

ATATÜRK HAVALİMANI GELİŞİM ETÜDÜ

Güngör Evren¹

SUMMARY

Airline transportation is in fast development trend. The most important reason of deceleration of this mentioned development is the insufficiency of airports. Atatürk Airport is the most important airport that carries almost half of the airline transportation of Turkey.

In this paper the aim, content and results of "Atatürk Airport Development Study" which was carried out by İ.T.Ü. will be explained.

ÖZET

Havayolu taşımacılığı hızlı bir gelişim eğilimi içindedir. Gelişimi yavaşlatan öğelerden en önemlisi havaalanı yetersizliğidir. Atatürk Havalimanı ise Türkiye havayolu taşımacılığının yarısına yakın bölümünü üstlenen en önemli havalimanıdır.

Bu bildiride, İ.T.Ü. tarafından gerçekleştirilen "Atatürk Havalimanı Gelişim Etüdü"nün amaç, kapsam ve sonuçları açıklanmaya çalışılacaktır.

1. GİRİŞ

Atatürk Havalimanı Türkiye'nin konumu bakımından, batı ülkeleriyle Ortadoğu ve Uzakdoğu arasındaki ilişikte transfer merkezi niteliği taşıyan, turistlerin büyük bir bölümünün ülkemize giriş ve yapılmasını sağlayan yaptığı bir ulaşım odağıdır. Uluslararası bağlamdaki önemi yanında bu havalimanı ülkenin en etkin ve güçlü sanayi ve ticaret merkezi olan İstanbul'un Anadolu ile bağlantısını sağlama görevini de üstlenmiş bulunmaktadır. Türkiye havayolu trafiğinin yarısına yakın kısmının Atatürk Havalimanı tarafından üstlenilmiş olması, bu Havalimanı'nın önemini ortaya koymaktadır.

Bu önemli havalimanı yıllardır yeterli nitelikte hizmet sunmasını engelleyen bir sıkışıklığı yaşamaktadır. Yolcu terminalleri toplam kapasitesi 11 milyon yolcu/yıl iken

¹ Prof. Dr. İ.T.Ü. İnşaat Fakültesi, Maslak, İstanbul

1996 yılındaki yolcu trafiğinin 14 milyon yolcu/yıl düzeyine varmış olduğu anımsanırsa, bu Havalimanı'nda yaşanan sıkışıklık ve sıkıntılar daha kolay algılanabilir.

"Atatürk Havalimanı Gelişim Etüdü" 2015 yılına kadar uzanan dönem içinde ortaya çıkması beklenen trafiğin karşılanabilmesi için alınması gerekli önlemleri inceleme, değerlendirme ve geliştirme önerileri sunma amacına yönelik olarak gerçekleştirilmiştir.

Başka bir anlatımla, bu çalışma havaalanları için söz konusu planlama kavramlarından "Ana Plan" ile ilgilidir.

Kısacası, mevcut durumun tanımlanması, gelecekteki talebin öngörülmesi; bu talebe göre ihtiyaç programlarının düzenlenerek belirlenen darboğazların giderilmesi ve sorunların çözülmesi süreci sonunda Atatürk Havalimanı'nın 2015 yılına kadar gelişiminin planlanması, bu çalışmanın amacını oluşturmaktadır.

2. HAVAALANI PLANLAMA KAVRAMI

2.1. Genel

Bir havaalanı sistemi hava ile ilgili ve kara ile ilgili olmak üzere iki ana bileşen grubunu içermektedir. Terminal binalarındaki uçağa gidiş kapıları iki grup bileşeni ayırmaktadır. Sistemde gerek hava ile gerekse yer ile ilgili taşıtlar planlamayı köklü biçimde etkilemektedir.

Bir havaalanında uçakların, yolcuların, kargonun hareketi için birçok tesis ve hizmet gerekmektedir. Bu hareketler kara taşıtları ile gerçekleştirilmektedir. Planlamada bu konuların bütünlük içinde ele alınması zorunludur. İşin zorluğu da bundan kaynaklanmaktadır. Sözü edilen tesisler pistler, taksiyollar, uçak apronları, bunların dışında uçak işletmecilerinin yolcuları uçağa aldıkları ve çıkardıkları, ayrıca gerekli denetimlerin yapıldığı binalardır. Ayrıca uçakların bakım ve onarımlarının yapıldığı binalar ile yolcuların, ziyaretçilerin, havayolu şirketleri ve havaalanı personelinin arabaları için yollar ve parklar vb. tesisler bulunmaktadır.

