



T.C.
BATMAN ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
İKTİSAT ANABİLİM DALI

**HAVA YOLU TAŞIMACILIĞI VE HAVALİMANLARININ MAKROEKONOMİK
PERFORMANS İLE İLİŞKİSİ: BATMAN İLİ VE BATMAN HAVALİMANI
ÖRNEĞİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

İshak GÜN

2061071012

Danışman

Prof. Dr. İsmail ŞİRİNER

AĞUSTOS- 2023
BATMAN
Her Hakkı Saklıdır

TEZ BİLDİRİMİ

Bu tezdeki bütün bilgilerin etik davranış/akademik kurallar çerçevesinde elde edildiğini ve Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Tez ve Seminer Yazım Kılavuzu kurallarına uygun olarak hazırlanan bu çalışmada bana ait olmayan her türlü ifade ve bilginin kaynağına eksiksiz atıf yapıldığını bildiririm.

İshak GÜN

DECLARATION PAGE

I hereby declare that all information in this document has been obtained and presented in accordance with academic rules and ethical conduct. I also declare that, as required by these rules and conduct, I have fully cited and referenced all material and results that are not original to this work.

İshak GÜN

ÖZET
YÜKSEK LİSANS TEZİ

Hava Yolu Taşımacılığı ve Havalimanlarının Makroekonomik Performans ile İlişkisi:
Batman İli ve Batman Havalimanı Örneği

İshak GÜN

Batman Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü
İktisat Anabilim Dalı

DANIŞMAN: Prof. Dr. İsmail ŞİRİNER

2023, 110 Sayfa

Jüri

Üye Prof. Dr. İsmail ŞİRİNER

Üye Prof. Dr. Murat AYDIN

Üye Doç. Dr. Hamza ŞİMŞEK

Havalimanları, bulundukları bölgelerin ekonomik performansına büyük katkı sunabilmektedir. Bu çalışma, Batman Havalimanı istatistiklerinin Batman iline ait ticaret, işletmeler, istihdam, turizm, nüfus ve kentleşme gibi ekonomik faaliyetleriyle ilişkisini açıklayarak hava yolu taşımacılığının makroekonomik göstergelerle ilişkisini saptamaya çalışmaktadır. Bu sayede hava yolu taşımacılığı ve havalimanlarının makroekonomik performans ile ilişkisinin tespit edilmesi amaçlanmıştır.

Çalışmada Batman Havalimanının hava yolu taşımacılığına ait yolcu, yük ve ticari uçak istatistikleri Batman iline ait 17 adet ekonomik göstergeyle karşılaştırılarak aralarındaki ilişkiler Pearson korelasyon katsayısı kullanılarak incelenmiştir. Çalışmanın sonuçlarına göre, Batman Havalimanı istatistikleri ile Batman ilinde açılan işletme sayısı, imalat sanayi işletme ve istihdam sayısı, Batman ili turizm ve konaklama sayıları, kentleşme ve işlenen tarım alanı arasında anlamlı düzeyde korelasyon tespit edilmiştir. Ayrıca, ilgili havalimanı istatistiklerinin ithalat ve ihracat gibi önemli ekonomik göstergelerle aralarında pozitif yönlü korelasyon bulunduyorsa da bu korelasyon katsayıları düşük düzeydedir. Bu bulgular, Batman Havalimanı istatistiklerinin Batman ilinin ekonomik faaliyetleri ve makroekonomik performans göstergeleriyle arasında ilişkiler olduğunu göstermektedir.

Batman Havalimanı yıllık 2 milyon yolcu kapasitesine sahipken bu kapasiteyi büyük oranda kullanamamaktadır. Batman Havalimanı'nın Batman ilinin ekonomisinde etkinliğinin artırılması için öncelikle havalimanındaki aktivasyonun artırılması, yani ticari uçak sayısının ve uçuş noktalarının artması gerekmektedir. Bu çalışmanın bulguları, literatürdeki bulgularla kıyaslanarak tartışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Ekonomi, Havacılık, Havalimanı, Hava Yolu Taşımacılığı, Makroekonomik Performans

ABSTRACT
MASTER’S THESIS

**The Relationship of Airline Transportation and Airports with Macroeconomic
Performance: The Case of Batman Province and Batman Airport**

İshak GÜN

Batman University Graduate School Of Economics Department Of Economics

Advisor: Prof. Dr. İsmail ŞİRİNER

2023, 110 Page

Jury

Prof. Dr. İsmail ŞİRİNER

Prof. Dr. Murat AYDIN

Doç. Dr. Hamza ŞİMŞEK

Airports can make a significant contribution to the economic performance of the regions in which they are located. This study tries to determine the relationship between air transport and macroeconomic indicators by explaining the relationship between Batman Airport statistics and economic activities such as trade, enterprises, employment, tourism, population and urbanization of Batman province. In this way, it is aimed to determine the relationship between airline transportation and airports and macroeconomic performance.

In the study, passenger, freight and commercial aircraft statistics of Batman Airport's airline transportation are compared with 17 economic indicators of Batman province and the relationships between them are examined using Pearson correlation coefficient. According to the results of the study, there is a significant correlation between Batman Airport statistics and the number of enterprises opened in Batman province, the number of manufacturing industry enterprises and employment, the number of tourism and accommodation in Batman province, urbanization and cultivated agricultural area.

In addition, although there is a positive correlation between the airport statistics and important economic indicators such as imports and exports, these correlation coefficients are at low levels. These findings suggest that Batman Airport statistics are correlated with economic activities and macroeconomic performance indicators of Batman province. While Batman Airport has an annual passenger capacity of 2 million passengers, it fails to utilize this capacity to a great extent. In order to increase the efficiency of Batman Airport in the economy of Batman province, it is necessary to increase the activation at the airport, that is, to increase the number of commercial aircraft and flight destinations. The findings of this study are discussed in comparison with the findings in the literature.

Keywords: Airline Transportation, Airport, Aviation, Economy, Macroeconomic Performance

ÖNSÖZ

Bu yüksek lisans tez çalışmasında Batman Havalimanı ile Batman ilinin makroekonomik performans göstergeleri arasında bir ilişki olup olmadığı incelenmektedir. Hava yolu taşımacılığı ve havalimanı faktörlerinin makroekonomik performans ile ilişkisi olup olmadığı ve göstergeler arasındaki ilişkinin fonksiyonel katkıları saptanmaya çalışılmıştır. Bu çalışma vasıtasıyla çağımızın en önemli teknolojik ve ekonomik atılımlarından biri olan havacılığın ve havacılık sektörünün makroekonomi ile ilişkileri saptanmak suretiyle ekonomideki mevcut potansiyeli arttırabileceği kanısına varılmıştır.

“Hava Yolu Taşımacılığı ve Havalimanlarının Makroekonomik Performans ile İlişkisi: Batman İli ve Batman Havalimanı Örneği” adlı tez çalışmamda sunduğu katkı ve desteklerinden dolayı saygıdeğer Prof. Dr. İsmail ŞİRİNER hocama saygı ve teşekkürlerimi sunuyorum. Tez savunma sınavında jüri üyeleri Sayın Prof. Dr. Murat AYDIN ve Sayın Doç. Dr. Hamza ŞİMŞEK hocalarıma tavsiyeleri ve önerileri için teşekkür ediyorum. Ayrıca sağladığı motivasyon desteği ve katkılarından dolayı Gaziantep Üniversitesi Öğretim Görevlisi Dr. Orhan KAPLAN’a, desteklerinden ötürü Batman Üniversitesi Öğretim görevlileri Selman TÜR ve Nurullah ŞAŞMAZ’a, katkılarından dolayı Batman Havalimanı İşletme Şefi Selim SARKIK’a, mesai arkadaşlarım Sedat DİNÇ, Aziz TAŞ ve İzzeddin ÇOŞKUN’a, Hakan SAPAN’a ve özellikle de hayatın her anında yanımda duran, desteklerini esirgemeyen sevgili aileme teşekkürlerimi sunuyorum.

İshak GÜN
BATMAN/2023

İÇİNDEKİLER

1.GİRİŞ.....	1
2.HAVACILIK KAVRAMININ ÇERÇEVESİ.....	5
2.1.Türkiye’de Sivil Havacılık Kavramı ve Havacılık Tarihi.....	5
2.1.1.Havacılık kavramı.....	5
2.1.2.Dünyada havacılık tarihi	5
2.1.3.Türkiye’de sivil havacılık sektörü.....	7
2.1.4.Türkiye’de havacılık tarihi	7
2.2.Türkiye’de Sivil Havacılığın Kurumsal Çerçevesi	10
2.2.1.Türkiye’de havalimanlarının kuruluşu.....	10
2.2.2.Sivil Havacılık otoritesi olarak Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü	11
2.2.3.Havalimanı işletmecisi olarak Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü	11
2.2.4.Devlet Hava Meydanları İşletmesi ve Türkiye’deki diğer havalimanı işletmecileri	14
2.2.5.Terminal işletmecileri.....	17
2.2.6.Yer hizmetleri kuruluşları	19
2.2.7.Hava yolu taşıyıcıları	20
2.2.8.Türkiye’nin üye olduğu uluslararası havacılık kuruluşları	21
2.3.Türkiye’de Sivil Havacılık Sektörü Göstergeleri	23
3.MAKROEKONOMİK PERFORMANS.....	26
4.BATMAN İLİ VE BATMAN HAVALİMANI.....	32
4.1.Batman İli.....	32
4.1.1.Batman ilinin genel bilgileri	32
4.1.2.Batman ilinin yakın tarihi	33
4.1.3.Batman ili sanayisi	34
4.1.4.Batman ili turizmi.....	35
4.1.5.Batman ili tarım ve hayvancılığı.....	37
4.1.6.Batman ili ulaşımı.....	37
4.2.Batman Havalimanı	39
4.2.1.Batman Havalimanı tarihçesi.....	40
4.2.2.Batman Havalimanı kapasitesi	41
4.2.3.Batman Havalimanı gelir giderleri.....	42
4.2.4.Batman Havalimanı istihdam durumu	43
5.TEORİK ÇERÇEVE	45
6.YÖNTEM.....	51
7.BULGULAR.....	55
7.1.Tanımlayıcı İstatistikler	55
7.1.1.Batman Havalimanı yolcu sayısı	56
7.1.2.Batman Havalimanı yük istatistikleri	57
7.1.3.Batman Havalimanı ticari uçak istatistikleri.....	58
7.1.4.Batman ili ihracatı.....	59
7.1.5.Batman ili ithalatı	60
7.1.6.Batman ili GSYH verileri	62
7.1.7.Batman ilinin Yıllara Göre Açılan İşletme Sayısı.....	63
7.1.8.Batman ili yıllara göre imalat sanayisi işletme ve istihdam sayıları	64

7.1.9.Batman İli Turizmi (Geceleme ve Tesise Geliş Sayıları)	65
7.1.10.Batman İli Tarım Verileri	69
7.1.11.Batman İli Nüfusu	70
7.2.Korelasyonlar	73
8.TARTIŞMA VE SONUÇ	77
ÖZ GEÇMİŞ	109

TABLOLAR

Tablo 1. Türkiye'de Aktif Çalışan Havalimanları ve Havalimanı İşleticileri.....	14
Tablo 2. Hizmet Türlerine Göre Hizmet Satış Gelirleri (2017-2021)	17
Tablo 3. Türkiye’de Terminal İşletimciler	18
Tablo 4. 2022 Yılında Türkiye'de Hava Yolu Şirketleri ve Uçak Sayıları.....	21
Tablo 5. Yıllara Göre Personel ve Ciro	24
Tablo 6. Yıllara Göre Havacılık Faaliyet Tablosu	24
Tablo 7. Batman İli Üretilen ve İşlenen Ham Petrol	35
Tablo 8. Batman İli Konaklama Tesisleri.....	36
Tablo 9. TCDD A.Ş. Yolcu ve Yük Gerçekleştirmeleri.....	38
Tablo 10. Yıllara Göre Batman Havalimanı Gelir Gider Tablosu	43
Tablo 11. 2023 Yılı Ocak Ayı Batman Havalimanı Çalışan Sayısı	44
Tablo 12. Pearson Korelasyon Katsayısının Yorumu	51
Tablo 13. Batman Havalimanı Yolcu İstatistikleri.....	56
Tablo 14. Batman Havalimanı Yük İstatistikleri.....	57
Tablo 15. Ticari Uçak İstatistikleri.....	58
Tablo 16. Batman İli İhracatı.....	59
Tablo 17. Batman İli İthalatı.....	61
Tablo 18. Batman İli GSYH Verileri.....	62
Tablo 19. Yıllara Göre Açılan İşletme Sayısı.....	63
Tablo 20. İmalat Sanayisi İşletme ve İstihdam Sayıları	64
Tablo 21. Batman İli Geceleme Sayıları	66
Tablo 22. Batman İli Tesise Geliş Sayıları.....	67
Tablo 23. Batman İlinin Tarım Verileri.....	69
Tablo 24. Batman İli Nüfus İstatistikleri	70
Tablo 25. Gültepe Mahallesi Nüfusu ve Batman Merkez İlçe Nüfusu	71
Tablo 26. Değişkenlerin Korelasyon Tablosu	74

ŞEKİLLER

Şekil 1. Batman Şehir Merkezi	33
Şekil 2. Zeynel Bey Kümbeti-Hasankeyf	36
Şekil 3. DHMİ Batman Havalimanı.....	40
Şekil 4. DHMİ Batman Havalimanı Apronu	42

EKLER

Ek 1: EUROCONTROL Yol Ücret Tarifeleri	98
Ek 2: Batman İli Hastaneleri	99
Ek 3: Yıllara Tilmerç Mahallesi Nüfusu	100
Ek 4: Batman Organize Sanayi Bölgesi Sektörel Dağılım Grafiği	101
Ek 5: Batman İli Spor Kulüpleri.....	102
Ek 6: Biz Anadoluyuz Projesi ile Batman Havalimanı'ndan Gönderilen Öğrenci Sayıları..	103
Ek 7: Batman Havalimanı Giden Yolcu Terminali	104
Ek 8: Batman-İzmir Seferlerinde İnen İlk Uçak ve Su Kemerı Gösterisi (2018 Yılı)	105
Ek 9: Batman Havalimanı Apronu	105
Ek 10: Batman Havalimanı'ndan Gönderilen Kargolar	106
Ek 11: Batman İli.....	106
Ek 12: 2018-2022 Batman Havalimanı Hizmet Verilen Ambulans Uçak Sayısı.....	107
Ek 13: Kesin Olmayan Yurtdışı Hasta Sayısı.....	108

KISALTMALAR

ACI	: Airports Council International/ Uluslararası Havaalanları Konseyi
BATSO	: Batman Ticaret ve Sanayi Odası
Bkz	: Bakınız
CAI	: Turistik Hava Taşımacılık Anonim Şirketi
CİMER	: Cumhurbaşkanlığı İletişim Merkezi
D8	: Gelişen Sekiz Ülke Teşkilatı (Türkiye, Bangladeş, Mısır, Endonezya, İran, Malezya, Nijerya ve Pakistan)
DHMİ	: Devlet Hava Meydanları İşletmesi
DHHMİ	: Devlet Havacılık ve Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü
DİKA	: Dicle Kalkınma Ajansı
ECAC	: European Civil Aviation Conference/Avrupa Sivil Havacılık Konferansı
EUROCONTROL	: Airport Operations Team/EUROCONTROL Hava alan İşletme Timi
GAP	: Güneydoğu Anadolu Projesi
GSMH	: Gayri Safi Millî Hâsıla
GSYH	: Gayri Safi Yurtiçi Hâsıla
IATA	: International Air Transport Association/ Uluslararası Hava Taşımacılığı Kurumu
ICAO	: International Civil Aviation Organisation/ Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü
ILO	: Uluslararası Çalışma Örgütü
İGA	: İstanbul Grand Airport/İstanbul Havalimanını Yapan ve İşleten Şirket
JAA-TO	: Joint Aviation Authorities Training Organisation/Ortak Havacılık Otoriteleri Eğitim Kuruluşu

KHK	: Kanun Hükmünde Kararname
KİT	: Kamu İktisadi Teşebbüsleri
KÖİ	: Kamu Özel İşbirliği
PGT	: Pegasus Hava Taşımacılığı Anonim Şirketi
SHGM	: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
SHY	: Sivil Havacılık Yönetmeliği
SXS	: Güneş Ekpres Anonim Şirketi
TCDD A.Ş.	: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Anonim Şirketi
THY A.O.	: Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı
TPAO	: Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı
TOBB	: Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği
TOMTAŞ	: Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi
TÜİK	: Türkiye İstatistik Kurumu
TÜPRAS	: Türkiye Rafinerileri Anonim Şirketi
UAB	: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

1.GİRİŞ

İnsanoğlu, çok eski çağlardan beri gökyüzüne ve uçmaya büyük merak duymuştur. Bu merak zamanla insanları harekete geçirmiş ve zaman içinde insanlığı basit hava araç gereçlerinden günümüz modern hava araçlarına taşımıştır. Yolcu ve yük taşımacılığı başta olmak üzere askeri faaliyetler, tarımsal faaliyetler, yangın söndürme faaliyetleri, medya ve eğlence gibi birçok alanda hava araçlarından faydalanılmaktadır.

Askeri faaliyetler dışında kalan havacılık faaliyetleri sivil havacılık olarak tanımlanmaktadır (Karaağaoğlu, 2006:3). Ekonomilerin küreselleşmesiyle beraber uzak mesafelere güven içinde, hızlı ve konforlu bir şekilde ulaşım talebi artmakta ve bu talep de sivil havacılığın gelişmesini beraberinde getirmektedir (Var ve Gürdal, 2021: 68). Sivil havacılık alanında yaşanan gelişmelere paralel olarak sivil havacılık faaliyetlerinin yaygınlaşması insanların hava yolu ulaşımını tercih etmesini kolaylaştırmaktadır.

Küreselleşen dünyada tek bir kurum veya işletmenin sektörle ilgili tüm faaliyetleri tek elden yürütmesi zor olduğundan havacılık sektörü de farklı alanlarda yeni kurum ve işletmeleri bünyesine katmıştır (Akça, 2020: 28). Havalimanı ve terminal işletmeciliği, hava yolu taşımacılığı, yer hizmetleri, hava aracı üretimi ve bakım-onarımı, eğitim kuruluşları, yakıt ikmal kuruluşları gibi sivil havacılık sektörünün farklı alanlarında faaliyet yürüten kuruluşlarla sektör branşlaşarak büyümeye devam etmektedir. Türkiye’de de sivil havacılık sektörü farklı kurum ve kuruluşlardan teşekkül etmekle beraber havalimanlarının yapımı ve işletimiyle ilgili yürütülen faaliyetler, sivil havacılık faaliyetleri, sektörde bulunan kurum ve kuruluşların izin ve denetimleri Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (UAB) ile bağlı ve ilgili kurumlar tarafından yapılmaktadır. Sivil havacılık alanında 5431 sayılı kanuna göre izin mercii, denetim ve kontrol otoritesi Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM)’dir. Devlet tarafından işletilen havalimanlarının işletimleri ve seyrüsefer hizmetleri 08.11.1984 tarihinde Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMİ) ana statüsünün yayınlanmasıyla DHMİ tarafından yürütülmektedir. Ancak 2005 yılında çıkarılan 5335 sayılı kanunla havalimanlarının kiralanarak işletilebilmesinin önü açılmış ve birtakım özelleştirmeler de gerçekleşmiştir.

1990’lı yıllara kadar sadece yolcu ve yük ulaşımı noktasında değerlendirilen havalimanları, küreselleşen dünyada kurulan ekonomik ve sosyo-kültürel bağlarla yeni bir anlam kazanmış, özellikle bazı havalimanları lojistik olarak ekonomik bölge odağına dönüşmüştür (Tümenbatur ve Tanyaş, 2021: 110).

Havacılık sektörü gelişirken makroekonomik göstergeler ve dolaylı olarak da ekonomik kalkınma üzerinde etkileri olması beklenir. Bu durum hem sivil havacılığın bir sektör olarak ekonomiye katkı sunması hem de ulaşım gibi ekonomide hayati önem taşıyan bir olguyu sağlamasıyla ilgilidir. Çünkü küreselleşen ekonominin ulaşım sisteminde temel faktör görevi gören havacılık, insanların ve malların taşınmasında emniyet, hız ve verimi de sağlamakla beraber ekonomik bağlantılar kurarak ticareti kolaylaştırıp üretkenliğin artmasında etkili olmaktadır (Atioğlu, 2021: 1937).

Havalimanlarının kurulup yaygınlaşması ulaşım açısından insan hayatına kolaylıklar katarken, uçuş sayılarının artması ve uçuş noktalarının çeşitlendirilmesi de bölgeler ve şehirler için yeni ticaret ağlarının kurulmasında kolaylıklar sağlayacaktır. Diğer bir ifadeyle bir havalimanından kaç tane farklı havalimanına uçuş yapılıyorsa bu kentler arasında daha kolay ekonomik ve kültürel bağ kurulabilmesi kuvvetle muhtemeldir.

Hava yolu ile gönderilen kargolar daha emniyetli ve daha hızlı bir şekilde yurt içi ve yurt dışı pazarlara ulaşabildiğinden yatırımları ve dolayısıyla makroekonomik performansı etkilemesi büyük olasılık taşımaktadır. Ülkeler arasındaki problemler, salgın hastalıklar, bölgesel karışıklıklar ve iklimsel koşullar gibi tedarik zincirini olumsuz etkileyebilecek durumlara karşın hava yolu ile yapılan kargo taşımacılığı daha sürdürülebilir bir çizgi çizebilmektedir (Öçal, 2022: 275).

Hava yoluyla yapılan kargo taşımacılığı, yolcu taşımacılığı daha kârlı görüldüğünden çok geç dikkat çekmiş, ancak günümüzde küresel pazarların büyümesinde etkin rol oynamıştır (Akoğlu ve Fidan, 2020: 33). Dünyada hava yoluyla taşınan kargolar toplam hacmin %1'ini teşkil ederken 6 trilyon dolar değer ile toplam değer %35'ini teşkil etmekte, Türkiye'de 2015-2019 yılları arasında 56 havalimanından yapılan kargo taşımacılığı incelendiğinde ise dünyadaki dış ticaret verileriyle paralel bir artış gözlemlenmektedir (Öçal, 2020: 264).

Havalimanlarının ticari faaliyetler dışında üretim, istihdam, turizm ve sosyo-kültürel gelişime de olumlu etkileri bulunmaktadır (Akça, 2020: 31). Bu bağlamda havalimanlarının şehirlerin, dolayısıyla da ülkelerin ekonomik gelişimleri ve refah düzeyleri üzerinde farklı açılardan olumlu yansımaları olduğu değerlendirilebilir.

Havalimanları özellikle az gelişmiş bölgeler için ayrı bir öneme sahiptir. Güneydoğu Anadolu Bölgesinden sanayi ve ticaretin yoğunlaştığı Marmara Bölgesi ve Ege Bölgesi gibi uzak mesafelere kısa sürede emniyetli ulaşım sağlanırken, Doğu Anadolu Bölgesinde kış

mevsiminde iklimsel nedenlerden dolayı yol durumunda aksaklıklar meydana gelebilen şehirlerde hava yoluyla yolcu ve kargo ulaşımının sağlanması bu dönemlerde bu şehirlerin ticari faaliyetleri için can suyu olmakta ve kış turizmine de büyük katkı sağlayabilmektedir.

Batman, 1990 yılında il statüsüne kavuşmuş ve 2022 yılı verilerine göre toplam nüfusu 634.491'dir (TÜİK, t.y.). Şehrin ekonomisi petrol ile beraber tarım ve hayvancılığa dayanmakta ancak sanayisi yeterli düzeyde gelişmemiş olup tarım alanında arazi bazlı imkanlar bulunmasına rağmen henüz istenen düzeyde randıman alınamamıştır (Batman Ticaret Borsası, 2019: 22). Şehrin turizm potansiyeli bulunmasına rağmen bu potansiyel turizm açısından etkin verime dönüştürülememektedir (Çoban vd, 2017: 452-453). Etkin ulaşım sisteminin varlığı ekonomi üzerinde önemli bir etkiye sahip olmakla beraber ekonomik yatırımların teşvikini sağlamakta (Erdoğan, 2016: 197), bu bağlamda Batman iline de hava yolu, demiryolu ve karayolu ile ulaşım sağlanabilmektedir. 2010 yılında hizmete giren yeni terminal binası ve apronuyla Batman Havalimanı, şehir için büyük öneme sahiptir. Yukarıda da zikredildiği gibi şehirde farklı sektörlerin gelişmesi ve Batman ilinin makroekonomik performansının arttırılarak mevcut potansiyelle beraber tetikleyici bir unsurun gerekliliği göze çarpmaktadır. Buradaki tetikleyici unsurlardan biri olarak Batman Havalimanı ele alınmaktadır.

Çalışmada Batman ili ve Batman Havalimanının seçilme nedeni, literatür taramasında havalimanlarının makroekonomik performans ile ilişkisi ve ekonomik etkileri incelenirken orta seviye iller ile B tipi dediğimiz orta ölçekli havalimanlarıyla ilgili yeterli düzeyde çalışma yapılmamış olmasıdır. Bu çalışmanın amacı, Batman Havalimanının Batman yerinde makroekonomik göstergeler ile ilişkisini incelemektir. Batman Havalimanı özelinde havalimanlarının ekonomik, sosyal ve kültürel etkilerinin yanı sıra kalkınma için önemli olan hava ulaşımının bölgesel ve yerel gelişimdeki rolü ile işletmelerin gelişimi, turizm potansiyeli, ticaret hacmi gibi faktörler de değerlendirilecektir. Araştırmada mevcut yerel potansiyelin değerlendirilememesi ortaya bir problem olarak çıkmakta ve havalimanı üzerinden bu potansiyelin harekete geçebileceği gözlemlenmektedir.

Bu tez çalışmasında havacılık sektörü, Batman iline ait makroekonomik performans göstergeleri, Batman ili ile Batman Havalimanının istatistiksel göstergeleri ve havalimanının Batman ilinin makroekonomik performansı ile ilişkisi incelenmektedir. Çalışma nicel bir çalışma olup nitel bilgilere de yer verilmiştir. Tezin hazırlanmasında literatür taraması yapılmış olup literatürden faydalanılmıştır. Kurumların faaliyet alanları, görev ve yetkileri genellikle kanun maddeleri ve yönetmeliklerle açıklanmaya çalışılmış olup tez çalışmasının genelinde

ilgili kurumların resmi internet sitelerinden, sektör raporlarından, yıllık faaliyet raporlarından ve bu alanda yapılan diğer çalışmalardan istifade edilmiş, bazı kurum yetkilileriyle mülakat yapılmış olup bazı bilgiler de Cumhurbaşkanlığı İletişim Merkezi (CİMER) üzerinden bilgi edinme hakkı kapsamında edinilmiştir.

Çalışmada şu araştırma sorularına cevap aranmıştır;

1. Batman Havalimanı istatistikleri ve seçilen ekonomik göstergeler yıllara göre nasıl değişmiştir ve havalimanı istatistikleri ile Batman ili makroekonomik göstergeleri arasında bir ilişki var mıdır?
2. Batman Havalimanı kurulduktan sonra havalimanına ait yolcu, yük ve ticari uçak istatistikleri ile makroekonomik göstergeler arasında korelasyon var mıdır?
3. Batman Havalimanı'nın Batman iline katkıları nelerdir veya olası katkıları neler olabilir?

Makroekonomik performans göstergeleri olabilecek veriler ile Batman Havalimanı istatistikleri kullanılarak yukarıdaki sorulara cevaplar aranmıştır. Hem veri tabloları karşılaştırılmış hem de Stata 14 programında Pearson korelasyon sayıları hesaplanmış ve bu çerçevede havalimanları ile makroekonomik performans göstergelerinin ilişkisi olup olmadığı incelenmiştir.

Çalışmada DHMİ'ye ait çeşitli bilgi envanterinden faydalandığı için kaynakçada karışıklığa mahal vermeme adına atıf yapılırken tarih kısmına DHMİ yıllık faaliyet raporlarında a harfi, DHMİ sektör raporlarında b harfi ve DHMİ havalimanı ücret tarifeleri kitapçıklarında da c harfi eklenmiştir.

2.HAVACILIK KAVRAMININ ÇERÇEVESİ

2.1.Türkiye’de Sivil Havacılık Kavramı ve Havacılık Tarihi

Bu bölümde havacılık kavramı, dünyada ve ülkemizde havacılık tarihi, Türkiye’de sivil havacılığın kurumsal çerçevesi, sivil havacılıkla ilgili birtakım istatistikler ve sivil havacılık sektörünün ülke ekonomisindeki etkileri incelenmiştir.

2.1.1.Havacılık kavramı

Genel anlamda havacılık kavramı, havadan daha hafif ya da daha ağır hava araçlarının uçuşması, kullanımı ile yürütülen doğrudan ya da dolaylı faaliyetleri kapsayan bir ifadedir (Gerede, 2006: 30). Havacılıkta yolcu ve kargo taşımacılığının yanında teknolojik gelişmelerle beraber uzay teknolojileri, askeri ve istihbarat faaliyetleri, yangın söndürme, ilaçlama, arama-kurtarma faaliyetleri, sağlık, spor, eğlence, medya ve bunlar gibi çeşitli alanlarda farklı özelliklere sahip hava araçlarından faydalandığı bilinmektedir. Hava araçlarının üretim ve kullanımı faaliyetleri “havacılık” kavramını oluştururken, askeri amaçlar dışında yapılan havacılık hizmetleri, sivil havacılık tanımı çerçevesinde değerlendirilir (Karaağaoğlu, 2006:3).

2.1.2.Dünyada havacılık tarihi

İnsanlığın, tarihi çağlardan beri uçmaya ve gökyüzüne büyük bir merakı olmuştur. Tarih kaynaklarında 1000’li yıllardan itibaren vücutlarına kanatlar bağlamak suretiyle bireysel uçuş yapmak isteyenler olduysa da başarılı olamamışlar, hatta hayatlarını kaybetmişlerdir (Aydoğan, 2020:71) Ancak ölüm tehlikesine rağmen insanlar uçuş merakından vazgeçmemişlerdir.

Henüz insanoğlunun uçuşmasını sağlayacak bir teknolojinin bulunmadığı dönemlerde, bilim adamları dışında sanatçılar da uçuş meraklarını sanatlarına yansıtmış, buna örnek olarak 16. asırdan sonra Leonardo Da Vinci ve onun gibi bazı sanatçılar hayallerindeki uçuş modellerini tasvirlerle resmetmişlerdi (Karacagil, 2012: 43). Yine 17. Yüzyılda Osmanlı bilim adamı Hezarfen Ahmet Çelebi, İstanbul’da kendi yaptığı kanatları vücuduna bağlayarak Galata Kulesinden atlamış ve Üsküdar’a başarılı bir iniş gerçekleştirmiştir (Sarıkaya, 2015: 7).

18. yüzyılda Avrupa’da uçuş üzerine yapılan çalışmalara bakıldığında ise, araştırmacılar ısınan havanın yükseldiği gerçeğinden hareketle altına ateş yakılan balonlarla uçmayı denemiş ve başarılı olmuşlardır (Orbay, 2009: 1). Tarihteki ilk balon uçuşu, 4 Haziran 1783 tarihinde Fransız Montgolfier kardeşler tarafından Paris’te gerçekleştirildi (Karacagil, 2012: 44).

Balonlara artan ilgiyle beraber, 1800'lü yıllarda balonlar geliştirilerek artık 800 km mesafeye kadar gidebilen ve 18 saatlik sürelerle havada kalabilen bir tasarımla üretilmişlerdir (Yalçın, 2016:187).

Günümüz hava araçlarının temeli sayılacak çalışmaların 19. yüzyılın sonlarında hız kazandığı; özellikle Avusturyalı Wilhelm Kress'in 1898 ve 1901 yıllarında kendi icadı olan motorlu uçakla denemeler yaptığı, yine Almanya'da Karl Jatho'nun benzin motorlu uçağıyla başarısız bir deneme yaptığı bilinmektedir (Karacagil, 2012: 44) Her ne kadar 18. yüzyılın sonlarına doğru havacılık alanında önemli sayılacak ilk adımlar atılmış olsa da havacılığın gerçek anlamda gelişimi 1903 yılında Wright Kardeşler'in havadan daha ağır bir araçla sürdürülebilir ilk uçuşu gerçekleştirmesiyle meydana gelmiş ve bununla beraber 20. yüzyılın ilk çeyreğinde yaşanan savaşların da etkisiyle performansı yüksek hava makinelerinin geliştirilmesi ve kullanılması noktasında büyük rekabet yaşanmıştır (Egeli, 2021: 611). Wright Kardeşler'in ilk uçuşundan itibaren bireysel uçuşlar yaygınlaşmaya başlamış ve I. Dünya Savaşı yıllarında da askeri amaçlar doğrultusunda uçuş teknolojisinden yararlanılmıştır (Sun, 2019: 4). Özellikle İngiltere, Fransa, ABD, Rusya, Almanya ve Belçika gibi ülkeler bu teknolojiye erken faydalanmaya çalışan ülkeler olmuştur (Yalçın, 2016: 194-197). Kısa süre zarfında uçak yapım teknolojilerinde büyük ilerleme kaydedilirken 1909'dan sonra Avrupa'nın birçok yerinde uçak fabrikalarıyla birlikte havaalanları da kurulmuştur (Karacagil, 2012: 45).

İlk ticari amaçla kurulan hava yolu, I. Dünya Savaşı'nın akabinde 7 Ekim 1919 tarihinde Hollanda'ya ait KLM Havayolları'dır (İnan, 2020: 12). Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra hava araçları askeri amaçlar dışında sivil amaçlarla da kullanılmaya başlamış, bununla beraber havacılık teknolojileri geliştirilerek günümüzde yaygınlaşan ve tercih edilen bir sektör haline gelmiştir.

Siyasi ve ekonomik gelişmeler her ne kadar sivil havacılık sektörünü etkilese de havacılık sektörü gelişmeye ve büyümeye devam etmektedir. 2009 yılında dünya ekonomilerini derinden etkileyen mali küresel krizin etkileriyle sektörde %16,5'lik bir daralma yaşanmış olmasına rağmen, sivil havacılık sektöründe kısa sürede büyük bir performans artışı yaşanmış ve 2011 yılında Uluslararası Hava Taşımacılığı Kurumu (IATA) tarafından Singapur'da yapılan "Vizyon 2050-Havacılığın Geleceğini Şekillendirmek" adlı toplantı sonucunda çıkarılan raporda 2050 yılında Dünya Havacılık Sektöründe 16 milyar yolcu ile 400 milyon ton kargo taşınması suretiyle 100 bin uçakla hizmet verileceği ve havacılığın merkezinin Çin, Hindistan,

Endonezya, Rusya, Brezilya, Güney Afrika ülkeleri ile Türkiye gibi ülkelere kayacağı öngörülmüştür (İGA, 2014: 4).

2.1.3.Türkiye’de sivil havacılık sektörü

Ülke ekonomilerinin gelişmesi, ekonominin dışa açık bir hale gelmesinde kuşkusuz ulaşım sektörünün etkisi ve payı büyüktür. (Yüksel, 2014: 12). Sivil Havacılık sektörü de hava taşımacılığının sağladığı avantajlarla ülkelerin ekonomileri ve sosyo-kültürel gelişimleri üzerinde oldukça önemli bir etkiye sahiptir (Gerede, 2006: 27). Türkiye’nin coğrafi konumunun merkezi olması, ulaşım ağlarının ve ulaşım sektörünün gelişmesinde önemli bir etkiye sahiptir (Bakırcı, 2012: 343). Dünya havacılık sektöründeki gelişmeler Türkiye’de de kendini hissettirmiş, Türkiye’de ulaşım alanında 1980’lere kadar küçük bir paya sahip olan sivil havacılık sektörü, 2003 yılından itibaren özellikle bölgesel havacılığın geliştirilmesi adına yürütülen politikalarla ciddi bir büyüme yaşamıştır (Yüksel, 2014: 12).

Türkiye, coğrafi konumu itibariyle 3 kıtanın birleştiği önemli bir kavşak noktada yer almaktadır. Bulunduğu coğrafi konum, ülkeye büyük ölçekte lojistik önem yüklemektedir. Türkiye’nin üzerinde bulunduğu coğrafya, çok eski çağlardan beri İpek ve Baharat yolu gibi önemli ticaret yollarının güzergâhında yer alırken Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarının birleştiği noktada da büyük medeniyetlere ev sahipliği yapmıştır. Tarihten günümüze Türkiye coğrafyasının küresel ulaşım noktasında önemli bir kavşak noktası olma vasfını yitirmediğini, sivil havacılık gibi yüzyılın ulaşım ağında da önemli bir konumda olduğunu görülmektedir. Özellikle 2022 yılında Rusya ve Ukrayna arasında yaşanan savaşın etkisiyle Rus ve Ukrayna hava sahalarının sivil uçuşlara kapanması nedeniyle Türkiye hava sahasında yaşanan transit geçiş-trafik yoğunluğu artmıştır (SHGM, 2023:33). Rusya-Ukrayna arasında yaşanan savaş sonrası Türk hava sahasındaki yoğun trafik, uçuş takip sitesi Flightradar24’de gözlemlenirken basında da geniş yer bulmuştu.

