7/4489

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

- 5 TEMMUZ 2001

SAYI : B.11.0.APK.0.10.01.21./EA/-848-17768
KONU : İstanbul Milletvekili
Sayın Ali COŞKUN'un
yazılı soru önergesi

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

İLGİ: A) TBMM Başkanlığının 15.06.2001 tarih ve A.01.0.GNS.0.10.00.02-7/4489-10868/25402 sayılı yazısı.
B) Başbakanlığın 19.06.2001 tarih ve B.02.0.KKG.0.12/106-532-5/2953 sayılı yazısı.

İstanbul Milletvekili Sayın Ali COŞKUN'un Sayın Başbakanımıza yönelttiği 7/4489-10868 sayılı yazılı soru önergesi ile ilgili olarak Savunma Sanayii Müsteşarlığından alınan yazı ekte gönderilmektedir.

Konu ile ilgili daha detaylı bilgi Milli Savunma Bakanlığı Savunma Sanayii Müsteşarlığından temin edilebilir.

Bilgilerinize arz ederim.

Prof.Dr.Enis ÖKSÜZ
Ulaştırma Bakanı

EK :
1 Cevap formu (6 Sayfa)
DAĞITIM:
TBMM Başkanlığına
Başbakanlığa

7/4489 -4-

İVEDİ 517

T.C.
M.S.B.
SAVUNMA SANAYİİ MÜSTEŞARLIĞI

İVEDİ

Ankara

SAYI : B041-SSM-006-0000-ITE-0100-16.00 4545
KONU : İstanbul Milletvekili Sayın Ali Coşkun'un Yazılı Soru Önergesi

28 Haziran 2001

ULAŞTIRMA BAKANLIĞI'NA
(Araştırma Planlama ve Koordinasyon Kurulu Başkanlığı)

İLGİ: Ulaştırma Bakanlığı Araştırma Planlama ve Koordinasyon Kurulu Başkanlığı'nın 26 Haziran 2001 tarih ve B.11.0.APK.0.10.01.21./EA/-797 sayılı yazısı.

Bakanlığınızın İlgi'de kayıtlı yazısı ile talep edilen, İstanbul Milletvekili Sayın Ali Coşkun'un Sayın Başbakanımıza yönelttiği 7/4489-10868 sayılı yazılı soru önergesi kapsamında sorulan sorular ve soruların cevaplandırılmasında yararlanılabilecek Müsteşarlığımız görüşleri yazımız ekinde sunulmaktadır.

Arz ederim.

Prof.Dr. D. Ali ERCAN
Müsteşar

EK :
-Müsteşarlığımız Görüşleri (1 adet, 6 sayfa)

T. C.
ULAŞTIRMA BAKANLIĞI
İdari ve Mali İşler Dairesi Başkanlığı
Genel Evrak ve Arşiv Müdürlüğü
Tarihi | Kayıt No. | Havale
02 TEMMUZ 2001 | 17356 |

Kirazlıdere Mevkii 06100 ANKARA Tel: 417 23 26 Faks: 417 32 66 Teleks: 46377 ssgd tr

7/4489 -5-

B041-SSM-006-0000-ITE-0100-16.00-[illegible] sayı ve 22/06/2001 tarihli yazının ekidir. 516

İSTANBUL MİLLETVEKİLİ SAYIN ALİ COŞKUN'UN SAYIN BAŞBAKANIMIZA YÖNELTTİĞİ 7/4489-10868 SAYILI SORU ÖNERGESİ KAPSAMINDA SORULAN SORULAR VE SORULARIN CEVAPLANDIRILMASINDA YARARLANILABİLECEK MÜSTEŞARLIĞIMIZ GÖRÜŞLERİ.

