

ULAŞIM COĞRAFYASI AÇISINDAN TÜRKİYE’DE HAVAYOLU ULAŞIMININ TARİHSEL GELİŞİMİ VE MEVCUT YAPISI

(Historical Progress and Current State of Air Transportation in
Turkey with Respect to Transportation Geography)

Yrd. Doç. Dr. Muzaffer BAKIRCI

İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü
mubak@istanbul.edu.tr

ÖZET

Hız, konfor ve güvenliğe ilişkin talep ve ihtiyaçlar, ulaşım sistemlerinde bir çeşitlenmeyi beraberinde getirmektedir. Bu çeşitlenme aynı zamanda ulaşım sistemleri arasında büyük bir rekabeti de tetiklemekte, ülkeler bu rekabette üstün gelebilmek amacıyla bu alandaki yatırımlarını arttırmaktadırlar.

Temel ulaşım sistemlerinden birini teşkil eden havayolu ulaşımı, diğer ulaşım sistemlerine göre sahip olduğu üstünlükler dolayısıyla her geçen gün daha fazla tercih edilmeye devam etmektedir. Bu gelişme sadece uluslararası taşımada değil aynı zamanda ülke içi ulaştırmada da belirgin bir hal almaya başlamış bulunmaktadır.

Geçekleştirilen yatırımlar sonucu, Türkiye’de havayolu ulaşımında özellikle son 20 yılda çok önemli ilerlemeler kaydedilmiş, bu süre zarfında düzenli ulaşım sağlanan havaalanı sayısı 16’dan 46’ya yükselmiştir. 1980’li yılların ortalarına kadar ulaşım tek şirket (THY) vasıtasıyla gerçekleştirilirken, 2010 yılında bu sayı 17’ye çıkmış, buna paralel olarak da uçak sayısı ve koltuk kapasitelerinde yüksek artışlar sağlanmıştır. Sektörde yaşanan bu olumlu gelişmeler, özellikle yolcu taşımada büyük artışları da beraberinde getirmiş, 1990 yılında yaklaşık 13,5 milyon olan toplam yolcu sayısı 2010 yılı sonunda % 654 artışla ilk kez 100 milyonu aşmıştır.

Bu çalışmada, havayolu ulaşımına ilişkin şartların Türkiye özelinde incelemesi amaçlanmıştır.

Anahtar kelimeler: Ulaşım Coğrafyası, Türkiye, Havayolu Ulaşımı, Havaalanı, Mekânsal Etkiler

ABSTRACT

Demands and needs on speed, comfort, and safety bring a diversity on transportation systems. This diversity has been also triggering a great competition between transportation systems, and thus countries increase their investments on this area in order to become advantageous in the competition.

Air transportation as being a fundamental transportation system has been increasingly preferred each passing day thanks to its advantages with respect to other transportation methods. This development has become clear not only in international transportation, but also in domestic transportation.

As a result of investments made, significant improvements have been observed in air transportation in Turkey especially in the last 20 years, and in this period, the number of airlines serving regularly has increased from 16 to 46. While transportation is conducted by a single company (THY) until mid 1980s, the number has become 17 in 2010, and in parallel to that, huge increases have been observed in the capacity number of aircrafts and seats. These favorable conditions seen in the industry have especially brought great increases in passenger transportation, and while number of total passengers was around 13.5 million in 1990, this number has first passed 100 million with an increase of 654% at the end of 2010.

In this study, it is aimed to examine conditions of air transportation with respect to Turkey specifically.

Keywords: *Transportation Geography, Turkey, Airline Transportation, Airline, Spatial Effects*

GİRİŞ

İnsanın ve onun ürettiği mal ve hizmetlerin çeşitli araçlarla bir sahadan başka bir sahaya taşınması faaliyeti olarak tanımlanabilecek olan ulaştırma, tarihsel süreç içinde sadece kullanılan araçlar değil, bu araçların bir araya gelerek oluşturdukları sistemler ve ulaşımın yapıldığı mekânlar bakımından çok büyük bir genişliğe ve çeşitliliğe kavuşmuş bulunmaktadır.

Bilindiği üzere, ulaşımın tarihsel gelişiminde yaşanan bazı gelişmeler birer dönüm noktası özelliği taşımışlardır. Bu dönüm noktalarından biri olan motorun icadı ve bunun farklı amaçlarla kullanma arayışı, ulaştırmada çok sayıda ve çeşitlilikte aracın da ortaya çıkmasına zemin oluşturmuştur.

Wright Kardeşlerin 17 Kasım 1903 tarihinde gerçekleştirdikleri ilk uçuşları aynı zamanda yüzyıllardır süren bir hayalin de gerçekleşmesi anlamına gelmiştir. Bu gelişmeyle birlikte insanın uçması imkân dahiline girmiş, başlangıçta çalışmalar kişisel denemeler şeklinde sürdürülmüş, ancak Birinci Dünya Savaşında uçakların askeri amaçlı kullanılmasıyla yeni bir safhaya geçilmiştir. Kullanan ülkelere askeri alanda çok büyük bir üstünlük sağlayan uçaklar, İkinci Dünya Savaşında da aktif bir rol üstlenmiş, bu durum uçakların özelliklerinin geliştirilmesinin de yolu açılmıştır. Yaşanan gelişmeler, uçakların sadece askeri alanda değil aynı zamanda sivil taşımacılıkta da kullanılmasına zemin hazırlamıştır. Giderek artan talep ve olanaklar, günümüzde ülkelerin havayolu ulaştırmasına daha fazla yatırım yapmasını adeta kaçınılmaz bir zorunluluk haline getirmiştir. Özellik hız ve konfor özellikleri dolayısıyla tercih edilen havayolu ulaşımında, uçakların tip, kapasite ve hızlarında her geçen gün yeni imkânlar devreye sokulmakta, yine benzer bir şekilde havaalanlarının donanım ve kapasiteleri de gün geçtikçe arttırılmaktadır.

Diğer ulaşım türlerine göre önemli avantajlar barındıran havayolu ulaşımı aynı zamanda ekonomik, siyasal ve çevresel faktörler açısından da duyarlı ulaşım türü olarak belirginleşmektedir. Bu çerçevede dünya genelinde yaşanan herhangi bir siyasal ve ekonomik kriz veya salgın hastalık havayolu ulaşımını çok ciddi tehditlerle karşı karşıya bırakmaktadır.

**ULAŞIM COĞRAFYASI AÇISINDAN TÜRKİYE'DE HAVAYOLU ULAŞIMININ TARİHSEL
GELİŞİMİ VE MEVCUT YAPISI**

Türkiye'nin coğrafi konumu ve sahip olduğu coğrafi özellikler her türlü ulaşım sisteminin gerçekleştirilmesine imkân tanımaktadır. Özellikle iki kıtanın bağlantı yerinde olması ve belirli ülke grupları ile bölgesel güçler bakımından merkezi konumu, ülkenin ulaşım faaliyetlerinin geliştirilmesinde önemli imkânlar sağlamaktadır.

Temel ulaşım sistemlerinden birini oluşturan havayolu ulaşımı ise diğer ulaşım sistemlerine göre sahip olduğu üstünlükler dolayısıyla her geçen gün daha fazla tercih edilmeye, sadece uluslararası taşımada değil aynı zamanda ülke içi ulaştırmada da daha etkin bir rol üstlenmeye devam etmektedir.

Türkiye'de Havayolu Ulaşımın tarihsel seyri, dünya genel eğilimine paralel olarak şekillenmiş bulunmaktadır. Osmanlı Devletinin 1911–1912 Trablusgarp Savaşında İtalyanların hava saldırısını uğraması, askeri havacılık konusunda çalışmaların başlatılmasına zemin hazırlamıştır (TÜSİAD 2007:170). Böylece ilk havacılık çalışmaları, 1912 yılında, bugünkü Atatürk Havaalanının hemen yakınındaki Sefaköy'de, iki hangar ve küçük bir meydana oluşan tesiste başlamıştır (SHGM 2011).

Cumhuriyetin ilanından sonra da havacılık faaliyetlerine önem verilmeye devam edilmiş bu çerçevede bir yandan yasal ve kurumsal düzenlemeler yapılırken tesis ve araç şartlarının da geliştirilmesine çaba harcanmıştır. 1925 yılında “Türk Teyyare Cemiyeti”nin kurulmasıyla Türkiye’de sivil havacılığın kurumsal temelleri atılmıştır (Ulaştırma Bakanlığı 2009a:17). 1933 yılında, Milli Savunma Bakanlığına bağlı olarak kurulan ve Türkiye’de sivil hava yolları kurma ve taşıma yapmak üzere görevlendirilen “Hava Yolları Devlet İşletmesi”nin kurulması (THY, 2011c), fiili olarak sivil taşımacılığın başlamasına olanak tanımıştır. Bu dönemde, daha önce askeri ihtiyaçlar için alınmış olan uçaklar, yolcu ve yük taşımaya elverişli hale getirilmiş ve Türkiye’nin belli başlı şehirleri arasında hava ulaşımı sağlanmaya başlanmıştır (DHMİ, 2009:16). Belirtilen yıl “Türk Hava Postaları” adıyla ve 5 uçaklık küçük bir filoyla ilk sivil hava taşımacılığı başlatılmıştır (Ulaştırma Bakanlığı 2009a:17). Havacılıkla ilgili ilk çalışmaların ağırlık noktasını havaalanı inşaatı oluşturduğundan, Havayolları Devlet İşletmesi 1938 yılında Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü adını alarak Bayındırlık Bakanlığı’na bağlanmış, sivil havacılık ulaştırma

hizmetlerinin hızlı gelişmesi karşısında bu müdürlük 1943 yılında Ulaştırma Bakanlığı'na bağlanmıştır (DHMI, 2009:16).

Dünyada sivil havacılığın hızla gelişmesi, uluslararası havacılık kurallarına uyum sağlanması ve Türkiye'de sivil havacılık faaliyetlerinin düzenlenmesi ve denetlenmesini sağlayacak bir kurumsal yapılanmaya ihtiyaç göstermiş, bu amaçla 1954 yılında "Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı" kurulmuştur (Ulaştırma Bakanlığı 2009a:17).

1950'li yıllardan itibaren sivil havacılık alanında meydana gelen büyük gelişmeler havaalanları ile taşıma işletmeciliğinin tek kuruluş tarafından yürütülmesini zorlaştırmış, sözü edilen iki temel hizmetin ayrı kuruluşlar tarafından yerine getirilmesi çalışmaları başlatılmıştır. Bu çalışmalar sonucu, 1955 yılında taşıma işleri "Türk Hava Yolları Kurumu"na devredilmiş, havaalanları işletmeciliği ise 1956 yılında "Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü"ne bırakılmıştır (DHMI, 2009:16).

Yukarıda özetle belirtilen, Türkiye'de havayolu ulaştırmasına ilişkin yasal ve kurumsal düzenlemeler, ülkemizde havayolu ulaşımının hızlı bir gelişme evresine girmesine zemin hazırlamış, bu gelişmeler, havaalanı ve uçak sayısı ile taşınan yolcu sayısında belirgin ilerlemelerin yaşanmasına olanak sağlamıştır. Bu çerçevede 1933 yılında İstanbul-Eskişehir-Ankara hattında gerçekleştirilen uçuşlar ülkemizde ticari anlamda uçuşların başlangıcı olmuştur. 1937 yılında İzmir-İstanbul, İstanbul – Ankara ve Ankara- Adana olmak üzere hat sayısı üçe yükselmiş, 1939 yılında İzmir-Ankara seferleri başlamıştır. 1943 yılında ise Ankara-Van seferiyle ilk kez Doğu Anadolu Bölgesine sefer düzenlenmiştir (Taşlıgil, 1997:90).

Türkiye Cumhuriyeti döneminde havayoluyla ilk yurtdışı seferi ise 1947 yılında Ankara-İstanbul-Atina hattında gerçekleştirilmiştir (THY 2011a). Bu başlangıcı sonraki yıllarda başka dış hatların kurulması takip etmiştir. 1951 yılında 4 olan dış hat uçuş noktası, 2010 yılı sonu itibariyle 157 noktaya ulaşmış bulunmaktadır.

İkinci Dünya Savaşından sonra Türkiye'de de sivil havacılık faaliyetleri hızlı bir gelişme evresine girmiş, bu dönemde bir yandan uçakların modernleştirilmesi, diğer taraftan yeni havaalanlarının inşa edilmesi çalışmalarına hız verilmiştir. Yeni hatların açılması, uçak

*ULAŞIM COĞRAFYASI AÇISINDAN TÜRKİYE'DE HAVAYOLU ULAŞIMININ TARİHSEL
GELİŞİMİ VE MEVCUT YAPISI*

sayısında da hızlı bir artışı zorunlu kılmış, 1933 yılında 5 uçak ve 28 koltuk kapasitesine sahip (THY 2011a) olan Türk Hava Yolları'nın 1950 yılında uçak sayısı 33 olmuş, ancak kullanılmayan bazı uçakların satılması nedeniyle 1970 yılında bu sayı 17'ye düşmüştür. Sonraki dönemlerde uçak sayısında sürekli bir artış meydana gelmiş ve 1980 yılında 26'ya, 1990 yılında 35'e, 2000 yılında 73'e (TÜİK,2010a) çıkmıştır. Nihayet 2010 sonu itibariyle ise uçak sayısı 145, koltuk adedi ise 24.912 olmuştur (THY, 2011d).