Bir havaalanının işletmesi esas olarak bu tesislerin işlevlerini bir bütünlük içinde yürütür. Uçak apron alanları ilişkileri bulunan binalarla işlevsel olarak bütünleştirilmelidir. Benzer biçimde araç parklarının, onu kullanan kişilerin ilgili oldukları etkinlikler ve binalarla ilişkilienmeleri gerekmektedir.

Havaalanı planlaması, tekil tesislerin herbirinin en iyi planlarının çelişen yanları arasında uyum sağlama çabası olarak da değerlendirilebilir. Uçak sayısı, taşıt ve yolcu hareketleri arttıkça en uygun uyumu sağlama gereği daha fazla önem taşımaktadır. Çünkü tekil tesislerin planlanmasında bir genel plana en büyük katkının sağlanması, uygun bir

birleşim oluşturulması gereği vardır. Ayrıca bu planlama sırasında gelecekteki gelişim için olabileceğince esnek ve genişleme olanağı bulunan bir çözüm bulunmalıdır.

2.2. Havaalanı Ana Planı ve Kapsamı

Bu plan kavramı belirli bir havaalanının gelişimi ile ilgili yönlendirmeleri içermektedir. Uygulamaya yönelik bir program değildir. Ancak uygulama bir program ana planın yönlendirmeleri ışığında ortaya çıkarmaktadır. Ana plan belirli bir geliştirmenin ve iyileştirmenin geneli hakkında yönlendirmektedir.

Kısaca ana planın genel amacı, finansal yapılabilirlik koşulu sağlanacak biçimde havayolu talebini karşılamak üzere gelecekteki gelişmeler için bir yönlendirme yapmaktır. Plan bu yönlendirmeyi yaparken çevre, bölgesel gelişme ve öteki ulaşım türleri ile uyumun göz önünde bulundurulması gerekmektedir.

"Atatürk Havalimanı Gelişim Etüdü"nün gerçekleştirme süreci şöyledir.

1. Mevcut durumun (son on yıldaki trafik, tesisler, yöresel koşullar, vb. tesbiti).
2. Talep analizi (20 yıllık dönem için tahminler)
3. İhtiyaç programı ve buna göre kapasite arttırılmasına yönelik fiziksel iyileştirme önlemlerinin saptanması.
4. Gelişim için çözüm seçenekleri türetilmesi ve en uygununun seçilmesi.
5. Çevre etkilerinin incelenmesi
6. Mali ve ekonomik fizibilite etüdü.
7. Sonuç niteliğindeki gelişim plan ve raporlarının hazırlanması.

3. TALEP ANALİZİ

Talep analizinde 1996 yılı ile 2015 yılı arasındaki dönemin 1996, 2000, 2005, 2010 ve 2015 yılları için yolcu, kargo, uçak sayısı (operasyon sayısı), doruk saat yolcu ve uçak sayıları tahmin edilmiştir. Bu amaçla OECD ülkelerinin ve Türkiye'nin geliriningöstergesi olabileceği (gelirin üçer aylık değerleri yerine bu endekslerin aylık değerleri elde edilebildiği için tercih edilmiştir) sanayi üretim endeksleri, açıklayıcı değişkenler olarak belirlenmiş, doğrusal olmayan gelişmelerin doğrusal hale getirilebilmesi için logaritmalara alınmış ve regresyon analizi ile dış iç hat ylculukları ile kargo taşıması tahmin edilmiştir. Uçak (operasyon) sayısı uçak başına yolcu sayısının gelecekteki gelişimi konusunda yapılan varsayıma göre belirlenmiştir. Açıklayıcı değişkenlerin gelecekteki gelişimi için öngörülen dört senaryo ile yapılan tahminlerden en iyisimler ve kötümser değerlerin ortalaması alınarak tasarıma esas olacak talep değerleri elde edilmiştir (Tablo 1)

