



DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ



HAVAYOLU SEKTÖR RAPORU

STRATEJİ GELİŞTİRME DAİRESİ BAŞKANLIĞI

2024

ANKARA
Mayıs 2025



İÇİNDEKİLER

1. GİRİŞ	1
2. DÜNYADA SEKTÖRÜN GÖRÜNÜMÜ	3
3. TÜRKİYE'DE SEKTÖRÜN GÖRÜNÜMÜ	11
4. HAVAYOLU SEKTÖRÜNDE DHMİ'NİN YERİ	19
5. TÜRKİYE'DE HAVAYOLU SEKTÖRÜ YATIRIMLARI	20
6. TÜRKİYE'DE HAVACILIK SEKTÖR GÖSTERGELERİ	21
7. TÜRKİYE'NİN DÜNYA VE AVRUPA'DAKİ YERİ	29
7.1. TRAFİK SIRALAMALARI/ÖDÜLLER	29
7.2. ULUSLARARASI İLİŞKİLER	31



TABLÖLER

Tablo 1: Bölgeler Bazında Yolcu Trafik (RPK), Koltuk Arzı (ASK) ve Doluluk Oranlarının (PLF) Değişimi (2023-2024)	7
Tablo 2: Uçak Trafik (2019-2024)	11
Tablo 3: Ticari Uçak Trafik (2019-2024).....	13
Tablo 4: Yolcu Trafik (2019-2024).....	14
Tablo 5: Yük Trafik (Ton) (2019-2024)	16
Tablo 6: Kargo Trafik (Ton) (2019-2024)	16
Tablo 7: Radar ve Hava Seyrüsefer Sistemleri (2024)	23
Tablo 8: Hava Taşıma İşletmeleri Sayıları (2023-2024)	25
Tablo 9: Hava Araçları (2023-2024)	25
Tablo 10: Lisanslı Teknik Personel Sayısı (2023-2024)	26
Tablo 11: Diğer Lisanslı Teknik Personel Sayısı (2023-2024).....	26
Tablo 12: Toplam Uçak Sayıları (2003-2024).....	26
Tablo 13: Havayolu Şirketleri Bazında Uçak Sayıları (2023-2024)	27
Tablo 14: Toplam Koltuk Kapasitesi (2003-2024).....	27
Tablo 15: Kargo Kapasitesi (kg) (2003-2024).....	27
Tablo 16: Avrupa Ülkelerinin Uçak Trafik (Günlük Ortalama) Sıralaması (2024)	29
Tablo 17: Avrupa Bölgesindeki En Yoğun 10 Havalimanı (2024).....	30
Tablo 18: Avrupa Bölgesindeki En Yoğun Havayolu Şirketleri (2024)	31

ŞEKİLLER

Şekil 1: Türkiye’de Sivil Hava Trafikine Açık Havalimanları (2024)	21
Şekil 2: İç Hat Uçuş Noktaları.....	28
Şekil 3: Dış Hat Uçuş Noktaları	28



GRAFİKLER

Grafik 1: Havayolu Şirketlerinin Koltuk Arzı (ASK) ve Yolcu Trafiği (RPK)(2019-2025)	4
Grafik 2: Kargo Trafiği (FTK) (2019-2025)	4
Grafik 3: Toplam RPK'deki Değişim (2019-2024)	5
Grafik 4: Toplam CTK'deki Değişim (2017-2024)	8
Grafik 5: Avrupa Bölgesi Günlük Ortalama Uçak Trafiğinin (Overflight Dahil) Aylık/Yıllık Bazda Karşılaştırılması	9
Grafik 6: Senaryolar Bazında 7 Yıllık Uçak Trafiği Tahminleri	11
Grafik 7: Uçak Trafiği (2019-2024)	12
Grafik 8: Overflight Uçak Trafiği (2019-2024)	12
Grafik 9: Ticari Uçak Trafiği (2019-2024)	13
Grafik 10: Ticari Sefer Başına Yolcu Sayısı (2019-2024)	13
Grafik 11: Yolcu Trafiği (2019-2024)	14
Grafik 12: Havalimanları İç Hat Yolcu Payları (2024)	15
Grafik 13: Havalimanları Dış Hat Yolcu Payları (2024)	15
Grafik 14: Yük Trafiği (Ton) (2019-2024)	16
Grafik 15: Kargo Trafiği (Ton) (2019-2024)	17
Grafik 16: İç Hat Yolcu Trafiğinde Hava Yolu Şirketlerinin Yolcu Payları (2024)	17
Grafik 17: Dış Hat Yolcu Trafiğinde Yerli-Yabancı Havayolu Şirketlerinin Payları (2019-2024)	18
Grafik 18: Yerli Havayolu Şirketlerine Göre Dış Hat Yolcu Trafiği Payları (2024)	18



1. GİRİŞ

İlk ticari yolcu uçuşunun gerçekleştirildiği tarihten bu yana uçuş yapan yolcu sayısı (ticari seferler) büyük bir hızla artmaktadır.¹ 2019 yılı sonlarında başlayan pandemi sürecinde ise seyahat kısıtlamaları, havayolu yolcu sayılarını ciddi oranlarda düşürmüştür.

IATA (International Air Transport Association-Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği) Genel Müdürü Willie Walsh; 2024 yılının insanların seyahat etme isteğini açıkça ortaya koyduğunu, %10,4'lük talep büyümesiyle seyahatin iç hat ve dış hatlarda rekor sayılara ulaştığını, havayolu şirketlerinin bu güçlü talebi rekor verimlilikle karşıladığını, arz edilen koltukların doluluk oranının ortalama %83,5 olduğunu (kapasite büyümesini sınırlayan tedarik zinciri kısıtlamalarına kısmen atfedilebilen yeni bir rekor seviye), havacılıktaki büyümenin işler, pazar geliştirme, ticaret, inovasyon, keşif ve çok daha fazlası aracılığıyla tüm düzeylerdeki toplumlar ve ekonomiler arasında yankılandığını ifade etmiştir.²

ACI (Airports Council International-Uluslararası Havalimanları Konseyi) tarafından açıklanan verilere göre 2024 yılında küresel yolcu trafiğinde pandemi öncesi seviyeler aşılarak 9,5 Milyar yolcuya (2019 seviyelerinin %104'ü) ulaşılmıştır.³

Türkiye'de ise 2003 yılında 34,4 milyon olan toplam yolcu trafiği, 2024 yılında 230,8 milyona (direkt transit dahil) ulaşmıştır. 2003 yılında 26 olan aktif havalimanı sayısı, 2024 yılında Çukurova Uluslararası Havalimanı'nın açılmasıyla 58'e yükselmiştir. Havalimanı yolcu terminallerinin 2003 yılında yaklaşık 55 Milyon olan yıllık yolcu kapasitesi, 2024 yılında yaklaşık 345 Milyon olmuştur.

Kuruluşumuzca yapılan çalışmalar kapsamında Türkiye toplam yolcu trafiğinde 2025, 2026 ve 2027 yıllarında sırasıyla %3,6, %2,6 ve %2,3 artış olacağı öngörülmekte olup 2027 yılında yolcu trafiğinin 251 milyonu geçmesi beklenmektedir.

EUROCONTROL (Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı) 2024 yılı istatistiklerine göre; Ülkemiz günlük ortalama 3.140 uçuş ile Avrupa'da İtalya'nın

¹ <https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/bakanlik-yayinlari/ulasan-erisen-turkiye-2002-2023-20240710.pdf> (Erişim 2 Mayıs 2025)

² <https://www.iata.org/en/pressroom/2025-releases/2025-01-30-01/> (Erişim 2 Mayıs 2025)

³ <https://aci.aero/2025/01/28/joint-aci-world-icao-passenger-traffic-report-trends-and-outlook/> (Erişim 8 Nisan 2025)



ardından 6'ncı sırada yer almıştır. En iyi 10 havalimanı listesi 2024 yılında 2023 yılına göre değişmemiştir. İstanbul Havalimanı 1.401 ortalama günlük uçak trafiği ile üst üste 3. yılı zirvede tamamlamıştır. Türk Hava Yolları ortalama günlük en fazla uçuş gerçekleştiren havayolu şirketleri arasında Avrupa'da 3'üncü sırada yer alarak 2023 yılına göre konumunu korumuş ancak iç hat uçuşlarındaki önemli düşüş ve Türkiye-İsrail arasındaki uçuşların azalmasının da etkisiyle ortalama günlük uçuş sayısında bir önceki yıla göre %0,5'lik bir düşüş kaydedilmiştir.⁴

ACI 2024 yılı kesin olmayan verilerine göre ise; Ülkemiz toplam yolcu trafiğinde Avrupa'da 3'üncü sırada, dünyada 7'nci sırada yer almıştır. Yolcu trafiği bazında İstanbul Havalimanı Avrupa'da 2'nci, dünyada 7'nci; İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı Avrupa'da 12'nci ve Antalya Havalimanı Avrupa'da 13'üncü sırada yer almıştır.⁵

ACI tarafından gerçekleştirilen 2024 yılı "Havalimanı Hizmet Kalitesi Ödülleri"nde; İstanbul Havalimanı 40 Milyon Üzeri Yolcu Kategorisinde, Ankara Esenboğa ve İzmir Adnan Menderes Havalimanları 5-15 Milyon Yolcu Kategorisinde ve Milas-Bodrum Havalimanı 2-5 Milyon Yolcu Kategorisinde "En İyi Havalimanı" ödülüne layık görülmüşlerdir.⁶

⁴ <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2025-01/eurocontrol-european-aviation-overview-20250123-2024-review.pdf> (Erişim 8 Nisan 2025)

⁵ ACI PaxFlash 2024

⁶ <https://aci.aero/programs-and-services/asq/asq-awards-and-recognition> (Erişim 17 Mart 2025)



2. DÜNYADA SEKTÖRÜN GÖRÜNÜMÜ

ICAO 2024 Yıl Sonu Değerlendirmeleri^{7,8}

2024 yılı haziran ayında, COVID öncesi (haziran 2019) yolcu trafiği (RPK: revenue passenger kilometers-ücretli yolcu km) seviyesine ulaşmış veya ulaşmakta olan rota gruplarının başlıcaları şunlardır:

1. Afrika&Orta Doğu - Orta Amerika/Karayipler
2. Avrupa - Kuzey Afrika
3. Orta Amerika/Karayipler (iç hatlar)
4. Afrika - Kuzey Amerika
5. Güney Batı Asya (iç hatlar)

COVID öncesi trafik seviyesinin (RPK cinsinden) hala gerisinde kalan 5 rota grubu ise şunlardır:

1. Çin - Kuzey Amerika
2. Çin İçi & Güney Batı Asya
3. Avrupa - Kuzey Asya
4. Afrika&Orta Doğu - Güney Amerika
5. Latin Amerika/Karayipler – Kuzey Asya&Pasifik Güney Doğu Asya

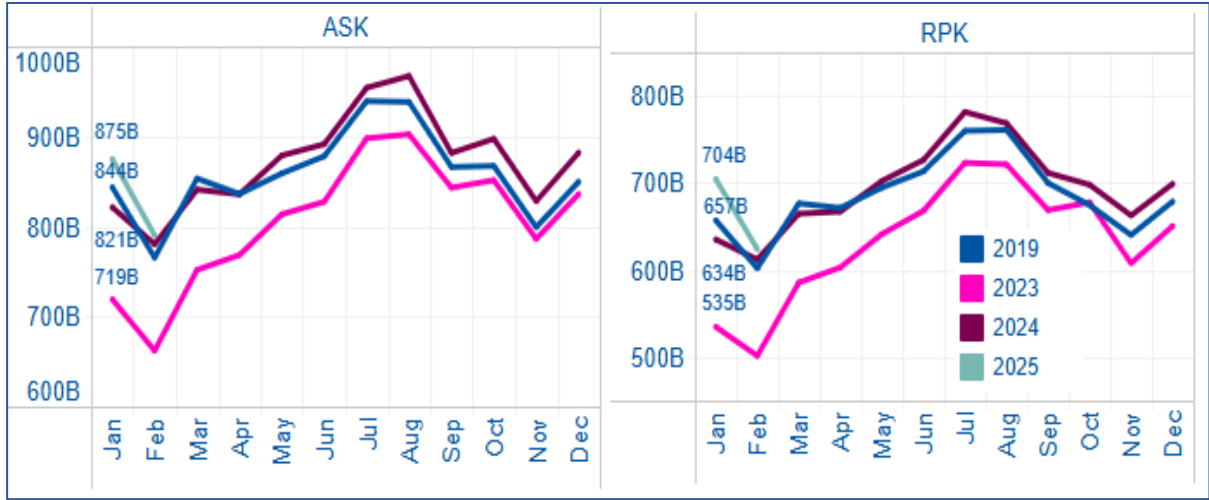
ICAO'ya (International Civil Aviation Organization-Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü) göre 2024 yılı toplam yolcu trafiği (RPK) 2019 yılı seviyesinin %1,2 üzerinde gerçekleşmiştir. 2024 aralık ayında RPK, 2019 yılı aralık ayındaki seviyenin %3 üzerine çıkmıştır (Grafik 1).

ICAO'ya göre 2024 yılında havayolu şirketlerinin koltuk arzı (ASK: available seat km) 2019 yılı seviyesinin %1,6 üzerine çıkmıştır. 2024 yılı aralık ayında ise 2019 yılının aynı dönemine göre ASK %3,8 yüksek gerçekleşmiştir (Grafik 1).