1983 yılında 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanununun yürürlüğe girmesi, özellikle 1980'li yılların ikinci yarısından sonra havayolu ulaşımında belirgin gelişmelerin yaşanmasını beraberinde getirmiştir (DPT 2001:42). Belirtilen tarihe kadar havayolu taşımacılığı THY şirketinin tekelinde sürdürülmüş, ancak bu dönemden itibaren özel havayolu şirketlerinin de havayolu ulaşımındaki yerini almaya başlaması bir rekabet ortamı oluşturmuştur. Böylece, hava taşımacılığı sektörünün serbestleşmesiyle büyük bir büyüme yaşanmış ve toplam 19 havayolu işletmesi kurulmuştur. Ancak bunların 10 tanesi dünya genelinde veya Türkiye özelinde ortaya çıkan çeşitli olumsuzluklar nedeniyle birkaç yıl içerisinde faaliyetlerine son vermişlerdir (Ulaştırma Bakanlığı 2009b: 21). 2000'li yıllar sonrasında Türkiye'de havayolu ulaştırması yapan şirket sayısı bakımından dalgalanmalar yaşanmaya devam etmiş, 2002 yılında 14 şirket havayolu ulaştırmasında faaliyet gösterirken, 2007 yılında sayı 20'ye çıkmış, ancak 2009 yılında 17'ye gerilemiştir (Ulaştırma Bakanlığı 2011).

Özel havayolu şirketlerinin ulaşımında fiilen görev almaya başlamasıyla, toplam uçak ve koltuk kapasitesinde de belirgin artışlar sağlanmıştır. 1994 yılı sonu itibariyle 44 uçak ve 7.683 koltuk kapasitesine sahip olan özel havayolu şirketleri (DPT 2000:159), 2009 yılında uçak sayılarını 151'e, koltuk kapasiteleri ise 24.341'e yükseltmişlerdir (THY 2011b).

Diğer taraftan, 2002 yılında sadece THY tarafından 2 merkezden 25 noktaya tarifeli iç hat seferi yapılırken 2009 yılında 5 havayolu şirketi tarafından 7 merkezden 45 noktaya iç hat seferi düzenlenmeye başlanmıştır. Türkiye 2010 yılı itibariyle uçuş ağını iç ve dış hatlarda toplam 203 noktaya çıkarmış, yurtdışı uçuş noktaları 60'dan 133'e ulaşmıştır (THY, 2011e).

1980’li yılların ortalarından itibaren özel havayolu şirketlerinin sistemdeki yerini alması, Türkiye’de havayolu ulaşımın gelişmesinde önemli bir adım olarak belirginleşmekle birlikte esas önemli sıçrama, 2003 yılında Ulaştırma Bakanlığı tarafından uygulamaya konulan “Bölgesel Havacılık Projesi”yle gerçekleşmiştir. “Her Türk vatandaşı hayatında en az bir kez uçağa binecektir (Ulaştırma Bakanlığı 2009b:1)” sloganıyla karakterize edilen proje kapsamında, havaalanı ücretlerinde indirimler yapılması, yolcu biletlerinde özel işlem ve eğitime katkı paylarının kaldırılması gibi çalışmalar, özellikle iç hat taşımacılığında hızlı gelişmelerin yaşanmasına zemin hazırlamıştır.

Türkiye Ulaşım Politikalarında Sektörel Öncelikler ve Yatırımlar

Bilindiği üzere, bir ekonomik sektörde gelişmenin olması veya gelişmenin düzeyi, kalkınma politikalarında o sektöre verilen öncelik ile yapılan yatırımların payına bağlıdır. Genel yatırımlardan büyük pay alan sektörler daha hızlı gelişme imkânına sahip olmaktadır. Konu ulaştırma sektörü açısından değerlendirildiğinde, dönemin politik yaklaşım ve önceliklerine göre ulaşım sistemleri bakımından farklılık göstermekle birlikte, Türkiye Cumhuriyetinin ilk yıllarından itibaren ulaşım yatırımlarına daima önemli bir pay ayrıldığı görülmektedir.

Ulaşım sektörü, 1963 yılında toplam sabit sermaye yatırımları içinde %10,5’luk payla imalat, konut ve tarım sektörlerinin gerisinde kalırken, 1981 yılında tarıma yönelik yatırımların önüne geçmiş ve üçüncü sırada yer almıştır. 2000 yılında toplam sabit sermaye yatırımları içinde %30,1’lik oranla ilk sırada yer alan ulaştırma, 2010 yılında yatırım oranını %30,9’a yükseltmesine karşın toplam yatırımlar içinde imalat sektörünün gerisinde kalmıştır (DPT, 2011b).

Kamu kesimi yatırımlarında ulaşımına sağlanan yatırımlar daha belirgin bir görüntü sergilemektedir. 1963 yılında ulaşım sektörü, toplam kamu yatırımları içinde %28’lik bir payla ilk sırada yer almış, bazı yıllar imalat ve enerji yatırımlarının gerisinde kalmakla birlikte, özellikle 1984 yılından günümüze kadar ilk sıradaki yeri değiştirmemiştir. Ulaştırma sektörü 2000 yılında toplam kamu yatırımlarında %35,2, 2010 yılında ise %43’lük pay’la yine ilk sırada yer almıştır (DPT, 2011b).

*ULAŞIM COĞRAFYASI AÇISINDAN TÜRKİYE'DE HAVAYOLU ULAŞIMININ TARİHSEL
GELİŞİMİ VE MEVCUT YAPISI*

Genel yatırımların bu görünümünün yanında, ulaşım türlerinin gerek yatırım paylarında ve gerekse yolcu ve yük taşımalarındaki ağırlığı dönemsel farklılıklar göstermiştir. Bu çerçevede Cumhuriyetin ilk yıllarında ulaşım alanındaki çalışmaların demiryolu ağırlıklı olduğu gözlenmektedir. Bu ağırlık 1950'li yıllara kadar devam etmiş, ancak bu dönemden itibaren ulaşım ile ilgili yatırımlarda karayolu ulaştırması öne çıkmaya başlamıştır. Karayolunun ulaşımındaki gelişimi sonraki dönemlerde de sürmüş ve ulaşım yatırımlarında hep en yüksek payı almaya devam etmiştir. Bu çerçevede 1960'lı yıllarda ulaştırma kesimine yapılacak yatırımlardan yol yatırımlarına %51,4'lük bir pay ayrılırken, yeni yeni gelişme içinde olan havayolu ulaşımına ve özellikle havaalanı inşasına %1,4'lük bir pay ayrılmıştır (DPT 1963:385). 1980'li yılların başında ise %60,7'lik payla ilk sırada yer alan karayolunu, %24,6'lık payla demiryolu, %10,3'le denizyolu ve %2,8'le havayolu, %1,7 ile de boru hatlarının takip etmiştir (DPT 1979: 415).

1990'lı yılların ilk yarısında ulaşım ile ilgili yatırımlar, büyük ölçüde karayolu ulaşımına ayrılırken (%80), bu yatırım alanı içinde özellikle otoyollar ön plana çıkmaya başlamıştır. Diğer ulaşım sistemleri ise toplam ulaşım yatırımları içinde %20'lik bir paya sahip olmuştur.

2000 yılına gelindiğinde, bir önceki döneme göre karayolu ulaşımını yatırımlarındaki payının bir azalma sürecine girdiği görülmektedir (%59,2). Buna karşılık yurtiçi yolcu taşımaları içinde küçük bir paya sahip olan havayolu ulaştırması yatırımlarının payı ise önemli ölçüde artmış ve %12,7'ye ulaşmıştır (DPT 2011a).

2005 yılı itibariyle ulaşım yatırımlarında karayolunun payı biraz daha gerilemiş, buna karşılık demiryolu ulaşımını yatırımlarına belirgin bir ağırlık verilmeye başlanmıştır. Bu dönemde havayolu ulaşımını 2000 yılına göre payını küçük bir miktar yükseltmiş olmakla birlikte (%13) karayolu ve demiryolu yatırımlarının gerisinde kalmıştır (DPT 2011a).

2010 yılı itibariyle genel ulaşım yatırımlarında ulaşım sistemlerinin payına baktığımızda ise; demiryolu yatırımlarının payında artışın bu yatırım döneminde de devam ettiğini görmekteyiz. 2010 yılı ulaştırma yatırımları çerçevesinde demiryolu ulaşımını %48,3'lük bir pay ilk sırada yer alırken, ilk kez karayolu yatırımlarının önüne geçmiş bulunmaktadır. Belirtilen dönem karayolu ulaşımına %37,9'luk bir pay

ayrılmış, bu sistemi %5,9 ile havayolu ulaşımı takip etmiştir (DPT 2011a).

Ulaşım sistemlerine yapılan yatırımlar, yolcu ve yük taşımalarında da sistemlerin ağırlıklarının değişimini beraberinde getirmiştir. 1950’li yıllarda demiryolu ve karayolunun iç hatlarda yolcu taşımadaki payları birbirine yakın oranlarda bulunurken, ilerleyen yıllarda bu değerler sürekli olarak karayolu ulaştırması lehine büyümüştür.

Konu havayolu ulaşımı açısından değerlendirildiğinde ise, yurtiçi taşımalarında 1960 yılında havayolu ulaşımı %0,8’li oranla demiryolu ve denizyolu ulaşımının gerisinde kalırken (Ulaştırma Bakanlığı 2008:7), 2000 yılında %1,8 olan payı, 2005 yılında %2,1’e ve nihayet 2008 yılında %7,8 gibi oldukça büyük bir orana ulaşmıştır (Ulaştırma Bakanlığı 2008:7).

Havayolu taşımacılığı yurt içinde gerçekleştirilen yolcu taşımalarından ziyade, uluslararası yolcu taşımada daha fazla öne çıkmış görünmektedir. 1963 yılında dış hat yolcu taşımacılığında %25’lik bir orana sahip olan havayolu ulaşımı, 1972 yılında payını %51’e yükseltmiştir (DPT 1972:582-583). Özellikle 1995 yılında turizm sektöründe yaşanan canlanma, dış hatlarda havayolu yolcu trafiğinin daha da artmasını beraberinde getirmiştir (DPT 2000:159).

Özetle; 1950’li yıllarda itibaren ticari manada ulaştırmadaki yerini almaya başlayan havayolu ulaşımı, 1990’lı yıllara kadar belirli gelişmeler sağlamış olmakla birlikte, genel ulaşımında ciddi bir paya sahip olamamıştır. Ancak 1990’lı yıllardan itibaren ulaştırma yatırımlarında havayolu ulaşımına daha fazla pay ayrılması, bu sistemde hızlı bir gelişmenin yolunu açmış ve toplam taşımada (özellikle yolcu taşıma) payını giderek arttırmasına zemin hazırlamıştır.

Türkiye’de Havayoluyla Yük ve Yolcu Taşımanın Tarihsel Seyri

Türkiye’de havayoluyla yolcu ve yük taşımanın gelişimine baktığımızda, 1930’lu yıllardan günümüze önemli gelişmelerin kaydedildiğini, özellikle iç hatlarda yolcu taşımada belirgin artışların yaşandığını görmekteyiz. Uzun süre Türk Hava Yolları işletmesi tekelinde gerçekleştirilen havayolu taşıma faaliyetleri, 1980’li yıllardan

İtibaren özel havayolu şirketlerinin de katılımıyla önemli bir gelişmeye sahne olmuştur. Hâlihazırda ülkemizde havayolu ulaşımında THY şirketi en büyük aktör olmaya devam etmekte, özel havayollarının payı ise giderek artan bir seyir izlemektedir.

Türkiye’de havayoluyla yolcu taşıma, 1933 yılına kadar yabancı şirketler tarafından gerçekleştirilmiş, bu çerçevede imtiyaz süreleri 20 yıl olmak üzere, 1920 yılında teşekkül ettirilen Sidna (Air France) ve 1924 yılında kurulan Aero Espresso şirketleri havayolu taşıma faaliyetlerini başlatmışlardır. Bu havayolu şirketlerinden 8 uçağa sahip olan Sidna firması 1929 yılında 327 yolcu taşımış, 1930 yılında ise 4 uçakla 368 yolcu taşımıştır. 1930 yılında 9 uçağa sahip olan Aero Espresso şirketi de 397 yolcu taşımıştır (DİE, 1932–1933:458–459).

1933 yılında yukarıda adı geçen havayolu şirketlerine, devlete ait bir firma olan “Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi” dahil olmuş ve havayolu ulaştırması gerçekleştiren şirket sayısı 3’e yükselmiştir (DİE, 1935–1936:440–442). Sidna ve Aero Espresso firmaları 1935 yılına kadar faaliyetlerini sürdürmekle birlikte bu tarihten itibaren Hava Yolları Devlet İşletmesinin ağırlığı belirginleşmeye başlamıştır.

1938 yılına gelindiğinde Hava Yolları Devlet İşletmesinin taşıdığı yolcu sayısı 879 (DİE, 1938–1939:474) olmuş, bu miktar ilerleyen yıllarda artmaya devam ederek 1950 yılında 86.331, sonraki yıl ise 112.665’i bulmuştur (DİE, 1953::447).

Havayoluyla yolcu taşımada olduğu gibi yük taşımada da başlangıçta yabancı menşeli havayolu şirketleri faaliyet göstermiş 1933 yılından itibaren ise Hava Yolları Devlet İşletmesi taşımadaki yerini almıştır.

Türkiye havaalanlarında gerçekleşen yolcu ve yük trafiğine ilişkin düzenli verilere 1960 yılından itibaren sahip olmaktayız. Bu çerçevede, Ülkemizde gerçekleşen yolcu ve yük taşımaya ilişkin Türkiye İstatistik Kurumu tarafından yayınlanan “İstatistik göstergeler 1923–2009” (TÜİK, 2010b:374–375) yayımından yararlanılmış, 2010 yılına ait veriler ise DHMİ kaynaklardan elde edilmiştir.

