

# TÜRKİYE'DE HAVA ULAŞIMININ GELİŞİMİ

Dr. Nuran TAŞLIGİL

M.Ü. A.E.F. Coğrafya Bölümü, Öğretim Görevlisi

**ABSTRACT** :In our country air transportation started in 1933 between Ankara, Eskişehir and Istanbul. Airports were built in the important cities and soon air transportations were wide spread. International flights began between Ankara-Istanbul and Athens in 1947. Yeşilköy was first used in 1953 for international flights and Esenboğa in 1955. Today Turkish Airlines arrange journeys from Istanbul or from Ankara to our cities and also from İstanbul to other 60 important cities in the world. Until 1983 there was only Turkish Airlines but then private companies began to work. Turkish Airlines had only 5 planes in 1933 but today it is the most important airline in the Middle East.

After 1940, number of passengers increased especially because of the development of tourism. 62.7% of it belongs to International lines and 37.3% for domestic lines. However 28 % of it belongs foreign companies.

At the beginning cargo transportation was only for luggages and posts, but then, every kind of goods was begun to transport and in 1995 it reached to 576.920 ton. 60% of total cargo transportation was made at Atatürk Airport.

## I GİRİŞ

İnsanların uçuş denemeleri oldukça eskiye dayanır fakat bunun gerçekleştirilmesi 20 yy.'ın başlarına rastlar. H. Farman 1908 yılında ilk defa Fransa'da 1 km uçuşu başarabilmiş, bundan kısa bir süre sonra da uçakların hem hızı hem de uçuş menzili gelişmiştir. Bu durum ticari havacılığın başlamasına, dolayısıyla yeni bir ulaşım sisteminin ortaya çıkmasına sebep olmuştur.

8 Şubat 1919'da Goliath adlı uçakla Paris-Londra arasında ilk ticari bağlantı gerçekleştirilmiş. 1926 yılında A.B.D. (1) de, daha sonra da İngiltere, Danimarka, İsveç ve Norveç'te hava ulaşımı başlamıştır.

II. Dünya Savaşı'nda askeri alanda, savaştan sonra da sivil havacılıktaki yenilikler dünyada hava ulaşımının büyük bir hızla gelişmesine imkan vermiş ve Türkiye'de bu alandaki yeniliklere ayak uydurmuştur.

Ülkemizde hava ulaşımı A.B.D.'den 7 yıl sonra 1933 yılında İstanbul-Eskişehir-Ankara hattında başlamıştır. Türkiye'nin önemli merkezlerinde hava alanları inşa edilmiş, T.H.Y. başta Ankara ve İstanbul olmak üzere bu merkezlerle hava ulaşımının sağlanmış, daha sonra Kahire, Beyrut gibi Ortadoğu'nun önemli merkezleri ile dış dünyaya açılmış ve bugün dört kıtaya seferler düzenlenmektedir. Yolcu taşımacılığının yanı sıra yakın yıllarda yük taşımacılığı da gündeme gelmiş, yapılan çalışmalarla önemli gelişmeler kaydedilmiştir.

Bu makalede başlangıcından günümüze kadar hava alanları, hava yolları, yük ve yolcu trafiği kısaca Türkiye'nin hava ulaşımı incelenecektir.

## I.1.Hava Ulaşımıyla İlgili Kuruluşlar

Türkiye'nin ilk sivil havacılık teşkilatı 16 Şubat 1925'de Türk gençliğine küçük yaşta havacılık zevkini aşılamak, havacı bir nesil yetiştirmek, hava sanayine faydalı tesisler kazandırmak ve işletmek amacıyla kurulan Türk Tayyare Cemiyeti'dir(Türk Hava Kurumu). İlk ticari havacılık teşekkülü ise Türkiye'de havayolları temin etmek ve bu yollar üzerinde nakliyat yapmak için Milli Müdafaa Vekilliği'ne bağlı olarak 2186 sayılı kanunla 20 Mayıs 1933 yılında kurulan Devlet Hava Yolları İşletmesi'dir(2). Kısa bir süre sonra bu işletme 2744 sayılı kanunla Milli Müdafaa Vekilliği'nden alınır, Bayındırlık Bakanlığı'na bağlanır(3). 1938 yılında çıkartılan 3424 sayılı kanunla "Türkiye Cumhuriyeti hudutları içinde ve dışında hava yolları tesis etmek ve bu yollar üzerinde tayyarelerle yolcu, eşya ve posta nakliyatı yapmak üzere "Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü kurulur ve o günkü Münakalat Vekaleti'ne bağlanır(3) 1945 yılında ise adı Devlet Hava Yolları İşletmesi Genel Müdürlüğü şeklinde değiştirilir.

Türkiye'de yeni hava hatlarının açılması, sefer sayısının artması kısaca sivil havacılığın gelişmesi kurumda yapısal bir değişikliği zorunlu hale getirmiş ve 1955 yılında 6623 sayılı kanunla Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı kurularak uçak işletmeciliği bu kuruma verilmiştir. 1956 yılında 6686 sayılı kanunla da hava alanlarının işletilmesi ve yer hizmetleri Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü'ne devredilir.

T.H.Y. 1957 yılında önce yabancı sermayeye açılır. 1972 yılında yeni atılımlar yapabilmesi için sermayesi % 100 artırılır, 1977 yılında ise yeniden millileştirilir.

Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü 1963 Yılında Devlet Havacılık ve Hava Meydanları İşletmesi(DHHMİ), 1984 yılında ise Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü(DHMİ) adıyla kamu iktisadi kuruluşu statüsüne kavuşturulmuş. 1983 yılında çıkartılan Türk Sivil Havacılık kanunu bu alanda yeni bir dönemi başlatmıştır. 1933 yılından 1983 yılına kadar ülkemizde hava taşımacılığı bir devlet kuruluşu olan T.H.Y. tarafından gerçekleştirilirken bu tarihten itibaren yurt içi ve yurt dışına tarifeli ve tarifesiz

hizmet veren özel şirketler kurulmuştur. Şirketlerin bir kısmı belirli sebeplerden dolayı faaliyetlerine ara vermiş, bir kısmı başka şirketlerle birleşmiş geri kalanları da çalışmalarını devam ettirmektedirler.

