



DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ
GENEL MÜDÜRLÜĞÜ



2020 HAVAYOLU SEKTÖR RAPORU

STRATEJİ GELİŞTİRME DAİRESİ
BAŞKANLIĞI

ANKARA
Mayıs 2021

İÇİNDEKİLER

1. GİRİŞ	1
2. ULUSLARARASI İLİŞKİLER	2
2.1. ÜYESİ OLDUĞUMUZ ULUSLARARASI KURULUŞLAR.....	2
2.2. İLİŞKİDE OLDUĞUMUZ ULUSLARARASI KURULUŞLAR	3
2.3. SİVİL HAVACILIK MÜZAKERELERİ	3
3. HAVAYOLU SEKTÖR ANALİZİ.....	4
3.1. DÜNYA HAVA TAŞIMACILIK GERÇEKLEŞMELERİ (2020 YILI)	5
3.2. TÜRKİYE'DE HAVA TAŞIMACILIK GERÇEKLEŞMELERİ (2020 YILI)	11
3.3. TÜRKİYE'NİN DÜNYA VE AVRUPA'DAKİ YERİ	20
3.4. HAVACILIK SEKTÖR GÖSTERGELERİ	22
4. HAVAYOLU SEKTÖRÜ ALTYAPI VE ÜSTYAPI YATIRIMLARI	31
4.1. DHMİ ÖZKAYNAK PROJELERİ.....	31
4.2. ALTYAPI YATIRIMLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ (AYGM) TARAFINDAN YAPIMI DEVAM EDEN HAVAYOLU PROJELERİ	36
4.3. DHMİ KAMU-ÖZEL İŞBİRLİĞİ (KÖİ) PROJELERİ	38
4.3.1. YAP-İŞLET-DEVRET (YİD) PROJELERİ.....	38
4.3.2. KİRALA/İŞLET DEVRET (KİD) PROJELERİ	46
4.4. HAVA TRAFİK SİSTEMLERİ AR-GE PROJELERİ	54
4.4.1. TAMAMLANAN AR-GE PROJELERİ	54
4.4.2. DEVAM EDEN ATM AR-GE PROJELERİ	55
4.4.3. PLANLANAN PROJELER	56

TABLolar

Tablo 1: Üyesi Olduğumuz Uluslararası Kuruluşlar	2
Tablo 2: İlişkide Olduğumuz Uluslararası Kuruluşlar	3
Tablo 3: Müzakere ve Hava Ulaştırma Anlaşması Sayıları	3
Tablo 4: IATA Verilerine Göre Covid-19'un Bölgeler Bazında Talep (RPK), Kapasite (ASK) ve Doluluk Oranlarına Etkisi (2020)	9
Tablo 5: Uçak Trafiki (2012-2020)	12
Tablo 6: Ticari Uçak Trafiki (2012-2020)	13
Tablo 7: Yolcu Trafiki (2013-2020)	15
Tablo 8: Yük Trafiki (Ton) (2012-2020)	17
Tablo 9: Kargo Trafiki (2012-2020)	17
Tablo 10: Dünya Yolcu Trafiki Sıralaması (2020)	20
Tablo 11: Avrupa Yolcu Trafiki Sıralaması (2020)	21
Tablo 12: Radar ve Hava Seyrüsefer Yardımcı Cihazları	23
Tablo 13: Hava Taşıma İşletmeleri Sayıları	24
Tablo 14: Hava Araçları (2019-2020)	24
Tablo 15: Lisanslı Teknik Personel Sayısı (2019-2020)	25
Tablo 16: Lisanslı Teknik Personel Sayısı (2019-2020)	25
Tablo 17: Havayolu Şirketleri Uçak Sayıları	26
Tablo 18: Erişilebilirlik Belgesi Almaya Hak Kazanan Havalimanları	27
Tablo 19: Yap-İşlet-Devret Projeleri	38
Tablo 20: Kirala/İşlet Devret (KİD) Projeleri	46

GRAFİKLER

Grafik 1: Dünya Yolcu Trafiki Gelişimi (1945-2020)	6
Grafik 2: Dünya Geneline RPK (Ücretli Yolcu Km) Değişimi (1950-2020)	7
Grafik 3: Dış ve İç Hat Bazında RPK'deki Değişim (Ocak 2019-Eylül 2020)	8
Grafik 4: CTK'deki Değişim (Ocak 2019-Eylül 2020)	10
Grafik 5: Avrupa Bölgesi için Trafik Tahminleri (2020-2024)	11
Grafik 6: Uçak Trafiki (2012-2020)	12
Grafik 7: Overflight Uçak Trafiki (2012-2020)	13
Grafik 8: Ticari Uçak Trafiki (2012-2020)	14
Grafik 9: Ticari Sefer Başına Yolcu Sayısı (2012-2020)	14
Grafik 10: Yolcu Trafiki (2013-2020)	15
Grafik 11: Havalimanları İç Hat Yolcu Payları (2020)	16
Grafik 12: Havalimanları Dış Hat Yolcu Payları (2020)	16
Grafik 13: Yük Trafiki (Ton) (2012-2020)	17
Grafik 14: Kargo Trafiki (2012-2020)	18
Grafik 15: İç Hat Yolcu Trafikinde Hava Yolu Şirketlerinin Yolcu Payları (2020)	18
Grafik 16: Dış Hat Yolcu Trafikinde Yerli-Yabancı Havayolu Şirketlerinin Payları (2016-2020)	19
Grafik 17: Yerli Havayolu Şirketlerine Göre Dış Hat Yolcu Trafiki Payları (2020)	19
Grafik 18: Yabancı Havayolu Şirketlerine Göre Dış Hat Yolcu Trafiki Payları (2020)	20
Grafik 19: Avrupa Ülkelerinin Trafik Kayıpları (2020/2019)	21
Grafik 20: Avrupa Bölgesindeki En İyi 10 Havalimanı (2019-2020)	22
Grafik 21: Ödenek ve Harcama Tablosu (2003-2020)	31

1. GİRİŞ

Dünya hava ulaşım ağı her geçen gün büyümekte olup havayolu sektörünün gelişimi de küresel gelişiminin mihenk taşlarından biri haline gelmiştir. Günümüzde havacılık, dünya ekonomisi için itici bir güç haline gelerek birçok sektörü ekonomik açıdan doğrudan etkilemektedir.¹

Havacılıktaki küresel büyüme eğilimi, gerçekleştirilen altyapı yatırımları ve uygulanan havacılık politikaları ile birlikte ülkemizde de etkisini fazlasıyla göstermiştir.² Ülkemiz jeopolitik konumu itibariyle geçiş güzergâhında bulunduğundan ülkemizde havacılığın gelişimi dünyadaki gelişime paralel bir seyir izlemiştir. Ülkemiz havacılık alanında büyük bir aşama ve mesafe kaydederek dünyada önemli bir konuma ulaşmıştır. Ülkemiz havalimanlarında 2018 yılında yaklaşık 210 milyon, 2019 yılında yaklaşık 208 milyon yolcuya hizmet verilmiştir.

2020 yılına kadar dünyada ve ülkemizde gelişimini sürdüren havacılık sektörü 2020 yılında tüm dünyayı etkisi altına alan COVID-19 pandemisinin etkisiyle sekteye uğramıştır. COVID-19 salgınının solunum ve temas yoluyla hızlı bir şekilde yayılması; hükümetleri sınırlarda önlem almaya yöneltmiş, ülkelerin öncelikli olarak dış hat akabinde iç hat uçuşlarını sınırlama ve durdurma yönünde karar almalarına neden olmuştur.

Ülkemizde de 5 Şubat 2020 tarihinde Çin uçuşlarıyla başlayarak 27 Mart 2020 tarihinde tüm dış hat uçuşları, 3 Nisan 2020 tarihi itibariyle ise iç hat uçuşları durdurulmuş olup alınan tedbirlerin sonucu olarak uçak ve yolcu trafiğinde düşüş yaşanmıştır.

Bu kapsamda, 2019 yılında 2.034.430 olan uçak trafiği (overflight uçuşlar dahil) 2020 yılında % 48 azalışla 1.057.247 olarak, 208.911.338 olan yolcu trafiği ise yaklaşık % 61 azalışla 81.657.070 olarak gerçekleşmiştir.

COVID-19 pandemisi nedeniyle havacılık sektöründe yaşanan gerilemeye rağmen ülkemiz EUROCONTROL verilerine göre Avrupa ülkeleri arasında en az trafik kaybı yaşayan 8. ülke konumundadır. ACI kesin olmayan verilerine göre ise ülkemiz yolcu trafiğinde Avrupa'da 3'üncü, dünyada 9'uncu sıraya yükselmiştir.

¹ https://thinktech.stm.com.tr/uploads/raporlar/pdf/1472017135627669_stm_bb_16_0260_havacilik_sektor_raporu_230517.pdf, (Erişim 26 Nisan 2021)

² <http://www.pegasusmetal.com.tr/page/havacilik.html>, (Erişim 26 Nisan 2021)

2. ULUSLARARASI İLİŞKİLER

Büyük bir rekabetin yaşandığı ve gelişmiş teknolojilerin kullanılmasıyla hızlı değişimlerin gerçekleştiği sivil havacılık sektöründe Türkiye, uçuş ağı bakımından dünyada, yolcu ve uçak trafiğindeki artış oranları bakımından Avrupa’da ilk sıralarda yer almaktadır. Ülkemizin sivil havacılık sektöründeki başarısı uluslararası kuruluşlarda etkin görevler üstlenmesini ve dünya sivil havacılığında söz sahibi olmasını da sağlamıştır.³

2.1. ÜYESİ OLDUĞUMUZ ULUSLARARASI KURULUŞLAR⁴

Üyesi olduğumuz uluslararası kuruluşlara ilişkin detaylar aşağıdaki tabloda verilmiştir.

Tablo 1: Üyesi Olduğumuz Uluslararası Kuruluşlar

KURULUŞ ADI	KURULUŞ TARİHİ VE YERİ	KURULUŞ AMACI	AÇIKLAMA
ICAO (International Civil Aviation Organization)	1944 Montreal	Bütün dünyada uluslararası sivil havacılığın emin ve düzenli gelişmesini ve sürdürülmesini sağlamak	Hâlihazırda 193 üyesi bulunan Kuruluşa ülkemiz 1945 yılında üye olmuştur.
ECAC (European Civil Aviation Conference)	1955 Fransa	Havacılık emniyeti alanında mevzuat geliştirmek ve üye ülkelerde emniyet denetimleri yapmak	44 üyeye sahip olan kuruluş ICAO’nun bölgesel (Avrupa) bir organizasyondur.
ICAO Avrupa Kuzey Atlantik Bölgesel Havacılık Emniyet Grubu	1947 Paris	ICAO’nun emniyet ile ilgili aldığı kararların Avrupa bölgesindeki uygulamalarını izlemek	Kuruluşun 57 üyesi bulunmaktadır.
EUROCONTROL (European Organisation for the Safety of Air Navigation)	1960 Brüksel	Avrupa hava trafik yönetimini ve emniyetini geliştirmek	Kuruluşun 41 üyesi bulunmaktadır.
D8 Sivil Havacılık Komisyonu	2007 İstanbul	D8 ülkeleri sivil havacılık otoriteleri arasında koordinasyon ve işbirliğini geliştirmek	D8 ülkeleri organizasyonu bünyesinde kurulan bir komisyondur.
JAA –TO (Joint Aviation Authorities – Training Organization)	1955 Fransa	Avrupa havacılık emniyetinin sağlanması için duyulan eğitim ihtiyacını karşılamak	ECAC’ın bir alt organizasyonu olup ECAC üyesi olan 44 ülke aynı zamanda bu organizasyona da üyedir.

³ SHGM 2020 Faaliyet Raporu

⁴ SHGM 2020 Faaliyet Raporu

ICAO Genel Kurul Toplantısı

Genel kurul üç yılda bir yapılmakta olup bu toplantılarda ülkelere güvenlik notu verilmektedir. Ülkemize ait son veri 2019 yılında alınmış ve bir sonraki genel kurul toplantısı ise 2022 yılında yapılacaktır.

2.2. İLİŞKİDE OLDUĞUMUZ ULUSLARARASI KURULUŞLAR⁵

İlişkide olduğumuz uluslararası kuruluşlara ilişkin detaylar aşağıdaki tabloda verilmiştir.

Tablo 2: İlişkide Olduğumuz Uluslararası Kuruluşlar

KURULUŞ ADI	KURULUŞ TARİHİ VE YERİ	KURULUŞ AMACI	AÇIKLAMA
EASA (European Aviation Safety Agency)	2002 Köln	Her türlü hava aracı, uçuş, üretim, denetleme ile ilgili mevzuatının oluşturulması ve uygulanmasını kontrol edip uçuş ve yer güvenliğini sağlanması	AB üye ülkelerinin oluşturduğu sivil havacılık ajansıdır.
IATA (International Air Transport Association)	1945 Montreal	Emniyetli, güvenli ve ekonomik hava ulaşımını sağlayabilmek	Havayolu ve yer hizmet şirketlerinin üye olabildiği, uluslararası bir ticaret kuruluşudur.
ACI (Airports Council International)	1991	Hükümetler ve uluslararası kuruluşlar ile havalimanlarının çıkarlarını temsil ederek havalimanlarında standartlar, politikalar ve önerilen uygulamaların geliştirilmesi ve dünyadaki standartlarını yükseltmek, bilgi ve eğitim olanakları sağlanmasını amaçlamaktadır.	İşbirliğini geliştirme protokolü imzalanmıştır.

2.3. SİVİL HAVACILIK MÜZAKERELERİ⁶

2020 yılı içerisinde Ukrayna ve Özbekistan ile 2 adet müzakere gerçekleştirilmiş olup söz konusu müzakerelerde 1+ Nokta ve 164+ Frekans kazanımı olmuştur.

Tablo 3: Müzakere ve Hava Ulaştırma Anlaşması Sayıları

	2003	2019	2020
İkili Müzakere Sayısı (Yıllık)	7	38	2
Hava Ulaştırma Anlaşması Bulunan Ülke Sayısı	81	173	173

⁵ SHGM 2020 Faaliyet Raporu

⁶ SHGM 2020 Faaliyet Raporu

3. HAVAYOLU SEKTÖR ANALİZİ

Çin'in Wuhan kentinde başlayarak dünyayı ve ülkemizi etkisi altına alan COVID-19 salgınının dünya genelinde de ülkemizde de havayolu trafiği üzerinde ciddi etkileri olmuştur. Yayılım hızının daha önceki pandemik vakalara göre hızlı olması nedeniyle salgının yayılmasının ve can kayıplarının önüne geçmek ve aynı zamanda yaratacağı ekonomik sorunlarla başa çıkmak üzere tüm ülkeler, Avrupa Birliği (AB) ve küresel, bölgesel veya sektörel olarak faaliyet gösteren Uluslararası Kuruluşlar kapsamlı mücadele ve önlem paketleri açıklamış ve uygulamaya koymuşlardır.

COVID-19 salgınının solunum ve fiziki temas yolu ile yayılması nedeniyle hükümetler; ülkelere girişleri ve ülkelerinden çıkışları kontrol altına almış, sınırlardan insan ve eşya geçişlerini kısıtlayıcı önlemler uygulamaya başlamışlardır. Hükümetler, COVID-19 krizini sınır kapılarında yoğunlaştırılmış önlemler ile aşmaya çalışırken tedbir amacıyla engellenen sınır geçişleri küresel boyutta tedarik zincirlerini ve taşımacılık sektörünü de kriz ile karşı karşıya bırakmıştır.⁷

Pandemi süreçlerinde havayolu taşımacılığının öne çıkmasına neden olan etkenlerden en önemlisi, ülkeye giriş yapan yerli/yabancı yolcu sayısı ile bölgedeki insan hareketliliğinin hastalığın bulaşma ve yayılma gücünü hızlandırmasında rol almasıdır. Hava taşımacılığının hızlı bir ulaştırma türü olması ve kıtalararası ulaşım imkânı sağlaması, yeni tip koronavirüs olarak isimlendirilen COVID-19'un farklı coğrafyalardan taşınarak daha geniş coğrafyalara yayılımını hızlandırmıştır. Bu bağlamda, alınan tüm tedbirlere rağmen salgının yayılımında büyük etkisi olduğu düşünülen havacılık sektörüne yönelik endişeler artmıştır.⁸

Bu itibarla; havayolu taşımacılığında dünyadaki genel eğilim, istisnalar ve uygulama tarihlerinde değişiklikler söz konusu olmakla beraber dış hat uçuşlarını durdurma yönünde olmuştur. Ülkemizde de 5 Şubat 2020 tarihinde Çin uçuşlarıyla başlayarak kademeli olarak tüm dış hat uçuşları durdurulmuştur.

Havacılık Sektörü yapısı itibarıyla krizlerden çok fazla etkilenmektedir. Herhangi bir kriz anında tüketiciler ilk olarak seyahatten (özellikle havayolu ile seyahatten) vazgeçme ve temel ihtiyaçlara yönelme eğilimine girmektedirler.

⁷ <https://www.utikad.org.tr/Covid-19/5/koronavirus-onlemleri>

⁸ Akca, M. (2020), Covid-19'un Havacılık Sektörüne Etkisi, <https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/1077603>, (Erişim 23 Mart 2021)

Havacılık sektöründe geçmiş yıllarda da Körfez Savaşları, 2008 Küresel Krizi, SARS, MERS, ABD’de yaşanan İkiz Kuleler Saldırısı gibi krizlerden kaynaklı daralma ve duraklama dönemleri olmuştur. Ancak bu krizlerin hiçbiri COVID-19 gibi sivil hava trafiğini durma noktasına getirmemiştir.⁹

COVID 19 salgını dünyada ve ülkemizde sivil hava taşımacılık faaliyetlerinde toplum sağlığı için birçok yeni uygulamanın ele alınmasına sebep olmuştur. Uçak, yolcu ve kargo trafiğinde ciddi bir azalma meydana gelmiştir. Havalimanı işletmeciliği, terminal işletmeciliği, terminallerde hizmet veren ticari işletmeler, yer hizmetleri, ikram/servis gibi konularda sürdürülen ekonomik faaliyetler ile havayolu şirketlerinin faaliyetleri ülkelerin COVID-19 pandemisi çerçevesinde aldıkları tedbirler ve kısıtlamalar nedeniyle durma noktasına gelmiştir.