Türkiye’de havayoluyla taşınan toplam yolcu sayısına 10 yıllık dönemler halinde baktığımızda periyodik bir artışın söz konusu olduğunu görmekteyiz (Tablo 1 ve Grafik 1). 1960 yılında 700 bini aşan yolcu

sayısı, 1970 yılına gelindiğinde 2,5 milyonun üzerine çıkmış, 1980 yılında ise 3,5 milyona yaklaşmıştır. Böylece 20 yılda %385'lik bir oransal artış gerçekleşmiştir.

Tablo 1: Dönemler İtibariyle Türkiye’de Havayoluyla Yolcu Ulaşımı

Yıllar	Yolcu Sayısı				
	Toplam	İç Hatlar	Oran (%)	Dış Hatlar	Oran (%)
1960	713.217	528.846	74	184.371	26
1970	2.679.139	1.661.890	62	1.017.249	38
1980	3.458.165	1.621.998	47	1.836.167	53
1990	13.629.965	5.347.723	39	8.282.242	61
2000	34.972.534	13.339.039	38	21.633.495	62
2010	102.705.805	50.516.654	49	52.189.151	51

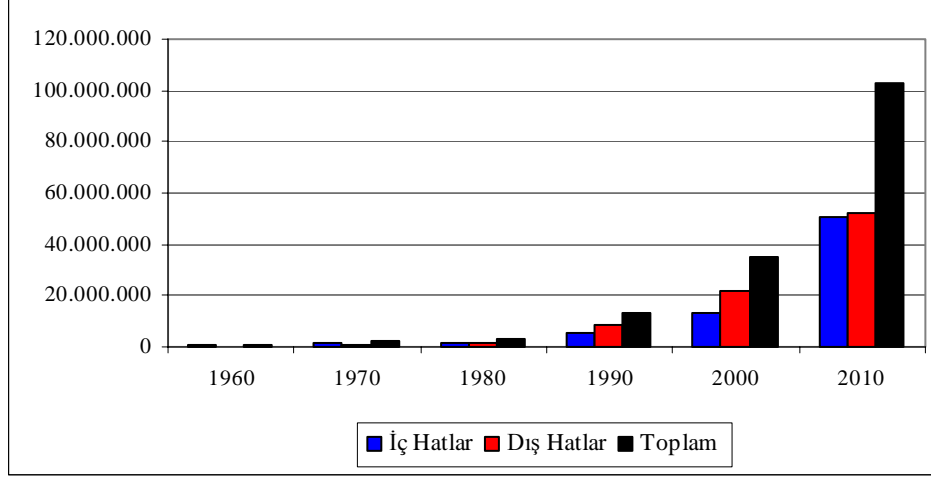
Kaynak: TÜİK İstatistik Göstergeler 1923–2009 ve DHMİ 2011
<http://www.dhmi.gov.tr/istatistik.aspx> 31.03.2011

Havayoluyla yolcu taşınması, özellikle 1992 yılından itibaren tarifersiz uçuşların yaygın olarak gerçekleştirilmesiyle daha da hızlanan bir gelişme sürecine girmiştir. Bu çerçevede 1990 yılında 13,5 milyona ulaşan toplam yolcu sayısı, 2000 yılına gelindiğinde 35 milyon yolcuya yaklaşmıştır. 2001 yılından itibaren zaman zaman meydana gelen ekonomik krizler ve terör saldırıları, havayoluyla seyahat eden yolcu sayısında azalmalara neden olmuşsa da, genel eğilim hep yüksek artışlar şeklinde olmuştur. Böylece 2009 yılında toplam yolcu sayısı 85 milyonu aşmış ve nihayet 2010 yılında ilk kez 100 milyon yolcuya ulaşmıştır. Böylece son 10 yılda %194'lük bir artış gerçekleşmiştir.

Konu iç ve dış hatlar esas alınarak değerlendirildiğinde; bir yandan yıllara göre miktar değişimleri, diğer yandan ise iç ve dış hat verilerinin toplama göre oranlarında farklılıkların yaşandığı gözlenmektedir (Tablo 1). Bu çerçevede havayoluyla yolcu taşımada iç ve dış hat oranlarına baktığımızda karşımıza iki farklı dönem çıkmaktadır. 1960–1980 yıllara arasında iç hat yolcu taşımının oransal olarak öne çıktığı dönem ilk farklılığı oluştururken, 1985 yılında bir dengeye geldiği görülmektedir. 1990 yılından itibaren dış hat yolcu

**ULAŞIM COĞRAFYASI AÇISINDAN TÜRKİYE'DE HAVAYOLU ULAŞIMININ TARİHSEL
GELİŞİMİ VE MEVCUT YAPISI**

sayısında yaşanan oransal artış ikinci bir farklı periyoda işaret ederken, 2010 yılında yeniden bir denge yaşandığı izlenmektedir.



Grafik 1: Dönemler İtibariyle Türkiye’de Havayoluyla Yolcu Ulaşımı.

Daha önce de ifade edildiği üzere, karayolu, denizyolu veya demiryolu gibi diğer sistemler dikkate alındığında havayoluyla **yük taşıma** büyük bir oran teşkil etmemektedir. Bu oransal duruma karşın havayoluyla yük taşıma, yolcu taşımada olduğu gibi, her geçen dönem payını arttırmaya devam etmektedir.

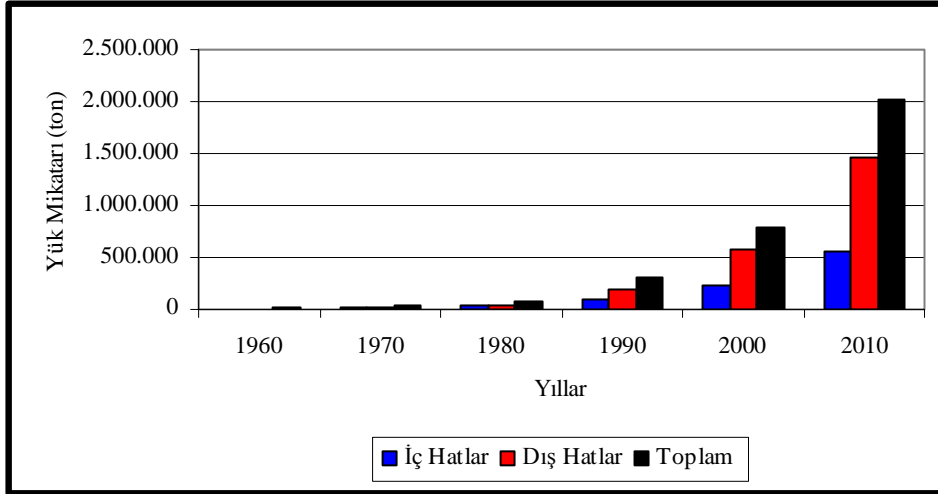
1960 yılından itibaren Türkiye’de havayoluyla yük taşımanın gelişimine baktığımızda (Tablo 2, Grafik 2); 1960 yılında 13 bin ton yük havayoluyla taşınırken, 1970 yılında 45 bin ton’a yaklaşmıştır. Havayoluyla yük taşıma sonraki dönemlerde de devam ederek, 1980 yılında 75 bin ton’u, 1990 yılında 300 bin ton’u aşmıştır. 2000 yılı sonrasında da adeta katlanarak artan yük taşıma, 2000 yılında 800 bin ton’a yaklaşmış, nihayet 2010 yılında 2 milyon ton’un üzerine çıkmıştır. Böylece 1960–2010 arasının kapsayan dönemde toplam yük taşımada %15460’lık büyük bir artış sağlanmıştır.

Konu iç ve dış hatlar açısından değerlendirildiğinde; Türkiye’de 1960–2010 döneminde havayoluyla yük taşımada iç hatlarda genel olarak oransal azalma, dış hatlarda ise artış olduğu gözlenmektedir. Bu bakımdan iç hatlar oransal olarak en yüksek orana 1960 yılında ulaşırken, dış hatlar 2010 döneminde sahip olmuştur (Tablo 2).

Tablo 2: Dönemler İtibariyle Türkiye’de Havayoluyla Yük Taşıma.

Yıllar	Yük Miktarı: kargo+posta+bagaj (ton)				
	Toplam	İç Hatlar	Oran (%)	Dış Hatlar	Oran (%)
1960	13.002	8.306	64	4.696	36
1970	44.039	24.249	55	19.790	45
1980	75.443	32.232	43	43.211	57
1990	301.403	99.549	33	201.854	67
2000	796.627	226.356	28	570.271	72
2010	2.023.221	555.871	27	1.467.350	73

Kaynak: TÜİK İstatistik Göstergeler 1923–2009 ve DHMİ 2011
<http://www.dhmi.gov.tr/istatistik.aspx> 31.03.2011



Grafik 2: Dönemler İtibariyle Türkiye’de Havayoluyla Yük Ulaşımı.

Türkiye Havaalanlarının Özellikleri

Kara ve demiryolu ulaşımı kadar mekân üzerinde büyük değişimlere yol açmamakla birlikte, havayolu ulaşımının temel unsurlarından biri olan havaalanları, pist ve diğer tesisler ile bağlantı hatları dolayısıyla mekânda önemli farklılaşmaların yaşanmasına neden olabilmektedir. Ortaya koydukları çekim gücü dolayısıyla da bu alanların

çevresi, özellikle konut, turizm ve ticaret işletmeleri için cazip hale gelmekte ve hızlı bir yapılaşmaya sahne olabilmektedir.

Bilindiği üzere, bir havaalanının kurulabilmesi için sadece düz alanın varlığı yeterli olmamakta, aynı zamanda civar topografik şartlar ile yerel hava koşullarının da uçak iniş kalkışları için uygun bir nitelikte olmaları gerekmektedir. Yine, sadece fiziki koşullar değil aynı zamanda şehir merkezlerine uzaklık, diğer ulaşım sistemleriyle entegrasyon ve ekonomik potansiyel gibi beşeri koşulların da göz önünde bulundurulması zorunluluğu vardır. Yukarıda sayılan özelliklere sahip olan, yolcu talebi ve sıklığı yönünden ana güzergâhlar üzerinde yer alan havaalanlarının çok büyük kapasitelere ulaştığı görülmektedir.

Türkiye'de havacılık faaliyetlerinin başlamasına paralel olarak havaalanı inşası gündeme gelmiş, esas itibarıyla askeri amaçlı planlanan havacılık faaliyetleri çerçevesinde ilk havaalanları da bu amaca hizmet edecek nitelikte şekillendirilmiştir. Ülkemizde ilk havaalanının inşa edildiği tarihten günümüze kadar, yüzyıla yakın bir sürede çok sayıda havaalanı inşa edilmiştir.

Bu çerçevede Türkiye'nin ilk havaalanı 1912 yılında İstanbul Yeşilköy'de açılan ve bugünkü Atatürk Havalimanının da ilk nüvesini teşkil eden Yeşilköy havaalanıdır (DHMİ, 2011). 1930'lu yıllardan sonra havaalanlarının sayısı giderek artmaya başlamış, İstanbul ve Ankara'dan sonra, 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) havaalanları inşa edilmiş, 1947 yılında havaalanlarının sayısı 19'a yükselmiştir (Taşlıgil 1997:90).

Ancak büyük ölçüde askeri amaçlı olarak inşa edilen bu havaalanlarının niteliklerinde sonraki yıllarda önemli değişiklikler meydana gelmiş ve yeni özellikleriyle hizmete giriş tarihleri değişmiştir. Bu bakımdan ülkemizde hâlihazırda havayolu trafiğine açık havaalanlarının inşa tarihleri farklılıklar göstermekte, çalışmamızda kullanılan tarihler havaalanlarını günümüz özelliklerini kazandığı tarihleri ifade etmektedir.

Havaalanların hizmete girdiği tarihler itibarıyla değerlendirildiğinde (Tablo 3); 1930–1950 arasındaki 20 yıllık dönemde

bugünkü özellikleriyle 4 havaalanının varlığını görüyoruz. Bu bakımdan 1937 yılında faaliyete geçen ve halen günümüzde de kullanılan Adana Şakirpaşa Havaalanı ülkemizin en eski havaalanı niteliğini taşımaktadır. Yine belirtilen dönemde Elazığ, Malatya Erhaç ve Van Havaalanları inşa edildikleri günden günümüze kadar faaliyetlerini sürdürmüş havaalanları özelliğindedir.

1950–1970 dönemine gelindiğinde havaalanı sayısında önemli bir artışın söz konusu olduğunu görmekteyiz. Bu çerçevede başta 1953 yılında kurulan Yeşilköy Havaalanı* olmak üzere yeni kurulan veya yeniden organize edilenlerle birlikte toplam havaalanı sayısı 11’e yükselmiştir.