2.1.4.Türkiye’de havacılık tarihi

20. yüzyılın ilk çeyreğinde havacılık alanında gelişmeler yaşanırken Osmanlı Devleti de gelişmeleri yakından takip etmiş, 1909 senesinde Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa, havacılık alanında Avrupa’da öncü kabul edilen Fransa ve Almanya’daki Osmanlı askeri ataşeliklerinden rapor istemiş, ardından 1910 yılında uçak alımı teşebbüsünde bulunulmuş ancak bu teşebbüsler maddi imkânsızlıklar nedeniyle başarıya ulaşamamıştır (Karacagil,

2012:46). Bu durum Osmanlı Devleti'nin havacılığın erken dönemlerinde havacılıkla ilgi bir çaba içerisinde bulunduğunu göstermektedir.

1911-12 yıllarında Osmanlı Devleti ile İtalya arasında yaşanan Trablusgarp Savaşı'nda, İtalyanların gerçekleştirdiği hava saldırısından sonra Osmanlı ülkesinde somut ilk havacılık çalışmaları 1912'de Sefaköy'de 2 hangar ve 1 meydandan oluşan tesiste yapılmaya başlamıştır (Bakırcı, 2012: 343).

Cumhuriyetin ilk yıllarında, Atatürk'ün "İstikbal göklerde" felsefesinin etkisiyle 1925 yılında sonradan Türk Hava Kurumu adını alacak olan Türk Tayyare Cemiyeti kurularak Türkiye'de sivil havacılığın temelleri atılırken (SHGM, t.y.), Atatürk 1926'da uçak mekaniği için bir okul açtırmış ve daha sonra Alman uçak fabrikası Junkers ile iş birliği yaparak Kayseri'de Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ) uçak ve motor fabrikasını da kurduştur (Sertakan, 2014:14).

1933 yılında Türkiye'de sivil havacılık faaliyetlerini yürütmek ve taşıma yapmak amacıyla Millî Savunma Bakanlığı bünyesinde "Hava Yolları Devlet İşletmesi" kurulmuş, daha önce askeri amaçlar için alınmış olan uçaklar yolcu ve yük taşımacılığında kullanılabilecek hale dönüştürülmüş ve Türkiye'nin bazı şehirleri arasında hava taşımacılığı başlamıştır (Bakırcı, 2012: 343). Hava Yolları Devlet İşletmesi bugünkü Türk Hava Yolları A.Ş.'nin ilk yapı taşı olarak değerlendirilebilir (Bolayırılı, 2000: 8) 1933 yılında ilk sivil hava taşıma faaliyetleri 5 uçaktan oluşan küçük bir filoyla "Türk Hava Postaları" adı altında gerçekleştirilmiştir (Ulaştırma Bakanlığı, 2009: 17; aktaran Sun, 2019: 4.) Toplam 28 koltuk kapasitesine sahip bu uçaklarla haftanın 3 günü Ankara, İstanbul ve Eskişehir illerine seferler gerçekleştirilmiştir (DHMİ, 2021a: 14).

Bu dönemde havacılık çalışmalarının havaalanı inşaatları üzerine yoğunlaşması üzerine Devlet Hava Yolları İşletmesi'nin bir kurum olarak ismi 1938'de Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü olarak değiştirilmiş ve Bayındırlık Bakanlığına bağlanmış, sivil havacılık faaliyetlerinin ulaştırmanın bir kolu olmasından dolayı hizmetlerde ivediliğin sağlanması adına da 1943 yılında Ulaştırma Bakanlığına bağlanmıştır (DHMİ, 2009a:16; aktaran Bakırcı, 2012: 343-344).

Cumhuriyetin ilk dönemlerinde havacılık alanında özel müteşebbisler de sektörde yer almaya başlamış, Nuri Demirağ İstanbul Beşiktaş'ta 1935 yılında uçak fabrikası ile Sivas

Divriği’de uçak ve motor fabrikasını kurarken havacılık alanında eğitim ve donanımın tesisi adına yine İstanbul Yeşilköy’de ‘Havaalanı ve Gök Okulu’nu, Divriği’de de ‘Gök Okulu’nu kurmuş; Türk Hava Kurumu da Ankara ve Kayseri’de uçak ve motor imal etmiş, böylelikle devlet ve özel sektör tarafından yürütülen havacılık faaliyetleriyle Türkiye Avrupa’da havacılık endüstrisinde 3. ülke konuma gelmiştir (Korul ve Küçükönel, 2003: 25). 1933 yılında Vecihi Hürkuş, Kadıköy’de kurduğu fabrikada ilk Türk spor eğitim uçağı olan Vecihi-XIV, XV, XVI tipi uçakları kendi projesi olarak üretti (Yavuz, 2013: 76).

Türkiye ulaştırma sektörü bir bütün olarak incelendiğinde Cumhuriyetin ilk dönemlerinde ulaşım alanında demiryolları ve hava yollarına verilen önemin 1950’li yıllardan sonra karayollarına kaydığı görülmüş, 1983 yılından sonraki süreçte ise iktidar olan siyasi kadroların izlediğı politikalar neticesinde diğer ulaştırma alt kolları gibi sivil havacılık sektörünün de etkilendiğı ve bu dönemde çıkarılan 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu’nun özel sektörün de bu alanda faaliyetler yürütmesine imkân tanınmasıyla kamu ve yabancı hava taşıyıcıların yanında özel sektörün de bu rekabet ortamında yerini almasına zemin hazırlanmıştır (Çevik, 1996:2)

1943 yılında Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü tarafından 200 personel ve 36 adet uçak ile Ankara, İstanbul, İzmir, Eskişehir, Bursa, Adana, Kayseri, Elazığ ve Erzurum olmak üzere toplam 9 havaalanına uçak seferi düzenlenmiştir (DHMI, 2021a:14). Hava Yolları Devlet İşletmesi’nin 1933 yılında kurulmasından 10 yıl sonra 1943 yılında dönemin kısıtlı imkânlarında ve yine İkinci Dünya Savaşı’nın yaşandığı dönem koşullarında Türkiye’nin farklı bölgelerinden 9 ayrı şehre havaalanı inşa edip uçak seferleri inşa edilmiş olması Cumhuriyet döneminde havacılığa verilen önemi gözler önüne sermektedir.

1940’lı yıllarda dünya genelinde havacılık sektörü hızla gelişirken, hava emniyetinin sağlanması ve hava yolları ile hava sahalarında kısıtlamaların kaldırılmasına yönelik olarak 7 Aralık 1944 tarihinde Chicago Sözleşmesi imzalanmış (İnan, 2019: 167-168) böylece hava hukukuna uluslararası bir düzenleme getirilmiştir (Sun, 2019: 6). Türkiye Cumhuriyeti de havacılık alanında büyük önem arz eden Chicago Sözleşmesine 1945 yılında katılarak Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO)’nun kuruluşunda yer alan kurucu ülkelerden biri olmuştur(SHGM, t.y.).

Havacılık sektörünün kurallara bağlanmasının yanında gelişen teknolojiyle beraber büyük gövdeli uçakların üretimi, Türkiye’de tüm havacılık faaliyetlerinin sadece bir kurum

maharetiyle yürütülmesinin risk teşkil etme ihtimaline karşın, 21 Mayıs 1955 tarih ve 6623 sayılı kanunla Türk Hava Yolları A. O.'na uçak işletmeleri faaliyetleri verilirken, 28 Şubat 1956 tarih ve 6686 sayılı kanunla da hava seyrüsefer hizmetleri, yer hizmetleri ve havacılık muhabere hizmetleri görevi de Devlet Hava Meydanları İşletmesi Müdürlüğü'ne verilmiştir (Sertakan, 2014: 16).

Sivil havacılık hizmetlerinin dünyada hızla gelişmesi ve yaygınlaşması, Türkiye'nin bu alanda ulusal çıkarlarının korunmasını, bununla beraber havacılıkta uluslararası ilişkilerin düzenlenmesini ve denetlenmesini zorunlu kılmış, bu nedenle 1954 yılında Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde "Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı" kurulmuştur, 1987 yılında ise "Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü" ismini alarak o günün şartlarına göre yeniden dizayn edilmiş ve 2005 yılında çıkarılan 5431 sayılı 'Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun' ile finansal özerkliğe kavuşmuş ve bugünkü teşkilatlanmasına ulaşmıştır (SHGM, t.y.).

Böylece 1954, 1955 ve 1956 yıllarında sivil havacılıkla ilgili çıkarılan kanunlarla bugünkü Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ), Türk Hava Yolları (THY) ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) gibi kurumlarla sivil havacılıkta kurumsallaşma sağlanmaya çalışılmış, havaalanı işletimi DHMİ tarafından, uçak işletimi THY tarafından ve izinler ile denetimler de SHGM tarafından yürütülmek suretiyle bu alanda branşlaşmaya gidilmiştir.

2.2.Türkiye’de Sivil Havacılığın Kurumsal Çerçevesi

Türkiye’de havacılık faaliyetleri, yürütülen hizmetin branşına göre farklı kurum ve kuruluşlar tarafından Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bünyesinde gerçekleştirilmektedir. Türkiye’de havacılıkla ilgili tüm kurumların çatısı Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’dır.

2.2.1.Türkiye’de havalimanlarının kuruluşu

Türkiye’de yapılacak havalimanları da UAB bünyesindeki Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü'ne bağlı Hava Meydanları Altyapı Daire Başkanlığı tarafından yürütülmektedir. Bu kurum yatırım programında bulunan hava meydanlarının inşaat sürecinde ihaleleri yürütmek, sözleşmeler yapmak, inşaatların bu sözleşme ve eklerine uyularak yapımını tamamlamak ve yapımı tamamlananları da ilgili kurum ve kuruluşlara devretme görevini yürütmektedir (UAB, t.y.). Buna göre UAB, hiyerarşik olarak sivil havacılık kurumlarını bünyesinde bulundururken aynı zamanda yapılacak yatırımlarda da ilgili alt kurumlarıyla yatırım sürecini yürütür.

Türkiye’de devlet eliyle yapılan havalimanı ve tesislerinin yapımına ilişkin ilgili yetkili kurumlara değindikten sonra bu bölümde Türkiye’deki sivil havacılık kurumlarını inceleyeceğiz.

2.2.2.Sivil Havacılık otoritesi olarak Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

SHGM, günümüzde Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bünyesinde hizmet veren bir kurum olup Türkiye’de sivil havacılık noktasında sürdürülebilir gelişime hizmet etme amacıyla faaliyetler yürütür (SHGM, 2022: 12).

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü’nün görev ve yetkileri 10.11.2005 tarih ve 5431 sayılı “Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun” ile belirlenmiştir. 5431 sayılı kanunla belirlenen amaç ve görevler çerçevesinde SHGM, Türkiye’de sivil havacılık noktasında tek otoritedir. Türkiye’de yerli ve yabancı kişi ile kurumların yapacakları sivil havacılık faaliyetleri, uluslararası kurallar ve standartlar çerçevesinde SHGM denetimine ve iznine tabidir. Türk hava sahasının kullanımı noktasında da Türkiye’de gerçekleştirilecek ve Türkiye üzerinden gerçekleştirilecek tüm sivil uçuşların izin mercii yine SHGM’dir (SHGM, 2022: 22).

5431 sayılı kanuna göre Türk tescilli uçakların tescili, uçuşa elverişlilik denetimleri, bakım denetimleri, pilot lisanslandırma işlemleri, teknik personeli lisanslandırma gibi görevlerin yanında ve Türkiye’deki tüm havalimanları ile terminal ve heliportlar da dahil tüm iniş kalkış alanları SHGM’nin denetim, yetki ve sorumluluğundadır.

5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun ve 2018 yılında yayınlanan “4 Numaralı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi” ile izin ve onay işlemlerinin yanında, daha sonraki süreci takip, denetim ve iptal yetkisi de yine SHGM yetkisindedir. Kanuna göre havalimanı ve terminal işletmecileri ile hava yolu taşıyıcıları ve ilgili eğitim kuruluşları da bu kapsamdadır.

2.2.3.Havalimanı işletmecisi olarak Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü

1956 yılında hava trafik hizmetleri ile seyrüsefer ve muhabere hizmetlerinin yürütülmesi görevini devralarak THY A.O. ile yolları ayrılan Devlet Hava Meydanları İşletmesi, 1983 yılında Devlet Havacılık ve Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHHMİ) adını almış, aynı yıl 1983’te bünyesinde Meydan İşletme Müessesesi kurularak tüzel

kişilik kazanmış ancak 08.06.1984 tarih ve 233 sayılı KHK gereğince lağvedilerek bu kurumların yerine DHMİ kurulmuş ve 08.11.1984 tarihinde DHMİ ana statüsünün yürürlüğe girmesi ile yönetim kuruluna yapılan atamalarla hukuken faaliyete girmiş ve halen faaliyetlerine devam etmektedir (DHMİ, 2017a: 14).

DHMİ Genel Müdürlüğü merkez teşkilatı Genel Müdür ve Yönetim Kurulu, Hukuk Müşavirliği, Teftiş Kurulu, 16 Daire Başkanlığı, 3 Müstakil Müdürlük ile Havalimanları Slot Koordinasyon Başmüdürlüğü'nden oluşurken, Taşra Teşkilatı ise Hava Trafik Kontrol Merkezi Başmüdürlüğü (Ankara), 10 Havalimanı Başmüdürlüğü ile 40 Havalimanı Müdürlüğünden oluşmakta olup DHMİ tarafından özel havalimanı işletmecilerince işletilen 10 Havalimanında da Hava Seyrüsefer hizmetleri (Trafik ile Elektronik hizmetleri) verilmektedir (DHMİ, 2022a: 7).

Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ), sermayesinin tamamı devlete ait olan ve Türkiye'de devlet eliyle havalimanlarını işleten bir kamu iktisadi kuruluşudur (Hazine ve Maliye Bakanlığı, 2022)1983 yılında çıkarılan 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ile Türkiye'de sivil havacılığın kurumsal çerçevesi oluşturulurken, ilgili kanunun dördüncü bölümünde havaalanı ve tesislerine ilişkin hükümler verilmiş, bu hükümlerin uygulanması noktasında kanun maddesine muhatap olarak daha çok "Ulaştırma Bakanlığı" telaffuz edilerek yetkilendirilmiştir.

Kamu İktisadi Teşebbüsleri (KİT)'lerin kuruluşu hakkında 08.06.1984 tarih ve 233 sayılı Kanun Hükmünde Kararname'nin hükümlerine bağlı olarak tüzel kişiliğe sahip bir kamu iktisadi kuruluşu olan DHMİ, 1984 yılında Ana Statüsünün Resmî Gazetede yayınlanması ve aynı tarihte Yönetim Kurulunun atamalarla belirlenmesi üzerine 01.12.1984 tarihinde özerk bir kuruluş olarak faaliyete başlamıştır (DHMİ, 2021a:4).

8 Kasım 1984 tarihinde 18569 sayılı Resmî Gazetede DHMİ'nin ana statüsü yayınlanmıştır. DHMİ Ana Statüsünde kuruluşun başlıca özellikleri şu şekildedir: DHMİ tüzel kişiliğe sahip olan, faaliyetler bakımından özerk, sorumluluğu sermayesiyle sınırlı olan bir Kamu İktisadi Kuruluşu olup özel hukuk hükümlerine tabi olmakla birlikte merkezi Ankara'dadır ve koordinasyon kurulu kararı ile merkezi değiştirilebilir. DHMİ'nin sermayesi 50 milyar TL'dir; sermayesinin tamamı devlete ait olmakla beraber ilgili Bakanlığın teklifi ve Koordinasyon Kurulu Kararı ile bu değiştirilebilmektedir. DHMİ, Ulaştırma Bakanlığına bağlıdır; Cumhurbaşkanı'nın onayıyla bağlı bulunduğu Bakanlık değiştirilebilmektedir.

DHMI yayınlanan Ana Statüsünde, kuruluşun faaliyet konularına da yer verilmiştir. Havaalanlarının işletilmesi, hava trafik kontrolünün sağlanması, meydan yer hizmetleri görevlerinin sağlanması, hava seyrüsefer sistemlerinin kurulması ve işletilmesi, sivil havacılıkla ilgili diğer sistem ve tesislerin kurulup işletilmesi ile modern havacılık çerçevesinde gelişiminin sağlanması DHMI'nin faaliyet konuları olarak belirlenmiştir.

Kanunla belirlenen görevleri uluslararası standart ve kurallar çerçevesinde yerine getirmek zorunda olan DHMI bu doğrultuda Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO), Uluslararası Havalimanları Konseyi (ACI) ve Avrupa Hava Seyrüsefer Güvenliği Teşkilatı (EUROCONTROL) başta olmak üzere sivil havacılık alanında ilgili uluslararası kuruluşlara da üyedir (DHMI, 2021a: 5).

Türkiye'de havalimanlarının işletilmesi ile Türk hava sahasındaki hava trafiğinin düzenlenmesi ve hava sahasının kontrolü DHMI Genel Müdürlüğü tarafından yürütülmektedir (DHMI, 2021:4). Havalimanı işletmeciliğini ilgilendiren 21.04.2005 tarih ve 5335 sayılı kanunun 33. maddesinde havalimanlarının ve terminaller ile tesislerin 49 yılı geçmemek kaydıyla özel sektöre kiralanabileceği ve bu yöntemle işletilebileceği, bunun denetiminin ve yürütümünün de DHMI'de olduğu belirtilmiştir. Ancak kiralanana ya da özelleşen havalimanları da dâhil bütün havalimanlarında hava seyrüsefer ve hava trafik kontrol hizmetleri doğrudan devlet eliyle yani DHMI tarafından yürütülmektedir.

Ocak 2023 tarihi itibarıyla Türkiye'de aktif bulunan 59 havalimanının 50'si doğrudan DHMI tarafından işletilmektedir (SHGM, t.y.).

2023 yılında yayınlanan DHMI 2022 Yılı Faaliyet Raporu'nda, 2022 yılı dönem sonu istihdam verilerine yer verilmiş olup 11.104 sözleşmeli (399 Sayılı KHK'ya tabi) ve 401 memur (657'ye tabi) olmak üzere 11.505 personelle sivil havacılık sektörüne hizmet verildiği belirtilmiştir (DHMI, 2023a: 112).

DHMI uzun yıllar Türkiye'de tek havaalanı işleticisi konumunda iken, son dönemlerde kamu ve özel sektörden yeni havaalanı işleticileri ortaya çıkmaya başlamış, yap-işlet-devret ve Kamu-Özel İşbirliği (KÖİ) gibi havaalanı ve terminal işletim modelleri de uygulanmaya başlamıştır (Kuyucak Şengür, 2017: 760-761).

2.2.4.Devler Hava Meydanları İşletmesi ve Türkiye’deki diğer havalimanı işletmecileri

Türkiye’de devlet tarafından işletilen havalimanları, DHMİ Genel Müdürlüğü bünyesinde işletilir. Bununla beraber yap-işlet-devret (YİD) ve Kamu Özel İşbirliği (KÖİ) gibi modeller de uygulanarak özel müteşebbisin de bu alanda faaliyet göstermesi sağlanmıştır. 2005 yılında çıkarılan 5335 sayılı kanunla da havalimanlarının, terminallerinin ve tesislerinin kiralanabilmesinin önü açılmıştır. Türkiye’de 2023 yılı itibariyle DHMİ dışında 9 adet havalimanı işletmecisi daha bulunmaktadır.

Türkiye’de Havaalanı İşletmeciliği için kurallar SHY-14A’da belirlenmiş ve bu yönetmeliğe uygun şekilde işletim gerçekleştirilmek zorundadır. Buna göre Havaalanı işletilebilmesi için Havaalanı Sertifikasyon ve İşletim Yönetmeliğine uygun bir şekilde SHGM’den ruhsat alınması gerekmektedir. Bütün havaalanlarının işletilmesinde ilgili kurum veya kuruluşlarca ruhsat alınması zorunludur. SHY-14A kapsamında çıkarılan Havaalanı Terminal İşletmeciliği Talimatına göre;

- 3 milyon ve üzeri yıllık yolcu kapasitesine sahip terminaller için A Grubu Havaalanı Terminal İşletme Ruhsatı
- 2.999.999 ve aşağısında yıllık yolcu kapasitesine sahip havalimanları için B Grubu Havaalanı Terminal İşletme Ruhsatı
- Sivil-asker ortak kullanılan havalimanlarındaki terminal ve tesislerin işletimi için C Grubu Havaalanı Terminal İşletme Ruhsatı
- Özel amaçlar için kullanılması Bakanlıkça uygun görülen terminaller için de D Grubu Havaalanı Terminal İşletme Ruhsatının havalimanı işletmecileri tarafından alınması zorunludur.

Tablo 1. Türkiye’de Aktif Çalışan Havalimanları ve Havalimanı İşleticileri

<i>İşletilen Havalimanı</i>	<i>Havalimanı İşletmecisi</i>
1 İGA Havalimanı İşletmesi A.Ş.	İstanbul Havalimanı
2 Adana Havalimanı	Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMİ)
3 Adıyaman Havalimanı	
4 Ağrı Ahmed-i Hani Havalimanı	
5 Amasya Merzifon Havalimanı	
6 Ankara Esenboğa Havalimanı	
7 Antalya Havalimanı	
8 Balıkesir Kocaseyit Havalimanı	

- 9 Balıkesir Merkez Havalimanı
- 10 Batman Havalimanı
- 11 Bingöl Havalimanı
- 12 Bursa Yenişehir Havalimanı
- 13 Çanakkale Gökçeada Havalimanı
- 14 Çanakkale Havalimanı
- 15 Denizli Çardak Havalimanı
- 16 Diyarbakır Havalimanı
- 17 Elazığ Havalimanı
- 18 Erzincan Yıldırım Akbulut
Havalimanı
- 19 Erzurum Havalimanı
- 20 Gaziantep Havalimanı
- 21 Hakkari Yüksekova Selahadin Eyyubi
Havalimanı
- 22 Hatay Havalimanı
- 23 Iğdır Şehit Bülent Aydın Havalimanı
- 24 Isparta Süleyman Demirel
Havalimanı
- 25 İstanbul Atatürk Havalimanı
- 26 İzmir Adnan Menderes Havalimanı
- 27 Kahramanmaraş Havalimanı
- 28 Kars Harakani Havalimanı
- 29 Kastamonu Havalimanı
- 30 Kayseri Havalimanı
- 31 Kocaeli Cengiz Topel Havalimanı
- 32 Konya Havalimanı
- 33 Malatya Havalimanı
- 34 Mardin Havalimanı
- 35 Muğla Dalaman Havalimanı
- 36 Muğla Milas-Bodrum Havalimanı
- 37 Muş Havalimanı
- 38 Nevşehir Kapadokya Havalimanı
- 39 Ordu - Giresun Havalimanı
- 40 Rize - Artvin Havalimanı
- 41 Samsun Çarşamba Havalimanı
- 42 Siirt Havalimanı
- 43 Sinop Havalimanı
- 44 Sivas Nuri Demirağ Havalimanı
- 45 Şanlıurfa GAP Havalimanı

Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü
(DHMİ)

46	Şırnak Şerafettin Elçi Havalimanı	
47	Tekirdağ Çorlu Atatürk Havalimanı	
48	Tokat Havalimanı	
49	Trabzon Havalimanı	
50	Uşak Havalimanı	
51	Van Ferit Melen Havalimanı	
52	İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı	Havaalanı İşletme ve Havacılık Endüstrileri A.Ş.
53	Gazipaşa - Alanya Havalimanı	Tav Gazipaşa-Alanya Havalimanı İşletmeciliği A.Ş.
54	Eskişehir Hasan Polatkan Havalimanı	Eskişehir Teknik Üniversitesi Rektörlüğü
55	Aydın Çıldır Havalimanı	Thy Uçuş Eğitim ve Havalimanı İşletme A.Ş.
56	Hezarfen Havaalanı	Ayjet Anadolu Yıldızları Hava Taşımacılığı ve Uçuş Eğitimi Hizmetleri A.Ş.
57	İzmir Selçuk Efes Havaalanı	Türk Hava Kurumu Genel Başkanlığı
58	Zafer Havalimanı	İc İçtaş Zafer Uluslararası Havalimanı Yatırım ve İşletme A.Ş.
59	Zonguldak Çaycuma Havalimanı	Zonguldak Özel Sivil Havacılık Sanayi ve Ticaret A.Ş.

Kaynak: (SHGM, t.y.)

Türkiye’de UAB Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü’nün Yatırım Programında yer alan ve yapımı devam eden Yozgat Havalimanı ve Bayburt-Gümüşhane Havalimanı (DHMİ, 2022b: 38-39) ile yap-işlet-devret modeliyle yapım çalışmaları süren Çukurova Bölgesel Havalimanı bulunmaktadır.

Yap-İşlet-Devret (YİD) modeliyle yapılan projeler (DHMİ, 2022b:40);

- İstanbul Havalimanı
- Atatürk Havalimanı Dış Hatlar Terminali
- Ankara Esenboğa Havalimanı İç ve Dış Hatlar Terminali
- Antalya Havalimanı I. Dış Hatlar Terminali
- Antalya Havalimanı II. Dış Hatlar Terminali
- İzmir Adnan Menderes Havalimanı Dış Hatlar Terminali
- Muğla Dalaman Havalimanı Dış Hatlar Terminali
- Muğla Milas Bodrum Havalimanı Dış Hatlar Terminali
- Zafer Havalimanı
- Çukurova Havalimanı

Yukarıda, 2005 yılında çıkarılan 5335 sayılı kanunun 33. maddesi ile havalimanlarının, havalimanı terminal binalarının ve tesislerinin kiralanabilmesinin önünün açıldığı belirtilmiştir.

➤ **Kirala-İşlet-Devret (KİD) modeliyle ihale edilen projeler** (DHMİ, 2022b: 48);

- İstanbul Atatürk Havalimanı İç-Dış Hatlar Terminali, Katlı Otopark ve Genel Havacılık Terminali,
- Antalya Havalimanı I. ve II. Etap Dış Hatlar Terminali, CIP ve İç Hatlar Terminali ile Müteimmimleri,
- İzmir Adnan Menderes Havalimanı Dış Hatlar Terminali, CIP, İç Hatlar Terminali ve Müteimmimleri
- Muğla Dalaman Havalimanı Dış Hatlar Terminali, İç Hatlar Terminali ve Müteimmimleri
- Muğla Milas Bodrum Havalimanı Dış Hatlar Terminali, CIP/Genel Havacılık Terminali ile İç Hatlar Terminali ve Müteimmimleri
- Zonguldak Çaycuma Havalimanı
- Gazipaşa Alanya Havalimanı
- Aydın Çıldır Havalimanı

Tablo 2. Hizmet Türlerine Göre Hizmet Satış Gelirleri (2017-2021)

GELİR TÜRLERİ	2017 (TL)	2018 (TL)	2019 (TL)	2020 (TL)	2021 (TL)
Yap İşlet Devret	5.048.953,91	7.541.817,84	1.632.647.322,05	7.282.526,99	8.535.056,67
Kirala İşlet Devret	1.524.167.369,42	2.047.491.087,21	1.658.841.651,10	1.771.915.296,15	2.286.468.794,65
Toplam	1.529.216.323,33	2.055.032.905,05	3.291.488.973,15	1.779.197.823,14	2.295.003.851,32

Kaynak: <https://www.dhmi.gov.tr/Sayfalar/FinansalBilgiler.aspx>

2.2.5. Terminal işletmecileri

Türkiye’de terminal işletme kuralları “Sivil Hava Ulaşımına Açık Havaalanlarında Yer Alan Terminaller ile Sıhhi İşyerleri İçin İşyeri Açma ve Çalışma Ruhsatlarına İlişkin Yönetmelik (SHY-33B)” çerçevesinde belirlenmiştir. Buna göre Türkiye Havalimanlarında DHMİ ile özel sektör terminal işletmeciler, işletecekleri terminal veya terminaller için SHY-33B kapsamında ruhsat almak zorundadır.

SHY-33B yönetmeliğine ek hazırlanan SHY-33B.02 talimatnamesi ile terminal işletiminin uygulama esasları belirlenmiş ve terminal işletmeninin görev ve sorumlulukları sıralanmıştır.

Buna göre terminal işletmecisi, güvenlik, emniyet ve sağlık noktasında zorunlu tedbirleri almakla yükümlüdür. Yolcu konforunun sağlanması, uçuş bilgilerinin görüntülenmesi, danışma hizmetleri, yönlendirici levhalar, check-in bankosu ile kontuar tahsisi, bagaj ile ilgili hizmetler, çöp toplama ve imha işlemleri, otopark hizmetleri, engelli ve hareket kabiliyeti kısıtlı yolculara hizmet sağlanması, köprü hizmetleri, kayıp ve bulunan eşyalar ile ilgili işlemler ve kapı hizmetleri (boarding) gibi hizmetler terminal işletmecisinin sorumluluğundadır.

Tablo 3. Türkiye’de Terminal İşletimciler

Türkiye’de Özel Sektör Terminal İşletimciler
Fraport Tav Antalya Terminal İşletmeciliği A.Ş.
İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı Yatırım Yapım ve İşletme A.Ş.
Zonguldak Özel Sivil Havacılık Sanayi ve Ticaret A.Ş.
Tav Esenboğa Yatırım Yapım ve İşletme A.Ş.
Tav Ege Terminal Yatırım Yapım ve İşletme A.Ş.
Tav Milas Bodrum Terminal İşletmeciliği A.Ş.
Türk Hava Yolları A.O.
Yda Havalimanı Yatırım ve İşletme A.Ş.
Eskişehir Teknik Üniversitesi Rektörlüğü
İGA Havalimanı İşletmesi A.Ş.
İc İçtaş Zafer Uluslararası Havalimanı Yatırım ve İşletme A.Ş.
Tav Gazipaşa Yatırım Yapım ve İşletme A.Ş.

Kaynak: https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/havacilik_isletmeleri/havaalanlari/ti-010322.pdf

Havalimanları ile terminal binalarının özelleştirilmesi hususunda çeşitli görüşler mevcuttur. Kuyucak Şengür (2017: 752-755)’e göre, sivil havacılık sektöründeki liberalleşme eğiliminin temelinde, kamu işletmelerindeki verimlilik problemleri ve kamunun sağlayabileceği finansmandaki kısıtlılıklar etkili olmuştur. Liberalleşme eğilimi havalimanı ve havalimanı terminal işletmeciliğinde de bir dönüşüme neden olmuş, devletlerin artan taleplere karşın büyük miktarda finansman yükünü üstlenmek istememeleri sektörde ticarileşmeyi, özelleştirmeyi getirerek oluşan rekabet ortamıyla küreselleşmeye zemin hazırlamıştır. Kiracı vd. (2014: 136-137) ise, ülkenin ekonomik durumu, enflasyon ve kişi başına düşen ulusal gelir gibi makroekonomik nedenlerin etkisiyle DHMİ’nin iyi gelir elde edememesi ve devletin işlettiği havalimanlarının bürokratik zorluklar ve karar almada ivedi davranılamaması gibi nedenlerle havalimanlarından yeterli düzeyde yararlanamamasının maddi kayıplara yol açtığı bununla beraber havalimanlarının sahiplik payının çoğu devlette kalmak kaydıyla özel şirket statüsünde işletilmelerinin ve kurum bazlı bazı yapısal değişikliklerin sağlanmasının bu

kayıpları engellemesinin muhtemel olduğunu savunmuştur. Gökdalay ve Köse (2021: 2256-2257) ise havalimanlarının yolcu potansiyeli ile trafik potansiyellerinin iyi analiz edilmesi ve gerekli yatırımların yapılması gerektiğini, özel sektöre devredilmesi düşünülen havalimanlarının özel sektörle ve kamu yararının gözetilerek belirlenmesi gerektiğini, yeterli trafiği olmayan havalimanları ile sınıra yakın bölgelerde bulunan havalimanlarının güvenlik amacıyla kamu tarafından işletilmesinin önem arz ettiğini belirtmiştir.

Havalimanlarının özelleştirilmesinin bazı olumlu yanları olduğu gibi bazı olumsuz yanlarının da olabileceği değerlendirilmektedir. DHMİ tarafından verilen eğitimlerle donatılmış ve yıllarca kurum disiplini içerisinde alanında kendini geliştirmiş personelin özelleştirme sonrasında nasıl istihdam edileceği, yeni istihdam sonrası ne kadar fayda sağlayacağı konuları önem arz etmektedir. Bununla beraber Anadolu'daki havalimanlarının nasıl özelleşeceği ve bunun ne kadar faydalı olacağı da iyi analiz edilmelidir. Gökdalay ve Köse (2021)'in de ifade ettiği gibi sınır bölgeleri ve az gelişmiş bölgelerde bulunan havalimanlarının güvenlik açısından da değerlendirilmesi ve bunun dışında kamu hizmetinin devlet disiplini içerisinde yürütülmesinin göz önünde tutulması gerekmektedir. Günümüze değin devlet eliyle işletilen havalimanlarının ülkemizde havacılık sektörüne kattığı artı değerlerin de unutulmaması gerekmektedir.

Havacılık sektörünün daha da gelişmesi, hava ulaşım araçlarının yaygınlaşması ve sektöre yapılan yatırımlar ışığında, havacılık teknolojilerinin ve yatırımlarının artmasıyla sektördeki gelirlerle beraber istihdamın da artması düşünülmektedir. Bu durum kamu adına da gelirler elde edilmesini sağlayabilecektir.

2.2.6.Yer hizmetleri kuruluşları

Yer Hizmetleri, hava aracının inişinden kalkışına kadar geçen sürede yerde almış olduğu tüm hizmetlere denir (Eski ve Tasus, 2018: 57). Yer hizmetleri, havalimanlarında özel kuruluşlarca verilen ve havacılıkta önemli bir yere sahip hizmetlerdir.

SHY-22'nin 5. maddesinde yer hizmet türleri şu şekilde belirlenmiştir: temsil, yolcu hizmetleri, yük kontrolü ve haberleşme, ramp, kargo ve posta, uçak hat bakım, uçuş operasyon, ulaşım, ikram servis, gözetim ve yönetim, uçak özel güvenlik hizmet ve denetimidir.

Türkiye'de yer hizmeti vermek isteyen kuruluşlar, 23.08.2016 tarih ve 29810 sayılı "Havalimanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği (SHY-22)" hükümlerine uygun bir şekilde

SHGM'den ruhsat almak ve bu doğrultuda çalışmak zorundadır (SHGM, 2023). Bununla yer hizmeti sağlayacak kuruluşların daha güvenli ve profesyonel bir şekilde faaliyet yürütmeleri sağlanmak amaçlanmaktadır.

SHY-22'de; “Yer hizmetleri kuruluşu: Havalimanlarında/havaalanlarında yer hizmetleri yapmak üzere çalışma ruhsatı alan veya yetkilendirilen kamu ya da özel tüzel kişiliği statüsündeki kuruluşlar” olarak tanımlanmıştır. Yönetmeliğe göre; A, B ve C grupları olmak üzere 3 çeşit yer hizmetleri ruhsatı verilmektedir. SHY-22'de;

- **A Grubu** Yer Hizmetleri Çalışma Ruhsatı için; yönetmeliğin 5. maddesinde belirlenen yer hizmetlerin tamamını veya bir kısmını (ramp hizmeti, yolcu hizmetleri, yük kontrolü ve haberleşme hizmetleri, kargo ve posta hizmetlerini) yapmasının yanında uluslararası trafiğe açık olan en az 3 havalimanında da teşkilatlanarak yer hizmetleri vermesi gerekmektedir. Her hizmet türü için ayrı ruhsatlandırma yapılır.
- **B Grubu** ruhsat; hava taşıyıcıların yönetmeliğin 5'inci maddesinde belirlenen hizmetlerin bir kısmının (ulaşım dışında) ya da tamamının kendileri için yapmaya yetkilendirilmesidir. Yerli hava taşıyıcıların yanında yabancı hava taşıyıcılar da yetkilendirilebilir.
- **C Grubu** ruhsat; yönetmeliğin 5'inci maddesinde belirlenen hizmetlerin bir kısmını ya da tümünü (ulaşım, yolcu hizmetleri, uçak hat bakım, yük kontrolü ve haberleşme hizmetleri hariç) yapmak için yabancı hava taşıyıcılar dışındaki kuruluşların yetkilendirilmesidir.

Türkiye’de 2022 yılı sonunda A grubu 3, B grubu 11 ve C grubu da 25 olmak üzere toplam 39 adet yer hizmet kuruluşu bulunmaktadır (SHGM, 2023: 29).

2.2.7.Hava yolu taşıyıcıları

Hava yolu taşımacılığı yapacak şirketlerin “Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği SHY-6A” ile “Genel Havacılık Yönetmeliği SHY-6B” hükümleri çerçevesinde SHGM tarafından ruhsatlandırılması ve ilgili yönetmeliklerin hükümlerine uygun faaliyette bulunmaları zorunludur.

SHY-6A’ya göre hava yolu taşımacılığı yapacak şirketlerin Türk Ticaret Kanunu’na tabi olması ve ticaret siciline kayıtlı olması gerekmektedir. Yirmiden az koltuk kapasiteli hava

araçlarıyla çalışacak şirketler anonim şirket veya limited şirket; yirmiden fazla koltuk kapasitesi olan hava araçlarıyla çalışacak veya sadece yük taşımacılığı yapacak şirketler anonim şirket olarak faaliyet gösterebilirler.