Bugün T.H.Y. ve özel hava yolu şirketleri iç ve dış hatlarda yolcu ve yük taşımacılığı, Devlet Hava Meydanları ise bir yandan Türk hava sahasındaki sivil hava trafiğini kontrol etmek ve yönetmek, diğer yandan ulkemizde kurulması 1933 yılından sonradır. Askeri amaçlarla ilk hava alanı 1912 yılında İstanbul Sefaköy'de inşa edilmiştir.

Karada veya denizde bina, tesis ve donatılar dahil uçakların güvenle iniş, kalkış ve yer hareketlerini karşılayan tesisler olarak tarifi edilen havaalanlarının ulkemizde kurulması 1933 yılından sonradır. Askeri amaçlarla ilk hava alanı 1912 yılında İstanbul Sefaköy'de inşa edilmiştir.

## II-HAVA ALANLARININ GELİŞİMİ

Ankara-İstanbul arasında düzenli olarak hava ulaşımının başlamasından sonra ulkemizde yeni havaalanlarının inşasına hız verilmiştir. Önce İzmir ve Adana(1937), Afyon, Elazığ, Van(1943), daha sonra Sivas, Erzurum, Diyarbakır, Konya, Kayseri, Malatya, Antalya, Gaziantep, İskenderun, Urfa(1944), Samsun(1945) ve Bursa(1946) ile 1947 yılında havaalanları sayısı 19'a yükselmiştir.

Dünyada ve Türkiye'de hava ulaşımının yaygınlaşmasıyla inşa edilen Balıkesir, Kars, Ağrı, Akhisar, Alaşehir, Aydın, Bandırma, Kütahya, Bingöl, Kastamonu, Zonguldak, Trabzon, Batman, Merzifon, Yalova, Siirt, Müş, Bitlis, Erzincan ile Kara ve Hava Kuvvetleri'ne ait havaalanlarının bir kısmı imzalanan özel işletme protokolleriyle sivil ulaşımına açılmışlardır (Çanakkale, Müş, Elazığ gibi). Başlangıçta toprak pisli, basit terminal binalarıyla Türkiye'nin geliştiği şehirlerinde inşa edilen hava alanlarının bir kısmı jet uçaklarının iniş ve kalkışlarına uygun olmadıkları için kapatılmış, bir kısmı geliştiği teknik donatılar ve kapasiteleri artırılarak günün koşullarına uygun olarak yeniden inşaanmıştır. Önce İstanbul-Yeşilköy, daha sonra Ankara-Esenboğa, Adana, İzmir, daha sonra Antalya uluslararası standartlarına kavuşturulmuşlar ve dış hat seferlerine açılmışlardır.

Daha yakın yıllarda ise turizmin geliştiği bölgelerde yeni havaalanları inşa edilmiştir. Adnan Menderes(1987), Dalaman (1981), Sinop (1993), Bodrum gibi.

Bugün uluslararası tarife seferler ile iç hat seferlerine açık Atatürk, Esenboğa, Adnan Menderes, Antalya, Dalaman havaalanları; uluslararası tarifesiz seferler ile iç hat seferlerine açık Adana, Trabzon, Gaziantep, Kars, Erzurum, Van havaalanları; hac

## III-HAVA ULAŞIMININ BAŞLAMASI VE GELİŞMESİ

Devlet Hava yolları İşletme İdaresi'nin kurulmasıyla Türkiye'de ilk hava hattı 1933 yılında Ankara-Eskişehir-İstanbul arasında açılmış, muntazam seferler ise 1936 yılında başlamıştır. Bu arada Eskişehir hattın çıkartılarak İzmir devreye girmiştir. 1937 yılında İzmir-İstanbul, İstanbul-Adana ile hat sayısı 3'e yükselmiş, 1939 yılında ise İzmir-Ankara arasında seferler başlamıştır.

1940 yılından sonra Türkiye'nin geliştiği kısımlarında havaalanları inşa edilmesi hava hatları sayısının artmasına sebep olur. Van havaalanının açılması ile 1943 yılında Ankara-Van seferleri başlar. Böylece Doğu Anadolu bölgesine ilk hava ulaşım gerçekleştirir. Afyon, Antalya, Konya, Sivas, Erzurum, Diyarbakır, Gaziantep hava alanlarının kurulmasıyla 1944 yılında bunların birbiriyle bağlayan 21 hat üzerinde muntazam seferler düzenlenir. 1945 yılında Samsun'un devreye girilmesiyle hat sayısı 22'ye yükselir ve bütün coğrafi bölgeler hava ulaşım ağı içine alınmış olur.

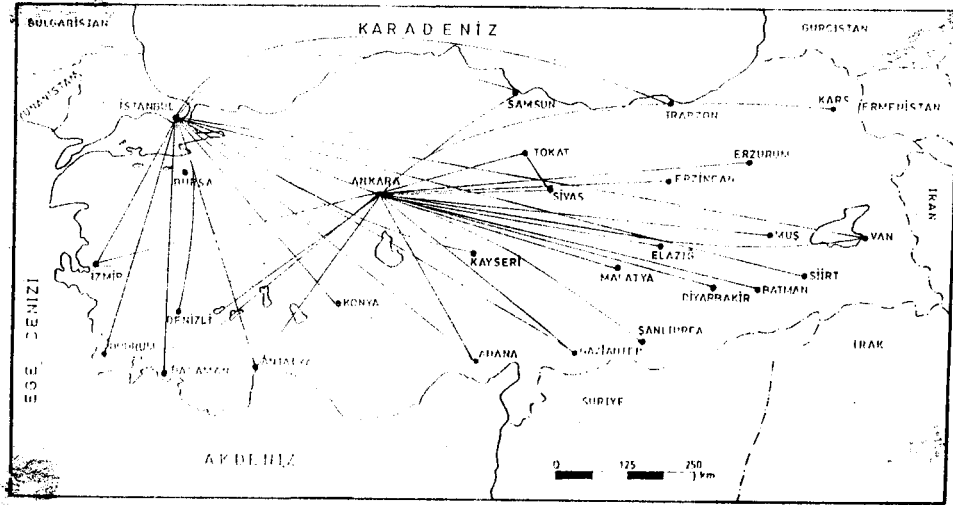
1945 yılından sonra iç hatlar yanında yurt dışı seferler düzenleme gündeme gelir. 1947 yılında İstanbul üzerinden Ankara-Afina hattının açılması Türkiye'nin hava ulaşımını için önemli bir başlangıç ve yeni bir dönemdir. 1951 yılında 3 yeni dış hat (Lefkoşa, Beyrut, diğerlerine seferler düzenlenmektedir).