Tablo 3: 2010 Yılı Sonu İtibariyle Türkiye’de Faal Durumda Olan Havaalanlarının Özellikleri

Kuruluş Dönemi	Bulunduğu İl	Havaalanı Adı	Kuruluş Yılı	İÇ/Dış Hat	Sivil/Askeri	Yıllık Yolcu Kapasitesi	İl Merkezine Uzaklık (km)
1930-1950	ADANA	Şakirpaşa Havalimanı	1937	iç/dış	sivil	5.000.000	3,5
	ELAZIĞ	Elazığ Havaalanı	1940	iç	sivil/askeri	1.000.000	12
	MALATYA	Erhaç Havaalanı	1941	iç/dış	sivil/askeri	1.000.000	34
	VAN	Ferit Melen Havaalanı	1943	iç/dış	sivil	1.200.000	8
1950-1970	DİYARBAKIR	Diyarbakır Havaalanı	1952	iç	sivil/askeri	1.450.000	8
	İSTANBUL	Atatürk Havalimanı	1953	iç/dış	sivil	27.500.000	24
	ANKARA	Esenboğa Havalimanı	1955	iç/dış	sivil	10.000.000	28
	SİVAS	Sivas Havaalanı	1957	iç/dış	sivil	620.000	23
	TRABZON	Trabzon Havalimanı	1957	iç/dış	sivil	3.900.000	6
	ANTALYA	Antalya Havalimanı	1960	iç/dış	sivil	14.000.000	13
	ERZURUM	Erzurum Havalimanı	1966	iç/dış	sivil/askeri	2.000.000	13
1970-1990	GAZİANTEP	Gaziantep Havalimanı	1976	iç/dış	sivil	4.000.000	20
	MUĞLA	Dalaman Havalimanı	1981	iç/dış	sivil/askeri	8.000.000	6
	İZMİR	A.Menderes Havalimanı	1987	iç/dış	sivil	9.000.000	18
	ERZİNCAN	Erzincan Havaalanı	1988	iç	sivil/askeri	600.000	4,5
	KARS	Kars Havaalanı	1988	iç/dış	sivil	1.000.000	6

* 1912 yılında kurulan ve ülkenin ilk havaalanı olan bu havaalanının inşasına 1949 yılında başlanmış ve 1953 yılında bitirilerek uluslararası uçuşlara uygun bir niteliğe getirilmiştir. 1953 yılında “Yeşilköy Havaalanı” olan adı, 1985 yılında “Atatürk Havaalanı” olarak değiştirilmiştir.

ULAŞIM COĞRAFYASI AÇISINDAN TÜRKİYE'DE HAVAYOLU ULAŞIMININ TARİHSEL GELİŞİMİ VE MEVCUT YAPISI

1990-2010	DENİZLİ	Çardak Havaalanı	1991	iç/dış	sivil/askeri	2.200.000	60
	MUŞ	Muş Havaalanı	1992	iç	sivil/askeri	300.000	20
	SİNOP	Sinop Havaalanı	1993	iç	sivil	150.000	5
	ÇANAKKALE	Çanakkale Havaalanı	1995	iç/dış	sivil/askeri	300.000	10
	TOKAT	Tokat Havaalanı	1995	iç	sivil	150.000	20
	K.MARAŞ	Kahramanmaraş Havaalanı	1996	iç	sivil	400.000	5
	AĞRI	Ağrı Havaalanı	1997	iç	sivil	120.000	8
	BALIKESİR	Körfez Havaalanı	1997	iç/dış	sivil	120.000	5
	ISPARTA	S.Demirel Havalimanı	1997	iç/dış	sivil	1.500.000	30
	MUĞLA	Milas - Bodrum Havalimanı	1997	iç/dış	sivil	2.600.000	14
	ADYAMAN	Adıyaman Havaalanı	1998	iç	sivil	300.000	22
	BALIKESİR	Merkez Havaalanı	1998	iç	sivil/askeri	100.000	6
	BATMAN	Batman Havaalanı	1998	iç	sivil/askeri	5.000.000	6
	KAYSERİ	Kayseri Havaalanı	1998	iç/dış	sivil/askeri	5.500.000	5
	NEVŞEHİR	Kapadokya Havalimanı	1998	iç/dış	sivil	1.500.000	30
	SIİRT	Siirt Havaalanı	1998	iç	sivil	100.000	14
	UŞAK	Uşak Havaalanı	1998	iç/dış	sivil/askeri	500.000	4
	TEKİRDAĞ	Çorlu Havaalanı	1998	iç/dış	sivil/askeri	600.000	15
	MARDİN	Mardin Havaalanı	1999	iç	sivil	400.000	20
	SAMSUN	Çarşamba Havaalanı	1999	iç/dış	sivil	2.000.000	25
	BURSA	Yenişehir Havaalanı	2000	iç/dış	sivil/askeri	1.500.000	56
	KONYA	Konya Havaalanı	2000	iç/dış	sivil/askeri	2.000.000	18
	İSTANBUL	Sabiha Gökçen Havalimanı	2001	iç/dış	sivil	3.500.000	50
	HATAY	Hatay Havaalanı	2007	iç	sivil	-	25
	ŞANLIURFA	GAP Havaalanı	2007	iç/dış	sivil	2.500.000	33
	ZONGULDAK	Çaycuma Havaalanı	2007	iç	sivil/askeri	500.000	65
	ESKİŞEHİR	Anadolu Üniv. Havaalanı	2007	iç	sivil	-	5
	AMASYA	Merzifon Havaalanı	2008	iç	sivil/askeri	120.000	7
	ANTALYA	Gazipaşa Havaalanı	2009	iç/dış	sivil	500.000	182
	ÇANAKKALE	Gökçeada Havaalanı	2010	iç	sivil	-	50

Kaynak: DHMİ, 2011, "Havaalanları" Devlet Hava Meydanları İşletmesi. www.dhmi.gov.tr/havaalanlari.aspx. 09.01.2011

1970–1990 dönemi, önceki döneme göre hizmete açılan havaalanı sayısının daha az olduğu bir dönem niteliğindedir. Belirtilen 20 yıllık periyotta, bir bölümünün ilk inşa tarihleri 1940'lı yıllara dayanan, 5 adet havaalanı yeni nitelikleriyle hizmete girmişlerdir.

1990–2010 dönemini kapsayan 20 yıllık periyod Türkiye’de havaalanı inşası bakımından adeta bir patlamanın yaşandığı dönem olmuştur. 1991 yılında Denizli Çardak havaalanıyla başlayan süreç, 2010 yılında Çanakkale Gökçeada Havaalanıyla birlikte 29 havaalanının faaliyet geçirilmesiyle sürmüştür. Yine bunların bir bölümü de, ilk kuruluş yılları daha eskiye inen, ancak kurulduğu dönemde çeşitli nedenlerle faaliyete geçmeyen havaalanları niteliğindedir. Hâlihazırda ülkemizde kullanıma kapalı (atıl) olan havaalanı bulunmazken (Ulaştırma Bakanlığı 2009b: 22), ülke ihtiyaçlarına paralel olarak yeni havaalanları oluşturma çalışmaları da devam etmektedir.

Havaalanlarının bir diğer özelliği ise iç hat, dış hat veya ikisine birden açık olma hususudur. 2010 yılı sonu itibariyle Ülkemizde dış hat taşımacılığına uygun 28 havaalanı bulunmaktadır (Tablo 3 ve Harita 1). Aynı zamanda iç hat ulaşımı faaliyetlerine de açık olan bu havaalanları çoğunlukla büyük şehirlerde (İstanbul Atatürk Havalimanı, Ankara Esenboğa Havalimanı, İzmir Adnan Menderes Havalimanı gibi) veya turizm faaliyetlerinin yoğun olarak yaşandığı sahalarda (Bodrum-Milas Havalimanı, Dalaman Havalimanı, Nevşehir Kapadokya Havalimanı gibi) konumlanmış bulunmaktadır. Yine sözü edilen havaalanlarından bir bölümü tarifeli dış hat uçuşlarına uygun nitelikte olurken, bir bölümü ise tarifesiz (charter), yani yılın belli dönemlerinde taleplere göre şekillenen yapıya sahip alanlardır. Türkiye’de yurdun çeşitli yörelerinde konumlanmış olan 18 adet havaalanı sadece iç hat hava ulaştırması faaliyeti yürütmektedir.

Havaalanlarının fonksiyonel kullanımı ve ekonomik potansiyelinin düzeyi şehir merkezine olan mesafesiyle yakından alakalıdır. Gerek havaalanlarına ulaşım süresi ve gerekse diğer ulaşım araçlarıyla entegrasyonun sağlanması, merkez ile havaalanları arasındaki mesafeye göre şekillenmektedir.

Şehir merkezlerine yakın havaalanları erişim olanakları bakımından avantajlar sağlamakla birlikte, biryandan gerektiğinde genişletme imkânlarının ortadan kalkması ve şehir trafiği yoğunluğuna etkide bulunması, diğer taraftan uçakların kalkış ve inişleri esnasında yarattıkları gürültü gibi olumsuzlukları da beraberinde getirmektedir. Buna karşılık havaalanlarının şehir merkezine uzak veya şehrin dışında bulunması ise, yukarıda sayılan sorunların yaşanmasını



Harita 1: Türkiye'de Havaalanlarının Dağılımı (2010)

engellemekle birlikte, özellikle ek ulaşım maliyetleri, zaman kaybı ve diğer ulaşım araçlarıyla entegrasyonda yaşanan zorluklar konusunda dezavantajları bünyesinde barındırmaktadır.

Türkiye’de havaalanları, il merkezlerine uzaklığı bakımından değerlendirildiğinde, Adana Şakirpaşa havaalanının şehir merkezine en yakın kesimde (3,5 km) konumlandığı görülmektedir. İnşa edildiği 2007 yılından itibaren yurdumuzun il merkezine en uzak mesafedeki havaalanı niteliği kazanan Zonguldak Çaycuma havaalanı (65 km) bu unvanını, 2009’da inşa edilen ve 2011 yılında seferlere açılan Antalya Gazipaşa havaalanına kaptırmış görünmektedir. Sözü edilen havaalanının Antalya il merkezine uzaklığı 182 km kadardır. Türkiye’de havaalanlarının özellikleri konusunda ele alınabilecek bir diğer husus ise, illerin havaalanlarına sahiplik durumlarıdır. Bu kapsamda ülkemizde bazı iller bir veya birden fazla havaalanına sahip iken, bazı illerimizde havaalanı bulunmamaktadır. Antalya, Balıkesir, Çanakkale, İstanbul ve Muğla iki havaalanına sahip iller durumundayken, 35 il’de sadece bir adet bulunmakta, 41 ilde ise henüz havaalanı bulunmamaktadır (Harita 1). Özellikle birden fazla havaalanına sahip iller yolcu trafiği en yoğun yaşandığı iller durumundadır. Bunlar genel yolcu talebinin yanı sıra, büyük ölçüde turizm hareketliliğine bağlı olarak gelişen iller niteliğindedir (Muğla ve Antalya gibi).

Daha önce de belirttiğimiz üzere, havaalanlarının kurulması için çeşitli fiziki ve sosyo-ekonomik şartların uygun olması gerekmektedir. Geçmişte, büyük ölçüde politik mülahazalarla alınan kararlar sonucu inşa edilen havaalanlarının zaman zaman atıl kaldıkları veya uzun süre kullanılmadıkları ve bu nedenle büyük maddi zararlara yol açtıkları bilinmektedir. 1988 yılından itibaren “her il’e bir havaalanı” politikası çerçevesinde çeşitli illere, bölgesel havayolu taşımacılığını geliştirmek amacıyla küçük havaalanlarının inşa edilmiştir. Ancak ilerleyen dönemlerde bu yatırımların çoğunun ekonomik olmadığı görülmüş ve bir bölümü yeterli trafik olmadığından 2002 yılı başlarında kapatılmıştır (DPT 2006:18-19).

Dolayısıyla gerekli fizibilite çalışmaları sağlıklı bir şekilde yapılmadan inşa edilecek havaalanlarının aynı akıbete uğrama ihtimalleri göz ardı edilmemelidir. Ayrıca farklı il merkezleri olmakla birlikte

*ULAŞIM COĞRAFYASI AÇISINDAN TÜRKİYE'DE HAVAYOLU ULAŞIMININ TARİHSEL
GELİŞİMİ VE MEVCUT YAPISI*

birbirine çok yakın mesafelerde yer alan her bir il'e ayrı havaalanı inşa etmek ekonomik olmaktan çok uzak kalacaktır.

Diğer taraftan Türkiye'de havayoluyla ulaşımda ortaya çıkan talep ve tercihler, yeni havaalanlarının inşasını gerekli kılmaktadır. Hâlihazırda inşa veya proje aşamasında olan havaalanları söz konusudur. Bu çerçevede Hakkâri Yüksekova, Şırnak, Bingöl, Iğdır Havaalanları inşa aşamasında bulunurken, 2025 yılında toplam havaalanı sayısının 55 olması hedeflenmektedir. Ayrıca bir yandan yeni havaalanlarının projelendirme faaliyetleri sürdürülürken diğer taraftan mevcut havaalanlarının kapasite genişletme ve modernizasyon çalışmaları da devam etmektedir.

Türkiye'de Yolcu Ulaştırmasının Havaalanlarına Göre Dağılımı

Daha önce de belirtildiği üzere, 1912'de askeri amaçlı ilk havaalanının kurulmasından günümüze Türkiye'de havaalanlarının sayısı, kapasitesi ve teknik özellikleri büyük bir gelişme göstermiş, yurt geneline yayılan bu havaalanları yolcu ve yük taşımadaki paylarını hızla arttırmaya başlamışlardır. Özellikle turizm bölgelerinde inşa edilen havaalanları kısa süre zarfında ülkenin en işlek havaalanları niteliğine kavuşmuşlardır.

