



# DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

# 2025



## YILI HAVAYOLU SEKTÖR RAPORU



STRATEJİ GELİŞTİRME  
DAİRESİ BAŞKANLIĞI



ANKARA



Mayıs 2026



## İÇİNDEKİLER

1. GİRİŞ .....	4
2. DÜNYADA SEKTÖRÜN GÖRÜNÜMÜ .....	6
3. TÜRKİYE'DE SEKTÖRÜN GÖRÜNÜMÜ .....	14
4. HAVAYOLU SEKTÖRÜNDE DHMİ'NİN YERİ .....	21
5. TÜRKİYE'DE HAVAYOLU SEKTÖRÜ YATIRIMLARI .....	21
6. TÜRKİYE'DE HAVACILIK SEKTÖR GÖSTERGELERİ .....	22
7. TÜRKİYE'NİN DÜNYA VE AVRUPA'DAKİ YERİ .....	29
7.1. TRAFİK SIRALAMALARI/ÖDÜLLER .....	29
7.2. ULUSLARARASI İLİŞKİLER .....	31



## TABLolar

Tablo 1: Bölgeler Bazında Yolcu Trafığı (RPK), Koltuk Arzı (ASK) ve Doluluk Oranlarının (PLF) Değişimi (2024-2025) .....	9
Tablo 2: Uçak Trafığı (2021-2025) .....	14
Tablo 3: Ticari Uçak Trafığı (2021-2025).....	15
Tablo 4: Yolcu Trafığı (2021-2025) .....	16
Tablo 5: Yük Trafığı (Ton) (2021-2025) .....	18
Tablo 6: Kargo Trafığı (Ton) (2021-2025) .....	19
Tablo 7: Radar ve Hava Seyrüsefer Sistemleri (2025) .....	23
Tablo 8: Hava Taşıma İşletmeleri Sayıları (2024-2025) .....	25
Tablo 9: Hava Araçları (2024-2025).....	25
Tablo 10: Lisanslı Teknik Personel Sayısı (2024-2025) .....	26
Tablo 11: Diğer Lisanslı Teknik Personel Sayısı (2024-2025).....	26
Tablo 12: Toplam Uçak Sayıları (2003-2025).....	26
Tablo 13: Havayolu Şirketleri Bazında Uçak Sayıları (2024-2025).....	27
Tablo 14: Toplam Koltuk Kapasitesi (2003-2025).....	27
Tablo 15: Kargo Kapasitesi (kg) (2003-2025).....	27
Tablo 16: Avrupa Ülkelerinin Uçak Trafığı (Günlük Ortalama) Sıralaması (2025) .....	29
Tablo 17: Avrupa Bölgesindeki En Yoğun 10 Havalimanı (2025).....	30
Tablo 18: Avrupa Bölgesindeki En Yoğun Havayolu Şirketleri (2025) .....	31

## ŞEKİLLER

Şekil 1: Türkiye’de Sivil Hava Trafığına Açık Havalimanları (2025).....	22
Şekil 2: İç Hat Uçuş Noktaları.....	28
Şekil 3: Dış Hat Uçuş Noktaları .....	28



## GRAFİKLER

Grafik 1: Havayolu Şirketlerinin Koltuk Arzı (ASK) ve Yolcu Trafiği (RPK)(2019-2025) .....	6
Grafik 2: Kargo Trafiği (FTK) (2019-2025) .....	7
Grafik 3: Toplam RPK'deki Değişim (2020-2025) .....	8
Grafik 4: Toplam CTK'deki Değişim (2017-2025) .....	10
Grafik 5: Avrupa Bölgesi Günlük Ortalama Uçak Trafiğinin (Overflight Dahil) Aylık/Yıllık Bazda Karşılaştırılması .....	11
Grafik 6: Senaryolar Bazında 7 Yıllık Uçak Trafiği Tahminleri .....	13
Grafik 7: Uçak Trafiği (2021-2025) .....	14
Grafik 8: Overflight Uçak Trafiği (2021-2025) .....	15
Grafik 9: Ticari Uçak Trafiği (2021-2025) .....	15
Grafik 10: Ticari Sefer Başına Yolcu Sayısı (2021-2025) .....	16
Grafik 11: Yolcu Trafiği (2021-2025) .....	17
Grafik 12: Havalimanları İç Hat Yolcu Payları (2025) .....	17
Grafik 13: Havalimanları Dış Hat Yolcu Payları (2025) .....	18
Grafik 14: Yük Trafiği (Ton) (2021-2025) .....	18
Grafik 15: Kargo Trafiği (Ton) (2021-2025) .....	19
Grafik 16: İç Hat Yolcu Trafiğinde Havayolu Şirketlerinin Yolcu Payları (2025) .....	19
Grafik 17: Dış Hat Yolcu Trafiğinde Yerli-Yabancı Havayolu Şirketlerinin Payları (2021-2025) .....	20
Grafik 18: Yerli Havayolu Şirketlerine Göre Dış Hat Yolcu Trafiği Payları (2025) .....	20



## 1. GİRİŞ

COVID-19 pandemisi sonrası havacılık, beklenenden daha hızlı bir şekilde toparlanmıştır. Bugün gelinen noktada, dünyadaki tüm pazarlar iyileşmiş durumdadır ve hatta bazıları 2019'daki seviyelerinin önemli ölçüde üzerine çıkmıştır.<sup>1</sup>

IATA (International Air Transport Association-Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği) Genel Müdürü Willie Walsh; 2025 yılında hava yolculuğuna olan talebin %5,3 arttığını, dış hat talebinin %7,1, iç hat talebinin ise %2,4 büyüdüğünü, bu durumun COVID-19 sonrası güçlü toparlanmanın ardından sektör büyümesinin yeniden tarihsel büyüme eğilimleriyle uyumlu hale geldiğinin göstergesi olduğunu vurgulamıştır.

Willie Walsh; 2025 yılında insanların açıkça daha fazla seyahat etmek istediklerini, ancak havayolu şirketlerinin yeni uçak ve motor teslimat programlarındaki güvenilirlik sorunları ile bakım kapasitesi kısıtları ve bunun sonucunda 11 milyar doları aştığı tahmin edilen maliyet artışları nedeniyle sürekli hayal kırıklığı yaşadıklarını ifade etmiştir. Havayolu şirketlerinin talebi karşılayabilmek için uçakları daha uzun süre hizmette tutarak ve her uçuşta daha fazla koltuk doldurarak çözüm aradıklarını ancak kalıcı bir çözüme ihtiyaç duyulduğunu, bu çerçevede 2025 yılında yaşanan tedarik zinciri krizi nedeniyle 2026 yılının toparlanma yılına dönüşmesinin hayati önem taşıdığını belirtmiştir.<sup>2</sup>

ACI (Airports Council International-Uluslararası Havalimanları Konseyi) tarafından açıklanan verilere göre; 2025 yılında yaklaşık 9,8 milyar yolcu ile küresel yolcu trafiği, 2019 yılı seviyelerini aşarak tam anlamıyla toparlanma sağlamıştır. Küresel yolcu trafiğinin 2026 yılında 10,2 milyar ve 2045 yılına kadar 18,8 milyar yolcuya ulaşması beklenmektedir.<sup>3,4</sup>

Türkiye'de ise 2003 yılında 34,4 milyon olan toplam yolcu trafiği, 2025 yılında 247,2 milyona (direkt transit dahil) ulaşmıştır. Havalimanı yolcu terminallerinin 2003 yılında yaklaşık 55 milyon olan yıllık yolcu kapasitesi, 2025 yılında 397,45 milyon olmuştur.