⁷ https://www.icao.int/sustainability/Documents/MonthlyMonitor-2024/ICAO%20Monthly%20Monitor_2024%20December.pdf (Erişim 29 Nisan 2025)

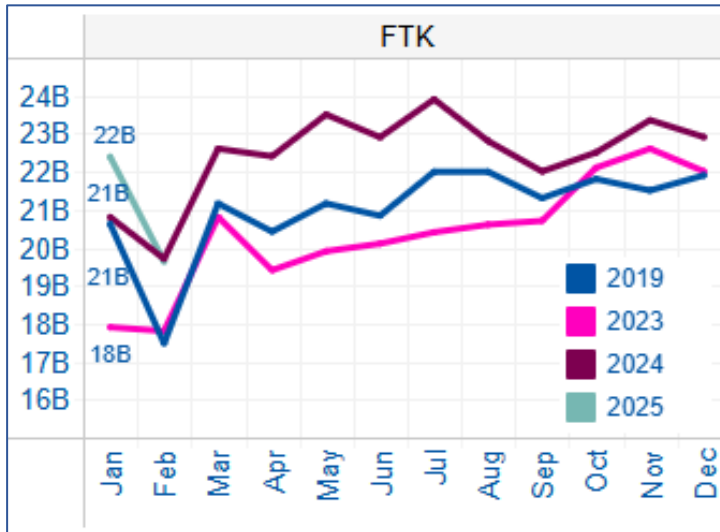
⁸ <https://public.tableau.com/app/profile/icaomonthlymonitor/viz/ICAOMonthlyMonitorDec2024/ICAOMonthlyMonitor> (Erişim 29 Nisan 2025)

Grafik 1: Havayolu Şirketlerinin Koltuk Arzı (ASK) ve Yolcu Trafiği (RPK)(2019-2025)



FTK (Freight Tonne-Kilometres) olarak ifade edilen kargo trafiği ise, 2024 yılında 2019 yılı seviyesinin %6,9 üzerinde gerçekleşmiştir. 2024 aralık ayında FTK, 2019 yılı aralık ayındaki seviyeyi %10,1 aşmıştır (Grafik 2).

Grafik 2: Kargo Trafiği (FTK) (2019-2025)



IATA 2024 Yıl Sonu Değerlendirmeleri ve Öngörülleri

2023 yılında hava taşımacılığı güçlü bir şekilde büyümüş ve finansal karlılığı yeniden elde etmiştir. Küresel ekonomi, durgunluk ortamından kaçınmış ve uzun vadeli ortalamayla uyumlu olarak gayri safi yurtiçi hasılda (GSYİH) %3,1'lik bir büyüme oranına ulaşmıştır. Dünya çapındaki olağanüstü düşük işsizlik oranları, küresel ekonomiyi durgunluktan korumada önemli bir rol oynamıştır.

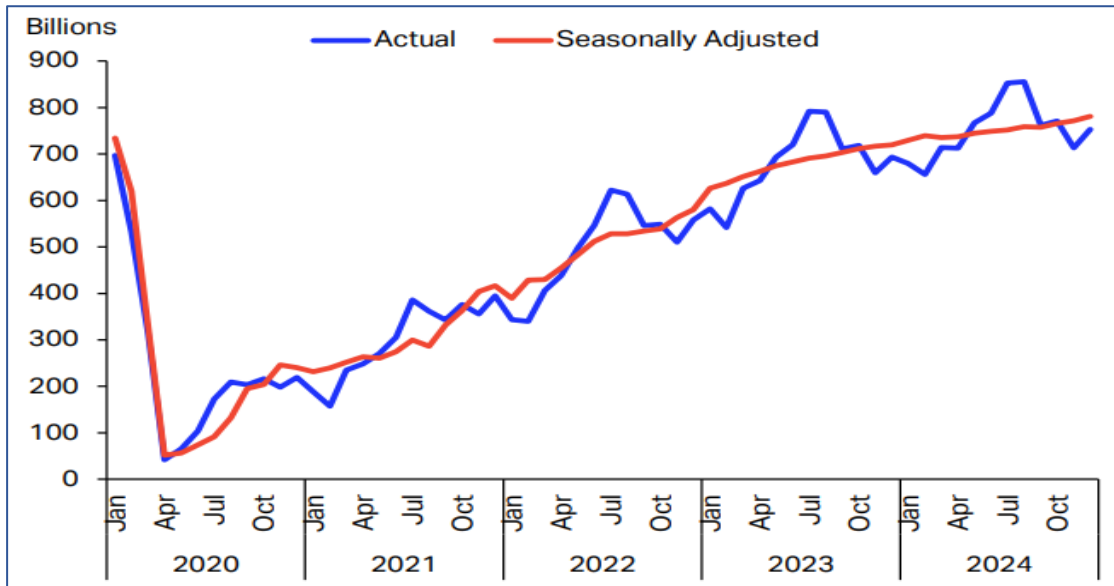
2023 yılında tüm büyük pazarlarda iç hat seyahat talebinde bir artış hissedilmiştir.

Toplam iç hat yolcu trafiği 2019 yılı rekorunu aşmıştır. Dış hat yolcu trafiği ise dünya çapında istikrarlı bir şekilde artmıştır. Çin'in yeniden açılması, sektörün 2023'teki büyümesini şekillendiren en büyük gelişmelerden biri olmuştur. Çin'in iç hat yolcu sayısı 2019 yılı seviyesinin üzerine çıkmıştır. Seyahat kısıtlamalarının kaldırılmasının ardından dış hat trafikleri hızla büyümüş, ancak yine de iç hat trafiğindeki toparlanmanın gerisinde kalmıştır.

Havayolu şirketlerini ve tüketicileri baskı altına alan çeşitli ekonomik ve jeopolitik karşı rüzgarlara rağmen, 2024 yılı başlarında sektörün büyüme ivmesi dirençliydi. Mart 2024'te, sektör üst üste iki ay pandemi öncesi seviyeleri aştığı için toplam yolcu trafiği yıllık bazda %13,8 artmıştır. Bu güçlü hız; yalnızca uluslararası operasyonlarda devam eden artışa değil, aynı zamanda çeşitli ülkelerdeki pazar genişlemelerine de atfedilebilir.⁹

2024 yılında RPK (Revenue Passenger Kilometers-Ücretli Yolcu Km) cinsinden ölçülen toplam yolcu trafiği 2023'e kıyasla %10,4 artmıştır. Bu, pandemi öncesi (2019) seviyelerin %3,8 aşıldığını göstermektedir. Bu ivmenin yarısından fazlası Asya Pasifik havayolu şirketleri tarafından sağlanmıştır.¹⁰

Grafik 3: Toplam RPK'deki Değişim (2019-2024)¹¹



⁹ <https://www.iata.org/contentassets/c81222d96c9a4e0bb4ff6ced0126f0bb/iata-annual-review-2024.pdf> (Erişim 10 Nisan 2025)

¹⁰ <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-passenger-market-analysis-december-2024/> (Erişim 11 Nisan 2025)

¹¹ <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-passenger-market-analysis-december-2024/> (Erişim 11 Nisan 2025)



2024 yılı ayrıca tüm bölgelerin pandemi öncesi seviyelerinin üzerinde performans göstermesiyle topyekûn bölgesel toparlanma ile işaretlenmiştir.

Arz tarafında ise Kuzey Amerika hariç tüm bölgelerde ASK (Available Seat Kilometers -Arz Edilen Koltuk Km) artışları, RPK'deki artışlardan daha düşük gerçekleşmiş olup bu durum da genel olarak daha yüksek Yolcu Doluluk Oranları'na (Passenger Load Factor-PLF) yol açmıştır.¹²

ASK cinsinden ölçülen toplam kapasite, 2024 yılında 2023 yılına kıyasla %8,7 artmış; PLF ise bir rekor olan %83,5'e ulaşmıştır. 2024'te iç hat yolcu trafiği (domestic RPK), bir önceki yıla kıyasla %5,7 artarken kapasite %2,5 artmıştır. 2024'te dış hat yolcu trafiği (international RPK), 2023'e kıyasla %13,6 artmış ve kapasite %12,8 yükselmiştir (Tablo 1).¹³

Çatışmalar ve gergin hava sahası, dünyanın bazı bölgelerinde hava trafiğinin serbest akışını etkilemeye devam etse de 2024 yılında toplam dış hat yolcu trafiği 2019 yılı seviyelerini %0,5 oranında aşmıştır. Bu olaylar, kesinlikle küresel ağı yeniden şekillendirmiş ve daha önce hiç olmadığı kadar çok yolcunun Orta Doğu merkezlerinden seyahat etmesine yol açmıştır.¹⁴

IATA Genel Müdürü Willie Walsh; 2025'e bakıldığında, seyahat talebinin tarihsel ortalamalarla daha uyumlu olan %8'lik ılımlı bir hızda da olsa büyümeye devam edeceğine dair her türlü belirtinin var olduğunu belirtmiştir.¹⁵

2024 yılında 2023 yılına kıyasla toplam/bölgeler bazında RPK, ASK ve PLF değişimlerine ilişkin tabloya aşağıda yer verilmiştir.

¹² <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-passenger-market-analysis-december-2024/> (Erişim 11 Nisan 2025)

¹³ <https://www.iata.org/en/pressroom/2025-releases/2025-01-30-01/> (Erişim 11 Nisan 2025)

¹⁴ <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-passenger-market-analysis-december-2024/> (Erişim 11 Nisan 2025)

¹⁵ <https://www.iata.org/en/pressroom/2025-releases/2025-01-30-01/> (Erişim 11 Nisan 2025)



Tablo 1: Bölgeler Bazında Yolcu Trafiği (RPK), Koltuk Arzı (ASK) ve Doluluk Oranlarının (PLF) Değişimi (2023-2024)¹⁶

	SEKTÖRDEKİ RPK PAYI (2024)	RPK'DEKİ DEĞİŞİM (2024/2023)	ASK'DEKİ DEĞİŞİM (2024/2023)	PLF'DEKİ DEĞİŞİM (2024/2023)	PLF SEVİYESİ (2024)
Toplam	100.0%	10,4%	8,7%	+1,3%	83,5%
Afrika	2,2%	13,2%	9,9%	+2,2%	74,9%
Asya Pasifik	33,5%	16,9%	12,3%	+3,2%	83,4%
Avrupa	26,7%	8,7%	8,1%	+0,5%	84,8%
Latin Amerika	5,3%	7,8%	7,1%	+0,6%	83,7%
Orta Doğu	9,4%	9,5%	8,4%	+0,8%	80,8%
Kuzey Amerika	22,9%	4,6%	4,6%	0,0%	84,3%

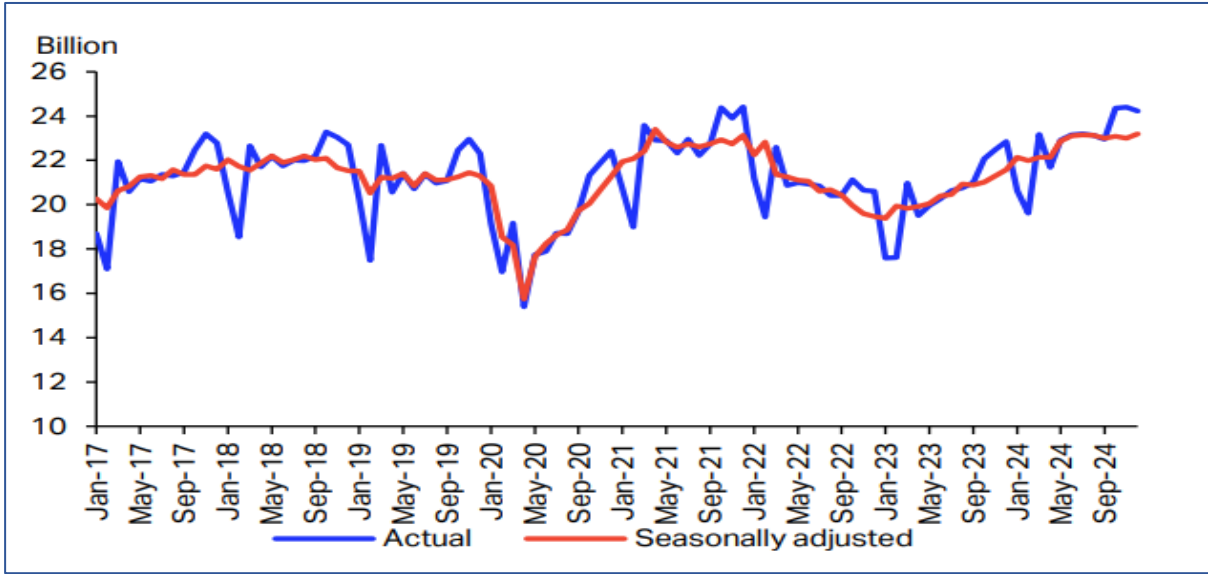
2021'deki dikkat çekici performansın ardından hava kargo, 2022'de birden fazla ekonomik ve jeopolitik zorlukla karşı karşıya kalmıştır. Enflasyon, Rusya-Ukrayna savaşı, Çin'in Sıfır Covid politikası ve tedarik zinciri kesintileri; hava kargo talebinin yumuşamasına neden olmuştur. Bu zorlukların çoğu 2023 yılında da devam etmiştir. Ticareti kısıtlayıcı önlemlerdeki genel artışla birlikte, sektör genelindeki Kargo Ton Kilometre (CTK) ile ölçülen hava kargo trafiği, 2023 yılında yıllık bazda %1,9 daha azalmıştır. Hava kargo trafiği 2023 yılına 2020 yılı ilkbaharından bu yana en düşük seviyesinde başlamıştır. Ancak, pozitif ve artan yıllık büyüme Ağustos 2023'te geri dönmüş, Mart 2024'te küresel CTK'ler Mart 2023'e kıyasla etkileyici bir şekilde %10,3 büyümüştür.¹⁷

