T.C.
ULAŞTIRMA BAKANLIĞI
Araştırma Planlama ve Koordinasyon Kurulu Başkanlığı

7/4291 267

SAYI : B.11.0.APK.0.10.01.21./EA/ 761-15958
KONU : İstanbul Milletvekili
Sayın Azmi ATEŞ'in
yazılı soru önergeleri

15 HAZİRAN 2001

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

İLGİ: TBMM Başkanlığının 24.05.2001 tarih ve A.01.0.GNS.0.10.00.02-7/4291-10470/24576 sayılı yazısı.

İstanbul Milletvekili Sayın Azmi ATEŞ'in 7/4291-10470 sayılı yazılı soru önergesinin cevabı ekte sunulmuştur.

Bilgilerinize arz ederim.

Prof.Dr.Enis ÖKSÜZ
Ulaştırma Bakanı

EK:
1 Cevap formu(5 Sayfa)
DAĞITIM:
TBMM Başkanlığına
Başbakanlığa

7/4291 258

İSTANBUL MİLLETVEKİLİ SAYIN AZMİ ATEŞ'İN 7/4291-10470 SAYILI YAZİLI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI

SORULAR:

Ülkemizde, 14 Milyon insanımız açlık sınırının altında yaşarken, bu rakam, Şubat 2001 kriziyle birlikte çok daha fazla artmıştır.

Bu krizlerin temelinde, iyi yönetilememek ve yolsuzlukların korkunç boyutlara ulaşması yatmaktadır.

Bugün Türkiye'de, Cumhuriyet için en büyük tehlike ve tehdit adeta kurumsallaşarak sektör haline gelmiş olan yolsuzluk ve soygunlardır.

Yolsuzlukların bir ayağını da, birilerine menfaat sağlamak için ekonomik olmayan yatırım ve projelerin oluşturduğu, kamuoyunda yaygın kanaat haline gelmiştir.

Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) Genel Müdürü Sayın Mahmut Tekin bu durumu, yani Türkiye'nin İMF ve Dünya Bankası'na nasıl muhtaç hale getirildiğini, bazı havaalanlarının gereksiz olarak yapılmasını örnek göstererek, haykırmaktadır.

Bu izahlarımın ışığı altında, aşağıdaki sorularımın cevaplandırılmasına ihtiyaç vardır !

1-Bugün itibariyle ülkemizde, yatırım ve proje safhasında olanlar dahil, sivil ve sivil amaçlı olarak da kullanılan askeri olmak üzere, toplam kaç havaalanı mevcuttur?

2-Bunlar,

a-Hangileridir?

b-Hangileri çalışır haldedir?

c-Hangileri yatırım ve proje safhasındadır?

3-Çalışır halde olanların;

a-Her biri yüzde kaç kapasiteyle çalışmaktadır?

b-Hangileri rantabıldır?

4-Rantabıl olanların her birisi ayda ortalama kaç ABD doları kar etmektedir?

5-Çalışır haldeki havaalanlarının,

a-Hangileri zarar etmektedir?

b-Her birinin aylık ortalama olarak zararları kaç ABD dolarıdır?

6-Bu zararların giderilmesi için, kısa, orta ve uzun vadeli plan ve projeleriniz nelerdir?

7- 1 Ocak 1990 yılı itibariyle, yapımına karar verilen sivil amaçlı olarak da kullanılabilen askeri ve sivil havaalanlarının,

a-İsimleri nedir?

b-Yapımlarına hangi gerekçeyle, hangi Başbakan ve Ulaştırma Bakanları tarafından, hangi tarihlerde verilmiştir?

c-Her birinin takdir edilen başlangıç ve bugünkü maliyet bedeli kaç ABD dolarıdır?

d-Müteahhit firmaları hangileridir? Bu firmaların sahibi veya Yönetim Kurulu Başkanları kimlerdir?

./..

7/4291 2-6-

8-Yatırım ve proje safhasında olan havaalanlarının,

a-İsimleri nedir?

b-Yapımlarına, hangi yıllarda, hangi Başbakan ve Ulaştırma Bakanları zamanında, hangi gerekçelerle karar verilmiştir?

c-Her birinin takdir edilen başlangıç ve bugünkü maliyeti kaç ABD dolarıdır?

9-Yatırım ve proje safhasında olan havaalanlarının,

a-Sizce hangileri rantabıldır?

b-Her birisi için, bugüne kadar yapılan yatırım kaç ABD dolarıdır?

c-İşletmeye alınmaları için, her birine kaç ABD doları daha gerekmektedir?

10-Ülkemizde çalışır halde, yatırım ve proje safhasında olan, sivil ve sivil amaçlı olarak da kullanılan askeri havaalanlarının her birinde çalışan,

a-Personel sayısı kaçtır?

b-Bu personele aylık ortalama kaç ABD doları ödeme yapılmaktadır?