3.1. DÜNYA HAVA TAŞIMACILIK GERÇEKLEŞMELERİ (2020 YILI)

Dünya Sağlık Örgütü’nün önerileri doğrultusunda COVID-19’un bulaşıcılık etkisinden korunmak amacıyla ülkeler hava taşımacılığını önce kısıtlamış ardından sınırlarını kapatarak uçuş faaliyetlerinin büyük bir kısmını durdurmuştur.¹⁰

ICAO 2020 Yıl Sonu Değerlendirmeleri

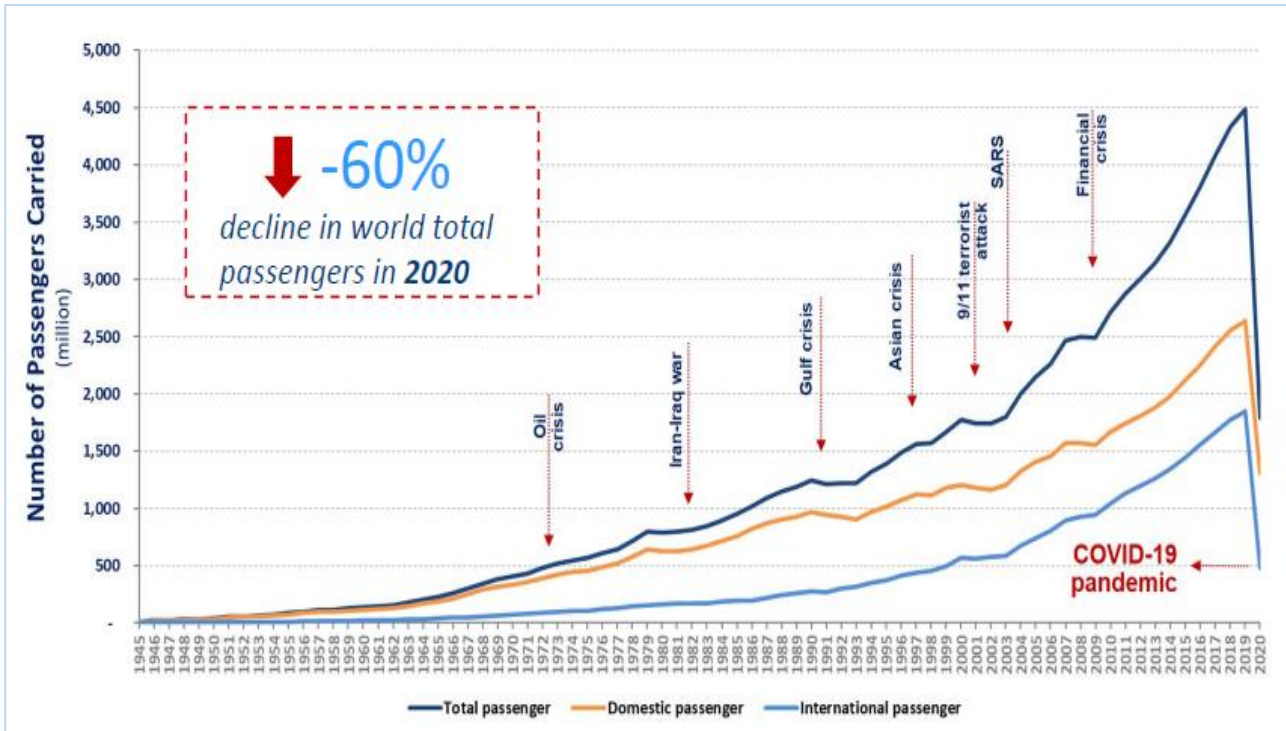
Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO)’nın yayınladığı verilere göre 2020 yılında uluslararası yolcu trafiği %60 oranında (yaklaşık 2,7 milyar yolcu) düşerek 1,8 milyar yolcu olarak gerçekleşmiştir. Havayolu şirketlerinin koltuk arzı %50 oranında düşmüştür.^{11,12}

⁹ Akca, M. (2020), Covid-19’un Havacılık Sektörüne Etkisi, <https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/1077603>, (Erişim 23 Mart 2021)

¹⁰ Akca, M. (2020), Covid-19’un Havacılık Sektörüne Etkisi, <https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/1077603>, (Erişim 23 Mart 2021)

¹¹ <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/2020-passenger-totals-drop-60-percent-as-COVID19-assault-on-international-mobility-continues.aspx> (Erişim 23 Mart 2021)

¹² https://www.icao.int/sustainability/Documents/COVID-19/ICAO_Coronavirus_Econ_Impact.pdf (Erişim 23 Mart 2021)

Grafik 1: Dünya Yolcu Trafiği Gelişimi (1945-2020)¹³

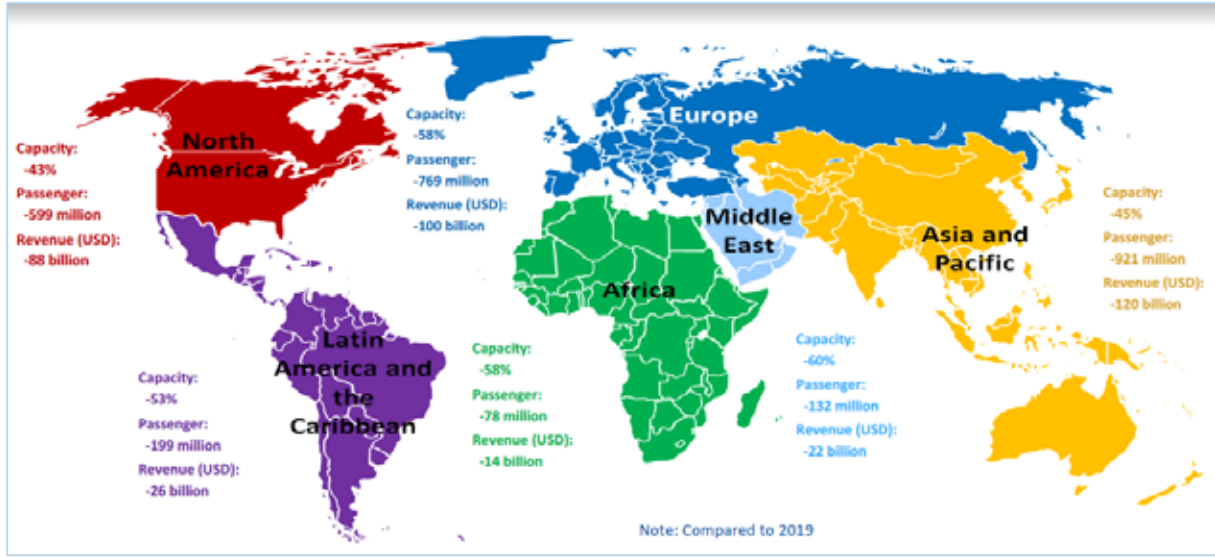
ICAO verilerine göre, COVID-19 etkileri nedeniyle havayolu şirketlerinin mali kaybı yaklaşık 370 milyar dolar olmuştur. Bölgelere göre bakıldığında; Asya/Pasifik Bölgesinde 120 milyar dolar, Avrupa Bölgesinde 100 milyar dolar, Kuzey Amerika Bölgesinde 88 milyar dolar, Latin Amerika-Karayipler Bölgesinde 26 milyar dolar, Orta Doğu Bölgesinde 22 milyar dolar ve Afrika Bölgesinde 14 milyar dolar kayıp gerçekleşmiştir. Ayrıca, havalimanlarının 115 milyar dolar ve hava seyrüsefer hizmet sağlayıcılarının 13 milyar dolar kaybı bulunmaktadır (Şekil 1).

ICAO; dış hatlar bazında havayolu şirketlerinin koltuk arzında %66, yolcu trafiğinde %74 ve havayolu şirketlerinin gelirlerinde 250 milyar dolar kayıp, iç hatlar bazında ise havayolu şirketlerinin koltuk arzında %38, yolcu trafiğinde %50 ve havayolu şirketlerinin gelirlerinde 120 milyar dolar kayıp yaşandığını açıklamıştır.¹⁴

¹³ https://www.icao.int/sustainability/Documents/COVID-19/ICAO_Coronavirus_Econ_Impact.pdf (Erişim 23 Mart 2021)

¹⁴ https://www.icao.int/sustainability/Documents/COVID-19/ICAO_Coronavirus_Econ_Impact.pdf (Erişim 23 Mart 2021)

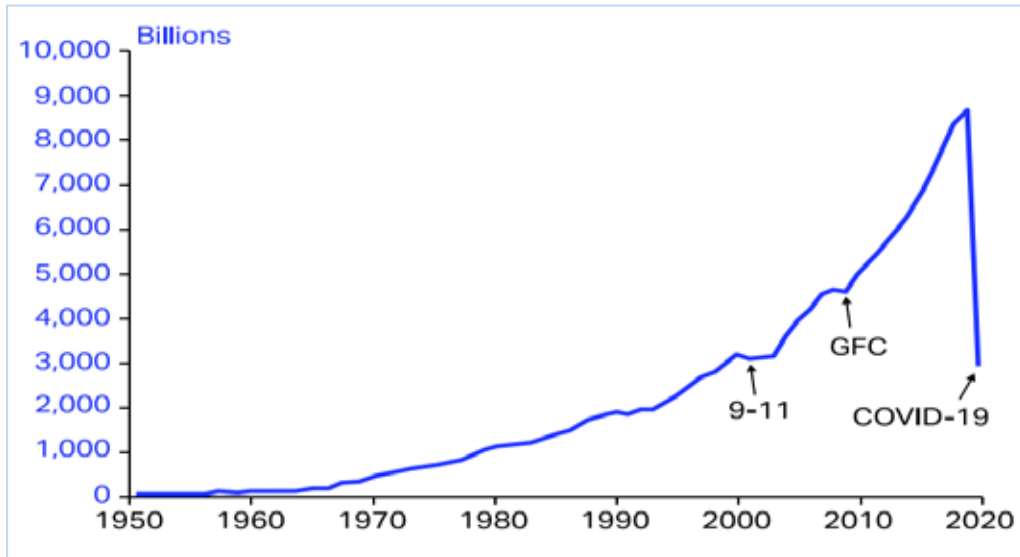
Şekil 1: Covid-19'un Bölgelere Göre Uluslararası Yolcu Trafiği ve Gelirler Üzerinde Tahmini Etkisi (2020)¹⁵



IATA 2020 Yıl Sonu Değerlendirmeleri

Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA) tarafından 2020 yılı dünya yolcu trafiği verileri kapsamında talebin (ücretli yolcu km - RPK: revenue passenger km) önceki yıla göre %65,9 düştüğü ve talepte havacılık tarihindeki en keskin düşüşün yaşandığını ifade edilmiştir.

Grafik 2: Dünya Geneline RPK (Ücretli Yolcu Km) Değişimi (1950-2020)¹⁶



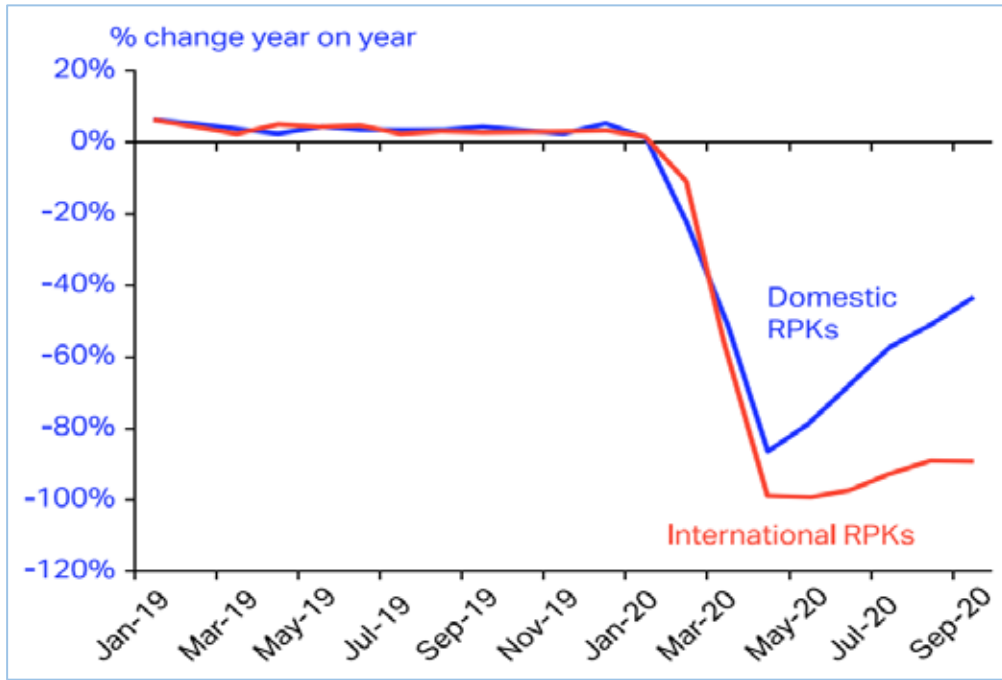
¹⁵ https://www.icao.int/sustainability/Documents/COVID-19/ICAO_Coronavirus_Econ_Impact.pdf (Erişim 23 Mart 2021)

¹⁶ <https://www.iata.org/contentassets/c81222d96c9a4e0bb4ff6ced0126f0bb/iata-annual-review-2020.pdf> (Erişim 25 Mart 2021)

COVID-19 pandemisi 2020 yılında, havayolu taşımacılığı ve havacılık endüstrisine 2. Dünya Savaşı'ndan bu yana en büyük darbeyi vurmuştur. 2000 yılında ABD'de yaşanan İkiz Kuleler Saldırısı ve 2007-2008 küresel finans krizi gibi krizlerde dâhil olmak üzere hiçbir krizin havacılık sektörüne etkileri RPK'de yaklaşık %66 oranında düşüş yaratan COVID-19 salgınının etkileri kadar büyük olmamıştır.

Dış hat hava trafiği; iç hat trafiğinden ve küresel hava kargo operasyonlarından çok daha fazla zarar görmüştür. Bunun temel nedeni hükümetlerin COVID-19 virüsünün ülkelere girişini engellemek için seyahat kısıtlamaları uygulamaları olmuştur. Dış hat RPK 2020 yılı Şubat ayında düşmeye başlamış, Mart ve Nisan aylarında ise önceki yılın aynı dönemine göre %98'lik bir çöküş yaşanmıştır.¹⁷

Grafik 3: Dış ve İç Hat Bazında RPK'deki Değişim (Ocak 2019-Eylül 2020)¹⁸



Devam eden süreçte dış hat hava trafiğindeki toparlanma, havayolu şirketlerinin gelirleri ve küresel ekonominin bağlantılılığı açısından hayal kırıklığı yaratmıştır. Küresel RPK, 2020 yılı Eylül ayında bir önceki yılın aynı dönemine göre yaklaşık % 89 daha düşük kalmıştır. İç hat trafiği ise, 2020 yılı Nisan ayındaki en düşük noktadan itibaren dış hat trafiğine göre çok daha güçlü bir artış göstermiştir.

¹⁷ <https://www.iata.org/contentassets/c81222d96c9a4e0bb4ff6ced0126f0bb/iata-annual-review-2020.pdf> (Erişim 25 Mart 2021)

¹⁸ <https://www.iata.org/contentassets/c81222d96c9a4e0bb4ff6ced0126f0bb/iata-annual-review-2020.pdf> (Erişim 25 Mart 2021)

2020 yılsonu itibariyle dış hat yolcu talebinin (RPK) 2019 seviyesinin %75,6 altında kaldığı, kapasitenin (arz edilen koltuk km - ASK: available seat km) %68,1 azaldığı ve yolcu doluluk oranının (load factor) ise %19,2 puan düşerek %62,8 olduğu belirtilmiştir. İç hat talebinin (RPK) ise %48,8 azaldığı, kapasitenin %35,7 daraldığı ve yolcu doluluk oranının (load factor) %17 düşerek %66,6'ya gerilediği belirtilmiştir.¹⁹

COVID-19'un 2020 yılında bölgeler bazında RPK, ASK ve doluluk oranlarında neden olduğu değişimlere aşağıdaki tabloda yer verilmiştir.

Tablo 4: IATA Verilerine Göre Covid-19'un Bölgeler Bazında Talep (RPK), Kapasite (ASK) ve Doluluk Oranlarına Etkisi (2020)²⁰

2020 YILI	SEKTÖRDEKİ RPK PAYI	RPK'DAKİ DEĞİŞİM*	ASK'DAKİ DEĞİŞİM*	DOLULUK ORANINDAKİ DEĞİŞİM*	DOLULUK ORANI
Toplam	100.0%	-65.9%	-56.5%	-17.8%	64.80%
Afrika	1.9%	-68.8%	-61.0%	-14.4%	57.4%
Asya Pasifik	38.6%	-61.9%	-53.9%	-14.3%	67.5%
Avrupa	23.6%	-69.9%	-62.1%	-17.4%	67.8%
Latin Amerika	5.7%	-62.1%	-58.3%	-7.7%	74.9%
Orta Doğu	7.4%	-72.2%	-63.3%	-18.5%	57.6%
Kuzey Amerika	22.7%	-65.2%	-50.2%	-25.6%	59.2%

* 2019 yılı ile karşılaştırılmıştır.

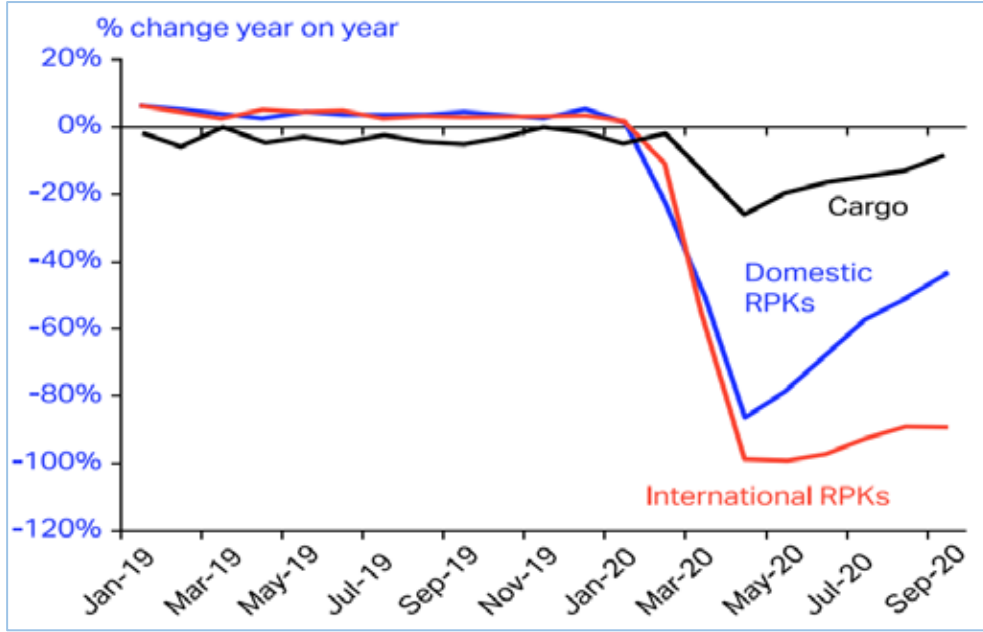
Hava kargo taşımacılığına gelindiğinde; 2020 yılında hava kargo taşımacılığı, hava yolcu taşımacılığından daha farklı bir seyir izlemiştir. Kargo hacimleri azalmıştır ancak yolcu trafiği kadar düşüş göstermemiştir. Hava Kargonun 2020 yılı Nisan ayındaki en düşük seviyesinde, Kargo Ton Km (CTK'ler) yaklaşık dörtte bir oranında azalmıştır. Eylül ayına gelindiğinde ise hava kargo hacimleri bir önceki yılın aynı dönemindeki seviyenin sadece %8 altında kalmıştır. Hava kargo, küresel tedarik zincirlerini sürdürmek ve tıbbi ekipman ve ilaçları taşımak açısından önemli olduğundan COVID-19 salgınından az etkilenmiştir.²¹

¹⁹ <https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2021-02-03-02/> (Erişim 23 Mart 2021)

²⁰ <https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2021-02-03-02/> (Erişim 23 Mart 2021)

²¹ <https://www.iata.org/contentassets/c81222d96c9a4e0bb4ff6ced0126f0bb/iata-annual-review-2020.pdf> (Erişim 25 Mart 2021)

Grafik 4: CTK'deki Değişim (Ocak 2019-Eylül 2020)²²



EUROCONTROL 2020 Yıl Sonu Değerlendirmeleri²³

EUROCONTROL tarafından Avrupa Bölgesi (ECAC'a üye 44 ülke) 2020 yılı Mart-Ekim ayları uçak trafiği dikkate alınarak beş yıllık (2020-2024) uçak trafiği tahmini ve bu tahminlerin 2019 yılı trafiği ile karşılaştırması yapılmıştır. Söz konusu tahmin üç senaryo olarak çalışılmıştır.

Senaryo 1: Aşının seyahat edenler için 2021 yaz dönemine kadar yaygın olarak kullanıma sunulması

Senaryo 2: Aşının seyahat edenler için 2022 yaz dönemine kadar yaygın olarak kullanıma sunulması

Senaryo 3: Aşının etkili olmaması

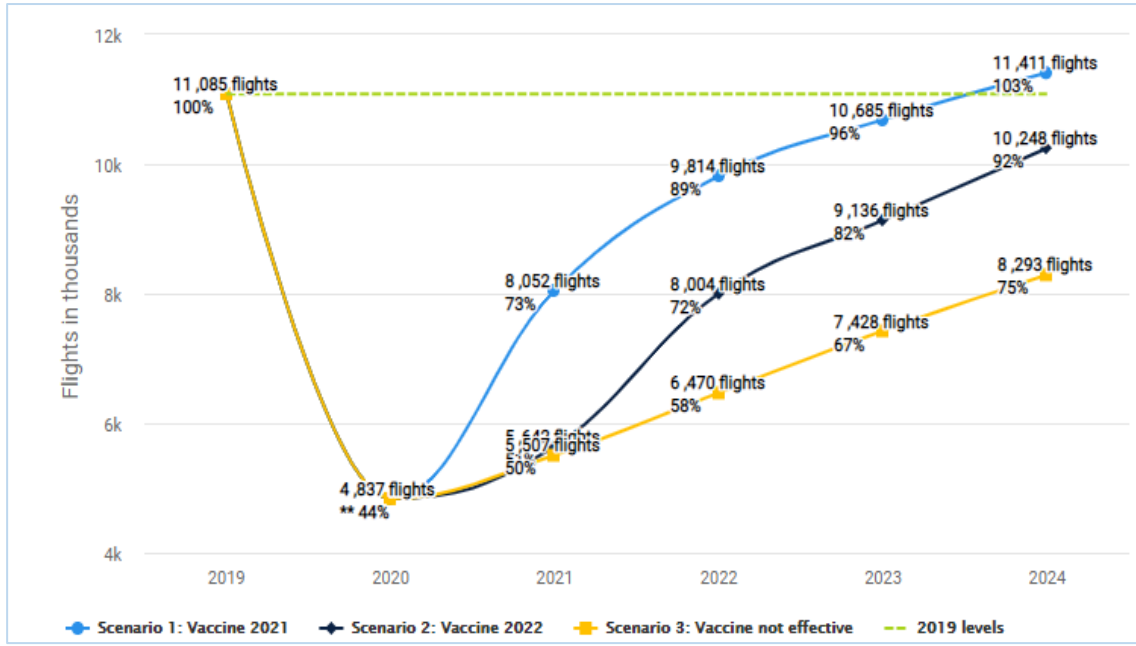
En iyimser senaryoda (**Senaryo 1**) bile Avrupa Bölgesi trafiğinin en erken 2024 yılında 2019 yılı seviyelerine gelebileceği öngörülmüştür. Ancak, 2021 yılında 2019 yılı trafik hacminin % 51'ine ulaşılacağını öngören **Senaryo 2** mevcut durumu daha doğru göstermektedir. **Senaryo 2** çerçevesinde 2026 yılında 2019 yılı trafik seviyelerine ulaşılacağı öngörülmektedir.^{24,25}

²² <https://www.iata.org/contentassets/c81222d96c9a4e0bb4ff6ced0126f0bb/iata-annual-review-2020.pdf> (Erişim 25 Mart 2021)

²³ <https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-five-year-forecast-2020-2024> (Erişim 29 Mart 2021)

²⁴ <https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-five-year-forecast-2020-2024> (Erişim 29 Mart 2021)

²⁵ file:///C:/Users/dhm21160/Downloads/eurocontrol-think-paper-8-impact-of-covid-19-on-european-aviation-in-2020-and-outlook-2021.pdf (Erişim 30 Mart 2021)

Grafik 5: Avrupa Bölgesi için Trafik Tahminleri (2020-2024)²⁶

3.2. TÜRKİYE'DE HAVA TAŞIMACILIK GERÇEKLEŞMELERİ (2020 YILI)

Türkiye’de havayolu taşımacılığı hızla gelişmekte olup 1960’lı yıllarda 1 milyonun altında olan yolcu sayısı, 1988’de 10 milyonu, 2005’te 50 milyonu, 2010’da ise 100 milyonu aşmıştır. 2018 yılında Türkiye havalimanlarında 210 milyonun üzerinde yolcuya hizmet verilmiştir.

