

TÜRKİYE'NİN HAVAALANLARI

Turkish Airports

Dr. Nuran TAŞLIGİL*

ÖZET

Türkiye'nin ilk havaalanı 1912 yılında İstanbul'da yapılmıştır. Ankara-İstanbul arasında 1933 yılında hava ulaşımının başlamasından sonra yeni havaalanlarının inşasına hız verilmiştir. Uçak ve yolcu kapasitesi açısından en büyük havalimanı Atatürk havalimanıdır. Onu sırasıyla Esenboğa, Adnan Menderes, Antalya, Dalaman takip eder. Yirmidört saat hizmet veren bu havalimanları yolcuların her türlü ihtiyaçlarını karşılayabilecekleri tesislerle donatılmıştır. Diğer havaalanlarından Adana, Trabzon, Gaziantep, Kars, Erzurum, Van, Diyarbakır uluslararası charter seferlerine Erzincan, Elazığ, Malatya, Samsun, Sinop, Şanlıurfa, Sivas, Muş sadece iç hat seferlerine açıktır, yaz ve kış tarifesine göre hizmet verirler.

İç hat seferlerine açık havaalanları yolcu sayısının azlığından dolayı düşük kapasite ile çalışırlar. Oysa başta Atatürk Havalimanı olmak üzere, Antalya, Trabzon gibi uluslararası hava trafiğine açık bazı havalimanları yılın belirli dönemlerinde kapasitelerinin üzerinde yolcu trafiğine sahne olurlar, bu yüzden yeterli hizmeti veremezler. Türkiye turizminin geleceği açısından bu gibi havalimanlarında çalışanların sayısının artırılması, kapasitenin yükseltilmesi, yeni teknik donatımların uygulanması gibi gerekli tedbirlerin alınması gerekmektedir.

ABSTRACT

The first airport of Turkey was built in 1912 in İstanbul. After starting air transportation between Ankara and İstanbul in 1933, building new airports was accelerated. Because of numbers of airplanes and passengers capacity Atatürk Airport is the biggest. Others are Esenboğa, Adnan Menderes, Antalya, Dalaman. These airports are in the service of passengers for twentyfour hours and passengers can find everything they need. According to summer or winter timetable Erzincan, Elazığ, Malatya, Samsun, Sinop, Şanlıurfa, Sivas, Muş airports are only used for domestic lines these airports serve with low capacity because of few passengers. However Adana, Trabzon, Gaziantep, Kars, Erzurum, Van, Diyarbakır airports are used for international charter flights. Some of them especially Atatürk, Antalya, Trabzon airports serve with over

* Marmara Üniversitesi, Atatürk Eğitim Fakültesi, Coğrafya Eğitimi Bölümü, İstanbul.

capacity at certain time and they can not offer enough service. It is necessary to take precautions like increasing the capacity, increasing the number of staff and applying the newest technical equipment for the future of Turkish tourism.

Giriş

Dünyada sanayi ve ticaretin gelişmesi her çeşit ulaşımın (kara, deniz, demiryolu, hava) ve taşınan yük, katedilen mesafe yolcu miktarının büyük ölçüde artışına sebep olmuştur. Ulaşım yolları içinde havayolu diğerlerine göre daha kısa sürede, adeta başdöndürücü bir hızla gelişmiştir. 20. yy'ın başında havada uçuş bilimsel ve sportif amaçlarla yapılmakta iken I. Dünya Savaşı'nın sonunda yeni bir ulaşım yolu haline gelmiştir. Önce Fransa'da daha sonra ABD'de başlayan ticari havacılık 1946'dan sonra dünyanın çeşitli kısımlarına yayılmış, Kuzey Atlantik'in aşılması, Amerika'dan Asya'ya Kuzey Kutbu'ndan geçilmesi hava ulaşımında önemli etapları teşkil etmiştir. Özellikle II. Dünya Savaşı'ndan sonra turizmin gelişmesi havayolu ulaşımını önemli ölçüde etkilemiştir.

Dünya havayollarının gelişmesiyle, başlangıçta uçağın inip kalkmasına uygun geniş düz alanlar ve toprak pistlerden ibaret olan havaalanlarının bir taraftan sayıları çoğalmış diğer taraftan çok çeşitli ihtiyaçlara cevap veren tesisler haline gelmişlerdir. Günümüzde beton pistler, radar, kule, meteoroloji istasyonu, mağazalar, lokantalar, park alanları, gümrük, bankalar, bekleme salonlarıyla adeta birer şehir görünümündedirler.

Türkiye'de ilk havaalanı 1912 yılında askeri amaçlarla inşa edilmiş, 1933 yılında hava ulaşımının başlamasından sonra hem sivil hem askeri amaçlarla çeşitli bölgelerimizde yenileri inşa edilmiştir. Bu makalede Türkiye'nin havaalanları genel özellikleri, verilen hizmetler, yolcu sayısı, taşınan yük miktarı açısından incelenecek, Türkiye'de hava ulaşımının gelişimi ayrı bir araştırmaya konu olacaktır.

Havaalanlarının Kuruluşu ve Gelişmesi

Türkiye'nin ilk havaalanı 1912 yılı ocak ayında bugünkü Ataürk havalimanının kuzeyinde bulunan Sefaköy'de inşa edilmiştir. İki hangar ve bir meydana oluşan bu tesisle Türkiye'de havacılık alanında ilk adım atılmıştır. Fakat ilk sivil havaalanı Ankara'da Güvercinlik mevkiinde hizmete girmiştir. O günlerde alanda terminal olarak kullanılan çadırlardan başka bir şey yoktu. 1933 yılında İstanbul-Ankara arasında ilk hava hattının açılmasıyla bu iki alanın ihtiyacını karşılayacak beton ve asfalt pistler yapılmıştır.

İstanbul ve Ankara havaalanlarından sonra İzmir ve Adana (1937), Afyon, Elazığ, Van (1943) da pistler ve meydan işletme binaları yapılmıştır. Daha sonra Sivas, Erzurum, Diyarbakır, Konya, Kayseri, Malatya, Antalya, Gaziantep, İskenderun, Urfa'da uçakların iniş ve kalkışına elverişli meydanlar tesis edilmiştir (1944). Samsun (1945) ve Bursa'da (1946) da inşa edilmesiyle 1947 yılında havaalanı sayısı 19'a yükselmiştir.

Türkiye'de hava ulaşımının gelişmesiyle, bugün bir kısmı askeri amaçlarla kullanılan yeni küçük havaalanları inşa edilmiş (Balıkesir, Kars, Ağrı, Akhisar, Alaşehir, Aydın, Bandırma, Çanakkale, İskenderun, Urfa, Kastamonu, Zonguldak, Trabzon, Batman), mevcut havaalanları daha iyi hale getirilmiş ve bir kısmı da uluslararası ulaşımına açılmıştır. 1980 yılından sonra, daha önce bir ara kullanılmış sonra faaliyetlerine ara verilmiş veya yeni inşa edilen Dalaman (1981), Adnan Menderes (1987), Erzincan, Kars (1988), Çardak, Çanakkale (1991), Muş (1992), Sinop (1993), Tokat (1995) havaalanları hizmete girmiştir. Yeni inşa edilenlerle birlikte bugün Türkiye'de havaalanı sayısı 40'ı aşmış bulunmaktadır.

Havaalanlarımızın Çeşitli Özellikleri

Havaalanlarımızın bir kısmı sivil kategoride olup Devlet Hava Meydanları Genel Müdürlüğü tarafından işletilir (Atatürk, Dalaman, Esenboğa, Adana, Gaziantep, Samsun gibi). Bir kısmı sivil-asker kategorisinde olup Hava ve Kara Kuvvetleri de bu alanlardan istifade ederler (Bursa, Çanakkale, Çardak, Diyarbakır, Elazığ, Erzincan, Erzurum, Malatya, Muş, Sivas gibi). Bazıları sadece askeridir (Çiğli, Gaziemir, Mürted, Etimesgut, İncirlik, Afyon).

Havaalanlarımızın bir kısmı sadece iç hat seferlerine açıktır (Bursa, Erzincan, Elazığ, Malatya, Samsun, Sivas, Şanlıurfa, Çardak, Sinop, Muş gibi). Diğerleri iç hatların yanında uluslararası seferlere de açıktır. Bunlardan Atatürk, Esenboğa, Adnan Menderes, Antalya, Dalaman uluslararası tarifeli seferlere; Adana, Trabzon, Gaziantep, Kars, Erzurum, Van ve sadece Hac süresi boyunca Diyarbakır charter seferlerine açıktır. Atatürk, Esenboğa, Adnan Menderes, Antalya, Dalaman, Adana 24 saat, diğerleri yaz ve kış tarifesine göre hizmet verirler.

Havaalanlarımızın bir bölümünün yıllık yolcu kapasitesi 1.000.000'un uçak kapasitesi ise 100.000'in üzerindedir (Antalya, Adnan Menderes, Esenboğa, Atatürk gibi). Diğerlerinin kapasiteleri daha küçüktür. Sadece kapasite açısından değil kapladıkları alan bakımından da büyük farklılıklar gösterirler. Atatürk, Dalaman, Erzurum, Malatya-Erhaç havaalanları çok geniş alana yayılmışlardır. Sivas, Samsun, Trabzon, Bursa bu bakımdan daha küçüktür. Havaalanlarımızın bir kısmı deniz seviyesine çok yakın (Atatürk, Sinop, Dalaman) bir kısmı da 1000 m.'nin üstünde kurulmuşlardır (Van, Sivas, Erzurum, Erzincan gibi). Türkiye'nin en yüksekteki havaalanı 1765 m.'de Kars havaalanıdır.

