



HALKLARIN ERİŞİLEBİLİRLİK VE DEMOKRASİ PARTİSİ
GRUP BAŞKANLIĞI
Sayı : 14982
Tarih : 12.11.2025

36714

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıdaki soruların Ulaştırma Ve Altyapı Bakanı Abdulkadir URALOĞLU tarafından Anayasa'nın 98'inci ve İçtüzüğü'nün 96'ncı ve 99'uncu maddeleri gereğince yazılı olarak cevaplandırılmasını arz ederim.

İbrahim AKIN
İzmir Milletvekili

“Kütahya, Afyon ve Uşak illerinin hava ulaşımı sorununu çözmek” iddiasıyla yapılan ve 25 Kasım 2012’de Kütahya’da hizmete açılan Zafer Havalimanı, kamuoyunda “boş havalimanı” ve “yolcu garantisi yükü” tartışmalarının en çarpıcı örneklerinden biri hâline gelmiştir. Havalimanı için 2025 yılına gelindiğinde dahi yolcu garantisi ile fiilî kullanım arasındaki uçurum kapanmamış, aksine giderek büyümüştür. Son açıklamalara göre 2025 yılı Ocak–Ekim döneminde garanti edilen 878.489 giden yolcuya karşılık sadece 30.077 yolcu gerçekleşmiş, garanti edilen yolcu sayısının sadece yüzde 3,4’ünün Zafer Havalimanını kullandığı görülmüştür. Bu durumda garanti sapmasının yüzde 96,6 gibi olağanüstü bir düzeye ulaştığı belirtilmektedir. 2012–2025 yılları arasında gerçekleşen yolcu sayısının her yıl garanti edilen sayının çok altında kalması nedeniyle Hazine’nin işletmeci şirkete toplamda yaklaşık 85 milyon Avro ödeme yaptığı haberlerde yer almaktadır.

Söz konusu tablo, yalnızca bölgesel bir havalimanının yetersiz kullanımını değil, aynı zamanda özelleştirme ve kamunun tasfiyesinin, kamu yararı gözetilmeden yapılan fizibilite çalışmalarının, gerçeklikten uzak yolcu garantilerinin ve kamu adına sürdürülen denetim eksikliğinin yarattığı ağır mali sonuçları ortaya koymaktadır. Türkiye’nin farklı bölgelerinde inşa edilen diğer Yap-İşlet-Devret havalimanlarında da benzer şekilde garantiler ile gerçekleştirmeler arasındaki farkın oldukça yüksek olduğu; milyonlarca liralık mali kaynağın şirketlere aktarıldığı çeşitli bağımsız rapor ve medya haberlerinde dile getirilmektedir. Bu durumun bütçeye etkileri, şeffaflık eksikliği ve geleceğe dönük yükümlülükler açısından ciddi riskler barındırdığı açıktır.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından yürütülen bu yatırımlarda fizibilite raporlarının bilimsel nitelikten uzak olduğu, yolcu potansiyelinin politik ve ticari tercihler doğrultusunda abartıldığı ve sözleşme koşullarının kamu lehine değil şirket lehine belirlendiği yönündeki değerlendirmeler kamuoyunda yaygındır. Ayrıca sözleşme revizyonlarının gündeme alınmadığı, kamunun zararını azaltıcı tedbirlerin şeffaf bir biçimde açıklanmadığı görülmektedir.

Bu bağlamda;

1. Zafer Havalimanı için 2012’de hazırlanan fizibilite raporunda yolcu garantisi hangi yöntemlerle belirlenmiştir? Bu rapor kamuoyuna açıklanacak mıdır?
2. Zafer Havalimanı için 2012–2025 yılları arasında her yıl için verilen yolcu garantisi ve gerçekleşen yolcu sayısı kaçtır?

3. Bu havalimanı için 2012'den bugüne kadar şirketlere yapılan garanti ödemelerinin yıllara göre dökümü nedir?
4. Ekim sonu itibariyle 2025 yılı için öngörülen garanti-gerçekleşme farkı ne kadardır? Bu fark için yapılacağı kesinleşen ödeme tutarı nedir?
5. Bakanlığınız Zafer Havalimanı sözleşmesini kamu lehine yeniden düzenlemeyi, garanti sürelerini veya koşullarını revize etmeyi planlamakta mıdır?
6. Yap-İşlet-Devret modeliyle yapılan diğer havalimanlarında yıllara göre yolcu garantisi ile gerçekleşme oranları nedir? Bu havalimanları için yapılan toplam garanti ödemesi kamuoyuyla paylaşılacak mıdır?