7/7305

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

SAYI : B.11.0.APK.0.10.01.610-01/-1292-29190 19 TEMMUZ 2005
KONU :Aydın Milletvekili
Sayın M. Mesut ÖZAKCAN'ın
yazılı soru önergesi

36078

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

İlgi: TBMM Başkanlığının 04.07.2005 tarih ve A.01.0.GNS.0.10.00.02-12600 sayılı yazısı.

Aydın Milletvekili Sayın M. Mesut ÖZAKCAN'ın 7/7305-12568 sayılı yazılı soru önergesinin cevabı ekte sunulmuştur.

Bilgilerinize arz ederim.

Binali YILDIRIM
Ulaştırma Bakanı

EK :
1 Cevap formu(2 Sayfa)

DAĞITIM:
TBMM Başkanlığına
Başbakanlığa

7/7305

AYDIN MİLLETVEKİLİ SAYIN M. MESUT ÖZAKCAN'IN
7/7305-12568 SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI

Slot uygulaması, bilindiği gibi bazı havaalanlarının fiziksel yetersizliği, hava trafiğinin bazı saat grupları içinde olabilecek yoğunluğu azaltma ve bunlarla ilgili olarak gerekli önlemleri alma adına yapılan bir uygulamadır. Son günlerde ulusal basınımızda bu konu ile ilgili haberler yer almaktadır. Bu bağlamda;

SORU 1- Slot uygulama konusu Bakanlığınızın hangi ilgili yada bağlı biriminin yetkisindedir?

SORU 2- Bu yetkinin düzenleyici ve denetleyici kurum niteliğinde olması gereken Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından kullanılamadığı, bu nedenle ulusal hava yolu şirketimiz olan Türk Hava Yollarına devredildiği konusundaki görüşleriniz nelerdir?

SORU 3- Bu uygulamanın özelleştirme kapsamında olan Türk Hava Yolları tarafından yapılmasının doğru olmadığı yönündeki diğer hava yolu şirketlerinden gelen eleştiriler için ne düşünüyor sunuz?

SORU 4- Sektörde hava taşımacılığı alanında hizmet veren hava yolu şirketlerimizin birbirlerinin itibarlarını zedelememe adına slot konusunda alınacak önlemleriniz nelerdir?

SORU 5- İstanbul'a 3. hava limanı yapılması gerekliliği konusunda basındaki açıklamalarınız doğru mudur? Doğru ise 3. hava limanının yapılmasına neden gerek duyulmuştur?

CEVAP:

Slot uygulamaları yetkisi; 27.03.1992 tarihli Bakanlık Olur'u ile 1992 yılı yaz sezonundan itibaren Özelleştirme kapsamına alınan THY A.O. Genel Müdürlüğü bünyesinde oluşturulan Slot Koordinatörlüğü ve DHMİ'nin Atatürk Havalimanında kurulan Slot Koordinasyon Merkezine verilmiş ve bugüne kadar uygulanagelmiştir.

Bilindiği üzere, 1992 yılında ulusal bazda THY A.O. tek havayolu şirketi iken, sonraki yıllarda ve özellikle Bakanlığımızca uygulamaya konulan Bölgesel Havacılık Projesi kapsamında özel havayolu şirketleri de giderek artmıştır. Ulusal bazda rakipsiz olarak faaliyet gösterirken Slot uygulamasının THY A.O.'nca gerçekleştirilmesi geçmiş yıllardaki şartlarda uygun olabilir ancak, gelişen havacılık sektöründe oluşan rekabet sonucu bu uygulamanın sakıncalı olduğu saptanmıştır.

Havayolu taşıyıcılarına adil, eşit, katılımcı ve planlanan kapasitelere uyumlu hizmet sağlamak üzere; 30.06.2005 tarihli Olur'la THY A.O. ve DHMİ bünyesinde bulunan Slot Koordinasyon merkezlerinin Sivil Havacılık Genel Müdürlüğümüz başkanlığında yeniden yapılandırılması çalışmalarına başlanmış olup, uygulama prensiplerine ilişkin talimat çalışmaları da kısa sürede sonuçlandırılıp uygulamaya konulacaktır.

