

7/4347 227

T.C.
ULAŖTIRMA BAKANLIđI
Arařtırma Planlama ve Koordinasyon Kurulu Bařkanlıđı

SAYI : B.11.0.APK.0.10.01.21./EA/
KONU : İzmir Milletvekili
Sayın Hakan TARTAN'ın
yazılı soru önergeleri

262-15957

15 HAZİRAN 2001

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAřKANLIđINA

İLGİ: TBMM Bařkanlıđının 30.05.2001 tarih ve A.01.0.GNS.0.10.00.02-7/4347-10602/24845 sayılı yazısı.

İzmir Milletvekili Sayın Hakan TARTAN'ın 7/4347-10602 sayılı yazılı soru önergesinin cevabı ekte sunulmuřtur.

Bilgilerinize arz ederim.



Prof.Dr.Enis ÖKSÜZ
Ulařtırma Bakanı

~~E K~~
~~1 Cevap formu(2 Sayfa)~~
~~DAđITIM:~~
~~TBMM Bařkanlıđına~~
~~Bařbakanlıđı~~

İZMİR MİLLETVEKİLİ SAYIN HAKAN TARTAN'IN 7/4347-10602 SAYILI
YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI

SORULAR:

1-Ülkemizde DHMİ'ye bağlı yolcu sirkülasyonu olan kaç havaalanı bulunmaktadır?

2-Bu havaalanlarının son 10 yıl itibariyle yıllık yolcu kapasitesi ve gelir gider durumları nasıldır?

3-Halen yapım aşamasında ve DHMİ'ye devredilecek olan havaalanı var mıdır? Varsa bunların yapıldığı yerler nerelerdir, hangi firmalar tarafından yapılmaktadır, proje bedelleri ne kadardır, tahmini maliyetleri ne olacaktır?

4-Halen DHMİ'ye bağlı olan ve atıl durumda bulunan havaalanları için ne gibi düzenlemeler düşünülmektedir?

5-Bu havaalanlarının atıl duruma düşmelerinde gerek fizibilite raporlarının eksikliği gerekse siyasi yatırım olarak düşünülmesinin etkisi var mıdır?

CEVAP:

Ülkemizde, Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü işletiminde olup, yolcu sirkülasyonu olan sivil ve sivil/askeri müşterek kullanımlı 39 adet hava liman/mezdanı bulunmaktadır.

Dış hatlara açık olan hava limanları, pik sezon olarak ifade edilen dönemlerde tam kapasite ile çalışmaktadır. Bu limanların dışında kalan meydanlar ise kapasite altı çalışmakla birlikte, Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün, 233 sayılı Kararnameden 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.

Havaalanlarının gelir-gider durumları da; gerçekleşen trafiklere, dolayısıyla kapasite kullanım oranlarına göre aylar ve yıllar bazında değişiklik arz etmektedir. 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.

Son dönemde yapılan deęerlendirmeler sonucunda; Sinop, Sivas, Uşak, Tokat, Zonguldak-Çaycuma ve Balıkesir-Merkez havaalanlarının hava trafięine kapatılmaları yönündeki çalışmalar başlatılmıştır. Isparta-Süleyman Demirel Hava Limanında uygulanan 24 saat çalışma prensibinden, 8 saat çalışma prensibine geçilmiştir. Diğer havaalanlarıyla ilgili olarak da deęerlendirme çalışmalarına devam edilmektedir. Ayrıca ülkemizde yaşanan son ekonomik durum da gözönünde bulundurularak havaalanlarındaki gider kalemlerinde her türlü tasarrufu sağlayacak tedbirlerin alınması planlanmış ve uygulama aşamasına getirilmiştir.

Bu havaalanlarının atıl duruma düşmelerinde; yatırıma başlanılmadan önce yapılması zorunluluk arz eden fizibilite etüdlerinin ve rantabilite analizlerinin yapılmamış olması da bir etkidir. Bu havaalanlarından Uşak, Tokat, Zonguldak-Çaycuma ve Balıkesir-Merkez havaalanları, bir dönem Hükümet Programlarında yer verilen “Her İle Bir Havaalanı” projesinden hareketle, Genel Bütçe ve İl Özel İdarelerince müştereken gerçekleştirilip, işletim aşamasında Devlet Hava Meydanları İşletmesine devredilmiştir.

Sinop Havaalanı, 1993 yılında ABD Radar Üs Komutanlığı, Sivas Havaalanı ise 1997 yılında Hava Kuvvetleri Komutanlığı tarafından işletici kuruluş Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü’ne devredilmiştir.