2024 yılı CTK, 2023'e kıyasla %11,3 (uluslararası operasyonlar için %12,2) artmış ve 2021'de belirlenen rekor hacimleri aşmıştır. ACTK (Mevcut Kargo Ton Kilometre) cinsinden ölçülen hava kargo kapasitesi, 2024 yılında 2023'e kıyasla %7,4 (uluslararası operasyonlar için %9,6) artmıştır. Aralık ayı, 2024 yılının güçlü performansın devam ettiği bir şekilde kapanmasını sağlamıştır. Küresel CTK, 2023 yılı aralık ayı seviyelerinin %6,1 üzerinde (uluslararası operasyonlar için %7,0), Küresel ACTK ise 2023 yılı aralık ayı seviyelerinin %3,7 üzerinde (uluslararası operasyonlar için %5,2) gerçekleşmiştir. IATA, 2025 yılında büyümenin tarihsel performansla uyumlu olarak %5,8 civarında gerçekleşeceğini öngörmektedir.¹⁸

¹⁶ <https://www.iata.org/en/pressroom/2025-releases/2025-01-30-01/> (Erişim 11 Nisan 2025)

¹⁷ <https://www.iata.org/contentassets/c81222d96c9a4e0bb4ff6ced0126f0bb/iata-annual-review-2024.pdf> (Erişim 15 Nisan 2025)

¹⁸ <https://www.iata.org/en/pressroom/2025-releases/2025-01-29-02/> (Erişim 15 Nisan 2025)

Grafik 4: Toplam CTK'deki Değişim (2017-2024)¹⁹

EUROCONTROL 2024 Yıl Sonu Değerlendirmeleri ve Öngörülleri

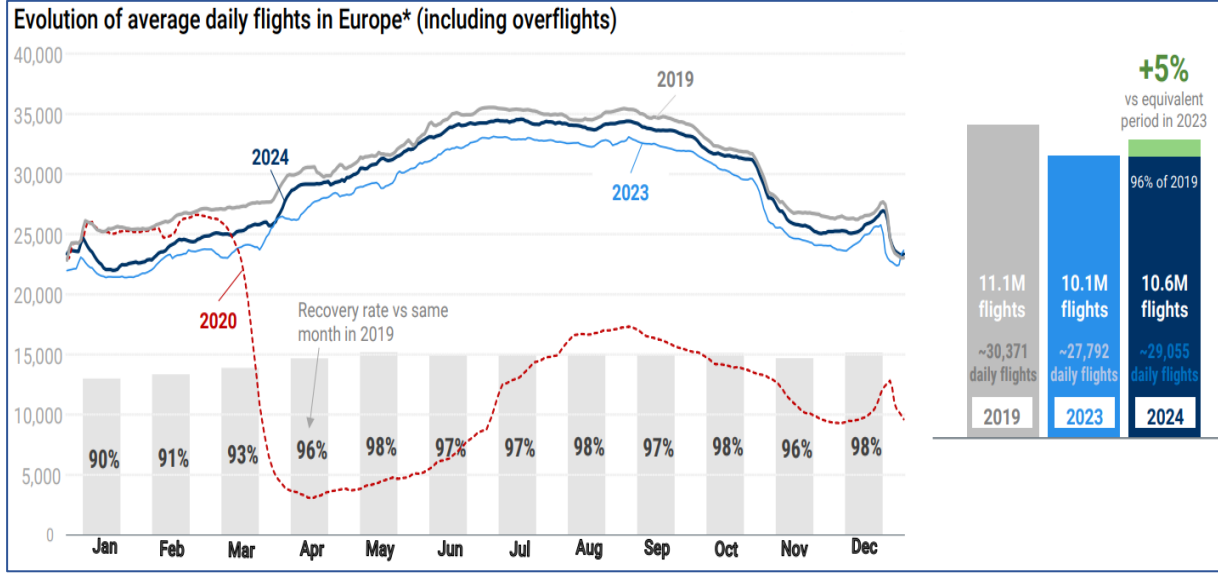
Avrupa bölgesinde 2024 yılı uçak trafiği, 2019 yılı (COVID öncesi dönem) trafiğinin %90-%93'ü düzeyinde yavaş bir başlangıç kaydetmiştir. 2024 yılının ilk çeyreğinde toparlanma seviyeleri ortalama %92 olmuştur (Grafik 5). 2023/2024 kış sezonunun başlangıcından bu yana bazı havayolu şirketleri; beklenenden düşük talep, bazı hava sorunları ve İsrail'deki çatışmanın etkisi nedeniyle kapasiteyi azaltmıştır.

Nisan ayından itibaren, yaz döneminin başlamasıyla uçuş hacmi artmaya başlamış olup 2019 seviyelerinin %96'sına ulaşmıştır. Yılın Mayıs, Ağustos, Ekim ve Aralık aylarında uçak trafiği, 2019 yılının %98'i seviyesine gelerek bugüne kadarki en yüksek toparlanma oranına ulaşmıştır. Yılın son üç çeyreğinde ortalama toparlanma seviyesi, 2019 yılının %97'si düzeyinde gerçekleşmiştir (Grafik 5).

2024 yılında Avrupa bölgesinde toplam 10,6 milyon uçuş kaydedilmiş olup 2023 yılına kıyasla %5 artış görülmüştür. Avrupa uçuşlarının sayısı, COVID-19 salgınının sona ermesinden bu yana, yıllık büyüme oranları giderek azalsa da sürekli bir toparlanma göstermiştir. Trafik hacimleri, yaz aylarında özellikle güçlenmiştir. COVID öncesi seviyelerle karşılaştırıldığında, Avrupa toplam uçak trafiği, 2019 seviyelerinin %96'sıyla 2024 yılını kapatmıştır (Grafik 5).

¹⁹ <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-cargo-market-analysis-december-2024/> (Erişim 15 Nisan 2025)

Grafik 5: Avrupa Bölgesi Günlük Ortalama Uçak Trafiğinin (Overflight Dahil) Aylık/Yıllık Bazda Karşılaştırılması ²⁰



2024'teki toparlanma oranı, EUROCONTROL'ün son 7 yıllık trafik tahminleriyle uyumlu gerçekleşmiştir. Avrupa uçak trafiği bir bütün olarak henüz pandemi öncesi seviyelere dönmemiş olsa da yerel düzeyde durum daha farklı olmuştur.

Güney Avrupa'da bulunan devletlerin büyük çoğunluğu, turistik uçuşlara olan güçlü talep nedeniyle 2019 seviyelerini büyük ölçüde aşmıştır (çift haneli oranlar). Ayrıca Güneydoğu Avrupa eksenini, yaz aylarında havayolu rotası seçimlerinin Orta Avrupa'daki kısıtlı hava sahalarından (çatışmalar) ve Asya akışlarının (Çin) kademeli toparlanmasından etkilenmesiyle özellikle yoğun olmuştur. Avrupa'nın Kuzeydoğusunda bulunan devletler, hava sahası kapatmaları ve uçuş yasaklarından etkilendiklerinden trafikleri 2019 yılı seviyesinin hala çok altındadır. Avrupa'nın Kuzeybatısındaki büyük devletler ise aralarındaki zayıf varış/kalkış akışları nedeniyle toparlanmakta zorlanmaktadır (istisna olarak Fransa ve İrlanda toparlanmıştır.).

Ukrayna'nın hava sahası Şubat 2022'den beri kapalı kalırken komşu hava sahası daha fazla trafiği üstlenmektedir. Ekim 2023'ten beri İsrail'deki çatışmanın devam etmesi ise bölgenin üstünden uçamayan çeşitli trafik akışlarını etkilemiştir. Jeopolitik krizler ise Ermenistan'daki trafik akışlarını (özellikle overflight uçuşları) etkilemiştir.²¹

²⁰ <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2025-01/eurocontrol-european-aviation-overview-20250123-2024-review.pdf> (Erişim 19 Mart 2025)

²¹ <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2025-01/eurocontrol-european-aviation-overview-20250123-2024-review.pdf> (Erişim 19 Mart 2025)



Avrupa bölgesi yolcu trafiği de 2023 yılına göre %7,4 büyüme göstererek 2024 yılında 2019 yılı seviyesini %4 aşmıştır.²²

EUROCONTROL tarafından Avrupa Bölgesi (ECAC'a üye 44 ülke) trafikleri dikkate alınarak 2031 yılına kadar uçak trafiği tahminleri ve bu tahminlerin 2019 yılı trafiği ile karşılaştırması yapılmıştır. Şu anda kısıtlanmış hava sahalarının ne zaman tamamen yeniden açılacağını tahmin etmek imkânsız olduğundan bu tahmin, mevcut durum referans kullanarak hazırlanmıştır.²³ Söz konusu tahminler üç senaryo (düşük, baz, yüksek) temel alınarak yapılmıştır (Grafik 6).

2024 Sonbahar tahmininden bu yana, Avrupa uçuşları genel olarak bu tahminin baz senaryosunun çok az altında seyretmiştir. Bazı Akdeniz ve Baltık Devletlerinde, farklı faktörler (çeşitli çatışmalar ve ardından hava sahasının kapatılması/yeniden açılması, yoğun alanlardan kaçınmak için daha güneydeki rotaların kullanılması) nedeniyle beklenenden daha fazla üst uçuş (overflight) gerçekleşmiştir. Öte yandan, Kuzey Avrupa Devletlerinde (örneğin; Almanya, İngiltere, İrlanda, Hollanda, Finlandiya, İsveç, Polonya) beklenenden biraz daha az uçuş gerçekleşmiştir. Bu sonuçlar ve eğilimler ile birlikte havayolları tarafından EUROCONTROL'e iletilen nispeten iyimser 2025 yaz tarifi bilgileri ve 2025 yılı için biraz daha kötümser ekonomik tahminler bu tahminde dikkate alınmıştır.

Avrupa düzeyinde, 2025'teki uçuş sayısının 11 Milyon (temel senaryo) olması tahmin edilmekte olup bu durum 2024'e göre %3,7 artış anlamına gelmektedir. Yüksek senaryoda ise %5,1'lik bir büyüme öngörülmektedir. 2024'teki artık yılın etkisi kaldırıldığında, bu durum baz senaryoda %4'lük ve yüksek senaryoda %5,3'lük (günlük bazda) bir büyümeye denk gelmektedir. ECAC'ın (European Civil Aviation Conference-Avrupa Sivil Havacılık Konferansı) tamamı için 2019 yılı trafik seviyelerine ikinci çeyrekte ulaşılması beklenmektedir. Ancak, birçok ülkede halihazırda gerçekleşen trafik, 2019 yılı seviyelerini önemli ölçüde aşmış durumdadır.

2026 yılı için trafiğin %2,5 daha artarak 11,3 milyon uçuşa ulaşılması beklenmektedir. 2026'dan sonra trafiğin büyümeye devam etmesi ve baz senaryoda 2031 yılına kadar 12 Milyonun üzerinde uçuşa ulaşılması beklenmektedir (Grafik 6).²⁴ Avrupa'nın geri kalanına kıyasla Güneydoğu ve Kuzeydoğu Avrupa ülkelerinin daha yüksek büyüme

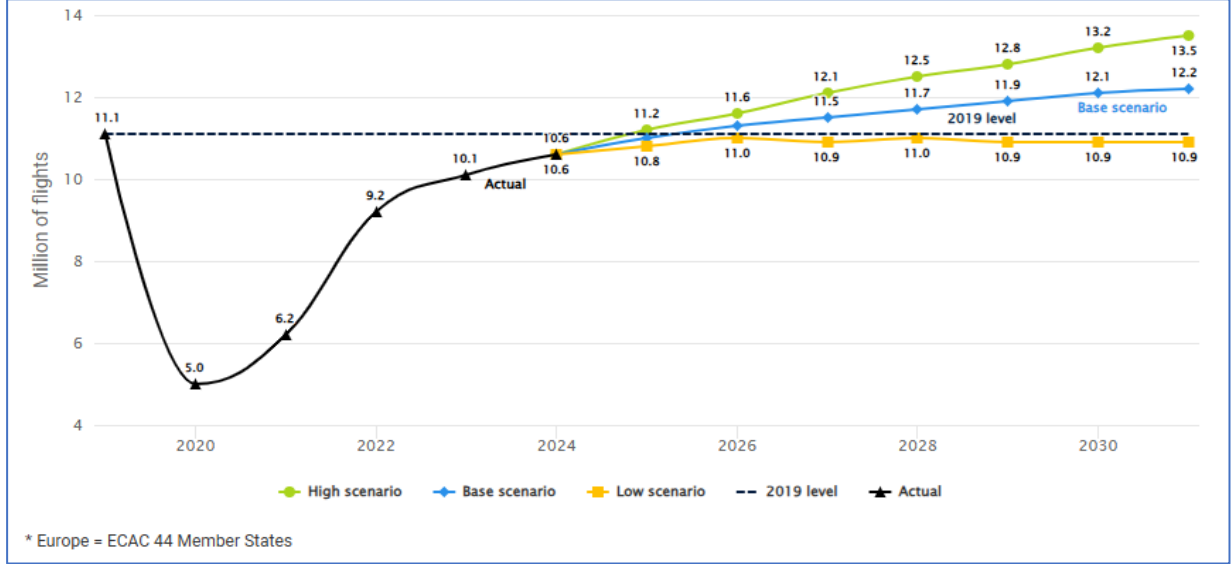
²² <https://www.eurocontrol.int/publication/performance-review-report-prr-2024> (Erişim 10 Nisan 2025)