Tablo 1 Talep Tahminlerine Göre Gerekli Kapasite Değerleri

Talep \ Yıl	1996	2000	2005	2010	2015
Dış Hat Yolcu/Yıl	9.716.566	11.660.744	14.725.375	18.704.512	23.894.340
İç Hat Yolcu/Yıl	4.328.602	6.942.018	12.665.094	23.350.312	43.482.907
Toplam Yolcu/Yıl	14.045.168	18.602.762	27.390.389	42.054.824	67.377.247
Kargo t/Yıl	156.226	247.599	472.218	833.853	1.586.399
Dış Hat Uçak / Yıl	117.830	123.396	134.438	150.166	171.188
İç Hat Uçak / Yıl	60.093	86.709	140.579	233.233	394.812
Toplam Uçak / Yıl	177.923	210.105	275.017	383.399	566.000
Ort. Pik Saat Uçak Sayısı	29	34	44	61	80

4. MEVCUT OLANAKLAR VE İHTİYAÇ PROGRAMI

4.1. Mevcut Durum

Atatürk Havalimanı, İstanbul'un Avrupa yakasında, 40°58'36" kuzey ve 28°48'55" doğu koordinatlarında, şehir merkezine 24 km uzaklıkta ve denizden 48.1 m. yüksekliktedir.

Mevcut durumda iki pist kullanılmaktadır:

- 06-24 pisti; kuzeydoğu-güneybatı yönünde 2300*60 m boyutlarında
- 18-36 pisti; kuzey-güney yönünde ve 3000*45 m boyutlarında

Pist kaplaması beton olup, mukavemeti PCN100'dür.

Ayrıca taksiyol ve apron sahaları vardır. Apron boyutları 195*830, 290*45, 394*50 ve 270*28 m.'dir. Kaplaması beton, mukavemeti PCN100 ve uçak kapasitesi 64'dür.

Dolaşım boyunun boyutu 1547*23, kaplaması beton ve mukavemeti PCN 100'dür.

Havalimanında teknik blok, idari binalar, iç hatlar terminali, dış hatlar terminali, charter ve kargo terminalleri ile hangar ve çeşitli trafik yardımcı cihazları bulunmaktadır. Araçlar içinse yollar ve otoparklar mevcuttur.

Atatürk Havalimanında başlıca birimler aşağıdaki gibi özetlenebilir:

- DHMİ (altyapı)
- THY (işletme)
- Emniyet Şube Md., Jandarma, koruma Şube Md., Özel Harekat, Interpol, MİT, Trafik Şube Md. (Emniyet)
- PTT (Haberleşme)
- Turizm Md.
- Gümrük Muayene
- Gümrük Muhafaza
- Yer hizmetleri (handling)

- Meteoroloji
- İtfaiye
- Yabancı havaalanı temsilcilikleri
- Mülki amirlik (vali yard.)

4.2. İhtiyaç Programının Belirlenmesini Yönlendiren Tercih ve Politikalar

İhtiyaç programının belirlenebilmesi için, öncelikle, gelecekteki taleplerin karşılanması daha genel anlamda üstlenilecek işlevler konusunda tercihlerin ve politikaların saptanması gerekmektedir. Temel konulardan biri, yolcu ve kargo ile ilgili olarak yeterliliği irdelenmek, gerektiğinde ikisi arasında öncelik açısından bir tercihte bulunmaktır. Diğer bir konu, uçakların bakım ve onarım hizmetlerinin yürütülmesine ilişkin verilecek yer ve ağırlıktır.

Bu noktada Atatürk Havalimanında THY'nin ana üssü olması ve tarifesiz uçaklar nedeniyle ortaya çıkan gereksinimler yüzünden uçak durak apronlarının olabildiğince artırılması gereğini vurgulamak gerekmektedir. İşlevlerin ve işletmenin gereği olan taksiyolları da kapasite artırımının dışında zorunlu olan yatırımlardır.

Atatürk Havalimanının gerek alan olarak içinde bulunduğu sıkışıklık ve gerekse, özel bir konumu olan iki pist arasındaki alanda yaşanan karmaşa yukarıda belirtilen temel saptamalara özel bir önem kazandırmaktadır. Bu bağlamda, İstanbul'da en azından ikinci bir havaalanı olarak Kurtköy'ün yapılacağını göz önünde bulundurmakta yarar vardır.

Atatürk Havalimanı'nın, esas olarak, yolcu taşıma işlevi önem kazanmakta ve bu açıdan sorunlar bulunmaktadır. Ancak, Atatürk Havalimanına ilişkin olarak yapılan değerlendirmelerde ileri sürülenin aksine, kargo açısından da yakın gelecekte sorunlar ortaya çıkacaktır. Talep tahmini sonuçları ve mevcut kargo kapasitesinin 200.000 ton/yıl dolayında bulunması bu gerçeği açıklıkla ortaya koymaktadır. Sınırlı ve sıkışık bir alanda birinin gelişmesi diğerini engellediği düşünüldüğünde Atatürk Havalimanında yolcu taşımasının tercih edilmesi gerekir. Kargo işlevini Kurtköy Havalimanı'na yükleyebilmek olanağı da bu tercihi desteklemektedir.