İşletilmekte ve T.H.Y. Bursa, Çanakkale, Sinop dışında Sinop, Müş, Siirt, Batman, Tokat, Çanakkale havaalanları, Erzincan, Malatya, Samsun, Sivas, Şanlıurfa, Çardak, Diyarbakır ve yalnız iç hat seferlerine açık Bursa, Elazığ, Sinop, Müş, Siirt, Batman, Tokat, Çanakkale havaalanları diğerlerine seferler düzenlenmektedir.

1945 yılından sonra iç hatlar yanında yurt dışı seferler düzenleme gündeme gelir. 1947 yılında İstanbul üzerinden Ankara-Afina hattının açılması Türkiye'nin hava ulaşımını için önemli bir başlangıç ve yeni bir dönemdir. 1951 yılında 3 yeni dış hat (Lefkoşa, Beyrut,

Kahire) ile Ortadoğu'nun; 1959'da Roma, 1960'da Frankfurt, 1961'de Viyana, Londra, 1964'de Brüksel, Münih, 1965'de Amsterdam, Belgrat seferleriyle Avrupa'nın önemli merkezlerine hava ulaşımı sağlanmıştır. Çalışmak için Avrupa'ya giden işçilerimizin artan talepleri üzerine 1967'de Zürih, Budapeşte, Cenevre; 1969' da Köln; 1971'de Düsseldorf ve Stuttgart; 1972'de Hannover, Hamburg, Milano; 1973'de Kopenhag, Berlin, Nürnberg hatları açılır. Bu göçün yavaşlamasından sonra Türk şirketlerinin Ortadoğu'da yeni iş imkanları ile ilişkili olarak T.H.Y. bu bölgeye yönelik yeni hatlar açmaya başlar. Bu amaçla 1978'de Bağdat, Tahran, Dahran, Tripoli; 1979'da Kuveyt, Cidde; 1980'de yeniden Kahire; 1982'de Amman; 1984'de Şam, Sofya, hatları açılır.

T.H.Y. 1996 yıl sonu itibariyle İstanbul'dan Adana, Ankara, Antalya, Batman, Bodrum, Dalaman, Denizli, Diyarbakır, Erzurum, Gaziantep, İzmir, Kayseri, Konya, Malatya, Samsun, Trabzon, Van'a; Ankara'dan Adana, Antalya, Bodrum, Denizli, Diyarbakır, Elazığ, Erzincan, Erzurum, Gaziantep, İstanbul, İzmir, Karş, Kayseri, Malatya, Muş, Samsun, Siirt, Sivas, Şanlıurfa, Tokat, Trabzon, Van'a ve İzmir'den Adana'ya karşılıklı olmak üzere seferler düzenlemekte, ayrıca özel şirketlerde İstanbul-Bursa ve diğer şehirler arasında yolcu taşımak suretiyle yurt içi hava ulaşımı sağlanmaktadır(Şekil 1).

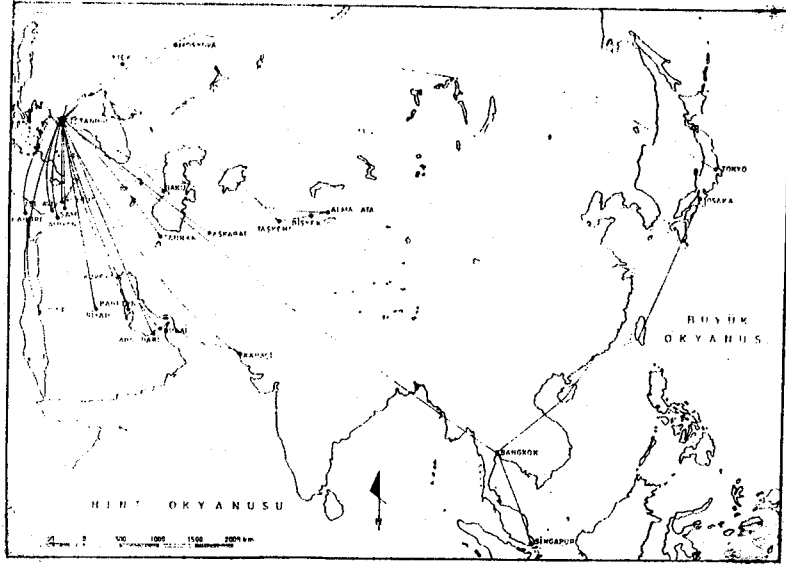


Şekil 1-T.H.Y.'nin Ulaşım Ağı (İç Hatlar)