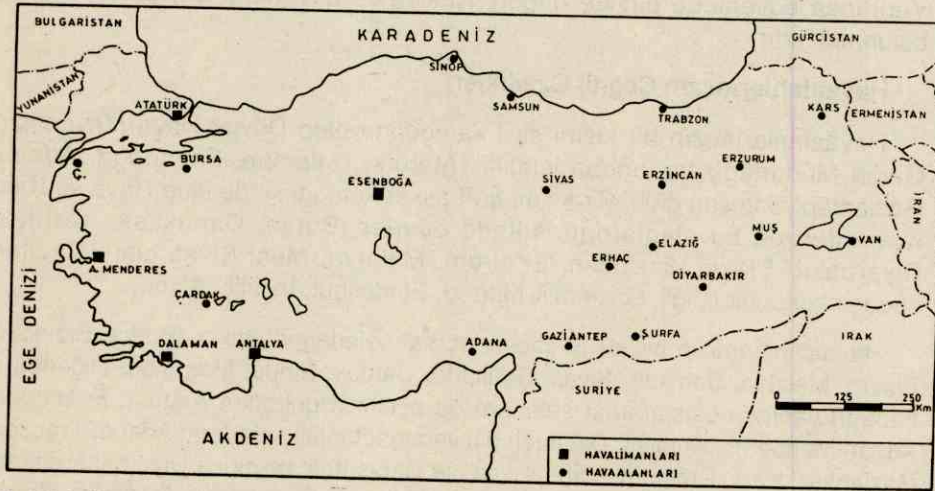
Dünyada havaalanları çeşitli özellikleri gözönünde bulundurularak sınıflandırılır. Milletlararası Sivil Havacılık Organizasyonu (I.C.A.O.) pist uzunluğuna göre 7 gruba ayırır⁽¹⁾. Fransa'da faaliyetlerin türüne uygun (uzun ulaşım, orta mesafede ulaşım, kısa mesafeler, pilot okulları ve turizm havaalanları) olarak 5 gruba ayrılırlar⁽²⁾. Uçak ağırlıklarına göre: En ağır uçakların, 60 tonluk, 20 tonu geçmeyen ve 5 tona kadar olan hafif uçakların kullanılabilirdiği havaalanları olmak üzere 4 gruba ayıranlarda vardır⁽³⁾.

(1) Wolkowisch, M., Géographie Des Transports, s. 87.

(2) Wolkowisch, M., A.g.e., s. 87

(3) Tümertekin, E.-Özgüç, N., Ekonomik Coğrafya, s. 619

Son yıllarda bazı değerli eşyalar havayoluyla taşınmakta ve havaalanları yolcu ile birlikte büyük ölçüde yük trafiğine sahne olmaktadır. İşte büyük ölçüde yük ve yolcuya hizmet veren bu havaalanları havalimanı şeklinde mütalaa edilmektedir. Bu makalede Devlet Hava Meydanları İşletmesi (D.H.M.İ.) Genel Müdürlüğü tarafından çalıştırılan havaalanlarını a) Havalimanı b) Havaalanı olarak 2 gruba ayırarak inceleyeceğiz (Şekil 1).



Şekil 1- Türkiye'nin Havalimanları ve Havaalanları
Figure 1- Turkish Airports

I- Havalimanları

Atatürk, Esenboğa, Adnan Menderes, Antalya, Dalaman havaalanları bu gruba girerler. Yirmidört saat hizmet veren limanların yıllık yolcu kapasitesi 1.000.000 üzerindedir. Her türlü uçakların iniş ve kalkışına uygun olan bu limanlarda hava trafik kontrol hizmetleri radar ile sağlanır. Yolcuların her türlü ihtiyaçlarını karşılayacak alt yapıya (restaurant, cafe-bar, telefon, oto kiralama, change ofis gibi) sahiptirler.

Atatürk Havalimanı

En büyük havalimanımız İstanbul'un batısında, Marmara Denizi'ne yakın, şehir merkezine 24 km uzaklıkta Yeşilköy'de kurulmuş, 1953 yılında uluslararası hava trafiğine açılmıştır. Hava ulaşımının gelişmesiyle kısa sürede yetersiz kalan havaalanı muhtelif tarihlerde genişletilerek bugün toplam alanı 9.470.554 m²'ye ulaşmıştır. Havalimanında beton kaplama 2300X60 ve 3000X45 m. boyutlarında iki pist ve bu pistleri aprona bağlayan toplam 1547X23 m. boyutunda 15 taksirut⁽¹⁾ bulunmaktadır. Bunların 6 tanesi hızlı

(1) Taksirut: Bir havaalanında uçakların yerde pist ve apron gibi bölümler arasında gidip gelmesi için düzenlenmiş standart ölçüdeki yollar.

çıkışlara aittir. Havalimanında muhtelif cins ve boyutlarda (B-707, A-310, DC-10 gibi) uçağın park edebileceği 11 apron bulunur. 60.685 m²'lik dışhat, 12.067 m²'lik iç hatlar olmak üzere 72.753 m²'lik terminal binalarıyla ülkemizin bu en büyük havalimanında yakın yıllarda charter terminali de hizmete açılmıştır. İç ve dış hatlar terminalinde VIP ve CIP salonları ile Yabancı Konuklar köşkü bulunur. PTT üniteleri, banka şube ve para otomatları, change ofisleri, restoranlar, cafe-bar, büfe, pastahaneler, snack-bar, duty free shop, rent-a car firmalarıyla yolcuların her türlü ihtiyaçlarına cevap veren havalimanında çok çeşitli sektörlerde 22.000 kişi çalışır. Bu açıdan ele alındığında İstanbul'un yanında adeta bir şehir görünümündedir.

Uzun yıllar kurulduğu mevkiin adıyla anılan ve 1985'te Atatürk adının verildiği havalimanı yıllık 11.000.000 yolcu, 350.400 uçak, 1236 araçlık oto park ve 200.000 ton kapasiteli kargo terminaline sahiptir.

Atatürk havalimanının hava ulaşımındaki önemine gelince: Devlet İstatistik Enstitüsü verilerine göre 1965 yılında 23.865 olan uçak trafiği 1995 yılında 159.630'a yükselmiştir. Çeşitli sebeplerden dolayı bazı yıllar bir önceki yıllara göre azalmalarla birlikte önemli bir artış sözkonusudur. Sadece 1994-1995 yılındaki artış oranı % 6'dır. 1995 yılı Türkiye'nin havaalanlarının toplam uçak trafiğinin % 46'sı Atatürk havalimanına aittir. 350.400 olan uçak kapasitesinin % 45.6'sı kullanılmıştır.

1995 yılında havalimanında uçak trafiğinin aylara göre dağılımını gösteren Tablo 1'de temmuz ve ağustos aylarının en yoğun hava trafiğine sahne olduğu görülmektedir.

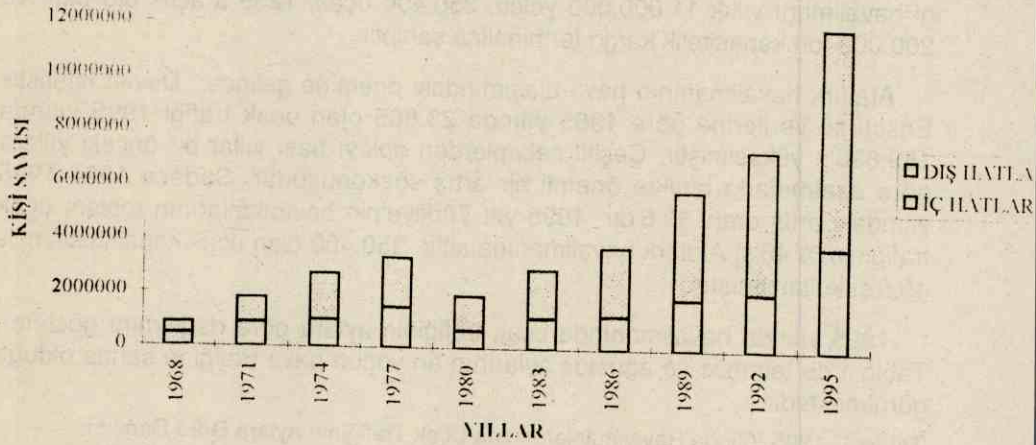
Tablo 1- 1995 Yılında Havalimanlarımızda Uçak Trafiğinin Aylara Göre Dağılımı
Table 1- According to Months the Distribution of Air Traffic in Airports in 1995

| | Atatürk | Esenboğa | A.Menderes | Antalya | Dalaman |
|---------------|----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| OCAK | 10.640 | 3252 | 1406 | 1110 | 820 |
| ŞUBAT | 9888 | 2990 | 1449 | 907 | 2624 |
| MART | 11.676 | 3384 | 1601 | 1565 | 1520 |
| NİSAN | 12.537 | 3564 | 2239 | 3308 | 1238 |
| MAYIS | 13.474 | 3847 | 3082 | 4204 | 2273 |
| HAZİRAN | 13.780 | 6164 | 3509 | 4963 | 2816 |
| TEMMUZ | 15.286 | 4871 | 4575 | 6301 | 2946 |
| AĞUSTOS | 16.378 | 5200 | 4901 | 6617 | 3069 |
| EYLÜL | 14.730 | 4209 | 3863 | 5802 | 2796 |
| EKİM | 14.814 | 3729 | 3036 | 5703 | 2478 |
| KASIM | 13.207 | 3331 | 1549 | 2185 | 395 |
| ARALIK | 13.320 | 3629 | 1594 | 1858 | 323 |
| TOPLAM | 159.630 | 46.170 | 32.804 | 44.523 | 23.298 |

Kaynak: Devlet Hava Meydanları İşletmesi İstatistik Yıllığı

Bununla birlikte 19.10.1995 tarihinde 517 uçakla pik-gün⁽¹⁾ ve 02.03.1995 tarihinde 15⁰⁰-16⁰⁰ saatleri arasında 37 uçakla pik-saat trafiği yaşanmıştır. Bu rakamlar Atatürk Havalimanı için oldukça yüksektir. Havalimanında yolcu trafiğinin artışını açıklayabilmek için şekil 2 yapılmıştır. 1951 yılında gelen (732), giden (666) yolcu sayısı sadece 1398 kişi idi. 1965 yılında yarım milyonu, 1969'da bir milyonu, 1988'de 5 milyonu aşan yolcu sayısı, 1995'te 11.925.118 olarak gerçekleşmiştir. Bu sayının % 68'i dış hatlar, geri kalan kısmı iç hatlar olarak gerçekleşmiştir. Bu sayının % 68'i dış hatlar, geri kalan kısmı iç hatlar yolcusu olup yolcu sayısının % 29'u tarifersiz seferlere aittir.