./..

Atatürk hava limanı; Ülkemizin jeopolitik konumu nedeniyle Doğu-Batı ve Kuzey-Güney bölgeleri arasında yolcu transfer merkezi olarak köprü durumundadır. 2004 yılında ülkemizde gerçekleşen toplam yolcu trafiğinin yaklaşık %34'ü bu limanımızdan gerçekleşmiş olup, 13 yerli ve 388 yabancı hava yolu taşıyıcısı tarifeli ve tarifesiz sefer düzenlemiştir. Ayrıca, Türkiye'de faaliyet gösteren birçok hava yolu şirketinin de harekat üssü konumundadır. Yurt dışı çıkışlarının büyük çoğunluğunun bu noktadan yapılması nedeniyle diğer hava alanlarıyla bağlantı seferlerinin yoğun olması, Atatürk Havalimanına olan talebi giderek arttırmaktadır.

Gelişen havacılıkla birlikte artan uçak sayısı ve büyüyen uçak gövdelerinin yanında, Bakanlığımızca başlatılan Bölgesel Havacılık projesi kapsamında iç hat uçuşları da artmış bulunmaktadır. Başta Rusya olmak üzere Birleşik Devletler Topluluğu ile Türk Cumhuriyetlerinden yoğun talepler artarak devam etmektedir.

AB üyeliği yolunda ilerleyen Ülkemiz; Avrupa-Türk Cumhuriyetleri ile Avrupa-Ortadoğu arasında hava yolu taşımacılığı konusunda daha da önem kazanacağı aşikardır. Bu bağlamda; AB kapsamında yürürlüğe girecek olan gürültü ve çevre kontrol konularının getireceği kısıtlılıklar nedeniyle Avrupa'daki bir kısım Havaalanlarının belli saatler arasında gece uçuşlarına kapalı olması, Atatürk Hava limanının da bu kısıtlamalara maruz kalabileceğini göstermektedir. Bu etkenler, belli saatlerde daha da yoğunlaşacak uçuş taleplerinin karşılanabilmesi için yeni bir Hava Limanı zorunluluğunu beraberinde getirmektedir.

Buna ek olarak, çok sayıda uluslararası nitelikte kongre ve toplantı yapmaya uygun tesisin bulunduğu İstanbul'un bilim ve kültür merkezi olarak dünyaya tanıtılması sonucu, günümüzde gerçekleşen ve gelecekte yapılacak uluslararası toplantı ve diğer aktiviteler ve her geçen gün artan spor aktiviteleri nedeniyle de Atatürk Hava Limanının kullanımını daha da arttıracağı şüphesizdir. Bu bağlamda gelecek 10 yıllık süreçte 40 Milyon civarında turistin İstanbul'a gelmesi de beklenmektedir.

Öte yandan, Ülkemizin; batısında Frankfurt, Lüksemburg ve Charles De Gaulle, doğusunda Dubai, uzak doğuda ise Singapur, Pekin ve Tokyo'nun halen kargo üssü olarak kullanıldığı malumunuzdur. Bölgeye hitap eden hava kargo taşımacılığı bu üslerden yönlendirilmekte olup, bu üslerin orta noktasında bulunan Ülkemizde, ek veya yeni tesislerin yapılmasıyla hava kargo pazarından daha büyük pay alınması mümkün olabilecektir.

Diğer taraftan, Atatürk Havalimanı PAT Sahaları uzun yıllardan beri yoğun kullanılmaktadır. Liman altyapısındaki yenileme ihtiyacına karşılık, inşaat çalışmalarından doğacak aksaklıklarla birlikte, çevredeki yapılaşma ve arazi yetersizliğinden dolayı fiziki genişletmenin mümkün olmaması gibi unsurlar da mevcut Liman için negatif unsurlardır.

Yukarıda yapılan açıklama ve değerlendirmelere göre; Atatürk Hava Limanının yanında Sabiha Gökçen Hava Limanı kapasitesinin de talepleri karşılamaya yeterli olamayacağı ve İstanbul'a 3. bir havalimanı yapılması gerekliliği ortaya çıkmaktadır.