Türkiye'de, 1970 yılında yaklaşık 2.7 milyon yolcu havayolu ulaşımına katılmış, bu faaliyetler 18 havaalanında gerçekleştirilmiştir (Tablo 4). Bu dönemde sadece 5 havaalanından dış hatlara sefer düzenlenirken, toplam taşımada en büyük payı İstanbul Yeşilköy (Atatürk) havaalanı (%58,3) almıştır. Dış hat yolcu taşımada iç hat taşımadan daha fazla oranda gerçekleştiği bu havaalanını, toplamdaki %17,8'lik payıyla Ankara Esenboğa Havaalanı takip etmiştir. Esenboğa Havaalanıyla birlikte, daha ziyade iç hat ulaştırmasının gerçekleştirildiği İzmir Havaalanı (%10,3) öne çıkan bir diğer havaalanı olmuştur. Böylece ilk 3 havaalanı Türkiye'de havayoluyla taşımada yolcunun % 86,4'ünü gerçekleştirmiştir.

1980 yılına gelindiğinde; 16 alanın aktif olduğu Türkiye havaalanlarında, 1970 yılına göre yolcu hareketliliğinde %29'luk bir artış meydana geldiği ve toplam yolcu sayısının 3,5 milyon kişiye yaklaştığı

görülmektedir (Tablo 4). Bu dönemde 1970 yılında dış hatlara açık havaalanı sayısı 6 olmuştur.

1980 yılında en fazla oranda yolcu yine İstanbul Atatürk Havaalanını kullanmış, 1970 yılına göre küçük bir oransal gerilemenin yaşandığı bu havaalanından toplam yolcunun %56'sı taşınmıştır. Atatürk Havaalanının toplam yolcuda yaşadığı oransal gerilemeye karşın Ankara Esenboğa Havaalanı payını arttırmıştır. 1980 yılında Atatürk Havaalanı ve Esenboğa Havaalanıyla birlikte, İzmir Havaalanı en fazla yolcu hareketliliğinin yaşandığı alan olmuş, böylece ilk üç sırada yer alan havaalanları toplam yolcu taşımadaki payı 1970 yılına yakın oran göstermiştir.

1990 yılında Türkiye Havaalanlarında yolcu hareketliliğine bakıldığında aktif olarak kullanılan havaalanı sayısının 19'a yükseldiği görülmektedir. 1980 yılına göre toplam yolcuda %157'lik büyük bir oransal artışın yaşandığı bu dönemde, yolcu sayısı 13,6 milyonu aşmıştır. Dış hat seferlerine açık havaalanı sayısının 9'a ulaştığı bu dönemde, Atatürk Havaalanı yine en fazla yolcunun kullandığı alan olmuştur. Toplam yolcuda sahip olduğu pay azalmakla birlikte 1980 yılına göre Atatürk havaalanını kullanan yolcu sayısında %222'lik bir artış yaşanmış ve 6 milyon yolcuyu aşmıştır.

1990 döneminde Türkiye havayolu taşımasında öne çıkan diğer havaalanlarına bakıldığında ise; Ankara Esenboğa ve Adana Şakirpaşa Havaalanlarının 1980 yılına göre toplam taşıma payında bir gerileme olduğu, Antalya Havaalanı ile Muğla Dalaman gibi yeni havaalanlarında ise önemli gelişmeler yaşandığı görülmektedir (Tablo 4). 1990'lı yıllardan itibaren Türkiye'de turizm faaliyetlerinde meydana gelen canlanma, yolcu artışını da beraberinde getirmiş, bu durum ülkemizin turizm bölgelerinde yer alan havaalanlarının toplam yolcuda büyük bir paya sahip olmalarına zemin hazırlamıştır. Böylece Antalya Havaalanı, İstanbul Atatürk Havaalanından sonra en fazla yolcu hareketliliğine sahne olan havaalanı olmuş, ilk üç sırada yer alan havaalanlarının toplamdaki payı ise % 75,6 olarak gerçekleşmiştir.

2000 yılı yine 1990 yılına göre Türkiye havaalanlarından yararlanan yolcu sayısının önemli oranda artış sağlayarak 35 milyon yolcuya yaklaştığı bir dönem olarak belirginleşmektedir (Tablo 4). Bu artışta, aktif havaalanı sayısının 37'ye ulaşmış olmasının önemli bir payı

*ULAŞIM COĞRAFYASI AÇISINDAN TÜRKİYE'DE HAVAYOLU ULAŞIMININ TARİHSEL
GELİŞİMİ VE MEVCUT YAPISI*

bulunmaktadır. Sözü edilen havaalanlarından 17'sinde dış hat seferlerinin de yapılıyor olması, yurtdışından gelen veya yurtdışına giden yolcuların daha fazla sayıda havaalanından yararlanabilmesini de mümkün kılmış görünmektedir.

2000 yılında da en fazla oranda yolcu yine Atatürk havaalanını kullanarak seyahat etmiş bulunmaktadır. Atatürk havaalanının kullanan yolcu sayısının 1990 yılına göre %135 oranında artış göstermesine rağmen toplamdaki payının önceki döneme göre düşmüş olması, ülkemizde havaalanlarının kullanımında ağırlığın diğer havaalanlarına yayıldığına işaret etmektedir. Ankara Esenboğa Havaalanı için de benzer bir durum söz konusu iken, Antalya Havaalanı farklılık arz etmektedir. Bu havaalanı, 1990 yılına göre hem taşıdığı yolcu sayısı ve hem de toplamdaki payını büyük ölçüde arttırmış bulunmaktadır. Böylece ilk üç sırada yer alan havaalanlarının toplamdaki payı %74,7 oranında gerçekleşmiş bulunmaktadır.

2000 yılı sonrası Türkiye'de havaalanı sayısı ve buna paralel olarak yolcu sayısında büyük gelişmeler ortaya çıkmıştır. Yeni inşa edilen havaalanlarına, daha önce inşa edilmiş ancak kullanım dışı kalmış havaalanlarının faal duruma getirilerek eklenmesiyle, Türkiye'de havayoluyla yolcu taşınmasının yurt geneline yayılma eğilimi hızlanmıştır.

2010 yılında, 2000 yılına göre %194'lük bir artışla toplam yolcu sayısı 102,7 milyona ulaşmış, fiilen ulaştırma yapılan havaalanı sayısı da 43'ü bulmuştur. Bu dönemde dış hat seferi gerçekleştirilen alanların sayısında da büyük bir artış meydana gelmiş ve 32'ye ulaşmıştır. Sözü edilen bu yılda da Atatürk Havaalanı toplam yolcudaki yerini korumuştur. Atatürk havaalanını kullanarak seyahat eden yolcu sayısındaki büyük artışa rağmen, adı geçen havaalanının Türkiye toplam yolcu taşımadaki payı önceki döneme göre oldukça gerilemiş bulunmaktadır (Tablo 4). Bu dönemde toplam yolcu sayısını bir önceki döneme göre artıran bir diğer havaalanı olan Antalya havaalanı ikinci sırada yer almıştır.

2010 yılı havaalanlarına göre yolcu taşımada dikkati çeken diğer bir husus ise, 2001 yılında hizmete giren ve İstanbul'un ikinci havaalanını teşkil eden Sabiha Gökçen Havaalanının toplam yolcudaki ulaştığı orandır..

<i>Tablo 4: Türkiye Havaalanlarında Yolcu Taşıma Gerçekleşmeleri ve Toplama Göre Payları</i>											
Sıra	Hava Alanları	1970	Pay (%)	1980	Pay (%)	1990	Pay (%)	2000	Pay (%)	2010	Pay (%)
1	İstanbul Atatürk Havaalanı	1.562.027	58,3	1.938.309	56,0	6.232.618	45,7	14.647.810	41,9	32.145.619	31,3
2	Antalya Havaalanı	34.260	1,3	44.060	1,3	2.107.096	15,4	7.456.658	21,3	21.996.601	21,4
3	İstanbul Sabiha Gökçen Havaalanı	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	11.129.472	10,8
4	Ankara Esenboğa	477.916	17,8	709.060	20,5	1.972.618	14,5	4.027.928	11,5	7.759.479	7,6
5	İzmir Adnan Menderes Havaalanı	276.874	10,3	349.791	10,1	1.716.013	12,6	2.507.389	7,2	7.485.067	7,5
6	Muğla Dalaman Havaalanı	0	0,0	0	0,0	705.295	5,2	1.839.702	5,3	3.784.440	3,7
7	Muğla Milas-Bodrum Havaalanı	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1.107.969	3,2	3.071.418	3,0
8	Adana Şakirpaşa Havaalanı	92.211	3,4	189.360	5,5	420.476	3,1	897.060	2,6	2.841.220	2,8
9	Trabzon Havaalanı	35.345	1,3	22.617	0,7	124.333	0,9	531.190	1,5	1.963.168	1,9
10	Diyarbakır Havaalanı	35.955	1,3	59.855	1,7	116.303	0,9	304.724	0,9	1.404.639	1,4
11	Gaziantep Havaalanı	0	0,0	18.281	0,5	46.907	0,3	229.898	0,7	1.042.309	1,0
12	Samsun Çarşamba Havaalanı	23.965	0,8	13.781	0,4	9.134	0,1	200.540	0,6	957.254	0,9
13	Kayseri Havaalanı	2.874	0,1	3.531	0,1	0	0,0	167.491	0,5	940.184	0,9
14	Van Ferit Melen Havaalanı	9.853	0,4	25.404	0,7	49.812	0,4	262.643	0,8	892.056	0,9
15	Erzurum Havaalanı	28.122	1,1	36.772	1,0	58.193	0,4	141.254	0,4	765.087	0,7
16	Hatay Havaalanı	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	574.683	0,6
17	Konya Havaalanı	0	0,0	0	0,0	0	0,0	8.236	0,0	545.561	0,5
18	Malatya Erhaç Havaalanı	3.324	0,1	8.177	0,2	36.540	0,3	106.280	0,3	520.503	0,5
19	Elazığ Havaalanı	4.429	0,2	7.583	0,2	5.948	0,0	66.023	0,2	469.844	0,5
20	Kars Havaalanı	0	0,0	0	0,0	3.009	0,0	76.647	0,2	332.284	0,3
21	Mardin Havaalanı	0	0,0	0	0,0	0	0,0	25.225	0,0	305.937	0,3
22	Şanlıurfa GAP Havaalanı	0	0,0	0	0,0	7.503	0,1	53.115	0,2	222.727	0,2

ULAŞIM COĞRAFYASI AÇISINDAN TÜRKİYE'DE HAVAYOLU ULAŞIMININ TARİHSEL GELİŞİMİ VE MEVCUT YAPISI

23	Batman Havaalanı	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	183.314	0,2
24	Muş Havaalanı	0	0,0	0	0,0	0	0,0	51.951	0,2	179.822	0,2
25	Nevşehir Kapadokya Havaalanı	0	0,0	0	0,0	0	0,0	13.132	0,0	138.109	0,1
26	Denizli Çardak Havaalanı	0	0,0	0	0,0	0	0,0	46.610	0,1	135.539	0,1
27	Erzincan Havaalanı	2.427	0,1	0	0,0	2.201	0,0	19.476	0,0	128.227	0,1
28	Sivas Nuri Demirağ Havaalanı	1.945	0,0	2.075	0,0	2.525	0,0	10.080	0,0	111.473	0,1
29	Adıyaman Havaalanı	0	0,0	0	0,0	0	0,0	6.152	0,0	108.507	0,1
30	Bursa Yenişehir Havaalanı	66.528	2,5	29.509	0,9	13.441	0,1	0	0,0	98.491	0,1
31	Tekirdağ Çorlu Havaalanı	0	0,0	0	0,0	0	0,0	93.887	0,3	74.030	0,1
32	Amasya Merzifon Havaalanı	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	64.393	0,1
33	Eskişehir Anadolu Üniv. Havaalanı	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	63.610	0,1
34	Sinop Havaalanı	0	0,0	0	0,0	0	0,0	858	0,0	57.454	0,0
35	Kahramanmaraş Havaalanı	0	0,0	0	0,0	0	0,0	10.174	0,0	53.698	0,0
36	Balıkesir Körfez Havaalanı	15.482	0,8	0	0,0	0	0,0	4.269	0,0	37.236	0,0
37	Isparta S.Demirel Havaalanı	0	0,0	0	0,0	0	0,0	6.735	0,0	33.504	0,0
38	Zonguldak Çaycuma Havaalanı	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	29.754	0,0
39	Çanakkale Havaalanı	0	0,0	0	0,0	0	0,0	299	0,0	24.001	0,0
40	Uşak Havaalanı	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1.936	0,0	15.889	0,0
41	Tokat Havaalanı	0	0,0	0	0,0	0	0,0	95	0,0	13.685	0,0
42	Antalya Gazipaşa Havaalanı	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	4.684	0,0
43	Siirt Havaalanı	0	0,0	0	0,0	0	0,0	28.174	0,1	833	0,0
44	Ağrı Havaalanı	0	0,0	0	0,0	0	0,0	15.427	0,0	0	0,0
45	Balıkesir Havaalanı	5.365	0,2	0	0,0	0	0,0	5.497	0,0	0	0,0
	TÜRKİYE GENELİ	2.678.902	100,0	3.458.165	100	13.629.965	100	34.972.534	100	102.705.805	100

Kaynak: TÜİK İstatistik Göstergeler 1923–2009 ve DHMİ 2011 <http://www.dhmi.gov.tr/istatistik.aspx> 31.03.2011

Bu havaalanı çok kısa sayılabilecek bir süre içinde toplam yolcuda %10,8'lik paya ulaşmış ve üçüncü büyük havaalanı unvanını elde etmiştir. Böylece ilk üç sırayı alan havaalanları toplam taşınan yolcunun %63,5'ine sahip olmuşlardır.