<sup>1</sup> <https://www.iata.org/contentassets/c81222d96c9a4e0bb4ff6ced0126f0bb/iata-annual-review-2025.pdf> (Erişim 9 Nisan 2026)

<sup>2</sup> <https://www.iata.org/en/pressroom/2026-releases/2026-01-29-02/> (Erişim 9 Nisan 2026)

<sup>3</sup> <https://store.aci.aero/wp-content/uploads/2026/03/ACI-2025.pdf> (Erişim 10 Nisan 2026)

<sup>4</sup> <https://aci.aero/2026/01/28/aci-world-releases-global-airport-traffic-forecasts-as-long-term-demand-growth-continues-to-reshape-aviation/> (Erişim 10 Nisan 2026)



Kuruluşumuzca yapılan çalışmalar kapsamında; Türkiye toplam yolcu trafiğinde 2026, 2027 ve 2028 yıllarında sırasıyla %4,5, %2,8 ve %2,3 artış olacağı öngörülmekte olup 2028 yılında yolcu trafiğinin 271 milyonu geçmesi beklenmektedir.

EUROCONTROL (Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı) 2025 yılı istatistiklerine göre; Ülkemiz günlük ortalama 3.355 uçuş ile Avrupa'da İtalya'nın ardından 6'ncı sırada yer almıştır. İstanbul Havalimanı 1.491 ortalama günlük uçak trafiği ile üst üste 4'üncü yılı zirvede tamamlamıştır. Türk Hava Yolları önceki yıla kıyasla %9'luk artış göstererek ortalama günlük en fazla uçuş gerçekleştiren havayolu şirketleri arasında Avrupa'da 3'üncü sıradaki yerini korumuştur.<sup>5</sup>

ACI 2025 yılı kesin olmayan verilerine göre ise; Ülkemiz toplam yolcu trafiğinde Avrupa'da 3'üncü, dünyada 7'nci sırada yer almıştır. Yolcu trafiği bazında İstanbul Havalimanı Avrupa'da 2'nci (dünyada 8'inci), İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı Avrupa'da 9'uncu ve Antalya Havalimanı Avrupa'da 13'üncü sırada yer almıştır.<sup>6</sup> 2025 yılında önceki yıla göre yolcu trafiğinde en yüksek artışı gösteren Avrupa havalimanları arasında, 40 Milyon Üzeri Yolcu Kategorisi'nde İstanbul Sabiha Gökçen ve İstanbul Havalimanları sırasıyla %16,7 ve %5,5 artışla ilk 2 sırada yer almışlardır.<sup>7</sup>

ACI tarafından gerçekleştirilen 2025 yılı "Havalimanı Hizmet Kalitesi Ödülleri"nde; Ankara Esenboğa ve İzmir Adnan Menderes Havalimanları 5-15 Milyon Yolcu Kategorisi'nde "En İyi Havalimanı" ödülüne layık görülmüşlerdir.<sup>8</sup>

<sup>5</sup> <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2026-01/eurocontrol-european-aviation-overview-20260123-2025-review.pdf> (Erişim 7 Nisan 2026)

<sup>6</sup> ACI PaxFlash 2025

<sup>7</sup> <https://www.aci-europe.org/press-release/579-2025-all-about-traffic-resilience-as-europe-s-airports-welcomed-an-additional-100-million-passengers.html> (Erişim 15 Nisan 2026)

<sup>8</sup> <https://aci.aero/programs-and-services/asq/asq-customer-experience-awards/#asq-awards> (Erişim 7 Nisan 2026)



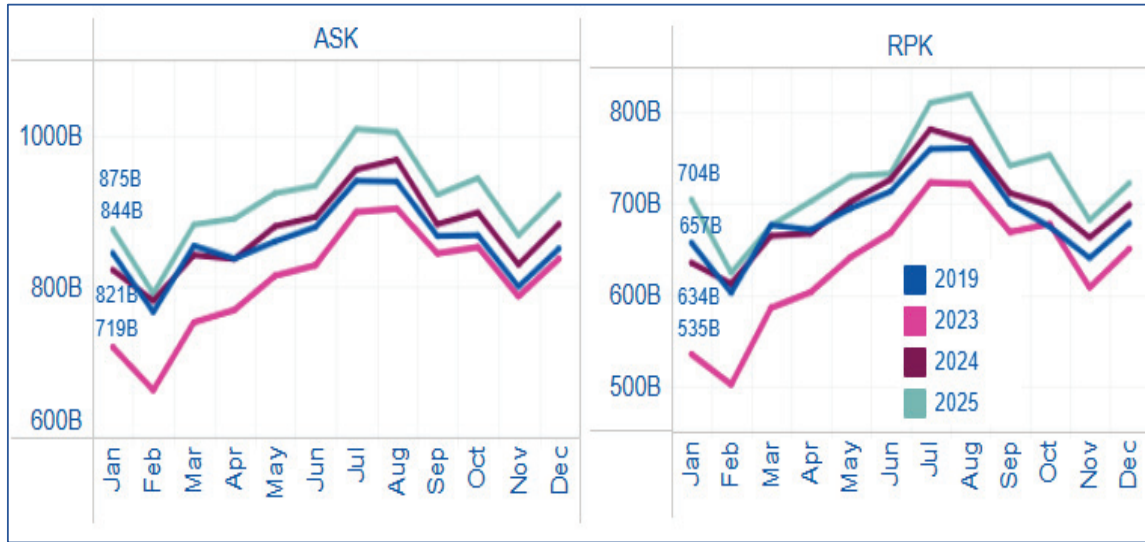
## 2. DÜNYADA SEKTÖRÜN GÖRÜNÜMÜ

### ICAO 2025 Yılı Sonu Değerlendirmeleri<sup>9</sup>

ICAO'ya (International Civil Aviation Organization-Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı) göre 2025 yılı toplam yolcu trafiği (RPK) 2019 yılı seviyesinin %5,7 üzerinde gerçekleşmiştir. 2025 Aralık ayında RPK, 2019 yılı Aralık ayındaki seviyenin %6,5 üzerine çıkmıştır (Grafik 1).

ICAO'ya göre 2025 yılında havayolu şirketlerinin koltuk arzı (ASK: available seat km) 2019 yılı seviyesinin %7,3 üzerine çıkmıştır. 2025 yılı Aralık ayında ise ASK, 2019 yılının aynı dönemine göre %7,7 daha yüksek gerçekleşmiştir (Grafik 1).

**Grafik 1: Havayolu Şirketlerinin Koltuk Arzı (ASK) ve Yolcu Trafiği (RPK)(2019-2025)**

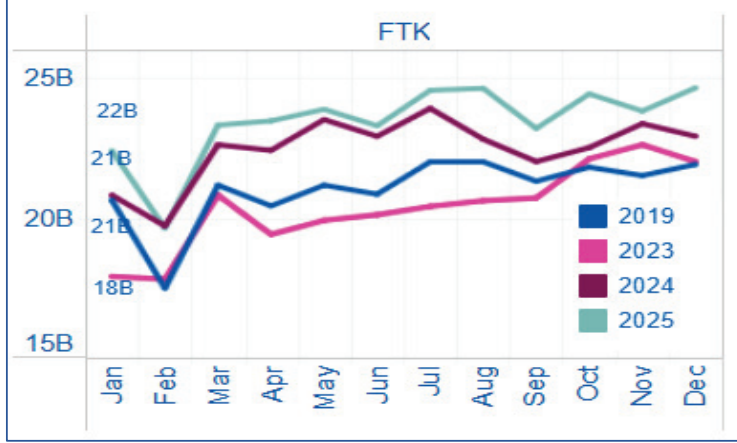


FTK (Freight Tonne-Kilometres) olarak ifade edilen kargo trafiği ise, 2025 yılında 2019 yılı seviyesinin %11,5 üzerinde gerçekleşmiştir. 2025 Aralık ayında FTK, 2019 yılı Aralık ayındaki seviyeyi %12,5 aşmıştır (Grafik 2).