²³ <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2025-02/eurocontrol-seven-year-forecast-2025-2031-february-2025.pdf> (Erişim 20 Mart 2025)

²⁴ <https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-forecast-2025-2031> (Erişim 20 Mart 2025)

kaydetmesi beklenmektedir. Yoğun trafikli Kuzeybatı Avrupa ülkelerinden bazılarının 2025 seviyelerine kıyasla iç hat trafiğinde durgunluk kaydedeceği öngörülmektedir. Türkiye, büyüme oranları açısından en dinamik ülkelerden biri olmaya devam edecektir.²⁵

Grafik 6: Senaryolar Bazında 7 Yıllık Uçak Trafiği Tahminleri²⁶



3. TÜRKİYE'DE SEKTÖRÜN GÖRÜNÜMÜ

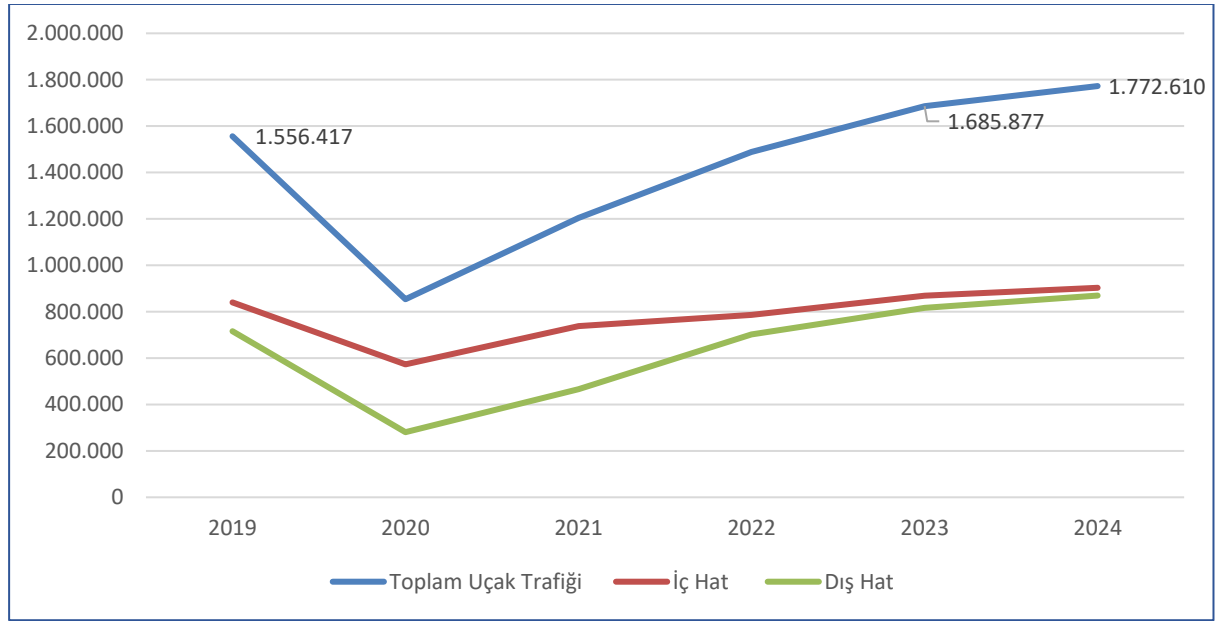
Ülkemizde pandemi sonrasında ilk kez 2023 yılında, pandemi öncesi (2019 yılı) yolcu ve uçak trafiği seviyeleri geçilmiştir. 2024 yılında 2023 yılına kıyasla toplam uçak trafiği (overflight hariç) %5,14 artış göstererek 1.772.610 olarak gerçekleşmiş ve pandemi öncesi (2019 yılı) seviyeyi %13,89 aşmıştır. 2024 yılında bir önceki yıla göre %3,87 artış gösteren iç hat uçak trafiği, 2019 yılı düzeyinin %7,52 üzerinde gerçekleşmiştir. Dış hat uçak trafiği ise 2024 yılında bir önceki yıla göre %6,50 artış göstermiş ve 2019 yılına kıyasla %21,36 üzerinde gerçekleşmiştir (Tablo 2 ve Grafik 7).

Tablo 2: Uçak Trafiği (2019-2024)

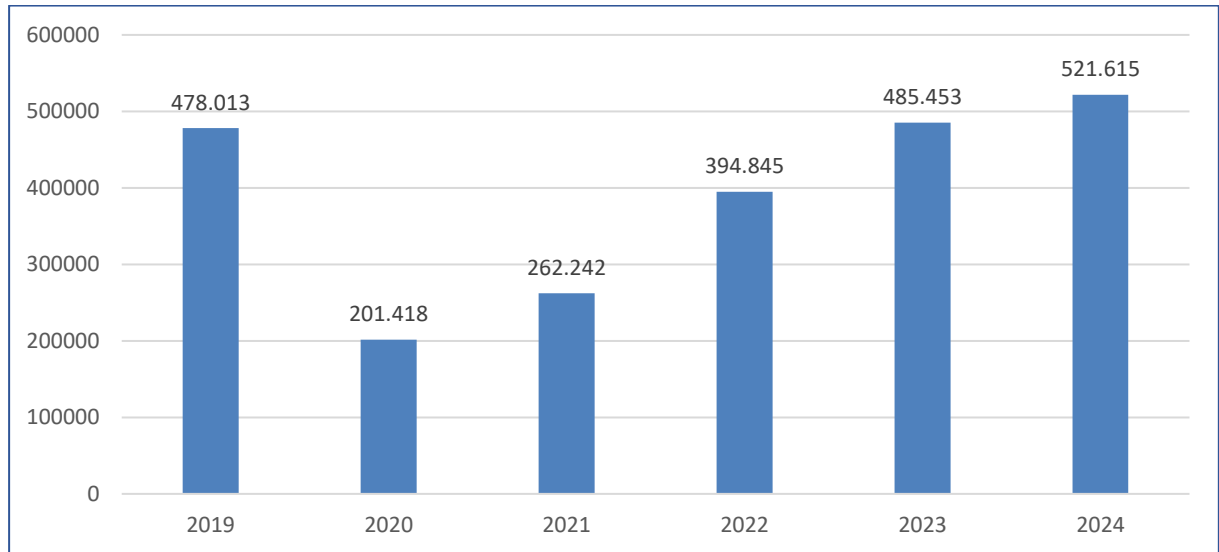
	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Toplam Uçak Trafiği	1.556.417	853.750	1.204.618	1.488.626	1.685.877	1.772.610
İç Hat	839.894	572.994	738.352	786.150	869.404	903.060
Dış Hat	716.523	280.756	466.266	702.476	816.473	869.550

²⁵ <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2025-02/eurocontrol-seven-year-forecast-2025-2031-february-2025.pdf> (Erişim 20 Mart 2025)

²⁶ <https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-forecast-2025-2031> (Erişim 19 Mart 2025)

Grafik 7: Uçak Trafiği (2019-2024)

2024 yılında 2023 yılına kıyasla %7,4 artış göstererek 521.615 olarak gerçekleşen overflight uçak trafiği, 2019 yılı seviyesini %9,1 aşmıştır (Grafik 8).

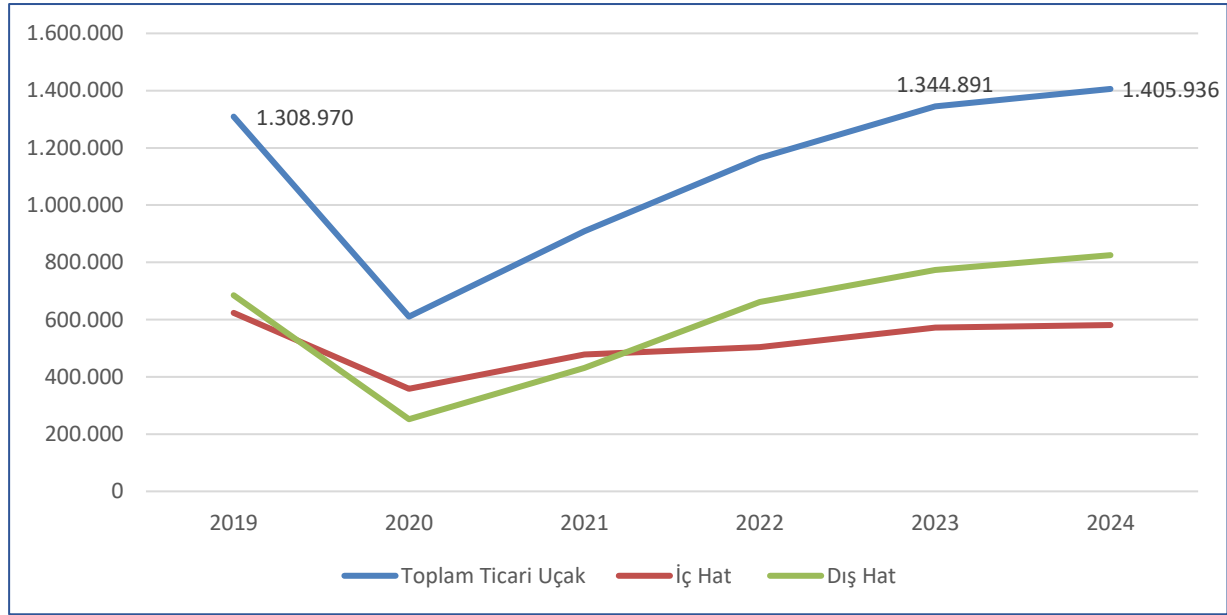
Grafik 8: Overflight Uçak Trafiği (2019-2024)

2024 yılında 2023 yılına kıyasla %4,5 artış göstererek 1.405.936 olarak gerçekleşen toplam ticari uçak trafiği, pandemi öncesi seviyeyi %7,4 geçmiştir. İç hat ticari uçak trafiği 2024 yılında bir önceki yıla göre %1,6 artış göstermiştir. Dış hat ticari uçak trafiği ise 2024 yılında bir önceki yıla göre %6,7 artış göstermiştir (Tablo 3 ve Grafik 9).

Tablo 3: Ticari Uçak Trafiği (2019-2024)

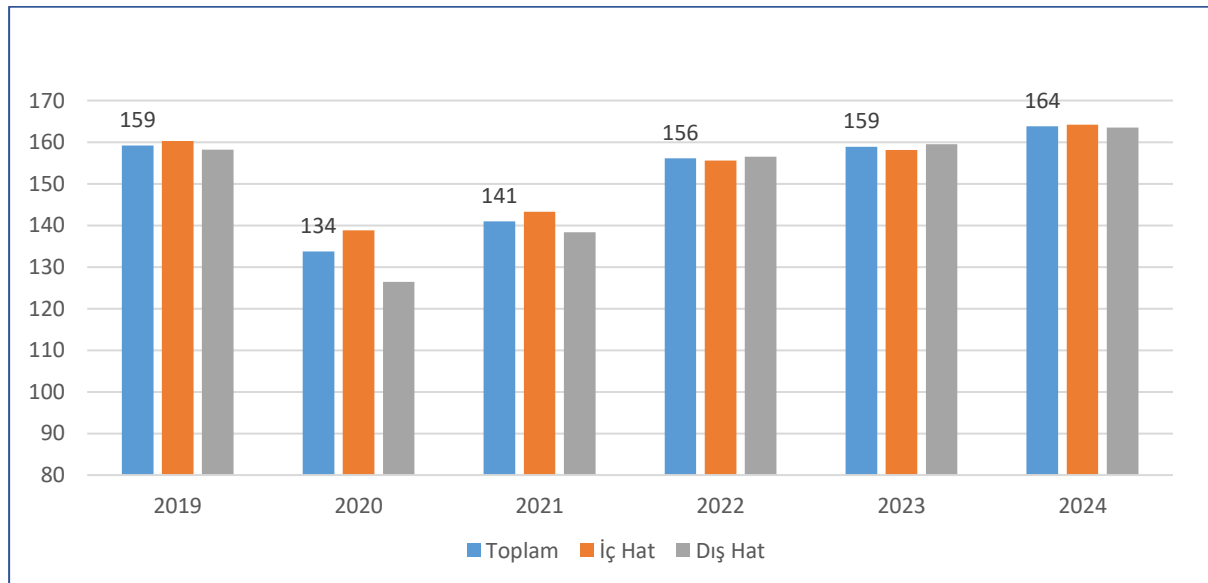
	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Toplam Ticari Uçak	1.308.970	610.449	909.174	1.164.627	1.344.891	1.405.936
İç Hat	623.580	358.317	477.791	503.518	571.782	580.732
Dış Hat	685.390	252.132	431.383	661.109	773.109	825.204

Grafik 9: Ticari Uçak Trafiği (2019-2024)



Ticari sefer başına yolcu sayısı 2024 yılında 2023 yılına kıyasla %3,1 artışla 164 olarak gerçekleşmiş olup 2019 yılı seviyesini de geçmiştir. (Grafik 10).