Destek hizmetleri ise, ancak olanaklar ölçüsünde gerçekleştirilebilir. Bugünün koşullarında bu olanak yoktur. Askeri alanlardan bir yer ayrılması durumunda bu olanak ortaya çıkacaktır.

4.3. Havalimanı Kapasitesini Geliştirme Olanakları

Havaalanlarının kapasitesi öncelikle fiziksel olanaklarla belirlenir. Genel anlamda tüm öğelerin kapasitelerinden küçüğü sistemin kapasitesidir. Etkin çözüm öğelerin kapasitelerinin uyumu ile sağlanır.

Önceki bölümde açıklana görüşler bağlamında kapasiteyi belirleyici nitelikteki öğeler pist, taksiyolu, apron ile terminallerdir. Çünkü, terminaller bugünden kapasitenin çok üstünde talep karşısında ciddi bir darboğaz yaşamaktadır. Terminal darboğazının

aşılmasından sonra 2004 yılı dolayında pist darboğazı ile karşılaşılacaktır. Destek tesisleri ikinci planda engel oluşturmaktadır.

4.3.1. Pist Geliştirme Olanakları

Pist olanaklarını geliştirmek üzere iki çözüm seçeneği düşünülebilir. Bunlardan birincisi kapasiteye katkısının ne olacağını hemen söylemek mümkün olmayan şiddetli rüzgar yönüne bağlı olarak 18-36 pistinin kullanılmadığı zamanlarda kullanılması zorunlu olan 06-24 pistinin boyunun uzatılmasıdır. İkinci seçenek ise 18-36 pistine paralel olarak batı yönünde yeni bir pistin yapılmasıdır. En az 210 m. mesafede oluşturulacak böyle bir pist kapasiteyi 90.000 operasyon/yıl gibi ihmal edilemeyecek düzeyde arttırabilecektir. Ancak, her iki çözüm seçeneğinin gerçekleştirilmesi için yerleşim alanlarına yaklaşma, kamulaştırma ihtiyacının doğabilmesi gibi ciddi sorunlar söz konusu olabilecektir. Ayrıca 06-24 pistinin, uzatılmasının viyadük üstünde mümkün bulunması, güvenlik açısından kuşku uyandıran ve aynı zamanda çok pahalı bir çözüm olması nedeniyle inceleme dışı bırakılmıştır. Pist yatırımı olarak 18-36 pistine paralel ve 210 m. uzaklıktaki yeni bir pistin yapımı seçeneği etüd edilmiştir. Bu pistin yapımı durumunda bile Atatürk Havalimanının pist kapasitesi, iyimser bir değerlendirmeye 2008 yılı sonuna kadar yeterli olabilecektir.

4.3.2. Terminal Binalarının ve Diğer İlgili Tesislerin Kapasitelerinin Arttırılması

Kısa dönemde terminal binalarının kapasiteyi kısıtlayıcı rol oynayacağı, dolayısıyla terminal binaları için ek kapasite yaratarak talebin belirli bir düzeye kadar karşılanabileceği; ancak pist yatırımı yapılmaması durumunda en geç 2005 yılı başında pist kapasitesinin aşılması olanaksız ya da çok güç bir sınır olarak ortaya çıkacağı anlaşılmıştır. Bu nedenle Atatürk Havalimanı'ndaki öncelikli yatırım terminal binası yatırımı olmaktadır. Ayrıca yetkililer tarafından apron açısından bugün bile sıkıntılar yaşanmakta olduğu ifade edilmekte ve kısa süre içinde bu sorunu ortadan kaldıracak yatırım yapılması gereği üzerinde durulmaktadır.

Öte yandan talebin gelişimine paralel olarak terminal kapasitesinin arttırılması sonucunda; otoparklar, yollar, kentsel ulaşım sistemine yeni bağlantılar, temiz su depolama ve dağıtım şebekesi, ısıtma, elektrik şebekeleri, apron, dış aydınlatma, peyzaj, pis su toplama ve arıtma tesisleri ve diğer tüm tesisler için gerekli kanal şebekeleri, çöp imha tesisi gibi altyapı hizmetlerinin sağlanmasına yönelik tüm yatırımların gerçekleştirilmesi zorunlu bulunmaktadır.