<sup>9</sup> <https://public.tableau.com/app/profile/icaomonthlymonitor/viz/ICAOMonthlyMonitorDec2025/ICAOMonthlyMonitor> (Erişim 8 Nisan 2026)



Grafik 2: Kargo Trafik (FTK) (2019-2025)



### IATA 2025 Yıl Sonu Değerlendirmeleri ve Öngörülleri

Küresel hava taşımacılığı, faiz oranlarının 2023'te zirve yaptığı sıkı para politikası zorluklarını aşan dirençli bir dünya ekonomisinin desteğiyle 2024 yılında büyümeye devam etmiştir. Küresel ekonomi, uzun vadeli ortalamayla uyumlu olarak %3'lük bir GSYİH (gayrisafi yurt içi hasıla) büyümesi kaydetmiştir. Enflasyonist baskılar bazı ekonomilerde kalıcı olmaya devam etmiş ve yüksek düzeydeki jeopolitik ve ekonomik belirsizlikler nedeniyle daha da artmıştır. Gevşeyen para politikası ve düşen petrol fiyatları, 2024'ün ikinci yarısında küresel ekonomiyi ve hava taşımacılığını desteklemiştir.

2024 yılında küresel havayolu yolcu trafiği; COVID-19 pandemisinden sonraki toparlanmanın, kilit bölgelerdeki güçlü talebin ve gelişmekte olan pazarlardaki sağlam büyümenin etkisiyle yıllık bazda %10,6 artış göstermiştir. Yolcu trafiği; uzun vadeli büyüme oranına paralel olarak artmaya devam etse de, pandemi sonrası görülen zirve seviyelere kıyasla artış hızı yavaşlamaktadır. Küresel yıllık yolcu artışı, 2025 yılında da yavaşlamaya devam etmiş olup Mart 2025 itibarıyla %5'lik bir büyüme oranına işaret etmektedir.<sup>10</sup>

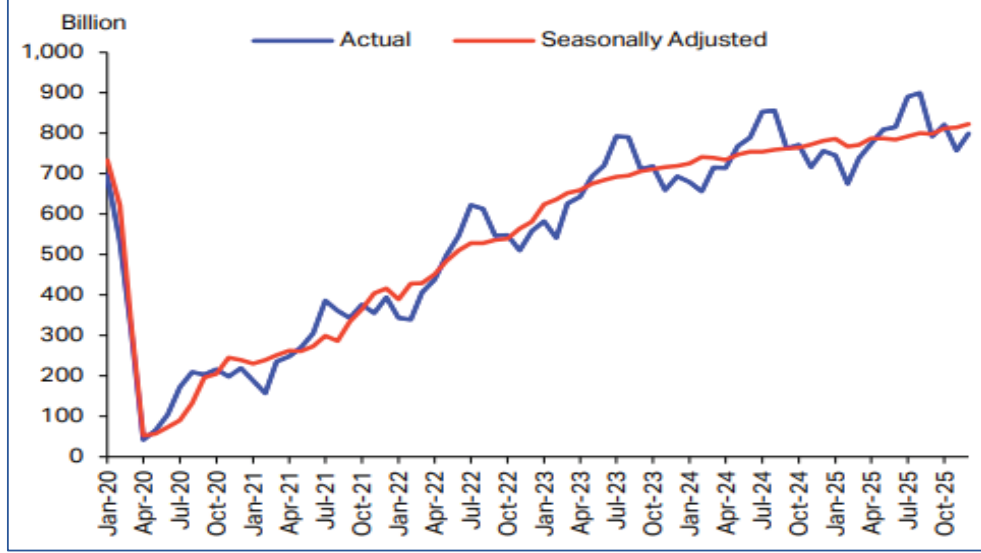
2025 yılında RPK (Revenue Passenger Kilometers-Ücretli Yolcu Km) cinsinden ölçülen toplam yolcu trafiği 2024 yılına kıyasla %5,3 artmıştır. 2025 yılında tüm bölgelerde artış yaşanması da dikkat çeken bir husustur.<sup>11</sup>

<sup>10</sup> <https://www.iata.org/contentassets/c81222d96c9a4e0bb4ff6ced0126f0bb/iata-annual-review-2025.pdf> (Erişim 8 Nisan 2026)

<sup>11</sup> <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-passenger-market-analysis-december-2025/> (Erişim 9 Nisan 2026)



Grafik 3: Toplam RPK'deki Değişim (2020-2025)<sup>12</sup>



Arz tarafında da ASK (Available Seat Kilometers -Arz Edilen Koltuk Km) cinsinden ölçülen toplam kapasite tüm bölgelerde artmıştır. Sektör genelinde ASK, yıllık bazda %5,2 artmış olup bu artış yolcu trafiği (RPK) artışının gerisinde kaldığından Yolcu Doluluk Oranı'nı (Passenger Load Factor-PLF) 0,1 puan yükselterek %83,6 ile rekor seviyeye taşımıştır. Uçak teslimatlarındaki gecikmelerin bu sonuçta rol oynamış olması muhtemeldir.<sup>13</sup>

2025 yılında iç hat yolcu trafiği (domestic RPK), bir önceki yıla kıyasla %2,4 artarken kapasite %2,5 artmıştır. Dış hat yolcu trafiği (international RPK) ise, 2024'e kıyasla %7,1 artmış ve kapasite %6,8 yükselmiştir (Tablo 1).<sup>14</sup>

Dış hat yolcu trafiği 2025 yılında yıllık bazda %7,1 büyümüş olup bu oran 2024'te kaydedilen %13,7'lik artışa kıyasla bir yavaşlamaya işaret etmektedir. Bu yavaşlama, pandeminin ardından sınırların kademeli olarak yeniden açılmasıyla yaşanan güçlü toparlanmayı takip eden büyümenin normalleşmesini yansıtmaktadır.<sup>15</sup>

Büyümedeki yavaşlama en belirgin şekilde Asya-Pasifik bölgesini içeren hatlarda görülmüştür. Bölgedeki birçok pazarın dünyanın diğer bölgelerine kıyasla daha geç

<sup>12</sup> <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-passenger-market-analysis-december-2025/> (Erişim 9 Nisan 2026)

<sup>13</sup> <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-passenger-market-analysis-december-2025/> (Erişim 9 Nisan 2026)

<sup>14</sup> <https://www.iata.org/en/pressroom/2026-releases/2026-01-29-02/> (Erişim 9 Nisan 2026)

<sup>15</sup> <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-passenger-market-analysis-december-2025/> (Erişim 9 Nisan 2026)



yeniden açılması nedeniyle, toparlanma 2024 yılında hâlâ oldukça güçlüydü. 2025'teki bu yavaşlamaya rağmen Asya-Pasifik bölgesi, küresel dış hat trafiğinin büyümesinin temel itici güçlerinden biri olmaya devam etmiştir.<sup>16</sup>

2025 yılında 2024 yılına kıyasla toplam/bölgeler bazında RPK, ASK ve PLF değişimlerine ilişkin tabloya aşağıda yer verilmiştir.