2019 yılında ülkemizde meydana gelen ekonomik dalgalanmaların iç hat trafiğinde neden olduğu daralmanın 2020 yılında tedricen ortadan kalkarak 2020 yılının ülkemiz sivil havacılığı için ivmelenme yılı olacağı beklenmekteydi. Ancak, 2020 yılında tüm dünyayı etkisi altına alan COVID-19 Pandemisi tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de havayolu sektörünü ciddi anlamda etkilemiştir. Pandemi nedeniyle dış hat uçuşları 27 Mart 2020 tarihinde, iç hat uçuşları ise 3 Nisan 2020 tarihi itibarıyla durdurulmuştur.

Ülkemizde COVID-19 salgını nedeniyle uçuşların durdurulduğu dönemde Covid-19 salgının giderilmesine yönelik olarak ülkeler arasında tıbbi malzemelerin taşınmasına olanak verilmesi ve uluslararası kargo operasyonlarının korunması ve geliştirilmesi suretiyle ülkemiz menfaatlerinin gözetilmesi açısından, hava taşıma işletmelerinin filolarında bulunan yolcu uçakları ile yolcu kabinlerinde belirli gerekliliklerin yerine

²⁶ <https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-five-year-forecast-2020-2024> (Erişim 29 Mart 2021)

getirilmesi kaydıyla kargo taşınmasına izin verilmiştir.²⁷ Yapılan bu düzenleme ile dünya hava kargo pazarındaki payımız artmıştır.²⁸

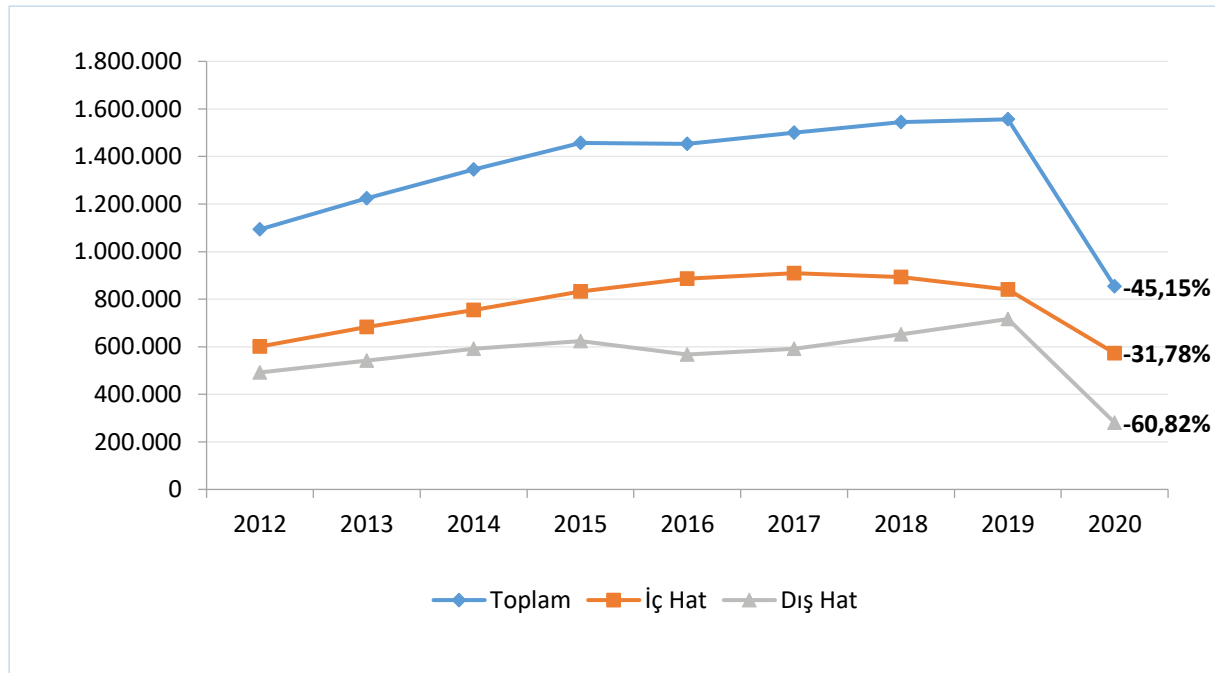
Ülkemizdeki havalimanlarından hizmet alan uçak ve yolcu trafiklerini karşılaştırmalı olarak incelediğimizde 2020 yılı içerisinde ne kadar bir kayıp ile karşılaşıldığını daha net değerlendirmek mümkün olacaktır.

2019 yılında 1.556.417 olan toplam uçak trafiği 2020 yılında %45,15 düşüş ile 853.750 olarak gerçekleşmiştir (Overflight uçuşlar hariç). 2020 yılında iç hat uçak trafiği önceki yıla göre %31,78 ve dış hat uçak trafiği ise %60,82 düşmüştür (Tablo 5 ve Grafik 6).

Tablo 5: Uçak Trafiği (2012-2020)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Toplam Uçak Trafiği	1.093.047	1.223.795	1.345.954	1.456.673	1.452.995	1.500.457	1.544.169	1.556.417	853.750
İç Hat Uçak Trafiği	600.818	682.685	754.259	832.958	886.228	909.332	892.405	839.894	572.994
Dış Hat Uçak Trafiği	492.229	541.110	591.695	623.715	566.767	591.125	651.764	716.523	280.756

Grafik 6: Uçak Trafiği (2012-2020)

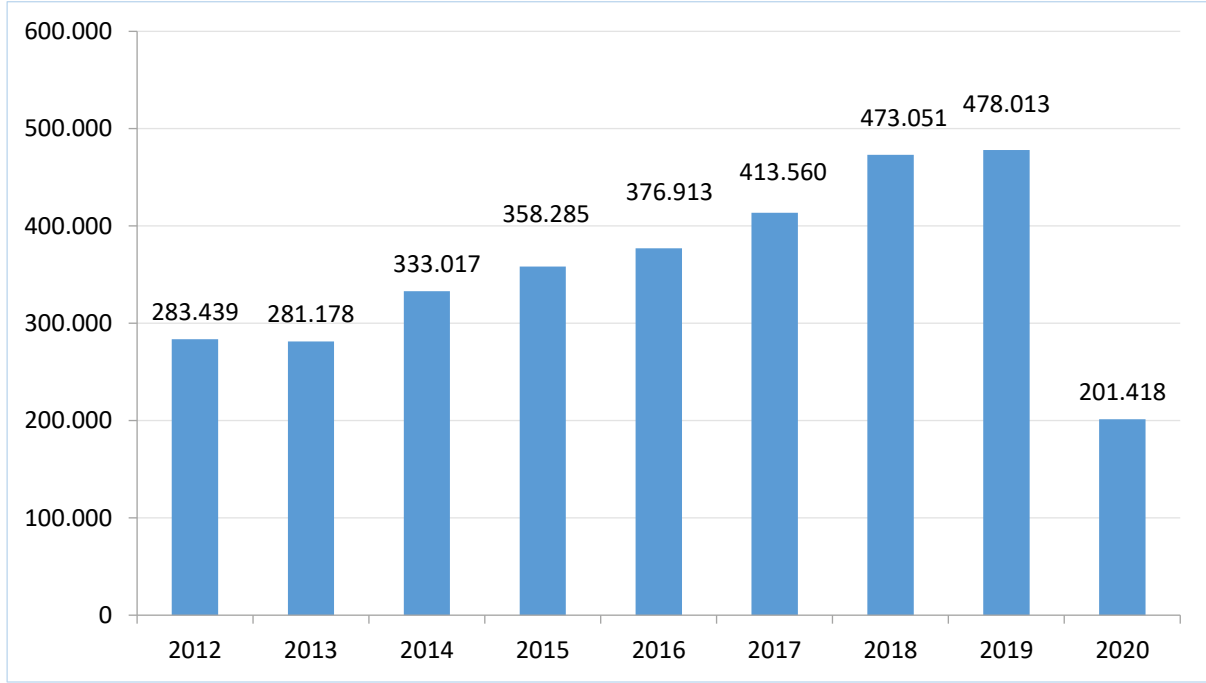


²⁷ SHGM 30 Mart 2020 Tarihli Genelge (UOD-2020/2G)

²⁸ SHGM 2020 Faaliyet Raporu

Overflight uçak trafiği 2019 yılında 478.013 olarak gerçekleşmiş olup 2020 yılında 2019 yılına göre %57,86 azalış ile 201.418 olarak gerçekleşmiştir. (Grafik 7)

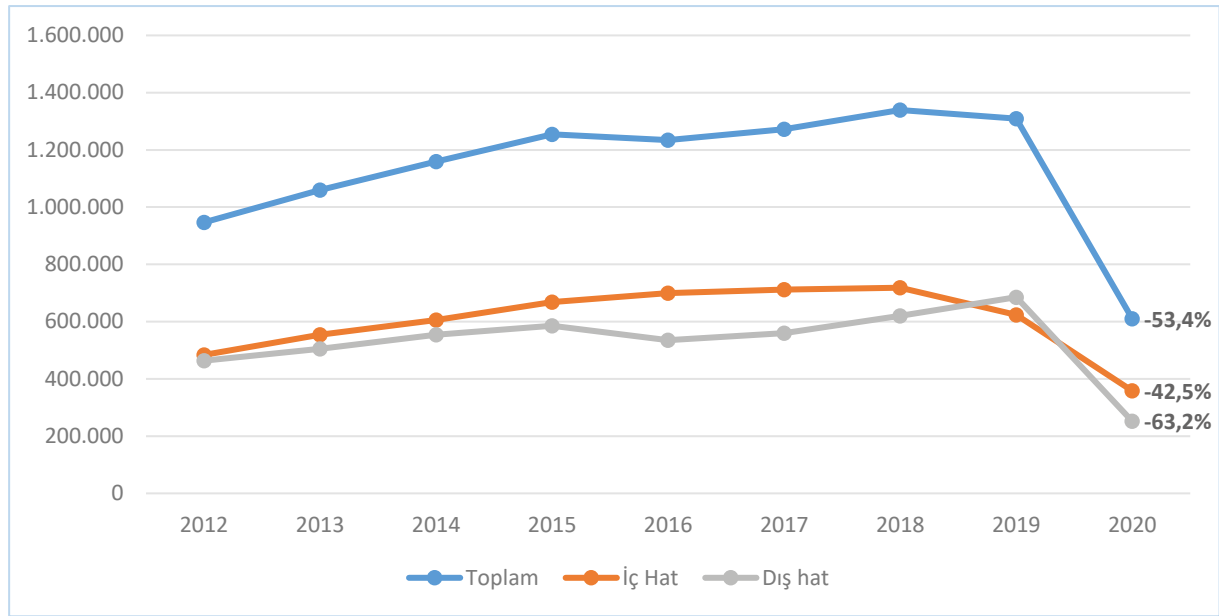
Grafik 7: Overflight Uçak Trafiği (2012-2020)



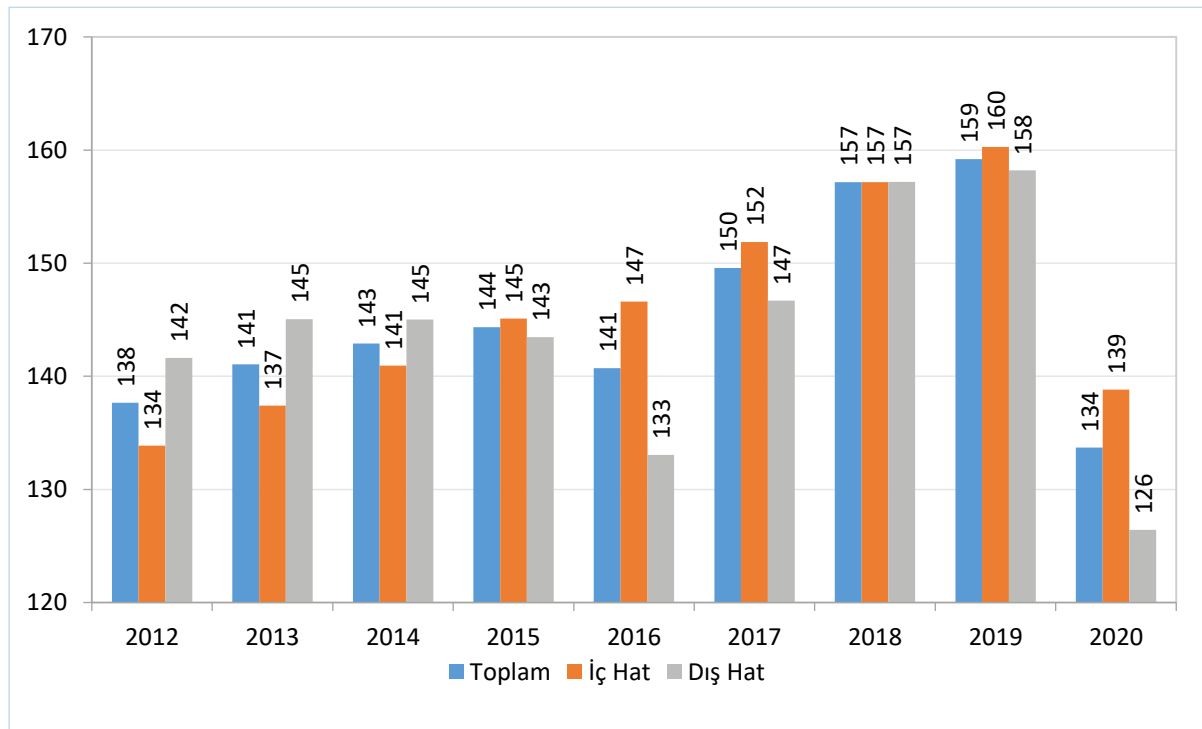
2019 yılında 1.308.970 olan toplam ticari uçak trafiği, COVID-19 salgını nedeniyle alınan tedbirler kapsamında %53,4 düşerek 2020 yılında 610.449 olarak gerçekleşmiştir. 2020 yılında iç hat ticari uçak trafiği 2019 yılına göre %42,5 ve dış hat ticari uçak trafiği %63,2 düşmüştür (Tablo 6 ve Grafik 8).

Tablo 6: Ticari Uçak Trafiği (2012-2020)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Toplam Ticari Uçak	946.897	1.059.391	1.159.837	1.254.615	1.234.635	1.272.341	1.339.301	1.308.970	610.449
İç Hat Ticari Uçak	483.441	554.166	606.063	668.817	699.166	712.181	718.482	623.580	358.317
Dış Hat Ticari Uçak	463.456	505.225	553.774	585.798	535.469	560.160	620.819	685.390	252.132

Grafik 8: Ticari Uçak Trafiği (2012-2020)

Ticari sefer başına yolcu sayısı 2019 yılında 159 iken 2020 yılında %16,01 azalışla 134 olarak gerçekleşmiştir. 2019 yılında iç hatlarda 160 olan ticari sefer başına yolcu sayısı 2020 yılında %13,39 azalışla 139 olarak gerçekleşmiştir. Dış hatlarda ise 2019 yılında 158 olan ticari sefer başına yolcu sayısı 2020 yılında %20,08 düşüş ile 126 olarak gerçekleşmiştir (Grafik 9).

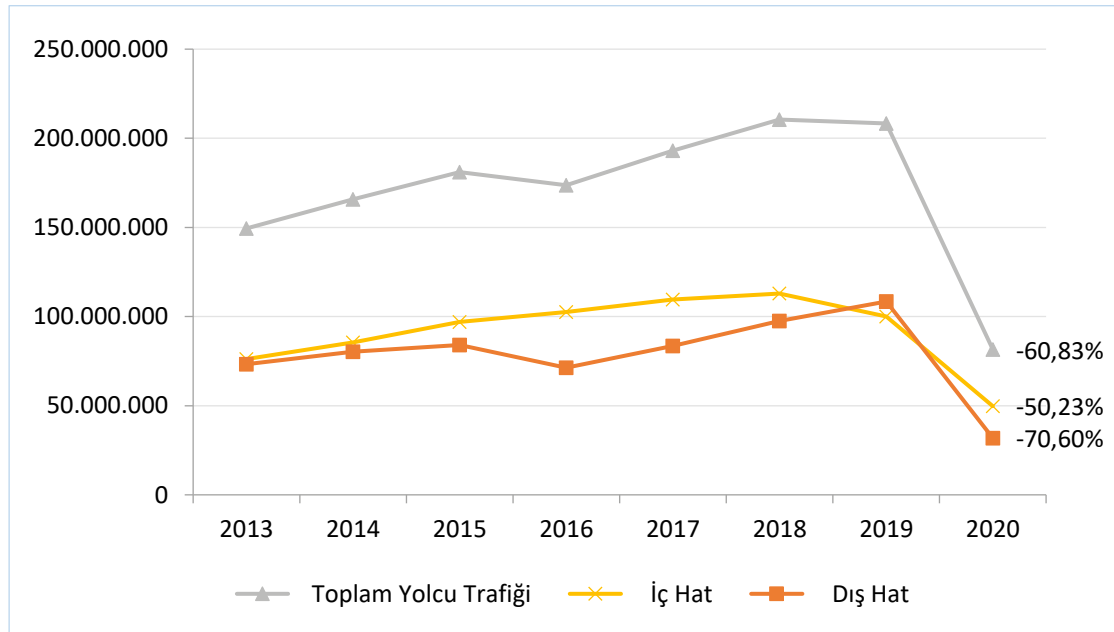
Grafik 9: Ticari Sefer Başına Yolcu Sayısı (2012-2020)

2019 yılında 208.373.696 olan toplam yolcu trafiği 2020 yılında %60,83 düşüş ile 81.703.685 olarak gerçekleşmiştir (Direk transit yolcu hariç). 2020 yılında iç hat yolcu trafiği önceki yıla göre %50,23 düşüş ile 49.740.303 olarak ve dış hat yolcu trafiği ise %70,60 düşüş ile 31.875.837 olarak gerçekleşmiştir. (Tablo 7 ve Grafik 10).