Tablo 4. 2022 Yılında Türkiye'de Hava Yolu Şirketleri ve Uçak Sayıları

	HAVA YOLU ŞİRKETLERİ	UÇAK SAYILARI
1	THY A. O.	381
2	Pegasus Hava Taşımacılık A. Ş	96
3	Güneş Ekspres Havacılık A. Ş	62
4	Turistik Hava Taşımacılık A.Ş.	20
5	Hürkuş Hava Yolu Taşımacılık ve Ticaret A.Ş.	10
6	Tailwind Havayolları A.Ş.	5
7	Mavi Gök Havacılık A.Ş.	4
8	Cortex Havacılık ve Turizm Ticaret A.Ş.	3
9	MNG Hava Yolları ve Taşımacılık A.Ş.	7
10	ACT Hava Yolları A.Ş.	5
11	ULS Havayolları Kargo Taşımacılık A.Ş.	3
12	Air Anka Hava Yolları A.Ş.	2
	TOPLAM	598

Kaynak: (SHGM, 2023: 36).

Tablodan anlaşıldığı üzere Türkiye’de 12 hava yolu şirketi toplam 598 uçakla faaliyet göstermekte ve 381 uçaklık filosu ile THY A.O. sektöre öncülük etmektedir.

2022 yılı istatistiklerine göre Türkiye’deki hava yolu şirketleri iç hatlarda 57 noktaya uçuş gerçekleştirilirken dış hatlarda ise 130 ülkede 342 noktaya uçuş gerçekleştirmektedir (SHGM, 2023: 42-43).

2.2.8.Türkiye’nin üye olduğu uluslararası havacılık kuruluşları

Türkiye, sivil havacılık faaliyetlerinin hızla gelişmesiyle beraber uluslararası sivil havacılık kuralları çerçevesinde sektörde yerini almış ve bu yönde faaliyet gösteren uluslararası kuruluşlara üye olmak ya da ilişkide olmak suretiyle uluslararası sivil havacılık sektöründe yerini almaktadır. Türkiye, 1945 yılında Chicago Sözleşmesine katılarak 1947 yılında ICAO’nun kurucu üyelerinden birisi olmuştur (SHGM, t.y.). Türkiye, ICAO’ya katılım

sağlayarak ilk defa bu alanda uluslararası bir kuruluşta yer almış ve daha sonra kurulan diğer kuruluşlara da sessiz kalmayarak ilişkilerini bu alanda geliştirmiştir.

Türkiye'nin ilişkide olduğu sivil havacılık sektörü kuruluşları 2 tanedir (DHMİ, 2022b: 5);

EASA; bütün hava aracı türlerinin üretiminden uçuşlarına kadar sektörle ilgili tüm faaliyetlerde mevzuatlar koyup denetlemeler yapmak ve uçuş ile yer güvenliğini temin etmek amacıyla AB ülkeleri tarafından oluşturulmuş iken,

IATA ise; hava ulaşımının ekonomik ve güvenli bir şekilde yürütülmesini sağlamayı hedeflemekte olup hava yolu şirketlerinin yanında yer hizmet kuruluşlarının üye olabildiği, uluslararası alanda faaliyet gösteren ticari bir kuruluştur.

Türkiye, 1947 yılında katıldığı ICAO'nun yanında ECAC, EUROCONTROL, D8 Sivil Havacılık Çalışma Grubu ile JAA-TO gibi sivil havacılık kuruluşlarına da üye olmakla beraber yapılan ikili antlaşmalarla da Türk hava yolu şirketlerinin daha çok ülkeye uçuş gerçekleştirmesi sağlanmaktadır (SHGM, t.y.).

Türkiye'nin üye olduğu sivil havacılık kuruluşları (DHMİ, 2022a: 4):

“**ICAO**”, küresel anlamda sivil havacılık sektörünün emniyetli bir şekilde gelişip sürdürülmesini sağlamak,

“**ECAC**”, havacılık alanında emniyetin teminini sağlamak amacıyla mevzuatlar oluşturmak ve denetimler yapmak,

“**D8 Sivil Havacılık Komisyonu**”, D8 ülkeleri arasında sivil havacılık alanında iş birliği ve koordinasyon sağlamak,

“**JAA –TO**”, Avrupa'da havacılık emniyetinin sağlanması adına gerekli eğitimlerle ilgili olanakları sağlamak,

“**ICAO EUR-NAT RASG**”, ICAO'nun almış olduğu emniyet ile ilgili kararların Avrupa bölgesindeki takibini yapmak,

“**ACI**”, DHMİ’nin de üyesi olduğu kuruluş, havalimanlarının çıkarlarını korumak ile havalimanlarını geliştirmek, standartlarının yükseltmek ve eğitim olanaklarının temin edilmesini sağlamak,

“**EUROCONTROL**”, Avrupa’da hava trafik yönetimi ile emniyetini sağlamak ve geliştirmek amacıyla faaliyet yürütmektedirler.

EUROCONTROL teşkilatı, Avrupa’da hava trafik idaresinin yanında seyrüsefer gelirlerinin toplanmasını sağlaması açısından diğer sivil havacılık kuruluşlarından ayrılmaktadır (DHMİ, t.y.).

EUROCONTROL, ülkelerin hava sahalarının kullanılmasında verilen hizmetlerin ücretlerini kâr amacı gütmeksizin, hava sahasını kullanan hava yolu şirketlerinden Avro para birimi olarak belirlenen birim fiyatlar üzerinden tahakkuk ve faturalandırma yapmak suretiyle tahsil eder ve ödemesini ilgili ülkelere kendisi yapmaktadır (DHMİ, t.y.). Ekler kısmında Tablo 7’de EUROCONTROL üyesi ülkelerin yol ücret tarifleri verilmektedir.

2.3.Türkiye’de Sivil Havacılık Sektörü Göstergeleri

Sivil Havacılık faaliyetlerinin gelişmesi ekonomileri de etkilemektedir; ancak bir sektör olarak havacılık sektörünün kendi iç ekonomik dinamikleri de vardır. Yukarıda da belirtildiği gibi sektörde farklı branşlar bulunmakla beraber sektör istihdamdan üretime, ulaşım ve kargo hizmetlerine kadar birçok alanda doğrudan veya dolaylı ekonomiye katkı sağlamaktadır.

Ulaştırma alanında havacılık sektörü Türkiye’de 1980’lere kadar önemli bir varlık gösterememekle beraber özellikle 2003 yılında “*her vatandaşın en az bir kez uçağa binmesi*” üzerine yapılan projeler ve gerçekleştirilen yatırımlarla havacılık sektörü hızla gelişmeye başlamıştır (Yılmaz, 2020: 118). Bu gelişim süreci özellikle COVID-19 salgınında sektöre uğrasa da tüm dünyada ve Türkiye’de sektör hızla toparlanma sürecine girmekle beraber Airports Council International (ACI)’nin kesinleşmeyen verilerine göre Türkiye 2022 yılında yolcu trafiği sıralamasında Avrupa’da 4. sırada, dünyada ise 8. sırada yer alırken yolcu trafiğinde Avrupa’nın en yoğun havalimanı İstanbul Havalimanı olmuştur (DHMİ, 2023b: 3).

2022 yılı iç hat yolcu trafiğinde Türk Hava Yolları (THY) % 66, Pegasus (PGT) % 27, Güneş Express (SXS) % 7 oranında pazar payına sahipken 2022 yılında dış hat yolcu trafiğinde ise Türk tescilli hava yolu taşıma şirketlerinin pazar payı THY’nin % 61, PGT’nin %20, SXZ’nin % 11 ve Turistik Hava Taşımacılık (CAI)’nin % 6 oranındadır (DHMİ, 2023a: 144).

Tablo 5. Yıllara Göre Personel ve Ciro

Yıllar	Personel Sayısı	Ciro (Milyar Dolar)
2003	65.000	2,2
2010	133.407	14,9
2015	191.716	23,36
2019	295.547	27,06
2020	245.876	14,26
2021	253.885	20,50

Kaynak: SHGM faaliyet raporlarından derlenmiştir.

Tabloda görüldüğü üzere Türkiye’de havacılık sektöründe çalışan personel sayısı 2003 ile 2021 yılları arasında %290’ın üzerinde ve cirosu da yaklaşık %832 oranında artmıştır. Covid-19 pandemisinin etkisiyle 2020 yılında sektörde düşüşler yaşansa da 2021 yılından itibaren ciddi bir toparlanma gözlemlenmektedir.

Tablo 6. Yıllara Göre Havacılık Faaliyet Tablosu

Yıllar	Toplam Yolcu (Bin Kişi)	Uçak Trafiği	Toplam Yük	Uçak Sayısı
2003	34.443	529.205	964.080	162
2010	103.536	1.212.395	2.021.076	349
2015	181.356	1.815.095	3.060.951	489
2019	208.911	2.034.430	4.090.168	546
2020	81.703	1.055.168	2.490.521	554
2021	128.350	1.466.860	3.432.517	558
2022	182.333	1.883.186	4.004.306	598

Kaynak: SHGM faaliyet raporlarından derlenmiştir.

Tablodaki verilere göre uçak sayısı dışındaki tüm göstergelerde 2019 yılında en yüksek rakama ulaşılmış, ancak pandeminin etkisiyle bir düşüş yaşanmış ve halen pandemi öncesi rakamlar yakalanamamıştır. Sivil havacılık sektörü pandemi sonrası küresel anlamda hızlı bir toparlanma sürecine girmiş olup Türkiye’de 2022 yılı uçak trafiği 2019 yılı uçak trafiğinin %96’sına, yolcu trafiğinin ise %87’sine ulaşılmış ve 2024 yılında da 2019 yılı istatistiklerinin geçileceği öngörülmüştür (DHMI, 2023b: 1-2).

2003 ile 2022 yılları arasında uçak sayısı yaklaşık %270, uçak trafiği yaklaşık %256, toplam yük yaklaşık %316 ve yolcu sayısı da yaklaşık %430 oranında artmıştır.

2003 ile 2022 yılları arasında sivil uçuş trafiğine açık havalimanı sayısı 26'dan 57'ye ulaşmış, uçuş merkezi sayısı 2'den 7'ye yükselmiş, uçulan ülke sayısı 50'den 130'a yükselmiş ve dış hat uçuş noktası da 60'tan 342'ye yükselmiştir (SHGM, 2023: 42-43). DHMİ 2022 Hava Yolu Sektör Raporu'nda Türk Hava Yolları'nın ise 2022 yılında Avrupa'da günlük ortalamasına göre en fazla uçuş trafiği sağlayan 3. hava yolu şirketi olduğu belirtilmiştir (DHMİ, 2023b: 3).



3.MAKROEKONOMİK PERFORMANS

3.1.Makroekonomi Kavramı ve Makroekonomik Performans Göstergeleri

Makroekonomi, ekonomiyi bütüncül bir şekilde değerlendiren ekonomi dalıdır. Ekonomilerin geniş perspektifte değerlendirilmesi, başka bir ifadeyle ekonomik tablonun bütününe ele alınmasıdır. Makroekonomi için en önemli kıstaslar milli gelir, üretim, tüketim, ithalat, ihracat, ekonomik büyüme, yatırım, tasarruf, işsizlik, istihdam, enflasyon ve genel fiyat düzeyi olmakla beraber makroekonominin temel amaçları da istihdamın artması, fiyat istikrarı ve üretimde sürekliliğin sağlanmasıdır (Yetkiner, 2012: 2). Makroekonomi veya makroiktisat bu amaçlar doğrultusunda politika önerileri geliştirmektedir.

Makroekonomik performans, ekonomideki genel durumun ne yönde olduğunu ifade etmektedir. Makroekonomik performans, makroekonomideki ekonomik bütünlüğün istikrar ve işleyişinin değerlendirilmesidir.

Makroekonomide performans ölçülürken göz önünde tutulan göstergeler makroekonomik performans göstergeleri olarak adlandırılmaktadır. Makroekonomide performans ölçümünde kullanılan göstergeler ve kriterler zaman içerisinde değişiklikler arz etse de nihayetinde ekonominin istikrarlı bir şekilde sürdürülebilirliğinin sağlanması adına çeşitli parametrelerden yararlanarak ekonomik plan ve programların oluşturulmasında etkilidir. Makroekonomik performans göstergelerinde sonuçlarda benzerlik veya farklılıklar ortaya çıkmakla beraber ekonomik bütünlük içerisinde değerlendirildiğinden aralarında birer ilişkiden söz edilebilmektedir (Güney, 2020: 27).

Makroekonomik göstergeler tek tek incelendiğinde genel bir kanı oluşturamasa da bütüncül bakıldığında ekonomik performansa ilişkin bir tablo çizmektedir. Aşağıda makroekonomik performans göstergeleri açıklanmıştır.

3.1.1. Millî gelir

Millî gelir, bir ülkede belirli bir zaman aralığında gerçekleşen mal ve hizmetlerin değerleri toplamı olarak tanımlanabilir. Literatürde millî gelir ile ilgili farklı kavramlar mevcutsa da aşağıdaki kavramlar önplana çıkmaktadır (Bayram, 2019: 31-33);

- 1- *Gayri Safi Yurtiçi Hâsıla*: Belirli bir zaman diliminde bir ülkedeki üretilen mal ve hizmetlerin piyasa değerini ifade etmektedir.

- 2- *Gayri Safi Millî Hâsıla*: Bir ülkede bir yıllık süre zarfında üretilen mal ve hizmetlerin değerlerine ithalattan alınan vergi gelirleri ve net dış alem faktör gelirlerinin eklenmesinin toplamından bulunmaktadır.
- 3- *Kişi Başına Düşen Millî Gelir*: Bir ülkedeki GSYH'nin ülkedeki nüfusa bölünmesinden kişi başına düşen GSYH ve bir ülkedeki GSMH'nin ülkedeki nüfus sayısına bölünmesinden de kişi başına düşen GSMH elde edilmektedir. Kişi başına düşen millî gelir hesaplanarak ülkedeki vatandaşların gelir durumu hakkında fikir sahibi olunabilmektedir.

Millî gelir, önemli bir makroekonomik performans göstergesidir. Millî gelirdeki artış ve azalış aynı zamanda ülkedeki nüfusun gelir durumunu da etkilemektedir.

3.1.2. Dış ticaret

Dış ticaret kavramı, ülkelerin yurt dışındaki alıcı ve satıcılarla yaptıkları ticareti ifade etmektedir. İthalat, yurt dışındaki alıcılara mal ve hizmet satılmasını ifade ederken ithalat ise yurtdışındaki satıcılardan mal veya hizmet satın alınmasını ifade eder.

Ülkelerin ithalat ve ihracatlarını etkileyen belirli faktörler vardır. Ülkelerin döviz kurları, yurtdışı piyasalardaki gelir düzeyi, hizmet ve malların göreceli fiyatı ile ülkelerin ekonomi politikaları gibi faktörler ithalat ve ihracat üzerinde etkili olabilmektedir (Yücel, 2006: 49-53).

Makroekonomide değerlendirilen önemli performans ölçütlerinden biri ithalat ve ihracattır. Ülkeler için ithalat ve ihracat dengesi büyük önem arz etmektedir. Dış ticaret dengesi, ülkelerin refah düzeyini etkilemekle beraber dış ticaret dengesi bozulan ülkelerde satın alma gücünün yanında tüketim ve refah seviyesi gerileyebilmektedir (Aldan ve Üngör, 2012: 179-180).

Literatürde dış ticaretin ülkelerin diğer ekonomik göstergeleri üzerinde etkileri olduğundan söz edilmiştir. Dış ticaretin, özellikle de ihracatın geliştirilmesinin üretimde verimlilik ve rekabeti artırarak aynı zamanda kaliteyi, çeşitliliği artırması ve teknolojiyi de geliştirmesi beklenmektedir (Yılmaz, 2010: 246). Bu durumun üretim, istihdam, yatırım ve ekonomik büyüme gibi diğer ekonomik göstergelere de olumlu yansımaları olabilecektir.

3.1.3. Ekonomik büyüme

Ekonomisi gelişmiş veya gelişmekte olan ülkelerin ekonomi politikalarının temelinde ekonomik büyüme olgusu bulunmaktadır (Durkaya ve Ceylan, 2006: 80). Bu nedenle ülke ekonomileri için en önemli performans göstergelerinden biri ekonomik büyümedir. Gayri safi hâsıla ve kişi başına düşen millî gelirdeki artış olarak değerlendirilen ekonomik büyüme (Sungur vd., 2016: 187), kavramsal çerçevede ise belirli bir dönemde bir ekonominin üretim hacminde meydana gelen artış olarak ifade edilmektedir (Özel, 2012: 64). Ekonomide büyüme kavramı, millî gelirde niceliksel bir artışı ifade etmektedir (Arslan, 2013: 47).

Ekonomik büyüme, içsel ekonomik büyüme ve dışsal ekonomik büyüme olmak üzere iki temel teori çerçevesinde değerlendirilmektedir; dışsal ekonomik büyüme teorilerinde üretimde teknoloji kullanılması, tasarruf ve sermaye gibi kıstasların üzerinde durulurken içsel ekonomik büyüme teorilerinde ise beşeri sermaye, nüfus artışı, bilgi ve beceri gibi kavramlar üzerinde durulmaktadır (Özel, 2012: 64-70).

Literatürde ekonomik büyüme, ekonomik gelişme ve ekonomik kalkınma kavramlarının aynı anlamlarda da kullanıldığı gözlemlenmiştir. Gelişme kavramı, literatürde kalkınma anlamında da kullanılmakla beraber ekonomik büyüme kavramı bu kavramlardan farklı kullanılmaktadır (Karataş ve Çankaya, 2010: 32). Kalkınma ve gelişme kavramları birbirlerinin yerine kullanıldığında çoğu zaman aynı durumu ifade eder. Ekonomik büyüme kavramı ise, temel olarak bir ekonominin üretim hacminde zaman içinde yaşanan artış olarak tanımlanmakla beraber bu artışın en önemli göstergelerinden biri de Gayri Safi Yurtiçi Hasıla'da (GSYH) meydana gelen değişimler şeklinde gösterilmiştir (Turan, 2008: 11).

Ekonomik kalkınma azgelişmiş ülke ekonomileri için gelişmeyi ifade ederken ekonomik büyüme ise gelişmiş ülke ekonomilerinin bunu sürdürerek daha da gelişmesini ön plana çıkarmayı ifade eder (Gürkan, 1999; aktaran Karataş ve Çankaya, 2010). Ekonomik büyüme milli gelirdeki sayısal artışı ifade ederken kalkınma ise teknoloji ve üretimde meydana gelen gelişmelere paralel olarak ekonomik ve sosyal gelişmeleri de tetikler ve kavram olarak içerir (Arslan, 2013: 47). Bu nedenle gelişmiş ülkeler ekonomik büyüme kavramına odaklanırken azgelişmiş ülkelerde ise kalkınma kavramı ön plana çıkmaktadır (Özel, 2012: 64).

Ekonomik kalkınma, çok yönlülüğüyle ekonomik büyümeyi de içeren bir kavram olmasının yanında toplumdaki gelir eşitsizliği ve işsizliği azaltmak, iktisadi ve sosyal

kurumların modernize edilmesi gibi sadece ekonomiyle ifade edilemeyecek sosyal ve siyasal diğer alanları da içermektedir (Seyidoğlu, 2006: 829).

Gelişmiş ekonomiler, gelişmiş toplumları meydana getirirken gelişmiş toplumlar da gelişmiş ekonomileri meydana getirir ve bu döngü ekonomik büyüme yönünde devam eder. Dalgalanmaların veya şokların olmadığı ve uzun vadeli perspektifte dengenin görüldüğü bir ekonomide, diğer makroekonomik göstergeler bağlamında da istikrarın sürdüğü söylenebilecektir. Büyümede istikrarın sağlanmasıyla beraber diğer ekonomik göstergelerle beraber sosyal ve çevresel faötlörlere de olumlu yansıyabilecektir.

3.1.4. Enflasyon

Enflasyon ya da fiyatlar genel düzeyi, mal ve hizmetlerde meydana gelen değışimleri ifade etmekle beraber yurtiçi ve yurtdışı birçok makroekonomik faktörü etkilemektedir. (Bulut, 2017: 2). Enflasyon sadece bir mal veya hizmet ile sınırlandırılmamakla birlikte kapsayıcı bir kavramdır. Bir mal veya hizmette meydana gelen fiyat artışı enflasyonu karşılamamakla beraber, fiyatlar genel düzeyinde meydana gelen artışı ve bu artışın hızlı seyretmesini ifade etmektedir (Güney, 2019: 30-31).

Fiyatlar genel düzeyinde meydana gelen değışikliklerin makul seviyede istikrarlı bir şekilde sürdürölmesi, diğer bir ifadeyle fiyatlar genel düzeyinde istikrarın sağlanması ülke ekonomileri için ana hedeflerden biridir (Oktayer, 2010: 445). Para politikaları ve diğer makroekonomik performans ölçütlerinde sağlanan istikrar, enflasyon üzerinde de etkili olabilecek ve fiyatlar genel düzeyinde de istikrarın sağlanmasında etkili olabilecektir.

Enflasyon olgusu, ekonomiler için büyük dezavantajdır. Ülke ekonomilerinin istikrarının bozulmasında etkili olmakla beraber istikrarını kaybeden ekonomilerin de ortaya çıkarabileceğı bir olgu olarak ortaya çıkmaktadır. Döviz kurundaki hareketler, turizm gibi sektörlerde yaşanan olumsuzluklar ve ülkelerin ekonomi yönetimlerince izlenen para politikaları gibi olgular enflasyon ve fiyatlar genel düzeyi üzerinde etkili olmaktadır.

1958 yılında A.W.H. Phillips tarafından bulunan eğrinin genel kabul gören yorumuna göre işsizlik ve enflasyon ters orantılıdır ve yüksek enflasyonla işsizlik sorunu çözülebilecektir. Ancak 1960'lı yıllarda yüksek enflasyonla beraber işsizliğin de artmasıyla ortaya çıkan *stagflasyon* sorunu ile Phillips eğrisine duyulan güven azalmış ve ekonomide yeni pratik çözüm arayışına gidilmiştir (Akkuş, 2012: 100-101).

Enflasyon sorunu ülkedeki vatandaşların refah seviyesinin düşmesine, üretim ve tüketime azalmasına, bazı mal ve hizmetlerin ithal edilerek temin edilmesi nedeniyle ülkenin dış ticaret dengesinin olumsuz etkilenmesine yol açabilmektedir (Bulut, 2017:2). Ülkenin diğer ekonomik göstergeleri üzerinde de etkili olabilen enflasyon ortaya önemli bir sorun olarak çıkmaktadır. Makroekonomik performans göstergeleri arasında değerlendirilen enflasyon olgusu yükseldikçe ülkenin para biriminin ve dolayısıyla bireylerin işgücünün, sermayesinin de değer kaybı söz konusu olabilmektedir. Bu nedenle enflasyon, ülkelerin makroekonomik performanslarının yanında refah düzeyleri adına da önemli bir gösterge olarak kabul edilmektedir.

3.1.5. İşsizlik ve istihdam

Günümüzde kabul gören işsizlik tanımı, Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO)'nun 1982 yılında Cenevre'de yaptığı tanımıdır. Buna göre işsizlik kavramı, üç unsurun birarada bulunmasıyla mümkündür. Bu unsurlar; kişinin çalışma talebi olması, kişinin çalışmaya elverişli olması ve bu iki şartın sağlanması halinde kişinin çalıştığı bir işinin olmamasıdır (Erol, 2010: 8). İstihdam ise, işsizliğin zıttı olarak ifade edilebilir. Beşeri işgücünün üretime yönelik değerlendirilmesi istihdamdır. İstihdam olgusu, ekonomik büyümeyi etkilerken istihdam artışı ekonomik büyümeye büyük katkı sunmaktadır (Saygılı vd., 2002: 83).

İşgücü piyasası insan faktörünü içermesi bakımından diğer piyasalardan ayrılmakla beraber işgücü piyasasında meydana gelebilecek bir sorun ekonomik boyutla beraber sosyal ve psikolojik sorunlara da kapı aralayacağından üzerinde önemle durulması gerekmektedir (Ataman, 1998: 59). İşsizlik faktörü aynı zamanda yukarıda zikredilen diğer makroekonomik performans göstergelerini etkilemesi nedeniyle büyük önem arz etmektedir. Çünkü işsizlikle beraber millî gelir azalabilecek, büyüme yavaşlayabilecek, dış ticaret dengesi bozulabilecek ve üretim azabilecektir.

Ülke yönetimleri, işsizliğin yarattığı dezavantajlara karşı işsizlikle mücadele etmelidir. Yeni istihdam alanları oluşturmak, çalışanların çalışma şartlarında iyileştirmeler yapmak, uluslararası kuruluşların konuya yaklaşımlarını değerlendirmek işsizlikle mücadele noktasında önemli yararlar sağlayabilecektir (Taş ve Bilen, 2014: 68). Özellikle girişimcilerin desteklenmesi, bireylerin ücretli çalışan olma zorunluluğundan kurtulmasını sağlayacak ve rekabet olanağı sağlayarak verimlilik ve kalitenin artmasına katkı sunabilecektir (Bayraktar ve İncekara, 2013: 32). Bu bağlamda sağlanacak girişim teşvik ve destekleri ülkenin diğer ekonomik performans göstergelerinin de olumlu bir şekilde etkilenmesine zemin

hazırlayacaktır. Girişimcilerin desteklenmesi aynı zamanda farklı bireylere istihdam olanağı sunabilecek ve bu sayede toplumsal refah seviyesi yükselebilecektir.

3.1.6. Üretim

Üretim kavramı, mal ve hizmetlerin ortaya çıkarılması, kullanıma hazırlanması şeklinde ifade edilebilir. Bununla beraber üretim faaliyetleri belli bir süreç içerisinde kaynakların tüketici ihtiyaçlarına cevap verecek şekilde değerlendirilmesi olarak da ifade edilebilmektedir. Üretim kavramının zıttı tüketim olmakla beraber üretim tüketimi ve tüketim de üretimi etkilemektedir.

Üretim olgusu, üretim faktörleri çerçevesinde değerlendirilmektedir. Üretim faktörleri, fiziksel olan veya fiziksel olmayan her türlü üretimde (mal ve hizmetler) doğrudan veya dolaylı katkı sunan tüm unsurlardan oluşmakla beraber bunlar; emek veya işgücü, sermaye, doğal kaynaklar ve müteşebbisler şeklinde sınıflandırılmıştır (Karagül, 2014: 1-8).

Üretim faktörlerinden emek veya işgücü, insan gücüyle daha doğrusu çalışan işçiler tarafından sağlanmaktadır. Sermaye, üretimin sağlanmasında kullanılan araç-gereç, makine ve diğer teçhizatı ifade etmektedir. Doğal kaynaklardan kasıt ise genel anlamda topraktır. Çünkü toprak üretim sürecinde kullanılan hammaddeelerin elde edilmesinde kritik öneme sahiptir. Bununla beraber madenler, su kaynakları, ormanlar, tarım arazileri gibi doğal kaynaklar bulunmaktadır. Müteşebbis ise, tüm bu kaynakları bir araya getirerek üretimin sağlanmasını koordine etmektedir.

Üretim faktörleri, ekonomik faaliyetlerin gerçekleşmesinde büyük öneme sahip olmakla birlikte ekonomik faaliyetlerin temeli olarak da değerlendirilebilir. Çünkü üretimin sağlanması diğer ekonomik göstere ve faktörleri de etkilemektedir. Millî gelirin artması, iç ve dış ticaretin geliştirilmesi, ekonomik büyümenin sağlanması, işsizliğin azalması ve istihdamın artması ile fiyatlar genel düzeyinde istikrarın sağlanmasında üretim kilit rol oynamaktadır. Bu bağlamda makroekonomik performansın ölçülmesinde önem arz eden üretim olgusu, aynı zamanda toplumsal refah ve kalkınmanın sağlanmasında da büyük öneme sahiptir.

4.BATMAN İLİ VE BATMAN HAVALİMANI

Bu bölümde Batman ilinin genel bilgileri, yakın tarihi, ulaşımı ve ilin ekonomisine değinilecek ve Batman Havalimanı hakkında bilgilere yer verilecektir.

4.1.Batman İli

4.1.1.Batman ilinin genel bilgileri

Batman, Güneydoğu Anadolu Bölgesinde yer alan bir ilimizdir. Batman, 41 derece 10 dakika ile 41 derece 40 dakika doğu boylamları arasında ve 38 derece 40 dakika ile 37 derece 50 dakika kuzey enlemleri arasında yer alır, yüzölçümü ise 4680 km²'dir. Batman ilinin rakımı 550 metredir. Batman'ın doğusunda Siirt ve Bitlis illeri, batısında Diyarbakır ili, güneyinde Mardin ili ve kuzeyinde Muş ili bulunmaktadır. Batman iline hava yolu, kara yolu ve demiryolu ile ulaşım imkânı bulunmaktadır.

Batman şehir merkezi dışında Hasankeyf, Gercüş, Kozluk, Sason ve Beşiri olmak üzere ilin 5 ilçesi bulunmaktadır. Batman il merkezinde 136 mahalle, ilçe ve beldelerde 91 olmak mahalle olmak üzere il genelinde toplam 227 mahalle bulunmaktadır. TÜİK verilerine göre il nüfusunun çoğunluğu kent merkezinde bulunurken 2022 yılında ilin toplam nüfusu 634.491 olup 6 Şubat 2023 depremlerinden önceki verilere göre Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nin Şanlıurfa, Gaziantep, Diyarbakır, Mardin ve Adıyaman'dan sonra 6. büyük nüfusuna sahiptir, ilin göç hızı da 2022 yılında ‰-5,57 olmuştur (TÜİK, 2023).

Cumhurbaşkanlığı İletişim Merkezi (CİMER) üzerinden Dicle Kalkınma Ajansı'ndan alınan bilgilere göre İŞKUR 2021 kayıtlarına göre Batman'da kayıtlı işgücü sayısı 70.810 kişi olup, bunların 40.511'i işsizdir. TÜİK verilerine göre Batman, Siirt, Mardin ve Şırnak illerinin bulunduğu TRC3 bölgesi 2021 yılında işsizlik oranının en yüksek (%29,8), istihdam oranının ise en düşük (%29,9) olduğu bölge olmuştur. Ayrıca %43,4 genç işsizlik oranı ile TRC3 Bölgesi bu oran ile 26 bölge arasında ilk sıradadır. TRC3 Bölgesi'nde kayıtlı toplam 453 bin istihdamın %62'si hizmetler, %22,9'u sanayi ve %15,1'i tarım sektöründedir. 2020 yılında toplam 16,1 milyar TL GSYH'ye sahip olarak Türkiye'de 53. sırada yer alan Batman'ın 2020 yılında kişi başına düşen gayri safi yurtiçi hasılası 26.192 TL olup ülke genelinde 78. sırada yer almıştır. Batman'da sektörlerin gayri safi yurtiçi hasıla payı 2020 yılında sanayide %22,4, tarımda %11,3 ve hizmetlerde %55,2 oranında gerçekleşmiştir.



Şekil 1. Batman Şehir Merkezi

Kaynak: Batman Valiliği'nden alınmıştır.

İŞKUR'un 2022 yılı sonuçlarına göre Batman ilindeki kayıtlı işsiz sayısı 46.171 olurken bunda kadınların oranı yüzde 42,5 ve 18-24 yaş aralığındaki gençlerin oranı ise yüzde 35,22'dir. Sektörel dağılımda Batman ilinde en fazla çalışana sahip sektörler imalat, toptan ve perakende ticaret ile inşaat sektörleri olurken bu sektörlerde çalışanların oranı % 72,5 olup Türkiye'de inşaat sektöründe faaliyet yürüten işletmelerin oranı yüzde 12,6 iken bu oran Batman'da yüzde 16,9 ile Türkiye ortalamasının üstündedir (Kalkan, 2022: 11-21). İnşaat sektörünün yaygınlaşmasıyla beraber şehir merkezinde hızlı bir kentleşme gözlemlenmektedir. Bu durum Batman il merkezinin hızla büyüüp yayılmasını sağlarken aynı etki ilin diğer ilçelerinde gözlemlenememektedir.

4.1.2.Batman ilinin yakın tarihi

Bugünkü Batman'ın asıl öyküsü, petrolün bulunduğu yıllardan itibaren başlar. Güneydoğu Anadolu Bölgesinde yürütülen petrol arama çalışmalarının sonucunda 20 Nisan 1940'ta o dönem Siirt iline bağlı Beşiri ilçesinin İluh nahiyesi sınırları içerisinde yer alan Meymuniye Boğazı mevkiinde Raman dağlarında petrol bulunmuş ve ulaşım imkânlarının kolaylaştırılması adına Diyarbakır-Cizre demiryolu ağı Batman'a kaydırılmıştır (Akcan, 2020: 53). Türkiye'de petrol endüstrisi adına ilk rafineri olan Batman Rafinerisi de 1955 yılında kurulmuştur (TÜPRAŞ, t.y.).

Günümüz Batman'ının temeli olan İluh köyü 1936 yılında nahiye yapılmış, petrolün bulunmasına ek olarak tren yolunun da yerleşim merkezinden geçmesiyle kısa sürede yaşanan hızlı nüfus artışı nedeniyle 1955'de belediye ve 1957'de Siirt iline bağlı bir ilçe haline getirilerek bugünkü adını, yani Batman adını almıştır (Demir, 2016: 24). Daha sonra 16 Mayıs 1990 tarihli ve 3647 sayılı kanun ile il statüsüne kavuşmuştur (Sunkar ve Tonbul, 2010: 21-22). Böylelikle Batman Türkiye'nin 72. ili olmuştur.

Cumhuriyetin ilk dönemlerinde kentlerde yaşayan nüfusun toplam nüfusa oranı %24,2 iken, kentsel gelişimin hızlandığı 1950'li yıllardan itibaren bu oran artmış (Coşkun, 2013:232-233) ve günümüzde %90'lara ulaşmıştır (Uçar vd., 2017: 1785). Batman da 1950'lerden sonra nüfusu hızla artan ve Türkiye'nin hızlı gelişen şehirlerine bir örnektir. Şehrin 1990'lı yıllara kadarki gelişimi petrol rafinerisi ve endüstrisi ile alakalıyken, 1990 sonrası dönemde meydana gelen hızlı kentleşme Güneydoğu Anadolu'da yaşanan çatışmalı ortamın kırdan kente göçü beraberinde getirmesiyle alakalıdır (Sunkar ve Tonbul, 2010: 18).

2000'li yıllarda Ilısu Barajı projesi kapsamında yapılan kamulaştırmalar ile boşaltılan köylerden Batman şehir merkezine göçler devam ederken 2011 yılında Suriye'de patlak veren savaşın etkileriyle bu dönemde Suriye'den Güneydoğu Anadolu'nun diğer illeri gibi Batman'a da büyük bir göç dalgası olmuştur (Kaypak ve Bimay, 2016). 6 Şubat 2023 tarihinde Kahramanmaraş merkezli yaşanan depremlerin ardından Batman Valiliğinden yapılan açıklamaya göre 2 Mart 2023 tarihine kadar deprem bölgesinden Batman'a 12.500 kişi göç etmiştir (Batman Valiliği, 2023). Yaşanan göçlerle şehirde konut sıkıntısının yaşanmaya başladığı ve bu durumun kira fiyatlarına da yansıdığı gözlemlenmiştir. Farklı nedenlerle şehir merkezinde nüfus artışı hızla artarken bu durum işsizlik ve istihdam gibi konuları yeniden gündeme getirmektedir.

4.1.3.Batman ili sanayisi

Batman ilinin sanayisinde petrol endüstrisi önemli bir yere sahiptir. Batman, petrolün bulunması ve rafinerinin de kurulmasıyla Türkiye'de petrol endüstrisi sektörüne öncülük etmiştir. Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı (TPAO) bünyesinde petrol kuyularından çıkarılan ham petrolün bir kısmı Batman Tüpraş Rafinerisinde işlenirken bir kısmı da boru hatlarıyla başka yerlere taşınmakta; özellikle Batman-İskenderun Boru Hattı'yla Adana'nın Yumurtalık bölgesine taşınmaktadır (BATSO, 2018:14). TÜPRAŞ Batman Rafinerisi ise 1,4 milyon ton/yıl üretim kapasitesine sahiptir (TÜPRAŞ, 2023: 100).

Tablo 7. Batman İli Üretilen ve İşlenen Ham Petrol

Yıl	2018	2019	2020	2021
Yıllık Üretim/Varil	6.227.790	6.789.593	7.065.553	7.618.765
Açılan Yeni Kuyu Sayısı	23	31	21	64
İşlenen Ham Petrol	943.000	558.000	942.000	556.000

Kaynak: Batman Valiliği resmi internet sitesi ve Tüpraş 2023 Faaliyet Raporundan alınan verilerden derlenmiştir.

Petrol sanayisi dışında, çeşitli sektörlerde üretimin gerçekleştiği Batman Organize Sanayi Bölgesi Batman ili için büyük önem taşımakla beraber, son yıllarda özellikle tekstil sanayisinin de şehirde yaygınlaştığı görülmektedir. Batman Organize Sanayi Bölgesi sektör dağılımı ek-3'te verilmiştir.