Kapasite arttırmaya katkısının ve getirilerinin ne olacağını hesabı güç olmakla birlikte, kısa dönemde düşünülebilecek bir diğer senaryo da askeri bölgenin havalimanının kullanımına verilmesidir. Böylece başta apron olanaklarının arttırılması olmak üzere, destek hizmetlerinin bu alana kaydırılması suretiyle işletmenin rahatlayabileceği, kazaların ve işletme maliyetlerinin azatılabileceği düşünülebilir. Bu yönde gerekli planlamaların

yapılarak gerçekleştirilmesi için, askeri bölgenin Atatürk Havalimanı'na katılması kararının geçiktirilmeden alınmasında yarar bulunmaktadır.

5. YATIRIM SEÇENEKLERİ

18-36 pistine paralel yeni pist yapılması durumunda, yolcu kapasitesi, 35,0 milyon yolcu/yıl değerine çıkarılmış ve yeni terminal kapasitesi yaratılması suretiyle talebin gelişimine bağlı olarak Atatürk Havalimanı'nın 2009 yılı başına kadar yeterliliği sağlanmış olacaktır.

Yukarıdaki açıklamaları da gözönüne alarak, yani pistin yapılması ve yapılmaması durumuna göre iki yatırım seçeneği tanımlanmıştır.

Birinci seçenek, yeni pist yapılmaksızın mevcut pistlerin kapasite sınırları içinde yolcu terminali kapasitesinin geliştirilmesi yaklaşımı ile oluşturulmuştur. 265.000 operasyon/yıl kabul edilen pist kapasitesi 2004 yılında 259.247 uçağa ve 25.000.000 yolcuya hizmet verebilecek biçimde tanımlanmış olacaktır. Terminal kapasitesinin geliştirilmesi ise, öncelikle ihalesi sonuçlanma aşamasında bulunan 10 milyon yolcu/yıl kapasitesine sahip terminal binalarının 1997-2000 yılları arasında gerçekleştirilerek 2001 yılından itibaren işletmeye açılmasıdır. Geriye kalan pist kapasitesine karşı gelen 4 milyon yolcu kapasiteli terminalin de 2001-2002 yıllarında tamamlanarak 2003 yılında işletmeye açılması öngörülmüştür.

İkinci seçenek, esas olarak, 2001-2003 döneminde 18-36 ya paralel 210 m uzaklıkta yeni bir pistin yapılmasıyla karakterize edilmektedir. Böylece daha önce de açıklandığı gibi, pist kapasitesi 90.000 operasyon/yıl değerinde bir artış göstererek 355.000 operasyon/yıl değerine erişmiş olacaktır. Bu pist kapasitesi içinde, yolcu terminali kapasitesi için ise 1997-2000 ve 2001-2003 dönemlerinde 10'ar milyon yolcu/yıl ve 2004-2005 döneminde de 4 milyon yolcu/yıl kapasiteli terminal binalarının yapılması öngörülmüştür.

Yatırım seçeneklerinde sağlanması gerekli ek kapasitelerin gerçekleştirilmesi ve zamanlamaları Tablo 2'de özetlenmiştir. Bu tabloda yolcu terminali kapasitelerine paralel olarak otopark kapasitesinin de artırılması öngörülmüştür.

6. FİZİBİLİTE ETÜDÜ

6.1. Genel

Fizibilite etüdü iki yaklaşım/aşama içermektedir.

Bunlardan birincisi doğrudan parasal harcamalarla doğrudan parasal gelirlerin karşılaştırılarak gelirlerin giderleri karşılayabilme durumunun değerlendirilmesidir. Bu değerlendirmede yatırım finansmanı için uygulanan model önem taşımaktadır.