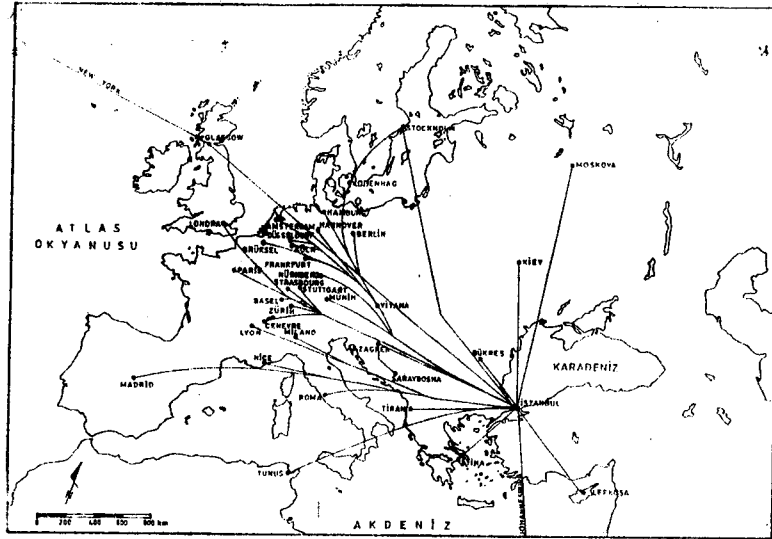
1996 yılı sonunda T.H.Y. Avrupa'da Amsterdam, Atina, Basel, Berlin, Brüksel, Bükreş, Cenevre, Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, Hannover, Köln, Kopenhag, Londra, Lyon, Madrid, Milano, Münih, Nice, Nürnberg, Paris, Roma, Saraybosna, Stockholm, Strasburg, Stuttgart, Tiran, Viyana, Zürih; Bağımsız Devletler Topluluğu'nda Kiev ve Moskova; Afrika'da Luus, Johannesburg; Türk Cumhuriyetleri'nde Alma Ata, Aşkabat, Taşkent, Bişkek, Bakü; A.B.D.'de New York, Uzakdoğu'da Bangkok, Singapur, Tokyo, Osaka; Ortadoğu'da Amman, Abu Dabi, Bahreyn, Beyrut, Cidde, Dubai, Kahire, Kuveyt, Lefkoşe, Riyad, Şam, Tahran, Tel Aviv, Pakistan'da Karaçi gibi başkent ve önemli şehirlere hava ulaşımı sağlamış bulunmaktadır (Şekil 2 ve 3).

İç hat ulaşımı İstanbul ve Ankara'dan dış hatlar İstanbul'dan gerçekleştirilmekte, sadece Hac süresinde Ankara ve Adana'dan Cidde'ye seferler düzenlenmektedir.

Özel havayolu şirketlerinin bir yanda T.H.Y.'nin tarifeli seferler düzenlediği ve yolcu kapasitesi yüksek; diğer yandan da sefer düzenlemediği (Linz, Nantes, Verona, Bilbao, Belfast, Bologna, Bordeaux, Dublin, Toulouse gibi) Avrupa'nın önemli şehirleriyle bağlantıları bulunmaktadır.



Şekil 2-T.H.Y.'nin Ulaşım Ağı (Dış Hatlar)



Şekil 3-T.H.Y.'nin Ulaşım Ağı 'Dış Hatlar)

### III. 1. Uçak Filosunun Gelişimi

Bugün Ortadoğu'nun en büyük şirketi olan T.H.Y. filosu 1933 yılında 5 uçak ve 28 koltuk kapasitesi ile kurulmuştur. 1936'da uçak sayısı 8'e koltuk kapasitesi 64'e yükselen filoda 1937-1942 yılları arasında bir değişiklik görülmez. 1943 yılında 6,1944'de 5 uçak eklenerek koltuk sayısı 185'e çıkar.

1945, kurumda bir atılım yılıdır. Bu yıl (4) sonunda 33 uçak alınarak uçak sayısı 52, koltuk kapasitesi 845'e yükselir. 1945-1966 yılları arasında çeşitli sebeplerden dolayı uçak sayısında azalmalar olur (1960'da 31). 1967 yılında filoyu yenileme çalışmaları başlar. Kiralanmak suretiyle T.H.Y. filosuna jet uçakları eklenir. Uçak sayısı azalarak 20'ye düşer, fakat yeni uçaklar eskilerine göre daha büyük oldukları için koltuk

kapasiteleri 993'e ulaşır. 1971 yılından 1981'e kadar uçak sayısı 22-26 arasında değişir, daha büyük uçaklarla koltuk kapasitesi 3306'ya yükselir. 1986 yılında uçak (30) ve koltuk kapasitesinde (4037) artma, 1987'de ise önemli bir düşüş (25) görülürse de bu durum geçici olup, 1988'den itibaren yeniden gelişme başlar. 1996 sonu itibariyle T.H.Y. filosu büyük bir çoğunluğu Boeing (33) ve Airbus (18) olmak üzere 65 uçak ve 9869 koltuk kapasitesine ulaşmış bulunmaktadır.

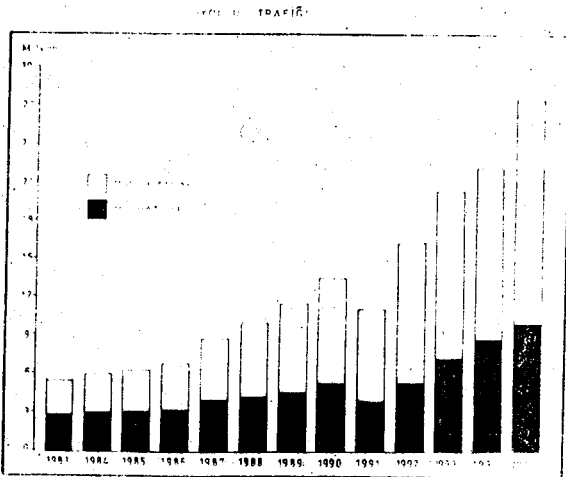
Kiralamak suretiyle uçak filolarını kuran Özel Hava Yolları Şirketlerinin bir kısmı kar edemeyerek kapandıklarından, bir kısmı yeniden kuruldukları için bunlarla ilgili verileri tam olarak tespit etmek pek mümkün olmamakla birlikte, uçak ve yolcu kapasiteleri devamlı olarak artmaktadır. Örnek vermek gerekirse

1985 yılında bir uçakla kurulan İstanbul Hava yolu 1991 yılında 6 uça ve 795 koltuk kapasitesine, 1996 yılı sonunda 16 uçağa ve 2828 koltuk kapasitesine ulaşmıştır.