ATATÜRK HAVALİMANI



Şekil 2- 1968-1995 Yılları arasında Atatürk Havalimanında Yolcu Sayısının Artışı
Figure 2- Increasing of Numbers of, Passengers Between 1968-1995 at Atatürk Airports

Uçak trafiğinde olduğu gibi yolcu trafiği de temmuz ve ağustos aylarında en yüksek değerine ulaşmaktadır (Tablo 2). 1995 yılında havalimanı yolcu kapasitesini aşmış ve kullanım oranı % 108.4'e çıkmıştır.

Yük trafiğine gelince: 1965 yılında 7824, 1975'te 59.734, 1985'te 95.959 ton olan yük 1990'da 175.491 tona ulaşmış, daha sonra hızla artarak 1995 yılında 346.935 tona yükselmiştir. Aynı yıl taşınan yükün % 78'i dış hatlara aittir.

(1) Belirli bir süre içinde bir hava alanında bir gün veya saatte görülen en yüksek yolcu, uçak sayısına verilen addır.

Tablo 2- 1995 Yılında Havalimanlarımızda Yolcu Trafiğinin Aylara Göre Dağılımı
Table 2- The Distribution of the Numbers of Passengers According to Months in 1995

| | Atatürk | Esenboğa | A.Menderes | Antalya | Dalaman |
|---------------|-------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| OCAK | 787.690 | 266.601 | 110.099 | 73.561 | 4727 |
| ŞUBAT | 652.268 | 213.151 | 88.849 | 67.216 | 5466 |
| MART | 779.474 | 231.058 | 106.406 | 134.474 | 10.980 |
| NİSAN | 898.326 | 262.497 | 167.873 | 318.171 | 84.681 |
| MAYIS | 908.311 | 305.446 | 271.439 | 420.441 | 240.812 |
| HAZİRAN | 1.002.455 | 334.258 | 337.460 | 545.099 | 301.831 |
| TEMMUZ | 1.246.606 | 411.587 | 480.624 | 743.508 | 365.984 |
| AĞUSTOS | 1.376.386 | 432.822 | 505.602 | 772.392 | 388.570 |
| EYLÜL | 1.186.271 | 344.495 | 405.204 | 669.981 | 371.918 |
| EKİM | 1.153.849 | 276.270 | 286.444 | 650.377 | 284.236 |
| KASIM | 999.150 | 256.855 | 112.663 | 204.634 | 18.780 |
| ARALIK | 983.332 | 260.630 | 116.984 | 127.815 | 3720 |
| TOPLAM | 11.925.118 | 3.596.111 | 2.989.647 | 4.727.669 | 2.081.705 |

Kaynak: Devlet Hava Meydanları İşletmesi İstatistik Yıllığı

Esenboğa Havalimanı

Yolcu ve uçak kapasitesi açısından ikinci sırada bulunan Esenboğa havalimanı Ankara'nın kuzeydoğusunda şehir merkezine 28 km mesafede deniz seviyesinden 953 m. yükseklikte kurulmuştur. 7.842.542 m²'lik sahada hizmet vermekte 7062 m²'lik iç hatlar, 7944 m²'lik dış hatlar terminali bulunmaktadır. Bu terminallerde PTT, banka şubeleri, restaurantlar, cafe-barlar, duty free shop ve rent-a car firmaları, VIP, CIP salonu ile Yabancı Konuklar köşkü bulunmaktadır.

Havalimanının 3750X60 ve 3750X45 boyutlarında kompozit⁽¹⁾ kaplamalı iki pisti, 27 uçak kapasiteli 4 apronu bulunur. 4300X23 m. boyutundaki taksirutu ile havalimanlarımız arasında birinci sıradadır.

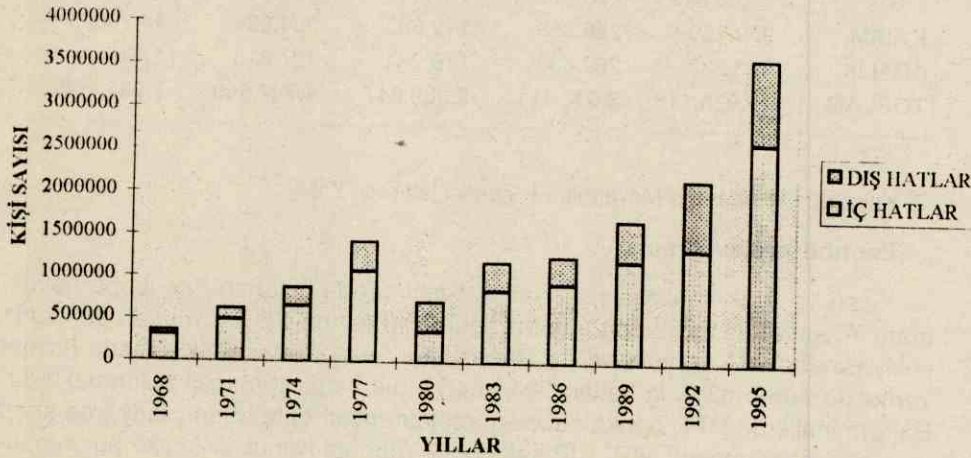
Esenboğa'nın 1951 yılında 104 olan uçak trafiği 1965'te 13.786, 1975'te 18.666, 1985'te 19.882, 1990'da 27.801 olmuştur. Özellikle 1991 yılından sonra hızlı bir artışla iniş-kalkış yapan uçak sayısı 1995'te 46.170'e yükselmiş bulunmaktadır. Sadece 1994-1995 yılları arasında artış % 13.2 olarak gerçekleşmiştir. Buna rağmen 236.520 uçak kapasitesi bulunan havalimanının bu sayıyla ancak % 19.5'i kullanılmaktadır. Tablo 1 de de görüldüğü gibi temmuz ve ağustos aylarında uçak trafiği en yüksek değere ulaşmaktadır. 18.08.1995 tarihinde 233 uçakla pik-gün ve 21.07.1995 tarihinde 14⁰⁰-15⁰⁰ saatleri arasında 20 uçakla pik-saat yaşanmıştır.

(1) Pistin beton ve asfalt karışık kaplanmasıdır.

Havalimanına 1951 yılında gelen 829, giden 884 olmak üzere toplam yolcu sayısı 1713'tür. 1970 yılında 450.000, 1976 yılından sonra bir milyonun, 1992'de iki milyonun üzerine çıkan yolcu sayısı 1995 yılında 3.596.111'e ulaşmıştır. Bu durumu daha iyi gösterebilmek için şekil 3 yapılmıştır. Özellikle 1991 yılından itibaren yolcu sayısında önemli bir artış söz konusudur.

Esenboğa Havalimanının yolcu trafiğinin büyük bir bölümünün (%72) iç hatlara ait olması ve tarifersiz uçakla gelen yolcu oranının (% 14.4) düşüklüğü onu diğer havalimanlarımızdan ayıran önemli bir özelliktir. Yolcu trafiğinin yıl içindeki dağılışı tablo 2'de görülmektedir. Uçak trafiği ile ilişkili olarak temmuz ve ağustos aylarında yolcu sayısı maksimuma ulaşmaktadır. Havalimanının 5.150.000 yolcu kapasitesinin 1995 yılında % 69.8'i kullanılmıştır.

ESENBOĞA HAVALİMANI



Şekil 3- 1968-1995 Yılları Arasında Esenboğa Havalimanının Yolcu Sayısı Artışı
Figure 3- Increasing of Numbers of Passengers Between 1968-1995 at Esenboğa Airports

Esenboğa Havalimanının yük (kargo, posta, bagaj) trafiği 1960 yılında 4186 ton iken 1975 yılında 10.000 tonun üzerine çıkmış uzun yıllar 20.000 ton civarında kalmış 1991'de 25.000 ve 1995'te 54.331 tona ulaşmıştır.

Antalya Havalimanı

Türkiye'nin önemli turizm merkezlerinden olan Antalya'nın havaalanı oldukça eskidir. Muhtelif tarihlerde yeniden düzenlenmiş, Güney Antalya Gelişim Projesi içinde ele alınmış, genişletilerek 1989 tarihinden itibaren uluslararası statüye kavuşturulmuştur.

Antalya-Mersin karayolunun güneyinde, şehre 13 km mesafede, 1.586.000

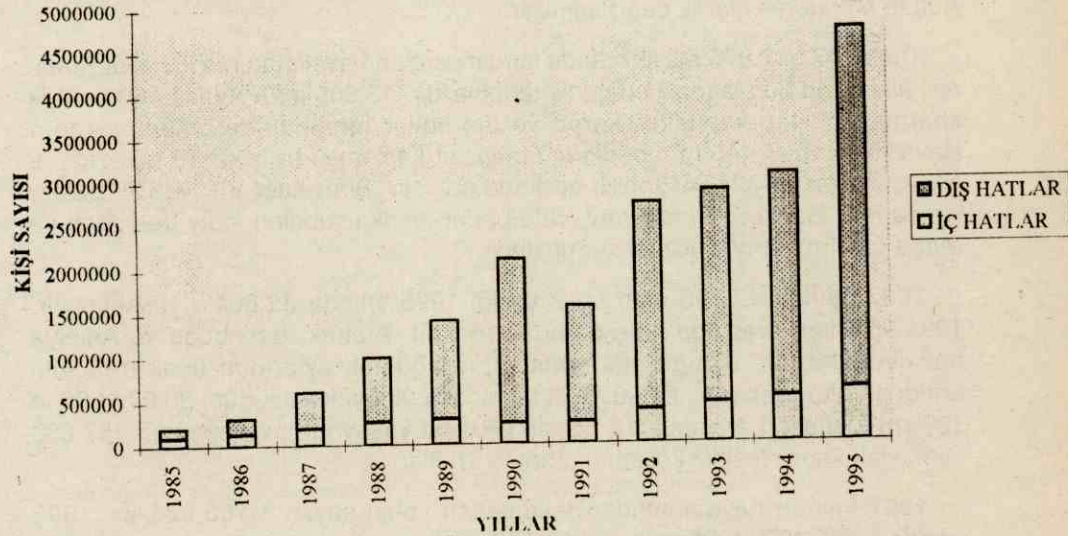
m² lik alanda kurulmuştur. Havalimanlarımız içinde alan bakımından en küçüğüdür.

