin ortaya çıkması beklenmektedir. Makro ekonomik koşullar ve yatırım için ayrılabilen kaynak neticesinde havaalanlarında ek kapasite yatırımlarının yine YİD modeli ile yapılmasının uygun olacağı düşünülmektedir. Hava trafik işlemleri yine devlette kalarak havaalanı işletimi konusunda YİD modeli ile özelleştirme yapılabilir.

Önümüzdeki dönemde öngörülen olumlu ekonomik gelişmeler ve özellikle turizm sektöründeki büyüme beklentileri dikkate alındığında havayolu ulaştırmasında 2001-2016 döneminde yıllık ortalama %7 büyüme oranının kullanılmasının gerçekçi olacağı düşünülmektedir.

Atatürk Havalimanında gerçekleşmesi beklenen trafiğin, meydan kapasitesi aşması durumunda veya aştığı dönemlerde bu problemin Kurtköy ve Çorlu Havaalanlarının kullanılması ile ya da belirli trafiğin bu meydanlara yönlendirilmesi ile çözülebileceği düşünülmektedir.

Antalya Havalimanında 2001 yılı itibariyle ortaya çıkan kapasite yetersizliği YİD modeli ile ihale edilecek yeni terminal projesi ile karşılanacaktır. Ancak meydanın bu kapasitesi ile 2007 yılı itibariyle doygunluğa ulaşacağı düşünüldüğünden, ek kapasite oluşturabilecek terminal projesi için çalışmaların da başlatılması yerinde olacaktır.

2008 yılında 5 milyon yolcuya hizmet etmesi beklenen Esenboğa Havalimanına 2008 yılı itibariyle hizmet verecek yeni bir terminal projesinin kazandırılması gerekmektedir.

2016 yılı itibariyle yolcu trafiğinin yaklaşık 8 milyon olacağı düşünülen Adnan Menderes Havalimanı için de 2009 yılından itibaren ilave bir terminale ihtiyacı bulunmaktadır.

Dalaman Havalimanı için de 2007 yılı itibariyle hizmete girmesi gerekli olan bir terminal projesinin hazırlıklarına başlanmasında yarar görülmektedir.

Bodrum-Milas Havalimanı için düşük yolcu tahminine göre mevcut kapasitenin 2016 yılına kadar yeterli olacağı, ancak orta tahmin çalışmasına göre de 2010 yılından itibaren ek kapasite ihtiyacının bulunduğu anlaşılmaktadır.

Adana Havalimanı için 2014 yılında orta tahminle elde edilen yolcu sayısının kapasiteyi aşacağı, düşük tahminler için de mevcut kapasitenin yeterli olacağı görülmektedir.

Trabzon Havalimanı için her iki tahmin çalışmasında da dönem için de mevcut kapasitenin yeterli olacağı anlaşıldığından, bu dönemde kapasite arttırıcı yatırım yapılmaması yerindedir.

Ek kapasite ihtiyacı olan meydanların her biri için kapasite değerlendirme çalışmalarının ayrıca yapılması gerekmektedir.

Türkiye coğrafi konumundan kaynaklanan avantajı, küreselleşme ve neticesinde bölgeler arası ticaret ve turizmde yaşan gelişmelerle beraber 1993 yılından itibaren hava sahamızı kullanan uçuşlarda (overflight) %71,5 oranında artış yaşanmıştır. Bu artışın yine aynı ekonomik ve sosyal nedenlerden dolayı gelecekte de devam etmesi beklenmektedir.

Değerlendirilmesi gereken bir diğer husus da özellikle Avrupa havaalanlarının yolcu kompozisyonları içinde transfer (aktarma) yolcuların payıdır. 2000 yılı trafikleri içinde Londra Heathrow havaalanının yolcuları arasında transfer yolcularının sayısı 20 milyonu bulmaktadır. Bu rakam havaalanını kullanan toplam yolcu sayısının üçte biridir. Benzer durum daha da çarpıcı biçimde Frankfurt havaalanında yaşanmaktadır. Bu havaalanı için 2000 yılı toplam yolcu sayısı 49,4 milyon iken transfer yolcuların sayısı 23,5 milyondur. Yani havaalanı yolcularının yarısı transfer yolculardan oluşmaktadır. Aslında bu durum bu meydanların ülke, bölge ve hatta kıta çapında birer “hub” (merkez) olduklarının işaretidir.

Bu bilgiler ışığında Türkiye'de belirli meydanların bölge için birer "hub" olması ülkemiz için çok değerli faydalar sağlayacaktır. Bu sayede yanlızca iç ve dış hat trafiğinin değil overflight uçuşların ve havaalanlarındaki transfer yolcularının da artacağı düşünülmektedir. Ülkemizdeki meydanlarda altyapı kapasite problemlerinin çözümlenip, ticari anlayışın bulunduğu terminal işletmeciliğinin uygun politikalarla bölgesel ve küresel hava taşımacılığına arz edilmesi bu yöndeki girişimin önemli bir adımı olacaktır.