Grafik 10: Ticari Sefer Başına Yolcu Sayısı (2019-2024)

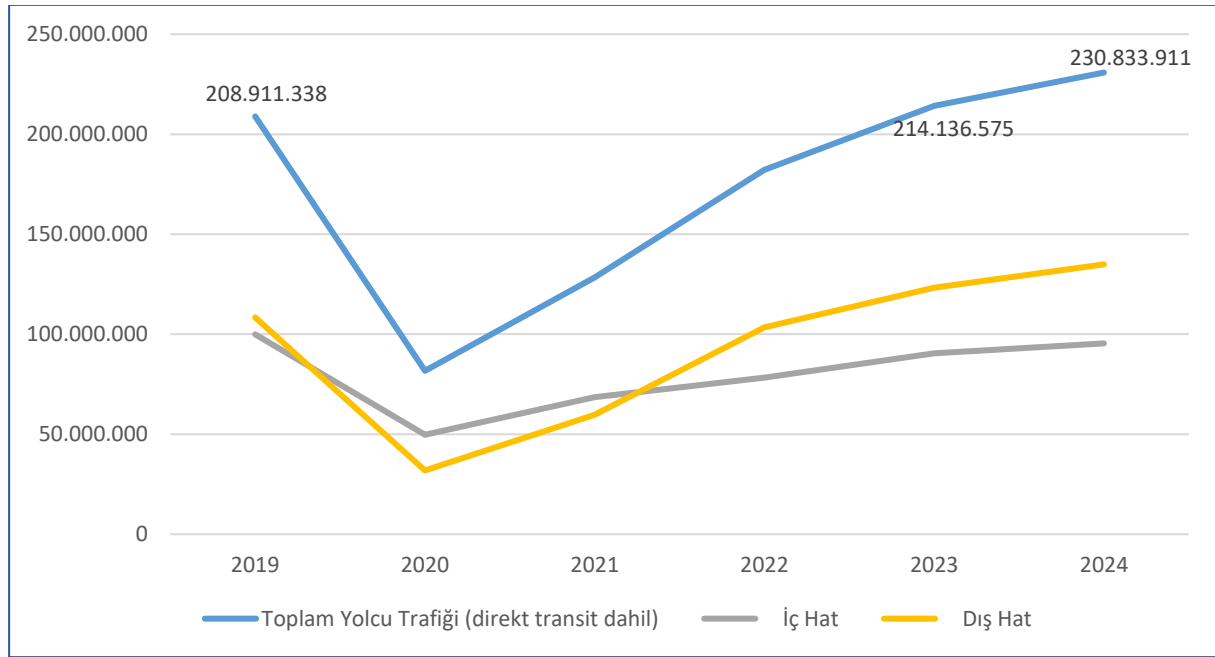


2024 yılında 2023 yılına kıyasla %7,8 artış göstererek 230.833.911 olarak gerçekleşen toplam yolcu trafiği (direk transit yolcu dahil) pandemi öncesi (2019 yılı) seviyeyi %10,5 aşmıştır. İç hat yolcu trafiği 2024 yılında bir önceki yıla göre %5,5 artış göstermiş olup dış hat yolcu trafiği ise %9,4 artış göstermiştir (Tablo 4 ve Grafik 11).

Tablo 4: Yolcu Trafiği (2019-2024)

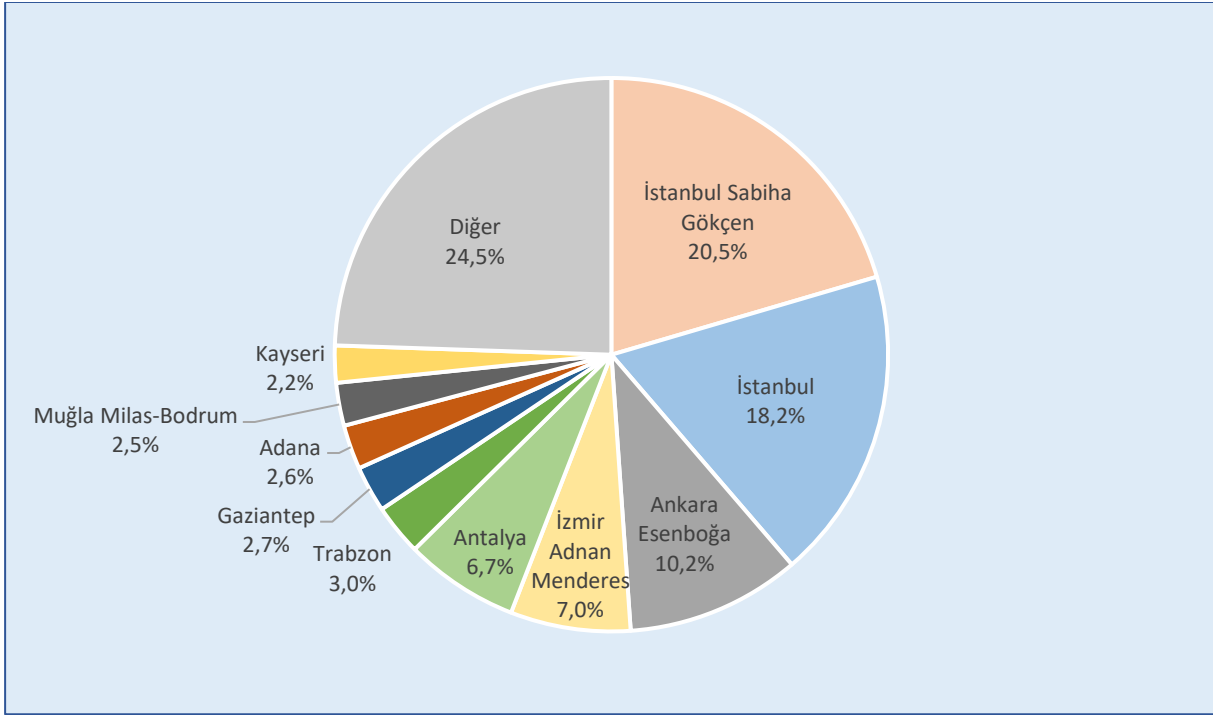
	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Toplam Yolcu Trafiği (direkt transit dahil)	208.911.338	81.703.685	128.350.222	182.225.531	214.136.575	230.833.911
Toplam Yolcu Trafiği	208.373.696	81.616.140	128.155.762	181.789.339	213.693.163	230.291.231
İç Hat	99.946.572	49.740.303	68.466.177	78.323.824	90.390.766	95.356.111
Dış Hat	108.427.124	31.875.837	59.689.585	103.465.515	123.302.397	134.935.120
Direkt Transit Yolcu	537.642	87.545	194.460	436.192	443.412	542.680

Grafik 11: Yolcu Trafiği (2019-2024)



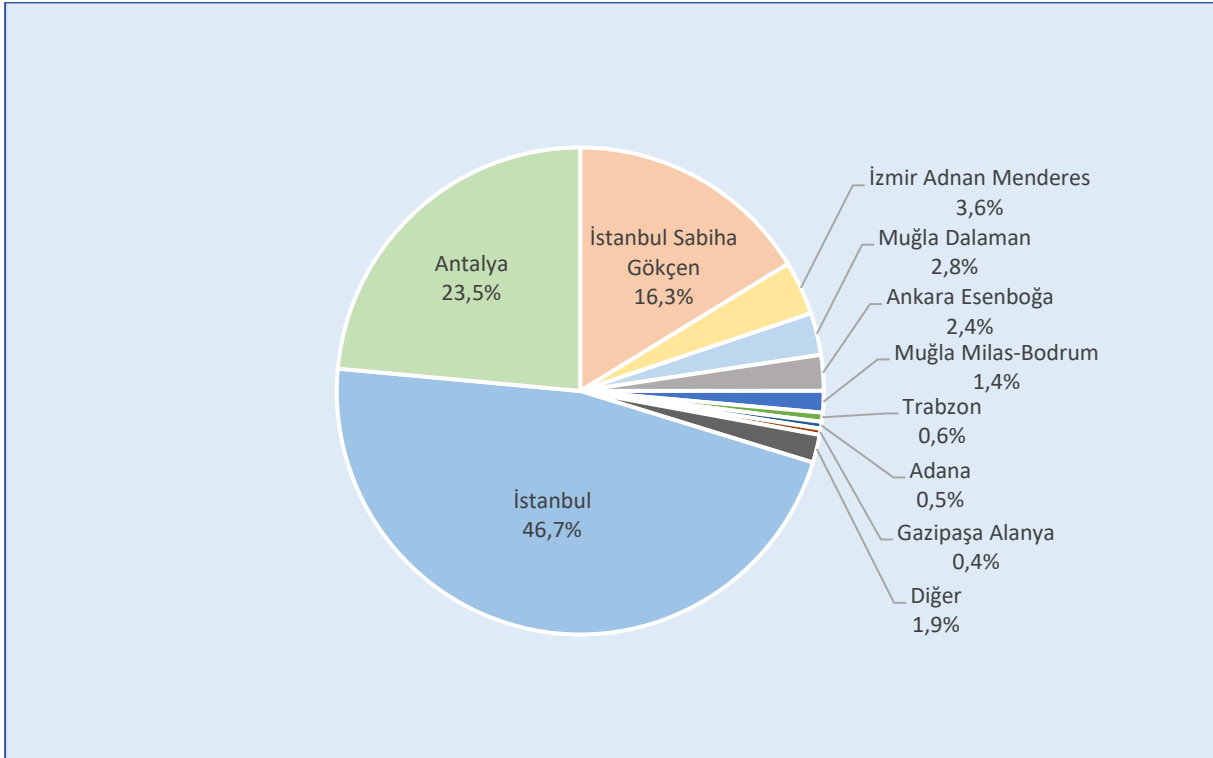
2024 yılında iç hat yolcu trafiğinin önemli bir bölümü İstanbul Sabiha Gökçen (%20,5), İstanbul (%18,2), Ankara Esenboğa (%10,2), İzmir Adnan Menderes (%7,0) ve Antalya (%6,7) Havalimanlarından gerçekleşmiştir (Grafik 12).

Grafik 12: Havalimanları İç Hat Yolcu Payları (2024)



2024 yılında dış hat yolcu trafiğinin büyük bir bölümü İstanbul (%46,7), Antalya (%23,5) ve İstanbul Sabiha Gökçen (%16,3) Havalimanlarından gerçekleşmiştir (Grafik 13).

Grafik 13: Havalimanları Dış Hat Yolcu Payları (2024)

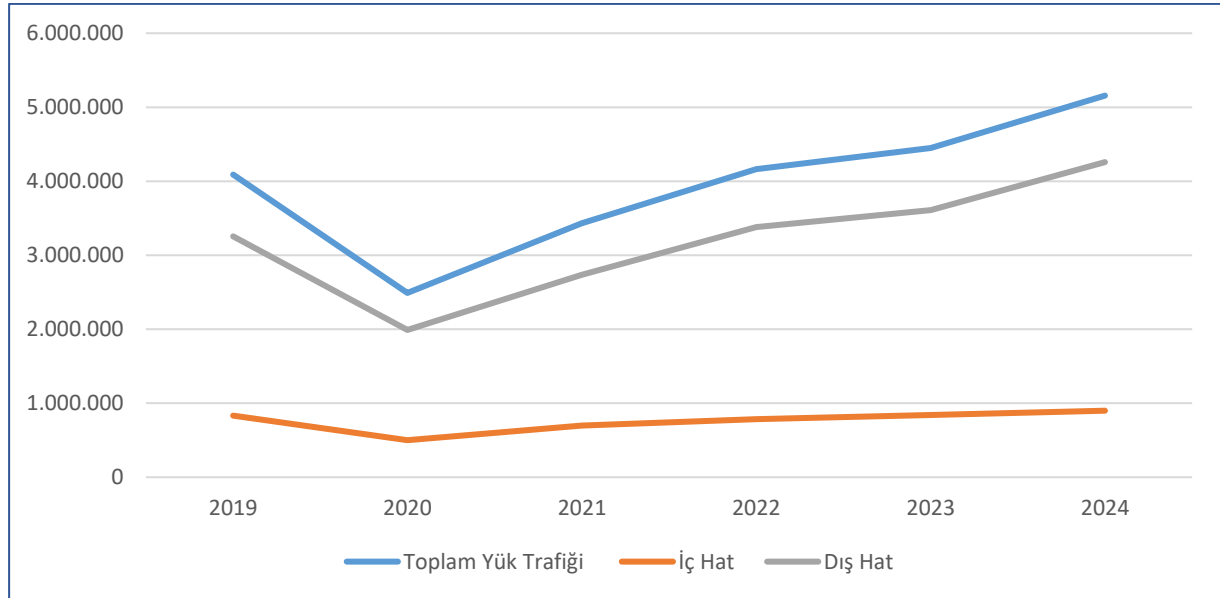


2024 yılında 2023 yılına kıyasla %15,9 artış göstererek 5.156.701 ton olarak gerçekleşen toplam yük (kargo+posta+bagaj) trafiği pandemi öncesi (2019 yılı) seviyeyi %26,1 aşmıştır. İç hat yük trafiği 2024 yılında bir önceki yıla göre %7,1 artış göstermiş olup dış hat yük trafiği ise %18 artmıştır (Tablo 5 ve Grafik 14).