9900 m²'lik iç ve dışhat terminal binalarının içinde yolcuların çeşitli ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik PTT, banka şubeleri, restaurant, cafe-barlar, free shop, rent-a car firmaları hizmet vermektedir.

2990X45 m. beton asfalt, 3400X45 m. boyutunda beton kaplamalı 2 pist, 28 uçak kapasiteli aprona ilave olarak ikinci bir apron inşa edilmiştir. Toplam 3400X23 m. boyutunda 3 taksirut ve 340 araç kapasiteli otoparkı vardır. 50 ton kapasiteli, 1441 m²'lik soğuk hava deposu bulunan kargo terminalinin inşası tamamlanmıştır.

Antalya Havalimanına 1952 yılında inen ve kalkan uçak sayısı 161 iken 1962 yılında 2059, 1986 yılında 4166'ya ve bu tarihten sonra hızla artarak 1990 yılında 21.543 ve 1995'te 31.851'e ulaşmıştır. Sadece 1994'ten 1995'e artış oranı % 37.2'dir. Tablo 1'de de görüldüğü gibi temmuz ve ağustos ayları en yoğun trafiğe sahne olurken eylül ve ekim ayları da onları takip eder. 13.08.1995'te 409 uçakla pik-gün, 23.07.1995'te 13⁰⁰-14⁰⁰ saatleri arasında 30 uçakla pik-saat yaşayan havalimanı 245.280 olan uçak kapasitesinin 1995 yılında % 18.2'sini kullanmıştır.

1960 yılında havalimanının toplam yolcu sayısı 2742'dir. 1973 yılına kadar yavaş yavaş artarak 115.554'e çıkmış, bu tarihten sonra giderek azalmış, 1980 yılında 44.060'a düşmüş daha sonra tekrar artmaya başlamıştır. 1989 yılında ilk defa bir milyonu aşmış (1.411.561), 1990'da 2.107.096'ya ulaşmış fakat 1991



Şekil 4- 1985-1995 Yılları Arasında Antalya Havalimanında Yolcu Sayısının Artışı
Figure 4- Increasing of Numbers of Passengers Between 1985-1995 at Antalya Airport

yılında Körfez Krizi'nin Türkiye turizmi üzerindeki olumsuz etkisiyle yeniden azalmış (1.564.733) 1992'den itibaren önemli bir artışla 4.727.669'a yükselmiş bulunmaktadır (Şekil 4). 1994'den 1995'e % 54.7'lik artış oranı ile havalimanlarımız arasında birinci sırada, toplam yolcu sayısı ile Atatürk havalimanından sonra ikinci sırada bulunmaktadır.

Havalimanından faydalanan yolcuların % 87'sini dış hatlar oluşturur. Ayrıca toplam yolcu sayısının % 91'i tarifersiz seferlere aittir. Tablo 2'de görüldüğü gibi temmuz ve ağustos en yoğun yolcu trafiğine sahne olan aylardır. Yolcu sayısı bakımından havalimanının kapasite kullanımı % 118.2'dir. Bu yüzden tıpkı Atatürk havalimanında olduğu gibi bazı güçlükler yaşanmaktadır.

Yük trafiği açısından da son yıllarda önemli artışlar görülmektedir. 1965 yılında 146 ton olan toplam yük (kargo-posta-bagaj) 1983'te 1547, 1987'de ancak 9576 tona yükselebilmiş fakat 1991'den sonra daha hızlı artarak 70.393 tona ulaşmış bulunmaktadır. 1994-1995'te en fazla yük artışı (%45.9) görülen havalimanıdır. 1995 yılında yük trafiğinin 10.207 tonu iç hat, 60.186 tonu dış hatlara aittir. Toplam yük içinde çiçek başta olmak üzere bu bölgeden yapılan ihracatın önemli payı vardır.

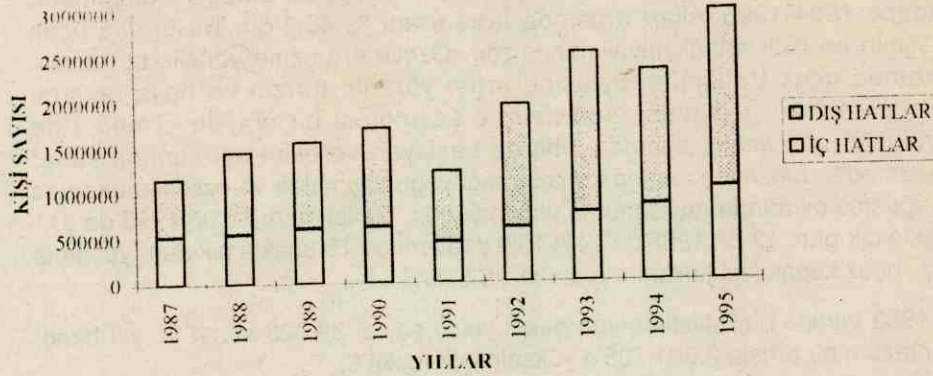
Adnan Menderes Havalimanı

Coğrafi konumu, turizm ve ekonomik potansiyeli ile Ege Bölgesi ve ülkemizin önemli merkezlerinden biri olan İzmir'in hava ulaşımı uzun yıllar askeri havaalanı olan Çiğli'den sağlanmıştır. 1987 yılında İzmir-Aydın otobanının üzerinde şehir merkezine 18 km. mesafede hizmete açılmış, 1988 yılında adı Adnan Menderes olarak değiştirilmiştir.

Toplam 7.518.875 m²'lik alanda kurulmuş olan havalimanının iç hatlar terminali ülkemizin bu alandaki en geniş terminalidir (13.500 m²): Ayrıca 1600 m²'lik charter, 407 ton kapasiteli kargo ve dış hatlar terminali de bulunmaktadır. Havalimanı 3240X45 m. ebadında kompozit kaplamalı bir pist, 18 uçak kapasiteli 3 apron ile 3240X45 m'lik taksiruta sahiptir. Birer adet VIP ve CIP salonlarıyla PTT Bankosu, restaurant, cafe-barlar, banka şubeleri, duty free shop ve rent-a car firmalarıyla hizmet vermektedir.

1987 yılında 17.095 olan uçak trafiği 1995 yılında 32.804'e yükselmiştir. 1994-95 yılları arasında artış oranı % 16.6'dır. Atatürk, Esenboğa ve Antalya havalimanlarında olduğu gibi temmuz ve ağustos aylarında uçak trafiğinin arttığı görülür (Tablo 1). 26.08.1995 tarihinde 209 uçakla pik-gün, 30.07.1995 te 13⁰⁰-14⁰⁰ saatleri arasında 18 uçakla pik-saat yaşayan havalimanının 157.680 olan uçak kapasitesinin kullanım oranı % 20.8'dir.

1987 yılında havaalanından faydalanan yolcu sayısı 1.163.923'tür. 1993 yılında 2.535.177, 1995'te ise 2.989.647'dir. toplam yolcunun % 66'sını dış hat yolcusu oluşturur. Aynı yıl tarifersiz uçaklarla gelen-giden yolcu sayısı ise 1.670.738'dir.



Şekil 5- 1987-1995 Yılları Arasında Adnan Menderes Havalimanının Yolcu Sayısının Artışı

Figure 5- Increasing of Numbers of Passengers Between 1987-1995 at Adnan Menderes Airport

Yolcu trafiğinin yıl içinde dağılımına bakıldığında (Tablo 2) temmuz ve ağustos aylarının ilk sırayı aldığı görülür. Havalimanının yolcu kapasitesinin kullanım miktarı % 69.5'tur. 1987 yılında 23.603 ton olan yük miktarı 1990'da 31.378 tona çıkmıştır. 1991 yılındaki düşüşten sonra (24.090) 1995 yılında 56.943'e yükselmiştir.

Dalaman Havalimanı

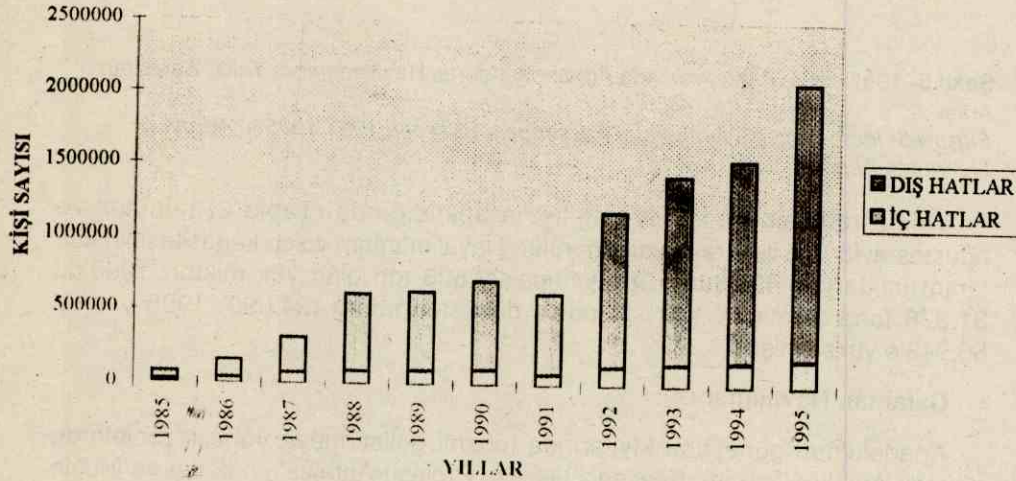
Anadolu'nun güneybatı kıyılarında turizmi geliştirmeye yönelik projelerde (Güney Antalya Gelişim, Köyceğiz Gelişim Projesi) Antalya'nın batısı ve Muğla ilinin ilçelerinin turizmini taşımak için yeni bir havaalanı gündeme gelmiş ve Dalaman'ın 6 km güneyinde inşa edilerek 1981 yılında hizmete girmiştir. Dalaman havalimanının bir özelliği Türkiye'de Devlet Hava Meydanları Genel Müdürlüğü tarafından kurulan ve işletilen, ilçe sınırları içinde tek havalimanı olmasıdır.