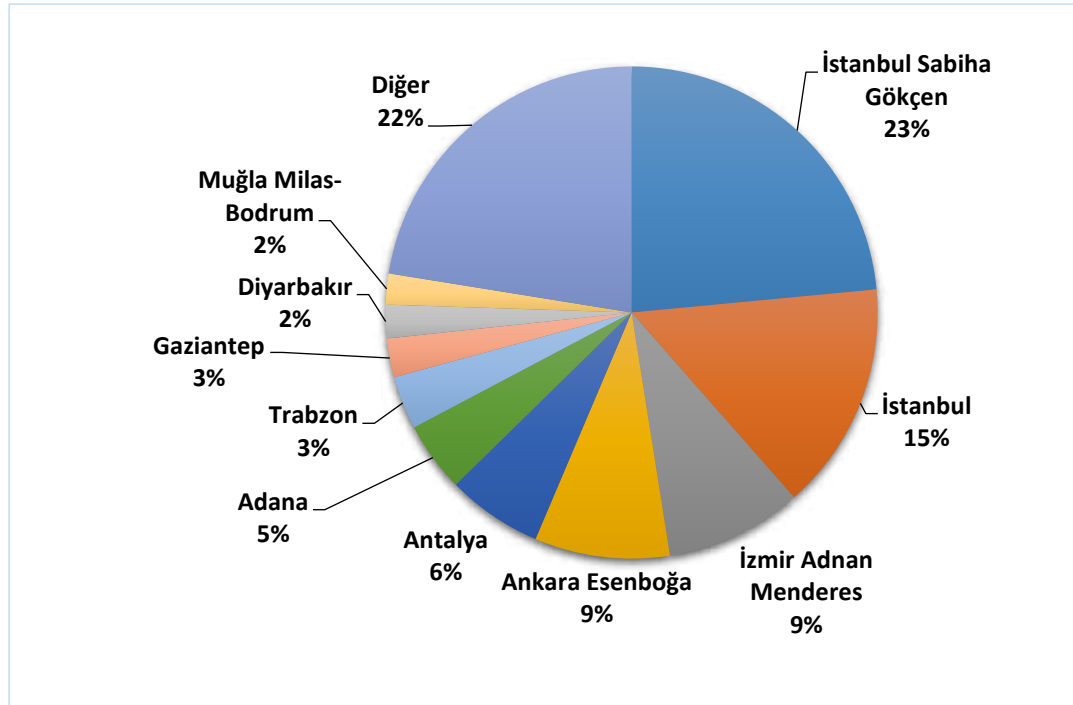
Tablo 7: Yolcu Trafiği (2013-2020)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Toplam Yolcu Trafiği (Direk Transit Dahil)	149.995.868	166.181.339	181.437.004	174.153.146	193.576.844	210.947.639	208.911.338	81.703.685
Toplam Yolcu Trafiği	149.430.421	165.720.234	181.074.531	173.743.537	193.045.343	210.498.164	208.373.696	81.616.140
İç Hat	76.148.526	85.416.166	97.041.210	102.499.358	109.511.390	112.911.108	99.946.572	49.740.303
Dış Hat	73.281.895	80.304.068	84.033.321	71.244.179	83.533.953	97.587.056	108.427.124	31.875.837
Direkt Transit Yolcu	565.447	461.105	362.473	409.609	531.501	449.475	537.642	87.545

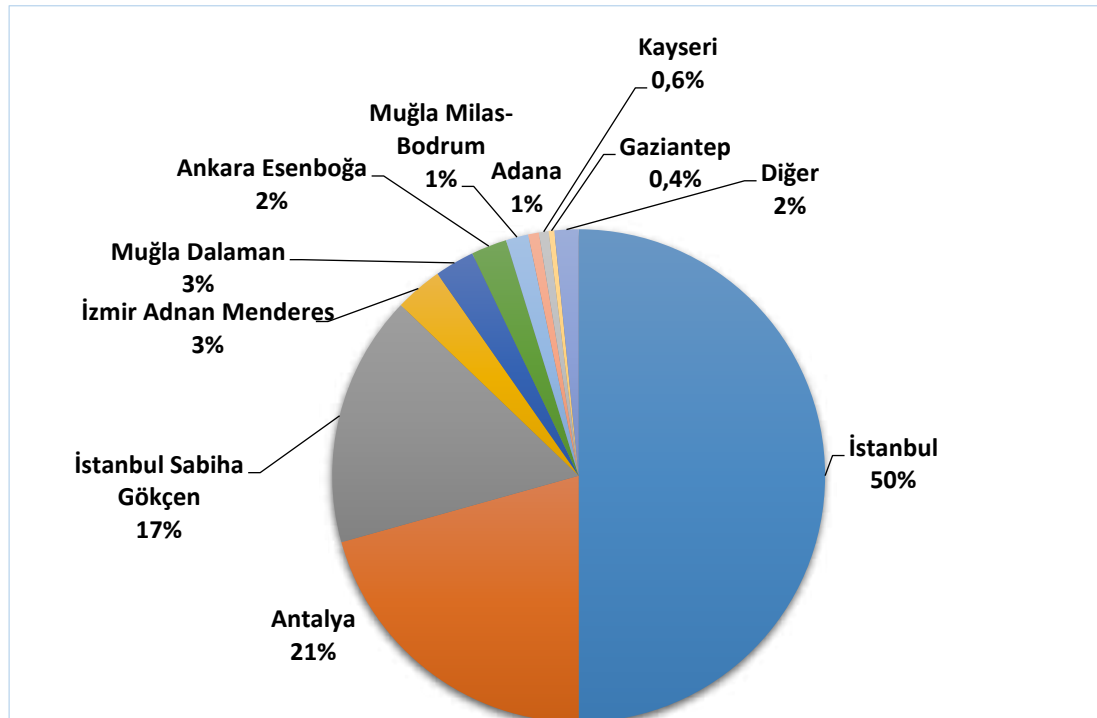
Grafik 10: Yolcu Trafiği (2013-2020)



2020 yılında iç hat yolcu trafiğinin önemli bir bölümü İstanbul Sabiha Gökçen (%23), İstanbul (%15), Ankara Esenboğa (%9), İzmir Adnan Menderes (%9) Havalimanlarından gerçekleşmiştir (Grafik 11).

Grafik 11: Havalimanları İç Hat Yolcu Payları (2020)

2020 yılında dış hat yolcu trafiğinin büyük bir bölümü İstanbul (%50), Antalya (%21) ve İstanbul Sabiha Gökçen (%17) Havalimanlarından gerçekleşmiştir (Grafik 12).

Grafik 12: Havalimanları Dış Hat Yolcu Payları (2020)

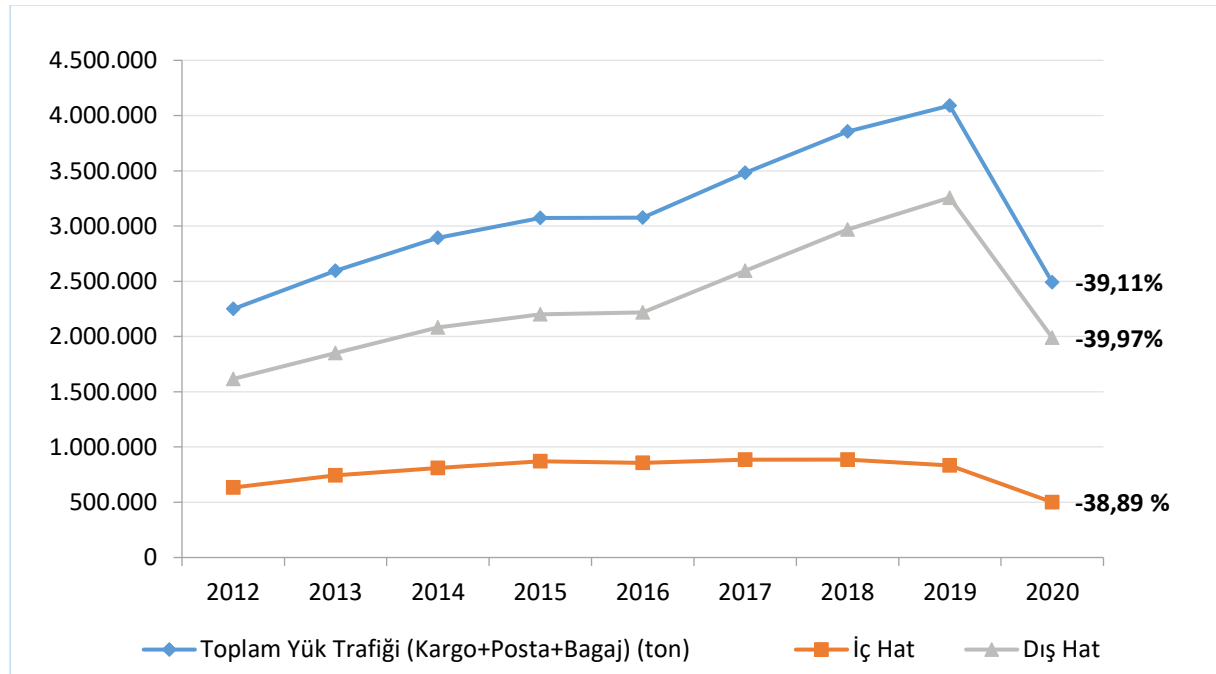
Toplam yük (kargo+posta+bagaj) trafiği 2019 yılında 4.090.168 ton olarak gerçekleşmiş olup 2020 yılında %39,11 düşüş ile 2.490.521 ton olarak gerçekleşmiştir. 2020 yılında iç

hatlarda bir önceki yıla göre %38,89 düşüş ile 500.551 ton olarak, dış hatlarda %39,97 düşüş ile 1.989.970 ton olarak gerçekleşmiştir (Tablo 8 ve Grafik 13).

Tablo 8: Yük Trafiği (Ton) (2012-2020)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Toplam Yük Trafiği (ton) (Kargo+Posta+Bagaj)	2.249.133	2.595.317	2.893.000	3.072.831	3.076.914	3.481.211	3.855.231	4.090.168	2.490.521
İç Hat	633.076	744.028	810.858	871.327	857.335	884.811	886.025	833.768	500.551
Dış Hat	1.616.057	1.851.289	2.082.142	2.201.504	2.219.579	2.596.400	2.969.206	3.256.399	1.989.970

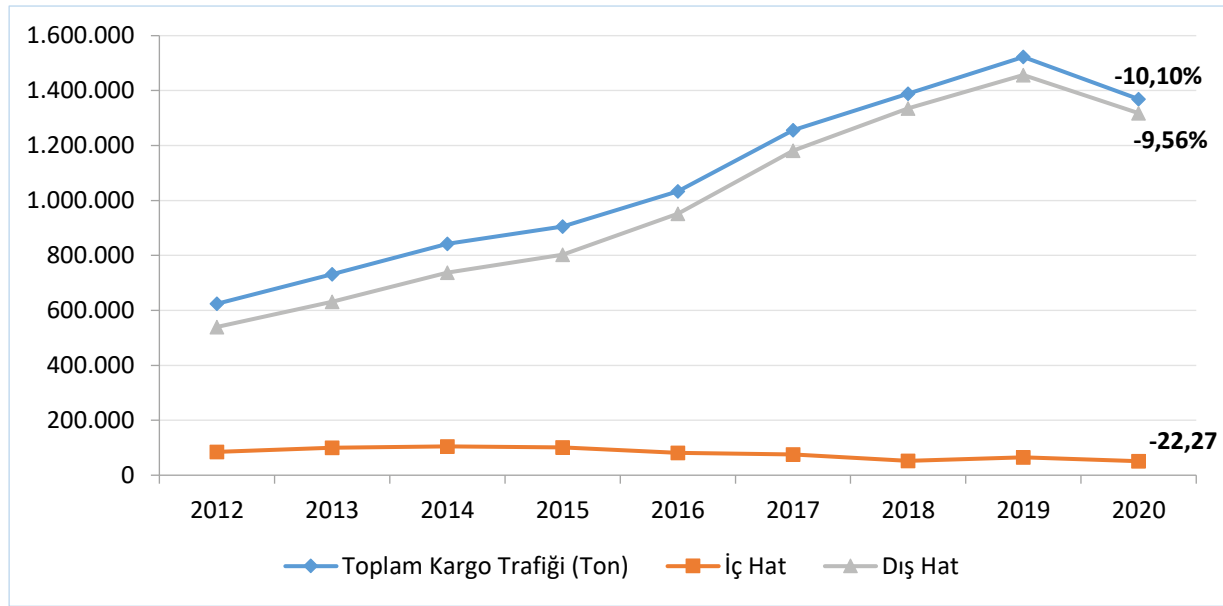
Grafik 13: Yük Trafiği (Ton) (2012-2020)



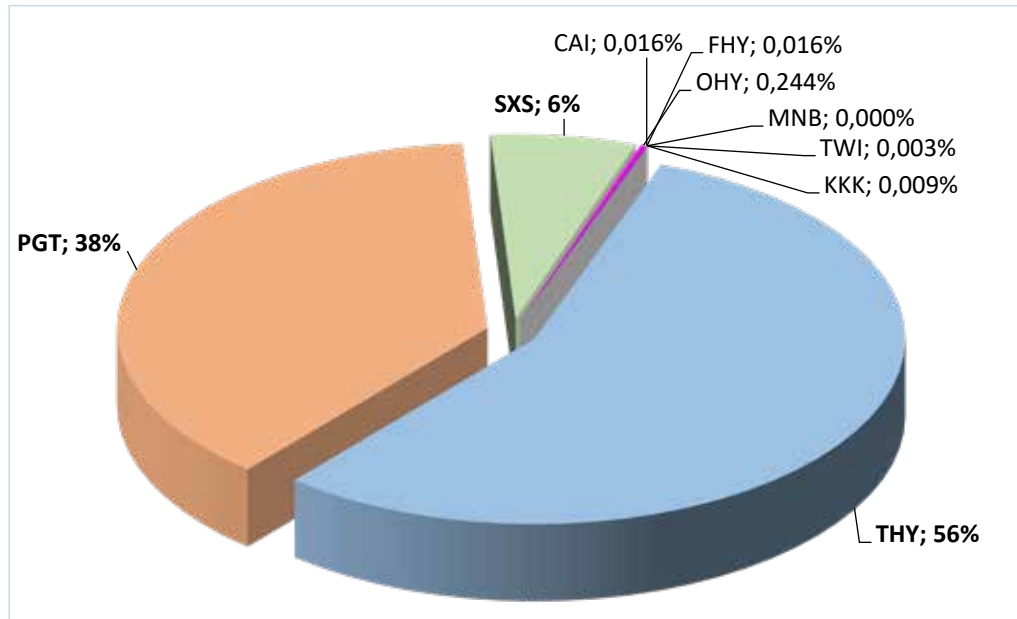
Kargo trafiğine bakıldığında 2020 yılında toplam kargo trafiği 2019 yılına göre %10,10 düşüş ile 1.368.577 olarak gerçekleşmiştir. (Tablo 9 ve Grafik 14). Kargo trafiği, COVID-19 salgınından yolcu ve uçak trafiği kadar fazla etkilenmemiştir.

Tablo 9: Kargo Trafiği (2012-2020)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Toplam Kargo Trafiği (Ton)	624.058	731.962	842.241	904.762	1.032.943	1.256.224	1.388.623	1.522.404	1.368.577
İç Hat	84.431	100.097	104.941	101.447	81.587	75.254	52.807	65.667	51.043
Dış Hat	539.627	631.865	737.300	803.314	951.356	1.180.969	1.335.815	1.456.737	1.317.533

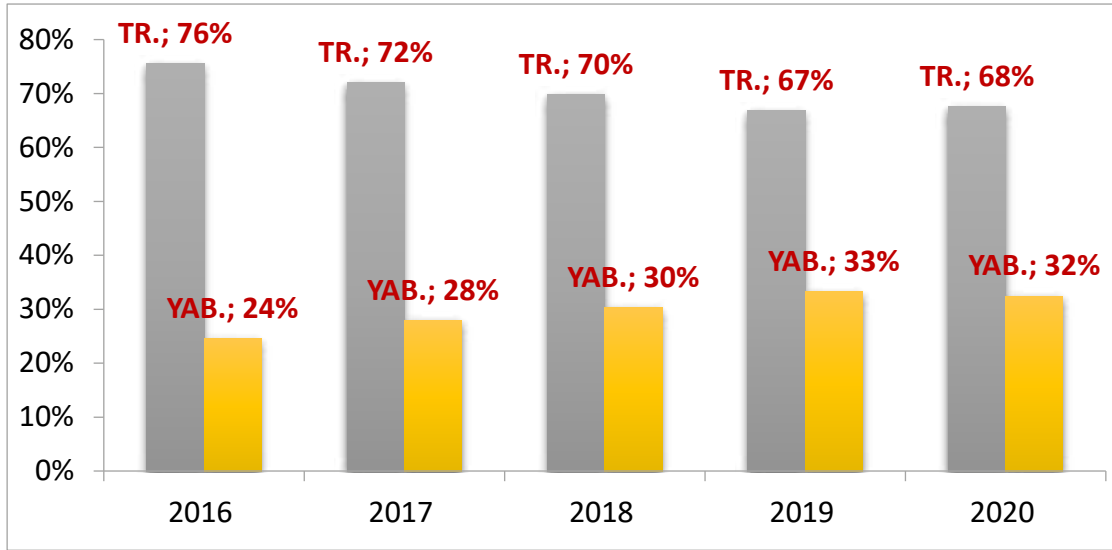
Grafik 14: Kargo Trafiği (2012-2020)

2020 yılı iç hat yolcu taşımacılığının %56'sı Türk Hava Yolları (Anadolu Jet ile birlikte), %38'i Pegasus ve %6'sı Sun Express tarafından gerçekleştirilmiştir (Grafik 15).

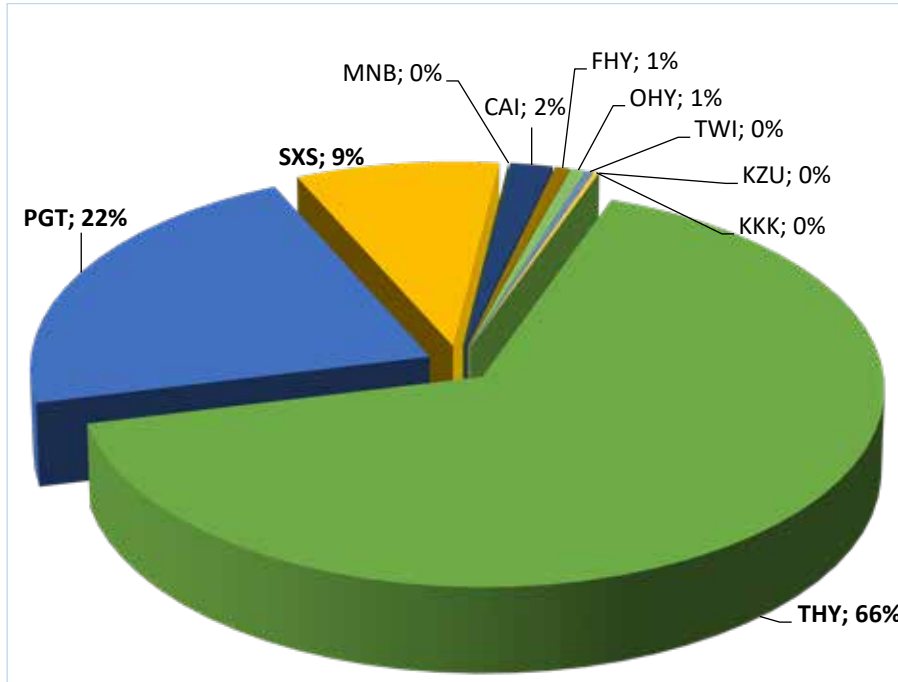
Grafik 15: İç Hat Yolcu Trafiğinde Hava Yolu Şirketlerinin Yolcu Payları (2020)

(THY; Türk Hava Yolları, KKK; AtlasGlobal, CAI; Corendon, FHY; Freebird (Hürkuş), MNB; MNG, OHY; Onur, PGT; Pegasus, SXS; Sun Express, TWI; Tailwind)

2020 yılı dış hat yolcu trafiğinin %68'i yerli havayolu şirketleri, %32'si yabancı havayolu şirketleri tarafından gerçekleştirilmiştir. Yıllar itibariyle incelendiğinde yerli havayolu şirketlerinin dış hat trafiğindeki paylarının azaldığı yabancı havayolu şirketlerinin paylarının arttığı görülmektedir. (Grafik 16).