DHMİ içinde ticarileşme hareketinin hızlandırılarak veriminin arttırılması konusu da düşünülmelidir. Bununla beraber DHMİ tarafından işletilen bazı meydanlarda yeterli trafik olmadığı ve bu meydanların zarar ettikleri görülmektedir. Ağrı, Çanakkale, Kahramanmaraş, Balıkesir-Körfez, Siirt, Sinop, Sivas, Tokat, Adıyaman, Uşak hava alanları bu kapsamada değerlendirilebilir. Bu meydanların ticari işletme kuralları içerisinde DHMİ dışındaki kuruluşlar (yerel yönetimler, özel işletmeciler, Türk Hava Kurumu, sivil havacılık eğitimi veren üniversiteler vb.) tarafından işletilmeleri hedeflenmelidir. Bu konu özel yaklaşımlar ile teşvik edilebilir, kurallara uygun işletilmesi kaydıyla bazı vergi avantajları sağlanabilir ya da havaalanı işletmesi istekli bir kuruluşa bedelsiz olarak verilebilir. Ancak işletmenin kendi kendine yeterli olması ve yalnızca uçuş emniyeti yönündeki yatırımların bütçe olanakları ölçüsünde desteklenmesi öngörülmelidir. Bütün çabalara rağmen 5 yıl içerisinde bu şekilde DHMİ dışında gerçekleştirilecek bir işletme yöntemi gerçekleştirilemediği takdirde havaalanının kapatılması yoluna gidilebilir.

Uygulanmakta olan ekonomik program gereğince Zonguldak (Çaycuma), Sivas, Sinop, Uşak, Tokat, Balıkesir (Merkez) Havaalanlarında yeterli trafik olmaması nedeniyle, bu meydanların 2002 Ocak ayı itibariyle kapatılmalarına karar verilmiştir.

A.B.D. veya Japonya'da uygulanmakta olan Havaalanı Fonu sektördeki yatırımların finansmanı için kullanılmaktadır. DHMİ'nin gelir/gider durumu incelendiğinde, kar eden bir kuruluş olduğu görülmektedir. DHMİ'nin kar eden bir kuruluş olması nedeniyle ülkemizde sektördeki bir çok yatırım bu kuruluş kaynakları ile finanse edilmektedir.

Özelleştirme ihalelerinde değerlendirmelerde kullanılmak üzere parasal hale getirilmeleri oldukça zor olan sosyal maliyet/fayda ve diğer dışsallıklar titizlikle ele alınıp hesaplara dahil edilmeli, orta ve uzun vadeli politikalara uyumlu özelleştirme ölçütleri belirlenmelidir. Bu ölçütler;

- Kalite ve verimlilik artışı taahhütleri
- Havacılık/Havacılık dışı gelirlerin toplam içinde oranı
- Ücretlendirme politikası
- Havaalanı ve kullanıcı ilişkileridir.

Havaalanı özelleştirmesi yatırımlarda kamu yükünün azaltılması ve işletmede verimlilik artışı gibi bir çok alanda faydalar sağlayabilmektedir. Ancak, özelleştirme uygulamasının başarılı olabilmesi bir çok faktöre de bağlıdır. Havaalanlarının tekelci piyasa olarak kabul edilmesi nedeniyle, bu durumun havayolu işleticileri, yolcular ve diğer ziyaretçiler gibi havaalanı kullanıcıları açısından sakıncalar yaratmaması ya da en aza indirilmesi için gerekli önlemler de alınmalıdır.

Havaalanı özelleştirmeleri kapsamında devletin görevi düzenleyici kuralların oluşturulması olmalıdır, bu kuralların kapsamı ise şu şekilde özetlenebilir;

- Sektördeki tüm ilgili tarafların (havaalanı, yolcu, taşıyıcı) çıkarlarını dengeleyen,
- Havaalanı idarelerinin tekelci piyasa şartlarını yolcu ve taşıyıcılar üzerinde olumsuz olarak kullanması engelleyen,
- Büyüme ve gelişmeyi destekler biçimde, taraflar arasında ortaklık kurulmasına yönelik,

altyapı oluşturmalıdır.

Bu kurallar ile havaalanı yönetiminin fiyat belirleme yetkisini kötüye kullanması engellenirken kalitede düşme yaşanmasının da önüne geçilmelidir. Zayıf ve etkisiz yöneltme tüm tarafların zarara uğramasına neden olacaktır.

Anlaşma dışına çıkılması, kalitede düşüklük gibi durumlar için cezalar açıkça belirtilmeli ve gerektiğinde uygulanmalıdır.