Tablo 2 : Yatırım Seçenekleri ve Sağlanması Gerekli Ek Kapasiteler

	Yıllar	Pist Kapasitesi operasyon/yı		Terminal Kapasitesi milyon yolcu/yıl		OtoparkKapasitesi Park yeri sayısı	
		Eklenen	Mevcut	Eklenen	Mevcut	Eklenen	Mevcut
Seçenek 1	1997-2000	-	265.000	10,0	11,0	7.000	1.000
	2001-2002	-	265.000	4,0	21,0	1.000	8.000
	2003-....	-	265.000	-	25,0	-	9.000
Seçenek 2	1997-2000	-	265.000	10,0	11,0	7.000	1.000
	2001-2003	90.000	265.000	10,0	21,0	1.400	8.000
	2004-2005	-	355.000	4,0	31,0	700	9.400
	2006-...	-	355.000		35,0	-	10.100

“Ekonomik Fizibilite” olarak adlandırılan ve yatırımın öz amacını da aşan tüm etkilerini (dışsal etkilerini) ülke boyutlarında değerlendiren ikinci yaklaşım özellikle büyük yatırımlar için belirleyici rol oynamaktadır.

Yukarıda belirtilen çerçevede fizibilite değerlendirmesi 1996-2015 dönemi gözönüne alınmak suretiyle gerçekleştirilmesi gerekli yatırımların gider ve gelirlerinin/faydalarının yıllık değerlerine dayanarak ve güncelleştirme tekniği kullanılarak yapılacaktır. Yatırım paketi seçenekleri başlıca iki yatırımdan oluşmaktadır. Bunlardan birincisi pist yatırımı ikincisi terminal yatırımıdır.

6.2. Mali Fizibilite

6.2.1. İç verimlilik Oranı ve Net Bugünkü Değer

Maliyet ve gelirin 1997-2015 dönemindeki değerlere göre mali fizibilite değerlendirmesi sonucunda : İki seçeneğin iç verimlilik oranları %33 dolayında yüksek bir değerde olup, birbirlerine eşit sayılabilir. Güncelleştirilmiş net gelir ikinci seçenekte 6.858.983 milyon TL daha fazla olup birinci seçeneğe göre %41 oranında bir artış sağlamış olmaktadır. Genelleştirilmiş net gelir birinci seçenekte 2004 yılında, ikinci seçenekte ise 2005 yılında artıya geçmektedir.

6.2.2. Yatırımın Kredi İle Gerçekleştirilmesi

Önceki bölümde yatırımın öz kaynaklarla gerçekleştirilmesi durumu değerlendirilmiştir.

Kredi alınarak yatırımın gerçekleştirilmesi durumu basit fakat, yatırımın öz kaynak dışında kredilerle gerçekleştirilmesi açısından anlamlı bir finans modeli ile değerlendirilmiştir. Bu model, yatırım için gerekli kaynağın tümünün yatırımın tamamlanarak işletmeye açılmasından sonra 8 yılda geri ödenecek %8,1 faizli bir ticari

kredi ile sağlanmasından ibarettir. Değerlendirmelerden alınacak kredinin rahatlıkla geri ödenebileceği, birinci seçenek için ger kazanmanın 2004 yılı sonunda, ikinci seçenekte 2006 yılında gerçekleşeceği anlaşılmaktadır.

6.3. Ekonomik Fizibilite

Ekonomik fizibilite etüdlerinde ekonomik maliyetler vergilerin çıkarılması, işçilik ve döviz gereksinimlerinin gölge fiyatlarının gözönüne alınması suretiyle hesaplanmaktadır. Bu nedenle ekonomik fizibilitedeki maliyetler, çoğu kez mali fizibilitedeki maliyetler birden küçük bir katsayı ile çarpılarak elde edilir. Bu etüdde yatırım maliyetleri için 0,85 ve işletme maliyetleri için 0,87 katsayıları kullanılmıştır.

Ekonomik fizibilite etüdünde, taşıma ücretleri bir transfer niteliği taşıdığından hesaba katılmamaktadır.

Havaalanı ekonomik fizibilite etüdlerinde pist ve terminal kapasitelerinin geliştirilmesiyle sağlanabilecek faydaların başlıcaları :

- uçak işletme maliyetlerinden tasarruf,
- uçak gecikmelerinin ortadan kaldırılması veya azaltılmasından sağlanan zaman kazancı,
- daha büyük gövdeli uçakların kullanımına olanak sağlanması nedeniyle havalimanı işletme maliyetlerinden tasarruf olarak sıralanabilir.

Bu etüdde gözönüne alınan faydalar, Atatürk Havalimanı'nda işlem gören yabancı firmalara ait uçaklardan ve yabancı yolculardan sağlanacak gelirler ile Atatürk Havalimanı'ndan giren/çıkan turistlerin ülkeye sağlayacakları katkılardır. Değerlendirme sonuçları, her iki seçenekte ekonomik fizibilitenin %100'ün üstünde olduğunu göstermektedir.