### III.2 Yolcu Trafikinin Gelişimi

Devlet Hava Yollarının Milli Savunma Bakanlığı'na bağlı olarak çalıştığı 1933-1938 yılları arasında veriler yayınlanmamıştır. Devlet İstatistik Enstitüsüne göre 1939 yılında yolcu sayısı 399, 1943 yılında 56911'dir. 1944 yılından itibaren önemli bir artışla bu sayı 1948 yılında 72.262'ye çıkmış, 1951 yılında 100.000'i (108.524 iç hatlar, 3390'ı Beyrut, Kıbrıs, Kahire hattında olmak üzere toplam 111.914), 1956 yılında 200.000'ini (177.212 iç hatlar, 24.854'ü dış hatlar olmak üzere 202.066) aşmıştır. 1957'de 329.880 (308.829 iç hatlar, 21.051 dış hatlar), 1963'de 402.468 (212 005 iç hatlar, 190.463 dış hatlar), 1965'de 976.292 olarak gerçekleşmiştir.(5)

1965-1975 yılları arasında yolcu sayısının 1973 yılı hariç muntazam olarak artarak 1975 yılında 4.800.288'e ulaştığı görülür. Bunun 2.598.759'u iç hatlar, 2.201.529'u dış hatlara aittir. 1975'ten sonra artmaya devam eden yolcu sayısı 1980 yılında T.H.Y.'nin grevi ile ilişkili olarak 3.458.165'e düşmüş, daha sonra 1991 yılı hariç devamlı artarak 1995 yılında 27.767.379'a yükselmiştir. (Şekil 4). 1991 yılının ilk aylarında ortaya çıkan Körfez Krizi ile yabancı turizm ve hava yolu şirketlerinin Türkiye'yi riskli pazar olarak değerlendirmeleri, rezervasyonlar ile uçak seferlerini iptal etmeleri; T.H.Y.'nin grevi yolcu sayısında önemli bir azalmaya sebep olmuştur.



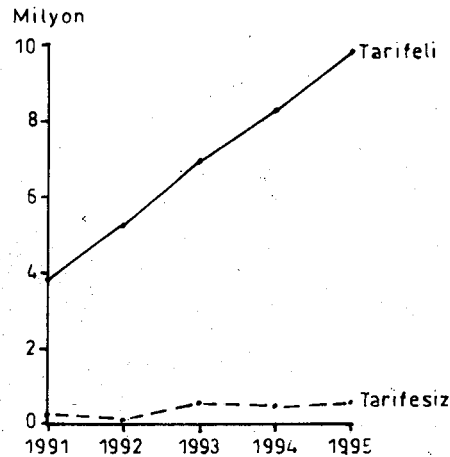
Şekil 4- 1983-1995 Yılları Arasında Yolcu Trafikinin Artışı

Yolcu trafiğinde 1980 yılına kadar iç hatlar yolcu sayısı dış hatlara göre çok fazla iken 1980-1984 arasında

adeta dengelenmiş, 1985'ten sonra dış hatlar iç hatları geçmiş ve özellikle 1990'dan sonra aradaki fark daha çarpıcı hale gelmiştir. 1995 yılında toplam yolcu sayısının 10.347.528'i (%37) iç hatlara, 17.419.851'i (%63) dış hatlara aittir. Bu durum Türkiye'ye gelen turist sayısının artmasından ve bunların çoğunun hava yolunu tercih etmesinden kaynaklanmaktadır.

Hava ulaşımında belirli dönemlerde yolcu trafiğinin artışı tarifeli ya da düzenli seferler yanında tarifersiz (charter) seferlerin düzenlenmesine yol açmıştır. Dünya hava yolu ulaşımında 1970'li yıllardan itibaren tarifersiz seferlerle seyahat eden yolcu miktarında önemli bir artış söz konusudur. Bunların büyük bir kısmını turistler teşkil eder. Turizm mevsiminde artan yolcu talebi charter seferleriyle karşılanır.

Ülkemizde charter seferleriyle taşınan yolcu sayısında 1990 yılından sonra önemli bir artış görülmektedir (Şekil 5 ve 6). 1991 yılında toplam yolcu trafiğinin %27.5'u tarifersiz seferlere ait iken, 1995 yılında %43.2'ye yükselmiş, sadece 1994-1995 yıllarında %39.7 oranında artmış bulunmaktadır. İç hatlarda tarifersiz yolcu sayısında önemli bir artış olmayıp, 1995 yılında taşınan yolcuların %95'i tarifeli seferlere aittir, aynı yıl dış hatlarda charter seferleriyle taşınan yolcu oranı %66'ya ulaşmıştır.



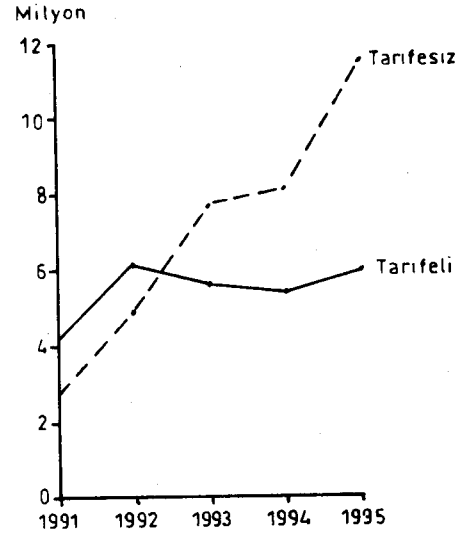
Şekil 5- İç Hatlarda Tarifeli ve Tarifersiz Seferler Yolcu Sayısının Artışı