Toplam 9.343.000 m²'lik bir alanda kurulmuş olup Atatürk Havalimanından sonra genişlik bakımından 2. sırada yer alır. 7655 m²'lik iç ve dış hatlar terminal binalarında VIP ve CIP salonları bulunmakta, banka şubeleri, restaurant, PTT, cafe-barlar, büfe, free shop ve rent-a car firmaları hizmet vermektedir.

Havalimanı 3000X45 m. boyutunda beton kaplama pist, 10 uçak kapasiteli apron ile 480X23 m. boyutunda taksiruta sahip olup, 3.000.000 yolcu, 87.600 uçak ve 290 araçlık otopark kapasitesi bulunur.

1983 yılında bu havalimanına iniş ve kalkış yapan uçak sayısı 701, 1990'da 10.040 ve 1991'den sonra daha hızlı artarak 1995'de 23.298'e ulaşmıştır. Sadece 1994-1995 yılları arasında artış oranı % 45.1'dir. Bu oranla uçak trafiğinin en hızlı arttığı havalimanımızdır. Özellikle turizme yönelik bu havalimanında uçak trafiğinin böylesine artışı yörenin turizm ve hava ulaşımı açısından hızlı gelişmesi, son derece sevindirici bir olaydır. Tablo 1'de görüldüğü gibi mayıs ayından itibaren başlayan ve ekim ayı sonuna kadar devam eden turizm sezonunda uçak trafiği yoğunlaşmakta ve özellikle temmuz ve ağustos aylarında maksimuma ulaşmaktadır. Havalimanı 12.03.1995'de 211 uçakla pik-gün, 12.08.1995'de 14⁰⁰-15⁰⁰ saatlerinde 15 uçakla pik-saat yaşamış olup, uçak kapasitesi kullanım oranı % 26.6'dır.

1983 yılında bu havalimanına gelen yolcu sayısı 39.723 idi. 1991 yılı hariç, muntazam bir artışla 2.081.705'e yükselmiştir (şekil 6).



Şekil 6- Dalaman Havalimanında 1985-1995 Yılları Arasında Yolcu Trafiğinin Gelişmesi
Figure 6- Increasing of Numbers of Passengers Between 1985-1995 at Dalaman Airport

Yolcu sayısının 1994-1995 yılları arasında artış oranı % 34.8'dir. Toplam yolcunun 1.895.609 (% 91)'i dış hatlara ve 1.833.995 (% 88)'i tarifersiz seferlerle gelen ve gidenlere aittir. 1995 yılında havalimanının yolcu kapasitesinin % 69.4'ü kullanılmıştır.

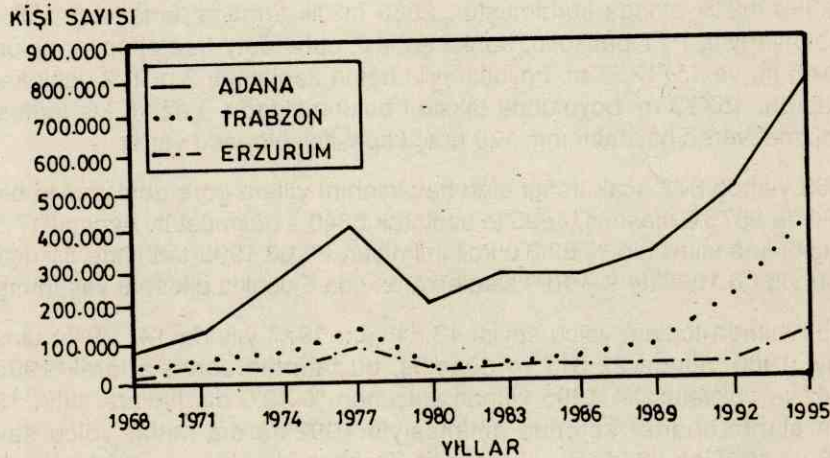
1983 yılında yük trafiği 501 ton iken yavaşyavaş artarak 1990'da 9868'e ve 1992'de 12.253 tona yükselmişse de, daha sonra azalarak 6663 tona düşmüştür. Havalimanının önemli bir yük trafiği yoktur.

II- Havaalanları

Gerek yolcu gerek uçak kapasitesi açısından havalimanlarına göre daha küçük olan havaalanları yurdumuzun çeşitli bölgelerine dağılmış bulunmaktadır. Bunlardan çoğu başlangıçta askeri amaçlarla inşa edilmiş daha sonra yapılan düzenlemelerle sivil ulaşımına açılmıştır. Havaalanlarımızın bir kısmı bir ara işletilmiş daha sonra yeterli talebin olmayışıyla çalışmalara ara verilmiştir (Kayseri, Balıkesir, Bandırma gibi). Kayseri'de 1967 yılında 2106 yolcu sayısı giderek artmış, 1973'de 24.784'e ulaşmış fakat bu tarihten sonra giderek azalmış ve 1986'da 6509'a düşmüş ve daha sonra uçak seferleri kaldırılmıştır. Bazı havaalanları çok yakın tarihlerde inşa edilmiş olup, hava ulaşımına yeni açılmışlardır (Tokat, Çardak). Bazıları ise Kastamonu'da olduğu gibi tesisler inşa edilmiş fakat ulaşımına açılmamıştır. 1970 yılında Uzunyazı mevkiinde bir toprak pist ve havaalanı binası yapılan Kastamonu havaalanı yakın yıllarda yeniden düzenlenmesine rağmen faaliyete geçmemiştir. Bu makalede önce iç hatlar ve dış hatlar charter, sonra sadece iç hatlara açık olan havaalanlarını inceleyeceğiz.

Adana Havalimanı

Türkiye'nin en eski havaalanlarından birisidir. 1937 yılında açılan Şakirpaşa havaalanı yeni düzenlemelerle 1956 yılından itibaren uluslararası seferlere açık bulunmaktadır. Adana-Mersin yolu üzerinde şehir merkezine 3.5 km mesafede kurulmuştur.



Şekil 7- Trabzon, Erzurum, Adana Havaalanlarında Yolcu Trafikçi Artışı (1968-1995)
 Figure 7- Increasing of Traffic of Passengers at Trabzon, Erzurum, Adana Airports (1968-1995)

Toplam 2.105.510 m²'lik alana sahip olan havaalanının 2665 m²'lik terminal binasında VIP ve CIP salonlarıyla, restaurant, cafe-bar, duty free, rent-a car firmaları bulunmaktadır.

Havaalanı 2750X45 m. boyutunda kompozit kaplama piste, 9 uçak kapasiteli 2 aprona, 3250X23 m. boyutunda taksiruta sahiptir. İthalat ve ihracat için kargo terminali inşa edilmiştir. Havalimanları gibi 24 saat hizmet vermektedir.

Adana havaalanının 1963 yılı uçak trafiği 3731'dir. Onu takip eden yıllarda 8116'ya kadar çıkan bu sayı 1980 yılında 4936'ya düşmüş daha sonra yavaş yavaş artarak 10.965'e yükselmiştir. Havaalanının uçak kapasitesinin (78.840) % 13.9'u kullanılmakta olup, 28.04.1995'de 62 uçakla pik-gün, aynı gün 12⁰⁰-13⁰⁰ saatleri arasında 15 uçakla pik-saat yaşanmıştır.

Yolcu sayısı da uçak trafiğiyle ilişkili olarak zaman zaman artmış, 1977 yılında 437.570'e yükselmiş daha sonra azalmış ancak 1992'de aynı değere ulaşabilmiştir. 1995 yılında yolcu sayısı 776.415'e yükselmiş ve havaalanı kapasitesinin % 77.6'sı kullanılmıştır (şekil 7). Yolcu trafiğinin % 70'i iç hatlara aittir ve tarifersiz seferlerle gelen yolcuların oranı sadece % 11'dir. Temmuz ve ağustos aylarında yolcu trafiğinde artış sözkonusudur.

1968 yılında alanın 398 ton olan yük trafiği 1994 yılında 24.406 tona yükselmişse de 1995'de tekrar azalarak 19.633 tona düşmüştür.

Trabzon Havaalanı

1957 yılından bu yana hizmet veren havaalanı şehrin 6 km. doğusunda 1.573.353 m²'lik alanda kurulmuştur. 2060 m²'lik terminal binasında VIP ve CIP salonlarıyla, PTT bankosu, banka şubesi, cafe, duty free shop'lar bulunur. 2640X45 m. ve 1571X30 m. boyutlarında beton kaplamalı 2 pist, 2 uçak kapasiteli apron, 45X23 m. boyutunda taksirut bulunmaktadır. Yaz ve kış tarifesine göre hizmet veren havaalanının 170 araç kapasiteli otoparkı vardır.

1963 yılında 672 uçak trafiği olan havaalanını yıllara göre değişmekle birlikte 1994'de 6875'e ulaşmış, 1995'te azalarak 5840'a düşmüştür. Aynı yıl 17.520 olan uçak kapasitesinin % 33.3'ü kullanılmıştır. 23.08.1995 tarihinde 31 uçakla pik-gün, 05.06.1995'de 9⁰⁰-10⁰⁰ saatleri arasında 6 uçakla pik-saat yaşanmıştır.