CİMER üzerinden DİKA'dan alınan bilgilere göre Batman'da sanayi işletmelerinin %68'i küçük ve orta ölçekli işletmelerden oluşmakta olup il genelinde SGK tarafından yapılan 2022 yılı mayıs ayı sayımlarına göre 6.593 iş yeri ve 143.823 aktif sigortalı bulunmakta, faaliyet kodlarına göre en fazla sanayi işletmesi sayısı giyim imalatı sektöründedir ve bin kişi başına imalat sanayi istihdam değerlerine göre Batman 61 kişi ile Türkiye genelinde 25. sırada yer almaktadır.

4.1.4.Batman ili turizmi

Batman şehir merkezi genç ve modern olmasına karşın, Batman yöresi antik çağlardan günümüze birçok medeniyete ve kültüre ev sahipliği yapmıştır. Bölgede yapılan kazı çalışmalarında farklı dönem ve kültürlerle ait bulgular elde edilirken yörede yerleşimin çok eski çağlardan beri var olduğu bilinmektedir.

Batman yöresinde bulunan tarihi kalıntılar, yöre turizmi açısından önem arz etmektedir. Özellikle Hasankeyf ilçesinde bulunan tarihi yapılar başta olmak üzere il sınırları içinde kalan tarihi kaleler, türbe ve zaviyeler, tarihi cami ve kiliseler il turizmine katkı sağlamaktadır. Batman'ın turizm çekiciliği bu kültürel kaynaklarla ilgili olup DİKA'nın 2017 yılı raporunda turistlerin %81,2'sinin kültürel kaynaklı geldiklerini ifade ettikleri belirtilmiştir (Alaeddinoğlu ve Tekin, 2020).



Şekil 2. Zeynel Bey Kümbeti-Hasankeyf
Kaynak: Hasankeyf Kaymakamlığı

Konaklama imkânları turizm için önem arz etmektedir. Turizm gelirlerinin artması, turizmin yerelde sektör haline dönüşmesi konaklama hizmetlerini sağlayan işletmelerle ilgilidir. Tablo 7’de Batman ilinin konaklama tesislerine yer verilmiştir.

Tablo 8. Batman İli Konaklama Tesisleri

İşletme Türü	Tesis Sayısı	Oda Sayısı	Yatak Sayısı
İşletme Belgeli	9	599	1.202
Yatırım Belgeli	2	176	372
Basit Konaklama İşletme Belgeli	14	695	1.166

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı (2023).

Tabloya göre Batman ilinde *İşletme Belgeli* 9 tesis, yatırım aşamasında 2 tesis ve *Basit Konaklama İşletme Belgeli* 14 tesis bulunmaktadır.

Turizmin bir türü de sağlık turizmidir. Sağlık sektörünün gelişmesi turizme katkılar sunabilmektedir. Yurt dışından gelen hastalar *Sağlık Turizmi Yetki Belgesi*’ne sahip hastanelerde tedavi olabilmektedir. Batman il genelinde 7’si kamu 5’i özel olmak üzere toplam 12 hastane bulunmakta ve bu özel hastanelerin 3 tanesinde *Sağlık Turizmi Yetki Belgesi* bulunmaktadır (Sağlık Bakanlığı, 2023). İl dışı ve yurt dışından gelen hastaların (özellikle Irak) Batman’daki özel hastaneleri tercih ettikleri ve burada tedavi oldukları hastane yetkilileriyle

yapılan mülakatlardan anlaşılmaktadır. Bu bağlamda sağlık turizminin de Batman turizmine katkı sunduğu ifade edilebilir. Batman ilinin hastane bilgileri ek-2’de verilmiştir.

Batman’ın turizm açısından zengin olduğu yönleri Mardin ve Diyarbakır gibi kültür ve turizm açısından zengin illere yakın olması, turistik turların geçiş güzergâhında yer alması, kadim bir tarihe sahip olması, Türkiye’nin petrol şehri olması, Hasankeyf gibi antik bir ilçesinin bulunması, havalimanının şehre yakın olması, karayolu ve demiryolu ile ulaşımın sağlanması ve şehirde konaklama işletmelerinin bulunması şeklinde sıralanabilirken şehirdeki bu imkânların turizm potansiyeline dönüştürülememesi, turizm noktasında kurumlar arasında yeterli koordinasyon sağlanamaması ve yerel halkın turizm konusunda yeterli bilince sahip olamaması gibi nedenler de ilde turizmin yeterince gelişmemesinin nedenleri olarak sıralanabilir (Çoban vd, 2017: 450-451).

4.1.5.Batman ili tarım ve hayvancılığı

Batman ili geleneksel ekonomiye dayalı tarım ve hayvancılık sektörünün yoğunlukta olduğu bir ildir. Batman’da tarımsal üretim olarak buğday, mısır, arpa, gibi tahılların yanı sıra pamuk, yonca, mercimek gibi tarım ürünleri ve karpuz, kavun, çilek, salatalık ve domates gibi meyveler de yetiştirilmektedir (Batman Valiliği, 2023). İlde bağcılık ve üzüm yetiştiriciliğinde 47.250 dekarlık alan ile Gercüş ilçesi en geniş alana sahipken ilin diğer ilçelerinde de bağcılık ve üzüm yetiştiriciliği yapılmaktadır (DİKA, 2021).

CİMER üzerinden DİKA’dan alınan bilgilere göre Batman’da 2021 yılında toplam 924.957 da tarım alanı bulunurken bunun sadece %7’si sulanmıştır. 2021 yılında Batman ilinin yüzölçümünün %43,34’ü tarıma elverişsiz arazilerden oluşurken %33,36 tarım arazisi, %14,68 orman arazisi ve %8,63 mera arazisinden oluşmaktadır. Seracılık alanında 7.000 ton sebze üretimi yapılırken 235.211 ton tahıl, 29.218 ton meyve ve 69.110 ton sebze üretilmiştir. Batman’da 2021 yılı sayımlarına göre 126.777 büyükbaş, 744.838 koyun, 210.108 keçi, 687.956 kümes hayvanı bulunmaktadır. Batman’da 14 çiftçi tarafından 614 ha alanda 2.829 ton organik üretim yapılmıştır.

4.1.6.Batman ili ulaşımı

Batman iline karayolu, demiryolu ve hava yolu ile ulaşım imkânı bulunmaktadır. Batman ilinde 176 km devlet yolu ve 189 km il yolu olmak üzere toplamda 365 km asfalt yol

bulunmaktadır (KGM, 2023). Batman ili Van, Muş ve Bitlis gibi Doğu Anadolu illeri ile Diyarbakır ili güzergâhında bulunmakla arada köprü görevi görmektedir.

Batman ilinden ülkenin diğer illerine Batman Şehirlerarası Terminal İşletmesi'nden yapılan otobüs seferleriyle seyahat edilirken Batman İlçe Otogarı'ndan ilçelere, köylere ve Diyarbakır ile Siirt gibi yakın illere günlük periyodik aralıklarla ulaşım seferleri düzenlenmektedir.

Batman Belediyesi İşletme ve İştirakler Müdürlüğü'yle yapılan mülakatta Batman otobüs terminalde bilet satışları noktasında bilgisayarlı ortak bir çalışma sistemi olmadığından yolcu sayılarıyla ilgili verilen bilgilerin kesinlik arz etmemekle beraber yaklaşık oranlar olduğu belirtilmiştir. Bu bilgilere göre Batman ilinde gelen ve giden olmak üzere ayda yaklaşık 45.000 yolcu otogarı kullanmaktadır. Yaz aylarında ise bu sayı dönemine göre 80.000 civarına kadar çıkabilmektedir. Batman ilinin mevcut 3 yerel (Batman merkezli) otobüs firması ile dışarıdan gelen (tali) 10 tane firmaya ait otobüsler Batman otogarından yolcu almakta veya yolcu indirmektedir. Batman otogarını günde yaklaşık 80 tane otobüs ziyaret ederken bu otobüslerden 25 tanesi yerel firmalara ait ve 55 tanesi de dışarıdan gelen firmalara ait olmaktadır. Batman ilinden yolcular en çok sırasıyla İstanbul, İzmir, Ankara, Mersin, Antalya ve Gaziantep illerine seyahat etmektedir.

Batman ili için bir diğer ulaşım yolu da demiryoludur. Batman'da 1940'ların başlarında petrolün bulunmasıyla ulaşım imkânlarının kolaylaştırılması adına Diyarbakır-Cizre demiryolu ağı Batman'a kaydırılmıştır (Akcan, 2020: 53). Bu bağlamda şehirdeki demiryolu ulaşımının tarihi neredeyse Batman il merkezinin tarihi kadar eskidir. Demiryolu ulaşımı Batman ili için günümüzde de özellikle petrol ve türevlerinin taşınmasında büyük önem arz etmektedir.

Tablo 9. TCDD A.Ş. Yolcu ve Yük Gerçekleştirmeleri

Yıl	Yolcu Sayısı	Yük Miktarı (Ton)
2017	83.631	
2018	91.373	139.408
2019	111.051	148.394
2020	23.060	79.795
2021	32.050	20.799
2022	90.249	8.002
6 Yıl Toplamı: 431.414		5 Yıl Toplamı: 396.398

Kaynak: CİMER üzerinden TCDD A.Ş.'den alınan bilgilerden derlenmiştir.

Tabloda verilen bilgilere göre 2017-2022 yılları arasında Batman ilinden 431.414 yolcu demiryolu ile seyahat etmiştir. TCDD A.Ş. Yolcu Dairesi Başkanlığı'ndan CİMER yoluyla alınan bilgilere göre 2023 yılının 1 Ocak ile 15 Mayıs tarihleri arasında da 18.055 kişi demiryolu ulaşımını tercih etmiştir. TCDD A.Ş. Yük Dairesi Başkanlığı'ndan alınan bilgilere göre ise 2018-2022 yılları arasında 5 yıllık periyotta toplam 396.398 ton yük taşımacılığı yapılmış olup Batman ilinden en çok akaryakıt, zift, katran, demiryolu araçları ve kömür taşınması gerçekleştirilmiştir. Tabloda verilen yük taşımacılığı bilgileri TCDD A.Ş. tarafından gerçekleştirilen veriler olup bölgeden Körfez Ulaştırma A.Ş. tarafından da yük taşınması gerçekleştirilmektedir.

Batman ilinin diğer ulaşım yolu da hava yoludur. 2010 yılında hizmete açılan yeni apronu ve terminal binasıyla Batman Havalimanı'ndan İstanbul Atatürk Havalimanı, İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı ve Ankara Esenboğa Havalimanı'na uçak gidiş ve geliş yönlü uçak seferleri yapılmaktadır. Batman Havalimanı istatistiklerine göre 2018 yılında gidiş ve geliş olmak üzere toplam 665.306 yolcu ile en yüksek yolcu sayısına ulaşılırken 2022 yılında ise bu sayı toplam 424.697'dir (DHMİ, 2019a ve 2023a).

4.2.Batman Havalimanı

Batman Havalimanı, sivil-askeri bir havalimanı olup IATA Kodu BAL ve ICAO kodu LTCJ'dir. Batman şehir merkezine 7 km mesafede bulunan Batman Havalimanı iç hat uçuş trafiğine hizmet vermekle beraber hac ve umre uçuşları için geçici hava hudut kapısı yapılmıştır.

Batman Havalimanı, yaz ve kış aylarında uçuş sayıları değişkenlik göstermekle beraber haftada ortalama 38 geliş ve 38 gidiş olmak üzere toplamda 76 uçak seferine ev sahipliği yapmaktadır. Batman Havalimanı'ndan İstanbul Havalimanı, İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı ve Ankara Esenboğa Havalimanı'na gidiş-geliş trafiği gerçekleştirilmektedir. 2018 yılında Batman Havalimanı-İzmir Adnan Menderes Havalimanı geliş-gidiş seferleri yapılmış ancak sonradan bu seferler iptal edilmiştir.



Şekil 3. DHMİ Batman Havalimanı

Kaynak: DHMİ

4.2.1.Batman Havalimanı tarihçesi

Batman Havalimanının pisti NATO tarafından 1953 yılında askeri amaçla yapılmış olup 19.09.1991 tarihinde Türk Hava Taşımacılığı tarafından Ankara-Elazığ-Batman geliş ve Batman-Elazığ-Ankara dönüş güzergâhında ilk sivil trafiği gerçekleştirmiştir. Bu dönemde Batman'dan haftada 3 sefer yapılmıştır. RJ-70 ve RJ-100 tipi uçaklarla yolcu taşımacılığı yapılmıştır.

1990'lı yılların sonlarında ve 2000'lerin başlarında Batman'dan Ankara Esenboğa Havalimanı'na direk uçuşlar haftanın her günü yapılırken İstanbul Atatürk Havalimanı'na da seferler düzenlenmeye başlamıştır. Bu dönemlerde eski havaalanı Batman İl Özel İdaresi tarafından işletilmektedir.

2000'li yıllarda sivil havacılığa yönelik yürütülen altyapı projeleri dâhilinde Batman Havalimanı 29.08.2010 tarihinde yapımı tamamlanan yeni terminal binası ve apronuyla DHMİ tarafından işletilmeye başlamıştır.

Batman Havalimanı kurulduğu tarihten itibaren bölge için büyük önem taşımaktadır. Bölgedeki yakın havalimanlarının aktivasyonlarında yaşanabilecek herhangi bir problem durumunda Batman Havalimanı'nın yedek meydan olarak kullanıldığı görülmektedir. Havalimanı terminal binaları, taksiyolu, apron ve pist tadilatları, hava muhalefeti, havalimalarında yaşanan olağanüstü yoğunluklar veya havacılık güvenlik ve emniyetinin önplana çıktığı durumlarda yedek meydanların kullanımı geçici olarak sağlanır. Belli dönemlerde Diyarbakır, Muş Sultan Alparslan ve Siirt havalimanlarının yanı sıra diğer bölge havalimanlarında yaşanan aksaklıklarda da Batman Havalimanı'nın kullanıldığı bilinmektedir. Diyarbakır Havalimanı pistinin 01.06.2012–30.09.2012 tarihleri arasında bakıma girmesiyle Diyarbakır Havalimanı'na planlanan seferlerin bir kısmı Mardin Havaalimanı'na yönlendirilirken büyük çoğunluğu da Batman Havalimanı'na yönlendirilmiştir. Bu dönemde Batman Havalimanı'nda uçak ve yolcu sayılarında büyük artış yaşanmıştır.

Batman havalimanının 27.04.2015-30.10.2015 tarihleri arasında pisti bakıma alınmış ve bu zaman zarfında herhangi bir uçak trafiği gerçekleşmemiştir. Batman Havalimanı toplamda 665.306 yolcuya hizmet verdiği 2018 yılında hizmet verdiği yolcu sayısı bakımından en yüksek sayıya ulaşmıştır.

4.2.2.Batman Havalimanı kapasitesi

Havalimanlarında kapasite, havalimanlarının fiziki şartlarının herhangi bir aksamaya mahal vermeden hizmet verebileceği ve aşılamayan trafik hacmi olarak tanımlanabilir (Küçükönel, 1998: 33).

Havalimanı kapasitesini belirleyen faktörler; havalimanının geometrisi, terminal binaları, apron/uçak park yerleri, taksi yolları, pist veya pistler, hava sahası, hava sahasındaki donanım ve teçhizat ile havalimanına ulaşım etkenlerinden oluşmakla beraber havalimanı kapasitesi, bu faktörlerin en alt limiti göz önünde bulundurularak belirlenir (Erol ve Karaman, 2016: 125). Havalimanlarında yapılan hizmetlerin planlı bir şekilde ve bir düzen içinde yürütülebilmesi için yapılacak faaliyetlerin havalimanı kapasitesi göz önünde bulundurularak yapılması gerekmektedir.



Şekil 4. DHMİ Batman Havalimanı Apronu

Batman havalimanı 1 milyon iç hat ve 1 milyon dış hat olmak üzere toplam 2 milyon yolcu kapasitesine sahiptir. Batman Havalimanı apronunda aynı anda 4 adet dar gövdekli uçak park edebilmekle beraber olabilecek uçak trafiği yoğunluğunda aprondaki park yerlerinin müsait olmaması durumunda askeri sahada bulunan apronlardan faydalanılmaktadır. Otopark kapasitesi 238 otomobil ve 5 otobüslük büyüklüktedir. Havalimanı terminal binası 20.741 m² alana sahip olup yolcuya açık alanlarda iç hat için 2090 m² ve dış hat için 2626 m² alan mevcuttur (DHMİ, 2011a: 32). Havalimanı pisti 14'üncü İUS ÜS Komutanlığı kontrolünde olup 3048 x 45 ebatlarındadır (DHMİ, 2011a: 56).

4.2.3. Batman Havalimanı gelir giderleri

Havalimanlarının çeşitli gelirleri vardır. Bu gelirleri, havalimanları ve tesislerinin kapasitesi, büyüklüğü, yoğunluğu, iç hat ve dış hat trafiği, sivil havacılığın hangi alanlarında hizmet verdiği gibi çeşitli etkenlerin birleşimi oluşturmaktadır. Havalimanlarının önemli gelirleri genel anlamda havacılık gelirleri (hava tarafında yapılan operasyonlar ve yer hizmetlerinden sağlanan gelirler) ile havacılık dışı gelirler (sponsorluk, otopark, araç kirala vb. gelirler) olmak üzere iki başlık altında toplanmaktadır (Alıcı, 2017:5-6). Havacılık dışı gelirler genel anlamda terminal-havalimanı ileticisi tarafından sağlanan ticari alanlardan sağlanan gelirlerdir.

Havalimanı giderleri ise yapılan yatırımlar ve verilen hizmetlere bağlı olarak değişkenlik göstermektedir. Ancak havalimanlarının giderlerini sarf edilen elektrik, su, yakıt gibi giderlerin mevcut piyasa fiyatlandırması da etkilemektedir. Personel giderlerinin yanı sıra hizmet alınan diğer kurum ve şirket giderleri de bulunmaktadır.

Havalimanının gelirleri ise yukarıda belirtildiği gibi verilen hizmetlerin gelirleri ve ticari alanlardan sağlanan gelirlerdir. Batman havalimanında bulunan ticari işletmeler

(müstecirler) DHMİ tarafından belirlenen ücretler üzerinden kiralarını ödemekte ve ticari faaliyetlerini yürütmektedir.

Tablo 10. Yıllara Göre Batman Havalimanı Gelir Gider Tablosu

Batman					
Havalimanı	2018	2019	2020	2021	2022
Gelir	7.516.068,61	9.926.092,86	5.561.883,03	8.847.358,71	14.331.853,51
Gider	22.612.002,39	29.086.916,85	30.323.596,69	40.113.865,78	81.056.657,00
Toplam	-15.095.933,7	-19.160.823,9	-24.761.713,6	-31.266.507	-66.724.803,4

Kaynak: <https://www.dhmi.gov.tr/Sayfalar/FinansalBilgiler.aspx>

Tablodan anlaşıldığı üzere Batman Havalimanının gelirlerinde pandemi döneminde ciddi azalma olmuştur. Buna karşın yıldan yıla giderlerde artış gözlemlenmiştir.

Covid-19 pandemisinin etkili olduğu dönemde hava ulaşımının olumsuz etkilenmesi, uçak sefer sayılarının azalması dolayısıyla da yolcu sayılarının azalmasına sebep olmuş ve bu durum verilen hizmetlerden sağlanan gelirleri azaltmıştır. Pandemi döneminde sivil havacılık sektöründe yaşanan durgunluk nedeniyle 2020 yılında ticari işletmelerin kira bedelleri alınmamış ve 2021 yılında ücret tarifeleri değiştirilmeden %50 indirim yapılmıştır (DHMİ, 2020c-2021c). Havalimanlarında yolcu yoğunluğun azalmasının havalimanlarında çalışan işletmeleri/müstecirleri olumsuz etkilemesine karşı kira bedellerinin alınmaması havalimanlarının gelirlerini olumsuz etkilemiştir.

4.2.4.Batman Havalimanı istihdam durumu

Havalimanları; çeşitli hava araçlarına verilen hizmetler, yolcu ve yük hizmetleri dışında istihdam sağlamak suretiyle de bulundukları çevreye katma değer sağlamaktadır.

Batman Havalimanı, 2010 yılında yeni terminal binasıyla faaliyete girdikten sonra özellikle hava ulaşımının yaygınlaşması ve tercih edilen bir ulaşım türü olmasından sonra kurum personel istihdamının yanı sıra havalimanında ticari işletmelerde de istihdam sayısının arttığı gözlemlenmiştir. 2010 yılında 185.888 yolcuya hizmet veren Batman Havalimanı'nda

DHMİ personel sayısı toplam 31 iken (DHMİ, 2012a:65-84) 2022 yılında 424.697 yolcuya hizmet verilmiş ve yılsonunda DHMİ personel sayısı 101 olmuştur (DHMİ, 2023a: 14 ve 143).

Tablo 11. 2023 Yılı Ocak Ayı Batman Havalimanı Çalışan Sayısı

	İstihdam Eden	İstihdam Sayısı	Çalışılan Sektör/Kurum
1	DHMİ	101	DHMİ
2	Diğer Kamu Kurumları	50	Emniyet Genel Müdürlüğü, Meteoroloji Genel Müdürlüğü, Diyanet İşleri Başkanlığı
3	DHMİ'ye Bağlı Taşeron	117	Teknik İşletim, Özel Güvenlik, Temizlik
4	Hava Yolu Şirketleri	12	Hava Yolu Taşımacılığı Yapan Şirketler
5	Yer Hizmetleri	37	Yer Hizmeti veren kuruluşlar
6	Yakıt İkmal Şirketi	4	Hava araçlarına Yakıt İkmal Hizmeti veren kuruluşlar
7	Müstecirler	42	Araç kiralama, kafeterya, taksi, otopark, büfe, hediyelik eşya vb.
8	Stajyerler	4	Lisans, ön lisans ve ortaöğretim öğrencileri

Kaynak: 18 Ocak 2023 tarihinde Batman Havalimanı'nda kurum ve kuruluşlarla yapılan mülakatlardan derlenmiştir.

Tablodaki bilgiler DHMİ Batman Havalimanı Müdürlüğü ile diğer faaliyet yürüten şirketlerle yapılan mülakatlar sonucunda elde edilmiş olup istihdam edilen personel sayıları ihtiyaç ve yoğunluğa göre değişkenlik gösterebilmektedir. Kamu personeli için tayin ve yeni atamalarla sayılar değişkenlik gösterebilecekken, faaliyet yürüten diğer şirket ve ticari işletmelerde ise işe yeni alımlar veya işten ayrılımlar yaşanabilmektedir. Müstecirler (ticari işletmelerde çalışanlar) çalıştıkları işletmeler tarafından sigortaları yatırılarak çalıştırılır. Batman Havalimanında 2023 yılı ocak ayında toplam 367 kişinin istihdam edildiği görülmektedir.

5.TEORİK ÇERÇEVE

Dünya ile beraber Türkiye’de de sivil havacılık sektörü gelişmeye devam etmektedir. Havacılıkta yaşanan gelişimin Türkiye ile beraber diğer ülke ekonomilerine, turizm ve ticarete sunduğu katkılar göz önünde bulundurulduğunda bu sektörün yalnızca kendi iç dinamiğinde değerlendirilmesinin yanlış olacağı, ülkelerin gelişimi açısından da büyük bir öneme sahip olduğu görülecektir (Macit ve Macit, 2017: 78). Türkiye’de havalimanlarının yaygınlaşması ve dolayısıyla havacılık faaliyetlerinin ülkenin geneline yayılması ile havacılığın bölgesel ve yerel ekonomik kalkınmada da katkı sunmasına olanak tanımıştır.

Literatürde havalimanlarının makroekonomik performans üzerinde etkileriyle ilgili farklı çalışmalar mevcuttur. Bu çalışmaların geneli makroekonomik performans bir bütünlük içerisinde değil, bir veya birkaç gösterge bazlı incelemektedir. Bu çalışmada ise Batman ili yerelinde makroekonomik performansın genel çerçevesi incelenmektedir.

Erdoğan (2016: 210-211)’e göre; Türkiye’de 2. Dünya Savaşı’ndan sonra Marshall Planı ile günümüze değin karayollarının yurtiçi yolcu ve yük ulaşımında, hava yolu ulaşımının yurtdışı yolcu ve denizyolunun yurtdışı yük ulaşımında etkili olduğunu belirterek ulaşımın dengeyi denizyolu, demiryolu ve boruhatları aleyhine bozulduğunu belirterek ulaşımın dışsallıklar doğru yönetildiğinde ekonomik performans ve kalkınmaya katkı sunacağı için devletin ulaşım planlarını bütüncü bir yaklaşımla ele alması gerektiğini savunmuştur.

Akça (2020:34), havalimanlarının doğrudan veya dolaylı bir şekilde bulundukları bölgelerin ekonomik anlamda canlanmasında etkili olduğunu, tarımdan turizme kadar ekonomik birçok faaliyet üzerinde olumlu etkisi olduğunu söylemiştir.

Sarılgan (2011: 84), bölgesel hava yolu taşımacılığının geliştirilmesi konusunu ele almış ve Türkiye’de bölgesel hava yolu taşımacılığının geliştirilmesinin yurtiçi ulaşımındaki güçlükleri azaltacağını, turizm ve istihdama katkı sunmakla beraber ekonomi ve ticareti geliştireceğini söylemiştir.

Turgut ve Gürsoy (2023: 63), yapımı tamamlanmak üzere olan Çukurova Havalimanı’nın TR62 Düzey 2 bölgesinin kalkınması üzerinde etkilerini inceleyerek hava yolu ulaştırması ile Türkiye’de bölgeler arasındaki mevcut gelişmişlik farklarının azaltılmasının mümkün olmakla beraber bunun için bölgesel hava taşımacılığı kapsamında uçuş sıklığı ile talebin artırılması gerektiğini söylemiştir.

Arslan (2021:28), hava yolu ulaşımının ülkeler için gelişmişlik göstergesi olduğunu ve Türkiye'nin doğu ile güneydoğu bölgelerinde yapılan havalimanlarının ekonomik dengesizlikleri gidermek, turizm ve ticaretin artırılması amacıyla yapıldığını söylemiştir.

Küçük Yılmaz ve diğerleri (2017), ekonomi ve hava taşımacılığı arasında destekleyici bir ilişkinin genel kabul görmüş bir varsayım olduğunu, istihdam ve hizmetler noktasında havaalanlarının özellikle yerel ekonomiye büyük katkı sunduğunu, havaalanlarının ekonomiye dolaylı yoldan büyük katkılar sunduğunu ve buna uçaklara hizmet veren yakıt tedarikçilerinin, havalanının yapımını sağlayan inşaat ve altyapı firmalarının, havaalanında satışa sunulan ürünlerin üreticilerinin örnek gösterilebileceğini söylemiştir.

Macit ve Macit'e göre (2017), havacılık sektörü istihdama büyük katkılar sunmakta, hava yolu taşımacılığı talebindeki artışın 2034 yılına kadar 99,1 milyon kişiye istihdam sağlaması beklenmekle beraber sivil havacılık sektörün istihdama katkısı artarak devam edecektir.

Kılıç ve Turgut (2019: 156) hava yolu taşımacılığının, uluslararası ticareti faaliyetleri gerçekleştirmek için en önemli yollardan birisi olduğunu ve İstanbul Havalimanı özelinde havalimanı alt yapı ağlarının geliştirilmesi ve teknolojiye daha fazla faydalanılması durumunda uluslararası ticarete ülkemize daha önemli yararlar sağlanabileceğini ifade etmiştir.

Sesliokuyucu vd. (2019), K-Ortalamalar Kümeleme Analizi yöntemiyle 19 tane Avrupa ülkesine ait ithalat ve ihracat verileri ile hava yolu yolcu ve kargo sayıları, hava yolu taşıyıcı sayılarını kullanarak çalışma yapmış ve havacılığın gelişmekte olan ülke ekonomileri için büyük fırsatlar barındırdığı sonucuna varmıştır.

Budd ve Ison (2017), hava yolu taşımacılığının sağladığı küreselleşme ve ticari yoğunlaşmanın uluslararası ticarete değişim ve dönüşümü sağlayacağını söylemiştir.

Semiz Çelik (2017), hava yolu taşımacılığının ekonomik etkilerini incelediği çalışmada hava yolu taşımacılığının istihdam ve refah düzeyi, dünya ticareti, turizm, ülkelerin vergi gelirleri, imalat sanayi gibi ekonomik alanlarda ciddi etkileri olduğunu ve hava yolları, havalimanları ve havacılık endüstrisinin ekonomiye doğrudan katkı sağladığını belirterek bu nedenlerle gelişmekte olan ülke ekonomilerinin büyümesi için hayati önem arz ettiğini ifade etmiştir.

Altuntaş ve Kılıç (2021), ARDL Eşbütünleşme ve Toda-Yamamoto Nedensellik testlerini kullanarak hava yolu taşımacılığının ekonomik üzerine etkilerini incelemiş ve hava yolu taşımacılığı ile ekonomik büyüme arasında ilişki olduğuna dair bulgulara ulaşmış ve yolcu trafiği ile GSYH arasında çift yönlü nedensellik ilişkisi olduğunu bulmuştur.

Button ve Yuan (2013), ABD'deki 32 şehrin 20 yıllık verilerini Granger nedensellik testini kullanarak incelemiş ve hava kargo taşımacılığının yerel ekonomik gelişim üzerinde pozitif yönlü etkisi olduğu bulgusuna ulaşmıştır.

Arslan (2020), havalimanının turizm üzerine etkilerini konu aldığı Tokat ili örneğinde, havalimanının kurulmasıyla turizm odaklı yatırımların ekonomik canlılıkla beraber yeni istihdam imkânları sağlayacağını, bu sayede eğitimli birçok gencin iş bulma ümidiyle başka yerlere göç etmesinin önüne geçileceğini ve bütün bunların bölgesel kalkınmayı hızlandıracağını söylemiştir.

Tang vd. (2021), Çin'deki 35 büyük havalimanının 2004-2018 yılları arasındaki verilerinin bölgesel kalkınmaya etkisini araştırmış ve havalimanlarının bölgesel kalkınmayla artan bir ilişki içinde olduğunu bulmuş ve havalimanı ekonomik bölgelerine daha fazla kamu kaynağı yatırılarak "liman-sanayi-şehir-bölge " faktörlerinin entegre gelişiminin teşvik edilmesi gerektiğini söylemiştir.

Doerr ve diğerleri (2020), 1996-2016 yılları arasında yerli ve yabancı turist sayısı ile turistik konaklama tesislerinde kayıtlı misafir gelişlerine ilişkin ilçe düzeyinde verileri kullanarak Almanya'nın Bavyera eyaletindeki bölgesel bir havalimanı üzerinde yaptıkları araştırmada havalimanı ve turizm ilişkisini incelemiş, havalimanlarının seyahati teşvik ettiğini ve turizmi artırdığını gözlemlemişlerdir.

Seetanah vd. (2020), Maritius adası örneğinde turistlerin havaalanı hizmetlerinden memnuniyeti ile diğer memnuniyet bileşenlerinin (yaşam maliyeti, döviz kuru, kalkınma düzeyi, konaklama kalitesi, turizm cazibesi kalitesi, bilgi kalitesi, siyasi istikrar) yeniden ziyaret niyeti üzerinde etkilerini anket çalışmasıyla test etmiş ve havaalanı hizmetlerinin kalitesinin turizme katkısına dair ampirik kanıtlar sunduğunu, havaalanı kalitesinin turist sadakati üzerinde etkili olduğunu bulmuştur.

Turnacıgil (2020), yolcu ile kargo toplamı ve GSYH arasında bir nedensellik ve korelasyon ilişkisini Granger nedensellik testi ile incelediği çalışmasında GSYH ile toplam

gelen yolcu sayısı arasındaki pozitif yönlü korelasyonun şiddetinin yüksek olmasını dikkat çekici bulmuştur.

Profillidis ve Botzoris (2014), yapmış oldukları çalışmalarında hava yolcu taşımacılığı ile ekonomik büyüme arasında nedensel bir ilişki olduğu sonucuna varmıştır.

Green (2007), havalimanı yapım aşamasında, yabancı sermayeli şirket sayısının üç kat arttığını, iş oranının % 148 arttığını ve buna bağlı olarak istihdamın ise % 67 oranında arttığını bulmuştur.

Wong vd. (2017), önemli ulaşım merkezi olması nedeniyle havaalanlarının bölgedeki bağlantıyı kolaylaştırması nedeniyle ekonomik kalkınmayı teşvik ettiğini, yatırımları çektiğini, turizmi canlandırdığını ve yerel halk için erişilebilirliği artırarak bölgenin genel olarak büyümesine ve ilerlemesine katkıda bulunduğunu söylemiştir.

Kasarda (2008), “aerotropolis” ya da “havaalanı şehri” kavramlarının havalimanlarına yakın çevrede yoğunlaşan işletmeleri ifade ettiğini belirterek aerotropolislerin özellikle büyük şehirlerde ekonomik performansın artmasında ve kalkınmada etkin rol oynadığını söylemiştir.

Zhou (2006), aerotropolis kavramını, havalimanı çevresindeki bölgesel ekonomi olarak tanımlamış, yolcu ve kargo taşımasının hava yoluyla gerçekleştirildiği, ekonomik faaliyetlerin odak noktalarından birinin havalimanı şehri olduğunu ifade etmiştir (Zhou, 2006).

Seifloo (2020), Fonksiyon Etki Analizi Odaklı Arazi Kullanım Değerlendirme Modeli (APELUM)’u kullandığı çalışmada, İstanbul Havalimanı örneğinde, havalimanlarının kurulduğu bölgelerde diğer ulaşım ağlarının da gelişim gösterdiğini, havalimanına 20 km mesafeye kadar uzaklıkta bulunan bölgelerin de etkilenip geliştiğini ve havalimanlarının bulunduğu bölgelerin yatırım için tercih edildiğini söylemiştir.

Debbage (1999), ABD’nin Caroline bölgesindeki havaalanlarının ve hava yolu taşımacılığının bölgeler arasında ekonomik entegrasyonu sağlamada etkili olduğunu, özellikle imalat sektörü ile istihdam alanında artış yaşandığını ve bölgesel rekabette önemli bir etkiye sahip olduğunu söylemiştir.

Mukkala ve Tervo (2013), 86 bölge ve 13 Avrupa Birliği ülkesini baz alarak Granger nedensellik testini kullandığı çalışmasında havalimanları ve hava yolu trafiği ile bölgesel ekonomik performans ve büyüme arasında ilişki olduğu yönünde bulgulara ulaşmıştır.

Öçal (2022), hava yolu taşımacılığının ticaret için önem taşıdığını ve hava kargonun ileriye dönük daha da geliştirilmesi gerektiğini söylemiştir.

Başer (2019), havalimanlarının kurulduğu bölgelerde taşınmaz mallarda büyük talep ve değer artışı görüldüğünü, yurt dışı uçuşların yapıldığı havalimanlarının bulunduğu bölgelerde yabancıların da gayrimenkule rağbet ettiklerini ve bu durumun taşınmaz malların değerini artırdığını, bununla beraber bu bölgelerde turist sayısının ve ticari hareketliliğin de yüksek olduğunu söylemiştir.

Kiracı ve Bakır (2019), çapraz kesitsel bağımlılık testi ile bootstrap tabanlı panel nedensellik analizini kullanarak 70 ülkeyi gelir durumuna göre ayırmış ve hava yolu taşımacılığı ile ekonomik büyüme arasında çift yönlü nedensel ilişki olduğuna dair kanıtlar bulmuştur.

Atioğlu (2021), Türk tesciline kayıtlı hava araçlarının 1971-2019 yılları arasında yurt içi ve yurt dışı gerçekleştirdikleri tekil operasyon sayısının GSYH üzerindeki etkisini Johansen eşbütünleşme analizi ve Vektör Hata Düzeltme Modeli ile araştırmış, yapılan tekil operasyon sayısının GSYH üzerinde büyük bir etkiye sahip olduğuna dair ampirik sonuçlar elde etmiştir.

Güngör (2019), Balıkesir Edremit Koca Seyit Havalimanı örneğinde havalimanının turizm üzerinde büyük etkilerinin olduğunu, yerel halkın gelirlerinde artış meydana getirdiğini, ulaşım sorununun havalimanının doğrudan ve dolaylı etkileriyle ortadan kalktığını, yeni istihdam alanlarının oluştuğunu, sosyal aktivitelerin çeşitlendiğini ve tüm bunlar neticesinde yörenin göç alan bir konuma geldiğini söylemiştir.

Dursun (2023), Singapur örneğini çoklu regresyon, Philips-Ouliaris eş bütünleme testi ve tam değiştirilmiş en küçük kareler yöntemini kullanarak hava yolu taşımacılığı, ekonomik kalkınma, ticari açıklık ve endüstriyel gelişme arasındaki ilişkiyi 1970'ten 2020 yılına kadar incelemiş, araştırma sonucunda hava yolu taşımacılığının ekonomik göstergeleri olumlu yönde tetiklediğini tespit etmiştir. Ayrıca hava yolu taşımacılığı, ekonomik kalkınma, ticari açıklık ve endüstriyel gelişim arasında uzun vadeli ilişki olduğunu da saptamıştır.