**Tablo 1: Bölgeler Bazında Yolcu Trafiği (RPK), Koltuk Arzı (ASK) ve Doluluk Oranlarının (PLF) Değişimi (2024-2025)<sup>17</sup>**

	SEKTÖRDEKİ RPK PAYI (2025)	RPK'DEKİ DEĞİŞİM (2025/2024)	ASK'DEKİ DEĞİŞİM (2025/2024)	PLF'DEKİ DEĞİŞİM (2025-2024)	PLF SEVİYESİ (2025)
<b>Toplam</b>	<b>100.0%</b>	<b>5,3%</b>	<b>5,2%</b>	<b>+0,1%</b>	<b>83,6%</b>
Afrika	2,2%	9,4%	8,3%	+0,7%	75,3%
Asya Pasifik	34,5%	7,8%	6,5%	+1,0%	84,2%
Avrupa	26,6%	5,3%	5,2%	+0,1%	84,8%
Latin Amerika ve Karayipler	5,4%	7,0%	7,4%	-0,4%	83,4%
Orta Doğu	9,5%	6,8%	5,9%	+0,7%	81,5%
Kuzey Amerika	21,8%	0,4%	2,0%	-1,3%	82,9%

Kargo Ton Kilometre (CTK) ile ölçülen hava kargo trafiği, 2024 yılında %11,3 artarak tüm zamanların en yüksek seviyesine ulaşmış ve 2021'de kaydedilen önceki zirveyi %0,6 oranında aşmıştır. Hava kargo trafiğindeki artış, yıl boyunca tüm bölgelerde ve aylarda görülmüştür. Ancak aylık büyüme, yıl içerisinde zamanla yavaşlamış ve çift haneli oranlardan tek haneli oranlara gerilemiştir. Yolcu trafiğinde olduğu gibi, hava kargo trafiğinde de 2025 yılında daha ılımlı bir büyüme görülmüş olup 2025 yılı Mart ayına kadar olan kümülatif veriler %2,4'lük bir artışa işaret etmektedir.<sup>18</sup>

2025 yılı toplam CTK, 2024'e kıyasla %3,4 (uluslararası operasyonlar için %4,2) artmıştır. ACTK (Mevcut Kargo Ton Kilometre) cinsinden ölçülen toplam hava kargo kapasitesi, 2025 yılında 2024'e kıyasla %3,7 (uluslararası operasyonlar için %5,1) artmıştır. Aralık ayı, 2025 yılının güçlü bir performansla kapanmasını sağlamıştır. Küresel CTK, 2024 yılı Aralık ayı seviyelerinin %4,3 üzerinde (uluslararası operasyonlar için %5,5), küresel ACTK ise 2024 yılı Aralık ayı seviyelerinin %4,5

<sup>16</sup> <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-passenger-market-analysis-december-2025/> (Erişim 9 Nisan 2026)

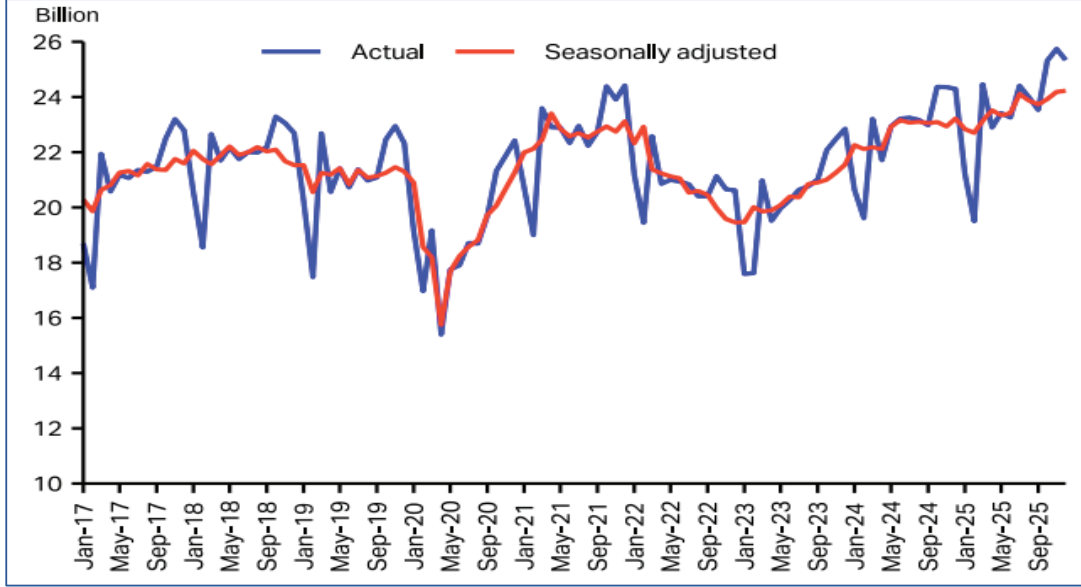
<sup>17</sup> <https://www.iata.org/en/pressroom/2026-releases/2026-01-29-02/> (Erişim 9 Nisan 2026)

<sup>18</sup> <https://www.iata.org/contentassets/c81222d96c9a4e0bb4ff6ced0126f0bb/iata-annual-review-2025.pdf> (Erişim 14 Nisan 2026)



üzerinde (uluslararası operasyonlar için %6,4) gerçekleşmiştir. IATA, 2026 yılında büyümenin tarihsel eğilimlerle uyumlu olarak %2,4 seviyesine hafifçe gerilemesini öngörmektedir.<sup>19</sup>

**Grafik 4: Toplam CTK'deki Değişim (2017-2025)<sup>20</sup>**



### **EUROCONTROL 2025 Yıl Sonu Değerlendirmeleri ve Öngörülleri**

Avrupa bölgesi yolcu trafiği 2024 yılına göre %4,4 büyüme göstererek 2025 yılında 2019 yılı seviyesini %8,6 aşmıştır.<sup>21</sup>

2025 yılında, EUROCONTROL bölgesindeki uçuş sayısı 2024'e kıyasla %4,1 artarak 11,1 milyon uçuşa ulaşmıştır. 2024'ün artık yıl olması dikkate alındığında günlük bazda büyüme oranı %4,3 olarak düzeltilmektedir. Bu rakam, 2019 seviyelerinin %0,2 üzerinde olup yıllık trafik hacminin pandemi öncesi seviyesine geri döndüğünü göstermektedir (Grafik 5).

18.07.2025 tarihinde 37.034 uçuş ile zirve yapan trafik, 28.06.2019 tarihinde gerçekleşen tüm zamanların en yüksek seviyesinin %0,5 altında kalmıştır. 2025'te en yoğun gün rekoru kırılmamış olsa da, 2025 yılının 35'inci haftası (25–31 Ağustos 2025 tarihleri arası) en yoğun hafta olarak kayıtlara geçmiştir.

<sup>19</sup> <https://www.iata.org/en/pressroom/2026-releases/2026-01-29-01/> (Erişim 14 Nisan 2026)

<sup>20</sup> <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-cargo-market-analysis-december-2025/> (Erişim 14 Nisan 2026)