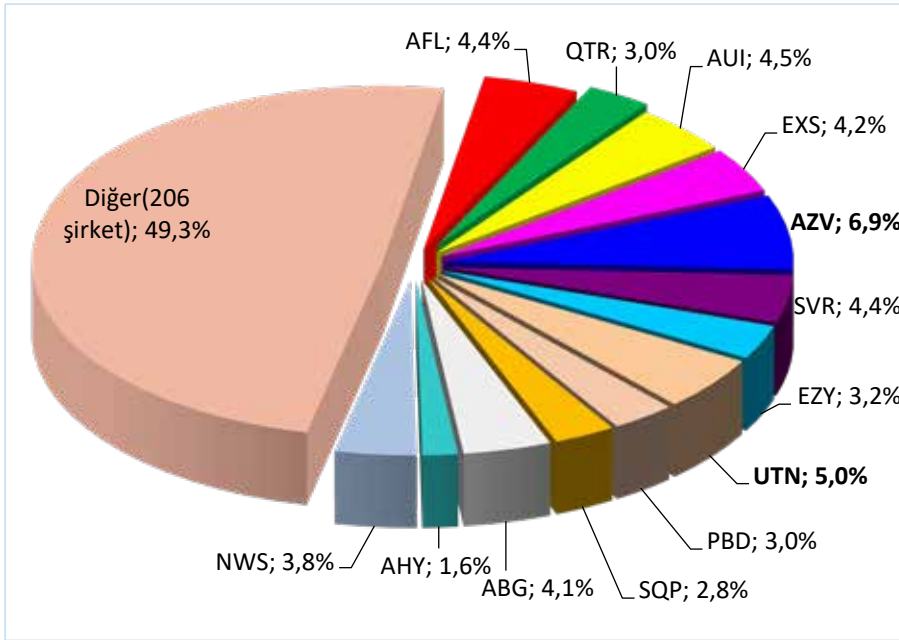
Grafik 16: Dış Hat Yolcu Trafiğinde Yerli-Yabancı Havayolu Şirketlerinin Payları (2016-2020)

Yerli havayolu şirketleri arasında 2020 yılı dış hat yolcu trafiği payları incelendiğinde; Türk Hava Yolları'nın (Anadolu Jet ile birlikte) %66, Pegasus'un %22 ve Sun Express'in %9 paya sahip olduğu görülmektedir. (Grafik 17).

Grafik 17: Yerli Havayolu Şirketlerine Göre Dış Hat Yolcu Trafiği Payları (2020)

(THY; Türk Hava Yolları, KKK; AtlasGlobal, CAI; Corendon, FHY; Freebird (Hürkuş), MNB; MNG, OHY; Onur, PGT; Pegasus, SXS; Sun Express, TWI; Tailwind)

Ülkemize sefer yapan yabancı havayolu şirketlerinin arasında 2020 yılı dış hat yolcu trafiği payları incelendiğinde en çok yolcunun %6,9 ile Azur Air (Russian) ve %5 ile Azur Air Ukraine tarafından taşındığı görülmüştür (Grafik 18).

Grafik 18: Yabancı Havayolu Şirketlerine Göre Dış Hat Yolcu Trafiği Payları (2020)

(NWS; Nordwind Airlines, AHY; Azerbaijan Airlines, ABG; Royal Flight Airlines, SQP; SkyUp Airlines, PBD; Pobeda Airlines, UTN; Azur Air Ukraine, EZY; EasyJet, SVR; Ural Airlines, AZV; Azur Air (Russian), EXS; Jet2, AUI; Ukraine Airlines, QTR; Katar Airways, AFL; Aeroflot Airlines)

3.3. TÜRKİYE’NİN DÜNYA VE AVRUPA’DAKİ YERİ

Tablo 10: Dünya Yolcu Trafiği Sıralaması (2020)

Sıra No	Ülke Adı	Toplam Yolcu	2020/2019
1	AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ	680.731.488	-58,8%
2	ÇİN HALK CUMHURİYETİ	415.584.698	-34,2%
3	HİNDİSTAN	118.987.811	-60,3%
4	RUSYA FEDERASYONU	94.062.404	-45,8%
5	JAPONYA	87.958.206	-65,1%
6	BREZİLYA	83.919.464	-52,0%
7	MEKSİKA	75.254.844	-49,8%
8	BİRLEŞİK KRALLIK	73.596.256	-75,5%
9	TÜRKİYE	68.058.915	-63,0%
10	GÜNEY KORE	64.898.048	-58,8%
11	FRANSA	63.116.503	-68,0%
12	İSPANYA	58.915.435	-74,4%
13	ALMANYA	55.190.373	-77,9%
14	İTALYA	50.237.057	-73,1%
15	TAYLAND	46.618.200	-67,4%
16	KANADA	40.630.665	-72,3%
17	BİRLEŞİK ARAP EMİRLİKLERİ	36.135.689	-70,6%
18	SUUDİ ARABİSTAN	35.353.036	319,8%
19	AVUSTRALYA	33.792.079	-72,3%
20	HOLLANDA	23.500.907	-70,8%

Ülkemiz 2020 yılı kesin olmayan verilere göre Dünya Yolcu Trafiği sıralamasında 9. sırada yer almıştır.²⁹

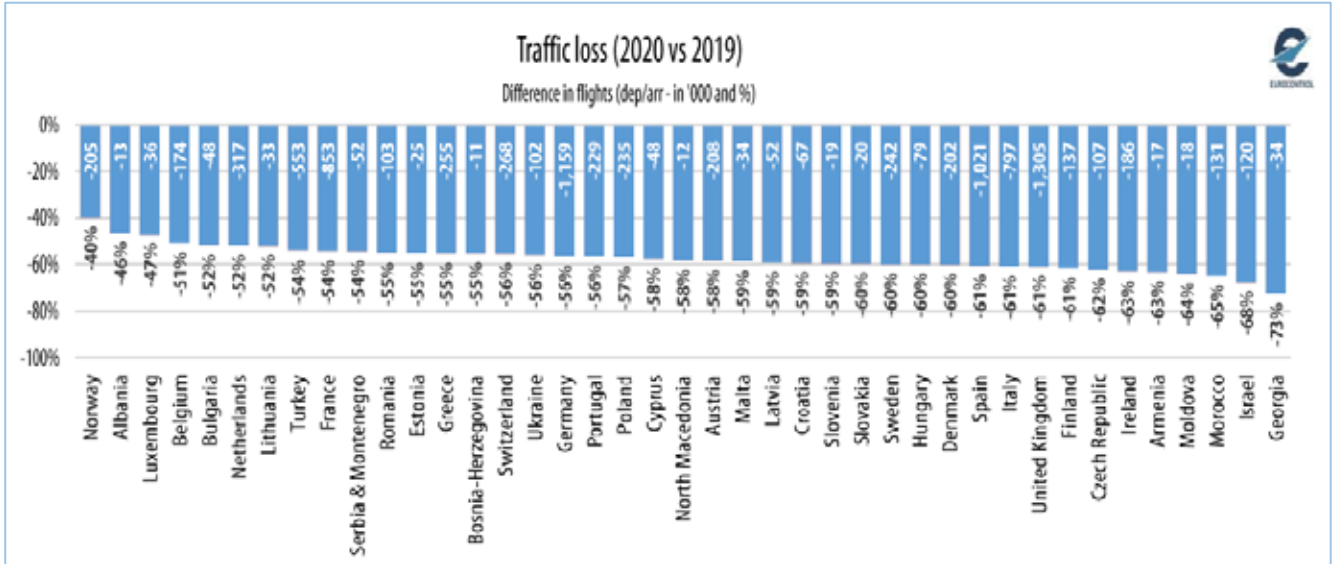
Tablo 11: Avrupa Yolcu Trafiği Sıralaması (2020)

Sıra No	Ülke Adı	Toplam Yolcu	2020/2019
1	RUSYA FEDERASYONU	94.062.404	-45,8%
2	BİRLEŞİK KRALLIK	73.596.256	-75,5%
3	TÜRKİYE	68.058.915	-63,0%
6	FRANSA	63.116.503	-68,0%
3	İSPANYA	58.915.435	-74,4%
2	ALMANYA	55.190.373	-77,9%
7	İTALYA	50.237.057	-73,1%
8	HOLLANDA	23.500.907	-70,8%
9	NORVEÇ	21.576.389	-60,2%
10	YUNANİSTAN	19.713.837	-69,7%

Ülkemiz 2020 yılı kesin olmayan verilere göre Avrupa Yolcu Trafiği sıralamasında 3. sırada yer almıştır.³⁰

Avrupa ülkelerinin 2019 yılına göre 2020 yılındaki trafik kayıpları incelendiğinde uçuşlarda %40 ila %73 arasında düşüş yaşadıkları görülmektedir. Ülkemiz uçuşlarda %54 azalma ile Avrupa ülkeleri arasında en az kayıp yaşayan 8. ülke konumundadır.³¹

Grafik 19: Avrupa Ülkelerinin Trafik Kayıpları (2020/2019)



2019 ve 2020 yıllarındaki ortalama günlük trafik bazında Avrupa'nın en iyi 10 havalimanı incelendiğinde İstanbul Havalimanı'nın 8. sıradan 5. sıraya yükseldiği

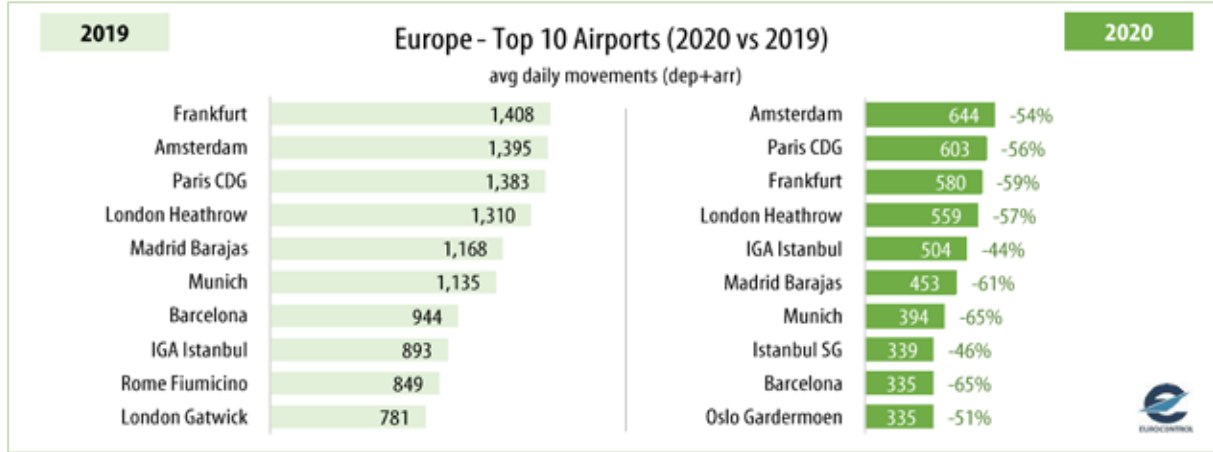
²⁹ ACI Ön Verileri (2020 Kesinleşmemiş Veriler)

³⁰ ACI Ön Verileri (2020 Kesinleşmemiş Veriler)

³¹ file:///C:/Users/dhm21160/Downloads/eurocontrol-think-paper-8-impact-of-covid-19-on-european-aviation-in-2020-and-outlook-2021.pdf, (Erişim 29 Mart 2021)

İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı'nın ise 2020 yılında 8. sırada yer aldığı görülmektedir. 2020 yılında yaşanan COVID-19 salgınına rağmen ülkemiz havalimanları trafik yoğunluğu açısından Avrupa havalimanları arasında daha iyi bir konuma gelmiştir.

Grafik 20: Avrupa Bölgesindeki En İyi 10 Havalimanı (2019-2020)³²



3.4. HAVACILIK SEKTÖR GÖSTERGELERİ

Türkiye’de sivil hava ulaşımına açık 56 havalimanında (Şekil 2) uluslararası standartlarda hizmet verilmektedir. Tablo 5’te yer alan Radar ve Seyrüsefer Yardımcı Cihazları da yaklaşık 1 milyon kilometrekarelik Türk hava sahasında yine uluslararası kurallar çerçevesinde hizmet vermektedir.

Şekil 2: Türkiye’de Sivil Hava Trafikğine Açık Havalimanları



³² file:///C:/Users/dhm21160/Downloads/eurocontrol-think-paper-8-impact-of-covid-19-on-european-aviation-in-2020-and-outlook-2021.pdf, (Erişim 29 Mart 2021)

Tablo 12: Radar ve Hava Seyrüsefer Yardımcı Cihazları

RADAR VE HAVA SEYRÜSEFER SİSTEMLERİ									
	HAVALİMANLARI	ADS-B	PSR	SSR	ILS	VOR	DME	NDB	TOPLAM
1	İstanbul Atatürk Havalimanı		1	2	2	3	4	2	14
2	İstanbul Havalimanı	1	1	1	6	3	9		21
3	Ankara Esenboğa Havalimanı	1	1	2	4	4	10	8	30
4	İzmir Adnan Menderes Havalimanı	1	1	2	2	3	5	2	16
5	Antalya Havalimanı		1	3	4	2	7	3	20
6	Adana Havalimanı	1		1	1	1	2	1	7
7	Muğla Dalaman Havalimanı	1	1	2	2	1	3	1	11
8	Muğla Milas-Bodrum Havalimanı	1	1	1	2	1	3	1	10
9	Trabzon Havalimanı	1	1	1	2	1	3	1	10
10	Isparta Süleyman Demirel Havalimanı				1	1	2	1	5
11	Kapadokya Havalimanı				1	1	2	1	5
12	Erzurum Havalimanı	1		1	2	1	3	1	9
13	Gaziantep Havalimanı	1			1	1	2	1	6
14	Adıyaman Havalimanı				1	1	2	1	5
15	Ağrı Ahmed-i Hani Havalimanı	1		1	1	1	2	1	7
16	Amasya Merzifon Havalimanı			1	1	1	2	1	6
17	Balıkesir Merkez Havalimanı				1	1	2	1	5
18	Balıkesir Kocaseyit Havalimanı				1	1	2	1	5
19	Batman Havalimanı			1	1	1	2	1	6
20	Bingöl Havalimanı				1	1	2	1	5
21	Bursa Yenişehir Havalimanı			1	1	2	3	1	8
22	Çanakkale Havalimanı				1	2	3	1	7
23	Denizli Çardak Havalimanı				1	1	2	1	5
24	Diyarbakır Havalimanı				1	1	2	1	5
25	Elazığ Havalimanı				1	2	3	1	7
26	Erzincan Yıldırım Akbulut Havalimanı			1	1	2	3	1	8
27	Gökçeada Havalimanı					1	1	1	3
28	Hakkâri Yüksekova Selahaddin Eyyubi Hv.	1				1	1	1	4
29	Hatay Havalimanı				1	1	2	1	5
30	İğdır Şehit Bülent Aydın Havalimanı				1	1	2	1	5
31	Kahramanmaraş Havalimanı					1	1	1	3
32	Kars Havalimanı				1	1	2	1	5
33	Kastamonu Havalimanı			1	1	2	3	1	8
34	Kayseri Havalimanı				1	1	2	1	5
35	Kocaeli Cengiz Topel Havalimanı				1	1	2	1	5
36	Konya Havalimanı			1	1	2	3	1	8
37	Malatya Havalimanı				1	1	2	1	5
38	Mardin Havalimanı				1	1	2	1	5
39	Muş Sultan Alparslan Havalimanı				1	1	2	1	5
40	Ordu Giresun Havalimanı				2	1	3	1	7
41	Samsun Çarşamba Havalimanı				1	1	2	1	5
42	Siirt Havalimanı				1	1	3	1	6
43	Sinop Havalimanı				1	1	2	1	5
44	Sivas Nuri Demirağ Havalimanı				1	2	3	1	7
45	Şanlıurfa GAP Havalimanı			1	1	1	2	1	6
46	Şırnak Şerafettin Elçi Havalimanı				1	1	2	1	5
47	Tekirdağ Çorlu Atatürk Havalimanı				1	2	3	2	8

	HAVALİMANLARI	ADS-B	PSR	SSR	ILS	VOR	DME	NDB	TOPLAM
48	Tokat Havalimanı					1	1	1	3
49	Uşak Havalimanı					1	1	1	3
50	Van Ferit Melen Havalimanı	1			1	1	2	1	6
51	Gazipaşa Antalya Havalimanı	1			1		2	1	5
52	Eskişehir Hasan Polatkan Havalimanı				1	1	1	1	4
53	Zafer Havalimanı				2	1	3	1	7
54	Selçuk Efes Havalimanı					1	1	1	3
55	Aydın Çıldır Havalimanı					1	1	1	3
56	Zonguldak Çaycuma Havalimanı				1	1	2	1	5
57	İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı				2	1	3	1	7
58	Hava Trafik Kontrol Merkezi	1							1
	TOPLAM	14	8	24	70	74	147	68	405

HAVA TAŞIMA İŞLETMELERİ³³

2020 yıl sonu itibarıyla ülkemizde faaliyet gösteren 182 adet Hava Taşıma İşletmesi bulunmakta olup detayları aşağıdaki tabloda sunulmuştur.

Tablo 13: Hava Taşıma İşletmeleri Sayıları

Hava Taşıma İşletmeleri	2019	2020	DEĞİŞİM (%)
Havayolu İşletmesi	11	10	-9,10
Hava Taksi İşletmesi	42	40	-4,80
Genel Havacılık İşletmesi	83	85	2,40
Balon İşletmeleri	34	47	38,20
Toplam	170	182	7,10

HAVA ARAÇLARI³⁴

2020 yıl sonu itibarıyla, 554 uçak, 176 hava taksi, 421 genel havacılık, 345 balon ve 62 zirai mücadele hava aracı olmak üzere toplam 1.558 hava aracı bulunmaktadır.

Tablo 14: Hava Araçları (2019-2020)

Hava Araçları	2019	2020	DEĞİŞİM (%)
Uçak	546	554	1,50
Hava Taksi	194	176	-9,30
Genel Havacılık	376	421	12,00
Balon	309	345	11,70
Zirai Mücadele	62	62	0,00
Toplam	1.487	1.558	4,80

³³ SHGM 2020 Faaliyet Raporu

³⁴ SHGM 2020 Faaliyet Raporu

LİSANSLI TEKNİK PERSONEL SAYISI³⁵

Lisanslı teknik personel sayısına ilişkin detaylar Tablo 15'te yer almaktadır. 2020 yıl sonu itibarıyla toplam pilot sayısı 11.840 olarak gerçekleşmiştir. Yabancı pilot sayısının uçak ve helikopter pilot sayısı içindeki oranı %4'dür. 2020 yılsonu itibarıyla, 7.979 Tarayıcı Personel Sertifikasına Sahip Personel, 1.754 hava trafik kontrolörü, 408 dispeçer, 4.829 teknisyen ve 595 ATSEP olmak üzere diğer lisanslı teknik personelin toplam 15.565'e ulaşmıştır.

Tablo 15: Lisanslı Teknik Personel Sayısı (2019-2020)

	2019	2020	DEĞİŞİM (%)
Tarayıcı Personel Sertifikasına Sahip Personel	7.353	7.979	8,51
Hava Trafik Kontrolörü	1.759	1.754	-0,30
Dispeçer	418	408	-2,40
Teknisyen	4.547	4.829	6,20
ATSEP*	611	595	-2,60
Toplam	14.688	15.565	9,40

(*)Air Traffic Safety Electronics Personnel

Tablo 16: Lisanslı Teknik Personel Sayısı (2019-2020)

	2019	2020	DEĞİŞİM (%)
Uçak ve Helikopter Pilotları Toplamı	9.328	9.603	2,90
Uçak	9.113	9.407	3,20
Helikopter	215	196	-8,80
Diğer Hava Aracı Pilotları Toplamı	510	656	28,60
Balon	366	507	38,50
Çok Hafif Hava Aracı	116	121	4,30
Planör	28	28	0
Öğrenci Pilotlar	1.431	1.581	10,50
Toplam Pilot Sayısı	11.269	11.840	5,10
Toplam Yabancı Uçak ve Helikopter Pilotları*	668 (%7)	360 (%4)	

(*)Yabancı Uçak ve Helikopter Pilotu Sayısı ve Toplam Uçak ve Helikopter Pilotları İçindeki Oranı

Yabancı Pilotlara SHGM Tarafından Lisans Verilmemekte Olup, Yalnızca Çalışma Yetki Belgesi Verilmektedir.

HAVAYOLU ŞİRKETLERİ UÇAK FİLOSU İSTATİSTİKLERİ³⁶

Ülkemiz sivil havacılık sektöründe, yolcu ve kargo taşımacılığı yapan 10 havayolu şirketi bulunmaktadır. Havayolu şirketlerinin 2019 yılında 546 olan uçak sayısı, 2020 yılında 554 olmuştur. Bu uçakların 523'ü yolcu, 31'i ise kargo uçağıdır. Havayolu

³⁵ SHGM 2020 Faaliyet Raporu

³⁶ SHGM 2020 Faaliyet Raporu

filomuzun toplam koltuk kapasitesi 105.336, kargo uçaklarının toplam yük kapasitesi de 2.453.450 kg'dır.