1. Kurtköy havalimanı hangi gerekçe ve fizibilite çalışmasına göre yapılmıştır? Ekonomik değilse neden yapılmıştır?

Sabiha Gökçen Havaalanı, Savunma Sanayii Müsteşarlığı tarafından yürütülmekte olan İleri Teknoloji Endüstri Parkı ve Havaalanı Projesi (İTEP) kapsamında bir "Mükemmelliyet Merkezi" olarak geliştirilecek olan Teknokentin 6 ana unsurundan biridir. İTEP Projesinin ana amacı, Türk Silahlı Kuvvetlerinin ileriye yönelik ve üstün teknoloji gerektiren harekat ihtiyaçlarının milli kaynaklardan karşılanmasını ve yoğun Araştırma-Geliştirme (AR-GE) çalışmalarıyla ileri teknolojinin üretilmesini teminen, milli, stratejik ve dinamik bir alt yapı oluşturmaktır.

Bu amaç doğrultusunda, 1990-1993 yılları arasında uluslararası bir konsorsiyum tarafından uygun ortamın ve tasarımın oluşturulmasına ilişkin olarak bir fizibilite ve master plan çalışması yapılmış ve bu çalışmada proje unsurları, maliyetler, ilgili teknoloji alanları, yaratılacak istihdam ile İTEP Projesinin ülke ekonomisine sağlayacağı doğrudan ve dolaylı girdiler bilimsel veriler çerçevesinde ve ciddi bir çalışma ile irdelenerek, İTEP Projesi Master Planı hazırlanmıştır. Proje ile; Milli savunma politikası ve milli savunma potansiyeli verileri esas alınarak, askeri amaçlı teknolojilerin sivil amaçlı olarak da kullanımına önem veren bir strateji çerçevesinde, ekonomik kalkınmamıza da öncülük edecek ileri savunma teknolojilerinin yurt içinde temini amacıyla bilim-sanayi-eğitim/öğretim işbirliğine dayalı bir altyapı oluşturulacaktır.

Master Plan, İTEP Projesi kapsamında yürütülecek program ve alt programların uygulanmasına destek vermek ve aynı zamanda savunma harcamalarının orta ve uzun vadede Genel Bütçe üzerindeki yükünü hafifletmek amacıyla, İstanbul-Kurtköy'de kamuya ait ve bir kısmı da ihtiyaçlar dikkate alınarak bilahare kamulaştırılan toplam 1350 hektarlık bir alanda İleri Teknoloji Endüstri Parkı ile birlikte, Uluslararası Havaalanı, Serbest Bölge İdaresi, Ticari ve Sosyal Bölge, Havacılık ve Uzay Enstitüsü ve Uluslararası Havacılık Bakım-Onarım-Modernizasyon Merkezi'nin oluşturulmasını ve projenin sözkonusu 6 ana unsuru arasında sinerji yaratılmasını öngörmüştür.

Yerli yabancı özel yatırımcılar tarafından özellikle elektronik, havacılık/uzay ve savunma sanayii alanlarında ileri teknoloji üretimin yapılacağı Endüstri Parkında, yan sanayii, AR-GE ve hizmet söktörleri de dikkate alındığında, önemli boyutlarda istihdam sağlanarak, Türkiye'de teknolojik altyapının geliştirilmesi için bir model ortamı yaratılacaktır. Ayrıca, İTEP Projesinin gerek fiziksel büyüklüğü gerekse sosyal, teknolojik ve ekonomik amaçları dikkate alındığında yeterli etkinin yaratılabilmesi için, proje sahasında geniş kapsamlı bir eğitim/öğretim imkanının teşkil edilmesi

B041-SSM-006-0000-ITE-0100-16.00-..... sayı ve ..../06/2001 tarihli yazının ekidir.

öngörülmektedir. Bu kapsamda, Türkiye'deki iş/sanayii kesimi ile eğitim/öğretim ve AR-GE kuruluşları arasındaki ilişkiler sistemin değişiklik ihtiyacından yola çıkılarak, Teknolojinin gerektirdiği ihtiyaca cevap verecek özel ihtisas sahibi insan gücünün yetiştirileceği, iş/sanayii odaklı değerler benimsemiş, müfredat ve AR-GE çalışmalarının belirlenmesi, yönlendirilmesi açısından sanayi kuruluşları ve iş dünyası ile devamlı ilişki içerisinde bulunacak bir Havacılık ve Uzay Enstitüsü kurulacaktır.