Tablo 5: Yük Trafiği (Ton) (2019-2024)

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Toplam Yük Trafiği (Kargo+Posta+Bagaj)	4.090.168	2.490.521	3.432.517	4.163.142	4.447.865	5.156.701
İç Hat	833.768	500.551	698.344	784.022	838.757	898.648
Dış Hat	3.256.399	1.989.970	2.734.174	3.379.120	3.609.108	4.258.053

Grafik 14: Yük Trafiği (Ton) (2019-2024)

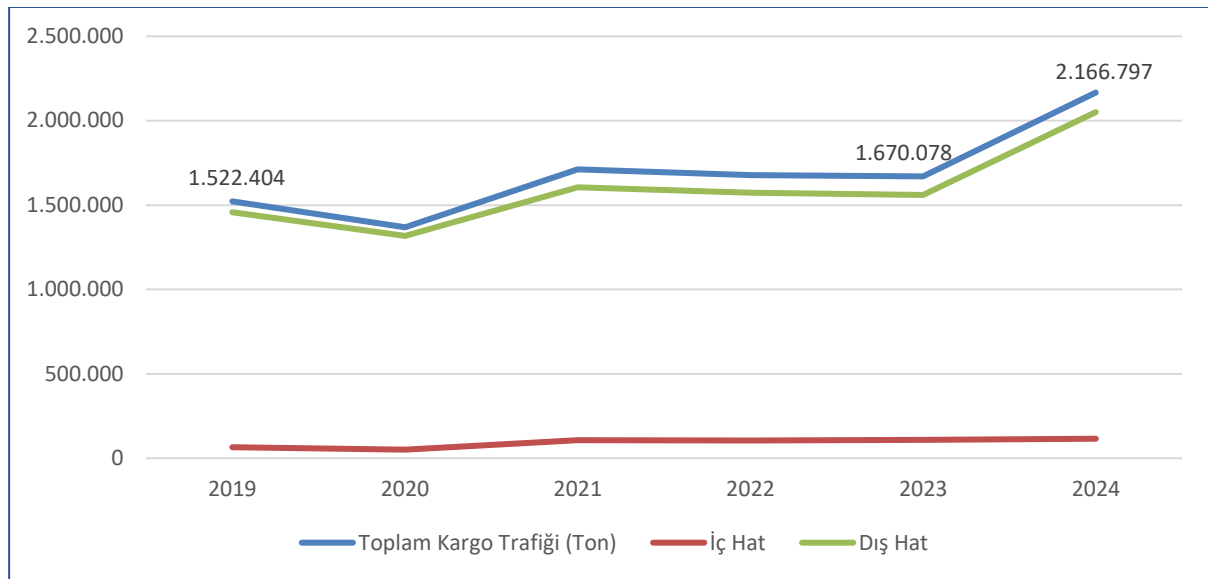


2024 yılında 2023 yılına kıyasla %29,7 artış göstererek 2.166.797 ton olarak gerçekleşen toplam kargo trafiği pandemi öncesi (2019 yılı) seviyesinin %42,3 üzerinde gerçekleşmiştir. İç hat kargo trafiği 2024 yılında bir önceki yıla göre %5,8 artış göstermiş olup dış hat kargo trafiği ise %31,4 artmıştır (Tablo 6 ve Grafik 15).

Tablo 6: Kargo Trafiği (Ton) (2019-2024)

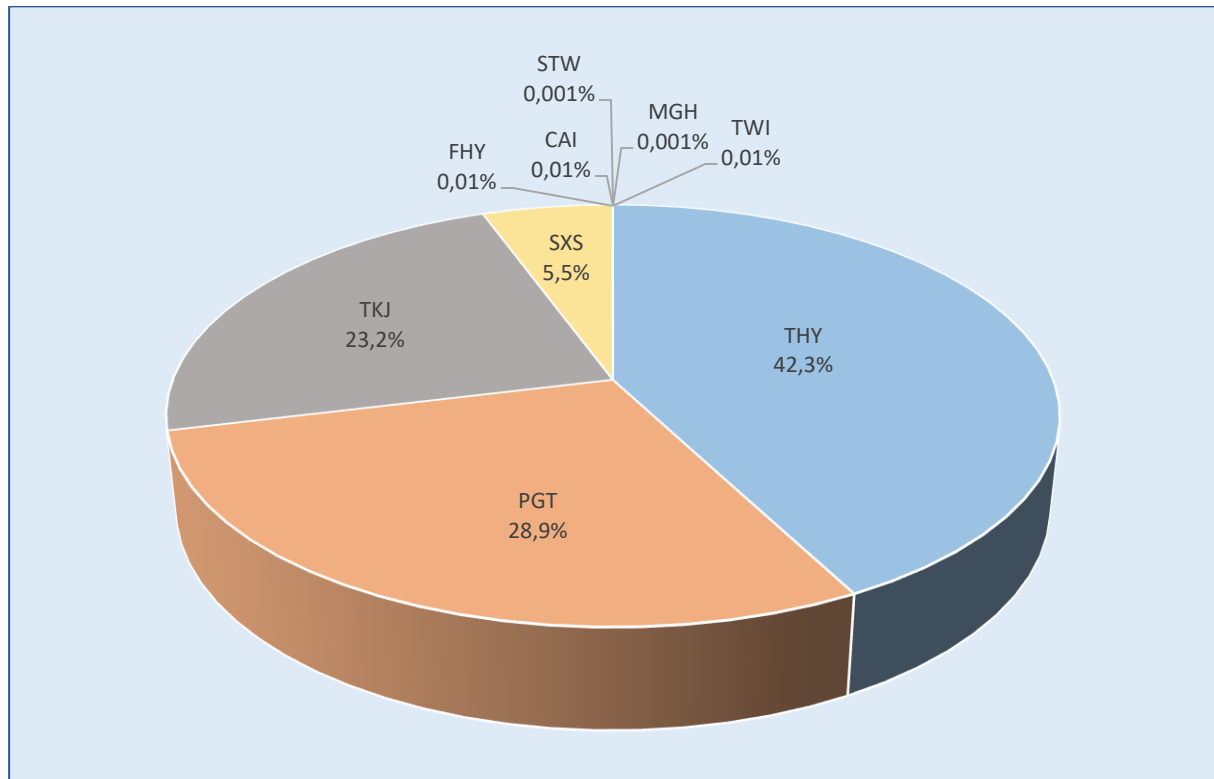
	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Toplam Kargo Trafiği (Ton)	1.522.404	1.368.577	1.711.151	1.678.249	1.670.078	2.166.797
İç Hat	65.667	51.043	106.317	105.088	109.461	115.861
Dış Hat	1.456.737	1.317.533	1.604.833	1.573.161	1.560.617	2.050.937

Grafik 15: Kargo Trafiği (Ton) (2019-2024)



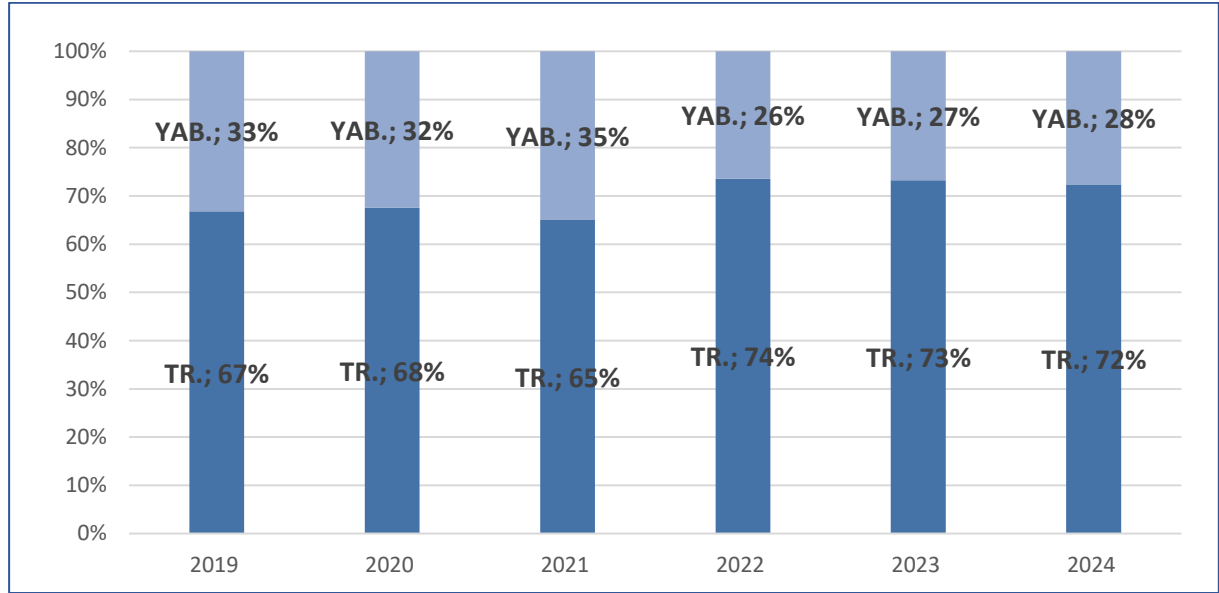
2024 yılı iç hat yolcu trafiğinin %42,3'ü Türk Hava Yolları (THY), %28,9'u Pegasus (PGT), %23,2'si Ajet (TKJ) ve %5,5'i SunExpress (SXS) tarafından gerçekleştirilmiştir (Grafik 16).

Grafik 16: İç Hat Yolcu Trafiğinde Hava Yolu Şirketlerinin Yolcu Payları (2024)



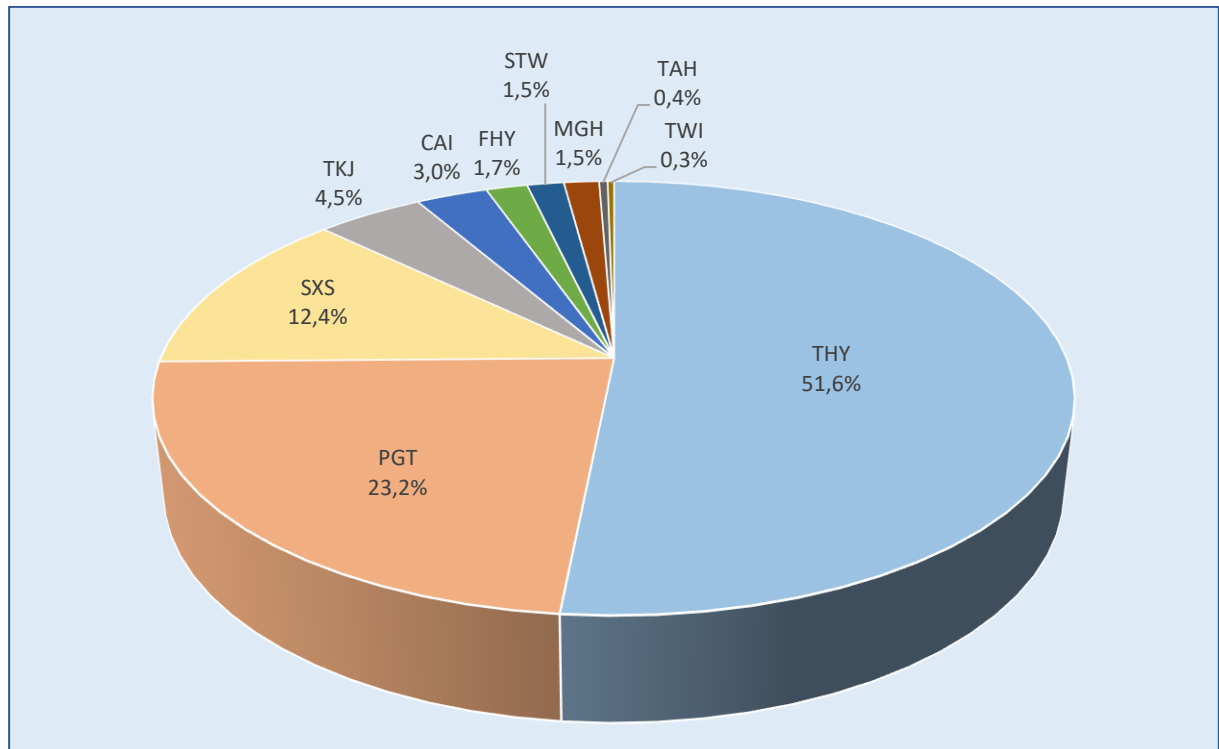
2024 yılı dış hat yolcu trafiğinin %72'si yerli havayolu şirketleri, %28'i yabancı havayolu şirketleri tarafından gerçekleştirilmiştir (Grafik 17).

Grafik 17: Dış Hat Yolcu Trafiğinde Yerli-Yabancı Havayolu Şirketlerinin Payları (2019-2024)



Yerli havayolu şirketleri arasında 2024 yılı dış hat yolcu trafiği payları incelendiğinde; Türk Hava Yolları'nın (THY) %51,6, Pegasus'un (PGT) %23,2, Sun Express'in (SXS) %12,4, Ajet'in %4,5 (TKJ), Corendon'un (CAI) %3, diğer havayolu şirketlerinin (Freebird-FHY, Tailwind-TWI, Southwind-STW, Mavi Gök-MGH ve Air Anka-TAH) ise toplamda %5,4 paya sahip olduğu görülmektedir (Grafik 18).