7. SONUÇLAR

Mevcut durumun incelenmesi, yukarıda belirtildiği gibi Atatürk Havalimanı'daki sıkışıklığın kabul edilebilir sınırları çoktan aştığına, bugünkü gelişim sürecinin sağlıklı bir yapılanmayı sağlayamadığını, gelişim alanlarının yeterli olmadığını bu nedenle uzun dönemde ihtiyaca cevap verecek olanakların bulunmadığını ortaya koymuştur.

Gerçekten talep analizi sonucunda Atatürk Havalimanı'nın, öngörülen uçak, yolcu ve yük trafiklerine bağlı olarak oluşturulan ihtiyaç programına göre 2015 yılına kadar yeterliliğinin mümkün olmayacağı, yeni pist yapılmaksızın ancak 2004 yılına kadar, yeni pist yapıldığında 2008 yılına kadar yolcular açısından yeterliliğinin sağlanabileceği anlaşılmıştır. Ancak bu durumda kargo trafiğine hizmetin olanak dışı kalacağı gerçeği karşısında; Atatürk Havalimanı'nda zorunlu tercihin yolcu trafiği lehine kullanılmasının uygun olacağı görüşünün temel alınmasına karar verilmiştir. Bu kararda Kurtköy'de yeni havaalanı yapılması durumunda kargo trafiğinin bu havaalanına aktarılabilmesi düşüncesi

de etkili olmuştur. Böylece tüm olanakların yalnızca yolcular için kullanılacağı bir planlama öngörülmüştür. Yani Atatürk Havalimanı Gelişim Planı ile ilgili stratejik nitelikteki birinci ilke, kargo kapasitesinin mevcut durumu ile dondurulması ve yolcu taşımacılığının geliştirilmesi yönünde tercih kullanılmasıdır.

Bu bağlamdaki bir planlama ile iki farklı yatırım seçeneği belirlenmiştir. Bunlardan birincisinde yalnızca yolcu terminalinin kapasitesinin pistlerin elverdiği kapasite sınırına kadar artırılmasıyla yetinilmesi öngörülmüştür.

İkinci seçenekte, pist kapasitesinin de olanaklar ölçüsünde artırılması ve yolcu terminal binalarının gelişiminin bu artırılmış pist kapasitesine göre planlanması söz konusudur. Pist kapasitesinin artırılması için 06-24 pistinin uzatılması ve 18-36 pistine paralel yeni bir pist yapılması seçenekleri incelenmiş ve sonuç olarak 18-36 pistine paralel yeni bir pist yapılması seçeneği uygun bulunmuştur.

Yolcu terminal binalarının ve pistlerin geliştirilmesi için dokuz seçenek üretilmiştir.

Öngörülen gelişim planlarının mali ve ekonomik fizibilite etüdları, her iki yatırım seçeneği için de sonucun (mali fizibilitede %30 ve ekonomik fizibiliteye %100 oranında iç verimlilik oranıyla) olumlu olduğunu göstermiştir. Maliyet ve gelir ile ilgili değişimlere göre sonuçların değişimini irdelenmek amacıyla gerçekleştirilen duyarlık analizi de mali ve ekonomik fizibilite açısından planın geçerliliğini ortaya koymuştur.

Yatırımın ticari kredi ile gerçekleştirilmesi durumunun değerlendirilmesi geri ödemenin çok kısa sürede (birinci seçenekte 2004 yılı sonunda, ikinci seçenekte 2006 yılında) sona ereceğini göstermiştir.

Sonuç olarak, Atatürk Havalimanı'nın pist yatırımı yapılmaksızın yolcu terminali kapasitesinin 25.000.000 yolcu/yıl düzeyine kadar çıkarılması, 18-36 pistine paralel yeni bir pist yapımı ile sağlanan kapasite bağlamında yolcu terminali kapasitesinin 35.000.000 yolcu/yıl düzeyine kadar çıkarılması teknik yapılabilirlik ile mali ve ekonomik fizibilite açısından uygunluk göstermektedir.

KAYNAK

İ.T.Ü. Ulaştırma ve Ulaşım Araçları UYG-AR Merkezi, Atatürk Havalimanı Gelişim Etüdü, 1997