1963 yılında toplam yolcu sayısı 13.846'dır. 1977 yılında 141.394'e ulaşan bu sayı 1980 yılında 22.617'ye düşmüş, bu tarihten sonra artarak 1995'te 446.242'ye yükselmiştir. 1995 yılında yolcunun % 13'ü dış hatlara aittir. 1989 yılında alanın charter seferine açılmasıyla 1992'de dış hatlar yolcu sayısı 32.406 ve 1995'de 58.251'e yükselmiştir. Trabzon havaalanının 300.000 yolcu kapasitesi 1995 yılında aşılarak yolcu kullanım kapasitesi % 148.7 olarak gerçekleşmiştir. Temmuz ve ağustos aylarında artan trafik bazı sıkıntılara sebep olmaktadır.

Havaalanının yük trafiği önemsizdir. 1963 yılında 360 ton olan yük fazla bir artış göstermemiş, 1988 yılında 1026 tonu bulmuş, 1995 yılında bir önceki yıla göre % 22.2'lik artışla 7471 tona ulaşmıştır.

Erzurum Havaalanı

NATO tarafından inşa edilmiş, 1966 yılında sivil ulaşımına açılmıştır. Bugün Hava Kuvvetleri Komutanlığı ve DHMİ Genel Müdürlüğü'nce ortaklaşa kullanılır. Şehrin 11 km. batısındadır. Türkiye'nin deniz seviyesinden en yüksekte bulunan ve genişlik bakımından önde gelen havaalanlarından birisidir (8.082.805 m²). 3810X45 m. ve 3810X30 m. boyutlarında ülkemizin 2. uzun pistlerine sahiptir. Havaalanında iki uçak kapasiteli apron, 40X23 m. taksirut, 835 m² lik terminal binasında sadece VIP salonu, PTT bürosu bulunur.

Erzurum şehrinin güneyinde yer alan Palandöken Kayak Merkezi son yıllarda Türkiye'nin ve Avrupa'nın önemli kayak merkezlerinden biri haline getirilmek istenmektedir. Turizmde kısa sürede erişilme imkanları o bölgenin en önemli avantajlarından birini oluşturur. Bu yüzden Erzurum Havaalanı 1993 yılında charter seferine açılmış bulunmaktadır.

1963 yılında 304 olan uçak trafiği 1980 yılında 1049 ve 1995'de 1428'e ulaşmıştır. havaalanı 06.04.1995 tarihinde 16 uçakla pik-gün, aynı tarihte 15⁰⁰-16⁰⁰ saatleri arasında 16 uçakla pik-saat yaşamıştır. Uçak kapasitesinin sadece % 9.6'sı kullanılmıştır.

Yolcu trafiği 1963 yılında 2808, 1970'de 28.122, 1975'de 56.075'e ulaşmış 1980 yılında bütün havaalanlarında olduğu gibi azalmış daha sonraki yıllarda artarak 1994'de 100.000'in üzerine çıkmıştır (Şekil 7). Yolcu trafiğinin % 97.5'u iç hatlara aittir. 300.000 olan yolcu kapasitesinin % 43.6'sı kullanılmıştır.

1963 yılında 39 ton, 1983'de 926 ton ve 1995'de 1551 ton olan yük trafiği önemli değildir.

Gaziantep Havaalanı

Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nin sanayi ve ticaret merkezi Gaziantep Havalanının 1967 yılında faaliyetine ara verilmiş, 1976'da yeniden işletmeye açılmıştır. Şehrin 20 km. güneydoğusunda, 2.290.980 m²'lik alanda kurulmuştur.

Havaalanında 2800X:45 m. boyutunda beton kaplama bir pist, iki uçak kapasiteli apron ile 185X23 m. boyutunda bir taksirut bulunur. 1675 m²'lik terminal binasında sadece VIP salonu, büfe ve bar, rent-a car firması yolculara hizmet verir.

1976 yılında 163 olan uçak trafiği 1987'de 830 ve 1995'de 1848'e çıkmıştır. 17.520 olan havaalanı uçak kapasitesinin sadece % 11.1'i kullanılmıştır. 07.05.1995 tarihinde 19 uçakla pik-gün, 17.05.1995'de 6⁰⁰-7⁰⁰ saatleri arasında 11 uçakla pik-saat yaşanmıştır.

Yolcu trafiğine gelince: 1976'da 11.467 olan yolcu sayısı 1979'da 54.082 'ye çıkmış daha sonra azalmaya başlamıştır. 1987'den itibaren yeniden artarak 1995'de 127.170'e ulaşmıştır. Bu sayı ile havaalanının yolcu kapasitesinin % 20.5'i kullanılmıştır. 1993 yılından itibaren charter seferlerine hizmet veren alanda dış hat yolcusu 1995 yılında 6863 kişidir. 1995 yılında yolcu sayısı ağustos ayında ilk sırayı almıştır.

Gaziantep havaalanında yük trafiği önemsizdir. 1976'da 58 ton, 1987'de 96, 1994'de 646 ve 1995'de bir önceki yıla göre % 120 artışla 1427 ton olarak gerçekleşmiştir.

Van Havaalanı

1943 yılında hizmete açılmış olup, şehrin güneybatısında Van Gölü kenarındadır. Deniz seviyesinden 1669 m. yükseklikteki havaalanı toplam 3.124.320 m²'lik alana yayılmıştır. 2750X45 m. boyutunda kompozit kaplamalı bir piste, iki uçaklık bir aprona ve 80X23 m. boyutlarında taksiruta sahiptir. 1462 m² terminal binasında sadece VIP salonu ve büfe bulunur.

Doğu Anadolu'da turizm açısından büyük potansiyele sahip olan şehrin havaalanı 1993 yılında uluslararası charter seferlerine açılmıştır.

Havalalanının uçak trafiği 1963 yılında 189, 1976'da 999, 1995 yılında 2594'dür. Bu trafik aylara göre eşit dağılmıştır. Uçak kapasitesinin % 14.8'i kullanılmış olup 11.03.1995'de 28 uçakla pik-gün, aynı gün 10⁰⁰-11⁰⁰ saatleri arasında 5 uçakla pik-saat yaşanmıştır.

1963 yılında havalalanından faydalanan yolcu sayısı 4061'dir. 1976'da 26.832, 1979'da 44.517'ye ulaşmışsa da 1983'de 28.012'ye düşmüştür. 1991 yılında 53.273, 1993'den sonradaha hızlı artarak 147.044 ve 1995'de 269.884'e yükselmiş ve havalalanının 300.000 olan yolcu kapasitesinin % 90'ı kullanılmıştır. 654 yolcunun dışında hepsi iç hat yolcusudur. Yolcu sayısı temmuz ve ağustosta biraz artmakla birlikte diğer aylara muhtazam bir şekilde dağılmıştır.

Yük trafiğinin önemli olmadığı havaalanında 1995 yılında 2800 ton yük sözkonusudur.

Kars Havaalanı

1988 yılında şehrin 6 km güneyinde 1.601.220 m²'lik bir alanda kurulmuştur. Türkiye'nin en yüksekte kurulmuş havaalanıdır. 201 m²'lik terminal binası, 3500X45 m. boyutunda beton kaplamalı pist ve bir uçaklık apronu bulunur.

1988 yılında havalanına inen-kalkan uçak sayısı 139'dur. 1991 yılı bir tarafa bırakılırsa devamlı artarak 1995 yılında 931'e yükselmiştir. Bu sayı kapasitenin (8760) % 10.6'sını teşkil eder. 31.07.1995'de 31 uçakla pik-gün, 21.09.1995'de 12⁰⁰-13⁰⁰ saatleri arasında 16 uçakla pik-saat yaşanmıştır.

1995 yılında yolcu trafiği 84.049'dur. Bazı havaalanları ile mukayese edildiğinde artışın hızlı olduğu görülür. Yolcu sayısının aylara göre dağılışı muntazamdır.

1995 yılında havaalanında işlem gören yük miktarı 1044 tondur.

Son yıllarda Türkiye'de turizmi çeşitlendirmek ve ülke düzeyine yaymak amacıyla çalışmalar yapılmaktadır. Bunlar içinde bir tanesi de Doğu Anadolu Bölgesi'nde kış turizmini geliştirmektir. Bu amaçla Erzurum-Palandöken ve Sarıkamış'ta yeni kayak merkezleri kurulmuştur. Sarıkamış'ı sadece Türkiye'nin değil, Avrupa'nında önemli bir kış turizm merkezi haline getirebilmek için 1993 yılında Kars Havaalanı uluslararası charter seferlerine açılmış, fakat kayak merkezinin yeterli tanıtımı yapılmadığı için bu seferler başlamamıştır.

Bursa Havaalanı

1944 yılından beri sivil ve askeri amaçlarla kullanılan meydan, şehrin 8 km. kuzeybatısında, 1.388.000 m²'lik alanda kurulmuştur. 586 m²'lik terminal binasında VIP salonu ve çeşitli ihtiyaçların karşılanabildiği büfe bulunur. 1400X30 m'lik beton kaplama pist bir uçaklık apron ve 700X12 m. boyutunda taksirutu bulunan havaalanı büyük kapasiteli uçakların iniş ve kalkışına uygun değildir.

Havaalanı bir ara THY, 1977-81 yılları arasında ise bir özel şirket tarafından Bursa-İstanbul seferleri için kullanılmıştır. Bugün yine özel bir şirket İstanbul-Bursa seferleri düzenlemektedir.

Uzun yıllar havayolu ulaşımımızda tek kuruluşumuz olan THY'nin muntazam ve düzenli olarak seferler düzenlemesi ve daha sonra tamamen kaldırılması Bursa Havaalanının uçak, yolcu, yük trafiği üzerinde olumsuz etki yapmış, gerek yük gerekse yolcu sayısı muntazam bir artış gösterememiştir. Örn: 1970 yılında 66.528'e ulaşan yolcu sayısı, onu takip eden yıllarda seferlerin kaldırılması ile 1975 yılında 1994'e düşmüş, daha sonra artmış, 1983 yılında tekrar 2299'a inmiş sonra 1991 yılında tüm havaalanlarında olduğu gibi Körfez Krizi'nden olumsuz etkilenmiş ve 1995'de 26.839'a ulaşabilmiştir (Tablo 3).