Endüstri Parkında yaratılacak istihdamın vasfı ve Proje sahasında yürütülecek yüksek teknolojili üretim ve AR-GE faaliyetlerinin özelliği, Proje sahası içerisinde inşaa edilecek bir uluslararası havaalanını, İTEP Projesi'nin bütünlüğü ve etkinliği açısından önemli kılmaktadır. Master Plan, Proje sahasında inşa edilecek bir uluslararası havaalanının;

- *Teknokent sahasında yürütülen üretim faaliyetleri ile Proje sahasındaki eğitim/öğretim, ar-ge ve ticari faaliyetlerin yoğunluğu ve niteliği gereği, projenin yaratacağı nitelikli insan gücü trafiğine uygun çözümüm havayolu taşımacılığı olması,*

- *Endüstri Parkı hedef sektörlerinde yapılacak üretimin, genel olarak ufak, hafif fakat yüksek parasal değere sahip, hassas malzeme, ekipman ve ürünler içermesi ve bunlar için en uygun taşımacılık metodunun havayolu taşımacılığı olması,*

- *Endüstri Parkı hedef sektörleri arasında önemli yer tutan havacılık ve uzay sanayii alanında faaliyet gösterecek firmaların faaliyetleri ile ilgili döner ve sabit kanatlı platformaların iniş/kalkış pisti ve taksi yolu ihtiyacının giderilmesi,*

- *İstanbul'un, giderek artan hava trafiği karşısında, önemli bir sorun haline gelen uluslararası havameydanı kapasite probleminin hafifletilmesi*

açılarından, İTEP Projesinin vazgeçilmez bir unsuru olduğunu belirtmektedir.

Sabiha Gökçen Uluslararası Havaalanı, yukarıda kısaca tarif edildiği şekilde İTEP Projesi olarak adlandırılan bütünün önemli bir parçasıdır. Sabiha Gökçen Havaalanı, elektronik, havacılık ve uzay endüstrileri ağırlıklı yüksek teknoloji üretimin yapılacağı, Serbest Bölge statülü Endüstri Parkı ve Uluslararası Havacılık Bakım Onarım Modernizasyon Merkezi'nin yanısıra iç ve dış hatlara yönelik yolcu ve yük trafiğine hizmet verecek şekilde planlanmıştır.

Havalanı, "Category II" seviyesinde; uçuş, yer ve yolcu güvenliği açısından da Türkiye'nin en gelişmiş havaalanıdır. Teknokentin hayata geçirilmesi yolunda önemli bir çekirdek teşkil edecek olan Havaalanı, birinci aşamada özellikle İTEP Proje hedeflerine hizmet edecek şekilde planlanmış olup; şu anda Türkiye'de bulunmayan en son teknoloji ile donatılmış vaziyette, dış hat ağırlıklı 3 milyon yolcu ve 90 bin ton kargo kapasiteli olarak 8 Ocak 2001 tarihinde hizmete girmiştir.

B041-SSM-006-0000-ITE-0100-16.00-..... sayı ve ..../06/2001 tarihli yazının ekidir.

Esas itibariyle İTEP Proje amaçları doğrultusunda hizmet verecek böyle bir havaalanını iç ve dış hat yolcu ve yük trafiğine kapalı tutmak düşünülemez.