Sarı ve diğlerleri (2018), hava yolunun gelişiminin ulusal ve bölgesel ekonomide değişimlere yol açtığını ve hava yolunun bölgesel ekonomileri en az iki farklı şekilde etkilediğini söylemiştir. Birincisi; hava yoluna yapılan yatırımlar ve diğler yatırımlara da kolaylıklar sağlamasından oluşan etkidir. İkincisi ise, hava yolu ulaştırma kanalıyla bölgeler ve ülkeler arasında mal ve işgücü hareketliliğinin sağlanması karşılıklı avantajlar sağlamakta, bu da potansiyeli olan bölgelerde hava kargo ulaşımıyla ilgili yatırımların yapılmasını zorunlu kılmaktadır.

Kıyanççek (2018), Türkiye'nin 1962-2016 yıllarını kapsayan hava yolu ve iktisadi verilerini birim kök testleri, regresyon analizi ve Granger nedensellik testini kullanarak analiz etmiş ve 7 farklı tek yön sonucuna ulaşarak ekonominin havacılığa etkilerinin yanı sıra havaalanı sayısının ihracat üzerinde etkili olduğunu bulmuştur.

6.YÖNTEM

Bu çalışmada Batman ilinin ekonomik verileri ve Batman Havalimanı'nın istatistiksel verileri kullanılarak Batman Havalimanı'nın yolcu, yük ve ticari uçak sayılarının Batman ilinin aşağıda verilen makroekonomik göstergelerini yordama potansiyeli nicel araştırma yöntemi ile incelenmiştir. Bu sayede Batman Havalimanı'nın Batman ilinin makroekonomik performans göstergeleri ile ilişkisi irdelenmiştir.

Çalışmada tablolar halinde verilen istatistiksel veriler karşılaştırılarak yorumlanmış, ayrıca Stata 14 programı kullanılarak bağımlı ve bağımsız değişkenler arasındaki ilişki saptanmaya çalışılmıştır. Stata 14 programında Pearson korelasyon katsayısı (r) hesaplanmıştır. Bu sayede değişkenler arasında manidar bir ilişki olup olmadığı ve varsa bu ilişkinin derecesinin ne olduğu belirlenmeye çalışılmıştır (Yalçın, 2020: 8).

Tablo 12. Pearson Korelasyon Katsayısının Yorumu

r	İlişki
0.00	İlişki yok
0.01 - 0.29	Düşük düzeyde ilişki
0.30 - 0.70	Orta düzeyde ilişki
0.71 - 0.99	Yüksek düzeyde ilişki
1.00	Mükemmel ilişki

Kaynak: (Köklü vd, 2006).

Korelasyon katsayısının aldığı değerler -1 ile +1 arasındadır. Buna göre; $r = -1$ ise tam negatif doğrusal bir ilişki, $r = +1$ ise tam pozitif doğrusal bir ilişki ve $r = 0$ ise iki değişken arasında ilişki olmadığı anlamına gelir (Yalçın, 2020:9).

6.1.Bağımsız Değişkenler

Batman Havalimanı'nın yolcu, yük ve ticari uçak istatistikleri bağımsız değişkenlerdir. Veriler farklı yıllara ait DHMİ faaliyet raporlarından elde edilmiştir. Yolcu sayısına ilişkin veriler 2007-2022 yıllarını, yük ile ilgili veriler 2008-2022 yıllarını ve ticari uçak sayısına ilişkin veriler de 2007-2022 yıllarını kapsamaktadır. Yolcu istatistiklerine ilişkin veriler yurt içi ve yurt dışı gelen ve giden yolcu toplamını yani havalimanını kullanan tüm yolcuları kapsamaktadır. Batman Havalimanı geçici hava hudut kapısı olduğundan sadece hac ve umre

uçuşlarında yurt dışı uçuşlara ev sahipliği yapabilmektedir. Bu nedenle yurt dışı yolcu sayısı ve yurt içi yolcu sayısı toplanarak veriler elde edilmiştir. Yük ile ilgili veriler kargo, posta ve bagajların istatistiklerinden elde edilmiş olup yurt dışı yük verileri de buna dâhildir. Batman Havalimanı'na gelen ticari uçak sayısı ise yıllara göre yurt içi ve varsa yurt dışı (hac-umre) uçak sayısının toplamından oluşmaktadır. Özel amaçla gelen uçak sayısı dâhil değildir.

6.2.Bağımlı Değişkenler

Çalışmada incelenen Batman iline ait ithalat, ihracat, açılan işletme sayısı, tesise gelen yerli ve yabancı turist sayısı ile bunların toplamından oluşan tesise toplam geliş sayısı, geceleleyen yerli ve yabancı sayısı ile bunların toplamından oluşan geceleme toplam sayısı, ilin toplam GSYİH verileri ile kişi başına düşen GSYH, imalat sanayi işletme sayısı ve imalat sanayi istihdam sayısı, bitkisel üretim değerleri ile toplam işlenen tarım alanı, tahıllar ve diğer bitkisel ürünlerin üretim miktarı, net göç hızı ve Gültepe Mahallesi'nin nüfus verileri bağımlı değişkenler olarak yıllara göre tasnif edilmiştir.

Batman ilinin ithalat ve ihracat verileri dolar cinsinden olup 2002-2022 yıllarını kapsamakta ve TÜİK'ten (<https://biruni.tuik.gov.tr/disticaretapp/menu.zul>) alınmıştır.

Batman ilinde açılan işletme sayısı TOBB internet adresinden (<https://www.tobb.org.tr/BilgiErisimMudurlugu/Sayfalar/KurulanKapananSirketistatistikleri.php>) alınmış olup 2002-2022 yıllarını kapsamaktadır.

Batman ilinin turizm konaklama istatistiklerine ilişkin veriler 2002-2022 yıllarını kapsamakla beraber Kültür ve Turizm Bakanlığı resmi internet sitesinden (<https://yigm.ktb.gov.tr/TR-208783/yillik-il-ilce-konaklama-tablolari.html>) alınmıştır.

Batman ilinin kişi başına düşen GSYH verileri dolar cinsinden verilmiştir. Veriler 2004-2021 yıllarını kapsamakla beraber TÜİK'ten (<https://biruni.tuik.gov.tr/medas/?locale=tr>) alınmıştır.

Batman ilinin imalat sanayi işletme ve istihdam sayıları 2002-2017 yıllarını kapsamakta ve GAP İdaresi resmi internet sitesinden (<http://www.gap.gov.tr/istatistiki-veriler-sayfa-63.html>) alınmıştır.

Çalışmada Batman iline ait bitkisel üretim değerleri 2004-2021 yıllarını kapsamakla beraber TL cinsinden incelenecektir. Tahıllar ve diğer bitkisel ürünlerin üretim miktarı ton

olarak incelenecek olup 2004-2022 yıllarını kapsamaktadır. Toplam işlenen tarım alanları ise hektar olarak incelenek olup 2004-2022 yıllarını kapsamaktadır. Tarıma ilişkin veriler TÜİK'ten (<https://biruni.tuik.gov.tr/medas/?locale=tr>) adresinden alınmıştır.

Batman ili nüfusuna ait veriler TÜİK'ten (<https://biruni.tuik.gov.tr/medas/?locale=tr>) adresinden alınmıştır. Net göç hızı ve yıllık nüfus artış hızları binde kişi olarak incelenecek olup 2008-2022 yıllarını kapsamaktadır. Toplam nüfus verileri ile havalimanının kurulmasının akabinde hızla gelişim gösteren ve Batman'ın en gözde mahallelerinden biri haline gelen Gültepe mahallesine ilişkin veriler ve Batman merkez ilçe nüfusu verileri ise 2007-2022 yıllarını kapsamaktadır.

6.3. Veri Analizi

Çalışmada Batman Havalimanı ve Batman iline ait tanımlayıcı istatistikler tablolar halinde verilerek analiz edilmiş, stata 14 programında tanımlayıcı istatistiklere ilişkin korelasyonlar saptanmaya çalışılmıştır. Çalışmada tablolar halinde verilen tanımlayıcı istatistikler analiz edilmiş, istatistiklerin yıllara göre değişim oranları gözlemlenmiş ve Pearson momentler çarpımı korelasyon katsayısı kullanılarak aralarındaki korelasyon tespit edilmeye çalışılmıştır. Araştırmada Batman Havalimanı'nın ekonomik veriler üzerinde bir etkisi olup olmadığı, havalimanı kurulduktan sonra ekonomik göstergelerde bir değişim yaşanıp yaşanmadığı ve Batman Havalimanı'nın Batman ili ekonomisine katkıları olup olmadığı sorularına cevaplar aranmıştır. Çalışmada kullanılan verilerin dağılımı normal dağılım değildir. Çalışmada yıllara göre boylamsal veriler kullanılacak ve değerlendirilecektir.

Çalışma için toplanan verilerin temininde bazı kısıtlılıklarla karşılaşmıştır. Batman ilinin ithalat ve ihracatı, turizm-konaklama, açılan işletme sayısına ilişkin veriler 2002-2022 yıllarını kapsamaktayken, imalat sanayi işletme sayısı ve istihdama ilişkin veriler 2002-2017 yıllarını, GSYH'ye ilişkin veriler 2004-2021 yıllarını, tarım verileri 2004 ve 2022 yıllarını kapsamakla beraber tarım verileri içinde değerlendirilen bitkisel üretim değerine ilişkin veriler 2004 ile 2021 yılları arasında kapsamaktadır. Batman ilinin demografisine ilişkin verilerde bütünlüğün sağlanması adına 2008-2022 yılları arası işlenmiş, ancak ilin genel nüfusu 2007 ve 2022 yılları arasında verilmiştir. Batman Havalimanı 2010 yılı öncesinde Batman İl Özel İdaresi tarafından işletildiği için havalimanı istatistiklerine ilişkin önceki yıllara ait verilere ulaşılamamış, DHMİ faaliyet raporları taranarak ancak 2007 yılına ait verilere kadar inilebilmiştir. Havalimanı yük istatistiklerine ilişkin veriler ise 2008 yılı ve sonrasına aittir.

Seçilen ekonomik verilerin seçilme nedeni genel ekonomik gösterge olmalarının yanında zaman aralığı olarak ulaşılabilen en yoğun bilgiler olmalarıdır. Çalışmada verilen kentleşme ve nüfus verileri dolaylı yoldan inşaat sektörüne atıfta bulunmak içindir. İnşaat sektöründeki işletme sayısı Batman ili sektörel dağılımında Türkiye'nin sektörel dağılımının üzerinde bir oranda olmakla beraber bu durum imalat sanayi işletme sayısı için de aynı şekildedir. (Kalkan, 2022: 21).

Eldeki mevcut veriler ışığında Batman Havalimanı ve hava yolu taşımacılığı ile Batman ili makroekonomik performans göstergeleri arasında bir ilişki olup olmadığı saptanmaya çalışılmıştır. Batman örneğinde havalimanı ve hava yolu taşımacılığı ile makroekonomik performans arasındaki korelasyon olup olmadığı analiz edilmiştir.



7.BULGULAR

Çalışmada araştırma sorularının ilki havalimanı istatistikleri ve seçilen makroekonomik göstergeler arasında bir ilişki olup olmadığının saptanması olmuştur. Batman Havalimanı, Batman ilinin ithalat ve ihracatı, Batman ilinde açılan işletme sayıları, Batman ilinin turizm hareketleri, GSYH'si, imalat sanayi işletme istihdam sayısı, tarımsal üretim ve tarım ekonomisi ile şehrin demografik yapısı üzerinde etkili olmuş mudur? 2010 yılında yeni terminal binası ve apronuyla Batman iline hizmet vermeye başlayan Batman Havalimanı'nın yukarıda sıralanan göstergeler ile bir ilişkisinin olup olmadığı gözlemlenmiştir.

İkinci soruda ise, havalimanı kurulduktan sonra havalimanında yakalanan istatistiklere göre “bu göstergelerde bir değişim yaşanmış mıdır, arada bir korelasyon var mıdır?” sorularına cevap aranmıştır.

Üçüncü soruda ise tüm veriler karşılaştırılarak nihai olarak Batman Havalimanı ile belirlenen göstergeler bağlamında havalimanı ile hava yolu taşımacılığının Batman iline katkıları veya olası katkıları olup olmadığı tespit edilmeye çalışılmıştır.

Öncelikle tanımlayıcı istatistikler tablolar halinde sunulmuş ve açıklanmıştır. Daha sonra bağımlı ve bağımsız değişkenler karşılaştırılarak aradaki ilişki irdelenmiş ve Stata 14 programında Pearson katsayısı kullanılarak aradaki korelasyon tespit edilmeye çalışılmıştır.

7.1.Tanımlayıcı İstatistikler

Tanımlayıcı istatistiklerimiz Batman Havalimanı istatistikleri ile Batman iline ait bazı ekonomik istatistiklerden oluşmaktadır. Batman Havalimanı tanımlayıcı istatistikleri; yolcu, yük ve ticari uçak sayılarından oluşmaktadır. Batman ili ekonomisine ait tanımlayıcı istatistikler ise; ithalat, ihracat, açılan işletme sayısı, tesise gelen yabancı sayısı, tesise gelen yerli sayısı, tesise gelen toplam sayısı, geceleleyen yabancı sayısı, geceleleyen yerli sayısı, geceleleyen toplam sayısı, ilin toplam GSYH'si, kişi başına düşen GSYH, imalat sanayi işletme sayısı, imalat sanayi istihdam sayısı, bitkisel üretim değeri, toplam işlenen tarım alanı, tahıllar ve diğer bitkisel ürünlerin üretim miktarı, net göç oranı, Gültepe Mahallesi nüfusu ve Batman merkez ilçe nüfusedir. Tablolar halinde verilen istatistikler açıklanmış ve havalimanı ile ekonomi istatistikleri karşılaştırılmıştır. Tablolarda verilen istatistiklerin yıllara göre değişim oranları, artışları ve azalışları, sayısal değerleri incelenmiştir.

7.1.1.Batman Havalimanı yolcu sayısı

Tablo 13'te Batman Havalimanı'nın 2007 ile 2022 yılları arasında yolcu istatistikleri yer almaktadır. Toplam yolcu sayısı iç hat ve dış hat yolcu sayısının toplamından oluşmaktadır. 2007-2012 yılları arası ile 2021 yılında dış hat uçuş trafiği gerçekleşmediğinden belirtilen yıllarda dış hat yolcu sayıları kısmı boş bırakılmıştır. Dış hat yolcuları, hac ve umreye giden yolculardır. Batman Havalimanı'nda hac ve umre uçuşları “*charter*” yani özel sefer şeklinde düzenlenmekte olup tarifeyle bağlı yapılmamaktadır. Bu nedenle bazı yıllarda dış hat seferleri yapılırken bazı yıllarda da bu seferler yapılmamaktadır. Batman Havalimanı yolcu istatistiklerine ait veriler DHMİ faaliyet raporlarından derlenmiştir.

Tablo 13. Batman Havalimanı Yolcu İstatistikleri

Yıl	Yolcu Sayısı		
	İç Hat	Dış Hat	Toplam
2007	97.247		97247
2008	143.290		143290
2009	165.482		165482
2010	185.888		185888
2011	173.943		173.943
2012	497.418		497.418
2013	419.852	318	420.170
2014	434.511	338	434.849
2015	197083	350	197.433
2016	437732	1.902	439.634
2017	516.612	2.724	519.336
2018	662.285	3.021	665.306
2019	522.761	1.249	524.010
2020	370.430	1.153	371.583
2021	526.546		526.546
2022	424.552	145	424.697

Kaynak: DHMİ faaliyet raporları.

Tablo 13'e göre Batman Havalimanı'nda 2007 ile 2010 yılları arasında yolcu sayısında düzenli bir şekilde artış yaşanırken 2011 yılında yolcu sayısı düşmüştür. 2012 yılında ise bir önceki yıla göre yolcu sayısında % 186 oranında bir artış yaşanmıştır. 2013 yılında yolcu sayısı azalırken 2014 yılında yolcu sayısının arttığı gözlemlenmiştir. 2015 yılında yolcu sayısında yaklaşık %55 oranında azalma olmuştur. Sonraki yıllarda artış eğilimini sürdüren Batman Havalimanı 2018 yılında 665.306 toplam yolcu sayısı ile en yüksek sayıya ulaşmıştır. Covid-

19 pandemisinin etkili olduğu 2020 yılında yolcu sayısında % 29 azalma meydana gelirken, 2021 yılından sonra tekrar bir toparlanma görülmektedir. Dış hat yolcularının olduğu yıllarda dış hat yolcu sayısı yıllara göre iç hat yolcu sayısının artış ya da azalış eğilimine paralel bir grafik sergilemektedir. Batman Havalimanı yolcu sayısı 2007 yılına göre zirveyi gördüğü 2018 yılında yaklaşık % 584 artış sergilerken 2022 yılında bu oran yaklaşık % 337'dir.

7.1.2.Batman Havalimanı yük istatistikleri

Tablo 14'te Batman Havalimanı'na ilişkin yük istatistikleri verilmiştir. Yük istatistikleri kargo, bagaj ve posta toplamından oluşmakta olup ton olarak verilmektedir. Toplam yük miktarı dış hatlara ait yük miktarının olduğu yıllarda iç hat ve dış hat yük miktarından oluşmaktadır. Tablo 14, DHMİ faaliyet raporlarından alınan verilerden derlenerek hazırlanmıştır. Veriler 2008-2022 yıllarını kapsamaktadır.

Tablo 14. Batman Havalimanı Yük İstatistikleri

Yıl	Yıl (Ton)		
	İç Hat	Dış Hat	Toplam
2008	1.410		1.410
2009	1.578		1.578
2010	1.723		1.723
2011	1.700		1.700
2012	4.671		4.671
2013	4.072	8	4.080
2014	4.375	8	4.382
2015	1.831	8	1.839
2016	3.920	50	3.970
2017	4.702	66	4.768
2018	5.766	80	5.846
2019	4.683	37	4.720
2020	3.857	27	3.883
2021	4.994		4.994
2022	4.182	7	4.188

Kaynak: DHMİ faaliyet raporlarından derlenmiştir.

Tablodaki verilere göre Batman Havalimanı'na ait yük verileri 2008 ile 2012 yılları arasında sadece iç hat yük miktarından oluşmaktadır. 2012 yılında önceki yıla göre % 180 artış gösteren yük miktarı 2015 yılında ciddi oranda azalmış, buna karşın hem iç hat yük miktarı, hem dış hat yük miktarı hem de toplam yük miktarı 2018 yılında zirveyi görmüştür. 2018

yılında toplam 5.846 ton yük ile Batman Havalimanı'nın en yüksek yük miktarına ulaşılırken 2020 yılında yük miktarında azalma olmuştur. 2021 yılında yeniden artış gösteren toplam yük miktarı 2022 yılında % 16 oranında azalış göstermiştir. Batman Havalimanı yük miktarının yıllara göre dalgalı bir seyir çizdiği görülmektedir.

7.1.3.Batman Havalimanı ticari uçak istatistikleri

Ticari uçaklar veya ticari uçuşlar yolcu ve yük taşıyan uçak veya uçuşlara verilen addır. Havalimanı uçak veya uçuş sayısı hesaplanırken uçağın gelişi 1 ve gidişi 1 olmak üzere toplam 2 uçak veya 2 uçuş olarak hesaplanmaktadır. Tablo 15'te Batman Havalimanı'na ait ticari uçak istatistikleri yıllara göre verilmektedir. 2007-2022 yıllarını kapsayan veriler farklı yıllara ait DHMİ faaliyet raporlarından derlenmiştir. Dış hat uçakları (hac ve umre) sayıca çok az olduğundan iç hat ve dış hat uçakların toplamı verilmiştir.

Tablo 15. Ticari Uçak İstatistikleri

Yıl	Ticari Uçak Sayısı
2007	891
2008	1186
2009	1409
2010	1550
2011	1468
2012	3546
2013	3275
2014	3180
2015	1360
2016	2869
2017	3257
2018	4157
2019	3120
2020	2532
2021	3410
2022	2609

Kaynak: DHMİ faaliyet raporlarından derlenmiştir.

Batman Havalimanı ticari uçak sayısı 2007 yılından 2011 yılına kadar artış eğilimi gösterirken 2011 yılında azalmıştır. 2012 yılında bir önceki yıla göre yaklaşık % 142 oranında artış gösteren ticari uçak sayısı 2015'te bir önceki yıla göre yaklaşık % 57 azalmıştır. En yüksek ticari uçak sayısına ulaşılan yıl 4.157 ile 2018 yılı olurken eldeki yılların verilerine göre Batman

Havalimanı'na ait en düşük ticari uçak sayısı 2007 yılına ait 891 sayıdır. Eldeki yılların verilerine göre en düşük ticari uçak sayısı ile en yüksek ticari uçak sayısı arasında % 366 oranında değişim yaşanmıştır. Covid-19 pandemisinin yaşandığı 2020 yılında da önceki yıla göre yaklaşık % 19 oranında azalma olmuştur. Batman Havalimanı için ticari uçak sayılarında yıllara göre dalgalı bir grafik söz konusudur.

Batman Havalimanı yolcu istatistiklerinin verildiği tablo 13, yük istatistiklerinin verildiği tablo 14 ve ticari uçak istatistiklerinin verildiği tablo 15 birbirleriyle ilişkili olduğundan aralarında paralel bir orantı vardır. Ticari uçak sayısı, yolcu ile yük sayısı arasında karşılıklı bir ilişki gözlemlenmektedir. Bu üç gösterge yıllara göre benzer grafik çizmektedirler.

7.1.4.Batman ili ihracatı

Tablo 16'da Batman ilinin 2002-2022 yıllarına ait ihracat verileri dolar cinsinden verilmiştir.

Tablo 16. Batman İli İhracatı

Yıl	İhracat (bin dolar)
2002	600
2003	3.005
2004	15.518
2005	44.434
2006	17.990
2007	40.729
2008	12.737
2009	16.198
2010	27.213
2011	52.291
2012	83.513
2013	44.583
2014	46.697
2015	32.104
2016	26.381
2017	34.770
2018	38.977
2019	35.601
2020	36.813
2021	58.411
2022	219.495

Kaynak: TÜİK

Tabloya göre 2002 yılında 600 bin dolar ihracat yapılırken sonraki yıl 3 milyon doların üzerinde ihracat yapılarak % 400 oranında artış yaşanmıştır. 2004 yılında önceki yıla göre artış oranı % 416, 2005 yılında da önceki yıla göre % 187 oranında artış yaşanmıştır. 2006 yılında önceki yıla göre % 60 oranında düşüş yaşanan ihracatta 2007 yılında yeniden artış sağlanmış ve artış oranı % 126 olmuştur. Batman ili ihracat oranı 2010 yılında önceki yıla göre % 68 oranında artış sergilerken 2011 yılında önceki yıla göre % 91 oranında, 2012 yılında önceki yıla göre yaklaşık % 60 oranında artmıştır. Sonraki yıllarda inişli çıkışlı bir grafik sergileyen Batman ili ihracatının pandemi döneminde de artış eğiliminde olduğu gözlemlenmektedir. Batman ilinin dolar bazlı ihracat rakamlarına bakıldığında 2022 yılında 219,5 milyon dolarlık bir sayıyla ilin ihracat değerlerinde zirve görülmüştür. 2022 yılında önceki yıla göre yaklaşık % 276 oranında artış sağlanan Batman ili ihracatı, dolar bazlı en düşük ihracata sahip olunan 2002 yılına göre % 36.582 gibi ciddi bir oranda artış sağlamıştır. Batman ili ihracatının dolar cinsinden 2005, 2007, 2012, 2014 yıllarında yaşanan yükselişin ardından takip eden yılda düşüş yaşadığı gözlemlenmiştir. Genel anlamda Batman ili ihracatının artış eğiliminde olduğu görülmektedir.

Batman ili ihracatında rekor kırıldığı 2022 yılında ulaşılan yaklaşık 219,5 milyon dolarlık ihracat rakamı, 2022 yılından önceki beş yılın ihracatının toplamından daha büyüktür. Aynı şekilde 2005 yılında ulaşılan ihracat rakamları tabloya göre önceki üç yılın ihracat rakamlarının toplamından ve 2012 yılında ulaşılan rakam da önceki iki yılın ihracat rakamlarının toplamından daha büyüktür. Batman ili ihracat rakamlarında dalgalanmalar görülmekle beraber bazı yıllarda ihracatın önceki yıllara göre çok yüksek seviyede gerçekleştiği görülmektedir.

Tablo 16’da verilen Batman iline ait ihracat verileri Batman Havalimanı istatistiklerinin verildiği tablo 13, tablo 14 ve tablo 15 ile karşılaştırıldığında 2010, 2012, 2014, 2017, 2018 ve 2021 yıllarında hem havalimanı hem de ihracat verilerinde birlikte artış gözlemlenirken 2013 ve 2015 yıllarında birlikte düşüş yaşanmıştır. Tablo 16’i verilere göre Batman Havalimanı’nın faaliyete girdiği 2010 yılından sonra Batman ili ihracatı genel anlamda artış eğilimindedir.

7.1.5.Batman ili ithalatı

Tablo 17’de Batman ilinin yıllara göre ithalat rakamları verilmiştir. Batman ilinin ithalat verileri 2002-2022 yıllarını kapsamakla beraber dolar cinsinden verilmiş olup TÜİK’ten temin edilmiştir.

Tablo 17. Batman İli İthalatı

Yıl	İthalat (bin dolar)
2002	7.146
2003	3.564
2004	6.241
2005	6.978
2006	11.515
2007	8.617
2008	18.971
2009	15.590
2010	26 900
2011	51.611
2012	26.771
2013	45.338
2014	34.373
2015	31.128
2016	38.632
2017	159.001
2018	70.370
2019	41.130
2020	45.012
2021	28.651
2022	223.927

Kaynak: TÜİK

Tabloya göre Batman ilinin ithalatı yıllara göre dalgalanmalar göstermektedir. 2002 yılında 7.146 bin dolar olan ithalat, 2003 yılında yaklaşık % 50 oranında bir düşüş ile 3.564 bin dolar olmuştur. 2006 yılında Batman ithalatında önceki yıla göre yaklaşık % 65’lik artışla 11.515 bin dolar olmuştur. 2010 ve 2011 yıllarında önemli artış görülürken, 2010 yılında önceki yıla göre yaklaşık % 73 ve 2011 yılında da 2010 yılına göre yaklaşık % 92 oranında artış yaşanmıştır. 2017 yılında önceki yıla göre dolar bazlı ithalatta yaklaşık % 312 oranında büyük bir artış söz konusudur. Pandemi döneminde 2020 yılında önceki yıla göre büyük bir değişim yaşanmazken 2021 yılında düşüş gözlemlenmiştir. 2022 yılında ise Batman ilinin dolar bazlı ithalatında rekor yaşanmıştır. 2022 yılında önceki yıla göre % 681 oranında bir artış yaşanırken 3.564 bin dolarlık ithalat oranıyla en düşük sayıya sahip 2003 yılına göre de % 6174 oranında artış sağlanmıştır.

Batman Havalimanı istatistikleri ile Batman ili ithalat verileri karşılaştırıldığında havalimanının kuruluşundan sonraki dönemde ithalat verileri önceki döneme göre artış eğilimindedir. Ancak yıllara göre artış ve azalış grafiği farklılık göstermektedir. 2008, 2010,

2016 ve 2017 yıllarında birlikte artış gözlemlenirken 2009, 2015 ve 2019 yıllarında birlikte düşüş gerçekleşmiştir. Diğer yıllarda artış ve azalış grafiği birbirinin tersi yöndedir.

7.1.6.Batman ili GSYH verileri

Tablo 18’de Batman ilinin toplam Gayri Safi Yurtiçi Hasılası (GSYH) ile kişi başına düşen GSYH değerleri verilmiştir. İlin toplam GSYH miktarı TL cinsinden ve kişi başına düşen GSYH miktarı da Amerikan Doları cinsinden hesaplanmıştır.

Tablo 18. Batman İli GSYH Verileri

Yıllar	İl Toplam GSYH (TL)	Kişi Başına Düşen GSYH (Dolar)
2004	1.737.378	2.752
2005	2.075.034	3.419
2006	2.454.218	3.703
2007	2.682.692	4.404
2008	3.133.436	5.107
2009	3.151.965	4.149
2010	3.960.590	5.231
2011	4.777.842	5.508
2012	5.394.537	5.656
2013	5.939.040	5.770
2014	6.556.542	5.427
2015	7.099.086	4.658
2016	8.266.386	4.785
2017	10.061.228	4.747
2018	12.203.553	4.371
2019	14.306.369	4.172
2020	16.092.064	3.720
2021	22.798.137	4.073

Kaynak: TÜİK

Tabloya göre Batman ilinin toplam GSYH’sinde düzenli bir artış gözlemlenmektedir. 2015 ve 2021 yılları arasında GSYH değerlerinde daha belirgin bir artış görülmekle beraber 2021 yılında 22.798.137 TL GSYH’ye ulaşılmıştır. Batman ilinin toplam GSYH değerleri Türk Lirası (TL) cinsinden hesaplanmıştır. Bu nedenle ilin toplam GSYH’si dövizdeki hareketlilik, TL’nin uğradığı enflasyonla bağlantılıdır.

Tabloda aynı zamanda kişi başına düşen GSYH, dolar cinsinden verilmiştir. Kişi başına düşen GSYH bazı yıllarda artarken bazı yıllarda da azalmıştır. 2004 ila 2008 yılları arasında kişi başına düşen GSYH değerleri artarken 2009 yılında yaklaşık % 19 oranında azalmış, 2010

yılında da önceki yıla göre % 26 oranında artış göstermiştir. 2011, 2012 ve 2013 yıllarında yüzdelik olarak küçük artışlar gösteren kişi başına düşen GSYH, 2014 ve 2015 yıllarında azalmıştır. 2016 yılında önceki yıla göre küçük bir artış gözlemlenirken 2015, 2016, 2017, 2018 ve 2019 yıllarında kişi başına düşen GSYH miktarı birbirine yakın bir grafik çizmiştir. Tabloya göre 2017 ve sonrası yıllarda düzenli bir azalış görülürken pandeminin etkisiyle 2020 yılında 2007'den sonraki en düşük kişi başına GSYH değeri gözlemlenmiştir. 2021 yılında yeniden artış gösteren Batman ilinin kişi başına düşen GSYH'si yaklaşık % 10 oranında bir artış sergilemiştir.

Havalimanı ve GSYH istatistikleri karşılaştırıldığında ilin toplam GSYH'si (TL cinsinden) düzenli bir artış grafiği çizerken havalimanına ait istatistikler dalgalı bir grafik çizmektedir. Kişi başına düşen GSYH (dolar cinsinden) ile havalimanı verileri, 2009, 2011, 2013, 2014, 2017 ve 2018 yıllarında farklı grafik çizerken diğer yıllarda artış veya azalış yönlü paralel bir grafik çizmiştir. Havalimanının açıldığı 2010 yılında ise havalimanıyla beraber GSYH değerleri de artış yönündedir. İlin toplam GSYH'si 2021 yılında en yüksek seviyeye ulaşırken kişi başına düşen GSYH ise 2013 yılında en yüksek seviyeyi görmüştür.

7.1.7.Batman İlinin Yıllara Göre Açılan İşletme Sayısı

Tabloda Batman ilinin 2002 ile 2022 yılları arasında yıllara göre açılan işletme sayıları verilmiştir. Yıl içinde kurulan, tasfiye edilen ve açılan işletmeler olabilmekle beraber tabloda yalnızca açılan işletme sayısı verilmiştir.

Tablo 19. Yıllara Göre Açılan İşletme Sayısı

Yıl	Açılan İşletme
2002	90
2003	82
2004	114
2005	117
2006	122
2007	129
2008	120
2009	209
2010	296
2011	278
2012	338
2013	369
2014	388
2015	359
2016	340

2017	447
2018	475
2019	427
2020	735
2021	639
2022	705

Kaynak: TOBB

Tablodaki bilgilere göre açılan işletme sayısında yıllara göre dalgalanmalar yaşamıştır. 2002 ve 2003 yıllarında az olan işletme sayısı 2004 yılından 2007 yılına kadar artmıştır. 2008 yılında azalan işletme sayısı 2009 yılında % 74'ün üzerinde artış göstererek 209 olmuştur. 2010 yılında da açılan işletme sayısında artış görülmüş, artış oranı bir önceki yıla göre yaklaşık % 42 olmuştur. 2011 yılında açılan işletme sayısında azalma görülürken 2012 yılında 338'e yükselmiştir. 2013 ve 2014 yıllarında da artış trendi devam etmiş, açılan işletme sayısı 2014 yılında 388'e ulaşmış ancak 2015 yılında 359'a ve 2016'da 340'a düşmüştür. 2017 yılından sonra yıllara göre açılan işletme sayıları birbirine yakın bir grafik çizmiş ancak pandeminin yaşandığı 2020 yılında Batman ili adına rekor kırarak % 72'lik artış oranıyla 735 olmuştur. 2021 yılında 639'a düşen açılan işletme sayısı 2022 yılında tekrar artış göstererek 705 olmuştur. Tablodaki veriler ışığında işletme açma eğilimi genel olarak artış eğiliminde olmakla beraber yıllara göre açılan işletme sayıları artış veya azalış gösterebilmektedir.

Açılan işletme sayısı ile havalimanı istatistiklerini karşılaştırıldığında havalimanının faaliyete girdiği 2010 yılından sonra Batman'da açılan işletme sayısının genel çerçevede artış yönünde olduğu ve 2010 yılı öncesine göre sayı olarak büyük bir artış yaşandığı gözlemlenmektedir.

7.1.8.Batman ili yıllara göre imalat sanayisi işletme ve istihdam sayıları

Tablo 20'de Batman ilinin 2002 ile 2017 yılları arasındaki imalat sanayisine ait işletme ve istihdam sayıları verilmiştir.

Tablo 20. İmalat Sanayisi İşletme ve İstihdam Sayıları

Yıl	İşletme	İstihdam
2002	42	3862
2003	49	4182
2004	56	3997
2005	41	3600
2006	67	4037
2007	77	3865

2008	73	3994
2009	79	4034
2010	80	4511
2011	87	4645
2012	108	4965
2013	143	5795
2014	162	6748
2015	146	6531
2016	187	8311
2017	208	8830

Kaynak: GAP İdaresi

Tabloya göre imalat sanayi işletme sayısı yıllara göre dalgalı bir grafik çizmekle beraber genel olarak artış eğilimindedir. 2002 ile 2008 yılları arasında dalgalı bir grafik çizilirken 2009 ile 2014 yılları arasında artış gözlemlenmektedir. 2015 yılında azalan imalat sanayi işletme sayısı 2016 ve 2017 yıllarında artış göstermiştir.

Tabloda verilen imalat sanayi istihdam sayılarında da dalgalı bir grafik görülmekle beraber 2007 yılında istihdamda yaşanan düşüşten sonra 2014 yılına kadar bir artış görülmektedir. 2015 yılında azalan istihdam sayısı 2016 ve 2017 yıllarında tekrar artış göstermiştir. Tabloda eldeki mevcut yılların verilerine göre Batman ilinin imalat sanayi işletme ve istihdam sayılarında genel anlamda bir artış eğilimi olduğu görülmektedir.

Havalimanı ve imalat sanayi verileri karşılaştırıldığında artış eğiliminde olan imalat sanayi işletme sayısının 2010 yılından sonra da artışını sürdürdüğü, özellikle 2011 yılı sonrasında daha büyük artış gösterdiği, 2015 yılında havacılık istatistiklerinde yaşanan düşüşe paralel olarak açılan işletme sayısında da düşüş yaşandığı gözlemlenmektedir.

7.1.9.Batman İli Turizmi (Geceleme ve Tesise Geliş Sayıları)

Bu bölümde yıllara göre Batman ili turizmine ait yerli ve yabancı geceleleyen turist sayısı ile tesise gelen yerli ve yabancı turist sayılarına ilişkin istatistikler verilmiştir.

“Tesise geliş”, bir turizm veya konaklama işletmesine yapılan girişi ifade ederken “geceleme” kavramı ise kalınan gece miktarını ifade eder. Örneğin Batman iline geziye gelen 1 turist, tesise geliş ve 7 geceleme yaparsa “tesise 1 kişi geldi ve 7 gece kaldı” anlamı çıkarılır. Veya tesise geliş sayısı 3 ve geceleme sayısı 5 ise “3 kişi tesise geldi ve 5 gece kaldı” anlamı çıkarılır (Kültür ve Turizm Bakanlığı, t.y.). Özetlemek gerekirse tesise geliş sayısı kişi sayısını ve geceleme sayısı da kaç gece kalındığını ifade etmektedir.

a- Geceleme Sayısı

Geceleme sayısı tesise gelen turistlerin kaç gece konakladığını ifade etmektedir. Tablo 21, Batman ilinde yıllara göre yabancı ve yerli turistlerin geceleme sayısını ve toplam geceleme sayısını göstermektedir. Veriler 2002-2022 yıllarını kapsamaktadır. Verilen yıllarda Batman ilinde geceleme sayıları incelenecektir.