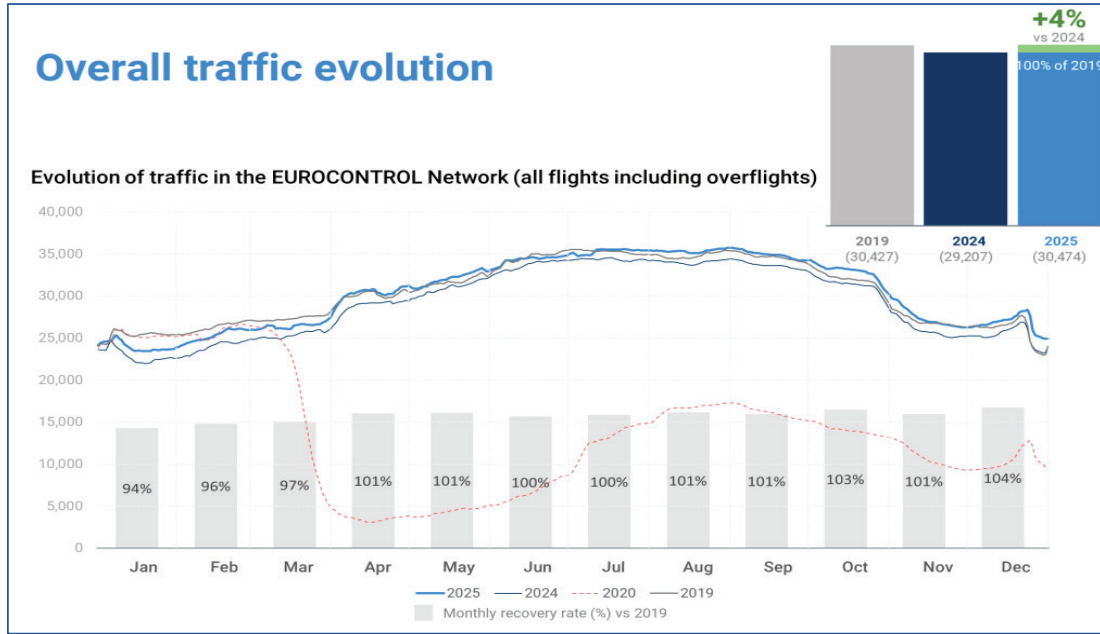
<sup>21</sup> <https://www.eurocontrol.int/publication/performance-review-report-prr-2025> (Erişim 16 Nisan 2026)



2025 yılında Avrupa'daki uçuş sayısı 2019 yılı ile benzer seviyede olmasına rağmen dağılım ve trafik özellikleri açısından belirgin farklılıklar gözlenmiştir. Uçulan mesafe 2025'te %5,7 artarak 2019 seviyelerinin %10,4 üzerine çıkmıştır. Uçuş saatleri ise 2025 yılında %5,3 artmış ve bu değer 2019 seviyesinden %8,3 daha yüksek olmuştur.

2022'de Ukrayna hava sahasının kapanması nedeniyle EUROCONTROL bölgesinde kullanılabilir hava sahası, 2025 yılında 2019 yılına göre yaklaşık %6 daha küçük olmuştur. Trafik akışları ayrıca; komşu ülkelerin geçici güvenlik kısıtlamaları, Rusya ile Batılı ülkeler arasındaki karşılıklı hava sahası yasakları ve Orta Doğu'daki devam eden gerilimlerden de etkilenmiştir.<sup>22</sup>

**Grafik 5: Avrupa Bölgesi Günlük Ortalama Uçak Trafiğinin (Overflight Dahil) Aylık/Yıllık Bazda Karşılaştırılması**<sup>23</sup>



2025 yılındaki toparlanma oranı, EUROCONTROL'ün son 7 yıllık trafik tahminindeki temel senaryo ile uyumlu gerçekleşmiştir. COVID-19, uçak trafiği açısından altı yıl (2020–2025), yolcu trafiği açısından ise beş yıl (2020–2024) süren bir duraklamaya yol açmış olsa da COVID-19 sonrası toparlanma sürekli devam etmiştir.

<sup>22</sup> <https://www.eurocontrol.int/publication/performance-review-report-prr-2025> (Erişim 16 Nisan 2026)

<sup>23</sup> <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2026-01/eurocontrol-european-aviation-overview-20260123-2025-review.pdf> (Erişim 16 Nisan 2026)



Küresel ölçekte uçuşlar toparlanmış olsa da, kuzey ve güney ülkeleri arasında iki farklı hızda ilerleyen bir dinamik gözlemlenmiştir:

- Güney Avrupa'daki tüm ülkeler, turistik talepteki güçlü artış sayesinde 2019 seviyelerini büyük ölçüde (çift haneli büyüme oranları) aşmıştır. Ayrıca havayolu şirketlerinin rota tercihleri, kısıtlı hava sahaları ve güzergâhlardan etkilendiği için Güney-Doğu Avrupa eksenini özellikle yoğun kalmaya devam etmiştir.
- Buna karşılık Kuzey Avrupa'da çoğu ülke pandemi öncesi seviyelerine henüz ulaşamamıştır. Kuzey-Doğu Avrupa'daki ülkeler (Polonya ve Slovakya hariç), hava sahası kapanmaları ve uçuş yasaklarından etkilendiklerinden hâlâ 2019 seviyelerinin oldukça altındadırlar. Benzer şekilde, Kuzey-Batı Avrupa'daki büyük ülkeler (İrlanda hariç); aralarındaki zayıf akışlar, iç hat trafiğindeki yavaşlama ve Asya/Pasifik bağlantılı ana merkezlerde uzun menzilli uçuş hacimlerinin düşük kalması nedeniyle toparlanmakta zorlanmaktadır.

Ukrayna hava sahası Şubat 2022'den bu yana kapalı olduğundan komşu hava sahaları daha fazla trafiği üstlenmektedir. Ortadoğu'daki jeopolitik gerilimler, İsrail'e gidiş-dönüş trafiği de dahil olmak üzere çeşitli akışları ve üst geçişleri etkilemiştir.<sup>24</sup>

EUROCONTROL tarafından Avrupa Bölgesi (ECAC'a üye 44 ülke) trafikleri dikkate alınarak 2032 yılına kadar uçak trafiği tahminleri yapılmıştır. Söz konusu tahminler üç senaryo (düşük, baz, yüksek) temel alınarak yapılmıştır (Grafik 6).

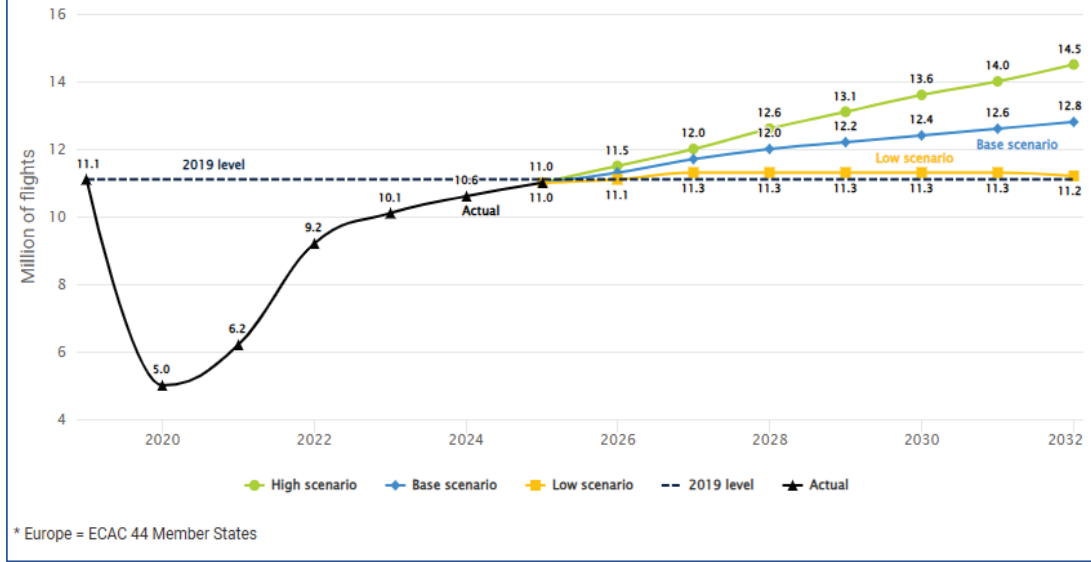
Bu tahmin, körfez bölgesi başta olmak üzere Orta Doğu'da hızla gelişen krizin havacılık üzerindeki etkileri nedeniyle normalden çok daha yüksek bir belirsizlik içermektedir. Krizin seyrinin belirsiz olması nedeniyle, tüm olası eğilimleri tam olarak yansıtmak mümkün olmamıştır. Çatışmaların başlamasından önce yapılan ilk analizler revize edilmiş ve mümkün olduğunca Orta Doğu'daki merkezler ile komşu ülkelere yönelik talep üzerindeki potansiyel etkiler ve buna bağlı rota değişiklikleri hesaba katılmıştır.<sup>25</sup>