CEVAP:

Bugün itibariyle Ülkemizde; Bakanlığımız yatırım programında proje ve inşaat halinde 4 adet konvansiyonel, yapım işleri Valiliklerce yürütülen 8 adet Stol karakterli hava meydanı ile 39 adet sivil ve sivil/askeri müşterek kullanımlı hava liman/meydanı bulunmaktadır.

Bakanlığımız yatırım programında yer alıp proje ve inşaat faaliyeti devam edenler; Kocaeli-Cengiz Topel Havaalanı, Hakkari-Yüksekova Havaalanı, Afyon Havaalanı ve etüd-proje safhasındaki Ordu-Giresun (OR-Gİ) Havaalanıdır.

Stol karakterli olup, inşaatı Valiliklerce sürdürülen havaalanları; Iğdır Havaalanı, Aksaray Havaalanı, Bingöl Havaalanı, İçel (Kumkuyu) Havaalanı, Çorum Havaalanı, Niğde Havaalanı, Edirne (Demirhanlı) Havaalanı ve henüz ihalesi yapılmamış Sarıkamış Havaalanıdır.

Hava Liman/Meydan olarak DHMİ Genel Müdürlüğü'nün işletiminde olanlar ise; Atatürk Hava Limanı, Esenboğa Hava Limanı, Adnan Menderes Hava Limanı, Antalya Hava Limanı, Dalaman Hava Limanı, Adana Hava Limanı, Trabzon Hava Limanı, Milas-Bodrum Hava Limanı, İsparta Süleyman Demirel Hava Limanı, Nevşehir-Kapadokya Hava Limanı, Adıyaman Havaalanı, Ağrı Havaalanı, Balıkesir-Merkez Havaalanı, Bursa-Yenişehir Havaalanı, Çanakkale Havaalanı, Çardak Havaalanı, Çorlu Havaalanı, Diyarbakır Havaalanı, Elazığ Havaalanı, Erzincan Havaalanı, Erzurum Havaalanı, Gaziantep Havaalanı, Kahramanmaraş Havaalanı, Kars Havaalanı, Kayseri Havaalanı, Konya Havaalanı, Balıkesir-Körfez Havaalanı, Malatya Havaalanı, Mardin Havaalanı, Muş Havaalanı, Samsun-Çarşamba Havaalanı, Siirt Havaalanı, Sinop Havaalanı, Sivas Havaalanı, Şanlıurfa Havaalanı, Tokat Havaalanı, Uşak Havaalanı, Van Havaalanı ve Zonguldak Havaalanı olup, tamamı sivil hava ulaşımına açıktır.

./..

7/4291 275

DHMİ Genel Müdürlüğü tarafından işletilmekte olan bu hava liman ve meydanların tamamının yatırımı bitmiş, işletme safhasına geçmiştir. Ancak, bu 39 hava limanı ve meydanın, gerek idamesi gerekse modernizasyonu için gerekli olan idame-yenileme yatırımları dışında, müstakil proje olarak yatırım programlarında yer alan ve yatırımları devam eden hava limanı ve meydanlarımız ise; Nevşehir-Kapadokya Hava Limanı Alt ve Üst Yapı İnşaatı, Antalya-Gazipaşa Havaalanı İnşaatı, Atatürk Hava Limanı 18/36 Paralel Pist, Apron ve Bağlantı Yolları Yapımı, Bursa-Yenişehir Havaalanı İnşaatı, Erzurum Havaalanı Terminal Binası İnşaatı, Gökçeada Havaalanı Alt Yapı İnşaatı, Denizli-Çardak Havaalanı İnşaatı, GAP Uluslar arası Havaalanı İnşaatı, Gaziantep Havaalanı Alt ve Üst Yapı Tevsi İnşaatı ile Antalya Hava Limanı II. Pist İnşaatı ve Arıtma Tesisi Yapımıdır.

Dış hatlara açık olan hava limanları, pik sezon olarak ifade edilen dönemlerde tam kapasite ile çalışmaktadır. Başta Antalya ve Atatürk Hava Limanları olmak üzere ülkemizin turistik ve ticari amaçlı olarak dışa açılan kapıları konumundaki limanlarımız rantabl çalışmaktadır. Ancak, tüm işletmelerde olduğu gibi hava alanı işletmesinde de öncelik karlılık-verimlilik esasına dayandırılmakla birlikte, havaalanının yapılacağı bölgenin sosyal yapısı, stratejik önemi, ileriki yıllarda oluşabilecek yolcu potansiyeli gibi diğer sosyal etkenlerde, yatırımın rantabilitesi ile birlikte değerlendirilmektedir. Bu limanların dışında kalan hava meydanları ise kapasite altı çalışmakla birlikte, Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün 233 Sayılı Kararname'den gelen " Kamu Hizmeti Sunma" vasfı nedeniyle, tam kapasitede hizmet vermenin yanında, yörenin sosyal, ekonomik, kültürel yapısı, stratejik konumu gözönünde tutularak, kapasite altı da olsa meydanlarda yürütmekle yükümlü olunan hizmetler verilmeye devam edilmektedir.