Konu iç ve dış hatlar açısından değerlendirildiğinde, 2010 yılı verilerine göre Türkiye'de; büyük çoğunluğu tarifersiz dış hat seferlerine açık olan ve yılın belli dönemlerinde yoğunlaşan alanlar olmak üzere dış hatlarda 32 havaalanından yolcu taşınması yapıldığı görülmektedir (Tablo 5)

Bu çerçevede; Atatürk, Antalya, Dalaman, Milas-Bodrum, Eskişehir Anadolu Üniversitesi ve Zonguldak Çaycuma havaalanlarında dış hat yolcu sayısının iç hat yolcu sayısından fazla olduğu, dolayısıyla dış hat ağırlıklı bir niteliğe sahip oldukları görülmektedir. Bu durum turizm bölgelerinde yer alan Antalya, Dalaman ve Milas Bodrum havaalanları için daha belirgin bir durum arz etmektedir (Tablo 5 ve Grafik 3).

Yine 2010 yılı verilerine göre, Türkiye'de havayoluyla yolcu taşınmasında iç ve dış hatlar yaklaşık değerler göstermekle birlikte, havaalanlarının toplamdaki payı farklılıklar göstermektedir. Bu çerçevede iç hatlarda ilk 5 havaalanı %68,7'lik bir paya sahip olurken dış hatlarda ilk 5 havaalanı %91,3'lük bir oran göstermektedirler. Bu durum iç hatlarda daha dengeli gözükken dağılımın henüz dış hatlarda yeterli düzeye gelmediğine işaret etmektedir.

İç-dış hat yolcu taşımının havaalanlarına göre durumuna bakıldığında, Türkiye'nin en yoğun yolcu trafiğine sahip olan ve hem iç hat ve hem de dış hatlarda ilk sırada yer alan Atatürk havaalanının dış hat ağırlıklı bir yapı gösterdiği görülmektedir. İstanbul ilindeki bir diğer havaalanı olan Sabiha Gökçen Havaalanı ise, daha ziyade iç hat ağırlıklı bir nitelik taşımaktadır. Toplam iç hat yolcu taşımada %14,7'lik payla ikinci sırada yer alan bu havaalanı dış hatlarda üçüncü sıraya gerilemiş bulunmaktadır.

Antalya Havaalanı da dış hat ağırlıklı bir yapı sergilemekte ve toplam dış hat yolcusunun %35'i bu havaalanını kullanmış bulunmaktadır. Sahip olduğu bu oranla dış hatlarda ikinci sırada yer alan Antalya Havaalanı iç hatlarda ancak beşinci sırada yer almış durumdadır.

ULAŞIM COĞRAFYASI AÇISINDAN TÜRKİYE'DE HAVAYOLU ULAŞIMININ TARİHSEL GELİŞİMİ VE MEVCUT YAPISI

Ankara Esenboğa ve İzmir Adnan Menderes Havaalanları iç hat ağırlıklı diğer büyük havaalanlarını teşkil etmektedir. İç hatlarda %12,7'lik payla üçüncü sırada yer alan Esenboğa havaalanı dış hatlarda ancak yedinci sırada yer bulabilmiş durumdadır.

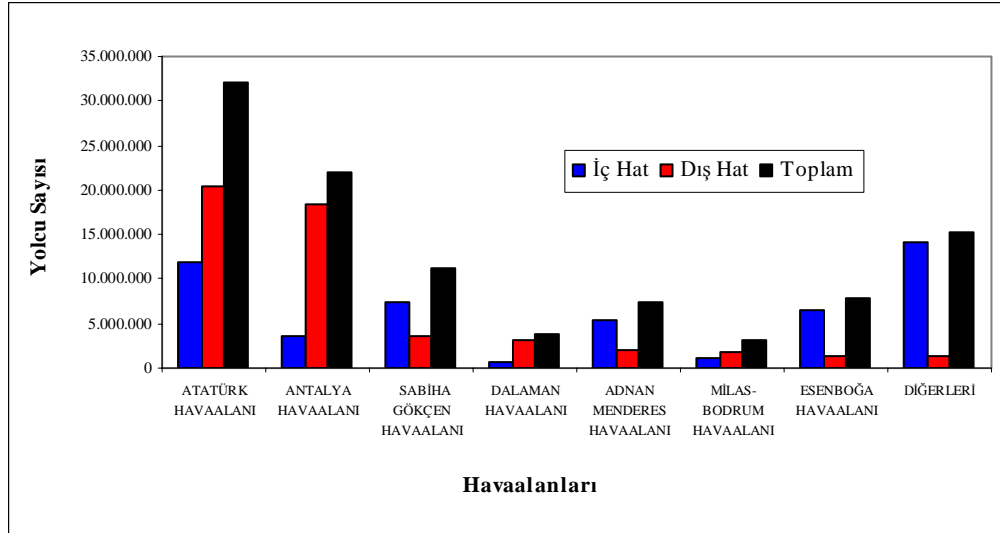
Tablo 5: 2010 Yılında Türkiye Havaalanlarında İç ve Dış Hat Yolcu Taşıma Payları.

Sıra	Hava Alanları	2010				
		Toplam	İç Hat	Toplama Oranı (%)	Dış Hat	Toplama Oranı (%)
1	Atatürk Havaalanı	32.145.642	11.800.999	23,4	20.344.620	39,0
2	Antalya Havaalanı	21.996.608	3.694.085	7,3	18.302.516	35,0
3	Sabiha Gökçen Havaalanı	11.129.487	7.435.158	14,7	3.694.314	7,1
4	Dalaman Havaalanı	3.784.442	592.321	1,8	3.192.119	6,1
5	Adnan Menderes Havaalanı	7.485.078	5.357.610	10,6	2.127.457	4,1
6	Milas-Bodrum Havaalanı	3.071.420	1.165.960	2,3	1.905.458	3,8
7	Esenboğa Havaalanı	7.759.492	6.433.490	12,7	1.325.989	2,5
8	Adana Havaalanı	2.841.225	2.417.680	4,8	423.540	0,8
9	Kayseri Havaalanı	940.185	720.229	1,4	219.955	0,5
10	Hatay Havaalanı	574.684	437.848	0,9	136.835	0,3
11	Gaziantep Havaalanı	1.042.311	945.359	1,9	96.950	0,2
12	Trabzon Havaalanı	1.963.172	1.895.600	3,8	67.568	0,1
13	Samsun Çarşamba Havaalanı	957.256	891.355	1,7	65.899	0,1
14	Konya Havaalanı	545.562	499.040	1,0	46.521	0,1
15	Nevşehir Havaalanı	138.109	97.482	0,2	40.627	0,1
16	Anadolu Üniv. Havaalanı	63.610	27.650	0,0	35.960	0,1
17	Bursa-Yenişehir Havaalanı	98.491	64.308	0,1	34.183	0,1
18	Elazığ Havaalanı	469.844	444.720	0,1	25.124	0,0
19	Zonguldak Çaycuma Havaalanı	29.754	6.170	0,1	23.584	0,0
20	Malatya Havaalanı	520.504	503.820	1,0	16.683	0,0
21	Erzurum Havaalanı	765.089	750.007	1,5	15.080	0,0
22	Diyarbakır Havaalanı	1.404.642	1.390.214	2,8	14.425	0,0
23	Tekirdağ-Çorlu Havaalanı	74.030	64.176	0,1	9.854	0,0
24	Isparta Havaalanı	33.504	25.941	0,1	7.563	0,0
25	Şanlıurfa GAP Havaalanı	222.727	218.018	0,4	4.709	0,0
26	Sivas Havaalanı	111.473	107.400	0,2	4.073	0,0
27	Kars Havaalanı	332.285	329.809	0,7	2.475	0,0
28	Denizli Çardak Havaalanı	135.539	133.650	0,3	1.889	0,0

MUZAFFER BAKIRCI

29	Van Havaalanı	892.058	890.382	1,7	1.674	0,0
30	Muş Havaalanı	179.822	178.719	0,4	1.103	0,0
31	Merzifon Havaalanı	64.393	64.007	0,1	386	0,0
32	Çanakkale Havaalanı	24.001	23.983	0,1	18	0,0
33	Mardin Havaalanı	305.938	305.937	0,6	0	0,0
34	Batman Havaalanı	183.314	183.314	0,4	0	0,0
35	Erzincan Havaalanı	128.227	128.227	0,3	0	0,0
36	Adıyaman Havaalanı	108.507	108.507	0,2	0	0,0
37	Sinop Havaalanı	57.454	57.454	0,1	0	0,0
38	Kahramanmaraş Havaalanı	53.698	53.698	0,1	0	0,0
39	Balıkesir-Körfez Havaalanı	37.236	37.236	0,1	0	0,0
40	Uşak Havaalanı	15.889	15.889	0,0	0	0,0
41	Tokat Havaalanı	13.685	13.685	0,0	0	0,0
42	Antalya Gazipaşa Havaalanı	4.684	4.684	0,0	0	0,0
43	Siirt Havaalanı	833	833	0,0	0	0,0
	TÜRKİYE GENEL	102.705.905	50.516.654	100,0	52.189.151	100,0

Kaynak: TÜİK İstatistik Göstergeler 1923–2009 ve DHMİ 2011 <http://www.dhmi.gov.tr/istatistik.aspx> 31.03.2011

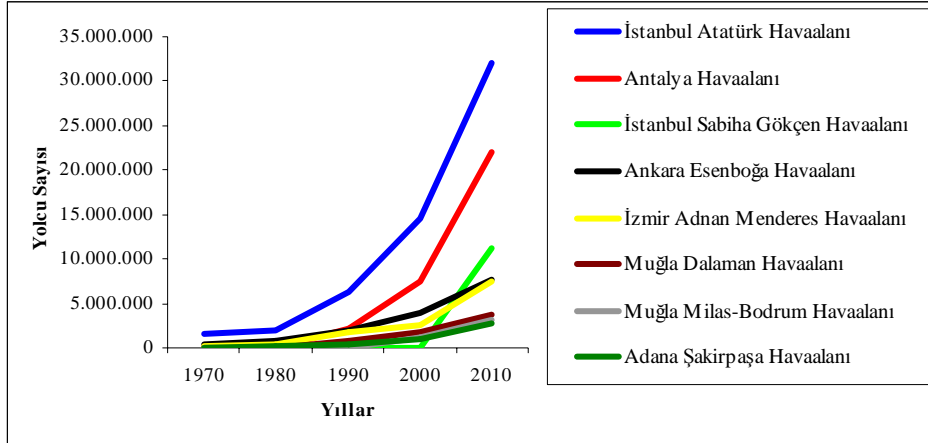


Grafik 3: 2010 Yılında Türkiye Havaalanlarında İç ve Dış Hat Yolcu Taşıma Miktarları.

**ULAŞIM COĞRAFYASI AÇISINDAN TÜRKİYE'DE HAVAYOLU ULAŞIMININ TARİHSEL
GELİŞİMİ VE MEVCUT YAPISI**

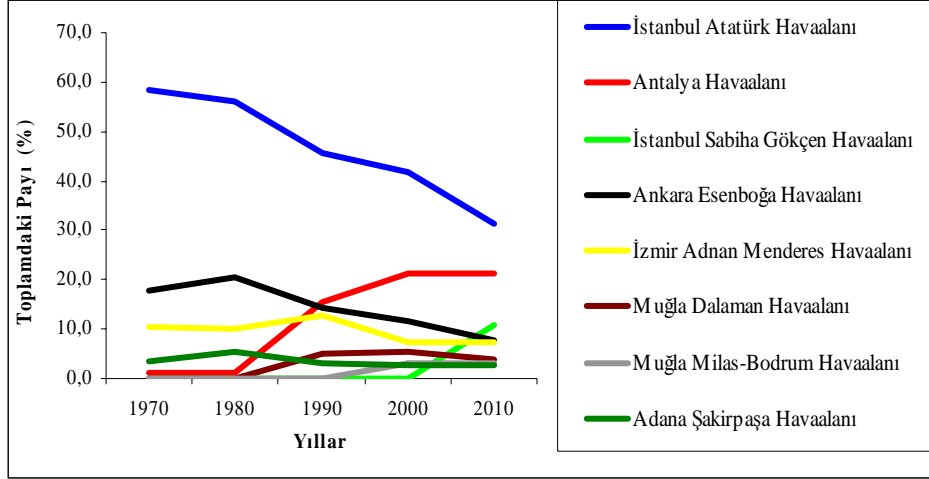
Konuyu özetlemek gerekirse; 1970 yılında 18 olan faal havaalanı sayısının 2010 yılında 43'e ulaşmış olması, yeni havaalanlarının inşa ve plan çalışmalarının ise devam etmesi önemli bir gelişmeye işaret etmektedir. Bu kapsamda sadece faal havaalanlarının sayısındaki artış değil aynı zamanda mevcut havaalanlarının kapasite ve donanımlarının geliştirilmesi ile uluslararası uçuşlara uygun hale getirilmiş olması dikkat çekici diğer gelişmeler olarak ifade edilebilir.

Ortaya çıkan talep ve beklentiler sonucu yeni havaalanlarının devreye girmesi geçmiş dönemlerde birkaç noktada toplanan yolcu hareketliliğinin de ülke geneline yayılmasını beraberinde getirmiştir. Bu durum geçmişte baskın karakterde olan bazı havaalanlarının yolcu sayısındaki artış devam etmiş olmasına karşın, toplam yolcu taşımadaki paylarının gerilemesine zemin hazırlamış bulunmaktadır (Grafik 4-5)



Grafik 4: Bazı Havaalanlarında Toplam Yolcu Trafikinin Gelişimi

Bu kapsamda ifade edilecek ilk havaalanı kuşkusuz Atatürk havaalanı olacaktır. Her dönem yolcu sayısında artış görülen sözü edilen alan 1970 yılında toplam yolcunun %58,3'üne ev sahipliği yapmış, ancak sonraki 10 yıllık periyotlarda payı azalarak 2010 yılında %31,3'e düşmüştür. Yine ülkemizin en önemli havaalanlarından bir diğeri olan Ankara Esenboğa havaalanı da benzer bir durumla karşı karşıya kalmış, 1970 yılına göre 1980 yılında payını arttırmış (%20,5) olmakla birlikte sonraki dönemlerde düşüşe geçmiş ve nihayet 2010 yılında %7,6'ya kadar gerilemiş bulunmaktadır.