Tablo 21. Batman İli Geceleme Sayıları

Yıl	Geceleme		
	Yabancı	Yerli	Toplam
2002	4415	70542	74957
2003	3691	60071	63762
2004	5989	76513	82502
2005	1965	64510	66475
2006	460	59710	60170
2007	587	66965	67552
2008	935	67840	68775
2009	2118	67016	69134
2010	870	77087	77957
2011	5679	70513	76192
2012	1718	60072	61790
2013	9705	168342	178047
2014	5531	111760	117291
2015	3663	66699	70362
2016	2437	105705	108142
2017	8043	147562	155605
2018	15255	162736	177991
2019	17135	139585	156720
2020	8526	109309	117835
2021	15957	141794	157751
2022	28042	201998	230040

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı

Tabloya göre yıllara göre yabancı ve yerli geceleme sayılarında dalgalanmalar, farklı trendler ve değişimler görülmektedir. 2006 yılı hem yabancı hem yerli hem de toplam geceleme sayısında en düşük sayıya ulaşılan yıl olurken 2022 yılı de yabancı, yerli ve toplam geceleleyen sayısında en yüksek sayıya ulaşılan yıl olmuştur.

2003 yılında yabancı, yerli ve toplam geceleme sayıları azalırken 2004 yılında üç göstergede de artış yaşanmıştır. 2005 ve 2006 yıllarında üç göstergede de düşüş gözlemlenirken 2007 ve 2008 yıllarında artış görülmektedir. 2009 yılında bir önceki yıla göre yabancı geceleme sayısı artarken yerli geceleme ve toplam geceleme sayısında azalma yaşanmış, 2010 yılında yabancı geceleme sayısı azalırken yerli ve toplam geceleme sayılarında artış gözlemlenmiştir.

2011 yılında yabancı geceleme sayısı artarken yerli ve toplam geceleme sayısı azalmış, 2012 yılında üç göstergede de düşüş yaşanmıştır. 2013 yılında, özellikle yabancı turistlerin geceleme sayısında önemli bir artış yaşanmış ve toplam geceleme sayısı önceki rekor seviyeye ulaşmıştır. Önceki yıla göre 2013 yılında yabancı geceleme sayısı yaklaşık % 465, yerli geceleme sayısı % 180 ve toplam geceleme sayısı da % 188 oranında artmıştır. 2014 yılında, üç göstergede de bir düşüş görülmüş, ancak yerli turistlerin geceleme sayısı hala yüksek seviyede kalmıştır. 2015 yılında düşüş devam ederken 2016 yılında yabancı geceleme sayısı azalmış, yerli ve toplam geceleme sayısı artış göstermiştir. 2017 ve 2018 yıllarında üç göstergede de artış yaşanmıştır. 2019 yılında yabancı geceleme sayısı artarken yerli ve toplam geceleme azalmış, 2020 yılında Covid-19 pandemisinin etkisiyle üç göstergede de düşüş yaşanmıştır. 2021 ve 2022 yıllarında üç göstergede de artış gözlemlenmiş ve Batman ilinde geceleleyen turist sayısı üç göstergede de en yüksek sayıya ulaşmıştır. Tabloya göre geceleleyen turist sayısı genel anlamda yükselme eğiliminde olup toplam geceleleyen turist sayısı ile yerli turist sayısının paralel bir grafik çizdiği, toplam geceleme sayısında yabancı geceleme oranının düşük kaldığı gözlemlenmiştir. Buna göre Batman ilinin geceleleyen yabancı turist sayısı genel çerçevede artış eğilimindeyse de toplam geceleleyen turist sayısı içerisinde düşük düzeyde kalmaktadır.

Havalimanı yolcu, yük ve ticari uçak istatistiklerinin Batman ili toplam geceleme sayılarıyla yakın oranda benzer bir grafik çizdiği, özellikle 2010 yılından sonra geleyen sayısında daha büyük artış yaşandığı gözlemlenmiştir.

b-Tesise Geliş Sayısı

Tesise geliş sayısı, bir turistik tesise olan taleple birlikte o tesisin tercih edilme eğilimini yansıtmaktadır. Tesisin tercih edilme nedenleri ise kalite ve konforla birlikte şartlara bağlı olarak şekillenebilmektedir. Tablo 22’de Batman ilinde yıllara göre tesise gelen yerli ve yabancı sayıları ile toplam tesise geliş sayıları verilmiştir. Tablo 22’deki veriler 2002-2022 yıllarını kapsamaktadır.

Tablo 22. Batman İli Tesise Geliş Sayıları

Yıl	Tesise Geliş Sayısı		
	Yabancı	Yerli	Toplam
2002	1584	49561	51145
2003	1297	41815	43112
2004	1129	46503	47632
2005	498	39226	39724
2006	197	35247	35444

2007	347	36354	36701
2008	509	43494	44003
2009	1324	47573	48897
2010	585	55714	56299
2011	4773	56760	61533
2012	1229	39698	40927
2013	4557	128752	133309
2014	3444	85972	89416
2015	2976	57331	60307
2016	1285	78335	79620
2017	4313	94739	99052
2018	9343	102274	111617
2019	10500	85630	96130
2020	4068	61303	65911
2021	8136	86185	94321
2022	15962	115013	130975

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı

Tabloya göre Batman iline ait tesise gelen yerli ve yabancı turist sayısı ile toplam tesise geliş sayıları yıllara göre dalgalı bir grafik çizmektedir. 2003 yılında 2002 yılına göre tesise gelen yabancı turist, yerli turist sayısı ile bunların toplamında azalma yaşanmıştır. 2004 yılında tesise gelen yabancı sayısı düşmüş, yerli sayısı ve toplam sayı artmıştır. 2002 yılından sonra 2006 yılı da dâhil olmak üzere tesise gelen yabancı sayısında ciddi oranda düşüş yaşanmıştır. 2002 yılında 1584 yabancı tesise gelirken bu sayı 2006 yılında 197 olmuş ve düşüş oranı da 4 yıllık süre zarfında % 87 olmuştur. Tesise gelen yabancı sayısı yıllara göre farklı trendler sergilemekle beraber 2018, 2019, 2021 ve 2022 yıllarında diğer yıllara göre dikkat çeken sayıya ulaşmış, 2022 yılında 15.962 sayısı ile en yüksek sayıyı bulmuştur.

2005 ve 2006 yıllarında tesise gelen yerli sayısı ile toplam sayıda düşüş yaşanmış, ancak 2007 yılı ve sonrasında bu iki göstergede 2011 yılına kadar artış yaşanmıştır. Tesise gelen yerli sayısı ile toplam sayıda 2013, 2018 ve 2022 yıllarında dikkat çeken sayılara ulaşılmıştır. Tesise gelen yerli sayısında en yüksek sayı 2013 yılında 128.752 olurken tesise gelen toplam turist sayısında en yüksek sayı 2013 yılında 133.309 olmuştur. 2013 yılında önceki yıla göre tesise gelen yerli sayısı % 224 oranında artarken tesise gelen toplam turist sayısı ise yaklaşık % 226 olmuştur. 2022 yılında 115.013 yerli turist tesise gelirken toplam tesise gelen sayısı ise 130.975 olmuştur.

Batman ili tesise toplam geliş sayıları ile havalimanı verileri karşılaştırıldığında 2011, 2012, 2013, 2014 ve 2022 yılları dışında kalan yıllarda paralel bir artış veya azalış söz konusudur.

7.1.10.Batman İli Tarım Verileri

Tablo 23'te 2004 ile 2022 yılları arasında Batman iline ait bitkisel üretimin TL cinsinden değeri, tahıllar ve diğer bitkisel ürünlerin kaç ton üretildiği ve toplam işlenen tarım alanlarının kaç hektar olduğu verilmiştir. Veriler TÜİK'ten alınmış olup bitkisel üretim değerine ilişkin 2022 yılı verisine ulaşılamamıştır.

Tablo 23. Batman İlinin Tarım Verileri

Yıl	Bitkisel Üretim Değeri (bin TL)	Tahıllar ve Diğer Bitkisel Ürünlerin Üretim Miktarı (ton)	Toplam İşlenen Tarım Alanı (hektar)
2004	210.777	244.088	115.263
2005	234.034	318.139	130.666
2006	254.362	386.913	134.275
2007	200.160	365.937	109.511
2008	109.873	95.587	101.774
2009	169.018	258.189	105.151
2010	298.594	334.922	116.397
2011	307.502	327.819	118.044
2012	279.609	304.823	112.633
2013	360.245	390.358	107.670
2014	384.232	379.668	104.956
2015	408.717	331.729	102.617
2016	457.501	309.829	91.837
2017	429.801	270.595	79.813
2018	506.750	294.819	81.568
2019	519.741	266.454	77.197
2020	775.098	300.503	78.117
2021	912.312	232.314	75.093
2022		276.357	73.265

Kaynak: TÜİK

Tabloya göre bitkisel üretim değeri 2005 ve 2006 yıllarında artarken 2007 ve 2008 yıllarında düşmüştür. 2009 yılından sonra 2012 ve 2017 yıllarında önceki yıla göre bitkisel üretim değerinde azalış görölse de genel çerçevede yükseliş söz konusudur. 2017 yılından sonra Batman iline ait bitkisel üretim değeri TL cinsinden düzenli yükselirken eldeki yılların verilerine göre en yüksek değere 2021 yılında 912.312 bin TL ile ulaşılmıştır.

Tahıllar ve diğer bitkisel ürünlerin üretim miktarında yıllara göre farklı trendler görülmekle beraber 2008 yılında 95.587 ton üretimle önceki yıla göre yaklaşık % 74 oranında düşüş yaşamıştır. 2013 yılında tarımsal üretimde 390.358 tonluk üretilmiş eldeki yılların

verilerine göre en yüksek üretim sayısına ulaşılmış ve önceki yıla göre % 28 oranında üretimde artış yaşanmıştır. Tahıllar ve diğer bitkisel ürünlerin üretim miktarı 2020 yılında artış sağlarken 2021 yılında azalmış ve 2022 yılında önceki yıla göre yaklaşık % 19 oranında artış gerçekleştirmiştir.

Tabloya göre toplam işlenen tarım alanı, yıllara göre dalgalı bir grafik çizerken 2006 yılında 134.275 hektar alanla en yüksek alana ulaşmış, özellikle 2011 yılından sonra azalma eğilimine girmiştir. Toplam işlenen tarım alanı 2022 yılında 73.265 hektar alanla en düşük sayıyı bulmuştur.

Havalimanı verileri ile tarım verileri karşılaştırıldığında özellikle 2010 yılından sonra bitkisel üretim değerinde (TL cinsinden) büyük artış görülmektedir. Tahıllar ve diğer bitkisel ürünlerin üretildiği miktar havalimanı istatistiklerinden genel anlamda bağımsız bir grafik çizerken toplam işlenen tarım alanının özellikle 2011 yılından sonra düşüş eğiliminde olduğu görülmektedir.

7.1.11.Batman İli Nüfusu

Tablo 24'te Batman ilinin net göç hızı, toplam nüfusu ve yıllık nüfus artış hızı verilmiştir. Net göç hızı ile yıllık nüfus artış hızı bindelik orana göre verilmiş olup 2008-2022 yıllarını kapsamaktadır. Batman iline ait toplam nüfus bilgileri ise 2007-2022 yıllarını kapsamaktadır. Tablo 25 ise Batman Havalimanı'na en yakın mahalle olan Gültepe Mahallesi'nin yıllara göre nüfus değişimi ve il merkezi nüfusuna oranı verilmiştir.

Tablo 24'te yer alan net göç hızına ilişkin verilerde negatif değerler gelen nüfusun giden nüfustan daha az olduğu, pozitif değerler ise gelen nüfusun giden nüfustan daha fazla olduğu anlamına gelmektedir (Ünal, 2019: 740).

Tablo 24. Batman İli Nüfus İstatistikleri

Yıllar	Net Göç Hızı (binde)	Toplam Nüfus	Yıllık Nüfus Artış Hızı (binde)
2007		472.487	
2008	-6,57	485.616	27,41
2009	2,96	497.998	25,18
2010	1,42	510.200	24,21
2011	-2,8	524.499	27,64
2012	-9,01	534.205	18,34

2013	-2,54	547.581	20,7
2014	-5,32	557.593	18,12
2015	-7,64	566.633	16,08
2016	-4,72	576.899	17,96
2017	-4,15	585.252	13,9
2018	0,96	599.103	23,39
2019	-3,97	608.659	15,82
2020	1,62	620.278	18,91
2021	-8,6	626.319	9,69
2022	-5,57	634.491	12,96

Kaynak: TÜİK

Tabloya göre 2009, 2010, 2018 ve 2020 yıllarında net göç hızı pozitif olarak kaydedilmiş, yani gelen nüfus giden nüfustan fazladır. Diğer yıllarda ise net göç hızı negatiftir, yani gelen nüfus giden nüfustan daha azdır. Yıllara göre net göç hızında dalgalanmalar yaşanmakla beraber 2012 yılında % -9,01 ile bindelik orana göre en yüksek net göç hızına ulaşılmıştır. 2021 yılında ise bu oran % -8,6 olmuştur.

Batman ilinin genel nüfusu yıllara göre düzenli bir şekilde artış göstermektedir. 2007 yılında 472.487 olan nüfus 2010'da 500 binin üzerine ve 2019'da da 600 binin üzerine çıkmış, 2022 yılında 634.491 kişi olarak kaydedilmiştir.

Batman ili yıllık nüfus artış hızı yıllara göre değişim göstermektedir. Tablodaki yılların verilerine göre 2008 ile 2011 yılları arasında en yüksek nüfus artış hızına ulaşılırken 2012 ve sonraki yıllarda nüfus artış hızında dalgalanmalar yaşanmakla beraber düşüş trendine girdiği gözlemlenmektedir. 2011 yılında % 27,64 ile en yüksek nüfus artış hızına ulaşılırken 2021 yılında % 9,69 ile en düşük nüfus artışı yaşanmıştır.

Tablo 25. Gültepe Mahallesi Nüfusu ve Batman Merkez İlçe Nüfusu

Yıl	Gültepe Toplam Nüfus	Batman Merkez İlçe Nüfusu
2007	4.867	315.964
2008	4.645	324.402
2009	4.948	341.025
2010	8.034	355.151
2011	12.438	370.705
2012	16.673	381.990
2013	20.484	395.005

2014	20.462	408.248
2015	22.639	419.253
2016	23.844	429.665
2017	25.734	439.667
2018	27.386	447.106
2019	28.437	460.955
2020	30.126	471.498
2021	31.691	477.456
2022	32.678	487.000

Kaynak: TÜİK

Tablodaki verilere göre 2007 yılında 4.867 olan Gültepe Mahallesi nüfusu, 2008 yılında 4.645 olmuş ve % -4.5 civarında bir düşüş yaşamıştır. 2009 yılında küçük bir artışla 4.948 olan nüfus 2010 yılında % 62'nin üzerinde bir artışla 8.034 olmuştur. 2011 yılında da önceki yıla göre yaklaşık % 55 oranında artış gösteren Gültepe Mahallesi nüfusu 2012 yılında % 34 ve 2013 yılında yaklaşık % 23 oranında artış sergilemiştir. Sonraki yıllarda Gültepe nüfusunda düzenli bir artış gözlenmekle beraber 2022 yılında Gültepe nüfusu 32.678 olmuştur. 2007 yılı 2022 yılları arasında Gültepe Mahallesi nüfusu yaklaşık % 571 oranında artış göstermiştir. Aynı yıllarda Batman merkez ilçe nüfusunun ise düzenli bir şekilde artış sergilediği görülmektedir.

Batman ili Gültepe Mahallesi ile Batman merkez ilçe nüfusunu karşılaştırdığımızda Gültepe nüfusu Batman merkez nüfusunun % 1.5'ini teşkil ederken, 2010 yılında % 2.26'sını, 2011 yılında % 3.35'ini, 2012 yılında % 4.36'sını, 2013 yılında % 5.18'ini ve 2022 yılında da % 6.71'ini oluşturmaktadır. Yıllara göre Gültepe Mahallesi'nin artış oranının Batman merkez nüfusuna göre daha hızlı bir artış eğiliminde olduğu ve merkez nüfus içindeki oranını artırdığı gözlemlenmektedir.

Tablo 24 ile havalimanı istatistikleri karşılaştırıldığında Batman ilinin genel nüfus hareketlerinin havalimanı istatistikleri ile anlamlı bir ilişkisi görülmemektedir. Tablo 25'te Gültepe Mahallesi'ne ilişkin veriler incelendiğinde özellikle havalimanının kurulduğu 2010 yılından sonra hem mahalle nüfusunun hem de Batman il merkezi içindeki oranının büyük artış sergilediği gözlemlenmektedir.

7.2.Korelasyonlar

Korelasyon kavramı, iki veya daha fazla değişken arasındaki ilişki anlamına gelmektedir (Yalçın, 2020: 3). Bu çalışmada Batman ilinin ekonomik ve demografik verileri ile Batman Havalimanı'nın istatistikleri arasındaki korelasyon incelenerek Batman Havalimanı'nın Batman ilinin makroekonomik performansı ile bir ilişkisi olup olmadığı saptanmaya çalışılmıştır.

Batman Havalimanı'na ait istatistikler bağımsız değişkenler ve Batman ili ekonomisi ile demografisine ait veriler de bağımlı değişkenlerdir. Tablo 26'da bağımlı ve bağımsız değişkenlerin tanımlayıcı istatistikleri verilerek aralarındaki korelasyon incelenmiştir.

Tabloda verilen değişkenler, “d1: İthalat (bin \$); d2: İhracat (bin \$); d3: Açılan İşletme Sayısı; d4: Tesise Gelen Yabancı Sayısı; d5: Tesise Gelen Yerli Sayısı; d6: Tesise Gelen Toplam Sayısı; d7: Geceleyen Yabancı Sayısı; d8: Geceleyen Yerli Sayısı; d9: Geceleyen Toplam Sayısı; d10: Kişi Başına Düşen GSYH; d11: İmalat Sanayi İşletme Sayısı; d12: İmalat Sanayi İstihdam Sayısı; d13: Bitkisel Üretim Değeri (TL); d14: Toplanan İşlenen Tarım Alanı (hektar); d15: Tahıllar ve Diğer Bitkisel Ürünlerin Üretim Miktarı (ton); d16: Net Göç; d17: Gültepe Mahallesi Nüfusu; d18: Batman Havalimanı Yolcu Sayısı; d19: Yük Miktarı (ton); d20: Ticari Uçak Sayısı” şeklinde ifade edilmiştir.

Çalışma, Stata 14 programında Pearson korelasyon katsayısının (r) hesaplanmasıyla yapılmıştır. Korelasyon anlamlılık düzeyleri ise $p=0,05$ düzeyine göre test edilmiştir. Tablo 26'da (*) işareti konulan değerlerde anlamlı düzeyde bir korelasyon olduğu ifade edilmektedir.

Tablo 26. Değişkenlerin Korelasyon Tablosu

	d1	d2	d3	d4	d5	d6	d7	d8	d9	d10	d11	d12	d13	d14	d15	d16	d17	d18	d19	d20
d1	1,00																			
d2	0,77*	1,00																		
d3	0,64*	0,60*	1,00																	
d4	0,74*	0,72*	0,75*	1,00																
d5	0,66*	0,47*	0,69*	0,75*	1,00															
d6	0,69*	0,52*	0,72*	0,80*	1,00	1,00														
d7	0,72*	0,70*	0,74*	0,98*	0,75*	0,81*	1,00													
d8	0,75*	0,58*	0,76*	0,85*	0,95*	0,97*	0,88*	1,00												
d9	0,76*	0,61*	0,77*	0,88*	0,94*	0,96*	0,91*	1,00	1,00											
d10	0,26	0,42	0,11	0,03	0,34	0,31	-0,12	0,14	0,11	1,00										
d11	0,75*	0,36	0,90*	0,60*	0,74*	0,74*	0,45	0,73*	0,72*	0,49	1,00									
d12	0,77*	0,23	0,84*	0,57*	0,70*	0,70*	0,46	0,69*	0,68*	0,36	0,97*	1,00								
d13	0,36	0,43	0,93*	0,70*	0,54*	0,57*	0,72*	0,65*	0,67*	-0,12	0,88*	0,90*	1,00							
d14	-0,59*	-0,36	-0,83*	-0,74*	-0,65*	-0,68*	-0,74*	-0,75*	-0,76*	-0,00	-0,81*	-0,78*	-0,75*	1,00						
d15	0,05	0,12	0,15	0,01	0,18	0,16	-0,09	0,07	0,05	0,44	0,30	0,22	0,12	0,16	1,00					
d16	-0,08	-0,30	-0,02	-0,10	0,00	-0,01	-0,09	0,01	-0,01	-0,31	-0,33	-0,31	-0,08	0,06	0,19	1,00				
d17	0,53*	0,43	0,90*	0,74*	0,69*	0,72*	0,77*	0,76*	0,77*	-0,35	0,94*	0,92*	0,88*	-0,82*	0,07	-0,24	1,00			
d18	0,37	0,24	0,63*	0,56*	0,67*	0,68*	0,59*	0,71*	0,70*	-0,11	0,80*	0,74*	0,60*	-0,65*	0,04	-0,18	0,79*	1,00		
d19	0,34	0,28	0,62*	0,53*	0,63*	0,64*	0,57*	0,70*	0,70*	-0,19	0,75*	0,68*	0,60*	-0,63*	0,19	-0,19	0,78*	1,00	1,00	
d20	0,29	0,20	0,58*	0,47	0,67*	0,67*	0,51*	0,67*	0,66*	0,02	0,71*	0,64*	0,55*	-0,52*	0,12	-0,16	0,72*	0,98*	0,98*	1,00

Not-1: d1: İthalat (bin \$); d2: İhracat (bin \$); d3: Açılan İşletme Sayısı; d4: Tesise Gelen Yabancı Sayısı; d5: Tesis Gelen Yerli Sayısı; d6: Tesise Gelen Toplam Sayısı; d7: Geceleyen Yabancı Sayısı; d8: Geceleyen Yerli Sayısı; d9: Geceleyen Toplam Sayısı; d10: Kişi Başına Düşen GSYH; d11: İmalat Sanayi İşletme Sayısı; d12: İmalat Sanayi İstihdam Sayısı; d13: Bitkisel Üretim Değeri (TL); d14: Toplam İşlenen Tarım Alanı (hektar); d15: Tahıllar ve Diğer Bitkisel Ürünlerin Üretim Miktarı (ton); d16: Net Göç Oranı; d17: Gültepe Mahallesi Nüfusu; d18: Batman Havalimanı Yolcu Sayısı; d19: Yük Miktarı (ton); d20: Ticari Uçak Sayısı.

Not-2: (*): $p < 0,05$ için

Korelasyon tablosuna göre Batman Havalimanı yolcu sayısı; ithalat ile pozitif yönde orta düzey, ihracat ile pozitif yönde düşük düzey, açılan işletme sayısı ile pozitif yönde orta düzey, tesise gelen yabancı turist, yerli turist ve toplam turist sayıları ile pozitif yönde orta düzey, geceleleyen yabancı turist sayısı ile pozitif yönde orta düzey, geceleleyen yerli turist ile pozitif yönde yüksek düzey, kişi başına düşen GSYH (dolar cinsinden) ile negatif yönde düşük düzey, imalat sanayi işletme sayısı ile pozitif yönde yüksek düzey, imalat sanayi istihdam sayısı ile pozitif yönde orta düzey, bitkisel üretim değerleri (TL cinsinden) ile pozitif yönde orta düzey, işlenen tarım alanı ile negatif yönde orta düzey, tahıllar ve diğer bitkisel ürünlerin üretim miktarı ile pozitif yönde düşük düzey, net göç oranı ile negatif yönde düşük düzey ve Gültepe Mahallesi nüfusu ile pozitif yönde yüksek düzey bir ilişki içerisinde. Tabloya göre Batman Havalimanı yolcu sayısının; açılan işletme sayısı, tesise gelen yabancı sayısı, tesise gelen yerli sayısı, tesise gelen toplam sayısı, geceleleyen yabancı sayısı, geceleleyen yerli sayısı, geceleleyen toplam sayısı, imalat sanayi işletme sayısı, imalat sanayi istihdam sayısı bitkisel üretim değeri ve Gültepe Mahallesi nüfusu ile pozitif yönde anlamlı bir ilişkisi varken toplam işlenen tarım alanı miktarı ile negatif yönde anlamlı bir ilişkisi vardır. Diğer değişkenler ile anlamlı bir ilişkisi bulunamamıştır.

Batman Havalimanı yük istatistiklerinin; ithalat ile pozitif yönde orta düzey, ihracat ile pozitif yönde düşük düzey, açılan işletme sayısı ile pozitif yönde orta düzey, tesise gelen yabancı sayısı ile pozitif yönde orta düzey, tesise gelen yerli sayısı ile pozitif yönde orta düzey, tesise gelen toplam sayısı ile pozitif yönde orta düzey, kişi başına düşen GSYH ile negatif yönde düşük düzey, imalat sanayi işletme sayısı ile pozitif yönde yüksek düzey, imalat sanayi istihdam sayısı ile pozitif yönde orta düzey, bitkisel üretim değeri ile pozitif yönde orta düzey, toplam işlenen tarım alanı ile negatif yönde orta düzey, tahıllar ve diğer bitkisel ürünlerin üretim miktarı ile pozitif yönde düşük düzey, net göç oranı ile negatif yönde düşük düzey ve Gültepe Mahallesi nüfusu ile pozitif yönde yüksek düzey bir ilişkisi vardır. Tabloya göre Batman Havalimanı yük istatistiklerinin; açılan işletme sayısı, tesise gelen yabancı sayısı, tesise gelen yerli sayısı, tesise toplam sayısı, geceleleyen yabancı sayısı, geceleleyen yerli sayısı, geceleleyen toplam sayısı, imalat sanayi işletme sayısı, imalat sanayi istihdam sayısı, bitkisel üretim değeri, ve Gültepe Mahallesi nüfusu ile pozitif yönde anlamlı bir ilişkisi varken toplam işlenen tarım alanı ile negatif yönde anlamlı bir ilişkisi gözlemlenmiştir. Diğer değişkenlerle anlamlı bir ilişki bulunamamıştır.

Batman Havalimanı ticari uçak istatistiklerinin; ithalat ile pozitif yönde düşük düzey, ihracat ile pozitif yönde düşük düzey, açılan işletme sayısı ile pozitif yönde orta düzey, tesise gelen yabancı sayısı ile pozitif yönde orta düzey, tesise gelen yerli sayısı ile pozitif yönde orta düzey, geceleyen yabancı sayısı ile pozitif yönde orta düzey, geceleyen yerli sayısı ile pozitif yönde orta düzey, geceleyen toplam sayısı ile pozitif yönde orta düzey, kişi başına düşen GSYH ile pozitif yönde düşük düzey, imalat sanayi işletme sayısı ile pozitif yönde yüksek düzey, imalat sanayi istihdam sayısı ile pozitif yönde orta düzey, bitkisel üretim değeri ile pozitif yönde orta düzey, toplam işlenen tarım alanı ile negatif yönde orta düzey, tahıllar ve diğer bitkisel ürünlerin üretim miktarı ile pozitif yönde düşük düzey, net göç oranı ile negatif yönde düşük düzey ve Gültepe Mahallesi nüfusu ile pozitif yönde yüksek düzey bir ilişkisi vardır. Tabloya göre Batman Havalimanı ticari uçak sayısının; açılan işletme sayısı, tesise gelen yerli sayısı, tesise gelen toplam sayısı, geceleyen yabancı sayısı, geceleyen yerli sayısı, geceleyen toplam sayısı, imalat sanayi işletme sayısı, imalat sanayi istihdam sayısı, bitkisel üretim değeri ve Gültepe Mahallesi nüfusu ile pozitif yönde anlamlı bir ilişkisi bulunurken toplam işlenen tarım alanı ile negatif yönde anlamlı bir ilişkisi vardır.

8.TARTIŞMA VE SONUÇ

Makroekonomik performans, bir ülkenin ekonomisinin genel sağlığı ile istikrarını ölçen faktör veya göstergelerden oluşan bir kombinasyondur. Bu faktörler veya göstergeler genellikle Gayri Safi Yurtiçi Hâsıla (GSYH) büyümesi, kişi başına düşen millî gelir, enflasyon, istihdam ve işsizlik oranı, ithalat ve ihracat dengesi gibi göstergeleri içerir. Mal ve hizmetlerin üretimi ve bunların pazarlanması makroekonomik performansı etkilerken aynı göstergeler birbiriyle de etkileşim halindedir. Bu bağlamda makroekonomik performans göstergeleri, makroekonomilerin durumunu belirtmektedir.

Bu tez çalışmasında Batman Havalimanı'nın, Batman ilinin makroekonomik performansı ile bir ilişkisi olup olmadığı araştırılarak, Batman ili ve Batman Havalimanı, emsalleri olan orta ölçekli iller ve havalimanlarının arasından örnek olarak seçilmiştir. Bu sayede turizm merkezleri, sanayi kentleri ve hizmet sektörünün yoğunlaştığı merkezler dışında kalan iller veya yörelerde havacılığın bölgesel ve yerel ekonomiyle ilişkisi araştırılmak istenmiştir. Yani ekonomik kalkınmaya daha çok gereksinim duyabilecek merkezler havacılık bağlamında analiz edilmek istenmiştir.

Batman Havalimanı, yukarıda da değinildiği gibi 2010 yılı öncesinde Batman İl Özel İdaresi tarafından işletilen bir havaalanıdır. 2010 yılında yeni terminal binası ile apronunun faaliyete girmesi ve DHMİ tarafından işletilmeye başlamasıyla ulaşımda Batman ilinin en önemli kapılarından biri haline gelmiştir. Yeni tesislerle beraber Batman Havalimanı'nın tanınırlılık ve tercih edilebilirlik düzeyinde artış olduğu tahmin edilmektedir. Zira yeni tesislerin sağladığı avantajlar, yeni havaalanındaki sosyal alanlar, konfor ve çeşitli hizmetler yolcu üzerinde olumlu etki bırakmaktadır. Tablo 13, 14 ve 15'te Batman Havalimanı'nın DHMİ tarafından işletilmesinden önceki bazı yıllar ile sonraki yıllara ait istatistikler verilmiştir. Buna göre Batman Havalimanı'nda 2007 ile 2010 yılları arasında yolcu sayısı, yük sayısı ve ticari uçak sayısında düzenli bir şekilde artış yaşanırken 2011 yılında bu sayısı düşmüştür. Bu durumun Batman Havalimanı'na 2010 yılında sefer düzenleyen Turkuaz Airlines firmasının iflas etmesi sonucu azalan uçak sayısından kaynaklandığı tahmin edilmektedir. Tabloya göre 2012 yılında ise bir önceki yıla göre havalimanı istatistiklerinde büyük bir artış yaşanmıştır. Bu durumun 2012 yılında Diyarbakır Havalimanı'nın tadilat nedeniyle kapatılması sonucu Diyarbakır uçak trafiğinin Batman Havalimanı'na planlanması ve Batman'ın kendi seferlerinde de artış yaşanmasından kaynaklandığı tahmin edilmektedir. 2013 yılında yukarıda da belirtildiği üzere Diyarbakır Havalimanı'nın yeniden faaliyete girmesi Batman Havalimanı'nın

yolcu, yük ve ticari uçak sayısını negatif yönde etkilemişse de Batman'ın önceki yıllara göre kendi yolcu, yük ve ticari uçak sayısında bir artış söz konusudur ve bu artış 2014 yılında da devam etmiştir. 2015 yılında Batman Havalimanı'nın 27.04.2015-30.10.2015 tarihleri arasında yaklaşık 6 aylık süre zarfında tadilat nedeniyle kapalı kalmasının sonucunda yolcu, yük ve ticari uçak sayısında azalma olmuştur. Sonraki yıllarda artış eğilimini sürdüren Batman Havalimanı 2018 yılında 665.306 yolcu, 5.846 ton yük ve 4.157 ticari uçak sayısı ile en yüksek değerlere ulaşmıştır. 2018 yılında Anadolu Jet gidiş-geliş yönlü Batman-İzmir seferlerinin düzenlenmesinin bu sayılara ulaşmada etkili olduğu tahmin edilmektedir. Covid-19 pandemisinin etkili olduğu 2020 yılında havalimanının sayısal değerlerinde azalma meydana gelirken, 2021 yılından sonra tekrar bir toparlanma görülmektedir.

Havalimanı faktörünün yanında doğal olaylar, güven ortamı, istikrar ve ekonomik koşullar hava yolu ulaşımını ve hava yolu yolcu sayısını etkileyen faktörler arasında değerlendirilebilir. Buna göre dışsal etkilerin Batman Havalimanı'nın yolcu, yük ve ticari uçak sayısını süreç içerisinde etkilediği değerlendirilmektedir.

Bu çalışmada, Batman Havalimanı istatistikleri ve seçilen makroekonomik göstergelerin yıllara göre nasıl bir değişim sergilediği; havalimanı istatistikleri ile Batman ili makroekonomik göstergeleri arasında bir ilişkinin olup olmadığı; Batman Havalimanı kurulduktan sonraki süreçte havalimanına ait yolcu, yük ve ticari uçak istatistikleri ile makroekonomik göstergeler arasında bir korelasyon olup olmadığı; Batman Havalimanı'nın Batman iline ne tür katkılar sağladığı veya sağlayabileceği gibi sorulara cevap aranmıştır.

Çalışmada kullanılan verileri alanına göre incelenecektir:

a-İthalat ve İhracat: Batman Havalimanı'nın Batman ilinin ithalat ve ihracatı ile bir ilişkisi olup olmadığı araştırılmıştır.

Sesliokuyucu ve arkadaşları (2019), ithalat ve ihracat verileri ile hava yolu yolcu ve kargo sayıları, hava yolu taşıyıcı sayılarını kullanarak yaptıkları çalışmada havacılık sektörünün ekonomiye büyük katkı sağladığını bulmuştu. Budd ve Ison (2017), hava yolu taşımacılığının sağladığı küreselleşme ve ticari yoğunlaşmanın uluslararası ticarete değişim ve dönüşümü sağlayacağını söylemiştir.

Bu çalışmada Batman ilinin ithalat ve ihracat verileri incelenmiş, yıllara göre dalgalı bir grafik çizdiği anlaşılmıştır. Korelasyon tablosunda Batman Havalimanı yolcu, yük ve ticari uçak sayısının ithalat ve ihracat ile anlamlı bir ilişkisi saptanamamıştır.

İthalat, bir ülkenin dışardan aldığı mal ve hizmetleri ifade ederken ihracat ise bir ülkenin dışarıya mal ve hizmet satmasını ifade eder. Havalimanları, dışarıdan alınan ve dışarıya satılan mallar ile hizmetlerin hava yoluyla taşınmasında önemli bir rol oynayabilmektedir. Dünyada hava yoluyla taşınan kargolar, toplam hacmin sadece %1'ini kapsarken 6 trilyon dolar değer ile toplam değer %35'ini teşkil etmektedir (Öçal, 2020: 264). Havalimanlarının ithalat ve ihracatın çeşitliliği ve ulaşılan piyasaların çeşitliliği üzerinde de etkisi beklenmektedir. Özellikle bazı gıda ürünlerinin diğer ülkelere ulaştırılmasında hava yolu taşımacılığı hız ve kolaylık faktörleri yönünden avantajlıdır. İklimsel ve coğrafi şartların elverişsiz olduğu bölge veya ülkelere de mal ve hizmetlerin ulaştırılması veya buralardan mal ve hizmet temin edilmesi noktasında da büyük avantajlar sağlayabilmektedir.

Batman ilinde faaliyet yürüten bazı gıda ve tekstil firmalarının ithalat ve ihracatta hava yolu taşımacılığını tercih ettikleri bilinmektedir. Bu firmaların sayısı değişmekle beraber ortalama 25 civarındadır. Özellikle son dönemlerde böğürtlenin yetiştigi haziran, temmuz ve ağustos aylarında 3 aylık periyotta yaklaşık 15 ton böğürtlen hava yolu ile yurtdışındaki pazarlara gönderilirken diğer meyve ile gıda türlerinin de yurtiçi ve yurtdışındaki pazarlara ulaşımında hava yolu da tercih edilmektedir. Hava yolu ile Batman ilinden yıllık 500 tonun üzerinde tekstil ürünü yurtiçi ve yurtdışındaki pazarlara ulaştırılmaktadır. Gönderilen tekstil ürünleri kadar tekstilde kullanılan ham madde de firmalar tarafından yine hava yolu ile temin edilmektedir. Yıllara göre hava yolu ile gönderilen ve temin edilen ürünlerin sayısında artış yaşanmaktadır. Özellikle bozulabilecek ürünlerin gönderilmesinde hava yolunun bir zorunluluk olduğu ifade edilmiştir. Söz konusu gıda ve tekstil ürünleri yurtiçi haricinde Avrupa, Ortadoğu, Kuzey Afrika ve Uzak Doğu'daki pazarlara gönderilmektedir.