Diğer taraftan; pik dönemlerdeki kapasite kullanım oranları, yıl bazındaki kapasite kullanım oranlarına nazaran işletme açısından daha büyük önem arzetmektedir. Bu nedenle yıllık bazda verilecek kapasite kullanım oranı fazla anlamlı olamayacaktır. Rantabl çalışan liman ve meydanların karlılıkları da, gerçekleşen trafikler ölçüsünde değişkenlik göstermektedir. Pik sezonda yüksek kar sağlayabilen bir meydan ölü sezonda bu karlılığa ulaşamamaktadır. Bu nedenle aylık bazda alınacak rakamlar yanıltıcı olabileceği için, zarar etmekte olan aşağıda adları yazılı meydanlarımızın zararları yıllık bazda (1 ABD $= 1.122.000 TL.) aşağıya çıkarılmıştır:

	2000 YILI ZARARI	
MEYDANIN ADI	(MİLYON TL)	(ABD DOLARI)
Adana Hava Limanı	948.233	845.130
Trabzon Hava Limanı	1.009.731	899.940
Nevşehir-Kap.Hv.Limanı	546.642	487.203
Çorlu Havaalanı	524.677	467.627
Diyarbakır Havaalanı	408.255	363.864
Elazığ Havaalanı	810.531	722.400
Erzurum Havaalanı	754.856	672.777

./..

7/4291 278

Gaziantep Havaalanı	651.512	580.670
K.Maraş Havaalanı	461.842	411.624
Kars Havaalanı	732.218	652.600
Kayseri Havaalanı	50.560	45.062
Konya Havaalanı	46.070	41.060
Balıkesir-Körfez Hv.Alanı	249.433	222.311
Malatya Havaalanı	241.703	215.422
Muş Havaalanı	414.349	369.295
Samsun Havaalanı	795.875	709.336
Ş.Urfa Havaalanı	397.543	354.316
Van Havaalanı	595.459	530.712
Isparta S.Demirel Hv.Alanı	1.417.259	1.263.154
Balıkesir-Merkez Hv.Alanı	17.867	15.924
Zonguldak Havaalanı	50.119	44.669
Tokat Havaalanı	210.417	187.538
Sivas Havaalanı	370.803	330.483
Uşak Havaalanı	85.572	76.267
Sinop Havaalanı	343.060	305.757
Denizli-Çardak Hv.Alanı	242.438	216.076
Mardin Havaalanı	78.969	70.382
Ağrı Havaalanı	446.966	398.365
Siirt Havaalanı	181.058	161.371
Çanakkale Havaalanı	352.980	314.600
Erzincan Havaalanı	725.938	647.000
Adıyaman Havaalanı	213.908	190.650

Son dönemde yapılan değerlendirme sonucunda; Sinop, Sivas, Uşak, Tokat, Zonguldak-Çaycuma ve Balıkesir-Merkez havaalanlarının hava trafiğine kapatılmaları yönündeki çalışmalar başlatılmıştır. Diğer havaalanları ile ilgili değerlendirmeler ise devam etmektedir. Bu çalışma kapsamında bazı havaalanlarımızda (Isparta-Süleyman Demirel Havalimanı) 24 saat çalışma prensibi yerine 12 saat ya da meydanların durumuna göre 8 saat çalışma prensibine geçilmesi, ülkemizde yaşanılan son ekonomik durum da gözönünde bulundurularak gider kalemlerinde her türlü tasarrufu sağlayacak tedbirlerin alınması planlanmış ve uygulama aşamasına getirilmiştir.

1 Ocak 1990 tarihi itibariyle, işletimdeki 39 hava liman/meydanlardan askeri-sivil müşterek kullanımlı meydanlar; Balıkesir-Merkez Havaalanı, Bursa-Yenişehir Havaalanı, Çanakkale Havaalanı, Çardak Havaalanı, Çorlu Havaalanı, Diyarbakır Havaalanı, Elazığ Havaalanı, Erzincan Havaalanı, Erzurum Havaalanı, Kayseri Havaalanı, Konya Havaalanı, Malatya Havaalanı, Muş Havaalanı, Sivas Havaalanı, Uşak Havaalanı ve Zonguldak-Çaycuma Havaalanı'dır

./..

7/4291 -9- 272

Sivil/asker müşterek kullanılan havaalanlarının yapım, geliştirme ve sivil tesislerin ilave kararları, 52, 53, 54, 55 ve 56. Cumhuriyet Hükümetlerince alınıp gerçekleştirilmiştir.

Yatırım ve inşaat işleri devam eden Nevşehir-Kapadokya, Bursa-Yenişehir ve GAP Uluslararası Havaalanı; kendi bölgelerinde gerçekleşen yolcu ve uçak trafiği ile ihracat ve turizm potansiyelleri değerlendirildiğinde rantabl oldukları görülmüş, Gökçeada Havaalanında ise, stratejik önemi nedeniyle rantabilite şartı aranmamaktadır.