Grafik 5: Bazı Havaalanlarının Toplam Yolcu Trafiği Paylarındaki Değişim

Diğer yandan faaliyet geçme tarihleri çok eski olmayan bazı havaalanlarının ise kısa zamanda Türkiye havayolu yolcu taşımada büyük paylara sahip olduğu gözlenmektedir. Bu havaalanları bazen büyük metropollere yakınlığının etkisi, çoğu kez ise turizm faaliyetlerinin yoğun olarak gerçekleştiği sahalarda yer almalarının neticesinde etkin bir yere sahip olmuşlardır. Bu çerçevede Antalya Havaalanı en çarpıcı örnek olarak karşımıza çıkmaktadır. Toplam yolcu sayısı her dönem periyodik olarak artan bu alan 1970 yılında sadece %1,3'lük bir paya sahipken, 2010 yılında payını %21,4'e çıkarmış ve yurdumuzun en aktif ikinci havaalanı olmuştur (Grafik 4-5). Yine faaliyete geçişi 2000 sonrasına rastlayan Sabiha Gökçen Havaalanı da hızlı bir gelişmeye sahne olmuş, hizmete açıldığı yıldan itibaren toplam yolcu sayısında büyük pay almaya başlayan bu alan 2010 yılında sahip olduğu %10,8'lik payla, Türkiye'nin en yoğun üçüncü havaalanı olmuştur (Grafik 4-5). Benzer hususlar Dalaman ve Milas-Bodrum Havaalanları için de ifade edilebilir.

Türkiye'de Yük Ulaştırmasının Havaalanlarına Göre Dağılımı

Türkiye Havaalanlarında yük trafiği de yolcu hareketine paralel bir seyir izlemiş bulunmaktadır. 1970–2010 arasında 10 yıllık periyotlar halinde hazırladığımız tablo ve grafikten de (Tablo 6, Grafik 6)

*ULAŞIM COĞRAFYASI AÇISINDAN TÜRKİYE'DE HAVAYOLU ULAŞIMININ TARİHSEL
GELİŞİMİ VE MEVCUT YAPISI*

izlenebildiği üzere toplam yük miktarında her on yılda büyük oranlarda artış sağlanmıştır.

Bu çerçevede 1970 yılında 44 bin ton civarında olan toplam yük miktarı, 1980 yılına gelindiğinde 75 bin ton'u ve 1990 yılında 300 bin ton'u aşmıştır. 2000 yılında toplam yük miktarı 800 bin ton'a yaklaşırken, 2010 yılına gelindiğinde bu miktar 2 milyon ton'un üzerine çıkmıştır. Böylece 1970–2010 arasında % 4494'lük bir artış oranı yakalanmıştır.

Türkiye'de havayoluyla yük taşıma, havaalanları açısından değerlendirildiğinde; 1970'li yıllarda az sayıda havaalanında yoğunlaşan yük trafiğinin sonraki dönemlerde daha fazla sayıda havaalanı arasından paylaşıldığı görülmektedir. Bu çerçevede 1970 yılında Atatürk Havaalanı en büyük paya sahip olurken (%62,8), bu alanı Ankara Esenboğa, İzmir ve Adana Havaalanları takip etmiştir. Böylece ilk üç havaalanı Türkiye'de havayoluyla gerçekleşen yük taşımacılığının %88,4'ünü sağlamış bulunmaktadır.

1980 yılına gelindiğinde küçük bir oransal azalmaya karşın Atatürk Havaalanının belirgin bir şekilde ilk sıradaki yerini korumaya devam ettiğini görmekteyiz. Benzer bir azalma Ankara Esenboğa ve İzmir Havaalanında da yaşanırken, bu dönemde Adana Havaalanının belirgin bir oransal artışa sahip olduğu ve Atatürk Havaalanının ardından ikinci sırada yer aldığı izlenmektedir. Belirtilen dönemde ilk üç sırada yer alan havaalanlarının toplamdaki payı %86,6 olarak gerçekleşmiştir.

1990 yılında, Atatürk Havaalanı %58,2'lük payla yine ilk sırada yer almış, bu kez Antalya Havaalanı çok büyük bir oransal artışla ikinci sıraya yükselmiştir.

2000 yılı toplam yük taşımasında Atatürk Havaalanının payını muhafaza ettiği, Antalya Havaalanının ise payını arttırmaya devam ettiği bir dönem niteliğindedir. Atatürk Havaalanının %58,6'lık payla ilk sırada yer aldığı 2000 yılında, Antalya Havaalanı ikinci sırada yer almıştır (%13,5). Bu arada bir turizm bölgesi havaalanı olan Milas-Bodrum havaalanının da ağırlığı belirginleşmeye başlamıştır (%3,0).

Tablo 6: 1970–2010 Dönemi Türkiye’de Havaalanlarının Yük Taşıma Miktarları ve Toplam Yük Miktarına Göre Payları

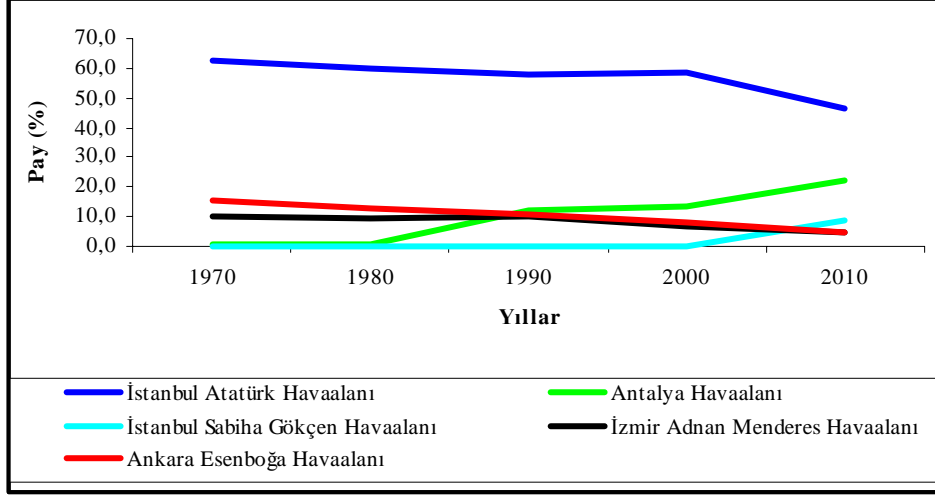
Sıra	Hava Alanları	Yük Miktarı (ton)									
		1970	Pay (%)	1980	Pay (%)	1990	Pay (%)	2000	Pay (%)	2010	Pay (%)
1	İstanbul Atatürk Havaalanı	27.652	62,8	45.105	59,8	175.491	58,2	467.213	58,6	947.021	46,7
2	Ankara Esenboğa Havaalanı	6.753	15,4	9.563	12,7	32.671	10,8	65.464	8,2	88.891	4,4
3	İzmir Adnan Menderes Havaalanı	4.521	10,4	6.976	9,3	31.378	10,4	50.941	6,4	94.903	4,7
4	Adana Şakirpaşa Havaalanı	2.159	4,9	10.796	14,3	10.383	3,5	22.220	2,8	36.337	1,8
5	Diyarbakır Havaalanı	703	1,6	550	0,7	1.389	0,5	3.743	0,6	13.237	0,7
6	Erzurum Havaalanı	441	1,0	587	0,8	847	0,4	1.975	0,4	6.831	0,4
7	Antalya Havaalanı	390	0,9	749	1,0	36.084	12,0	107.974	13,5	447.407	22,1
8	Samsun Çarşamba Havaalanı	334	0,8	211	0,3	68	0,0	3.104	0,4	9.916	0,5
9	Bursa Yenişehir Havaalanı	323	0,7	57	0,0	132	0,0	0	0,0	1.458	0,0
10	Trabzon Havaalanı	212	0,5	265	0,4	1.611	0,5	8.930	1,1	19.887	1,0
11	Van Ferit Melen Havaalanı	200	0,5	260	0,4	697	0,2	3.367	0,4	8.763	0,5
12	Balıkesir Körfez Havaalanı	96	0,2	0	0,0	0	0,0	39	0,0	402	0,0
13	Elazığ Havaalanı	51	0,1	90	0,1	42	0,0	993	0,1	4.831	0,3
14	Balıkesir Havaalanı	49	0,1	0	0,0	0	0,0	46	0,0	0	0,0
15	Malatya Erhaç Havaalanı	44	0,1	105	0,1	427	0,2	1.472	0,2	6.076	0,3
16	Kayseri Havaalanı	33	0,0	63	0,1	0	0,0	2.655	0,4	13.789	0,7
17	Erzincan Havaalanı	32	0,0	0	0,0	3	0,0	236	0,0	1.375	0,1
18	Sivas Nuri Demirağ Havaalanı	16	0,0	6	0,0	6	0,0	148	0,0	1.180	0,0
19	Gazipaşa Havaalanı	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	13	0,0
20	Eskişehir Anadolu Üniv. Havaalanı	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1.223	0,0
21	İstanbul Sabiha Gökçen Havaalanı	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	170.936	8,5
22	Zonguldak Çaycuma Havaalanı	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	666	0,0
23	Adıyaman Havaalanı	0	0,0	0	0,0	0	0,0	62	0,0	878	0,0
24	Ağrı Havaalanı	0	0,0	0	0,0	0	0,0	190	0,0	0	0,0

ULAŞIM COĞRAFYASI AÇISINDAN TÜRKİYE'DE HAVAYOLU ULAŞIMININ TARİHSEL GELİŞİMİ VE MEVCUT YAPISI

25	Amasya Merzifon Havaalanı	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	536	0,0
26	Batman Havaalanı	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1.679	0,1
27	Çanakkale Havaalanı	0	0,0	0	0,0	0	0,0	2	0,0	201	0,0
28	Denizli Çardak Havaalanı	0	0,0	0	0,0	0	0,0	509	0,1	1.027	0,0
29	Gaziantep Havaalanı	0	0,0	59	0,0	356	0,1	3.496	0,4	11.998	0,6
30	Hatay Havaalanı	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	6.593	0,3
31	Isparta Havaalanı	0	0,0	0	0,0	0	0,0	29	0,0	301	0,0
32	Kahramanmaraş Havaalanı	0	0,0	0	0,0	0	0,0	102	0,0	527	0,0
33	Kars Havaalanı	0	0,0	0	0,0	19	0,0	1.050	0,1	4.099	0,2
34	Konya Havaalanı	0	0,0	0	0,0	0	0,0	869	0,1	5.241	0,3
35	Mardin Havaalanı	0	0,0	0	0,0	0	0,0	296	0,0	3.230	0,2
36	Muğla Dalaman Havaalanı	0	0,0	0	0,0	9.685	3,2	23.821	3,0	51.734	2,6
37	Muğla Milas-Bodrum Havaalanı	0	0,0	0	0,0	0	0,0	14.357	1,8	38.259	1,9
38	Muş Havaalanı	0	0,0	0	0,0	0	0,0	635	0,1	1.636	0,1
39	Nevşehir Kapadokya Havaalanı	0	0,0	0	0,0	0	0,0	255	0,0	1.753	0,1
40	Siirt Havaalanı	0	0,0	0	0,0	0	0,0	319	0,0	1	0,0
41	Sinop Havaalanı	0	0,0	0	0,0	0	0,0	31	0,0	549	0,0
42	Şanlıurfa GAP Havaalanı	0	0,0	0	0,0	113	0,0	1.079	0,1	1.953	0,1
43	Tekirdağ Çorlu Havaalanı	0	0,0	0	0,0	0	0,0	9.684	1,2	15.627	0,8
44	Tokat Havaalanı	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	0,0	117	0,0
45	Uşak Havaalanı	0	0,0	0	0,0	0	0,0	32	0,0	140	0,0
	TÜRKİYE GENELİ	44.009	100,0	75.442	100,0	301.402	100,0	797.339	100,0	2.023.221	100,0

Kaynak: TÜİK İstatistik Göstergeler 1923–2009 ve DHMİ 2011 <http://www.dhmi.gov.tr/istatistik.aspx> 31.03.2011

ULAŞIM COĞRAFYASI AÇISINDAN TÜRKİYE'DE HAVAYOLU ULAŞIMININ TARİHSEL GELİŞİMİ VE MEVCUT YAPISI



Grafik 6: Türkiye’de Bazı Havaalanlarının Yük Taşıma Payları

Çok sayıda havaalanının yolcu ve yük taşımada faal durumda olduğu 2010 yılına gelindiğinde, yolcu taşımada olduğu gibi yük taşımada da ağırlığın daha fazla sayıda havaalanı arasında paylaşıldığı görülmüştür. Antalya Havaalanının payını belirgin bir şekilde arttırmaya devam ettiği bu dönemde, yeni bir havaalanı olan İstanbul Sabiha Gökçen havaalanının devreye girmesiyle (%8,5) diğer tüm büyük havaalanlarının paylarında azalma meydana gelmiştir. Bu çerçevede mutlak değer olarak artış yaşanmasına rağmen, Atatürk Havaalanının toplam yük taşımadaki payı %46,8’e gerilemiş, çok sayıda diğer havaalanı ise küçük oranlarda olsa da taşımadaki yerlerini almaya başlamışlardır.