Tablo 17: Havayolu Şirketleri Uçak Sayıları³⁷

HAVAYOLU ŞİRKETLERİ UÇAK SAYILARI	2019	2020
THY A.O	324	341
Pegasus Hava Taşımacılık A.Ş.	84	93
Güneş Ekspres Havacılık A.Ş.	53	58
Onur Air Taşımacılık A.Ş.	27	23
Atlasjet Havacılık A.Ş.	16	0
Turistik Hava Taşımacılık A.Ş.	14	13
Hürkuş Hava Yolu Taşımacılık ve Ticaret A.Ş.	9	8
Tailwind Havayolları A.Ş.	5	5
MNG Hava Yolları ve Taşımacılık A.Ş.	6	5
ACT Hava Yolları A.Ş.	5	5
ULS Havayolları Kargo Taşımacılık A.Ş.	3	3
Toplam	546	554

ENGELSİZ VE ERİŞİLEBİLİR HAVALİMANLARI

Havalimanlarında faaliyetler yerine getirilirken her bir bireye ulaşmak amacıyla yolcu kolaylığı sağlayabilmek için ulusal ve uluslararası mevzuat ve standartlar çerçevesinde çalışmalar yapılmaktadır.

Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan tarafından “2020 Erişilebilirlik Yılı” ilan edilmiştir. Bu kapsamda hareket kabiliyeti kısıtlı vatandaşlarımızın erişilebilirlik hakkını da içeren toplumsal hayata tam katılımlarının sağlanmasını teminen, yolculuklarını başkasına ihtiyaç duymadan güvenli bir şekilde tek başına gerçekleştirebilmeleri için gerekli tüm tedbirlerin alınmasının büyük önem arz etmekte olduğu hususu hassasiyetle takip edilmektedir. Havalimanlarımızda gerekli altyapı ve düzenlemeler sağlanarak engelli, yaşlı, hamile vb. hareket kabiliyeti kısıtlı tüm yolcularımız için eşit ulaşım imkânları sunulmaktadır.

Bu çerçevede SHGM tarafından başlatılan Engelsiz Havalimanı projesi kapsamında 38 Havalimanı “Engelsiz Havaalanı Kuruluşu” unvanı almaya hak kazanmıştır. Bunun yanı sıra Aile, Çalışma ve Sosyal Politikalar Bakanlığı tarafından yürütülen ve 2013 yılında Resmî Gazetede yayınlanarak yürürlüğe giren “Erişilebilirlik İzleme ve

³⁷ SHGM 2020 Faaliyet Raporu

Denetleme Yönetmeliği” kapsamında yer alan gereklilikleri yerine getiren 25 Havalimanımız ise “Erişilebilirlik Belgesi” almıştır.



Tablo 18: Erişilebilirlik Belgesi Almaya Hak Kazanan Havalimanları

SIRA	HAVALİMANLARI	ERİŞİLEBİLİRLİK BELGESİ TARİHLERİ
1	BATMAN HAVALİMANI	26.03.2014
2	KARS HARAKANİ HAVALİMANI	16.12.2014
3	MARDİN HAVALİMANI	24.02.2015
4	BİNGÖL HAVALİMANI	19.01.2016
5	ERZİNCAN YILDIRIM AKBULUT HAVALİMANI	24.02.2017
6	BURSA YENİŞEHİR HAVALİMANI	18.05.2017
7	DİYARBAKIR HAVALİMANI	9.06.2017
8	ADİYAMAN HAVALİMANI	10.10.2017
9	ERZURUM HAVALİMANI	5.02.2018
10	ISPARTA SÜLEYMAN DEMİREL HAVALİMANI	9.05.2018
11	KOCAELİ CENGİZ TOPEL HAVALİMANI	24.07.2018
12	VAN FERİT MELEN HAVALİMANI	18.03.2019
13	KAYSERİ HAVALİMANI	28.02.2019
14	BALIKESİR KOCA SEYİT HAVALİMANI	12.04.2019
15	HATAY HAVALİMANI	18.04.2019
16	ELAZIĞ HAVALİMANI	19.04.2019
17	İĞDIR ŞEHİT BÜLENT AYDIN HAVALİMANI	27.06.2019
18	ORDU-GİRESUN HAVALİMANI	12.07.2019
19	HAKKÂRİ YÜKSEKOVA SELAHADDİN EYYUBİ HAVALİMANI	23.07.2019
20	SİVAS NURİ DEMİRAĞ HAVALİMANI	22.11.2019
21	KAHRAMANMARAŞ HAVALİMANI	17.01.2020
22	TEKİRDAĞ ÇORLU ATATÜRK HAVALİMANI	24.02.2020
23	SİNOP HAVALİMANI	23.10.2020
24	KASTAMONU HAVALİMANI	16.11.2020
25	BALIKESİR MERKEZ HAVALİMANI	8.12.2020

PANDEMİ DÖNEMİNDE YAPILAN ÇALIŞMALAR VE ALINAN TEDBİRLER

Küresel COVID-19 salgını nedeni ile küresel çapta havacılık sektöründe operasyonların aksamadan yürütülmesi ve vatandaşlarımızın korunması amacıyla Havalimanlarında gerekli önlemler ivedilikle alınmıştır.



Avrupa’da Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı (EASA) ve Avrupa Hastalıkların Önlenmesi ve Kontrol Merkezi (ECDC) gibi AB kuruluşlarınca güvenli olduğunun ilan edilmesi amacıyla 14.07.2020 tarihinde “COVID-19 Havacılık Sağlık ve Güvenlik Protokolü” imzalanarak söz konusu standartlar ülkemiz havalimanlarında uygulanmaya başlamıştır.



Ülkemizde ise SHGM tarafından yayımlanan Havaalanı Pandemi Tedbirleri ve Sertifikasyonu Genelgesi doğrultusunda Kuruluşumuzca işletilen tüm havalimanlarına “Havaalanı Pandemi Sertifikası” verilmiştir.

Bu doğrultuda, yurt içi uçuşlar 1 Haziran 2020 tarihinde açılmış, yurtdışı uçuşlar 11 Haziran 2020 tarihinden itibaren kademeli olarak başlatılmıştır.³⁸

³⁸ SHGM 2020 Faaliyet Raporu

10.02.2021 tarihli ve 3536 sayılı Cumhurbaşkanı Kararı doğrultusunda,

- Kuruluşumuz tarafından işletilen havalimanlarında hizmet veren havayolu, yer hizmet kuruluşları ile ticari hacim işleten kişi ve kuruluşlara tahsisli mahallere ait 2020 Nisan, Mayıs, Haziran dönemi için üç aylık ve 1.7.2020 - 31.12.2020 dönemi için altı aylık düzenlenerek vadesi ötelenen kira bedeli faturalarına ait tutarlar iptal edilmiştir.
- Belirtilen döneme ait kira bedeli faturaları iptal edilen bu kiracılara tahsisli mahaller için 1.1.2021-31.12.2022 dönemine ait kira bedellerine 2 yıl boyunca %50 oranında indirim uygulanmaya başlanmıştır.
- Aynı karar ile COVID-19 salgının havacılık sektöründe yarattığı olumsuz finansal etkilerin en aza indirilmesi ve kamu hizmetinin kesintiye uğramadan sürdürülebilmesi için havalimanı/terminal işleticisi şirketlerle yapılan sözleşmelere ilişkin olarak da gerekli tedbirler alınmıştır.

COVID-19 Pandemi önlem ve tedbirleri kapsamında havalimanlarında sosyal mesafenin korunması ve kontrol altına alınabilmesi amacıyla “Akıllı Sosyal Mesafe Ölçme Cihazı” havalimanlarında kullanılmaya başlanmıştır.



YOLCU DOSTU HAVALİMANI

DHİMİ Genel Müdürlüğünce hâlihazırda engelli yolcuların hareket kabiliyetlerindeki kısıtlılıklarından kaynaklanan sorunları en alt düzeye indirmek amacıyla yolcu kolaylıkları kapsamında ulusal ve uluslararası mevzuatlar ve standartlar çerçevesinde çalışmalarda bulunmaktadır. Bu kapsamda yapılan düzenlemeler Engelsiz Havalimanı Projesi ile başlamış olup Erişilebilirlik Projesi ile devam etmektedir.



Bu alanda yapılan çalışmalara ek olarak DHİMİ Genel Müdürlüğünce bebekli, hamile, yaşlı (+65), doktor raporu bulunan hasta yolcular için hizmetlerde öncelik ve kolaylığın sağlanarak terminalde bekleme süresinin en aza indirilmesi, hizmet kalitesinin artırılarak yolcu memnuniyetinin sağlanması amacı ile “Yolcu Dostu Havalimanı” projesi başlatılmıştır.

MOBİL HAVA TRAFİK KULESİ

DHİMİ tarafından doğal afetler, depremler ve gereken durumlarda kullanılmak üzere Mobil Hava Trafik Kulesi Aralık 2020 itibariyle tamamlanarak hizmet verebilecek duruma getirilmiştir.



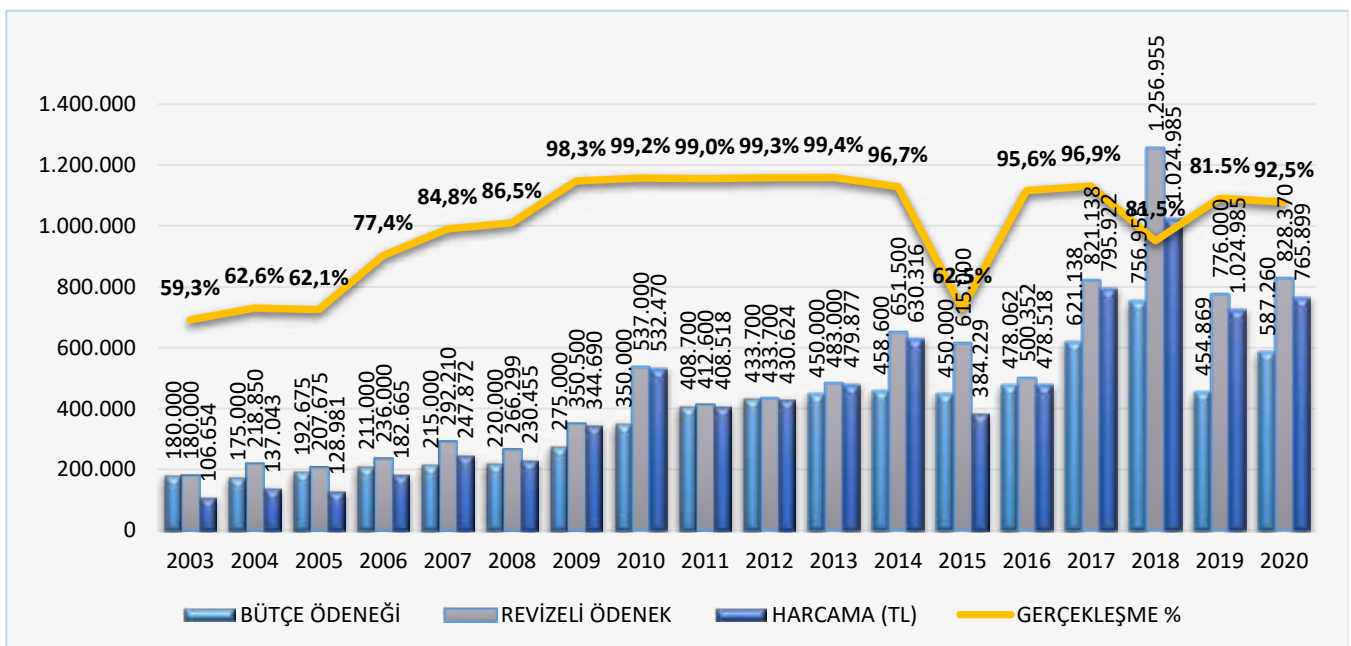
4. HAVAYOLU SEKTÖRÜ ALTYAPI VE ÜSTYAPI YATIRIMLARI

4.1. DHMİ ÖZKAYNAK PROJELERİ

Sivil Havacılık Faaliyetlerinin gereği olan; havalimanlarının işletilmesi, meydan yer hizmetlerinin yapılması, hava trafik kontrol hizmetlerinin ifası, seyrüsefer sistem ve kolaylıklarının kurulması ve işletilmesi, bu faaliyetler ile ilgili diğer tesis ve sistemlerin kurulması, işletilmesi en son teknoloji ile donatılması, eski olanların modernize edilmesi, çağdaş havacılık düzeyine çıkartılması ve yeni havalimanlarının inşa edilip, sektöre kazandırılmasını sağlamak amacıyla Kuruluşumuza 2020 yılı Genel Yatırım ve Finansman Programı ile 26 ana proje için 587.260.000 TL ödenek tahsis edilmiştir. Yıl içerisinde yatırım programına bir ana proje ve dört alt proje daha dâhil edilmiş, bu projeler ve ödenek ihtiyacı duyulan diğer projeler için toplam 241.110.000 TL ek ödenek tahsis edilerek toplam proje sayısı 27'e, toplam ödenek miktarı 828.370.000 TL'ye yükselmiştir. Kuruluşumuz 2020 yılı Yatırım Programında yer alan söz konusu 27 projeden 24 adedi devam eden, 3 adedi de yeni projedir.

2020 yılsonu itibariyle toplam 765.898.819,07 TL harcama yapılmış olup başlangıç ödeneğine göre % 130,4 oranında, revize ödeneğe göre % 92,5 oranında gerçekleştirme sağlanmıştır.

Grafik 21: Ödenek ve Harcama Tablosu (2003-2020)



1. HAVALİMANLARININ PAT SAHALARININ YENİLENMESİ

Milas Bodrum Havalimanı PAT Sahaları Onarımı İkmal İnşaatı, Erzurum Havalimanı Pist Tadilatı işleri tamamlanmış, Trabzon Havalimanı PAT Sahaları Onarımı, Adıyaman Havalimanı Glide Path Altyapısı, Çevre Güvenlik Yolu, Esenboğa Havalimanı PAT Sahaları Yapım, Onarım ve Tevsi işleri geçici kabul seviyesine getirilmiş, Diyarbakır Havalimanı Paralel Taksiyolunun Emergency Piste Dönüştürülmesi, Gaziantep Havalimanı Paralel Taksiyolu Tadilatı işlerinin ise belirlenen sürelerde tamamlanarak hizmete verilmesi planlanmıştır.

Ayrıca; Esenboğa Havalimanı PAT Saha Yapım, Onarım ve Tadili (1. Etap), Kayseri Havalimanı Paralel Taksiyolu Emergency Piste Dönüş., Kars Harakani Havalimanı Pist Tadilatı ve Sivas Nuri Demirağ Havalimanı Pist Onarımı ve CAT II Dönüş. işlerinin ise hazırlık çalışmaları devam etmektedir.

2. ÇUKUROVA HAVALİMANI ALTYAPI TESİSLERİ YAPIMI

Çukurova Havalimanı projesi, Yüksek Planlama Kurulunun 26.02.2016 tarih 2016/3 sayılı kararıyla 2015 Yılı Yatırım Programına alınmıştır. Çukurova Havalimanı Altyapı Tesisleri Yapımı işi kapsamında pist, apronlar, taksiyolları ve diğer altyapı işlerinin yapımı planlanmaktadır. Altyapı tesislerinin ihalesi 16.05.2016 tarihinde gerçekleştirilmiş 29.12.2016 tarihinde sözleşmesi imzalanmıştır. 09.01.2017 tarihi itibarıyla yer teslimi yapılan işin 2021 yılında bitirilmesi planlanmıştır.

3. GAZİANTEP HAVALİMANI TERMİNAL BİNASI İLE APRON YAPIMI



2016 yılı yatırım programına dâhil edilen “Gaziantep Havalimanı Terminal Binası ile Apron Yapımı” işinin ihalesi 08.03.2018 tarihinde gerçekleştirilmiş ve 23.05.2018

tarihinde sözleşmesi imzalanmıştır. 01.06.2018 tarihi itibarıyla yer teslimi yapılmış olup iş devam etmektedir.

Proje kapsamında iç ve dış hat olarak kullanılacak terminal binası, apron, katlı otopark yapımı işlerinin gerçekleştirilmesi planlanmıştır.

4. TOKAT YENİ HAVALİMANI

Tokat Yeni Havalimanı projesi, Yüksek Planlama Kurulunun 30.12.2016 tarih 2016/52 sayılı kararıyla 2016 Yılı Yatırım Programına alınmıştır. Tokat Yeni Havalimanı projesi kapsamında iç ve dış hatlar terminal binası, pist, apron, taksiyolları, kule ve teknik blok, itfaiye, garaj, ısı ve güç merkezi, su deposu ve arıtma tesisi, A kapısı, nizamiye binası, akaryakıt ikmal tesisi, verici istasyonu ve anten kulesi, çevre güvenlik yolu, tel örgüsü ve aydınlatması yapımı işleri planlanmaktadır. Tokat Yeni Havalimanı PAT Sahaları Yapımı işinin ihalesi 07.06.2018 tarihinde gerçekleştirilmiş ve 12.07.2018 tarihinde sözleşmesi imzalanmıştır. Yer teslimi 18.07.2018 tarihinde gerçekleştirilen PAT Sahaları Yapımı işi 18.12.2020 tarihi itibarıyla tamamlanmıştır. Üstyapı tesislerinin ise 11.06.2018 tarihinde ihalesi gerçekleştirilerek 19.07.2018 tarihinde sözleşmesi imzalanmıştır. 31.07.2018 tarihinde yer teslimi yapılarak işe başlanılmıştır. 02.04.2020 tarihli 31087 sayılı Cumhurbaşkanlığı Genelgesine istinaden iş tasfiye edilmiş olup “Tokat Yeni Havalimanı Üstyapı Tesislerinin İkmal İşİ” olarak Yatırım Programına alınmıştır. İhalesine 2021 yılı içerisinde çıkılarak işe başlanması planlanmaktadır.



5. KAYSERİ HAVALİMANI TERMİNAL BİNASI VE APRON YAPIMI

2019 yılı yatırım programına dâhil edilen Kayseri Havalimanı Terminal Binası ve Apron Yapımı işinin ihalesi 22.09.2020 tarihinde gerçekleştirilmiş olup 12.11.2020 tarihinde sözleşmesi imzalanarak yer teslimi yapılmıştır. İşin planlanan bitim tarihi 01.05.2023 olarak belirlenmiştir. Proje kapsamında; Kayseri Havalimanına yeni bir terminal binası, otopark, bağlantı yolları, apron, taksiyolu, itfaiye, güç merkezi, apron bariyer ve giriş nizamiye binası yapımı ile mevcut terminal binalarının tadilatı işleri planlanmaktadır.



6. MALATYA HAVALİMANI YENİ TERMİNAL BİNASI VE MÜTEMMİMLERİ

2020 yılı yatırım programına dâhil edilen Malatya Havalimanı Terminal Binası ve Müteimmimleri işinin ihalesi 02.11.2020 tarihinde gerçekleştirilmiş olup 08.12.2020 tarihinde sözleşmesi imzalanmıştır. Yer teslimi 09.12.2020 tarihinde gerçekleştirilen Malatya Havalimanı Terminal Binası ve Müteimmimleri işinin planlanan bitiş tarihi 16.02.2023 olarak belirlenmiştir.

Proje kapsamında; Malatya Havalimanına yeni terminal binasının yanı sıra ısı güç merkezi, otopark, bağlantı yolları, arıtma tesisi, apron bariyer ve giriş nizamiye binası gibi tesislerin yapımı da planlanmaktadır.



7. İSTANBUL SABİHA GÖKÇEN HAVALİMANI 2.PİST VE MÜTEMMİMLER 2.ETAP İŞLERİ (Finansmanı Savunma Sanayi Başkanlığı Tarafından Karşılanmaktadır.)

Savunma Sanayii Başkanlığının envanterinde bulunan, 2001 yılında hizmete giren ve İstanbul Anadolu yakasında hizmet veren Sabiha Gökçen Havalimanının Hava tarafı SSB HEAŞ tarafından, terminal binaları ise özel sektör tarafından işletilmektedir. Havalimanının hava seyrüsefer hizmetleri ise DHMİ Genel Müdürlüğü tarafından sağlanmaktadır.

İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanının kapasitesinin arttırılmasına yönelik olarak Savunma Sanayii Başkanlığı ile DHMİ Genel Müdürlüğü arasında yapılan protokol kapsamında 2. Etap yatırımları 21.07.2016 tarihinde başlamış olup 2021 yılı içerisinde tamamlanması planlanmaktadır.

Proje kapsamında;

- 2. Pist yapımı,
- Paralel Taksiyolu yapımı,
- Bağlantı Taksiyolu yapımı,
- Yüksek Sürat Taksiyolu yapımı,
- 1170 m x 520 m (Orta Apron) ve 557 m x 171 m (Kargo Apronu) Ebatlarında 2 Adet Apron yapımı,
- 2. Pistin Tamamlanmasına Müteakip Eski Pist ve Taksiyollarının Sökülerek Yenilenmesi işleri ile
- Üst yapılar (teknik blok, kontrol kulesi, kaza yangın binası, idari bina ve nizamiye binası ile kamu binaları emniyet ve gümrük yapılması bulunmaktadır.