Bugün tüm dünyadaki havaalanı özelleştirmeleri dahilinde fiyat düzenlemesi için yapılan tavan fiyat uygulamasının yani "CPI – X" (Tüketici Fiyat Endeksi (TÜFE) – X) formülünün başarısı kabul edilmektedir. X öğesi, trafikteki artış, bölge nüfusunun artışı ve havaalanının ülke havaalanı sistemi içindeki yeri ve önemi gibi ölçütler kullanılarak belirlenmektedir.

Bunun dışında tek kasa uygulaması ile havacılık dışı gelirlerin ve havacılık gelirlerinin tek bir yerde toplanması yoluyla, havacılık dışı gelirlerin arttırılarak havacılık ücretlerinin düşük tutulması ve ticarileşme hareketinden enfazla faydanın elde edilmesi sağlanmaktadır.

Özelleştirmenin ertesinde verimli ve etkili uygulama için devletin yapması gerekenler ise şunlardır;

1. Yöneltmeden sorumlu kurumun tek ve bağımsız olması gereklidir. Bu kurumun uygulama ve denetim şartları şeffaf, tarafsız ve etkili olmalıdır.

2. Yolcuların en çok fayda sağlaması bakımından rekabetin ve ticari ilkelerinin sektörde yerleşmesi gerekmektedir.

3. Özelleştirme ertesi verimlilik değerlendirmesi uygulamanın aksaklıklarının düzeltilebilmesi ve ileride uygulanacak özelleştirmeler için çok değerlidir. Özelleştirilen ve kamu da bulunan havaalanlarında düzenli aralıklarla (3 ayda bir) yolcu anketi düzenlenerek, hizmetlerdeki memnuniyet durumu ve öneriler izlenebilir.

Düzenleme ve denetleme işleminin yapılması havaalanı işleticisinin gelir, gider ve yatırım durumunun detaylı bir şekilde ve düzenli olarak takip edilmesine bağlıdır. Bu şeffaflığın sağlanması amacıyla gerçekleşen ve tahmin edilen trafik bilgileri, gelir ve gider kalemlerinin ispatı ve ücretlendirme bilgilerinin düzenleme yapan kuruma aktarılması gereklidir.

Havaalanları hizmet üretilen yerlerdir ve işletimdeki temel amaç, havayollarına, yolculara ve diğer kullanıcılara güvenli, emniyetli, verimli ve ekonomik hizmet

sunulmasıdır. Havaalanı mülkiyetindeki değişiklikler bu amacın değişmesine neden olmamalıdır.

8. ABSTRACT

Developments of the aviation industry and the world economy led a rapid increase of the air transport. However this growth and increased demand caused inadequacies at the airport infrastructures.

Most of the countries choose the privatization option for the financing of the infrastructures due to the fact that public sources are scarce and amount of these sources are decreasing.

In this study, airport privatization is investigated. First of all, the historical performance and current situation of the air transportation sector is mentioned. After this, variations of the sector, namely; liberalization, deregulation, privatization and lately globalization are described briefly.

Following these description, airport privatization is investigated in details, as the reasons of privatization, methods of privatization and different country implications worldwide.

The number of airports, operated by the General Directorate of the State Airports Enterprise (DHMİ), is 39 by the end of the year 2001. It can be observed that the traffic in our airports is concentrated on Atatürk, Antalya, Esenboğa, Adnan Menderes, Dalaman, Bodrum/Milas, Adana and Trabzon airports. Consequently, investments on increasing the capacities of these airports and raising service standards, preserve their significance within the sector.

There are two Built-Operate-Transfer implications in Turkish airports; Atatürk and Antalya International Terminals. Each project is mentioned with the details of implication conditions. Both projects are successfully in operation and Atatürk International Terminal will be transferred to the DHMİ in early 2005, and Antalya International Terminal will be transferred to the DHMİ by April, 2007.

For the period 2001-2016 the average annual growth of air transport sector in Turkey is expected to be as 6,5 or 7 %. This value is also consistent with the other international organizations' estimations. With this growth rate, main airports of Turkey are expected to have capacity problems up to 2010.

The study concludes that the capacity problems of the main airports can be solved by privatization or more definitely Built Operate Transfer method, but air traffic control must remain as a public service like the cases in the other countries.

9. KAYNAKLAR

AIR TRANSPORT ACTION GROUP, European Traffic Forecasts 1985-2015, ATAG, 2000

AIRLINE BUSINESS, Airline Marriages, Airline Business, Kasım 1999

AIRPORTS COUNCIL INTERNATIONAL, Airport Privatization, Airports Council International Report, 1998

AIRPORTS COUNCIL INTERNATIONAL, Airport Privatization, Airports Council International Report, 1999

AIRPORTS COUNCIL INTERNATIONAL, Airports Economics Survey, Airports Council International Report, 1999

BARCLAY, C., America's Future in Airport Infrastructure, Federal Aviation Authority, 1996

BOEING, Current Market Outlook 2001, Boeing.