Özetle, tarihsel süreç içinde Türkiye’de yolcu taşımada olduğu gibi yük taşımada da belirli birkaç alanda yoğunlaşmanın devam ettiği görülmektedir. Zaman zaman isimler yer değiştirmekle birlikte ilk üç sırada yer alan havaalanları her zaman yüksek bir paya sahip olmuşlardır. Ülkemizde her geçen gün daha fazla sayıda havaalanının iç ve dış hatlara açılmasıyla, bu durumun gelecekte kısmen değişmesi beklenebilir.

DEĞERLENDİRME VE SONUÇ

Havayolu taşımacılığı, bir yandan ticareti canlandırma, istihdam yaratma, turizm ve seyahat olanaklarını geliştirme gibi etkileriyle dünyanın en önemli hizmet alanlarından biri olurken, diğer taraftan, çevresel etkiler (gürültü, emisyon, arazi kullanımı, havaalanı çevresi yerleşim bölgelerinde nüfus artışı) ve enerji tüketimi gibi yönleriyle de bazı sorunları beraberinde getirmiştir (DPT 2001:33). Sözü edilen bu sorunlardan özellikle gürültü ve hava kirliliğini önlemeye yönelik bazı düzenlemeler yapılmış, 1971 yılında Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (International Civil Aviation Organization-ICAO) tarafından uluslararası gürültü sertifikasyon standartları oluşturulmuştur (DPT 2001:33). Öte yandan diğer temel ulaşım sistemleri düşünüldüğünde, havayolu ulaşımının hâlihazırda çevre üzerinde olumsuz etkileri en az olan ulaşım sistemlerinden birini teşkil etmesi, bu sistemin çevresel endişeler açısından da olumlu bir görünüm sergilemesine yol açmaktadır.

Hız, konfor ve güvenlik gibi ulaşımın temel şartları düşünüldüğünde havayolu ulaşımı avantajlı yönleri daha ağır basan bir ulaştırma sistemi olarak belirginleşmektedir. Buna karşı çevresel etkiler yanında, tesis ve araç maliyetleri, dünya genelinde yaşanan iktisadi, sosyal ve çevresel olumsuzluklara karşı hassas bir yapı sergilemesi, havayolu ulaştırmasının dezavantajlarını oluşturmaktadır. Ayrıca, uçakların bakımı, havaalanı güvenliği ve benzeri konularda küçük bir aksaklığın büyük felaketlere yol açabilmesi, havayolu ulaşımının oldukça hassas bir ulaşım şekli olmasını beraberinde getirmektedir. Diğer ulaşım sistemlerine göre daha seyrek gerçekleşmekle birlikte bu ulaşım sisteminde meydana gelen kazalar çoğunluklu ölümlü kazalar olmakta, bu durum sözü edilen ulaşım sisteminde güvenlik faktörünün daha fazla öne çıkmasına zemin hazırlamaktadır.

Konu Türkiye açısından değerlendirildiğinde; küresel çapta yaşanan dezavantajlı durumların ülkemiz içinde geçerli olması yanında, havayolu ulaşımının uzun dönem ulaştırma politikalarında geri planda kalması, yasal düzenlemelerin zayıf kalması veya geç uygulamaya konulması nedeniyle özel havayolu şirketlerinin piyasaya geç girmesi, sadece tesis veya araç açısından değil bilet maliyetleri açısından da uzun dönem nüfusun sadece küçük bir bölümünün bu ulaşım türünden faydalanabilmesi gibi olumsuzluklar yaşanmıştır. Ayrıca havaalanlarının

oluşturulmasında çevresel şartların yeterince dikkate alınmaması, zaman zaman atıl kalan havaalanlarının ortaya çıkmasına, bazı havaalanlarında ise çeşitli altyapı sorunlarının ortaya çıkmasına neden olmuştur.

Genel coğrafi özellikleri (özellikle mesafe) bakımından ulaşım faaliyetleri Türkiye için hayati önem arz etmektedir. Türkiye'nin yüzölçümünün büyüklüğü dolayısıyla gerek doğu-batı ve gerekse kuzey güney yönlerde uzun mesafeleri bünyesinde barındırması, ulaşım sistemleri içinde havayolu ulaşımının ayrı bir yer tutmasını beraberinde getirmektedir. Bu durum iç hatlarda da havayoluyla ulaşımında yüksek bir potansiyelin varlığına işaret etmektedir. Yurdun pek çok köşesine yapılan seyahatlerde genel anlamda çok daha yavaş olduğu için demiryolu yerine büyük ölçüde karayolu kullanılmakta, bu durum katedilen mesafenin kimi zaman 20 saatin üzerine çıkmasına neden olmaktadır. Bu çerçevede aynı mesafenin yaklaşık 2 saatte alınabilmesi hem zaman, hem de güvenlik ve konfor açısından cazip şartlar sağlamaktadır. Böylece maliyet boyutunu çözüm üreten yolcular her geçen gün havayoluyla daha fazla seyahat etmeyi tercih etmektedirler. Turistik seyahatler söz konusu olduğunda ise bu tercih bir keyfiyet olmaktan çıkıp neredeyse bir mecburiyete dönüşmektedir.

Ulaşım - diğer sektör ilişkileri kapsamında, ulaşımın tarım, sanayi ve ticaret gibi temel ekonomik faaliyetler arasındaki etkileşim çok önemli olmakla birlikte, hedef kitlesi yolcu olan turizm için havayolu ulaştırması hayati bir anlam taşımaktadır. En genel tanımıyla gezmek, dinlemek, eğlenmek amacıyla sürekli yaşadığı mekânda başka bir mekâna hareket etmek olan turizmde, ulaşım en temel gereklilik olarak karşımıza çıkmaktadır. Turizm faaliyetlerinin gerçekleştirilmesinin ancak ulaşım imkânlarının sağlanmasıyla mümkün olabileceği gerçeği "turizm ulaştırması" kavramının gündeme gelmesine neden olmuştur. Özellikle uzun mesafelerde gerçekleştirilmesi planlanan turistik seyahatlerde hız ve konfor özellikleri bakımından havayolunun tercih edilmesi, bu ulaşım sisteminin turizm sektöründe öne çıkmasına zemin hazırlamıştır. Bu nedenle dünya genelinde olduğu gibi Türkiye'de de turizm potansiyeli yüksek bölgelere büyük ölçüde turizm amacına hizmet etmek üzere yüksek kapasiteli havaalanlarının (Bodrum-Milas, Dalaman, Bursa, vb) kurulması söz konusu olmaktadır.

**ULAŞIM COĞRAFYASI AÇISINDAN TÜRKİYE'DE HAVAYOLU ULAŞIMININ TARİHSEL
GELİŞİMİ VE MEVCUT YAPISI**

Türkiye’de genel ulaştırma hizmetlerinin ulaşım sistemleri arasında daha dengeli bir hal almasının çok önemli olduğu açıktır. Bu durum geçmiş dönemlerde olduğu gibi ulaşım faaliyetlerinin tek eksenli gerçekleşmesini de engelleyici bir faktör olacaktır. Ancak bu yapılırken, ülkenin fiziki ve beşeri coğrafya şartlarının iyi değerlendirilmesi ve arz-talep dengesi içinde yeni yatırım planlamalarının gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Aksi takdirde özellikle “her il’e bir havaalanı” veya “her Türk vatandaşı hayatında en az bir kez uçağa binecektir” gibi yaklaşımlarla üretilecek hava ulaşımına yönelik yatırımların, gelecekte talep değişimleri sonucu bir sorun olması muhtemel görünmektedir.

Sonuç olarak; başlangıç ve bitiş noktalarında aktarma gerektirmesi, tesis ve araç maliyetlerinin yüksek olması, taşıma ücretlerinin karşılaştırmalı olarak yüksek olması gibi dezavantajlı özelliklere sahip olmasına karşın, diğer temel ulaşım sistemlerine göre en yüksek hızda ulaşım sağlaması, yol, köprü, tünel vb. altyapı yatırımlarına ihtiyaç duymaması, topografik şartlardan ve su yüzeylerinde nispeten daha az etkilenmesi, konforlu ve güvenli olması gibi olumlu nitelikleri dolayısıyla, ticari geçmişi ancak 60 yıl kadar geriye gidebilen havayolu ulaştırmasının bu süre zarfında ortaya koyduğu gelişme, sistemin genel ulaşım şablonu içindeki etkisini, önemini ve rolünü gelecekte daha da arttırarak pekiştireceğini göstermektedir.

KAYNAKLAR

- DHMİ, (2009), “*Kuruluş Tarihçesi*” Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMİ) 2009 Faaliyet Raporu. Ankara
- DHMİ, (2011), “*Atatürk Havalimanı Tarihçesi*” <http://www.dhmiata.gov.tr/havaalanlari/sayfa.aspx?hv=1&mnu=684>. 24.02.2011
- DİE, İstatistik Yıllığı 1932–1933. Cilt 6, Başvekâlet İstatistik Umum Müdürlüğü. İstanbul
- DİE, İstatistik Yıllığı 1935–1936. Cilt 8, Başvekâlet İstatistik Umum Müdürlüğü. İstanbul

- DİE, İstatistik Yıllığı 1938–1939. Cilt 10, Başvekâlet İstatistik Umum Müdürlüğü.
- DİE, İstatistik Yıllığı 1953. Cilt 21, Başvekâlet İstatistik Umum Müdürlüğü. Ankara
- DPT, (1963), Birinci 5 Yıllık Kalkınma Planı (1963-1967). Ankara
- DPT, (1972), Üçüncü 5 Yıllık Kalkınma Planı (1973-1977). Ankara
- DPT, (1979), Dördüncü 5 Yıllık Kalkınma Planı (1979-1983). Ankara
- DPT, (2000), Sekizinci 5 Yıllık Kalkınma Planı (2001-2005). Ankara
- DPT, (2001), “*Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu Hava Yolu Ulaştırması Alt Komisyonu Raporu*” Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı. Ankara
- DPT, (2006), “*Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu*” Dokuzuncu Kalkınma Planı Ankara
- DPT, (2011a), “*Sektörlere Göre Kamu Yatırımları*” <http://www2.dpt.gov.tr/kamuyat/sectorozet.html> 28.03.2011
- DPT, (2011b), “*Sektörler İtibariyle Sabit Sermaye Yatırımları (Toplam)*” http://www.dpt.gov.tr/DocObjects/Download/9928/Sektorler_Itibariyle_sabit_Sermaye_Yatirimlari.xls ve http://www.dpt.gov.tr/PortalDesign/PortalControls/WebIceri_kGosterim.aspx?nc=83D5A6FF03C7B4FCC41EB0226750A883 01.03.2011
- SHGM, (2011), “*Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Tarihçesi*”. <http://web.shgm.gov.tr/kurumsal.php?page=tarihce> 15.02.2011
- Taşlıgil N., (1997), “*Türkiye’de Hava Ulaşımının Gelişimi*” Marmara Üniversitesi. Sosyal Bilimler Enstitüsü. Öneri Dergisi. Cilt 2, Sayı: 7, s: 89 – 97, İstanbul.
- THY, (2011a), “*THY Tarihçe*” <http://www.turkishairlines.com/tr-TR/corporate/aboutus/history.aspx> 31.03.2011
- THY, (2011b), <http://www.turkishairlines.com/tr-TR/corporate/investorrelations/presentations.aspx> 31.03.2011

*ULAŞIM COĞRAFYASI AÇISINDAN TÜRKİYE'DE HAVAYOLU ULAŞIMININ TARİHSEL
GELİŞİMİ VE MEVCUT YAPISI*

- THY, (2011c), “*Türk Hava Yolları Tarihçesi*”
http://www.turkishairlines.com/tr-TR/corporate/about_us/history.aspx 14.02.2011.
- THY, (2011d), “*Üç Aylık Trafik Verileri*” http://www.turkishairlines.com/trTR/corporate/investorrelations/traffic_results.aspx
31.03.2011.
- THY, (2011e), <http://www.turkishairlines.com/trTR/corporate/investorrelations/presentations.aspx> 14.02.2011.
- TÜİK, (2010a), Türkiye Ulaştırma İstatistik Özetleri (1967-2009).
Türkiye İstatistik Kurumu Yayını. Ankara
- TÜİK, (2010b), İstatistik Göstergeler 1923–2009. Türkiye İstatistik Kurumu Yayını. Ankara.
- TÜSİAD, (2007), Kurumsal Yapısı, Yasal Çerçevesi ve Göstergeleriyle Ulaştırma Sektörü. TÜSİAD Yayın No: 2007-2/431 İstanbul.
- ULAŞTIRMA BAKANLIĞI (2008), Karayolu Ulaşım İstatistikleri 2008.
Karayolları Genel Müdürlüğü Yayını Ankara
- ULAŞTIRMA BAKANLIĞI (2009), 2002’den 2008’e Sivil Havacılık.
Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Yayını Ankara
- ULAŞTIRMA BAKANLIĞI (2009), Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
2009 Faaliyet Raporu. Ankara
- ULAŞTIRMA BAKANLIĞI (2011), “*Havayolu Sektörü*”.
[http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/UBAK/tr/dokumanustmenu /projelerfaaliyetler/20090814_173338_204_1_64.html](http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/UBAK/tr/dokumanustmenu/projelerfaaliyetler/20090814_173338_204_1_64.html).
24.02.2011