Grafik 18: Yerli Havayolu Şirketlerine Göre Dış Hat Yolcu Trafiği Payları (2024)





4. HAVAYOLU SEKTÖRÜNDE DHMİ'NİN YERİ

Türk Sivil Havacılık sektörünün altyapısını oluşturan tesis ve donanımıyla, 1933 yılından bu yana değişik isim ve statülerle hizmetlerini yürütmekte olan Kuruluşumuz, 233 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname ve Ana Statüsü çerçevesinde 1984 yılından itibaren faaliyetlerini Kamu İktisadi Teşebbüsü olarak sürdürmektedir.

Kuruluşumuz; sivil havacılık faaliyetlerinin gereği olan hava taşımacılığı, 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 ve modern havacılık düzeyine çıkarılmasını sağlamakla görevlidir.

Üstlenmiş olduğu görevlerini uluslararası sivil havacılık kural ve standartlarına göre yapmak zorunluluğunda olan Kuruluşumuz bu doğrultuda; uluslararası hava ulaşımında can ve mal emniyetini sağlamak ve düzenli ekonomik çalışma ve gelişmeyi temin maksadıyla yürürlüğe konulan Sivil Havacılık Anlaşması'na göre kurulan "Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO-International Civil Aviation Organization)"nın üyesidir. Ayrıca, "Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı (EUROCONTROL)" ve Uluslararası Havalimanları Konseyi (ACI-Airports Council International) başta olmak üzere ilgili uluslararası kuruluşların da üyesidir.

2024 yıl sonu itibarıyla Türkiye'de sivil hava ulaşımına açık 58 havalimanından 50'si Kuruluşumuzca işletilmekte olup Zafer, Zonguldak Çaycuma, Gazipaşa-Alanya ve Aydın Çıldır Havalimanları Kuruluşumuz denetimli özel şirketler tarafından; İstanbul ve Çukurova Uluslararası Havalimanları Kuruluşumuz denetimi ve gözetimi altında özel şirketler tarafından; İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı, Savunma Sanayii Başkanlığı denetiminde özel şirket tarafından; Eskişehir Hasan Polatkan Havalimanı ise Eskişehir Teknik Üniversitesi tarafından işletilmektedir.

5. TÜRKİYE'DE HAVAYOLU SEKTÖRÜ YATIRIMLARI

15.01.2024 tarihli ve 32430 Mükerrer sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan “2024 Yılı Yatırım Programının Kabulü ve Uygulanmasına Dair Karar”da Kuruluşumuza Havayolu Ulaştırması sektöründe toplam 10 Milyar TL başlangıç ödeneği tahsis edilmiş olup yıl içerisinde tahsis edilen ek ödeneklerle birlikte revize ödeneğimiz 10 Milyar 440 Milyon TL'ye yükselmiştir. 2024 yıl sonu itibarıyla yaklaşık 8 Milyar 430 Milyon TL harcama yapılmış olup %80,74 oranında gerçekleşme sağlanmıştır.

Kuruluşumuz 2024 Yılı Yatırım Programı kapsamında; Muğla Dalaman Hv. Teknik Blok ve Kule Yapımı, Çanakkale Havalimanı Garaj Binası ve Mütemmim İşler, İzmir Hv. Deprem Güçlendirme İşleri, Kapadokya Havalimanı Terminal Binası ve Mütemmim Tesisler Yapımı, Siirt Hv. Terminal Binasının Yenilenmesi, Milas Bodrum Havalimanı Yüksek Gerilim Sistemlerinin Revizyonu, Dalaman Havalimanı YG Sistemlerinin Revizyonu, Isparta Süleyman Demirel Havalimanı PAT Sahaları Özel Aydınlatma Sistemlerinin Revizyonu vb. işlerin ihaleleri gerçekleştirilmiştir.

Ordu Giresun Hv. PAT Saha Onarımı ve Apron Genişletilmesi, Kastamonu Hv. Apron Genişletme ve CAT II Dönüştürme, Sivas Nuri Demirağ Hv. Çevre Tel Örgü ve Yol Yapım İşleri, Batman Hv. Şerit Sahanın Standart Hale Getirilmesi, Rize-Artvin Hv. Pist Özel Aydınlatma Sistemlerinin CAT II Standartlarına Yükseltilmesi İş, Sivas Nuri Demirağ Havalimanı GES Elektrik Enerjisi Üretim Sistemi vb. işler ise 2024 Yılı Yatırım Programı kapsamında tamamlanmıştır.

29 Aralık 2023 tarihinde geçici kabulü yapılan Kayseri Havalimanı Terminal Binası ve Apron Yapımı projesi, 3 Şubat 2024 tarihi itibarıyla hizmete sunulmuş olup 17 Ocak 2025 tarihinde açılış töreni gerçekleştirilmiştir.

Üstyapı tesislerinin yapımı Yap-İşlet-Devret modeli ile gerçekleştirilen Çukurova Uluslararası Havalimanı, 10 Ağustos 2024 tarihinde açılarak ticari uçuşlara başlamıştır.

Savunma Sanayii Başkanlığı (SSB) ile Kuruluşumuz arasında imzalanan Protokol kapsamında 25.12.2023 tarihinde Sabiha Gökçen Havalimanı 2. pisti hizmete verilmiş olup Sabiha Gökçen Havalimanı 3. Etap İşler ise geçici kabul aşamasındadır. (SSB tarafından finanse edilmektedir.)

6. TÜRKİYE'DE HAVACILIK SEKTÖR GÖSTERGELERİ

Sivil Hava Trafikğine Açık Havalimanları

Türkiye’de 2024 yıl sonu itibarıyla sivil hava ulaşımına açık 58 havalimanında (Şekil 1) ve Türk Hava Sahasında, uluslararası standartlarda hizmet verilmektedir.

Şekil 1: Türkiye’de Sivil Hava Trafikğine Açık Havalimanları (2024)



Erişilebilir Havalimanları

Havalimanlarımızda hareket kabiliyeti kısıtlı yolcularımızın herhangi bir yardıma ihtiyaç duymadan hayata tam katılımlarının sağlanması amacıyla ulusal ve uluslararası mevzuat ve standartlar çerçevesinde yürütülen Erişilebilirlik Projesi kapsamında 40 havalimanımız “Erişilebilirlik Belgesi” almıştır. Diğer havalimanlarımızda ilgili belgenin alınması için çalışmalar devam etmektedir.

Sunduğumuz bu geniş hizmet yelpazesi, havalimanlarımızı bir yolculuğun yalnızca başlangıç ve bitiş noktası olmaktan çıkarıp seyahat deneyiminin keyifli ve unutulmaz bir parçası haline getirmektedir.



Danışma Ofisi Engelli Bankosu



Engelli Otoparkı



Karbonsuz Havalimanı Projesi

Kuruluşumuzca başlatılan “Karbonsuz Havalimanı Projesi” çerçevesinde; ACI (Uluslararası Havalimanları Konseyi) tarafından yürütülen ACA (Havalimanı Karbon Akreditasyonu) Programı kapsamında 2024 yılı itibariyle toplam 50 havalimanımız çeşitli seviyelerde sertifikalandırılmıştır. Kuruluşumuz küresel ölçekte en yüksek sayıda ACA Sertifikasına sahip olan Havalimanı İşletmecisi Kuruluş olma özelliğine sahip olurken Ülkemiz de en yüksek sayıda sertifikaya sahip 3. ülke konumundadır.

Ayrıca, iklim değişikliği ile ilgili olarak uluslararası ölçekte; “ACI Avrupa Havalimanı Endüstrisi Kapsamında 2050 Yılına Kadar Net Sıfır CO₂ Emisyonları (Kapsam 1 & 2) Taahhüdü”ne Kuruluşumuzca onay verilmiş ve Avrupa Birliği Konseyi tarafından 4 Şubat 2022’de onaylanan “Avrupa Havacılığının 2050 yılına kadar net sıfır CO₂ emisyonuna ulaşma hedefini” destekleyen ilk kamu-özel teşebbüsü olan “Toulouse Deklarasyonu”na da Kuruluşumuzca taraf olunmuştur.

Radar ve Hava Seyrüsefer Sistemleri

Tablo 7’de yer alan “Radar ve Hava Seyrüsefer Sistemleri” Türk Hava Sahasında uluslararası standartlar çerçevesinde hizmet vermektedir.

Tablo 7: Radar ve Hava Seyrüsefer Sistemleri (2024)

	HAVALİMANLARI	PSR	SSR	ADS-B	ILS	VOR	DME	NDB	TOPLAM
1	Adana		1	1	1	1	2	1	7
2	Adıyaman				1	1	2	1	5
3	Ağrı Ahmed-i Hani		1	1	1	1	2	1	7
4	Amasya Merzifon		1		1	1	2	1	6
5	Ankara Esenboğa	1	2	2	4	4	10	6	29
6	Antalya	1	3		4	2	7	3	20
7	Balıkesir Koca Seyit				1	1	2	1	5
8	Balıkesir Merkez				1	1	2	1	5
9	Batman		1		1	1	2	1	6
10	Bingöl				1	1	2	1	5
11	Bursa Yenişehir		1		1	2	3	1	8
12	Çanakkale				1	2	3	1	7
13	Çanakkale Gökçeada					1	1	1	3
14	Çukurova Uluslararası				2	1	3	1	7
15	Denizli Çardak				1	1	2	1	5
16	Diyarbakır				1	1	2	1	5
17	Elazığ				1	2	3	1	7
18	Erzincan Yıldırım Akbulut		1		1	2	3	1	8
19	Erzurum		1	1	2	1	3	1	9



	HAVALİMANLARI	PSR	SSR	ADS-B	ILS	VOR	DME	NDB	TOPLAM
20	Gaziantep			1	1	1	2	1	6
21	Hakkari Yüksekova Selahaddin Eyyubi			1		1	1	1	4
22	Hatay				1	1	2	1	5
23	Iğdır Şehit Bülent Aydın				1	1	2	1	5
24	Isparta Süleyman Demirel				1	1	2	1	5
25	İstanbul Atatürk		1		2	3	4	2	12
26	İstanbul	1	2	1	6	3	9		22
27	İzmir Adnan Menderes	1	2	1	2	3	5	2	16
28	Kahramanmaraş				1	1	2	1	5
29	Kars Harakani				1	1	2	1	5
30	Kastamonu		1		1	2	3	1	8
31	Kayseri				1	1	2	1	5
32	Kocaeli Cengiz Topel				1	1	2	1	5
33	Konya		1		1	2	3	1	8
34	Malatya				1	1	2	1	5
35	Mardin Prof. Dr. Aziz Sançar				1	1	2	1	5
36	Muğla Dalaman	1	2	1	2	1	3	1	11
37	Muğla Milas-Bodrum	1	1	1	2	1	3	1	10
38	Muş Sultan Alparslan				1	1	2	1	5
39	Kapadokya				1	1	2	1	5
40	Ordu-Giresun				2	1	3	1	7
41	Rize-Artvin				1	1	2	1	5
42	Samsun Çarşamba				1	1	2	1	5
43	Siirt				1	1	3	1	6
44	Sinop				1	1	2	1	5
45	Sivas Nuri Demirağ				1	2	3	1	7
46	Şanlıurfa GAP		1		2	1	3	1	8
47	Şırnak Şerafettin Elçi				1	1	2	1	5
48	Tekirdağ Çorlu Atatürk				1	2	3	2	8
49	Tokat				1	1	2	1	5
50	Trabzon	1	1	1	2	1	3	1	10
51	Uşak					1	1	1	3
52	Van Ferit Melen			1	1	1	2	1	6
53	Aydın Çıldır					1	1	1	3
54	Gazipaşa-Alanya			1	1		2	1	5
55	Zafer				2	1	3	1	7
56	Zonguldak Çaycuma				1	1	2	1	5
57	Eskişehir Hasan Polatkan				1	1	1	1	4
58	İstanbul Sabiha Gökçen				4	2	6	1	13
59	Selçuk Efes					1	1	1	3
	TOPLAM	7	24	14	78	77	158	68	426

*İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı (4 ILS, 2 VOR, 6 DME, 1 NDB), Eskişehir Hasan Polatkan Havalimanı (1 ILS), Balıkesir Merkez Havalimanı (1 ILS, 1 DME) ve Amasya Merzifon Havalimanı (1 ILS, 1 DME) olmak üzere toplam 7 ILS, 2 VOR, 8 DME ve 1 NDB DHMİ Envanteri dışındadır. Bunların haricindeki sistemler DHMİ tarafından temin ve tesis edilmiştir.



Hava Taşıma İşletmeleri²⁷

2024 yıl sonu itibarıyla Ülkemizde faaliyet gösteren 241 adet Hava Taşıma İşletmesi bulunmakta olup detayları aşağıdaki tabloda sunulmuştur.

Tablo 8: Hava Taşıma İşletmeleri Sayıları (2023-2024)

Hava Taşıma İşletmeleri	2023	2024	DEĞİŞİM (%)
Havayolu İşletmesi	13	14	8
Hava Taksi İşletmesi	44	44	0
Genel Havacılık İşletmesi	98	100	2
Balon İşletmeleri	67	71	6
Çok Hafif Hava Aracı İşletmeleri	10	12	20
Toplam	232	241	4

Hava Araçları²⁸

2024 yıl sonu itibarıyla 729 uçak, 217 hava taksi, 581 genel havacılık, 441 balon ve 34 çok hafif hava aracı olmak üzere toplam 2.002 hava aracı bulunmaktadır.