Uçak trafiği de aynı şekilde azalıp çoğalmış, 1995 yılında 7893'e ulaşmıştır. 1995 yılında havaalanının 17.520 olan uçak kapasitesinin % 45.1'i ve yolcu kapasitesinin (150.000) % 17.9'u kullanılmıştır. 02.06.1995 tarihinde 50 uçakla pik-gün, aynı gün 8⁰⁰-9⁰⁰ saatleri arasında 31 uçakla pik-saat yaşanmıştır.

Havaalanının 1995 yılında yük trafiği 215 tondur.

Diyarbakır Havaalanı

Uzun yıllar Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nin hava ulaşım merkezi olmuştur. 1952 yılından beri sivil uçakların iniş-kalkışına izin verilen askeri bir havaalanıdır. Şehrin 6 km. güneyinde kurulmuştur. 3536X45 m.'lik asfalt kapla-

malı bir pisti, 2 uçaklık apronu ve 40X40m'lik bir taksirutu bulunmaktadır. Terminal binasında VIP salonu, büfe ve cafe-barlardır.

1963 yılında 14.645 olan yolcu trafiği bazı yıllar azalmakla birlikte 1973 yılında 63.287'ye yükselmiş, 1977'de 100.000'i (117.644) aşmış, 1980 yılında 59.855'e kadar düşmüş, tekrar artmaya başlamış, 1993 yılında 200.000'i aşarak 1995 yılında 296.833'e çıkmıştır (Tablo 3.)

Uçak ve yük trafiği de yolcu sayısı gibi değişiklik göstermiş, 1995 yılında havaalanından faydalanan uçak sayısı 2514 ve yük 3597 tona yükselmiştir. Havaalanının yolcu kapasitesinin % 47.9'u, uçak kapasitesinin % 14.3'ü kullanılmıştır. 01.08.1995 tarihinde 8 uçakla pik-gün, aynı gün 8³⁰-9³⁰ saatleri arasında 7 uçakla pik-saat yaşanmıştır.

Elazığ Havaalanı

1940 yılından beri hizmet veren askeri-Sivil kategorideki havaalanı şehrin 12. km güneyinde, 2.596.412 m²'lik alanda kurulmuştur. Terminal binası 1416 m²'dir. 1710X45 m. boyutunda bir pist, bir uçaklık apron ve 120X18 m.'lik taksirutu bulunur.

Uzun yıllar hizmet veren havaalanının yolcu trafiği 1977 yılına kadar 10.000'in altında kalmış, 1979 yılında 23.025'e yükselmiştir. Daha sonra azalan yolcu sayısı son yıllarda yeniden artışa geçmiştir. Tablo 3'te görüldüğü gibi bir istikrar sözkonusu değildir. Aynı şey yük ve uçak trafiği için de söylenebilir. Havaalanı hem yolcu hem de uçak kapasitesinin çok azı kullanılmaktadır.

Yük trafiği bir önceki yıllara göre % 35 oranında azalarak 1995'te 287 ton olarak gerçekleşmiştir.

Tablo 3- Sadece İç Hat Seferlerine Açık Havaalanlarının Yolcu Trafikinin Artışı
Table 3- The Increasing of the Numbers of Passengers For the Airports that are Used For Only Domestic Lines.

| Havaalanları | 1970 | 1975 | 1980 | 1985 | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 |
|--------------|--------|--------|--------|--------|---------|--------|--------|---------|---------|---------|
| BURSA | 66.528 | 1994 | 13.330 | 12.894 | 13.441 | 11.742 | 14.385 | 16.898 | 22.216 | 26.839 |
| DIYARBAKIR | 35.955 | 77.773 | 59.855 | 71.038 | 116.303 | 91.750 | 74.226 | 218.554 | 264.031 | 296.833 |
| ELAZIĞ | 4429 | — | 7583 | 11.815 | 5948 | 1574 | 7624 | 14.865 | 38.396 | 23.291 |
| MALATYA | 3324 | 2893 | 8177 | 16.397 | 36.540 | 33.273 | 44.992 | 57.997 | 61.036 | 87.769 |
| SAMSUN | 23.965 | 42.764 | 13.781 | 10.391 | 9134 | 2336 | 12.147 | 26.245 | 46.336 | 60.101 |
| SİVAS | 1945 | 3538 | 2075 | 1846 | 2525 | 437 | 95 | 594 | 3977 | 6307 |
| URFA | — | — | — | — | 7503 | 332 | 5416 | 11.200 | 23.758 | 31.293 |
| ERZİNCAN | — | — | — | — | 2201 | 137 | 2378 | 5121 | 16.767 | 16.521 |
| ÇARDAK | — | — | — | — | — | 680 | 4583 | 6444 | 8589 | 14.980 |
| MUŞ | — | — | — | — | — | — | 1401 | 8601 | 36.130 | 46.048 |
| SİNOP | — | — | — | — | — | — | 315 | 761 | — | 336 |

Kaynak: Devlet Hava Meydanları İşletmesi İstatistik Yıllığı

Malatya Havaalanı

1941 yılında açılan askeri-sivil kategorisindeki havaalanıdır. Şehrin 34 km. kuzeyinde ve 8.590.590 m²'lik alana sahiptir. 1669 m²'lik iç hat terminal binasında VIP salonu, PTT bankosu ve büfe bulunur. 3350X45 m'lik asfalt bir pist, 718X23 m.'lik taksirut ve 2 uçak kapasiteli apron vardır.

Geniş bir alana yayılmış bulunan havaalanının yolcu trafiği yıllara göre önemli ölçüde değiştiği, ancak 1988 yılından itibaren 1991 yılı bir tarafa bırakılırsa düzenli bir artış gösterdiği tablo 3'de anlaşılmaktadır. Temmuz ve ağustos aylarında yolcu trafiğinin arttığı Malatya Havaalanında, uçak ve yük trafiği de aynı özellikleri gösterir. Erhaç adıyla da anılan bu havaalanı hem yolcu (% 29.3) ve hem de uçak trafiği açısından (% 6.7) düşük kapasiteyle çalışmakta olup, son yıllarda yük trafiğinde önemli artışlar görülmektedir (1995 yılında 1184 ton).

Samsun Havaalanı

1958 yılında hizmete giren havaalanı şehrin güneybatısında ve şehir merkezine oldukça yakındır (4 km.). Toplam 545.780 m'lik alanda ve deniz seviyesinden 160 m. yükseklikte kurulmuştur. 1620X45 m. boyutunda beton bir pist, 2 uçaklık apron, 124X18 m.'lik taksirut ile 1668 m²'lik terminal binası bulunur.

1963 yılında 16.113 olan yolu sayısı 1973 yılında 62.572'ye ulaşmış, 1987'de azalarak 2253'e kadar düşmüştür. Bu tarihten itibaren 1991 yılı dışında artarak 1995 yılında 60.101'e ulaşmıştır. Yolcu trafiği temmuz ve ağustos aylarında artar.

Havaalanı 21.05.1995'de 20 uçakla pik-gün, 23.09.1995'de 15⁰⁰-16⁰⁰ saatleri arasında 10 uçakla pik-saat yaşanmıştır. 1995 yılında havaalanı yolcu kapasitesinin % 20'si, uçak kapasitesinin % 9.4'ü kullanılmıştır.

Daha önce önemsiz olan yük trafiği 1992 yılından sonra artarak 812 tona yükselmiştir.

Sivas Havaalanı

1957 yılından itibaren hizmet vermektedir. Askeri-sivil nitelikteki havaalanlarından biridir. Şehrin güneybatısında ve 23 km. uzaklıktadır. 3811X30 m.'lik beton kaplamalı pisti Türkiye'nin en uzun pistidir. Bir uçaklık apron, 1030X12 m.'lik taksirutu bulunur. 2217 m²'lik terminal binasında VIP salonu, PTT bankosu bulunur.

Havaalanının uzun geçmişine rağmen ulaşımda pek önemli rolü yoktur. 1970 'li yıllarda yavaş yavaş artan yolcu sayısı 1977 yılında 9259'a çıkmış daha sonra azalmıştır. 1995 yılında 1994 yılına göre % 58.6 oranında artışa karşılık 6307'ye yükselmiştir. Havaalanının yolcu kapasitesinin % 1'i, uçak kapasitesinin % 3.3'ü kullanılmıştır.

Urfa Havaalanı

Şehrin güneyinde Akçakale yolu üzerinde kurulmuş, bir ara kullanılmış ve 1988 yılında yeniden inşa edilmiştir. 600.728 m²'lik alanda kurulan havaalanının 165 m²'lik terminal binası ülkemizin en küçük terminal binasıdır. 2710X30 m. boyutlarında bir pisti ve 40X20 m. ebadında taksirutu bulunmaktadır.

Havaalanının inşasından bu yana 1991 yılı hariç yolcu trafiğinin hızla artarak 1995'de 31.293'e ulaşmıştır. Yolcu trafiğinin bütün yıla yayıldığı, uçak kapasitesinin % 2.9'u ve yolcu kapasitesinin % 6.3'ünün kullanıldığı bu konu ile ilgili verilerden anlaşılmaktadır.

Erzincan Havaalanı

Askeri havaalanı 1988 yılında sivil ulaşımına açılmıştır. Erzincan'a 12 km uzaklıkta, şehrin güneydoğusunda, Erzurum karayolu üzerinde, demiryolunun hemen yakınında kurulmuştur. Toplam alanı 4.034.100 m² olan havaalanının 3000X45 m. boyutunda beton kaplamalı pisti, bir uçak kapasiteli apronu ve 154X23 m. boyutunda taksirutu bulunmaktadır. Terminal binası çok küçüktür (201 m²).