Dünyadaki birçok mega kentte olduğu gibi İstanbul'un Atatürk Havaalanı yanında ikinci bir uluslararası havaalanına ihtiyacı vardır. Şehir içerisinde sıkışan ve hava trafiği açısından zaman zaman kilitlenme noktasına gelen Atatürk Havaalimanı'nın aşırı yükünü üzerinden alacak olan Sabiha Gökçen Havaalanı, geleceğin şimdiden görülmesi açısından da Türkiye'nin zamanlaması iyi yapılmış projelerinden birisidir. Nitekim, Devlet Planlama Teşkilatının VIII. Beş yıllık Kalkınma Planı kapsamında hazırlanan "Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Hava Yolcu Ulaştırması Alt Komisyonu Raporu"nda, Atatürk Havalimanın (yeni Dış hatlar terminali ile) 22,5 Milyon yolcu/yıllık mevcut kapasitesinin 2006 yılında tahmini 29 Milyon yolcu/yıllık trafiği karşılamada yetersiz kalacağı belirtilmekte ve 2006 yılı itibariyle 6,5 milyon yolcu/yıl olarak gerçekleşeceği düşünülen %29'luk kapasite açığının, beş yıllık dönem zarfında Sabiha Gökçen Havaalanı ve İstanbul bölgesindeki diğer havaalanlarının ilave kapasiteleri ile kapanabileceği ifade edilmektedir. Anlaşılacağı üzere 3,5 Milyon yolcu/yıllık mevcut kapasitesi ile bile Sabiha Gökçen Havaalanı 2006 yılında beklenen kapasite açığını karşılamada yetersiz kalmaktadır.

Sabiha Gökçen Havaalanı'nı işletilmesi için Müsteşarlığımız öncülüğünde, Türk Silahlı Kuvvetleri Güçlendirme Vakfı, TUSAŞ, Türk Hava Kurumu, HAVELSAN ve ASELSAN'ın ortaklığıyla Havaalanı İşletme ve Havacılık Endüstrileri A.Ş. (kısa adı HEAŞ) kurulmuştur. Havaalanı işletme şirketi, işletme ve pazarlama stratejilerini, kendi özerk yapısı içerisinde serbest piyasa kurallarına göre belirleyecek ve İTEP Projesi hedefleri doğrultusunda iç ve dış pazarlara yönelik olarak uygun görülen havacılık taşıma, işletme ve endüstri şirketleriyle görüşmelerini sürdürerek halen mevcut ve gelecek talepleri değerlendirecektir. Bünyesinde istihdam ettiği nitelikli personel, çağın gerektirdiği yönetim ve işletme politikalarını takip ve uygulaya müsait dinamizm ve mekanizmaları ile HEAŞ, bir yandan yapılan yatırımın etkin bir şekilde ve tümü ile geri dönüşüne imkan verecek, diğer yandan da havaalanı işletmeciliğinde bir KİT yaratılarak kaynak israfında süreklik yaratılması tehlikesini ortadan kaldırmış olacaktır. Havaalanı faaliyetlerinden kazanılacak her kuruş, HEAŞ'ın kuruluş sermayesinin %95'inin Müsteşarlığımız ve Türk Silahlı Kuvvetleri Güçlendirme Vakfı'nca karşılamasından ötürü, yine Silahlı Silahlı Kuvvetler'imizin teknolojik olarak geliştirilmesine yönelik projeler ve özel sektörün AR-GE ihtiyaçlarının karşılanmasında kullanılacaktır.

2. İşletmeye açılan Havalimanı neden tam kapasite ile seferlere başlayamamıştır?

Sabiha Gökçen Havaalanı, Havaalanı'na seferi olan her türlü sivil uçağa, işletme organizasyonu ve gerekse uçuş üniteleri bakımından hizmet verebilecek imkan ve kabiliyettedir.

B041-SSM-006-0000-ITE-0100-16.00-..... sayı ve ..../06/2001 tarihli yazının ekidir.

Havaalanında üretilen hizmetler tamamlayıcı bir üründür. Havaalanları tek başına bir talep objesi olmadığından doğal olarak kendi kendilerine bir talep yaratamazlar. Ancak bir ülkeye ya da şehre oluşmuş olan bir seyahat ve turizm talebinin karşılanmasında kullanılabilirler.

Bilindiği üzere, organizatörlerce seyahat ve turizm organizasyonları hemen hemen bir yıl ve daha da öncesinden yapılarak, satışa sunulmaktadır.

8 Ocak 2001 tarihinde hizmete açılan ve henüz 6 aydır hizmete açık bulunan Sabiha Gökçen Havaalanı için, biletlerin çok önceden satılmış olduğu dikkate alınırsa, içinde bulunduğumuz yaz sezonunda yüksek bir trafiğin beklenilmesi gerçekçi olmayacaktır.