Tablo 9: Hava Araçları (2023-2024)

Hava Araçları	2023	2024	DEĞİŞİM (%)
Uçak	668	729	9
Hava Taksi	207	217	5
Genel Havacılık	524	581	11
Balon	431	441	2
Çok Hafif Hava Aracı	26	34	31
Toplam	1.856	2.002	8

Lisanslı Teknik Personel Sayısı²⁹

Lisanslı teknik personel sayısına ilişkin detaylar Tablo 10 ve 11’de yer almaktadır. 2024 yıl sonu itibarıyla toplam pilot sayısı 16.290 olarak gerçekleşmiştir. Yabancı pilot sayısının uçak ve helikopter pilot sayısı içindeki oranı %4,1’dir. 2024 yıl sonu itibarıyla, 2.088 hava trafik kontrolörü, 489 dispeçer, 4.824 teknisyen, 690 ATSEP ve 614 Havacılık

²⁷ <https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/SHGM%20faaliyet-2024%2010.04.2025.pdf> (Erişim 14 Nisan 2025)

²⁸ <https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/SHGM%20faaliyet-2024%2010.04.2025.pdf> (Erişim 14 Nisan 2025)

²⁹ <https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/SHGM%20faaliyet-2024%2010.04.2025.pdf> (Erişim 14 Nisan 2025)



Bilgi Yönetimi Uzmanı (AIM) olmak üzere diğer lisanslı teknik personelin toplamı 8.705'e ulaşmıştır.

Tablo 10: Lisanslı Teknik Personel Sayısı (2023-2024)

	2023	2024	DEĞİŞİM (%)
Uçak ve Helikopter Pilotları Toplamı	12.277	13.092	7
Uçak	12.070	12.858	7
Helikopter	207	234	13
Diğer Hava Aracı Pilotları Toplamı	875	960	10
Balon	654	710	9
Çok Hafif Hava Aracı	153	164	7
Planör	68	86	26
Öğrenci Pilotlar	1.732	2.238	29
Toplam Pilot Sayısı	14.884	16.290	9
Toplam Yabancı Uçak ve Helikopter Pilotları*	518 (%4,2)	541 (%4,1)	4

*Yabancı Uçak ve Helikopter Pilotu Sayısının Toplam Uçak ve Helikopter Pilotları İçindeki Oranı

Tablo 11: Diğer Lisanslı Teknik Personel Sayısı (2023-2024)

	2023	2024	DEĞİŞİM (%)
Hava Trafik Kontrolörü	2.045	2.088	2
Dispeçer	463	489	6
Teknisyen	4.684	4.824	3
Hava Trafik Emniyeti Elektronik Personeli (ATSEP)	620	690	11
Havacılık Bilgi Yönetimi Uzmanı	609	614	1
Toplam	8.421	8.705	3

Havayolu Şirketleri Uçak Filosu İstatistikleri³⁰

Ülkemiz sivil havacılık sektöründe, yolcu ve kargo taşımacılığı yapan 14 havayolu şirketi bulunmaktadır. Şirketlerin 2023 yılında 668 olan uçak sayısı, 2024 yılında 729 olmuştur. Bu uçakların 691'i yolcu, 38'i ise kargo uçağıdır. Havayolu filomuzun toplam koltuk kapasitesi 143.050, kargo uçaklarının toplam yük kapasitesi de 2.707.875 kg'dır.

Tablo 12: Toplam Uçak Sayıları (2003-2024)

	2003	2023	2024
Uçak Sayısı	162	668	729

³⁰ <https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/SHGM%20faaliyet-2024%2010.04.2025.pdf> (Erişim 14 Nisan 2025)



Tablo 13: Havayolu Şirketleri Bazında Uçak Sayıları (2023-2024)

HAVAYOLU ŞİRKETLERİ UÇAK SAYILARI	2023	2024
THY A.O	420	440
Pegasus Hava Taşımacılık A.Ş.	109	119
Güneş Ekspres Havacılık A.Ş.	62	72
Turistik Hava Taşımacılık A.Ş.	19	15
Cortex Havacılık ve Turizm Ticaret A.Ş.	12	12
Mavi Gök Havacılık A.Ş.	5	12
Ajet Hava Taşımaliği A.Ş.	0	11
Hürkuş Hava Yolu Taşımacılık ve Ticaret A.Ş.	10	11
BBN Hava Yolları ve Taşımacılık A.Ş.	6	10
MNG Hava Yolları ve Taşımacılık A.Ş.	8	10
Tailwind Havayolları A.Ş.	7	7
ACT Hava Yolları A.Ş.	4	4
ULS Havayolları Kargo Taşımacılık A.Ş.	3	3
Air Anka Hava Yolları A.Ş.	3	3
Toplam	668	729

Tablo 14: Toplam Koltuk Kapasitesi (2003-2024)

	2003	2023	2024
Koltuk Kapasitesi	27.599	130.196	143.050

Tablo 15: Kargo Kapasitesi (kg) (2003-2024)

	2003	2023	2024
Kargo Kapasitesi (kg)	302.737	2.513.875	2.707.875

İç Hat Uçuş Bilgileri³¹

İç hatlarda 2003 yılında 26 noktaya uçuş gerçekleştirilirken 2024 yıl sonu itibarıyla 58 noktaya ulaşılmıştır.

³¹ <https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/SHGM%20faaliyet-2024%2010.04.2025.pdf> (Erişim 14 Nisan 2025)

Şekil 2: İç Hat Uçuş Noktaları

Dış Hat Uçuş Bilgileri³²

Dış hatlarda 2003 yılında 50 ülkede 60 noktaya uçuş gerçekleştirilirken 2024 yıl sonu itibarıyla 132 ülkede 349 noktaya ulaşılmıştır.

Şekil 3: Dış Hat Uçuş Noktaları



³² <https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/SHGM%20faaliyet-2024%2010.04.2025.pdf> (Erişim 14 Nisan 2025)

7. TÜRKİYE'NİN DÜNYA VE AVRUPA'DAKİ YERİ

7.1. TRAFİK SIRALAMALARI/ÖDÜLLER

Ülkemiz günlük ortalama 3140 uçuş ile Avrupa'da 6'ncı sırada yer almıştır. Ülkemizin günlük ortalama uçuş sayısı, 2024 yılında 2023 yılına kıyasla %4 artış göstermiş olup Ülkemiz Avrupa'da ilk 10'a giren ülkeler arasında COVID öncesi döneme (2019 yılı) kıyasla en yüksek trafik artışı görülen 2'nci ülke olmuştur. (Tablo 16).

Tablo 16: Avrupa Ülkelerinin Uçak Trafiği (Günlük Ortalama) Sıralaması (2024)³³

No.	Country	Average daily flights	% prev year	% 2019
1.	 United Kingdom	5,488	↑ +4%	↓ -6%
2.	 Spain	4,984	↑ +8%	↑ +8%
3.	 Germany	4,711	↑ +4%	↓ -16%
4.	 France	4,086	↑ +2%	↓ -5%
5.	 Italy	3,789	↑ +9%	↑ +6%
6.	 Türkiye	3,140	↑ +4%	↑ +12%
7.	 Netherlands	1,596	↑ +5%	↓ -5%
8.	 Greece	1,483	↑ +8%	↑ +18%
9.	 Switzerland	1,287	↑ +5%	↓ -2%
10.	 Norway	1,283	↓ -1%	↓ -9%

2024 yılı kesinleşmemiş verilerine göre Ülkemiz Dünya Yolcu Trafiği sıralamasında 7'nci sırada yer almış olup Avrupa Yolcu Trafiği sıralamasında ise 3'üncü sırada yer almıştır.³⁴

2024 yılında günlük ortalama 1401 uçuş ile İstanbul Havalimanı 3'ncü kez Avrupa'nın en yoğun havalimanı olmuştur (Tablo 17).

³³ <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2025-01/eurocontrol-european-aviation-overview-20250123-2024-review.pdf> (Erişim 17 Mart 2025)

³⁴ ACI PaxFlash 2024

Tablo 17: Avrupa Bölgesindeki En Yoğun 10 Havalimanı (2024)³⁵

No.	Airport	Avg. daily dep/arr flights	% 2023		% 2019	
1.	Istanbul	1,401	↑	+2%	n/a	
2.	Amsterdam	1,336	↑	+6%	↓	-4%
3.	London Heathrow	1,302	↑	+4%	↓	-1%
4.	Paris Charles de Gaulle	1,275	↑	+2%	↓	-8%
5.	Frankfurt	1,204	↑	+2%	↓	-14%
6.	Madrid Barajas	1,148	↑	+8%	↓	-2%
7.	Barcelona	951	↑	+9%	↑	+1%
8.	Munich	887	↑	+8%	↓	-22%
9.	Rome Fiumicino	862	↑	+18%	↑	+2%
10.	London Gatwick	725	↑	+3%	↓	-7%

İstanbul Havalimanı ayrıca Dünya Yolcu Trafiği sıralamasında 7'nci, Avrupa Yolcu Trafiği sıralamasında 2'nci sırada yer almış olup İstanbul Sabiha Gökçen ve Antalya Havalimanları ise Avrupa Yolcu Trafiği sıralamasında sırasıyla 12'inci ve 13'üncü sırada yer almışlardır.³⁶

ACI (Airports Council International) tarafından gerçekleştirilen 2024 yılı "Havalimanı Hizmet Kalitesi Ödülleri"nde;

- İstanbul Havalimanı "40 Milyon Üzeri Yolcu Kategorisinde En İyi Havalimanı",
- Ankara Esenboğa Havalimanı; "5-15 Milyon Yolcu Kategorisinde En İyi Havalimanı" ve "En Keyifli Havalimanı",
- İzmir Adnan Menderes Havalimanı; "5-15 Milyon Yolcu Kategorisinde En İyi Havalimanı", "En Kolay Havalimanı Yolculuğu", "En Keyifli Havalimanı" ve "En Temiz Havalimanı",
- Milas-Bodrum Havalimanı ise "2-5 Milyon Yolcu Kategorisinde En İyi Havalimanı", "En Özverili Personel", "En Kolay Havalimanı Yolculuğu", "En

³⁵ <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2025-01/eurocontrol-european-aviation-overview-20250123-2024-review.pdf> (Erişim 17 Mart 2025)

³⁶ ACI PaxFlash 2024

Keyifli Havalimanı”, “En Temiz Havalimanı” ödüllerine layık görülmüşlerdir.³⁷

2024 yılında günlük ortalama uçuş bazında Avrupa bölgesinde en çok uçuş gerçekleştiren 10 havayolu şirketi arasında THY’nin 1435 uçuş ile 3’üncü sıradaki yerini koruduğu görülmektedir (Tablo 18).

*Tablo 18: Avrupa Bölgesindeki En Yoğun Havayolu Şirketleri (2024)*³⁸

No.	Aircraft operator	Average daily flights	% prev year	% 2019
1.	 Ryanair Group	3,044	↑ +8%	↑ +31%
2.	 easyJet Group	1,553	↑ +5%	↓ -7%
3.	 Turkish Airlines Group	1,435	↓ -0%	↑ +8%
4.	 Lufthansa Airlines	1,144	↑ +1%	↓ -23%
5.	 Air France Group	999	↑ +1%	↓ -17%
6.	 KLM Group	860	↑ +8%	↑ +0%
7.	 Wizz Air Group	838	↑ +3%	↑ +42%
8.	 British Airways Group	827	↑ +5%	↓ -9%
9.	 SAS Group	611	↓ -1%	↓ -25%
10.	 Vueling	609	↑ +3%	↑ +1%

7.2. ULUSLARARASI İLİŞKİLER

ACI Europe Yıllık Kongre ve Genel Kurulu Toplantısı

ACI Europe’un 34. Yıllık Kongresi ve Genel Kurulu İstanbul’da 02-04 Temmuz 2024 tarihleri arasında gerçekleştirilmiş olup Kuruluşumuzu temsilen üst düzey yöneticiler ve uzman personel tarafından katılım sağlanmıştır. Bir sonraki toplantı ise 2025 yılında Atina/Yunanistan’da yapılacaktır.

³⁷ <https://aci.aero/programs-and-services/asq/asq-awards-and-recognition> (Erişim 17 Mart 2025)

³⁸ <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2025-01/eurocontrol-european-aviation-overview-20250123-2024-review.pdf> (Erişim 17 Mart 2025)



Gökyüzünde Yapay Zeka: ICAO ile Birleşik Bir Yaklaşım Toplantısı

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün ev sahipliğinde 12-14 Kasım 2024 tarihleri arasında Antalya'da düzenlenen ve ICAO tarafından desteklenen etkinlikte; yeni teknolojik ürünler, yolcular ve çalışanlar için uygulamalar, yolcu ve kargo uçuş çözümleri, bilgi ve siber güvenlik ve yazılım geliştirmenin yanı sıra yapay zekâ ve büyük verinin havacılık sektöründeki dönüştürücü etkisine ilişkin konular tartışılmıştır. Bahse konu etkinliğe Kuruluşumuzu temsilen üst düzey yöneticiler ve uzman personel tarafından katılım sağlanmıştır.