Havaalanının yolcu sayısı 1995'de 16.521'e ulaşmıştır. 1995 yılında yük trafiği önemsizdir (176 ton).

Çardak Havaalanı

Denizli'nin Çardak ilçesi sınırları içinde olup, 1991 yılında hizmete girmiştir. Acıgöl yakınlarında Denizli'ye oldukça uzaktır (60 km.) 4.450.000 m²'lik alanda kurulan havaalanının terminali de oldukça küçüktür (201 m²). 3000X45 m. boyutunda asfalt kaplamalı pisti, bir uçak kapasiteli apronu bulunur.

Hizmete giriş tarihi çok yeni olmasına rağmen yolcu trafiği hızla artarak 1995 yılında 14.980'e ulaşmıştır. 1994-1995 yılları arasında artış oranı % 74.4 ile yolcu sayısının en fazla arttığı havaalanıdır. Yolcu trafiği bütün yıla yayılmıştır. Çardak havaalanının uçak kapasitesinin % 4.7'si, yolcu kapasitesinin % 15'i kullanılmıştır. 1995 yılında yük trafiği 150 tondur.

Muş Havaalanı

Sivil-askeri kategorideki havaalanlarından birisidir. 1992 yılında sivil ulaşımına açılmış bulunmaktadır. Şehrin 18 km. kuzeydoğusundadır. Toplam 4.201.304 m²'lik alanda kurulmuş bulunan meydanın 3550X45 m. ve 3550X30 m. boyutlarında kompozit kaplamalı iki pisti, henüz prefabrik 300 m²'lik terminal binası vardır.

Havaalanı çok yeni olmasına rağmen yolcu sayısı hızlı bir artış göstermiştir (Tablo 3) ve 1995 yılında 46.048'e ulaşmıştır. 1985 yılından sonra hizmete giren havaalanının hiçbirinde yolcu sayısı bu miktara ulaşamamıştır.

Havalanının yolcu kapasitesi kullanımı % 46 olup yük trafiği de 514 tona çıkmıştır.

Sinop Havaalanı

Karadeniz kıyısında şehrin 4 km. batısındadır. 1992 yılında hizmete girmiştir. 1370X30 m. ve 755X30 m. boyutlarında beton kaplamalı iki pisti, birer uçak kapasiteli 2 apronu bulunur. Turizm potansiyeli yüksek olan bu ilimizde inşa edilen havaalanı beklenen gelişmeyi gösterememiştir (tablo 3). Uçak ve yolcu kapasitesi kullanımı % 1'in altındadır.

Çanakkale Havaalanı

Sivil-asker kategorisindeki havaalanı 1995 yılının nisan ayından itibaren ulaşıma açılmıştır.

Yaz ve kış tarifesine göre hizmet vermekte olan havaalanının yıllık 100.000 yolcu ve 8760 uçak kapasitesi mevcuttur.

1995 yılında 10 ton yük, 783 uçak, 1919 yolcu trafiği gerçekleşmiştir.

Tokat Havaalanı

1995 yılının ağustos ayında hizmete giren havaalanı şehre 17 km. mesafededir. Yaz ve kış tarifesine göre hizmet veren havaalanı 150.000 yolcu, 8760 uçak kapasitesindedir.

1995 yılında 42 uçak, 185 yolcu ve 1 ton yük trafiği gerçekleşmiştir.

Sonuç

Türkiye alan bakımından Avrupa ülkelerine göre büyük bir ülkedir. Yapılan seyahatlerin uzun sürmesi hava ulaşımını teşvik eden önemli bir unsurdur. Hava ulaşımını ülke düzeyine yaymak için çeşitli şehirlere havaalanları inşa edilmiştir. Başlangıçta çok basit olan havaalanlarının bazıları genişletilmiş, daha modern hale getirilmiş, bazılarının ise işletilmesi ekonomik olmadığı için faaliyetlerine ara verilmiş, yenileri inşa edilmiştir.

1995 yılında havayollarında yolcu sayısı 27.767.379'a, yük trafiği 576. 920 tona yükselmiştir. Yolcunun % 62'si, yükün % 70'i dış hatlara aittir. Hava ulaşımında yük ve yolcu trafiğinin büyük bölümü (yolcunun % 91'i, yükün % 92.5'u) başta Atatürk olmak üzere Antalya, Esenboğa, Adnan Menderes, Dalaman gibi hava limanlarımıza aittir. Kapasitesinin üzerinde hizmet veren bu alanlarımızda (Atatürk, Antalya, Trabzon) büyük sıkıntılar yaşanmaktadır. Sadece iç hat seferlerine açık olan havaalanlarında ise yolcu ve uçak kapasitesi kullanımı çok düşük düzeydedir. Bunlardan bir kısmı Tokat, Sinop, Erzincan gibi çok yakın tarihlerde inşa edilmişler, bir kısmı (Sivas, Muş, Malatla, Elazığ gibi) daha eski olmalarına rağmen önemli bir gelişme gösterememişlerdir. Ülkemizde karayolu taşımacılığının yaygın, havayolu ile yük taşımacılığının daha pahalı olması yük trafiğinin gelişmesine engel olmuştur.

Bugün işletilen havaalanlarımızda bazı yıllar azalmakla birlikte yolcu, uçak, yük trafiğinde genel olarak bir artış sözkonusu olup, artış oranı yıllara göre değişmektedir. Fakat ortak olan bir özellik 1980 ve 1991 yıllarında bütün havaalanlarında yolcu, yük trafiğinde görülen önemli düşüştür. 1980 yılında T.H.Y grevi ve Türkiye'nin içinde bulunduğu durumdan, 1991 yılında ise Körfez Krizi'nden olumsuz etkilenen turizmle ilişkili olarak önemli düşüşler görülmüştür. Bu durum büyük ölçüde turizme hizmet veren havalimanlarında daha belirgindir. Örn: Antalya'da yolcu sayısı 2.107.096'dan 1.564.733'e, Atatürk Havalimanında 6.232.610'dan 5.204.605'e, İzmir'de 1.716.013'den 1.238.478'e ve Dalaman'da 705.295'den 619.948'e inmiştir. Havaalanlarımızda da aynı şey mevcuttur. Adana'da 420.476'dan 331.141'e, Diyarbakır'da 50.047'den 46.345'e gibi.

Ülkemizde turizm faaliyet giderek önem kazanmaktadır. Türkiye'nin coğrafi konumu itibariyle hava ulaşımı olmadan turizm düşünülemez. Zaten son yıllarda Türkiye'ye gelen turistlerin önemli bir bölümünün havayolunu tercih ettiği bu konu ile ilgili verilerden anlaşılmaktadır. 1990 yılında Türkiye'ye gelen yabancıların % 47.5, 1991'de % 30.8'i, 1992'de % 42.8'i, 1993'te % 54.3'ü, 1994'de % 59.3'ü ve 1995'de % 66.83'ü havayolunu tercih etmiştir. Türkiye'nin dünya turizmindeki payı artırılabilir. Yapılması gereken çalışmalardan biri turizm bölgelerine ulaşan hava trafiğini oluşturabilmektir. Bu yüzden alt yapı hizmetlerini süratle tamamlamak, turizmin yoğun olduğu bölgelere kısa zamanda yeni havaalanı yapmak ve mevcut olanları ihtiyaçlara cevap verebilecek düzeye getirmek gerekmektedir. Özellikle 1992 yılından itibaren yolcu sayısı hızla artan bazı havalimanlarında (Atatürk, Antalya, Trabzon) özellikle turizm mevsiminde yoğun talep yüzünden ihtiyaca cevap veremez hale gelmektedirler. Türkiye'ye ayak bastığı havaalanında büyük sıkıntı çeken yabancıların ülkemiz için ne kadar kötü reklam yapacakları unutulmamalıdır.

Alınacak bazı tedbirlerle hava ulaşımının daha cazip hale getirilmesi bir taraftan karayolları üzerindeki yoğunluğu ve dolayısıyla trafik kazalarını azaltacak diğer taraftan havaalanlarımızın uçak ve yolcu kapasite kullanımı artacaktır.

Kaynakça

- Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, 1995, Havaliman ve Havaalanları, Ankara.
- Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, 1995, D.H.M.İ. İstatistik Yıllığı, Ankara.
- D.İ.E. 1963, Türkiye İstatistik Yıllığı 1963. Yayın No: 490. Ankara.
- D.İ.E. 1973, Türkiye İstatistik Yıllığı 1973. Yayın No: 670. Ankara.
- D.İ.E. 1976, Türkiye İstatistik Yıllığı 1976. Yayın No: 750. Ankara.
- D.İ.E. 1981, Türkiye İstatistik Yıllığı 1981. Yayın No: 960. Ankara.
- D.İ.E. 1990, Türkiye İstatistik Yıllığı 1989. Yayın No: 1401. Ankara.
- D.İ.E. 1995, Türkiye İstatistik Yıllığı 1995. Yayın No: 1845. Ankara.
- DOĞANAY, H., 1994, Türkiye Ekonomik Coğrafyası. Atatürk Üniv. Yay. No: 767. Kazım Karabekir Eđit. Fak. Yay. No: 39, Erzurum.
- KUŞHAN, M.C., 1991, "Uçaklarımızla Sivil Havacılığımız ve Alternatif Uçaklar" III. Ulusal Havacılık Sempozyumu, Anadolu Üniv. Yay. No: 548, Sivil Havacılık Meslek Yüksek Okulu Yay. No: 2, Eskişehir.
- PİROU, G., 1949, (Çeviren Sahir Kozikođlu), Havayolu Ulaştırması ve Türkiye'de Sivil Havacılık, Ankara.
- TÜMERTEKİN, E.- ÖZGÜÇ, N., 1995, Ekonomik Coğrafya, Çantay Kitabevi, İstanbul. Türk Hava Yolları Genel Müdürlüğü 1985, Dünden Bugüne Türk Hava Yolları, İstanbul.
- WOLKOWİSCH, M., 1982, Geographie Des Transports, Libraire Armand Colin, Paris.