Üzerinde durulması gereken bir konu da yolcu trafiğinin Türk ve yabancı şirketlere göre dağılışıdır. 1983 yılına kadar T.H.Y ve yabancı şirketler tarafından gerçekleştirilen yolcu trafiğine 1983 yılından sonra özel hava yolu şirketlerinin de katılımıyla daha farklı bir

durum ortaya çıkmıştır. 1991 yılında 11.019.464 olarak gerçekleşen yolcu trafiğinin 7.141.221'i (%64), 1995 yılında 27.767.379 yolcunun 20.005.285'i (%72) Türk şirketleri tarafından taşınmış olup, son yıllarda yabancı şirketlerin payı düşmektedir. Türk şirketleri içinde önemli bir yeri olan T.H.Y.'nin her geçen gün taşıdığı yolcu sayısı artmakta, fakat özel şirketlerin yolcu sayısının artmasıyla hava ulaşımındaki payı azalmaktadır.

İç hatlarda yolcu trafiğinin tamamı T.H.Y. ve Türk şirketlerine aittir. Dış hatları gelince; 1991 yılında 7.009.740 olan dış hat yolcu sayısının 3.131.497'si (%44.6'sı); 1995 yılında 17.419.851 olan yolcu sayısının 9.657.757'si (%55.4'ü)[5] Türk şirketlerine aittir. Yolcu sayısının hızla artması yanında Türk şirketlerinin paylarının yükselmesi oldukça sevindiricidir.

Yolcu trafiğinin yıl içindeki dağılımında tablo 1'de görüldüğü gibi hem iç hatlarda hem de dış hatlarda yolcu sayısı ağustos ayında en yüksek değerine ulaşmakta, temmuz ve eylül, yolcu sayısının yüksek olduğu diğer ayları teşkil etmektedir. Kısaca hem iç turizm hem de dış turizmle ilişkili olarak yaz mevsiminde yolcu sayısında önemli artışlar görülmektedir.



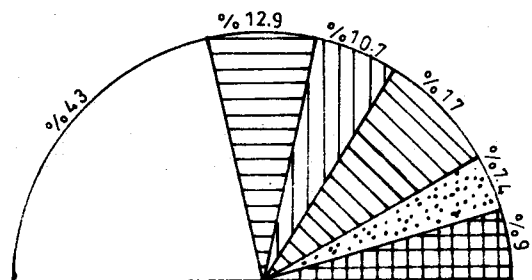
Şekil 6- Dış Hatlarda tarifeli ve Tarifersiz Seferler Yolcu Sayısının Artışı

	Ocak	Şubat	Mart	Nisan	Mayıs	Haziran
İç Hatlar	794.396	656.173	733.882	786.018	918.331	947.737
Dış Hatlar	631.904	527.450	700.320	1.076.528	1.447.779	1.790.899
Toplam	1.426.300	1.183.623	1.434.202	1.862.546	2.366.610	2.738.636

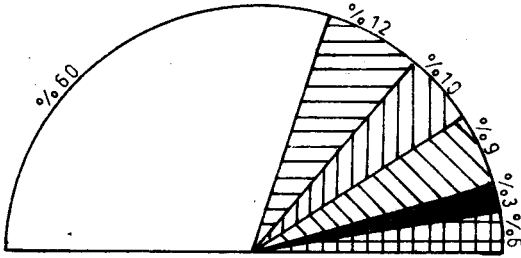
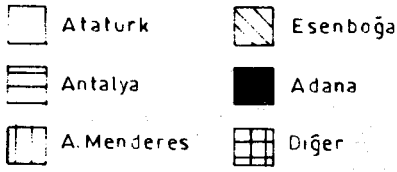
	Temmuz	Ağustos	Eylül	Ekim	Kasım	Aralık
İç Hatlar	1.020.688	1.036.943	960.892	899.167	803.180	789.621
Dış Hatlar	2.473.613	2.713.335	2.239.031	1.951.677	979.769	887.546
Toplam	3.494.301	3.750.278	3.199.923	2.850.844	1.782.949	1.677.167

Tablo 1-Yolcu Trafiğinin aylara Göre Dağılışı

1995 yılında havaalanlarının yolcu trafiğine göre sıralanması şu şekildedir: Atatürk Havalimanı 11.925.118 yolcu ile ilk sırayı, Antalya 1991 yılından sonra yolcu sayısındaki artışla ikinci sırayı alır (4.727.669). Bunları Esenboğa (3.596.111), Adnan Menderes (2.989.647), Dalaman (2.081.705), takip eder. Bu beş havalimanının toplamı (25.320.250) 1995 yılı yolcu trafiğinin %91'ini oluşturur. Diğer havaalanlarının payı önemsizdir. Bu sayılara göre aynı yıl yolcu trafiğinin %43'ünün Atatürk Havalimanı, %17 Antalya, %12.9 Esenboğa, %10.7 Adnan Menderes, %7.4'ünün Dalaman Havalimanı'na ait olduğu şekil 7'de görülmektedir.