4.2. ALTYAPI YATIRIMLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ (AYGM) TARAFINDAN YAPIMI DEVAM EDEN HAVAYOLU PROJELERİ

1. RİZE-ARTVIN HAVALİMANI İNŞAATI İŞİ

Deniz üzerine inşa edilen ülkemizde ilk, dünyada sayılı havalimanlarından olan Ordu-Giresun Havalimanı örnek alınarak tamamı deniz dolgusu üzerinde olacak şekilde Rize-Artvin ve yöresinin hava ulaşım ihtiyacının karşılanması amacıyla 3.000.000 yolcu/yıl kapasiteli havalimanının yapımına Bakanlığımız Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü tarafından 14.02.2017 tarihinde başlanılmıştır.



2. YOZGAT HAVALİMANI ALTYAPI TESİSLERİ İNŞAATI İŞİ

Bakanlığımız Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü Yatırım Programında bulunan 2.000.000 yolcu/yıl kapasiteli işin ihalesi tamamlanmış olup yapımına devam edilmektedir. Üstyapı işleri uygulama projeleri teminine yönelik çalışmalara tamamlanmış olup ihale aşamasındadır.



3. BAYBURT - GÜMÜŞHANE HAVALİMANI

Bakanlığımız Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü yatırım programında yer alan 2.000.000 yolcu/yıl kapasiteli işin altyapı tesislerine ait yapım faaliyetlerine başlanılmıştır.



4.3. DHMİ KAMU-ÖZEL İŞBİRLİĞİ (KÖİ) PROJELERİ

DHMİ Genel Müdürlüğü tarafından bugün itibarıyla ülkemiz havacılık sektöründe gerçekleştirilen Kamu Özel İşbirliği projesi sayısı 18'e ulaşmıştır.

Bu projelerin 10 adedi 3996 sayılı Kanun kapsamındaki Yap-İşlet-Devret modeli projelerdir. 8 adedi ise mevcut tesislerin İşletme Haklarının devrine yönelik 5335 sayılı Kanun kapsamındaki projelerdir.

4.3.1. YAP-İŞLET-DEVRET (YİD) PROJELERİ

Yap-İşlet-Devret modeli ile inşa edilen terminal ve havalimanları kamu kaynağı kullanılmadan gerçekleştirilen yatırımlardır.

Tablo 19: Yap-İşlet-Devret Projeleri

PROJE ADI	YATIRIM/KİRA TUTARI (İŞ ARTIŞI DAHİL)	İŞLETME SÜRESİ (İLAVE SÜRE DAHİL)	İŞLETME SÜRESİ BİTİŞ TARİHİ
ANTALYA HAVALİMANI I.DIŞ HATLAR TERMINALİ	75.902.000 \$	9 yıl 45 gün	13.09.2007
ANTALYA HAVALİMANI II.DIŞ HATLAR TERMINALİ	85.386.000 \$	3 yıl 5 ay 26 gün	22.09.2009
ATATÜRK HAVALİMANI DIŞ HATLAR TERMINALİ	397.793.500 \$	4 yıl 10 ay 15 gün	02.07.2005
DALAMAN HAVALİMANI DIŞ HATLAR TERMINALİ	91.997.688 \$	8 yıl 2 ay 17 gün	28.04.2015
ADNAN MENDERES HAVALİMANI DIŞ HATLAR TERMINALİ	138.886.782 €	7 yıl 4 ay 26 gün	10.01.2015
ESENBOĞA HAVALİMANI İÇ VE DIŞ HATLAR TERMINALİ	188.702.557 €	15 yıl 8 ay	24.05.2023
MİLAS -BODRUM HAVALİMANI DIŞ HATLAR TERMINALİ	88.643.000 €	3 yıl 9 ay 66 gün	22.10.2015
ZAFER HAVALİMANI	50.000.000 €	29 yıl 11 ay	21.03.2044
İSTANBUL HAVALİMANI	10.247.000.000 € (YATIRIM TUTARI) 22.152.000.000 € (KİRA TUTARI)	25 Yıl	07.04.2044
ÇUKUROVA HAVALİMANI	155.000.000 € (YATIRIM BEDELİ) 297.100.000 € +KDV (KİRA BEDELİ)	25 Yıl	

1. ANTALYA HAVALİMANI I. DIŞ HATLAR TERMINALİ

YİD Modeli ile 07.12.1993 tarihinde ihalesi gerçekleştirilen 5 milyon yolcu/yıl kapasiteli Antalya Havalimanı I. Dış Hatlar Terminali 01.04.1998 tarihinde hizmete verilmiştir. Söz konusu terminalin işletim süresi 13.09.2007 tarihinde sona ermiştir.



2. İSTANBUL ATATÜRK HAVALİMANI DIŞ HATLAR TERMİNALİ

YİD Modeli ile 16.05.1997 tarihinde ihalesi gerçekleştirilen 14 milyon yolcu/yıl kapasiteli Atatürk Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası 10.01.2000 yılında hizmete girmiş, mevcut kapasiteyi 20 milyon yolcuya çıkaran ilave tesis ise 22.05.2004 tarihinde hizmete verilmiştir. Söz konusu terminalin işletim süresi 02.07.2005 tarihinde sona ermiştir.



3. ANTALYA HAVALİMANI II. DIŞ HATLAR TERMİNALİ

Artan uçak trafiğine gerekli hizmetlerin verilmesini sağlamak amacıyla YİD modeli ile 04.11.2003 tarihinde ihalesi gerçekleştirilen 5 milyon yolcu/yıl kapasiteli Antalya

Havalimanı II. Dış Hatlar Terminal Binası 07.04.2005 tarihinde hizmete verilmiştir. Söz konusu terminalin işletim süresi 22.09.2009 tarihinde sona ermiştir.



4. MUĞLA DALAMAN HAVALİMANI DIŞ HATLAR TERMİNALİ

YİD Modeli ile 02.12.2003 tarihinde ihalesi gerçekleştirilen 5 milyon yolcu/yıl kapasiteli Dalaman Havalimanı Yeni Dış Hatlar Terminal Binası 01.07.2006 tarihinde hizmete verilmiştir. Söz konusu terminalin işletim süresi 28.04.2015 tarihinde sona ermiştir.



5. ANKARA ESENBOĞA HAVALİMANI İÇ HATLAR VE DIŞ HATLAR TERMİNALİ

YİD Modeli ile 12.04.2004 tarihinde ihalesi gerçekleştirilen 20 milyon yolcu/yıl kapasiteli Ankara Esenboğa Havalimanı İç-Dış Hatlar Terminali 24 ay gibi kısa bir sürede yapımı tamamlanmış olup 16.10.2006 tarihinde hizmete verilmiştir. TAV Esenboğa Yatırım, Yapım ve İşletme A.Ş. tarafından işletilen Havalimanının işletme süresi 15 yıl 8 ay olup 24.05.2023 tarihinde işletme süresi sona erecektir.



6. İZMİR ADNAN MENDERES HAVALİMANI DIŞ HATLAR TERMİNALİ

YİD Modeli ile 16.08.2004 tarihinde ihalesi gerçekleştirilen 5 milyon yolcu/yıl kapasiteli Adnan Menderes Havalimanı Dış Hatlar Terminali 13.09.2006 tarihinde hizmete verilmiştir. Söz konusu terminalin işletme süresi 10.01.2015 tarihinde sona ermiştir.

TAV İzmir Adnan Menderes Havalimanı Uluslararası Terminal İnşaatı İşletmeciliği ve Yatırım A.Ş. tarafından işletilen Adnan Menderes Havalimanı Yeni Dış Hatlar Terminal Binasının işletme süresi 7 yıl 4 ay 26 gün olup 10.01.2015 tarihinde işletme süresi sona ermiştir.



7. MİLAS-BODRUM HAVALİMANI DIŞ HATLAR TERMİNALİ

Yap-İşlet-Devret Modeli ile 02.08.2006 tarihinde ihalesi gerçekleştirilen 5 milyon yolcu/yıl kapasiteli Milas-Bodrum Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası 16.05.2012 tarihinde hizmete verilmiştir. Söz konusu terminalin işletme süresi 22.10.2015 tarihinde sona ermiştir.



8. ZAFER HAVALİMANI

YİD Modeli ile 28.07.2010 tarihinde ihalesi gerçekleştirilen 2 milyon yolcu/yıl kapasiteli Zafer Havalimanının IC ICTAŞ Zafer Uluslararası Havalimanı Yatırım ve İşletme A.Ş'ce yapımı tamamlanarak 24.11.2012 tarihinde hizmete verilmiştir. Görevli Şirket tarafından işletilen Havalimanının işletme süresi 29 yıl 11 ay olup, 21.03.2044 tarihinde işletme süresi sona erecektir.



9. İSTANBUL HAVALİMANI

İstanbul Havalimanı projesinin Yap-İşlet-Devret modeli ile uluslararası ihalesine çıkılabilmesini teminen 3996 sayılı Kanunun 4.Madde hükmü ve 2011/1807 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı çerçevesinde, 03.05.2013 tarihinde ihalesi gerçekleştirilmiştir. Açık artırma şeklinde yapılan ihale sonucunda; İstanbul Havalimanının Yap-İşlet-Devret modeli ile toplam 10.247.000.000 EURO bedelle 25 yıllık işletme süresi karşılığında en yüksek kira bedelini (22.152.000.000 EURO+KDV) teklif eden Limak İnş. San. ve Tic. A.Ş./Kolin İnş.Tur.San. ve Tic. A.Ş./Cengiz İnş.San. ve Tic. A.Ş./Mapa İnş. ve Tic. A.Ş./Kalyon İnş. San. ve Tic. A.Ş. Ortak Girişiminin görevlendirilmesi hususunda alınan “Görevlendirme Kararının” onayını müteakip Görevli Şirketçe kurulan yeni şirket “İGA Havalimanı İşletmesi Anonim Şirketi” ile İdareimiz arasında 19.11.2013 tarihinde Uygulama Sözleşmesi imzalanmış olup toplam 4 etapta gerçekleştirilecek olan Projenin 01.05.2015 tarihinde yer teslimi yapılarak inşaatına başlanmıştır.

Söz konusu Havalimanının I. Etapı iki fazdan oluşmaktadır. Yer tesliminden itibaren 42 ay süren 1. Fazda 2 adet pist, yıllık 90 milyon yolcu kapasiteli terminal ile 16 ay sürecek olan 2. Fazda 1 adet pist bulunmaktadır. İstanbul Havalimanı'nın I. Etap 1. Fazının 29.10.2018 tarihinde açılış töreni gerçekleştirilmiş olmakla birlikte söz konusu etabın tam kapasite ile işletmeye geçiş tarihi 07.04.2019'dur. Söz konusu havalimanının gelişimine büyük katkı sunacak 3. pist, hava trafik kontrol kulesi, devlet konuk evi ve cami açılışı 14 Haziran 2020 tarihinde gerçekleşmiştir.

1.Etap kapsamında:

- 90 milyon/yıl kapasiteli terminal binası,
- 3 adet kuzey-güney pisti, paralel taksi yolları ve apron
- Katlı ve açık otoparklar,
- Teknik Blok ve Hava Trafik Kontrol Kulesi
- VIP Terminali,
- Kargo Tesisleri,
- Devlet Konuk Evi,
- Kurtarma ve Yangın İstasyonu,
- Giriş Nizamiye Binaları, Güvenlik Merkezi,
- Apron Bariyer Binaları,
- Garaj Binaları,
- Isı Merkezi,
- Hastane, ibadethane vb. sosyal tesisler yapılmıştır.



Havalimanının tüm etapları tamamlandığında;

Dünyanın en büyük kapasiteli havalimanı olacak olan İstanbul Havalimanı projesi tamamlandığında;

- Toplamda yaklaşık 2 milyon m2 kapalı alanlı yıllık yolcu kapasitesi 150-200 milyon olan, yolcu köprülÜ ve aralarındaki ulaşım raylı sistem bağlantısı ile sağlanacak olan terminal binaları,
- 6 adet pist,
- Paralel taksiyolları,
- Yaklaşık 6,5 milyon m² büyüklüğünde apron,
- VIP Binası,
- Kargo ve genel havacılık terminalleri,
- Devlet konukevi,
- Yeterli kapasiteye sahip açık ve kapalı otoparklar,
- Teknik blok ve kuleler,
- İtfaiye, garaj binaları, kuvvet santralleri, arıtma ve çöp toplama tesisleri gibi tüm havalimanı destek binaları,
- Hastane, otel, ibadethaneler, müze, konferans ve sergi salonları vb. sosyal tesisler yapılacaktır.

10. ÇUKUROVA HAVALİMANI ÜSTYAPI TESİSLERİNİN YİD MODELİ ÇERÇEVESİNDE YAPTIRILMASI, HAVALİMANININ İŞLETİLMESİ VE DEVRİ

Çukurova Havalimanının üstyapı inşaatının Yap-İşlet-Devret modeli kapsamında gerçekleştirilmesine ilişkin 28 Ağustos 2020 tarih ve 2887 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararı ile Kuruluşumuz yetkilendirilmiştir.

Söz konusu Karar kapsamında başlatılan ihale hazırlık çalışmaları tamamlanarak 23 Eylül 2020 tarihinde ihale ilanına çıkmış olup ihale tespit edildiği üzere 20 Kasım 2020 tarihinde gerçekleştirilmiştir.

Bahse konu ihaleye 6 Şirket teklif vermiştir. Bu Şirketlerle yapılan pazarlık neticesinde 155.000.000 EURO+KDV yatırım yapmak ve 25 yıl işletme süresi karşılığı olarak 297.100.000 EURO+KDV Kira Bedelini teklif eden FAVORİ İŞLETMECİLİK A.Ş./YAKO TEKSTİL SANAYİ VE DIŞ TİCARET A.Ş. ihaleyi kazanmıştır. Görevlendirme Komisyon Kararı 26 Kasım 2020 tarihinde Ulaştırma ve Altyapı Bakanı

tarafından onaylanarak ihale kesinlik kazanmıştır. Görevli Şirketçe kurulan yeni şirket Favori Çukurova Havalimanı İşletmeciliği A.Ş. arasında 23 Aralık 2020 tarihinde Uygulama Sözleşmesi imzalanmıştır.

Söz konusu proje 3 etapta gerçekleştirilecek olup 08.01.2021 tarihinde yer teslimi yapılarak 30 (otuz) ay I. Etap yatırım dönemi başlamıştır.

4.3.2. KİRALA/İŞLET DEVRET (KİD) PROJELERİ

Tablo 20: Kirala/İşlet Devret (KİD) Projeleri

PROJE ADI	KİRA TUTARI	İŞLETME SÜRESİ	İŞLETME SÜRESİ BİTİŞ TARİHİ
İSTANBUL ATATÜRK HAVALİMANI YOLCU TERMİNALLERİ	2.543.000.000 \$+KDV	15.5 yıl	07.04.2019*
ANTALYA HAVALİMANI YOLCU TERMİNALLERİ	2.010.000.000 €+KDV	I.Etap 17 yıl 3 ay 17 gün II. Etap 15 yıl 3 ay 8 gün	31.12.2024
ZONGULDAK ÇAYCUMA HAVALİMANI	Cirosunun % 01.06 kira bedeli + 32.291 \$ tesis kullanım bedeli	25 yıl	20.08.2032
GAZİPAŞA ALANYA HAVALİMANI	Net karının %65'i kira bedeli + 50.000 \$ tesis kullanım bedeli	25 yıl	13.07.2034
İZMİR ADNAN MENDERES HAVALİMANI YOLCU TERMİNALLERİ	610.000.000 € + KDV	İç Hatlar :20 yıl 11 ay 29 gün Dış Hatlar:17 yıl 11 ay 21 gün	31.12.2032
AYDIN ÇILDIR HAVALİMANI	Dönem net karının % 7'si kira bedeli + 20.000 € tesis kullanım bedeli	20 yıl	20.07.2032
MİLAS-BODRUM HAVALİMANI YOLCU TERMİNALLERİ	717.000.000 €+KDV	İç Hatlar :21 yıl 5 ay 16 gün Dış Hatlar:20 yıl 2 ay 3 gün	31.12.2035
DALAMAN HAVALİMANI YOLCU TERMİNALLERİ	705.000.000 €+KDV	İç Hatlar :26 yıl 4 ay 30 gün Dış Hatlar:25 yıl 8 ay 3 gün	31.12.2040
	8.041.225.675 \$		

COVID-19 salgını nedeniyle 12.02.2021 tarihli ve 3536 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararı ile Yap-İşlet-Devret kapsamındaki Ankara Esenboğa Havalimanı İç-Dış Hatlar Terminal Binası Projesi ve Kirala-İşlet-Devret kapsamındaki; Zonguldak-Çaycuma, Antalya, Gazipaşa Alanya, İzmir Adnan Menderes, Muğla Dalaman ve Milas Bodrum Havalimanları ile ilgili Sözleşme süresinin sonuna 2 yıl ilave işletme süresi eklenmesi yönünde düzenleme yapılmıştır.

1. ATATÜRK HAVALİMANI İÇ-DIŞ HATLAR TERMİNAL BİNASI, KATLI OTO PARK VE GENEL HAVACILIK TERMİNALİ

Yap-İşlet-Devret Modeli kapsamında gerçekleştirilen projelerin, işletme sürelerinin bitimini müteakip; 21.04.2005 tarih ve 5335 sayılı Kanunun 33. Maddesinin Kuruluşumuza verdiği yetkiye istinaden 10.06.2005 tarihinde gerçekleştirilen ihale sonucunda 03.07.2005 tarihi itibarıyla “Atatürk Havalimanı İç-Dış Hatlar Terminal Binası Katlı Otopark ve Genel Havacılık Terminali” olarak TAV İstanbul Terminal İşletmeciliği A.Ş.’ye 15,5 yıl süre ile KDV dâhil 3.000.740.000 USD karşılığında işletme hakkı devredilmiştir. 45 Milyon yolcu/yıl kapasiteli İç ve Dış Hatlar Terminal Binasının işletim süresi İstanbul Havalimanının I. Etap I. Fazının 07.04.2019 tarihinde tam kapasite ile faaliyete geçmesi ile birlikte ticari uçuşlara kapatılmış olup bu nedenle Atatürk Havalimanına ait Kira Sözleşmesi bu tarihten geçerli olmak üzere sonlandırılmıştır. Bugüne kadar İdaremize Kira Bedeli olarak toplam KDV hariç 2.263.406.885 USD ödeme gerçekleştirilmiştir.

2. ANTALYA HAVALİMANI I. VE II. ETAP DIŞ HATLAR TERMİNALLERİ, CIP, İÇ HATLAR TERMİNALİ İLE MÜTEMMİMLERİ

Antalya Havalimanı I. ve II. Etap Dış Hatlar Terminalleri, CIP, İç Hatlar Terminali ile Mütemmimlerinin 12.04.2007 tarihinde ihalesi gerçekleştirilmiştir. I.Dış Hatlar Terminal Binası ve İç Hatların işletme hakları devir süresi 14.09.2007 tarihinde başlamış olup II. Dış Hatlar Terminal Binasının işletmeye başlama tarihi 23.09.2009’dur. Fraport-IC İçtaş Antalya Havalimanı Terminal Yatırım ve İşletmeciliği A.Ş. tarafından KDV dâhil 2.371.800.000 EURO bedel ile işletilecek olan Havalimanı İç ve Dış Hatlar Terminal Binalarının toplam yolcu kapasitesi 35 milyon yolcu/yıl olup terminallerin işletme süresi 31.12.2024 tarihinde sona erecektir.

Sözleşme çerçevesinde İdaremizle Kiracı Şirket arasında 21.01.2009 tarihinde imzalanan Ek Mukavele uyarınca Yeni Bir İç Hatlar Terminal Binasının yapımı tamamlanarak 100.000.000 EURO tutarındaki bu yatırım kamu kaynağı kullanılmadan, ilave bir işletme süresi ve herhangi bir bedel ödenmeden Kiracı Şirket tarafından gerçekleştirilerek 17.04.2010 tarihinde hizmete verilmiştir.

Diğer taraftan; Antalya Havalimanı yolcu terminallerini işletmekte olan Fraport-IC İçtaş Havalimanı Terminal Yatırım ve İşletmeciliği A.Ş.’nin IC İçtaş İnşaat Sanayi ve Ticaret A.Ş.’ye ait Şirket hisselerinin %49’unun TAV Havalimanları Holding A.Ş.’ye

devrinin tamamlanarak şirketin yeni unvanı 21.06.2018 tarihinden itibaren “FRAPORT TAV Antalya Terminal İşletmeciliği A.Ş.” olarak tescil edilmiştir.