CIVIL AVIATION AUTHORITY, The Single European Aviation Market, CAP 685, London, CAA, 1998

ÇAKAL, R., Doğal Tekellerde Özelleştirme ve Regülasyon, Uzmanlık Tezi, DPT, Ankara, 1996

DEVLET PLANLAMA TEŞKİLATI, Havayolu Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu, DPT, Ankara, 2001

DEVLET PLANLAMA TEŞKİLATI, Kamu Yatırımlarının Planlanması Ve Uygulanmasında Etkinlik Özel İhtisas Komisyonu Raporu, DPT, Ankara, 2001

DEVLET PLANLAMA TEŞKİLATI, Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu, DPT, Ankara, 2001

DEVLET PLANLAMA TEŞKİLATI, Uzun Vadeli Strateji ve Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 2001-2005, DPT, Ankara, 2000

DEVLET PLANLAMA TEŞKİLATI, Ulaştırma Ana Planı 1983-1993, DPT, Ankara, 1982

DEVLET PLANLAMA TEŞKİLATI, Yıllık Programlar 1997-2002

DOGANIS, R., Airport Business, Routledge, London, 1992

GENERAL ACCOUNTING OFFICE, Airport Privatization: Issues Related to the Sale of US Commercial Airports, GAO, 1996

GENERAL ACCOUNTING OFFICE, Annual Funding; as much as $3 billion less than planned development. GAO, 1999

GRAHAM, A., The Impact of Globalization on the Airport Industry, Royal Society, 2000, Transport, Internationalisation and Globalisation, London, 2000

GRAHAM, A., The US Experience, Cranfield University/ University of Westminster, Airport Economics and Finance Symposium-2001, Cranfield, 2001

GUASCH, J., Infrastructure Concession Design and Financing Issues., Privatizing Monopolies, London, 1996

HARIRIAN, M., VASIGH, B., Airport Privatization: Procedures and Methods, Transportation Quarterly, Vol.48, 1994

HARLON, J.P., Global Airlines, Oxford, Butterworth-Heinemann, 1999

HOOPER, P., CAIN, R., WHITE, S., The Privatization of Australia's Airports, Transportation Research Part E, 36, 2000

HUMPHREYS, I., Privatisation and Commercialisation Changes in UK airport ownership patterns, Journal of Transport Geography 7 , 1999

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANISATION, ICAO, Airport Development and Privatization and Air Traffic Growth at Egyptian Airports, ICAO, 2000

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANISATION, ICAO, Information Kit for ICAO's 50th Annivarsary, www.icao.int,

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANISATION, ICAO, Private Investment at Airports-Chile, ICAO, 2000

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANISATION, ICAO, Traffic Forecasts, 2000-2019, ICAO, 2000

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANISATION, ICAO, Traffic Forecasts, Conference on the economics of airports and air navigation services, Montreal, 2000

JEANNIOT, P.J., The future of Airline Industry, www.iata.org

KAZUHIRO, O., International Airports: financing methods in Japan, Journal of Air Transport Management 5, 1999

KİLCİ, M., KİT'lerin Özelleştirilmesi ve Türkiye Uygulması, Uzmanlık Tezi, DPT, Ankara, 1994

Kulalı, İ., Elektrik Selktöründe Özelleştirme ve Türkiye Uygulması, Uzmanlık Tezi, DPT, Ankara, 1997

LEE, J., JOHNSON, R., Trends in Financing North American Airports, 3rd ACI Europe Economics Conference, Pisa, 1999

MORELL, P., Air Transport Liberalization in Europe: the progress so far. , ATRG Conference, Vancouver, 1997

RAMAMURTI, R., Privatizing Monopolies, Lessons From the Telecommunications and Transport Sectors in Latin America, The John Hopkins University Press, London, 1996

T.C. ÖZELLEŞTIRME İDARESI BAŞKANLIĞI, Özelleştirme Programının Amaçları ve Felsefesi, www.oib.gov.tr (15.2.2002)

T.C. ULAŞTIRMA BAKANLIĞI, DLH İNŞAATI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ, Hava Ulaşımı Genel Etüdü, Final Raporu, ERKA AS- MMM Ortak Girişimi, Ankara, Şubat 1999

THE *WORLD BANK,* Private Participation in the Airport Sector, Recent Trends, The World Bank, 1999

WHEATCRAFT, S, LIPMAN G., European Liberalization and World Air Transport: Towards a Transnational Industry, London, 1990