<sup>24</sup> <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2026-01/eurocontrol-european-aviation-overview-20260123-2025-review.pdf> (Erişim 16 Nisan 2026)

<sup>25</sup> <https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-forecast-2026-2032> (Erişim 16 Nisan 2026)



Grafik 6: Senaryolar Bazında 7 Yıllık Uçak Trafiği Tahminleri<sup>26</sup>



Daha güçlü ekonomik görünüm ve özellikle düşük maliyetli havayolu şirketlerinden gelen olumlu beklentilerle, 2026 yılı trafiğinin 2025'e benzer oranlarda büyümesi bekleniyordu. Ancak Şubat ayı sonunda Orta Doğu krizinin tırmanmasının ardından tahmin, aşağı yönlü revize edilmiştir. ECAC bölgesinde trafiğin yıl genelinde yaklaşık 11,3 milyon uçuşa ulaşması ve 2025'e kıyasla %2,7 büyümesi beklenmektedir. Bu revizyon; artan jeopolitik belirsizlik, daha zayıf talep varsayımları ve operasyonel aksaklıkları yansıtırken, bunlar hâlâ güçlü olan temel trafik eğilimi tarafından kısmen dengelenmektedir.<sup>27</sup>

2026-2032 döneminde ortalama yıllık büyümenin yaklaşık %2,1 olması ve 2032 yılında yaklaşık 12,8 milyon uçuşa ulaşılması beklenmektedir. Bu da önceki tahmine göre hafif bir aşağı yönlü revizyona işaret etmektedir. Genel büyüme profilinin daha homojen ancak daha az dinamik hale gelmesi beklenmekte olup jeopolitik gelişmeler nedeniyle belirsizlik artmıştır. Türkiye ve komşu ülkelerde uzun vadeli büyümede belirgin bir azalma öngörülmekte olup bu durum Orta Doğu krizinin talep, bağlantı ve trafik akışları üzerindeki kalıcı etkilerini yansıtmaktadır.<sup>28</sup>

<sup>26</sup> <https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-forecast-2026-2032> (Erişim 16 Nisan 2026)

<sup>27</sup> <https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-forecast-2026-2032> (Erişim 16 Nisan 2026)

<sup>28</sup> <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2026-03/eurocontrol-seven-year-forecast-2026-2032-report.pdf> (Erişim 16 Nisan 2026)



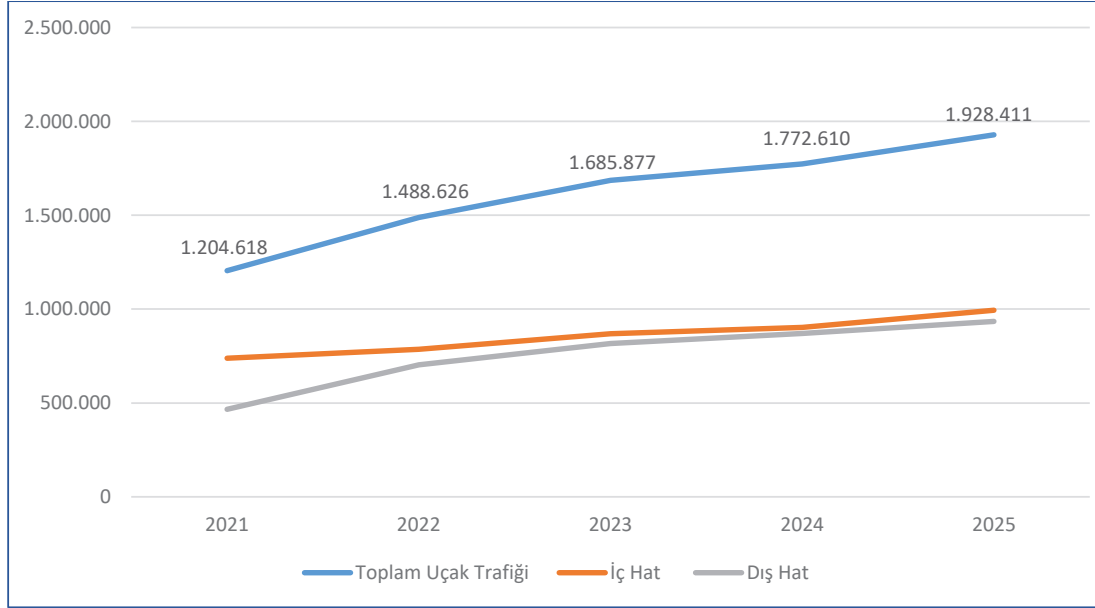
### 3. TÜRKİYE'DE SEKTÖRÜN GÖRÜNÜMÜ

2025 yılında 2024 yılına kıyasla toplam uçak trafiği (overflight hariç) %8,8 artış göstererek 1.928.411 olarak gerçekleşmiştir. 2025 yılında bir önceki yıla göre %10,1 artış gösteren iç hat uçak trafiği 993.993 olarak, dış hat uçak trafiği ise %7,5 artış göstererek 934.418 olarak gerçekleşmiştir (Tablo 2 ve Grafik 7).

*Tablo 2: Uçak Trafiği (2021-2025)*

	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Toplam Uçak Trafiği</b>	<b>1.204.618</b>	<b>1.488.626</b>	<b>1.685.877</b>	<b>1.772.610</b>	<b>1.928.411</b>
İç Hat	738.352	786.150	869.404	903.060	993.993
Dış Hat	466.266	702.476	816.473	869.550	934.418

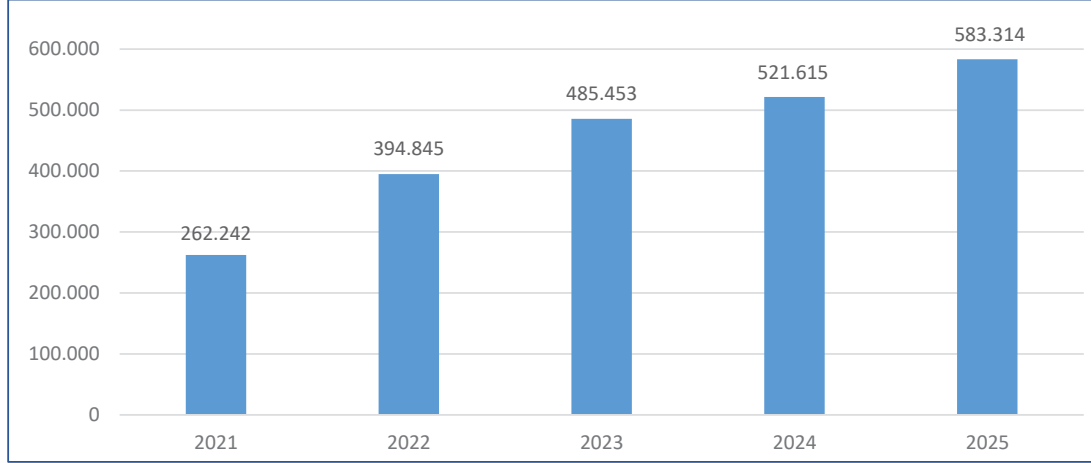
*Grafik 7: Uçak Trafiği (2021-2025)*



2025 yılında overflight uçak trafiği 2024 yılına kıyasla %11,8 artış göstererek 583.314 olarak gerçekleşmiştir. (Grafik 8).