Çalışmada Batman Havalimanı'nın hizmete girdiği 2010 yılından sonra ithalat ve ihracat değerleri sayısal anlamda yükselen bir trend çizmişse de hava yolu taşımacılığı ve havalimanı faktörlerinin Batman ilinin dış ticaret verileriyle anlamlı bir ilişkisi tespit edilememiştir. Havalimanından sadece Ankara ve İstanbul illerine uçuş olması, uçak sayısının yetersiz olması gibi nedenlerin yanı sıra Batman ilinin sanayi ve üretim durumunun da göz önünde tutularak değerlendirme yapılması gerekmektedir.

b-Açılan İşletme Sayısı: Bu çalışmada Batman Havalimanı'nın Batman ilinde açılan işletme sayısı ile bir ilişkisi olup olmadığı araştırılmıştır. Literatürde havalimanı ve açılan işletme sayısı ile ilgili yapılan çalışmalarda pozitif yönde etkiler tespit edilmiştir. Green (2007), havalimanı yapım aşamasında, yabancı sermayeli şirket sayısının üç kat arttığını belirterek iş oranının % 148 arttığını ve buna bağlı olarak istihdamın ise % 67 oranında arttığını bulmuştu. Kasarda (2008), “aerotropolis” kavramının havalimanlarına yakın çevrede yoğunlaşan işletmeleri ifade ettiğini belirterek havalimanlarının ticaret ve endüstri için odak noktası haline geldiğini ifade etmiştir.

Çalışmada Batman Havalimanı'nın Batman ilinde açılan işletme sayısı ile anlamlı bir ilişkisi olduğu tespit edilmiştir. Havalimanı'nın hizmete açıldığı 2010 yılından sonra açılan işletme sayısı artış eğilimi göstermiştir. Sayısal büyüklük olarak da havalimanı kurulmasından önceki yıllara göre daha yüksek sayıda işletme açıldığı gözlemlenmektedir.

Havalimanları ile hava yolu taşıması, ulaşım da sağladığı imkânlar nedeniyle kargo hizmetleri ve turizm gibi farklı alanlara pozitif yönde değer katabilmektedir. Havalimanları, şehirlerin ve bölgelerin ticaretleri, üretimleri ve pazarlamaları, turizm faaliyetleri üzerinde etkili olabilmekte, bu durum da beraberinde üretime dönük işletmelerin açılmasını, havalimanı bölgesinin tedarikçilerin çekim merkezini haline gelmesini, yeni oteller ve sosyal alanların açılmasını teşvik etmektedir.

Çalışmada Batman ilinde havalimanının kurulmasının ardından havalimanına yakın mesafelerde şehirleşmeyle beraber nüfusun hızla arttığı tespit edildi. Batman havalimanına yakın olan yerleşkelerin şehrin gözde bölgeleri arasında olduğu görülmektedir. 2021 yılında havalimanı yolu üzerinde Batman ilinin en büyük alışveriş merkezi açılmış, bununla beraber havalimanına çok yakın bir mesafede yeni bir alışveriş merkezi ve otelin de inşaat çalışması devam etmektedir. Havalimanının kurulmasından sonra hızla genişleyen Gültepe ve yeni kurulan Tilmerç mahalleleri farklı alanlarda çok sayıda ticari işletmeye evsahipliği yapmakta ve gün geçtikçe bu işletmelerin sayısı artmaktadır. Bu yönüyle Batman Havalimanı'nın açılan işletme sayısı ve çeşitliliği ile bir ilişkisi olduğu anlaşılmaktadır.

c-Turizm ve Konaklama: Çalışmada Batman Havalimanı ile turizm arasında bir ilişki olup olmadığı; tesise gelen yerli, yabancı ve tesise gelen toplam turist sayısı ile geceleleyen yerli, yabancı ve toplam geceleleyen turist sayısı incelenerek araştırılmıştır.

Doerr ve diğerkleri (2020), Almanya’da turizm ve havalimanı ile ilgili yaptıkları çalışmada havalimanlarının seyahati teşvik ettiğini ve turizmi artırdığını gözlemlemiştir; Sarılgan (2011), Akça (2020) ve Arslan (2021) da havalimanlarının diğerk faktörlerle beraber turizme de katkı sunduğunu söylemiştir.

Çalışmada Batman Havalimanı’nın kurulduktan sonraki yıllarda Batman ili turist konaklama sayısında genel çerçevede önceki yıllara göre büyük bir artış gözlemlenmiştir ve havalimanı ile turist sayısı arasında da tüm göstergelerde anlamlı bir ilişki tespit edilmiştir. Havalimanı istatistikleri ile geceleme sayıları arasındaki benzer grafik dikkat çekmekte, aralarında yüksek düzeyde korelasyon göze çarpmaktadır.

Yıllara göre dalgalanan Batman ilinin turizm konaklama istatistikleri, ilin yer aldığı Güneydoğu Anadolu Bölgesi’nde daha önce yaşanan olaylardan etkilenmiş olabilir. Bununla beraber Covid-19 pandemisinin yaşandığı 2020 yılında da turizm konaklama istatistiklerinde ciddi bir düşüş yaşanmıştır. Benzer durum Batman Havalimanı istatistiklerinde de görülmektedir. 2021 yılında hızlı bir toparlama yaşanan turizmle beraber Batman Havalimanı yolcu, yük ve ticari uçak sayısında da gözle görülür bir artış yaşanmıştır.

Çalışmadaki verilere dayanarak, turizm ve konaklamada genel olarak büyüme ve dalgalanma görülmektedir. Ülkenin ekonomik durumu, turizm politikaları, destinasyonun popüleritesi, güvenlik durumu, doğal afetler veya pandemiler gibi çeşitli faktörler, yıllara göre turist sayısını ve geceleme sayısını etkileyebilmektedir. Havalimanları ise, turistlerin destinasyonlarına ulaşımında sağladıkları hız, konfor ve kolaylık gibi etkenlerle turistik bölgelerin cazibesini arttırmaktadır. Özellikle geniş coğrafyalara sahip ülkelerde yerli ve yabancı turistler için büyük kolaylıklar sağlayan havalimanları, oteller, restoranlar ve tur şirketleri gibi turizm işletmelerine de önemli ölçüde katkı sunmaktadır. Havalimanları aynı zamanda sağladığı avantajlarla yabancı ülkelere gelecek turistlerin tercihinde de etkin rol oynayabilmektedir.

Batman ilinin Hasankeyf ilçesi tarihi ve turistik bir ilçedir. Batman ilinin komşu olduğu Diyarbakır ili, Mardin ili ile Midyat ilçesi ve Siirt ili birçok tarihi mekâna ev sahipliği yapmaktadır. Diyarbakır il sınırları içinde kalan Malabadi köprüsü gibi bazı turistik potansiyeli olan yerler Batman il merkezine daha yakın mesafededir. Batman ili ve çevresinin bazı doğal güzelliklerin yanında özellikle tarih turizmi açısından elverişli olduğu söylenebilir. Bu bağlamda havalimanının; bu tarihi ve kültürel mirasın değerlendirilmesi, ekonomiye

kazandırılması ve ekonomik kalkınmanın nüanslarından biri haline getirilmesinde etkin rol oynadığı ifade edilebilir.

Sonuç olarak, havalimanı ile turizm arasında bir ilişki olduğu söylenebilir. Ancak bu ilişki bazı yıllarda belirgin değildir veya diğer faktörlerin etkisiyle değişkenlik arz edebilir. Veriler analiz edildiğinde, turizm verileri ile havalimanı istatistikleri karşılaştırıldığında Batman Havalimanı ile turizm istatistikleri arasında bir ilişki gözlemlenmektedir. Batman ili ve Hasankeyf ilçesinde tarihi mekânların restorasyonu, kültürel ve sosyal etkinliklerin profesyonelce ve planlı bir şekilde organize edilmesi, tanıtım çalışmalarına önem verilmesi, sürdürülebilir turizm politikaları, kaliteli hizmetler, çevresel ve kültürel koruma ve diğer turizm enstrümanlarının desteklenmesi ile Batman turizmi ve havalimanı arasında pozitif yönde bir karşılıklı etkileşim gerçekleşmesi sağlanabilir. Bu durum Batman ilinin ekonomisine turizm yönüyle de katkı sunacaktır.

d-Kişi Başına Düşen GSYH: Çalışmada Batman Havalimanı ile Batman ilinde kişi başına düşen GSYH arasında bir ilişki olup olmadığı araştırılmıştır. Batman ilinin GSYH'si yıllara göre dolar cinsinden verilmiştir.

Turnacıgil (2020), yolcu ile kargo toplamı ve GSYH arasında nedensellik ve korelasyon ilişkisini incelediği çalışmasında GSYH ile toplam gelen yolcu sayısı arasındaki pozitif yönlü korelasyonun şiddetinin yüksek olmasını dikkat çekici bulmuştu. Profillidis ve Botzoris (2014), yapmış oldukları çalışmalarında hava yolu yolcu taşımacılığı ile ekonomik büyüme arasında nedensel bir ilişki olduğu sonucuna varmıştı. Kiracı ve Bakır (2019), 70 ülkeyi gelir durumuna göre ayırmış ve hava yolu taşımacılığı ile ekonomik büyüme arasında çift yönlü nedensel ilişki olduğuna dair kanıtlar bulmuştu. Atioğlu (2021), Türk tesciline kayıtlı hava araçlarının 1971-2019 yılları arasında yurt içi ve yurt dışı gerçekleştirdikleri tekil operasyon sayısının GSYH üzerinde büyük bir etkiye sahip olduğunu bulmuştu.

Çalışmada Batman iline ait 2004 ve 2021 yıllarını kapsayan kişi başına düşen GSYH verileri ile Batman Havalimanı istatistikleri karşılaştırılarak incelendiğinde, bağımsız değişkenlerle havalimanı istatistiklerinde ve GSYH verilerinde artış veya azalış yönlü dalgalanmalar mevcuttur. Bu dalgalanma bazı yıllarda hem havalimanı istatistiklerinde hem de GSYH verilerinde paralel yönlü gerçekleşirken bazı yıllarda da farklı yönde cereyan etmiştir. Korelasyon tablosu incelendiğinde ise bu verilerin arasında anlamlı bir ilişki tespit edilememektedir.

GSYH (Gayri Safi Yurtiçi Hasıla), bir ekonomik aktivasyon ölçüsü olmakla beraber birçok faktöre bağlı değişkenlik gösterebilmektedir. Bunlar; ülkenin içinde bulunduğu ekonomik koşullar, üretim, istihdam, ithalat ve ihracat ile tüketim gibi faktörlerdir. Batman ilinin ithalat, ihracat, üretim, tüketimi ile Türkiye'nin ekonomi göstergeleri Batman ili toplam GSYİH'si ile kişi başına düşen GSYH'de etkili olmaktadır. Batman ili toplam GSYH'sinde ise TÜİK'ten alınan TL cinsinden değerler göz önünde bulundurulduğunda düzenli bir şekilde yükseliş trendinde olduğu ve bunun belirleyici bazı faktörlerde iyileşmeyle beraber liranın uğradığı enflasyonla da ilişkisi olduğu tahmin edilmektedir.

Batman ilinin GSYH verileri ile Batman Havalimanı verileri arasında yukarıda da değinildiği gibi anlamlı bir ilişki saptanamamakla beraber, diğer ekonomik göstergelerde yaşanacak olumlu gelişmelerin GSYH'ye de yansması beklenmektedir. Havalimanının sağlayacağı etkiler GSYH'yi olumlu yönde dolaylı olarak etkileyebilecektir.

e-İmalat Sanayi Açılan İşletme ve İstihdam Sayısı: Çalışmada Batman Havalimanı ile Batman ili imalat sanayi işletme ve istihdam sayıları arasında ilişki olup olmadığı incelenmiştir.

Debbage (1999), ABD'de yaptığı çalışmada havaalanlarının ve hava yolu taşımacılığının özellikle imalat sektörü ile istihdam alanında artış yaşandığını ve bölgesel rekabette önemli bir etkiye sahip olduğunu söylemiştir. Semiz Çelik (2017), hava yolu taşımacılığının diğer ekonomi faktörleri gibi imalat sanayi üzerinde de ciddi etkileri olduğunu söylemiştir. Gibbons ve Wu (2020), havalimanlarının gelişmekte olan ülkelerin ekonomilerine etkilerini Çin örneğinde araştırmışlar ve havalimanı yatırımlarının üretim ile imalat sanayi üzerinde olumlu etkileri olduğunu tespit etmişlerdir.

Çalışmada Batman iline ait imalat sanayi işletme ve istihdam sayıları Batman Havalimanı verileri karşılaştırılarak aralarında bir ilişki olup olmadığı incelenmiştir. İmalat sanayi işletme ve istihdam sayıları özellikle Batman Havalimanı'nın kurulduğu 2010 yılından sonraki yıllarda daha yüksek artış eğilimine girmiştir. Korelasyon tablosunda imalat sanayi açılan işletme sayıları ile bütün bağımsız değişkenler arasında yüksek düzeyde anlamlı ilişki tespit edilirken imalat sanayi istihdam sayıları ile orta düzeyde anlamlı bir ilişki saptanmıştır.

Veriler incelendiğinde 15 yıllık dönemde, imalat sanayi işletme ve istihdam sayılarında genel bir artış trendi görülmekle beraber imalat sanayide yıllık açılan işletme sayısı 42'den 208'e yükselirken, istihdam sayısı da 3862'den 8830'a çıkmıştır. Ancak, bu dönemde bazı

dalgalanmalar ve değişiklikler de gözlemlenmektedir. Genel çerçevede ise açılan işletme ve istihdam sayısında yönün yukarı olduğu anlaşılmaktadır.

Batman ili imalat sanayi açılan işletme ve istihdam sayıları ile Batman Havalimanı arasında saptanan ilişkinin, Batman ilinde ithalat ve ihracat gibi faktörlerde yaşanacak büyümeyle beraber gelişmesi beklenmektedir.

f-Tarım İstatistikleri: Çalışmada Batman Havalimanı ile Batman iline ait bitkisel üretim değeri, toplam işlenen tarım alanı ile tahıllar ve diğer bitkisel ürünlerin üretim miktarı karşılaştırılarak aralarında bir ilişki olup olmadığı saptanmaya çalışılmıştır.

Akça (2020), havalimanlarının tarımdan turizme kadar bir bölgede birçok ekonomik alanı etkilediğini söylenmiştir. Özür (2018) ise havalimanlarının tarım arazileri üzerinde kurulmasının tarım üzerinde olumsuz etkileri olduğunu söylemiştir.

Korelasyon tablosunda, Batman Havalimanı ile bitkisel üretim değeri arasında anlamlı bir ilişki tespit edilmiştir. Tarımsal üretim değeri Türk Lirası cinsinden hesaplanmakla beraber yıllara göre dalgalı bir seyir izlemiştir. Havalimanının kurulduğu 2010 yılından sonra ise üretim değerinin önceki döneme göre daha yüksek sayılarda gerçekleştiği anlaşılmaktadır. Tahıllar ve diğer ürünlerin üretim miktarında dalgalanmalar yaşanmakla beraber incelenen verilere göre yıllara göre sayısal olarak büyük bir değişime uğramamıştır. Ancak korelasyon tablosunda tahıllar ve diğer bitkisel ürünlerin üretim miktarı ile bağımsız değişkenlerimiz arasında anlamlı bir ilişki tespit bulunamamıştır. Toplam işlenen tarım alanı ise yıllara göre azalma eğilimindeyken, havalimanı ile toplam işlenen tarım alanı arasında negatif yönde anlamlı bir ilişki tespit edilmiştir.

Havalimanları bulundukları bölgelerde ulaştırma ve kargo adına büyük avantajlar sağlayarak ticaretin ve dolayısıyla da üretimin artmasında etkili olabilmektedir. Batman ilinde son yıllarda bazı firmaların gıda sektörüne yönelik tarımda yaptıkları üretim, Batman Havalimanı'ndan yurt içi ve yurt dışı pazarlara ulaştırılmaktadır. Batman Havalimanı bu tür yatırımlar için teşvik edici bir rol üstlenmektedir.

Havalimanı ile işlenen tarım alanları arasında negatif yönde anlamlı bir ilişki tespit etmiştik. Havalimanlarının kurulmasından sonra teorik çerçevede söz edilen “aerotropolis” teriminden de anlaşılacağı üzere havalimanları bulundukları çevre için bir cazibe merkezi haline gelmektedir. Havalimanlarına ulaşımın sağlanması adına yeni ulaşım ağları

kurulmaktadır. Hem havalimanının kendisinin ulaşımın güçlü bir faktörü olması hem de etrafında sağlanan ulaşım ağları yeni yerleşkelerin, yeni işletmelerin kurulmasında etkili olabilmektedir. Bu durum tarım arazilerinin azalıp kentleşmenin gerçekleşmesi veya sanayi bölgelerinin kurulmasına olanak tanımaktadır. Batman örneğinde de havalimanı kurulduktan sonra havalimanına yakın alanlarda hızla kentleşme gerçekleşmiş, nüfus artışıyla beraber yeni mahalleler kurulmuştur. Öyle ki 13 yıllık süre zarfında havalimanına yakın kurulan mahallerin (Gültepe ve Tilmerç) nüfusu Batman'ın bazı ilçelerinin nüfusunu geride bırakmıştır. Bu nedenle havalimanlarının işlenen tarım alanları ile negatif bir ilişki içinde olduğu değerlendirilebilir. Bununla beraber ülkenin tarım politikalarının, tarımdaki kar-zarar marjının ve bunun gibi farklı faktörlerin de azalan tarım alanlarıyla bir ilişkisi olduğu düşünülebilir.

g-Batman Demografisi: Bu çalışmada Batman Havalimanı'nın Batman ilinin demografisi ile ilişkisi incelenmiş, göç verileri, şehrin nüfus verileri ve Gültepe Mahallesi verileri işlenmiştir.

Güngör (2019), Balıkesir Edremit Koca Seyit Havalimanı örneğinde havalimanlarının yarattıkları başta istihdam olmak üzere diğer olanaklar sayesinde bulundukları yöreyi göç alan bir konuma getirdiklerini söylemiştir. Atalay (2022), Havalimanları gibi mega projelerin geniş bir alan kapladığını, inşa süreciyle beraber çevrelerinde farklı ulaşım ağlarının yanı sıra alışveriş merkezleri, konutlar, işyerleri ve oteller gibi birçok projenin hayata geçmesinde vesile olduğunu ve buna paralel olarak bu olanakların bölgeyi göç alan bir konuma getirdiğini söylemiştir.

Batman Havalimanı istatistikleri ile Batman ili göç verileri karşılaştırıldığında aralarında anlamlı bir ilişki saptanamamıştır. Havalimanı kurulmadan önceki yıllarda Batman ili göç grafiğinde yaşanan dalgalanma havalimanı kurulduktan sonraki yıllarda da devam etmiştir. Ancak 2009 ve 2010 yıllarında Batman ili göç alan bir il konumundadır. Genel çerçevede ise Batman ili göç vermektedir.

Batman merkez ilçe ve Batman ili genel nüfusu yıllara göre düzenli bir artış grafiği çizerken havalimanının kurulduğu 2010 senesinde havalimanına yakın bir alanda bulunan Gültepe Mahallesi nüfusu ciddi oranda artış sergilemiş ve sonraki yıllarda da bu artışı sürdürmüştür. Korelasyon tablosunda da Gültepe Mahallesi nüfusu ile havalimanı istatistikleri arasında yüksek düzeyde anlamlı bir ilişki tespit edilmiştir. 2013 yılında havalimanına bir alan üzerinde Tilmerç Mahallesi de kurulmuş ve Batman ilinin en seçkin mahallelerinden biri haline gelmiştir.

Batman Havalimanı kurulduktan sonra Gültepe Mahallesi nüfusunda büyük artış yaşanmakla beraber Tilmerç Mahallesi de kurulmuş ve gelişim sergilemiş; bu mahalleler gelinen noktada alışveriş merkezlerine, büyük konut projelerine, işyerlerine, sosyal alan ve tesislere ev sahipliği yapmakta, bununla beraber yeni yatırım projeleri için de bir cazibe merkezi haline gelmektedir. Bu yönüyle Batman Havalimanı'na yakın bölgelerin “aerotropolis” veya “havalimanı şehri” kavramı çerçevesinde değerlendirilmesi de mümkündür.

Çalışmada Batman ili nüfus verileri bağımsız değişkenleri olan Batman Havalimanı yolcu, yük ve ticari uçak verileri ile karşılaştırılmış ve özellikle kentleşme ile (Gültepe Mahallesi) aralarında yüksek düzeyde anlamlı bir ilişki tespit edilmiştir.

Çalışma genel çerçevede değerlendirilecek olursa, veriler toplanırken bütün tanımlayıcı istatistiklerin aynı yıllara ait verilerine ulaşamadığından bazı veriler aynı yılları kapsarken diğer veriler farklı yıl aralıklarını kapsamaktadır. Çalışmada, Batman Havalimanı ile Batman ilinin ithalat, ihracat, kişi başına düşen GSYH, bitkisel üretim değerleri ve net göç oranı arasında anlamlı bir ilişki saptanamadı. Ancak Batman Havalimanı'nın ilin turizm, imalat sanayi, kentleşme ve açılan işletme sayıları ile anlamlı bir ilişkisi gözlemlenmektedir. Çalışmada bazı göstergeler arasında ilişki saptanmasına rağmen bu ilişkiler için nedensellik sonuçları çıkarılamaz. Bu tabloda başka faktörler de etkili olmuş olabilir. İlerleyen dönemlerde Batman Havalimanı, şehrin ekonomisine doğrudan veya dolaylı daha büyük katkı sunabilecektir. Bütün bu analiz edilen verilerle beraber ülkenin ekonomik durumu, havacılık sektörünün yakaladığı ivme ve şehrin yatırımlar bağlamında aurası da bu ilişkinin seyrini belirleyecektir.

Çalışmada Batman Havalimanı'nın paralel bir grafik çizen yolcu, yük ve ticari uçak sayılarının Batman ilinde açılan işletme sayıları, tesise gelen yabancı, yerli ve ikisinin toplam sayısı, geceleyen yabancı, yerli ve ikisinin toplam sayısı, imalat sanayi işletme ve istihdam sayısı, ilin bitkisel üretim değeri ve Gültepe Mahallesi nüfusu ile arasında anlamlı bir ilişki gözlemlenirken toplam işlenen tarım alanıyla da negatif anlamlı bir ilişki tespit edildi. Ekonomik performans için özellikle önem arz eden ithalat ve ihracat verileri ile pozitif yönde bir ilişki tespit edilirken bu ilişkinin anlamlılık düzeyi düşük orandadır. Buna göre Batman Havalimanı şehrin turizmi, üretimi, ticareti ve kentleşmesiyle olumlu bir ilişki içindeyken işlenen tarım alanları ile zıt yönlü bir ilişki içindedir.

Analiz edilen Batman ili ekonomisine ait bazı veriler, yıllara göre azalış ve artış eğilimleri bakımından dalgalı bir grafik çizmişlerse de özellikle Batman Havalimanı kurulduktan sonra bu dalgalı seyrin daha büyük sayısal değerlerle devam ettiği gözlemlenmiştir. Çalışma sonuçlarına göre bütün veriler için geçerli değilse bile genel çerçevede Batman Havalimanı'nın Batman ili makroekonomisiyle bir ilişkisi olduğundan söz edilebilir.

Batman Havalimanı'nın yıllık 1 milyon iç hat ve 1 milyon da dış hat olmak üzere yıllık 2 milyon yolcu kapasitesi olmasına karşın şu ana kadar yakaladığı en yüksek yolcu sayısı 2018 yılında 665.306 olmuştur. Bu sayı Batman Havalimanı tarihinin en yüksek yolcu sayısı olmakla birlikte yıllık kapasitenin sadece %33'üne denk gelmektedir. Batman Havalimanı'nın Batman ilinin ekonomisine daha çok katkıda bulunabilmesi için havalimanının aktivitesinin yükselmesi, uçak trafiğinin artması gerekmektedir. Uçak trafiğiyle beraber uçuş noktalarının da artırılması şehrin iç hatlar bağlamında farklı şehirlerle ekonomik ve kültürel ilişkiler kurmasına büyük olanak sağlayacaktır.

Makroekonomik performans olgusu, ekonominin diğer unsurlarının da sağlanmasında yani bir bütünlük arz etmeinde akla gelen bir olgudur. Makroekonomik performansın yükseltilmesi, şehrin ekonomik anlamda gelişiminin sağlanmasından sonra bu durum sağlıktan eğitime, bilimden sosyo-kültürel aktivasyona kadar her alanı etkileyecek, geliştirebilecektir. Batman ilinin 2022 yılında kayıtlı işsiz sayısı 46.171'dir (Kalkan, 2022: 21). İlin Hasankeyf ilçesi gibi kendi turizmine potansiyel olabilecek mekanlarının yanı sıra Diyarbakır ve Mardin gibi tarih turizmi açısından elverişli komşuları bulunmaktadır. Batman ili aynı zamanda tarıma elverişli arazilere sahiptir. Görüldüğü üzere Batman ili bünyesinde turizm adına potansiyel taşımakla beraber mevcut potansiyelin ekonomiye kazandırılması gerekmektedir.

Havalimanının ekonomi dışında eğitim, sağlık, sosyo-kültürel faaliyetleri destekler nitelikte etkileri mevcuttur. Örneğin, 2017 yılında başlatılan “Biz Anadoluyuz” projesi kapsamında öğrenciler-çocuklar Batman'dan hava yoluyla diğer illere gönderilmiştir (bkz. Ek 6). Aynı şekilde ambulans uçaklar da acil durumlarda havalimanı vasıtasıyla harekete geçebilmektedir (bkz. Ek 12). Bu faaliyetler dışında spor faaliyetlerinde, sanatsal faaliyetlerde, acil müdahale gerektiren durumlarda da havalimanlarının önemi ortaya çıkmaktadır.

Batman ilinde Sağlık Turizmi Yetki Belgesi'ne sahip hastanelere yurt dışından da hastalar gelebilmektedir (bkz Ek 13). Özel hastane yetkilileriyle yapılan mülakatlarda yetkililer,

hastaların çoğunluğunun Irak'tan olmak üzere farklı ortadoğu ülkelerinden geldiğini ifade etmişlerdir. Vize sorunu ve sınır kapısında uzun süre bekleme sorununun Batman iline yurt dışından gelebilecek hastalar için dezavantaj olduğu, ulaşım imkânlarının ve özellikle de uçak seferlerinin başlatılmasının sağlık turizmi açısından Batman iline büyük katkı sunacağı, bununla beraber ilin ticaretine ve turizmine de önemli ölçüde katkı sunabileceği hastane yetkililerince belirtildi. Aynı şekilde Batman ilinde faaliyet gösteren meslek odaları, ticaret odaları ve diğer yatırımcılar da basın yoluyla ilin uçak ve uçuş noktası sayısının artırılmasını talep etmektedir. BATSO Başkanı Abdülkadir Demir, Batman ilinden hava yolu taşımacılığına büyük rağbet olduğunu, hava yolu şirketlerinin buna kulak vermesi gerektiğini belirterek; “Batman, 23 cazibe il arasına alındı. Batı'daki iş dünyası da bölgede yatırımlarda Batman'ı tercih ediyor. Fakat uçak sayısının yetersizliği yüzünden maalesef bazı yatırımcıları buraya getirmekte zorlanıyoruz” şeklinde açıklama yapmıştır (Airporthaber, 2017). Yerel basında da talebin yüksek olmasına karşın uçak ve uçuş noktası sayılarının yetersiz olduğu dile getirilmektedir.

Batman Havalimanı'nın kapasite kullanım oranı düşük kalmasına rağmen çalışmada bazı makroekonomik göstergelerle ilişkisini tespit ettik. Kapasite kullanım oranının artması, yani uçak sayısının ve buna bağlı olarak yolcu ve yük sayısının artması, şehrin makroekonomik performansını artıracabileceği gibi ilin ekonomisine de daha büyük katkılar sunabilecektir.

KAYNAKÇA

- Airporthaber, (2017). "Batman'a Uçuş Sayısının Artırılması İçin Lobi Oluşturacağız". <https://www.airporthaber.com/havacilik-haberleri/batmana-ucus-sayisinin-artirilmesi-icin-lobi-olusturacagiz.html> Erişim Tarihi: 10 Haziran 2023.
- Akcan, S. (2018). Batman'da Petrolün Bulunması, Kente Sosyoekonomik ve Sosyokültürel Etkileri (1940-1970). *T.C. Batman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı* (Yüksek Lisans Tezi). Batman.
- Akça, M. (2020). Bölgesel Kalkınmada Havalimanı Rollerini: İşleticiler İçin Öneriler. *Doğu Anadolu Sosyal Bilimlerde Eğilimler Dergisi*, 4(1), 27-39.
- Akoğlu, B., & Fidan, Y. (2020). Dünyada Hava Kargo Taşımacılığı Pazarı Ve Türkiye'nin Yeri. *Ekonomi, İşletme ve Yönetim Dergisi*, 4(1), 30-51.
- Akkuş, E. (2012). Phillips Eğrisi: Enflasyon-İşsizlik Değiş-Tokuşu Teorik Bir İnceleme. *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, 62(2), 99-151.
- Alaeddinoğlu, F., & Tekin, M. K. (2020). Turizmin Ekonomik, Sosyo-Kültürel ve Çevresel Açısından Yerel Halkın Yaşam Kalitesine Etkileri: Batman Örneği. *Ege Coğrafya Dergisi*, 29(2), 243-257.
- Aldan, A., & Üngör, M. (2012). Milli Gelir, Yurtiçi Hâsıla ve Dış Ticaret Hadleri Üzerine Bir İnceleme. *ODTÜ Gelişme Dergisi*, 39(2), 179-196.
- Alıcı, A. (2017). Havalimanı Gelir Türleri ve Havacılık Dışı Ticari Gelirlerin Önemi. *Hukuk ve İktisat Araştırmaları Dergisi*, 1-16.
- Altuntaş, M., & Kılıç, E. (2021). Havayolu Taşımacılığı ile Ekonomik Büyüme Arasındaki İlişkinin İncelenmesi: Türkiye Örneği. *Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 23(1), 187-202.
- Arslan, E. (2020). Yeni Tokat Havalimanı'nın Bölgesel Turizm Hareketlerindeki Rolü: Memleket Ziyaretleri Kapsamında Bir Araştırma. *Tourism and Recreation*, 2(2), 97-105.
- Arslan, G. E. (2013). Ekonomik Büyüme, Kalkınma ve Gelir Dağılımı. *Hitit Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* (2), 45-52.
- Arslan, R. (2021). Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgelerindeki Havalimanlarının Cırtıc Temelli Waspas Yöntemi İle Sıralanması. *Uluslararası İktisadi ve İdari Akademik Araştırmalar Dergisi*, 1(1), 27-38.
- Atalay, H. (2022). İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı'nın kent ve mekan gelişiminin bölgenin sosyo-mekânsal değişimine etkileri: Tuzla İlçesi Örneği. *Maltepe Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü* (Yüksek Lisans Tezi). İstanbul.
- Ataman, B. C., (1998). İşsizlik Sorununa Yeni Yaklaşımlar. *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, 53(1), 59-72.
- Atioğlu, E. (2021). Türk Sivil Havacılık Sektörünün Ekonomik Büyüme Üzerindeki Etkileri. *Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi SBE Dergisi*, 11(4), 1936-1945.

- Aydoğan, A. (2020). Atatürk Dönemi Türk Havacılık Faaliyetleri ve Havacılık Faaliyetlerinin Gelişim Süreci. *Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, 4(2), 71.
- Bakırcı, M. (2012). Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye'de Havayolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi ve Mevcut Yapısı. *Marmara Coğrafya Dergisi* (25), 340-377.
- Başer, V. (2019). Kamu Ulaşım Yatırımlarının Taşınmaz Üzerindeki Etkileri: Ordu-Giresun Havalimanı Örneği. *Karadeniz Fen Bilimleri Dergisi*, 9(1), 82-93.
- Batman Ticaret Borsası. (2019). *Batman İli Ekonomik Görünüm Raporu 2018*. Batman.
- Batman Valiliği, (T.y.). Batman'da Tarım, Seracılık, Bağcılık, Orman ve Hayvancılık. Erişim Tarihi: 25 Mayıs 2023. <http://www.batman.gov.tr/seracilik-ve-bagcilik>
- Batman Valiliği, (2022). Batman ve Petrol (TPAO). <http://www.batman.gov.tr/tpao-ekonomi> Erişim Tarihi: 02 Mayıs 2023
- Batman Valiliği (2023). *Basın Duyurusu*. <http://www.batman.gov.tr/basin-aciklamasi-02032023> Erişim Tarihi: 10 Mart 2023
- BATSO. (2018). *Batman Ticaret ve Sanayi Odası Stratejik Planı 2018-2022*. Batman.
- Bayrakdar, S., & İncekara, A. (2013). Türkiye'nin Genç İşsizlik Profili. *Çalışma İlişkileri Dergisi*, 4(1), 15-38.
- Bayram, S. (2019). Türkiye'deki Kamu Harcamalarının Seçilmiş Makroekonomik Göstergeler Üzerindeki Etkisi. *T.C. Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü*. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul
- Bolayırılı, Y. (2000). *Kayseri 3. Havacılık Sempozyumu Kitapçığı*. Erciyes Üniversitesi. Kayseri.
- Borna Seifloo, T. (2020). Quantitative evaluation of airport driven urban development model: Case of Istanbul airport (Havalimanına Bağlı Kentsel Gelişme Sayısal Tahmin Modeli: İstanbul Havalimanı Örneği). *İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*. (Doktora Tezi).
- Budd, L., & Ison, S. (2017). The Role of Dedicated Freight Aircraft in the Provision of Global Airfreight Services. *Journal of Air Transport Management* (61), 34-40.
- Bulut, Ş. (2017). Fiyatlar Genel Düzeyi ile Döviz Kuru Arasındaki Eşbütünleme ve Nedensellik İlişkisi: Türkiye Örneği. *Aydın İktisat Fakültesi Dergisi*, 2(1), 1-10.
- Button, K. ve Yuan, J. (2013). Airfreight Transport and Economic Development: An Examination of Causality. *Urban Studies*, 50(2), 329-340.
- Coşkun, Ogün. (2013). Doğu Anadolu Bölgesi'nde Kentleşme ve Kentsel Gelişim. *Doğu Coğrafya Dergisi*, 30, 229-256.
- Çevik, U. (1996). Türkiye'de Sivil Havacılık Sektörü ve Sivil Havacılık Sektörüne Sağlanan Devlet Desteği. *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü* (Yüksek Lisans Tezi).
- Çoban, Ö., Dilek, S. E., & Harman, S. (2017). Batman İlinde Turizm Gelişiminin Değerlendirilmesi. *The Journal of Academic Social Science Studies* (56), 437-455.

- Debbage, K. G. (1999). Air Transportation and Urban-Economic Restructuring: Competitive Advantage in the US Carolinas. *Journal of Air Transport Management*, 5(4), 211-221.
- Demir, Ş. (2016). Cumhuriyet Döneminde Siirt. (Ş. BULAK, Editör) *İstanbul: Düzey Yayınevi*.
- DHMI Havacılık Bilgi Yönetimi (AIM) Şube Müdürlüğü (2022). Yol Ücretleri. file:///C:/Users/dhm18448/Downloads/LT_Circ_2022_B_14_en%20(1).pdf. Erişim Tarihi: 4 Mayıs 2023
- DHMI Genel Müdürlüğü Pazarlama ve Ticaret Dairesi Başkanlığı, (2020c-2021c). *DHMI Ücret Tarifeleri*. <https://www.dhmi.gov.tr/Sayfalar/UcretTarifeleri.aspx> Erişim Tarihi: 10 Mayıs 2023
- DHMI Genel Müdürlüğü Strateji Geliştirme Daire Başkanlığı. (2023). *2022 Havayolu Sektör Raporu*. Ankara, Mayıs 2023.
- Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü. (2011). *DHMI Genel Müdürlüğü 2010 Yılı Faaliyet Raporu*. Ankara.
- Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü. (2012). *DHMI Genel Müdürlüğü 2011 Yılı Faaliyet Raporu*. Ankara.
- Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü. (2018). *DHMI Genel Müdürlüğü 2017 Yılı Faaliyet Raporu*. Ankara.
- Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü. (2019). *DHMI Genel Müdürlüğü 2018 Yılı Faaliyet Raporu*. Ankara.
- Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü. (2022). *DHMI Genel Müdürlüğü 2021 Yılı Faaliyet Raporu*. Ankara.
- Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü. (2023). *DHMI Genel Müdürlüğü 2022 Yılı Faaliyet Raporu*. Ankara.
- DHMI, (t.y.). *EUROCONTROL Hakkında Sıkça Sorulan Sorular*. https://www.dhmi.gov.tr/PublishingImages/Sayfalar/Ssd/EuroControlSbMd/Sorular/2022%20OCAK_SIK%20SORULAN_SORULAR.pdf Erişim Tarihi: 20 Nisan 2023.
- Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, (t.y.). *Kısaca EUROCONTROL Teşkilatı* <https://www.dhmi.gov.tr/Sayfalar/Ssd/EuroControlSbMd/Eurocontrol.aspx> Erişim Tarihi: 10 Nisan 2023
- DİKA. (2021). TRC3 Bölgesinde Bağcılığın Geliştirilmesi Raporu. *Mardin: Dicle Kalkınma Ajansı*. <https://www.dika.org.tr/dokumanflipbook/trc3-bolgesinde-bagciligin-gelistirilmesi-raporu/554/0> adresinden alındı.
- Doerr, L., Dorn, F., Gaebler, S., & Potrafke, N. (2020). How New Airport Infrastructure Promotes Tourism: Evidence From a Synthetic Control Approach in German Regions. *Regional Studies*, 54(10), 1402-1412.
- Durkaya, M., & Ceylan, S. (2006). Vergi Gelirleri ve Ekonomik Büyüme. *Maliye Dergisi*(150), 79-89.