Şekil 7- 1995 Yılında Yolcu Trafiğinin Havalimanlarına Göre Dağılışı



**Şekil 8 - 1995 Yılında Yük Trafikinin Havalimanlarına Göre Dağılışı**

### III.3 Yük Trafikinin Gelişimi

İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra yolcu taşımacılığı yanında yük taşımacılığının da arttığı görülür. Bununla beraber oran olarak diğer ulaşım yollarıyla rekabet edemez. Başlıca sebebi maliyetin yüksekliğidir. Kıymetli eşyalar (mücevher, elektronik eşyalar), kısa sürede bozulabilecek ürünler (meyva, çiçek, balık), en çok da posta hava yoluyla taşınır. Bugün dünyada hava yolu taşımacılığında ilk sırada A.B.D., Almanya, Fransa gibi hava ulaşımının çok yaygın olduğu gelişmiş ülkeler ile kara yollarının fazla gelişmediği, ulaşılması güç bölgelere sahip alan bakımından büyük ülkeler (Kanada, Avustralya, Brezilya gibi) yer alır. Uzun yıllar Türkiye'de hava yoluyla taşınan yük; bagaj, gazete ve postadır. Dünya'da kargo taşımacılığının gelişmesiyle birlikte Türkiye'de de bu alanda çalışmalar başlamış, ihracat ve ithalat imkanı fazla olan havalimanlarında kargo terminalleri inşa edilmiştir. Bunlardan Atatürk havalimanı'nda yılda toplam 200.000 ton, Esenboğa'da 40 ton, Adana'da 8400, Adnan Menderes'te toplam 8000 m<sup>2</sup> 'lik kapalı alana sahip bir defada 407 ton, Antalya'da ise 1441 m<sup>2</sup> lik kapalı sahası ve 50 ton kapasiteli soğuk hava deposu bulunan kargo terminalleri hizmete girmiştir. T.H.Y. 1981 yılından sonra başlattığı kargo seferlerine özel hava yolu şirketleri de katılmıştır.

İhracat ve İthalatçılar tarafından tam kapasiteyle kiralanabilen kargo uçaklarında konteynır, palet ve yığma yükleme şeklinde kargo hizmeti verilmekte. ayrıca tüm tarifeli yolcu seferlerinde kargo kompartımanlarında taşımacılık yapılmaktadır. 1996 yılı sonu itibarıyla T.H.Y. 3 adet 20 şer ton kapasiteli kargo uçağına sahip olup, yolcu uçaklarının 250 tona varan kargo kapasitesi bulunur. Ayrıca dünyadaki son gelişmelere uyarak T.H.Y. ile Air France arasında varılan anlaşma ile

İstanbul-Paris-İstanbul arasında iki şirketin kargoları ortak taşınmaktadır.

1955 yılında posta, bagaj, kargo dahil hava yoluyla taşınan yük 3179 ton, 1960'da 7099, 1965'de 18.402, 1970'de 44.030 (24.243 iç, 19.787 tonu dış hat), 1975'de 87.358 (37.429 iç, 49.927 dış hat), 1980'de 75.428 ton (32.223 iç, 43.205 dış hat) olarak gerçekleşmiştir. Yük trafiğinin çoğu 1975 yılına kadar iç hatlara ait iken bu tarihten sonra dış hatlar iç hatları geçmiştir.

1981 yılında T.H.Y.'nın, 1983'ten sonra özel şirketlerin kargo seferlerini başlatmasından sonra yük trafiği şekil 9'da görüldüğü gibi hızla artmıştır. 1983 yılında 100.000 tonun altında olan kargo, posta, bagaj 1991 yılı hariç devamlı artarak 1995 yılında 500.000 tonun üzerine çıkmıştır. 1991 yılında Körfez Krizi'nin sebep olduğu Avrupa turizminde görülen durgunluk, yolcu sayısının dolayısıyla birlikte taşıdıkları yükün azalması, T.H.Y. grevi yük trafiğinin bir önceki yıla göre önemli ölçüde azalmasının en önemli sebepleridir.

1995 yılında 576.920 tona ulaşan yük trafiğinin 405.368 tonu (%70) dış hatlara, 171.552 tonu (%30) iç hatlara aittir. Dış hat yük trafiğinin 220.227'si (%54.3) Türk şirketleri, %45.7'si ise yabancı şirketler tarafından taşınmıştır. Türk şirketleri ile taşınan yükün (220.227 ton) 112.310 tonu (%51) T.H.Y.'na, 23.384 tonu (%10) İstanbul Hava Yollarına aittir. Posta ve bagaj çıkartılırsa geriye kalan kargo 1995 yılında 174.542 tondur. Bunun 58.287'si iç hatlara, 116:255'i dış hatlara aittir.

Dış hat kargonun 50.079'u (%43.1) Türk şirketleri, 66.176 tonu (%56.9) yabancı şirketler tarafından taşınmıştır[5].

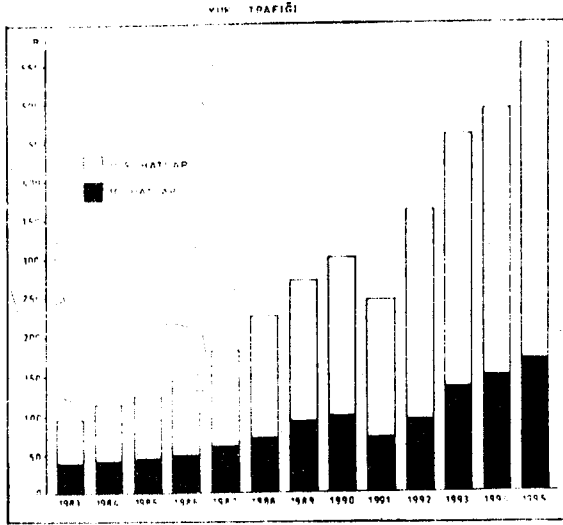
1995 yılında yük trafiğinin yıl içinde dağılışına bakıldığında tıpkı yolcu trafiğinde olduğu gibi ağustos ayında en yüksek değerine ulaşır. Temmuz ve eylül ayları yükün fazla olduğu diğer aylardır. Bu durum bu aylarda artan yolcu sayısı ve bagajla ilişkilidir.

Toplam yük trafiğinin 1995 yılında %60'ı Atatürk, %12'si Antalya, %10'u Adnan Menderes, %9'u Esenboğa, %3'ü Adana olmak üzere 5 büyük havalimanından gerçekleşmiş, geriye kalan %6 ise diğer havaalanlarına aittir. Dış hatlara ait kargonun hepsi Atatürk, Esenboğa, Adnan Menderes, Antalya, Adana, Dalaman, Trabzon'dan gerçekleşmiştir (Şekil 8).