**Grafik 8: Overflight Uçak Trafiği (2021-2025)**

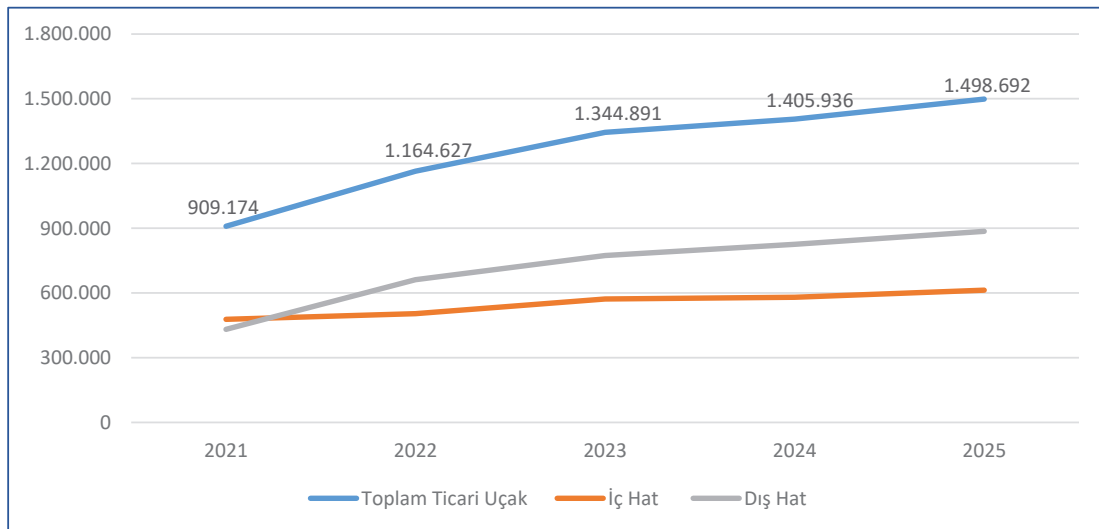


2025 yılında toplam ticari uçak trafiği 2024 yılına kıyasla %6,6 artış göstererek 1.498.692 olarak gerçekleşmiştir. İç hat ticari uçak trafiği 2025 yılında bir önceki yıla göre %5,6 artış göstererek 613.012, dış hat ticari uçak trafiği ise 2025 yılında bir önceki yıla göre %7,3 artış göstererek 885.680 olarak gerçekleşmiştir (Tablo 3 ve Grafik 9).

**Tablo 3: Ticari Uçak Trafiği (2021-2025)**

	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Toplam Ticari Uçak</b>	<b>909.174</b>	<b>1.164.627</b>	<b>1.344.891</b>	<b>1.405.936</b>	<b>1.498.692</b>
İç Hat	477.791	503.518	571.782	580.732	613.012
Dış Hat	431.383	661.109	773.109	825.204	885.680

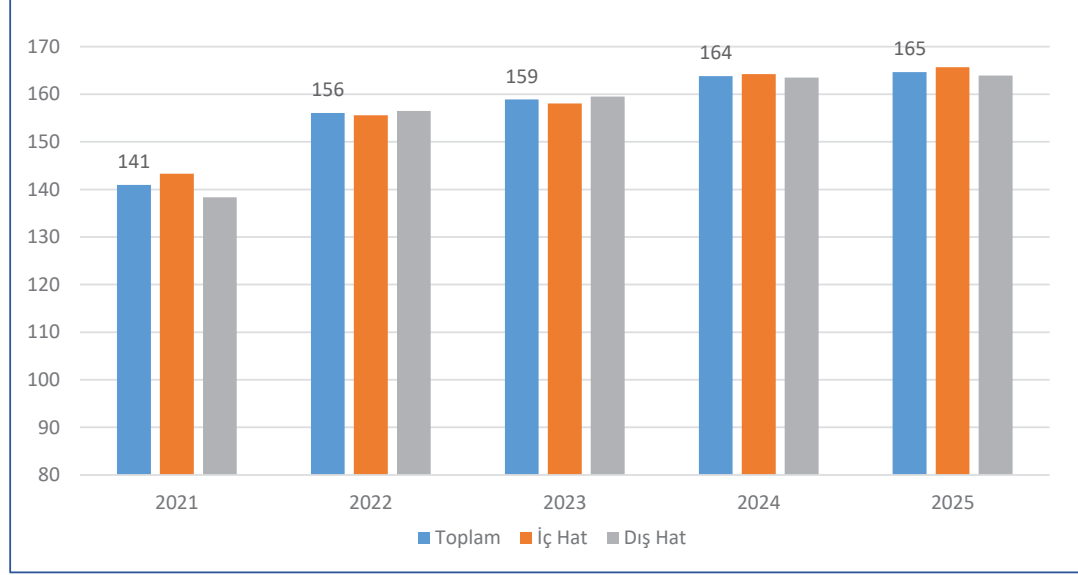
**Grafik 9: Ticari Uçak Trafiği (2021-2025)**





Ticari sefer başına yolcu sayısı 2025 yılında 2024 yılına kıyasla %0,5 artışla 165 olarak gerçekleşmiştir. (Grafik 10)

**Grafik 10: Ticari Sefer Başına Yolcu Sayısı (2021-2025)**



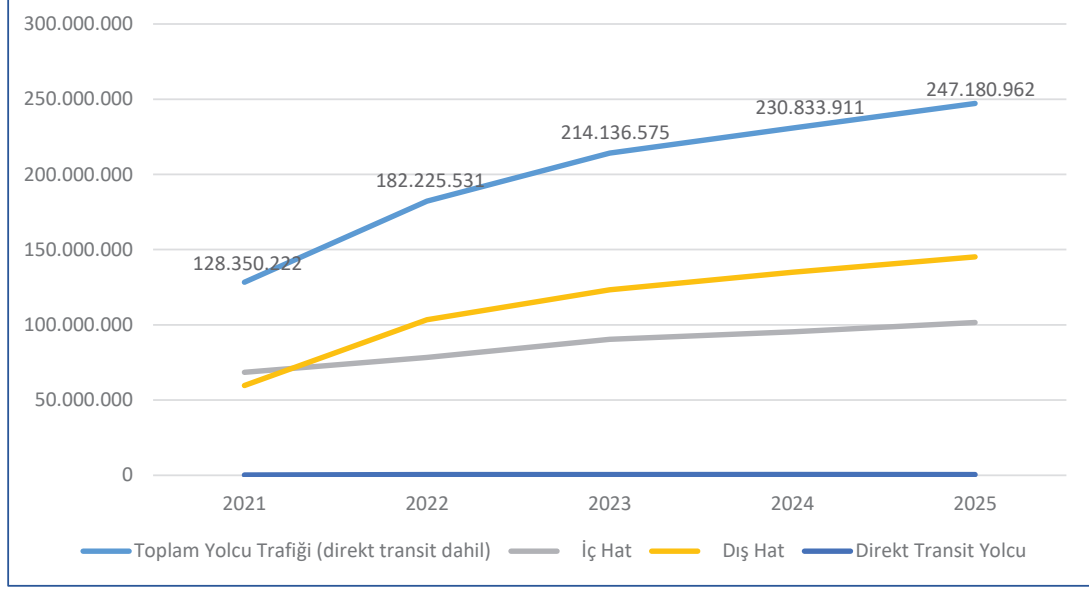
2025 yılında toplam yolcu trafiği (direkt transit yolcu dahil) 2024 yılına kıyasla %7,1 artış göstererek 247.180.962 olarak gerçekleşmiştir. İç hat yolcu trafiği 2025 yılında bir önceki yıla göre %6,5 artış göstererek 101.574.184, dış hat yolcu trafiği ise %7,6 artış göstererek 145.202.376 olarak gerçekleşmiştir (Tablo 4 ve Grafik 11).