- Dursun, E. (2023). Singapur İçin Havayolu Taşımacılığı, Ticari Açıklık, Endüstriyel Gelişme ve Ekonomik Kalkınma Arasındaki İlişki: Eş Bütünleşik Bir Regresyon Yaklaşımı. *Üçüncü Sektör Sosyal Ekonomi Dergisi*, 58(1), 282-299.
- Egeli, S. (2021). Hava Gücünün Tarihi Gelişimi: Nitelikler, Bileşenler, Görevler ve Etkinlik Açısından Bir Değerlendirme. *Güvenlik Stratejileri Dergisi*, 17(39), 611.
- Erbay, E. R., & Özden, M. (2013). İktisadi Kalkınma Kuramlarına Eleştirel Yaklaşım. *Namık Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Metinleri*, 2-3.
- Erdoğan, H. T. (2016). Ulaşım Hizmetlerinin Ekonomik Kalkınma Üzerine Etkisi. *İstanbul Gelişim Üniversitesi Sosyala Bilimler Dergisi*, 3(1), 187-215.
- Erol, H., Özdemir A., & Yurdakul, E. M., (2010). Türkiye’de İşsizliğin Yol Açtığı Olumsuz Sonuçların Giderilmesinde 4447 Sayılı İşsizlik Sigortası Kanununun İşlevi. *Tisk Akademi*, 5(10), 6-36.
- Gülbaba Erol, T., & Karaman, A. S. (2016). Havalimanı Kapasite Kullanımı ve Slot Koordinasyon İlkeleri. *Türk Hava Kurumu Üniversitesi*, 122-131.
- Eski, S., & Tasus, H. (2018). Havaalanlarında Sunulan Yer Hizmetlerinin Avrupa Ekonomisine Etkisi: Türkiye, Almanya ve İngiltere Uygulamaları. *Kastamonu Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 1(20).
- Gerede, E. (2006). Havacılık Emniyeti ve Havacılık Güvenliği Kavramları Arasındaki İlişki ve Farkların Belirlenmesine Yönelik Bir Çalışma. *Yönetim Dergisi*, 30.
- Gökdalay, M., & Köse, Y. (2021). Havalimanı Özelleştirme Değerlemesi: Türkiye’de Bulunan Çeşitli Sivil Havalimanları Üzerinde Ampirik Bir İnceleme. *Üçüncü Sektör Sosyal Ekonomi Dergisi*, 56(4), 2246-2259.
- Green, R. K. (2007). Airports and Economic Development. *Real Estate Economics*, 35(1), 91-112.
- Güney, G. (2020). Brics ve Türkiye’de Yakınsama: Makroekonomik Performans Göstergeleri Açısından Ampirik Bir Analiz. *T.C. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yüksek Lisans Tezi)*. İstanbul.
- Güngör , H. (2019). Havaalanlarının Yöre Turizmine Katkılarına Yönelik Nitel Bir Araştırma: Balıkesir Edremit Kocaseyit Havalimanı Örneği. Balıkesir: *T.C. Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yüksek Lisans Tezi)*.
- Gürkan, Ö. (1999). İktisada giriş, 3. Baskı, *Attila Kitabevi*, Ankara.
- T.C. Hasankeyf Kaymakamlığı (t.y.). *Hasankeyf-Fotoğraflarla İlçemiz*. <http://www.hasankeyf.gov.tr/fotograflarla-ilcemiz> Erişim Tarihi: 20 Haziran 2023.
- Hazine ve Maliye Bakanlığı, (2022). *Kamu İşletmeleri Listesi*. https://ms.hmb.gov.tr/uploads/2022/04/Kamu-Isletmeleri-Listesi_31.03.2022-1.pdf Erişim Tarihi: 3 Nisan 2023
- İGA. (2014). İGA KURUM PROFİLİ. http://iga.phtools.net/files/iga_kurum_profil_i_tr.pdf Ziyaret Tarihi:15 Mart 2023

- İnan, T. (2019). Chicago Konvansiyonu Doğrultusunda Gelişen Sivil Havacılık Sektöründe Havayollarında Uygulanan Filo Planlama Stratejileri. *Kapadokya Akademik Bakış Dergisi*, 2(2), 167-177.
- İnan, T. (2020). Sivil Havacılıkta Güncel Konular: Sivil Havacılık Tarihi ve Değişen Trendler (1. b.). *İstanbul: Hiper Yayın*.
- İpekyüz, N., Özcan, M., Saka, G., & Aytekin, N. (2001). *GAP Bölge Kalkınma Planı Sağlık Sektörü Raporu*. TTB Diyarbakır-Batman-Siirt Tabip Odası. Diyarbakır.
- Kalkan, D. (2022). *İşgücü Piyasası Araştırması Batman İli 2022 Yılı Sonuç Raporu*. Türkiye İş Kurumu, Batman Çalışma ve İş Kurumu İl Müdürlüğü. Batman.
- Kasarda, J. D. (2008). Shopping in the Airport City and Aerotropolis. *Research Review*, 15(2), 50-56.
- Karaağaoğlu, N. (2006). Sivil Havacılık Alanındaki Sektör Beklentileri ve İstihdam Taleplerinin Akademik Programların Oluşturulmasında Etkisi: YÖK-SHGM Sivil Havacılık Eğitim Komisyonu Çalışmaları. *Maltepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü* (Yüksek Lisans Tezi). İstanbul.
- Karacagil, Ö. (2012). Osmanlı Havacılığının Kuruluşuna Dair Nizamnameler. *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi*(27), 43.
- Karagül, M. (2014). Kalkınma Sürecinde Üretim Faktörlerinin Yeniden Tanımlanması. *Leges Ekonomik ve Hukuk Araştırmaları Dergisi*, 1(1), 1-11.
- Karataş, M., & Çankaya, E. (2010). İktisadi Kalkınma Sürecinde Beşeri Sermayeye İlişkin Bir İnceleme. *Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*(3), 29-55.
- Karayolları Genel Müdürlüğü, (t.y.). *Satış Cinslerine Göre Yol Ağı (Km)*. <https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Bolgeler/9Bolge/iller/ilBatman.aspx> Erişim Tarihi: 01 Haziran 2023.
- Kaypak, Ş., & Bimay, M. (2016). Suriye Savaşı Nedeniyle Yaşanan Göçün Ekonomik ve Sosyo- Kültürel Etkileri: Batman Örneği. *Batman Üniversitesi Yaşam Bilimleri Dergisi*, 6(1), 84-110.
- Kılıç, D., Turğut, M. (2019). Kentsel Lojistik Açısından İstanbul Havalimanı ve Atatürk Havalimanı'nın Değerlendirilmesi. *Afyon Kocatepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 21 (2) , 148-157
- Kiracı, K., Battal, Ü., & Kayhan, S. (2014). Havaalanlarının Analizi ve Devlet Hava Meydanları İşletmesi'nin (DHMİ) Özelleştirilmesi Konusunda Öneriler. *Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 11(27), 121-140.
- Kıyanççek, C. (2018). Türkiye'de Havayolu Taşımacılığı ve İktisadi Değişkenler Arasındaki Nedensellik İlişkisi. *Gaziantep Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü* (Yüksek Lisans Tezi). Gaziantep.
- Kiracı, K., and Bakır, M. (2019). Causal Relationship Between Air Transport and Economic Growth: Evidence from Panel Data for High, Upper-Middle, Lower-Middle and Low-

- Income Countries. *Khazar Journal of Humanities and Social Sciences*, Volume 22, No: 3, 24-43
- Köklü, N., Büyüköztürk, Ş. & Çokluk Bökeoğlu, Ö. (2006). Sosyal Bilimler İçin İstatistik. *Pegem Yayınları*. Ankara.
- Kuyucak Şengür, F. (2017). Havaalanı İşletmeciliğinde Yeni Eğilimler: Türkiye Üzerine Bir Değerlendirme. *Uluslararası Yönetim İktisat ve İşletme Dergisi*, 13(4), 751-766.
- Küçük Yılmaz, A., Durak, M. Ş., Özdemir, E., Kıracı Kasım, & Tanrıverdi Gökhan. (2017). Eskişehir İlinde Hava yolu Yolcu Potansiyelinin Belirlenmesi Üzerine Bir Karar Ağacı Uygulaması. *Anadolu Üniversitesi Bilim ve Teknoloji Dergisi B – Teorik Bilimler*, 5(1), 22-33.
- Küçük, M., & Güneş, G. (2013). Yerel Kalkınmada Bir Etken Olarak Turizm: Yerel Sivil Toplum Kuruluşlarının Görüşleri. *Çağdaş Yerel Yönetimler Dergisi*, 22(4), 23-50.
- Küçükönel, H. (1998, Ağustos). Havaalanı Yolcu Terminal Kapasitesi Ve Adnan Menderes Havaalanı Dış-Hatlar Terminali Kapasite Analizi. *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü*, (Yüksek Lisans Tezi). Eskişehir.
- Korul, V. & Küçükönel, H. (2003). Türk Sivil Havacılık Sisteminin Yapısal Analizi. *Ege Akademik Bakış Dergisi*, 3(1), 24-28.
- Kültür ve Turizm Bakanlığı, (t.y.). Turizm İstatistikleri-Tanımlar. <https://mugla.ktb.gov.tr/Eklenti/51478,konaklama-istatistik-kullanici-yar-dim-dokumanipdf.PDF?0> Erişim Tarihi: 25 Haziran 2023.
- Kültür ve Turizm Bakanlığı, (2023). Turizm Yatırım ve İşletme (Bakanlık) Belgeli Tesis İstatistikleri. <https://yigm.ktb.gov.tr/TR-201136/turizm-yatirim-ve-isletme-bakanlik-belgeli-tesis-istatistikleri.html> Erişim Tarihi: 1 Mayıs 2023.
- Macit, D., & Macit, A. (2017). Türkiye’de Sivil Havacılık Sektöründe İstihdamın Mevcut Durumu, Sorunları Ve Sorunların Çözümüne Yönelik Öneriler. *Journal of Emerging Economies and Policy*, 2(2), 74-85.
- Mukkala, K. & Tervo, H. (2013). Air Transportation and Regional Growth: Which Way Does The Causality Run?. *Environment and Planing*, 45(6), 1508-1520.
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, (2022). *Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü 2022 Yılı Faaliyet Raporu*. Ankara.
- Oktayer, A. (2010). Türkiye’de Bütçe Açığı, Para Arzı ve Enflasyon İlişkisi. *Maliye Dergisi*(158), 431-447.
- Orbay, Z. (2009). Türkiye’de Havacılık ve Uçak Yapımı (1 b.). *İstanbul: Türk Bilim Tarihi Kurumu Yayınları*.
- Öçal, B. (2022). COVID-19 Sürecinde İhracat ve Hava Kargo Taşımacılığı: Antalya Havalimanı Üzerine Bir Araştırma. *Yönetim ve Ekonomi*, 29(2), 259-280.
- Özel, H. A. (2012). Ekonomik Büyümenin Teorik Temelleri. *Çankırı Karatekin Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 2 (1), 63-72.

- Özür, N. (2018). Türkiye’de Havalimanlarının Kuruluş Yerlerinin Sürdürülebilir Arazi Kullanımı Bakımından Değerlendirilmesi. *Türk Coğrafya Dergisi*, (71), 15-25.
- Profillıdıs, V., Botzoris, G. (2015), Air Passenger Transport and Economic Activity. *Journal of Air Transport Management*, (49), 23-27.
- Sağlık Bakanlığı, (2023). Yetkili Sağlık Tesisleri. https://shgmturizmdb.saglik.gov.tr/Eklenti/45913/0/hastanelerpdf.pdf?_tag1=FE8CD8E75CD405B0435E598D2D9A9BBA33B7B9A6 Erişim Tarihi: 17 Haziran 2023.
- Sarı, A., Alptekin, E., & Demir, H. (2018). Denizli Çardak Havaalanı Kargo Terminali Gerekliliği. K. Çapraz, I. R. Badea, & M. Yılmaz içinde, 1. Intraders Uluslararası Ticaret Kongresi Kongre Kitabı (1 b., s. 158-171). *Sakarya: Hiper Yayın*.
- Sarıkaya, C. (2015). Tarihi Gelişim İçerisinde Türk Hava Harp Sanayi. *Gebze Teknik Üniversitesi (Yüksek Lisans Tezi)*, 7.
- Sarılgan, A. E. (2011). Türkiye’de Bölgesel Havayolu Taşımacılığının Geliştirilmesi İçin Yapılması Gerekenler. *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 11(1), 69-88.
- Saygılı, Ş., Cihan C., & Yurtoğlu H., (2002). Türkiye Ekonomisinde Sermaye Birikimi Büyüme ve Verimlilik 1972-2000. *Ekonomik Modeller ve Stratejik Araştırmalar Genel Müdürlüğü*, DPT.
- Seetanah, B., Teeroovengadam, V., & Nunkoo, R. S. (2018). Destination Satisfaction and Revisit Intention of Tourists: Does The Quality of Airport Services Matter? *Journal of Hospitality & Tourism Research*, 44(1), 134-148.
- Seifloo, T. B. (2020). Quantitative Evaluation of Airport Driven Urban Development Model: Case of Istanbul Airport. *Istanbul Technical University Graduate School of Science (Ph. D. Thesis)*.
- Semiz Çelik, D. (2017). Havayolu Taşımacılığı Endüstrisi ve Ekonomik Etkileri. *Uluslararası Bilimsel Araştırmalar Dergisi*, 2(8), 82-89.
- Sertakan, İ. (2014). Devlet Hava Meydanları İşletmesinin (DHMİ) Kurumsal Yapısı ve Hizmetleri ile Hukuki Statüsü. *T.C. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü*, (Yüksek Lisans Tezi). İstanbul.
- Sesliokuyucu, O. S., Sayar, G., & Polat, İ. (2019). Hava Taşımacılığı ve Uluslararası Ticaret: Avrupa Ülkelerinin Kümeleme Yöntemi ile Haritalandırılması. *11th International Conference of Strategic Research on Scientific Studies and Education*, 286-295.
- Seyidoğlu, H. (2006). İktisat Biliminin Temelleri. *İstanbul: Güzem Can Yayınları*.
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, (2023). *Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü 2022 Yılı Faaliyet Raporu*. Ankara.
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, (2023 veya t.y.). Havaalanı, Heliport, Yer Hizmetleri ve Terminal İşletmeleri. <https://web.shgm.gov.tr/tr/havacilik-isletmeleri/2071-havaalani-ve-terminal-isletmeleri> Erişim: 5 Nisan 2023.

- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, (t.y.). Havaalanı, Heliport, Yer Hizmetleri ve Terminal İşletmeleri. <https://web.shgm.gov.tr/tr/havacilik-isletmeleri/2071-havaalani-ve-terminal-isletmeleri> Erişim Tarihi: 5 Nisan 2023
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, (t.y.). Tarihçe. <https://web.shgm.gov.tr/tr/kurumsal/1--tarihce> Erişim Tarihi: 15 Mart 2023
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, (t.y.). Uluslararası İlişkiler. <https://web.shgm.gov.tr/tr/uluslararasi-iliskiler/2188-uluslararasi-iliskiler> Erişim Tarihi: 28 Nisan 2023
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, (t.y.). Ülkemizdeki Havaalanlarına Ait Bilgiler. <https://web.shgm.gov.tr/tr/havaalanlari/381-havaalanlari> Erişim Tarihi: 30 Mayıs 2023
- Sun, M. (2019). Sivil Havacılık Sektörünün Tarihsel Gelişimi ve Ekonomik Krizlerin Havacılık Sektörüne Etkileri. *Tokat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü*, (Yüksek Lisans Tezi).
- Sungur, O., Aydın, H. İ., & Eren, M. V. (2016). Türkiye’de Ar-Ge, İnovasyon, İhracat Ve Ekonomik Büyüme Arasındaki İlişki: Asimetrik Nedensellik Analizi. *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 21(1), 173-192.
- Sunkar, M., & Tonbul, S. (2011). Batman Şehrinin Kuruluş ve Gelişmesi. *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü Coğrafya Dergisi*(21), 18-38.
- Tang, K., Wang, H. J., and Wang, N. (2022). The Relationship between the Airport Economy and Regional Development in China. *Emerging Markets Finance and Trade*, 58(3), 812- 822.
- Taş, H., & Bilen, M. (2014). Avrupa Birliği ve Türkiye’de Genç İşsizliği Sorunu ve Çözüm Önerileri. *Emek ve Toplum*, 3(6), 50-69.
- Turan, T. (2008). İktisadi Büyüme Teorisine Giriş. Yalın Yayıncılık. İstanbul; akt. Özel, H. A. (2012). Ekonomik Büyümenin Teorik Temelleri. *Çankırı Karatekin Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 2(1), 63-72.
- Turgut, M., & Gürsoy, İ. (2023). Çukurova Bölgesel Havalimanının TR62 Düzey 2 Bölgesinde Kalkınmaya Etkilerinin Değerlendirilmesi. *Bölgesel Kalkınma Dergisi*, 1(1), 61-82.
- Turnacıgil, S. (2020). Havayolu Taşımacılığının Bölgesel Gayrisafi Yurt İçi Hasıla Düzeyi İle İlişkisi: TR62 Bölgesinde Bir Nedensellik Araştırması. Hava Taşımacılığı ve Bölgesel Kalkınma Uluslararası Sempozyumu Bildiri Kitabı (s. 25-35). *Mersin: Toros Üniversitesi Yayınevi*.
- Tümenbatur Atiye, & Tanyaş, M. (2021). Havalimanı Kenti Kavramı: Türkiye’deki Bazı Havalimanlarının Karşılaştırılması. *Beykoz Akademi Dergisi*, 9(1), 108-119.
- TÜPRAŞ. (2023). *TÜPRAŞ 2022 Yılı Faaliyet Raporu*. Ankara.
- TPAO, (2022). *Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı 2021 Yılı Faaliyet Raporu*. Ankara.
- TÜPRAŞ, (t.y.). İşleme Kapasitesi. <https://www.tupras.com.tr/rafineri/batman-rafinerisi> Erişim Tarihi: 20.03.2023

- Türkiye İstatistik Kurumu, (t.y.). Toplam Nüfus Kişi. <https://cip.tuik.gov.tr/#> Erişim Tarihi: 20 Mart 2023
- Uçar, A., Şemşit, S., & Negiz, N. (2017). Avrupa Birliği Akıllı Kent Uygulamaları ve Türkiye'deki Uygulamaları. *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 22(Kayfor15 Özel Sayısı), 1785-1798.
- UAB, (2011). *Ulaştırma Bakanlığı 2009 Yılı Faaliyet Raporu*. Ankara.
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, (T.Y.). *Hava Meydanları Daire Başkanlıkları*. <https://aygm.uab.gov.tr/hava-meydanlari-daire-baskanliklari> Erişim Tarihi: 1 Nisan 2023
- Ünal, Ç., (2019). Türkiye'nin 1. düzey bölgelerinde göç istatistiklerinin değişim analizi (2007-2017). *Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*. 21(2), 737-758.
- Var, D., & Gürdal, T. (2021). Sivil Havacılık Sektöründe Devletin Düzenleyici Rolü: Türkiye Örneği. *Uluslararası Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 7(2), 67-88.
- Wong, S. C., Chew, P. S., Chew, Y. T., Mok, J. Y., & Sim, S. Y. (2017). *Regional Development of Specification and Employment Developmant in Sabah and Sarawak: An Analysis With Shift Share Techniques* (Doctoral Dissertation, UTAR).
- Yalçın, O. (2016). Havacılık, Hava Gücünün Doğuşu ve Birinci Dünya Savaşına Etkisi. *Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, 15(59).
- Yalçın, S., (2020). Davranış Bilimlerinde İstatistik Korelasyon Analizi. https://acikders.ankara.edu.tr/pluginfile.php/180245/mod_resource/content/0/5.1.korelasyon.pdf Erişim Tarihi: 10 Haziran 2023
- Yavuz, İ. (2013). Mustafa Kemal'in Uçakları Türkiye'nin Uçak İmalat Tarihi (1923-2012). *İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları*.
- Yetkiner, H. (2012). *Sorularla Makro İktisat* (2 b.). Ankara: Efil Yayınevi.
- Yılmaz, F. (2020). Türkiye'de Sivil Havacılık Sektörünün Tarihsel Gelişimi ve 2003-2018 Yılları Arasında Sektörün Değerlendirilmesi. *Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi*, 7(1), 113-129.
- Yılmazer, M. (2010). Doğrudan Yabancı Yatırımlar, Dış Ticaret ve Ekonomik Büyüme İlişkisi: Türkiye Üzerine Bir Deneme. *Sosyal Bilimler*, (1), 241-160.
- Yücel, F. (2006). Dış Ticaretin Belirleyicileri Üzerine Teorik Bir Yaklaşım. *Sosyoekonomi*, 4(4), 47-68.
- Yüksel, H. (2014). Sivil Havacılığın Gelişimi ve Küreselleşme Sürecine Katkıları: Türkiye Örneği. *Süleyman Demirel Üniversitesi Vizyoner Dergisi*, 5(11), 12.
- Zhou, M.Z. (2006). The Transformation of Economic Development Model in China. *World Affairs Press*, Beijing

EKLER

Ek 1

EUROCONTROL Üyesi Ülkelerin Yol Ücret Tarifeleri

YOL ÜCRETLERİ		
2023 yılında geçerli olan Yol Ücretleri ektedir.		
EUROCONTROL 1 Ocak 2023 itibariyle uygulanacak birim fiyatlar (Genişletilmiş Komisyonun 173 no'lu kararı)		
Ülke/Country	Global Birim Fiyat/Global Unit rate	Döviz değişim Kuru/Exchange rate
Belçika-Lüksemburg *	113,21	-/-
Almanya *	73,04	-/-
Fransa *	73,69	-/-
Birleşik Krallık	86,26	0,874368 GBP
Hollanda *	92,00	-/-
İrlanda *	26,46	-/-
İsviçre	120,24	0,963164 CHF
Portekiz Lizbon *	47,39	-/-
Avusturya *	66,91	-/-
İspanya-Kıta *	54,71	-/-
İspanya -Kıta Adl *	45,97	-/-
Portekiz Santa Maria *	10,03	-/-
Yunanistan *	25,54	-/-
Türkiye **	36,62	18,1151 TRY
Malta *	24,5	-/-
İtalya *	72,37	-/-
GKRY *	28,51	-/-
Macaristan	33,77	404,556 HUF
Norveç	53,5	10,1648 NOK
Danimarka	61,17	7,43382 DKK
Slovenya *	65,32	-/-
Romanya	46,55	4,90607 RON
Çek Cumhuriyeti	68,17	24,5473 CZK
İsveç	79,98	10,7784 SEK
Slovakya Cumhuriyeti *	72,32	-/-
Hırvatistan *	45,83	-/- HRK
Bulgaristan	36,78	1,95494 BGN
Makedonya	49,52	61,4941 MKD
Moldova Cumhuriyeti	227,54	19,1245 MDL
Finlandiya *	43,92	-/-
Arnavutluk	50,36	116,435 ALL
Bosna-Hersek	30,78	1,95486 BAM
Sırbistan-Karadağ	39,46	117,265 RSD
Litvanya *	70,82	-/- LTL
Polonya	44,38	4,74077 PLN
Ermenistan	49,67	402,953 AMD
Letonya *	43,39	-/-
Gürcistan	32,46	2,78206 GEL
Estonya *	36,04	-/-
Ukrayna	51,64	36,4830 UAH
Ukrayna Güney	20,30	36,4830 UAH
* Avrupa Para Birliğine katılan Ülke		
** 01.01.2015 tarihinden itibaren Eurocontrol Yol Ücretleri sistemi gereği Türkiye'nin maliyetleri TRY cinsinden belirlenmeye başladığından birim fiyat aylık olarak ilgili döviz kuruna göre güncellenmektedir.		
Yol ücretlerinin geç ödenmesi halinde uygulanacak gecikme faizi 2023 için yıllık %9,97'dir. (Genişletilmiş Komisyonun 174 no'lu kararı)		Yürürlük Tarihi: 01/01/2023

AIC B 14/22

1

Kaynak: <https://www.dhmi.gov.tr/Sayfalar/aipTurkey.aspx?action=failPass>

Ek 2

Batman İli Hastaneleri

Hastane Adı	Yatak Sayısı	Yıllık Ortalama Muayene Sayısı	İşletim
Batman Eğitim ve Araştırma Hastanesi	810	2.3 Milyon	Kamu
Batman İluh Devlet Hastanesi	160	600 Bin	Kamu
Kozluk Devlet Hastanesi	60	190 Bin	Kamu
Gercüş Devlet Hastanesi	30	70 Bin	Kamu
Sason Devlet Hastanesi	50	90 Bin	Kamu
Beşiri Devlet Hastanesi	15	***	Kamu
Hasankeyf Devlet Hastanesi	25	***	Kamu
Özel Batman Dünya Hastanesi	252	***	Özel
Özel MEDİCALPARK Batman Hastanesi	122	***	Özel
Özel Yaşam Hastanesi	75	***	Özel
Özel Batman Hastanesi	86	***	Özel
Özel Zilan Hastanesi	105	***	Özel

Kaynak: <http://www.batman.gov.tr/batman-saglik-tesisleri>

Ek 3

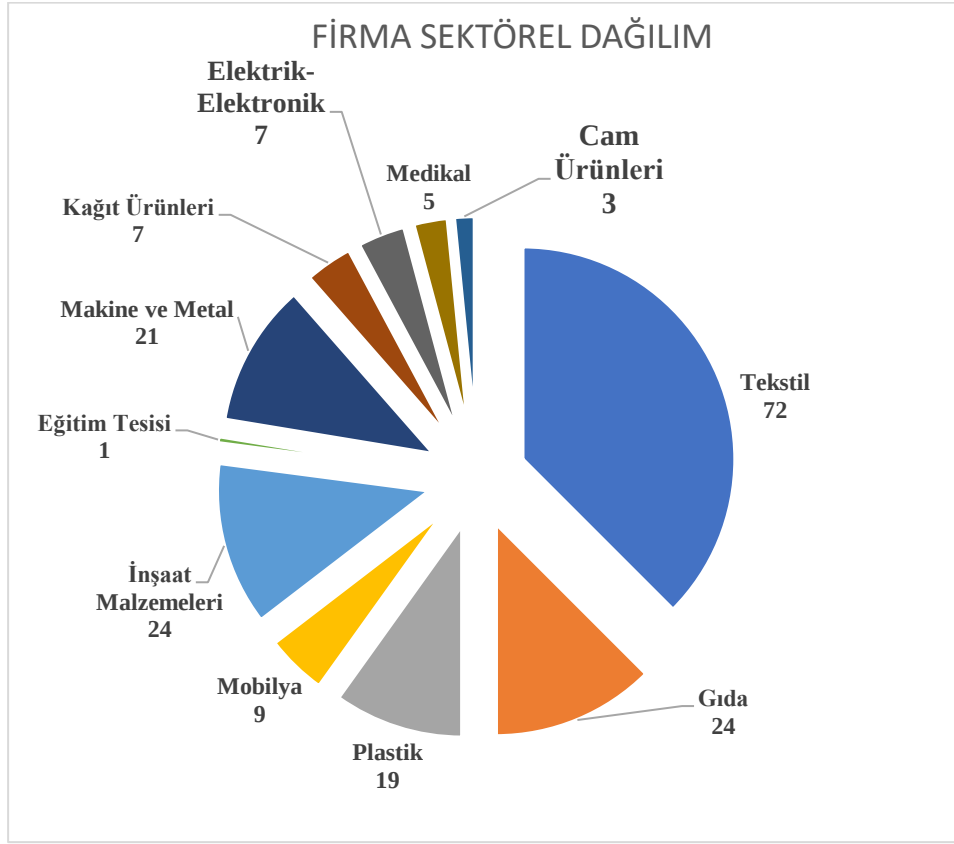
Yıllara Göre Tilmerç Mahallesi Nüfusu

Yıl	Tilmerç Mahallesi Nüfusu
2013	4259
2014	9441
2015	10.318
2016	11.235
2017	12.370
2018	13.120
2019	13.576
2020	14.176
2021	14.841

Kaynak: TÜİK

Ek 4

Batman Organize Sanayi Bölgesi Sektörel Dağılım Grafiği



Kaynak: Batman OSB

Ek 5

Batman İli Spor Kulüpleri



BATMAN GENÇLİK VE SPOR İL MÜDÜRLÜĞÜ KULÜP BİLGİLERİMİZ

KULÜP ADI	LİG	BRANŞ
1955 Batman Belediyespor Kulübü	Süper Lig	Masa Tenisi (Kadın Takımı)
Batman İl Özel İdaresi Spor Kulübü	Süper Lig	Judo (Erkek Takımı)
Batman Petrolspor Kulübü	Süper Lig	Atletizm (Kadın-Erkek Takımları)
1955 Batman Belediyespor Kulübü	1.Lig	Hentbol (Erkek Takımı)
Batman Engelliler Spor Kulübü	1.Lig	Basketbol
Batman İşitme Engelliler Spor Kulübü	1.Lig	Futbol
Batman Ampute Spor Kulübü	1.Lig	Oturarak Voleybol
Batman Petrolspor Kulübü	2.Lig	Futbol (Erkek Takımı)
1955 Batman Belediyespor Kulübü	2. Lig	Futbol (Kadın Takımı)
1955 Batman Belediyespor Kulübü	2.Lig	Hentbol (Kadın Takımı)
1955 Batman Belediyespor Kulübü	2.Lig	Masa Tenisi (Kadın Takımı)
Batman Eğitimspor Kulübü	2.Lig	Voleybol (Kadın Takımı)
Batman Ampute Spor Kulübü	2.Lig	Futbol (Erkek Takımı)
Güneykentspor Kulübü	3.Lig	Futbol (Kadın Takımı)

- İl Müdürlüğümüz bünyesinde faal 86 spor kulübü bulunmaktadır.

BATMAN GENÇLİK VE SPOR İL MÜDÜRLÜĞÜ AMATÖR FUTBOL SPOR KULÜPLERİ

KULÜP ADI	LİG	KULÜP ADI	LİG
Batman 72 Belediyespor	Bölgesel Amatör Lig	Beşirspor	1.Amatör Ligi
Batman Enerji Gençlik Spor	1.Amatör Ligi	Binatlı Güvenspor	1.Amatör Ligi
Batman Güneşspor	1.Amatör Ligi	Sason Gençlikspor	1.Amatör Ligi
Batman Yenipınarspor	1.Amatör Ligi	Hasankeyf Diclespor	1.Amatör Ligi
1955 Batman Belediyespor	1.Amatör Ligi	Gercüşspor	1.Amatör Ligi
Bıçakçı Köyüspor	1.Amatör Ligi	YeniKozluk Belediyespor	1.Amatör Ligi
Batman TEİAŞ Gençlikspor	1.Amatör Ligi	Batman Hisarspor	2.Amatör Ligi
Petrolkentspor	1.Amatör Ligi	Zorköyspor	2.Amatör Ligi
Ramanspor	1.Amatör Ligi	Batman Eğitimspor	2.Amatör Ligi
İluh 72spor	1.Amatör Ligi	Batman Sağlıkspor	2.Amatör Ligi
Tüpraşspor	1.Amatör Ligi	Batman İdmanyurduspor	2.Amatör Ligi
Batman Karşıyaka	1.Amatör Ligi	Batman 16 Mayısıspor	2.Amatör Ligi
Batman Vefaspor	1.Amatör Ligi	Gültepe Gençlikspor	2.Amatör Ligi
19 Mayıs Gençlikspor	1.Amatör Ligi	Kozluk Dirilişspor	2.Amatör Ligi
Kozluk Gençlikspor	1.Amatör Ligi	Yeşiltepespor	2.Amatör Ligi
Gercüş Bağlıarspor	1.Amatör Ligi	Batman Gençlerbirliği 2015spor	2.Amatör Ligi
Mezopotamyaşpor	U14 / U18 Ligi	Batmanspor	2.Amatör Ligi
Gültepe Gücüspor	U14 / U18 Ligi	Segirkaspor	2.Amatör Ligi
Petrolgücüspor	U14 / U18 Ligi		

Kaynak: Batman Gençlik ve Spor İl Müdürlüğü (CİMER üzerinden alınmıştır.)

Ek 6

Biz Anadoluyuz Projesi Kapsamında Batman Havalimanı'ndan Gönderilen Öğrenci Sayıları

Uçuş / Ay	Parkur	Charter /Tarifeli	Gün	Yolcu Sayısı
Ekim 2017	BAL-CKZ (SİİRT)	Charter	05-08.10.2017	186
Ekim 2017	BAL-MZH-BAL	Charter	13-15.10.2017	193
Ekim 2017	BAL-MZH-BAL	Charter	20-22.10.2017	193
Aralık 2017	BAL-ESB-SZF	Tarifeli	15-17.12.2017	60
Aralık 2017	BAL-ESB-SZF	Tarifeli	22-24.12.2017	60
Aralık 2017	BAL-ESB-SZF	Tarifeli	29-31.12.2017	60
Ocak 2018	BAL-ESB-SZF	Tarifeli	03-05.01.2018	60
Şubat 2018	BAL-ESB-SZF	Tarifeli	23-25.02.2018	60
Mart 2018	BAL-ESB-SZF	Tarifeli	02-04.03.2018	120
Mart 2018	BAL-ESB-SZF	Tarifeli	09-11.03.2018	120
Mart 2018	BAL-ESB-SZF	Tarifeli	16-18.03.2018	120
Mart 2018	BAL-ESB-CKZ	Tarifeli	16-20.03.2018	6
Mart 2018	BAL-ESB-SZF	Tarifeli	19-21.03.2018	120
Nisan 2018	BAL-ESB-SZF	Tarifeli	04-06.04.2018	120
Nisan 2018	BAL-ESB-SZF	Tarifeli	11-13.04.2018	120
Nisan 2018	BAL-ESB-SZF	Tarifeli	18-20.04.2018	120
Nisan 2018	BAL-ESB-SZF	Tarifeli	25-27.04.2018	120
Nisan 2018	BAL-ESB-SZF	Tarifeli	22-24.04.2018	120
Nisan 2018	BAL-ESB-SZF	Tarifeli	23-25.04.2018	120
Nisan 2018	BAL-ESB-SZF	Tarifeli	26-28.04.2018	120
Mayıs 2018	BAL-ESB-SZF	Tarifeli	07-09.05.2018	60
Mayıs 2018	BAL-ESB-SZF	Tarifeli	08-10.05.2018	120
Mayıs 2018	BAL-ESB-SZF	Tarifeli	09-11.05.2018	120
Mayıs 2018	BAL-ESB-CKZ	Tarifeli	10-12.05.2018	60
Mayıs 2018	BAL-ESB-SZF	Tarifeli	06-09.05.2018	45
Mayıs 2018	BAL-ESB-SAW	Tarifeli	27-30.05.2018	22
Mayıs 2018	BAL-SAW (SİİRT)	Tarifeli	27-30.05.2018	22

Kaynak: THY (Batman)

Not-1:

BAL: Batman Havalimanı; **CKZ:** Çanakkale Havalimanı; **MZH:** Amasya Merzifon Havalimanı; **SZF:** Samsun Çarşamba Havalimanı; **ESB:** Ankara Esenboğa Havalimanı; **SAW:** İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı IATA kodlarıdır.

Not-2: Biz Anadoluyuz Projesi, Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgelerine bağlı 21 ilden 15 yaş altı çocukların-öğrencilerin farklı şehirleri ziyaret etmeleri sağlanarak kültürel bağların ve ortak değerlerin paylaşılmasını öngören bir projedir.

Ek 7

Batman Havalimanı Giden Yolcu Terminali



Kaynak: Fotoğraf yazara aittir.

Ek 8

Batman-İzmir Seferlerinde İnen İlk Uçak ve Su Kemerini Gösterisi (2018 Yılı)



Kaynak: Fotoğraf yazara aittir.

Ek 9

Batman Havalimanı Apronu



Kaynak: Fotoğraf yazara aittir.

Ek 10

Batman Havalimanı'ndan Gönderilen Kargolar



Kaynak: Fotoğraf yazara aittir.

Ek 11

Batman İli



Kaynak: Batman Valiliği'nden alınmıştır.

Ek 12

2018-2022 Yılları Batman Havalimanı Hizmet Verilen Ambulans Uçak Sayıları

Yıl	Toplam
2018	165
2019	145
2020	78
2021	108
2022	71
Genel Toplam	567

Kaynak: DHMİ Batman Havalimanı Müdürlüğü

Ek 13

Kesin Olmayan Yurt Dışı Hasta Sayısı

Yıl	Yurt Dışından Gelen Toplam Hasta Sayısı
2013	4.008
2014	4.584
2015	3.700
2016	2.200
2017	1.900
2018	7.500
2019	9.886
2020	2.200
2021	4.700
2022	4.620

Kaynak: Batman Özel Yaşam Hastanesi