	Ocak	Şubat	Mart	Nisan	Mayıs	Haziran
İç Hatlar	13.470	11.502	12.711	12.467	14.611	14.437
Dış Hatlar	20.883	18.391	21.755	27.471	30.080	35.436
Toplam	34.353	30.433	34.446	39.938	44.691	49.873

	Temmuz	Ağustos	Eylül	Ekim	Kasım	Aralık
İç Hatlar	16.857	17.900	17.058	15.625	13.423	11.501
Dış Hatlar	47.127	52.176	43.010	43.871	33.704	30.924
Toplam	63.894	70.076	60.068	59.486	47.127	42.425

Tablo 2-1995 Yılı Yük Trafikinin Aylara Göre Dağılışı



Şekil 9- 1983-1995 Yılları Arasında Yük Trafikinin Artışı

## IV- SONUÇ

Ülkemizde 1933 yılında kurulan Devlet Hava Yolları ile başlayan hava ulaşımı 63 yıl içinde önemli bir gelişme göstermiştir. Bu gelişme 1983 yılında özel hava yolu şirketlerinin kurulmasıyla daha da hızlanmıştır. Yurt içinde İstanbul ve Ankara ile önemli şehirler arasında; yurt dışında İstanbul merkez üzere Orta Asya Türk Cumhuriyetleri, Kafkasya, Doğu ve Güney Asya, Ortadoğu, Afrika, Amerika ve özellikle Avrupa'nın önemli merkezleri olmak üzere dört kıtaya non-stop uçuşlar yapılmaktadır. Filosunun yenileyen T.H.Y. uçaklarının ortalama yaşı 3.8 yıla düşmüştür. Dünyanın en büyük hava yolu şirketlerinin uçaklarının ortalama yaşı beşin üzerindedir. (Lufthansa 5.7, British Airways 8.3 yıl). Başlangıçta eski uçaklarla kurulan özel hava yolu şirketleri bugün filolarının büyük bir kısmını yenilemiş durumdadırlar. Avrupa Hava Yolları

Birliği'nin (A.E.A.) 1995 verilerine göre T.H.Y.'nın (yolcu-km) artış yüzdesi Avrupa kıtası hariç Avrupa Hava yolları'ndan yüksek gerçekleşmiştir. Non-stop uçtuğu Amerika'da % 37.9'luk bir yükselme söz konusudur. Bütün bu gelişmelerle ilişkili olarak 1995 yılında hava yollarında taşınan yolcu sayısı 27.767.379'a, yük ise 576.920 tona ulaşmış bulunmaktadır. Yolcu ve yük trafiğinin büyük bir bölümü Atatürk Antalya, Esenboğa, Adnan Menderes, Dalaman havalimanlarından gerçekleştirilmektedir.

Dünya'da ulaşım yolları içinde en hızlı gelişeni hava yollarıdır. Ülkemizde bu alandaki gelişmeler oldukça önemlidir, fakat yeterli olduğu söylenemez. Bilindiği gibi Türkiye'de yük ve yolcu trafiği kara yolları üzerinde yoğunlaşmıştır. Kara yollarının yükünü azaltmak ve kısa zamanda istenilen yere ulaşabilmek için hava yollarının daha cazip hale getirilmesi gerekmektedir. İç hatlarda bilet fiyatları yüksektir. T.H.Y.'nın genel olarak uçakları büyük olup, tam kapasiteyle çalışmazlar. Bu yüzden maliyetleri de yüksektir. Maliyeti daha az küçük uçaklar kullanılarak ücreti düşürmek suretiyle yolcu sayısı artırılabilir.

Bugün dünyada birçok hava yolu şirketi zarar etmektedir. Devletin özel hava yolu şirketlerini özendirilmesi, belirli ölçüde yardım etmesi gerekir. T.H.Y. grevi yahut Körfez Krizi'nde olduğu gibi yabancı şirketlerin çeşitli sebeplerle Türkiye'ye seferlerini iptal etmelerinde Türkiye'nin dünya ile bağlantısı bu şirketlerle sağlanmaktadır. Özellikle bu şirketlerin dış hatlardaki paylarının artırılmasına çalışılmalıdır.

Yaz mevsiminde yolcu sayısı ve yük trafiği artmakta, bu durum yolcuları güç durumda bırakmaktadır. Kapasitelerinin üzerinde hizmet veren hava limanlarımızın (Atatürk, Trabzon vs.) kısa zamanda kapasitelerinin artırılması, diğerlerinde de çalışma saatleri ve görevlilerin sayısının artırılmasıyla kısa sürede çözüm bulunması gerekmektedir. Özellikle son yıllarda ülkemize gelen turistlerin hava yolunu tercih



etmeleri (1995'de % 66.83) turizm bölgelerindeki havaalanlarımızda yoğun bir trafiğe sebep olmaktadır. Turizmi desteklemek açısından bu gibi bölgelerimizde yeni havaalanlarının inşası bu duruma getirilebilecek en önemli çözümlerden biridir.

#### **YARARLANILAN KAYNAKLAR**

- (1)- TÜMERTEKİN, E.-ÖZGÜÇ, N, 1995 Ekonomik Coğrafya, Çantay Kitabevi, İstanbul
- (2)-ERGİN, S., 1991, "Özel Sektör Hava Yollarının Önemi, Durumları ve Sorunlarının Çözüm Önerileri", III. Ulusal Havacılık Sempozyumu, Anadolu

Üniv. Yay. No:548, Sivil Havacılık Meslek Yüksek Okulu Yay. No:2, Eskişehir.

- (3)-PIROU, G., 1949, Çeviren Sahir Kozikoğlu, Hava Yolu Ulaştırması ve Türkiye'de Sivil Havacılık, s.80-81-82, Ankara.
- (4)-Türk Hava Yolları Genel Müdürlüğü, 1985, Dünden Bugüne Türk Hava Yolları, İstanbul.
- (5)-Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, 1995, D.H.M.İ. İstatistik Yıllığı, Ankara.