3. ZONGULDAK-ÇAYCUMA HAVALİMANI

Zonguldak/Çaycuma Havalimanı İşletme Hakkının Devri ihalesi; 15.09.2006 tarihinde gerçekleştirilmiş olup ihaleyi “Zonguldak Özel Sivil Havacılık Sanayi ve Ticaret A.Ş.” kazanmıştır. Söz konusu Havalimanı 20.08.2007 tarihinde hizmete girmiş olup 25 yıl işletimden sonra Kuruluşumuza devredilecektir. Şirket, 25 yıllık süre dâhilinde her işletme yılı için 32.291 USD + KDV yıllık sabit ödemenin yanı sıra ilgili şirketin elde edeceği brüt satışların ihalede ciro paylaşım oranı olarak belirlenen % 01,06 (binde bir nokta sıfır altı) + KDV’yi idareye ödeyecektir.

Söz konusu Havalimanının toplam yolcu kapasitesi 500.000 yolcu/yıl olup işletim süresi 20.08.2032 tarihinde sona erecektir.



4. GAZİPAŞA-ALANYA HAVALİMANI

Gazipaşa Alanya Havalimanının ihalesi 31.08.2007 tarihinde gerçekleştirilmiş olup ihaleyi “TAV Gazipaşa Yatırım, Yapım ve İşletme A.Ş.” kazanmıştır. Anılan Havalimanı işletme hakları; 25 yıllığına 50.000 USD + KDV tesis kullanım tutarının yanı sıra, her işletme yılı için dönem net karından %65 pay alınarak devredilmiştir.

1.500.000 yolcu/yıl kapasiteli İç ve Dış Hatlar Terminal Binası 13.07.2009 tarihinde hizmete verilmiş olup 13.07.2034 tarihinde işletme süresi sona erecektir. Söz konusu Havalimanı için, TAV Gazipaşa Alanya Havalimanı İşletmeciliği A.Ş. tarafından Pist ve Apronun Genişletilmesi ile Terminal Binasının Büyütülmesi ile ilgili olarak kamu kaynağı kullanılmadan bu yatırımlar için 56.539.350 EURO tutarında bir harcama yapılmıştır.



5. İZMİR ADNAN MENDERES HAVALİMANI MEVCUT DIŞ HATLAR TERMİNALİ, CIP, İÇ HATLAR TERMİNALİ VE MÜTEMMİMLERİ

İzmir Adnan Menderes Havalimanı Mevcut Dış Hatlar Terminali, CIP, İç Hatlar Terminali ve Mütemmimleri ihalesi 17.11.2011 tarihinde gerçekleştirilmiş olup ihaleyi en yüksek kira bedeli olan KDV hariç 610.000.000 EURO teklif eden TAV Havalimanları Holding A.Ş. kazanmıştır. Sözleşme gereği kazanan firma tarafından kurulan yeni şirket “TAV Ege Terminal Yatırım Yapım ve İşletme A.Ş.” ile İdaremiz arasında 16.12.2011 tarihinde İşletme Hakkı Devri Sözleşmesi imzalanmış, bilahare 24.07.2013 tarihinden geçerli olmak üzere İmtiyaz Sözleşmesi imzalanarak mevcut sözleşme iptal edilmiştir.

Tesisin işletilmek üzere devri 02.01.2012 tarihinde gerçekleştirilmiştir. Sözleşme gereği bila bedel şirket tarafından üstlenilen Yeni İç Hatlar Terminalinin yapımı 1 yıl 9 ay gibi kısa zamanda tamamlanarak 23.03.2014 tarihinde hizmete verilmiştir.

Söz konusu yatırım için Kiracı Şirket tarafından 287.987.670 EURO tutarında bir harcama yapılmıştır. Diğer taraftan Yap-İşlet-Devret modeli çerçevesinde TAV İzmir Terminal İşletmeciliği A.Ş. tarafından inşa edilerek işletilen Adnan Menderes Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binasının işletme süresi sona ermiş olup İşletme Hakkı Devri Kapsamında 10.01.2015 tarihinde Tav Ege Terminal Yatırım Yapım ve İşletme A.Ş.'ye devir-teslimi gerçekleştirilmiştir. 30 milyon yolcu/yıl kapasiteli İç ve Dış Hatlar Terminallerinin işletme süresi bitim tarihi 31.12.2032'dir.



Sözleşme gereği bila bedel Şirket tarafından üstlenilen Yeni İç Hatlar Terminalinin Yapımı 1 Yıl 9 ay gibi kısa zamanda tamamlanarak 23.03.2014 tarihinde hizmete verilmiştir.

Diğer taraftan Yap-İşlet-Devret modeli çerçevesinde TAV İzmir Terminal İşletmeciliği A.Ş. tarafından inşa edilerek, işletilen Adnan Menderes Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binasının işletme süresi sona ermiş olup, işletme hakkı devri kapsamında 10.01.2015 tarihinde TAV Ege Terminal Yatırım Yapım ve İşletme AŞ.' ye devir-teslimi gerçekleştirilmiştir. 30 Milyon yolcu/yıl kapasiteli İç ve Dış Hatlar Terminallerinin Sözleşmeye göre işletme süresi bitim tarihi 31.12.2032'dir.

6. AYDIN-ÇILDIR HAVALİMANI

Aydın-Çıldır Havalimanının mevcut sınırları dahilinde; sivil havacılığa yönelik sportif havacılık, havacılık eğitimi ve mevcut piste uygun uçaklarla operasyonlar düzenlenerek işletme hakkı devrine ilişkin ihalesi 09.04.2012 tarihinde

gerçekleştirilmiş olup, her kira (işletme) yılı için elde edilecek net dönem karının %7'sini teklif eden Türk Hava Yolları A.O. ihaleyi kazanmıştır. Ayrıca, şirket tarafından kira tutarı dışında 20.000 EURO tesis kullanım bedeli de her yıl İdareye ödenecektir.

Kira Sözleşmesi gereği ihaleyi kazanan Şirket tarafından kurulan yeni Şirket THY Aydın Çıldır Havalimanı İşletme A.Ş. ile Kuruluşumuz arasında 26.06.2012 tarihinde Kira Sözleşmesi imzalanmıştır. Anılan Havalimanının 20.07.2012 tarihinde devir-teslimi gerçekleştirilmiş olup 20 yıl işletildikten sonra 20.07.2032 tarihinde Kuruluşumuza devri gerçekleştirilecektir.

Söz konusu Havalimanında pilotaj eğitimi verilmek amacıyla Kiracı Şirket tarafından çeşitli yatırımlar da gerçekleştirilmektedir. Bu kapsamda 9.093.952,66 USD tutarında bir yatırım yapılmıştır. Diğer taraftan anılan şirket tarafından unvanları "Türk Hava Yolları Uçuş Eğitim ve Havalimanı İşletme A.Ş." olarak değiştirilmiştir.



7. MUĞLA DALAMAN HAVALİMANI MEVCUT DIŞ HATLAR TERMİNALİ, İÇ HATLAR TERMİNALİ VE MÜTEMMİMLERİ

Dalaman Havalimanı Mevcut Dış Hatlar Terminali ile Genel Müdürlükçe işletilmekte olan İç Hatlar Terminali ve Müteimmimlerinin işletme hakkının devri ihalesi 07.03.2014 tarihinde gerçekleştirilmiştir. Söz konusu ihalede, Kuruluşumuz lehine en yüksek imtiyaz bedelini; YDA İnşaat Sanayi ve Ticaret AŞ. KDV hariç 705.000.000 EURO ile vermiştir.

Sözleşme gereği yeni kurulan şirket YDA Havalimanı Yatırım ve İşletme A.Ş. ile Kuruluşumuz arasında 22.07.2014 tarihinde İmtiyaz Sözleşmesi imzalanmış bilahare 01.08.2014 tarihinde devir-teslimi gerçekleştirilmiştir.

Diğer taraftan Yap-İşlet-Devret modeli çerçevesinde ATM Havalimanı Yapım ve İşletme A.Ş. tarafından inşa edilerek işletilen Dalaman Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binasının işletme süresi sona ermiş olup işletme hakkı devri kapsamında 28.04.2015 tarihinde YDA Havalimanı Yatırım ve İşletme AŞ'ne devir-teslimi gerçekleştirilmiştir.

İmtiyaz Sözleşmesi gereği bila bedel Şirket tarafından üstlenilen Yeni Dış Hatlar Terminalinin yapımı tamamlanarak 05.07.2018 tarihinde hizmete açılmıştır. Söz konusu terminalin kesin kabulü 10.06.2019 tarihinde onaylanmıştır. Eski dış hatlar terminalinin iç hatlar olarak tadil edilmesi işi ise 26.04.2019 tarihinde tamamlanarak 10.06.2019 tarihinde geçici kabulü onaylanmıştır. İşletmeci Şirket tarafından kesin kabul sonrası netleşen yatırım bedeli 180.188.413,36 EURO olarak bildirilmiştir. İç ve Dış Hatlar Terminallerinin sözleşmeye göre işletme süresi bitim tarihi 31.12.2040'dır.



8. MİLAS-BODRUM HAVALİMANI MEVCUT DIŞ HATLAR TERMİNALİ, CIP/GENEL HAVACILIK TERMİNALİ İLE İÇ HATLAR TERMİNALİ İLE MÜTEMMİMLERİ

Milas-Bodrum Havalimanı Mevcut Dış Hatlar Terminali ile Genel Müdürlükçe işletilmekte olan iç hatlar terminali ve mütemmimlerinin işletme hakkının devri

ihalesi 21.03.2014 tarihinde açık arttırma olarak gerçekleştirilmiştir. Söz konusu ihaleyi, TAV Havalimanları Holding AŞ. KDV hariç 717.000.000 EURO kira bedeliyle kazanmıştır.

Kazanan Şirket tarafından İmtiyaz Sözleşmesi gereği kurulan yeni Şirket “TAV Milas Bodrum Terminal İşletmeciliği A.Ş.” ile Kuruluşumuz arasında 11.07.2014 tarihinde İmtiyaz Sözleşmesi imzalanmış olup 15.07.2014 tarihinde devir-teslimi gerçekleştirilmiştir.

Diğer taraftan Yap-İşlet-Devret modeli çerçevesinde “Mondial Milas-Bodrum Havalimanı Uluslararası Terminal İşletmeciliği ve Yatırım A.Ş.” tarafından inşa edilerek işletilen Milas-Bodrum Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binasının işletme süresi sona ermiş olup işletme hakkı devri kapsamında 22.10.2015 tarihinde “TAV Milas Bodrum Terminal İşletmeciliği AŞ.”ye devir-teslimi gerçekleştirilmiştir. 7.600.000 yolcu/yıl kapasiteli İç ve Dış Hatlar Terminallerinin işletme süresi bitim tarihi 31.12.2035’dir.

Milas-Bodrum Havalimanı Dış Hatlar Terminali, CIP/Genel Havacılık Terminali, İç Hatlar Terminali ve Mütemmimlerinin İşletme Hakkı Devri Kapsamında, Mevcut İç Hatlar Terminal Binasının Renavasyonu ile Elektrik, Mekanik ve İklimlendirme Sistemlerinin Yenilenmesi işleri gerçekleştirilmiş olup Kiracı Şirket tarafından 7.407.044 EURO tutarında bir harcama yapılmıştır.



4.4. HAVA TRAFİK SİSTEMLERİ AR-GE PROJELERİ

Kuruluşumuz ile TÜBİTAK arasında 2 Haziran 2009 tarihinde 4734 sayılı Kamu İhale Kanunu'nun 3-e maddesine dayanılarak imzalanan Ar-Ge amaçlı iş birliği protokolüne istinaden yürütülmekte olan bu çalışmalarda elde edilen ürünlerin fikri sınai mülkiyet hakları Kuruluşumuza aittir.

Ulusal ve uluslararası organizasyonlarda Kuruluşumuza ait ATM Ar-Ge ürünleri olarak sergilenebilmekte olup satış ve pazarlaması da yapılabilmektedir.

Nitekim atcTRsim, FODRAD ve KUŞRAD projelerinin satış ve pazarlama hakları 10 yıl süre boyunca HAVELSAN'a "Teknoloji Transfer Sözleşmesi" ile devredilmiştir. Ürünlerimizin yurtiçi/yurtdışı pazarlama, tanıtım, üretim ve satışına imkan sağlamak, satışından gelir elde etmek, ürünlerimizin yaygınlaşmasını sağlamak, teknoloji transferinin amaçları arasındadır.

Bugüne kadar 12 proje tamamlanmış olup 2 projemiz hâlihazırda devam etmektedir. 5 projemiz ise planlanmış olup henüz başlanmamıştır.

4.4.1. TAMAMLANAN AR-GE PROJELERİ

1. Hava Aracı Takip Sistemi Ar-Ge Projesi (HATS) (2010-2013)
2. ATC Kontrol ve Radar Kontrol Simülatör Ar-Ge Projesi (atcTRsim-1) (2010-2013)
3. Hava Trafik Kontrolörü Seçme Yazılımı Ar-Ge Projesi (KONSEY-1) (2010-2012)
4. Kuş Radarı Ar-Ge Projesi (KUŞRAD – MGR) (2010-2015)
5. ATC Meydan Kontrol ve Yaklaşma/Yol Kontrol Radar Simülatörü Ar-Ge Projesi (atcTRsim-2) (2014-2017)
6. Uzaktan Eğitim ve Bilgi Paylaşım Portalı Ar-Ge Projesi (KONSEY-2) (2014-2017)
7. KUŞRAD Kurulumu Ar-Ge Projesi (2014-2016)
8. SSR Sinyal İşleme Birimi Ar-Ge Projesi (2014-2016)
9. Özgün CWP (Kontrolör Çalışma Pozisyonu Arayüz Yazılımı) Ar-Ge Projesi (2014-2017)
10. FODRAD Ar-Ge Projesi (2014 -2018)
11. atcTRsim İstanbul Atatürk Havalimanı Kurulum Projesi (2017 -2018)
12. TAMAM (Türkiye ATM Muhabere Altyapısının Modernizasyonu) Ar-Ge Projesi (2015-2018)

4.4.2. DEVAM EDEN ATM AR-GE PROJELERİ

1. MGR/MODE-S AR-GE PROJESİ (GAZİANTEP HAVALİMANINA KURULUM)

Proje Başlangıç ve Bitiş Tarihi: 2017-2022

Proje Tanımı: Söz konusu proje ile daha önce tamamlanan KUŞRAD Projesi kapsamında geliştirilmiş ve ilk prototipi TÜBİTAK Gebze Kampüsü içerisinde tesis edilmiş olan MGR (Milli Gözetim Radarı)'ye SSR ve Mode-S kabiliyetlerinin kazandırılarak Gaziantep Havalimanı'na kurulması amaçlanmıştır. ICAO, EUROCONTROL ve EUROCAE ilgili standartlarına göre geliştirilen MGR'nin yaygınlaştırılması, hem yurt dışından alınacak Radar sistemlerinin önemli bir oranda yerli imkanlar ile geliştirilmesini sağlamış olacak hem de milli ürünlerin yurt içi ve yurt dışı pazarda tanıtımına önemli ölçüde katkı sağlayacaktır.

Projenin Mevcut Durumu: MGR'nin Gaziantep Havalimanına kurulum çalışmaları devam etmektedir. Beton kule ve operasyon binası inşaatları tamamlanmış olup PSR anteninin kurulumu yapıp süreklilik testleri başarıyla tamamlanmıştır. 2022 yılına kadar Mode-S kabiliyetinin kazandırılması hedeflenmektedir.



2. ATC PORTALI AR-GE PROJESİ

Proje Başlangıç ve Bitiş Tarihi: 2020-2022

Proje Tanımı: Türk Hava Sahasındaki uçuşların emniyetli, hızlı ve düzenli akışını sağlayan hava trafik kontrolörleri için kullanılabilecek; nöbet ve izin planlama sistemine, geçmişe yönelik istatistiki verilerin saklanabilmesine, personel yönetiminin

daha etkin olmasına imkân sağlayacak bir projedir. Ayrıca yine TÜBİTAK iş birliği kapsamında projelendirilerek Kuruluşumuz tarafından hâlihazırda kullanılan KONSEY-2 (Kontrolör Seçme Yazılımı) Ar-Ge Projesi'nin geliştirilmesi (upgrade) ve bakım/idamesinin 5 (beş) yıl daha TÜBİTAK BİLGEM tarafından sürdürülmesini kapsamaktadır.

Projenin Mevcut Durumu: 2020 Yılı Yatırım Programı'nda yer alan projeye 2020 yılı içerisinde başlanmış olup sistem isterleri ve dokümantasyon tamamlanmıştır. Yazılım geliştirmeleri devam etmektedir.

4.4.3. PLANLANAN PROJELER

1. MİLLİ WMLAT (WIDE AREA MULTILATERATION) AR-GE PROJESİ

Tahmini Proje Başlangıç ve Bitiş Tarihi: 2021-2024

Proje Tanımı: Hava araçlarının gözetimi (surveillance) için kullanılan yeni nesil bir teknik olan MLAT (Multilateration) sisteminin; milli imkanlar dahilinde fikri ve mülki hakları DHMİ'ye ait olacak şekilde geliştirilmesi ve uygulanması projesidir.

2. MİLLİ ATC (AIR TRAFFIC CONTROL) MERKEZİ 1.SAFHA AR-GE PROJESİ

Tahmini Proje Başlangıç ve Bitiş Tarihi: 2021-2025

Proje Tanımı: Hava Trafik Yönetiminde kullanılan FDPS (Uçuş Bilgi İşleme Sistemi), Safety Nets (Emniyet Ağları), HMI (Kullanıcı Arayüzü) ve ASMGCS yazılımlarının ve diğer alt bileşenlerin milli olarak geliştirilip, yeni kurulacak bir yaklaşma merkezinde kullanılması projesidir. Kuruluşumuzun, uluslararası pazarda hava trafik yönetimi alanında rekabetçi bir güce kavuşması için kritik öneme sahiptir.

3. atcTRsim KURULUM AR-GE PROJESİ

Tahmini Proje Başlangıç ve Bitiş Tarihi: 2021-2024

Proje Tanımı: Milli imkânlar ile geliştirilen Hava Trafik Kontrol Simülatörü atcTRsim sisteminin ihtiyaç duyulan Havacılık Akademisi ve Hava Trafik Kontrol Merkezi ile İstanbul Sabiha Gökçen, İstanbul ve Antalya gibi muhtelif havalimanlarına ilgili kule ve yaklaşma kontrol modüllerinin uyarlanması ve kurulumu işidir.

4. ÇARE (ÇOK AMAÇLI RADAR EKRANI) GELİŞTİRME AR-GE PROJESİ

Tahmini Proje Başlangıç ve Bitiş Tarihi: 2021-2023

Proje Tanımı: Daha önce tamamlanan Özgün CWP (Controller Working Position) Ar-Ge Projesi sonucunda elde edilen alt ürünlerden biri olan ÇARE (Çok Amaçlı Radar Ekranı) Sistemi'nin tam anlamıyla ana sistem yedeği şeklinde kullanılabilmesi, doğrulanmış, sürekli ve akıcı veri sağlayabilmesi için bazı yeni fonksiyonların (uçuş etiketi, iz bilgisi, menü, hız vektörü, ölçüm, tahditli ve notamlı saha çizimi, bazı emniyet ağları vs.) eklenmesi, ara yüzün geliştirilmesi ve akabinde sistem validasyonu yapılması projesidir.

Öte yandan, proje kapsamında, ÇARE Sisteminin yükseltilmiş ve güncellenmiş versiyonuna ait alt bileşenler kullanılarak Kuruluşumuzun Hava Sahası Analiz, Kapasite, Modelleme ve Enroute sektör tasarımı ihtiyaçları için Kapasite Analiz ve Modelleme Aracı geliştirilmesi planlanmaktadır.

5. WEB TABANLI HAVA TRAFİK KONTROL SİMÜLATÖR SİSTEMİ (ATC WebSim) AR-GE PROJESİ

Tahmini Proje Başlangıç ve Bitiş Tarihi: 2021-2025

Proje Tanımı: ATC WebSim Ar-Ge Projesi, uzun vadede daha etkin/efektif bir çözüm olan, internet bağlantısının olduğu herhangi bir yerden çalışmaya uygun, tamamen yerli, web-tabanlı bir Hava Trafik Kontrol Simülatör Sistemidir. Yalnızca teorik değil; uygulamalı eğitimlerin de uzaktan eğitim yöntemiyle yapılmasının eğitim planlamalarında önemli esneklik sağlaması, Stajyer Hava Trafik Kontrolörlerinin çalışma sayısını arttırarak başlangıç eğitim sürecini daha verimli hale getirmesi, ön işbaşı ve işbaşı süreçlerinin planlamasında kolaylık sağlayıp, çalışma tekrar sayılarını arttırması beklenmektedir. Bunun yanı sıra, aktif çalışan hava trafik kontrolörlerinin ünite eğitimleri (OJT, Pre-OJT, Transitional), yenileme eğitimleri (Refresher, Emergency, Conversion) ve ileri düzey eğitimleri için pratik yapma ve beceri geliştirme imkânı sağlanmış olacaktır.