Kaldı ki, dünya genelinde kamu altyapı yatırımı olarak yapılan havaalanlarında yatırımların geri dönüş hızı son derece yavaş ve trafiğe ilk defa açılanların ise işletme bütçelerinin belirlenmesi son derece zordur. Örnek olarak Londra'da bulunan Stanset Havaalanı beklenen trafik değerlerine ancak 3 yılda ulaşabilmiş olup, dünyanın en büyük havalimanlarından biri olan Honkong'un yeni havaalanı için hala tutarlı bir bütçe yapılamamaktadır.

Sonuç olarak, Havaalanı'nda yeterli bir trafiğin gelişmediğini söyleyebilmek için zaman çok erkendir.

3. Uçuş seferlerine başlayabilmesi için ne gibi tedbirler alınmıştır?

Sabiha Gökçen Havaalanı'ndan, yapılmakta olan düzensiz uçuşların dışında, ayrıca düzenli olarak;

- *Türk Hava Yolları tarafından Ankara'ya haftada 11,*
- *Kıbrıs Türk Hava Yolları tarafından Tel Aviv'e haftada 2,*
- *Kıbrıs Türk Hava Yolları tarafından Lefkoşe'ye haftada 2*
- *Tajikistan Hava Yolları Tarafından Münih'e haftada 1,*
- *Tajikistan Hava Yolları Tarafından Duşanbe'ye haftada 1 ,*
- *Deutsche B A tarafından Berlin'e haftada 2 ,*
- *Air Commerce tarafından Bosna'ya haftada 1*

olmak üzere toplam olarak Havaalanı'ndan halen haftada 20 sefer düzenlenmektedir.

Sabiha Gökçen Havaalanı'nın 8 Ocak 2001 tarihinde hizmete açılışından bu güne kadar geçen 6 aylık dönemde uçak trafiği 488'e, yolcu trafiği 17.657'ye ulaşmıştır.

Bu durumda DHMİ Genel Müdürlüğünce işletilmekte olan uluslararası trafiğe açık 18 havaalanı arasında, bu havaalanlarının 2000 yılındaki 12 aylık toplam dış hat trafikleri esas alındığında dahi, Sabiha Gökçen Havaalanı dış hat yolcu trafiği bakımından 6 aylık rakamlarıyla bu günden 13 üncü sırada yer almaktadır.

7/4489 -9-

B041-SSM-006-0000-ITE-0100-16.00-..... sayı ve ..../06/2001 tarihli yazının ekidir. 522

Ayrıca, önümüzdeki aylarda mevcut taşıyıcıların sefer sayılarını artırması ve diğer başka taşıyıcıların da Havalanı'ndan sefer düzenlemeye başlaması beklenilmektedir. Bu durumda, sıralamadaki yerin yıl sonu itibariyle çok daha yukarılarda gerçekleşecektir.

Havaalanlarının, bulundukları ülkelerin ve şehirlerin seyahat ve turizm talebi yaratma potansiyelinden ayrı olarak tek başlarına bir talep objesi olamayacakları olgusundan hareketle HEAŞ, Havaalanındaki trafiğin artırılmasına dönük olarak, Ülkemiz, İstanbul ve Sabiha Gökçen Havaalanı'nın birlikte tanıtımı için yoğun bir gayret içindedir,

4. Dünyanın başka ülkelerinde reklam yoluyla yolcu toplanıyor mu?

Devlet tarafından belirli bir trafik garantisi verilmemiş dünyada diğer havaalanları gibi Sabiha Gökçen Havaalanı için de tanıtım ve reklam faaliyetlerinde bulunulmaktadır.

Havaalanı'nın aralarında World Travel Buyer's Guide, ACI Europe Communique, Airport Yearbook 2001/2002, Türkiye Tanıtım Turizm Gazetesi, Travel Talk, ITB Fuar Kataloğu, Routes & Destinations, birlik Dergisi, Touristik Aktuell, İstanbul Kongreler Şehri, Hürriyet Almanya, Atlas International ve Expo Touristik'in bulunduğu birçok dergide gerek editorial yazılarla gerekse reklam yoluyla dış tanıtımı yapılmıştır..

Yine tanıtım amacıyla; 10. ACI Europe Roma Fuarı, WTM Londra Turizm Fuarı, ITTE 2001 Türkiye Uluslararası Seyahat ve Turizm Fuarı , ITB Berlin Uluslararası Turizm Fuarı, ACI Amsterdam Fuarına iştirak edilmiş, çeşitli organizasyonlarla aralarında American Airlines, Air France, Lufthansa, Delta Airlines, Swissair, Pegasus, Sunexpress, Aerolloyd, Condor, LTU, Germania ve Öger Tur'un bulunduğu birçok havayolu şirketi Havaalanı'na davet edilerek gezdirilmiş ve bilgilendirilmiştir.

5. Milyarlarca dolara mal olan uluslararası boyutta hizmet verebilecek bu havalimanı neden ekonomimize kazandırılıp seferlere başlatılamıyor?

Bilindiği üzere dünyanın hemen hemen tüm metropollerinde birden çok havaalanı bulunmaktadır. Trafiğin daha avantajlı konumda bulunan bir havaalanına yığılmasını önlemek amacıyla, bu havaalanları arasındaki trafik ayrımı Devlet tarafından yapılmaktadır.

Uluslararası bu uygulamaya paralel olarak, ülkemizde de bu yönde bir yasal düzenleme mevcut olup, bu yetki, 2920 Sayılı Türk Sivil Kanunu ile Ulaştırma Bakanlığına verilmiştir.

2920 Sayılı Kanunun 36 ncı maddesi, "Aynı bölgede birden fazla hava trafiğine açık havaalanının bulunması halinde, Ulaştırma Bakanlığı kamu yararına ilişkin nedenlerle bunların kullanılmasını düzenleyebilir ve özellikle bu alanlardan her birine belirli hava aracı tiplerine, hava faaliyetlerinin veya ticari faaliyetlerinin belirli bir bölümüne tahsis edebilir." hükmünü amirdir.

7/4489 -10-

B041-SSM-006-0000-ITE-0100-16.00-..... sayı ve ..../06/2001 tarihli yazının ekidir.

323

Ülkemizde, Sabiha Gökçen Havaalanı dışındaki tüm havaalanları tek elden yönetilmektedir. DHMİ Genel Müdürlüğü aynı zamanda ülkemiz hava trafik yönetimini de üslenmiş olup, İstanbul terminal sahasında yaklaşma kontrol hizmeti de bu Genel Müdürlükçe yapılmaktadır.

Ancak, daha da önemlisi, havaalanlarının ayrı ayrı birer meydan otoritesi olarak yapılanmamış olması nedeniyle, tüm havaalanlarında yer hizmetleri, yakıt, bakım gibi alt hizmetlerin aynı idari rejim içinde, hemen hemen aynı kuruluşlarca yapılmakta olması gerçeği, örneğin İstanbul, Antalya, Bodrum ve Dalaman'a seferleri olan bir hava taşıyıcısını Sabiha Gökçen Havaalanı'nı kullanmak konusunda daha temkinli olmaya itebilmektedir. Yani daha açık bir ifade ile; İstanbul'da Sabiha Gökçen Havaalanı'nı kullanmayı planlayan yabancı veya yerli hava taşıyıcılarının, uluslararası trafiğe açık diğer 18 havaalanında teşkilatlanmış olan yer hizmetleri ve akaryakıt kuruluşları karşısında ticari menfaatlerini ve ticari konumunu koruyup koruyamayacağı konusunda endişe duydukları gözlenmektedir.

Ayrıca, Atatürk Havalimanından yurt dışına yılda en az 4 milyon giden yolcu trafiğine karşılık gelen bir gelirin devletçe taahhüt edilmiş olduğu hususu da önemle not edilmeli ve dikkate alınmalıdır.