**Tablo 4: Yolcu Trafiği (2021-2025)**

	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Toplam Yolcu Trafiği (direkt transit dahil)</b>	128.350.222	182.225.531	214.136.575	230.833.911	247.180.962
Toplam Yolcu Trafiği	128.155.762	181.789.339	213.693.163	230.291.231	246.776.560
İç Hat	68.466.177	78.323.824	90.390.766	95.356.111	101.574.184
Dış Hat	59.689.585	103.465.515	123.302.397	134.935.120	145.202.376
Direkt Transit Yolcu	194.460	436.192	443.412	542.680	404.402

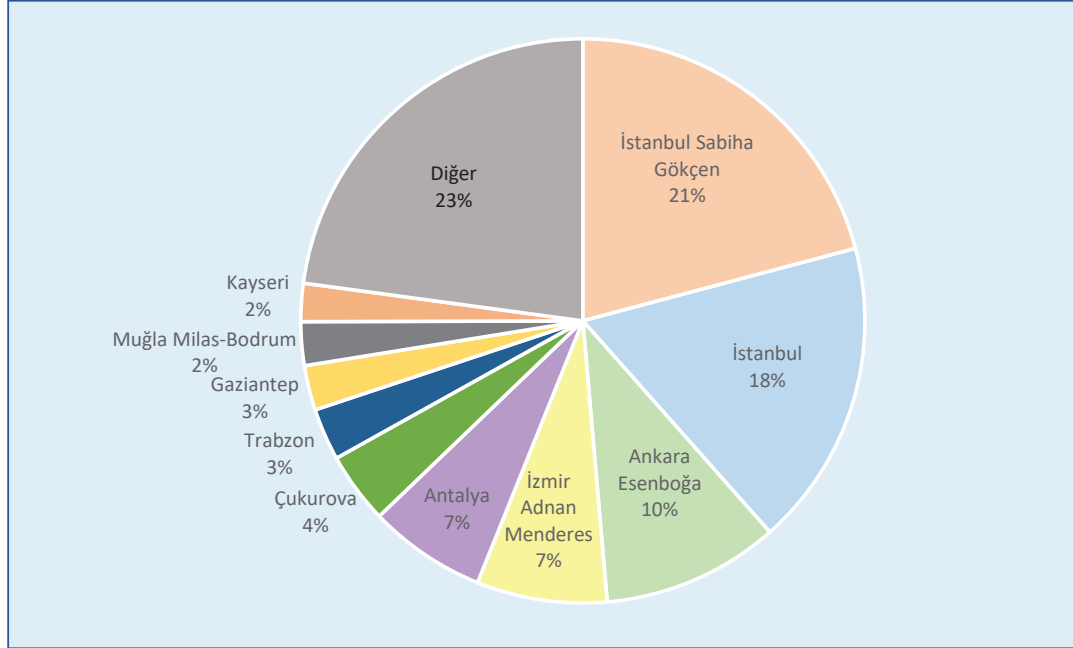


**Grafik 11: Yolcu Trafiği (2021-2025)**



2025 yılında iç hat yolcu trafiğinin önemli bir bölümü İstanbul Sabiha Gökçen (%21), İstanbul (%18), Ankara Esenboğa (%10), İzmir Adnan Menderes (%7) ve Antalya (%7) Havalimanlarından gerçekleşmiştir (Grafik 12).

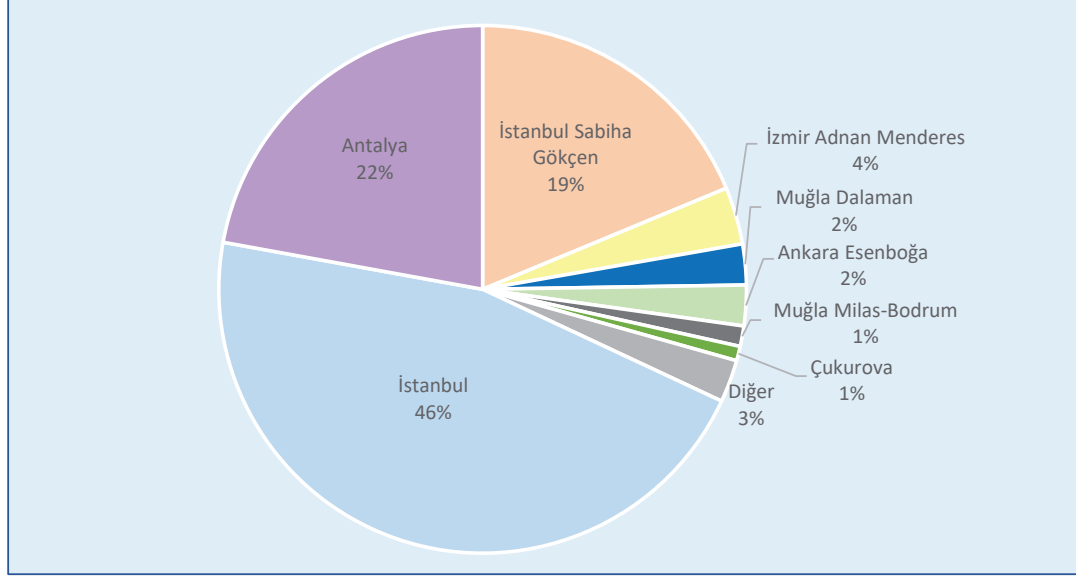
**Grafik 12: Havalimanları İç Hat Yolcu Payları (2025)**



2025 yılında dış hat yolcu trafiğinin büyük bir bölümü İstanbul (%46), Antalya (%22) ve İstanbul Sabiha Gökçen (%19) Havalimanlarından gerçekleşmiştir (Grafik 13).



**Grafik 13: Havalimanları Dış Hat Yolcu Payları (2025)**

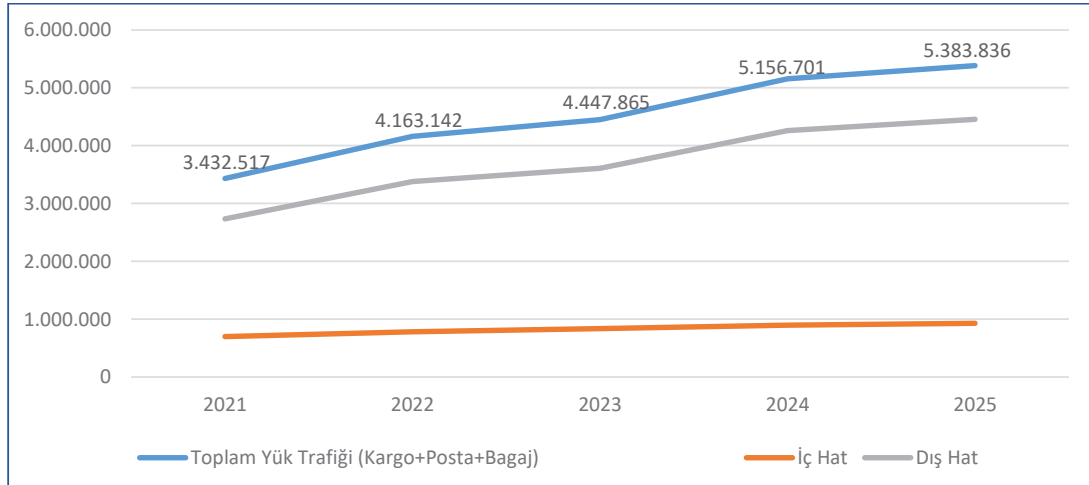


2025 yılında toplam yük (kargo+posta+bagaj) trafiği 2024 yılına kıyasla %4,4 artış göstererek 5.383.836 ton olarak gerçekleşmiştir. İç hat yük trafiği 2025 yılında bir önceki yıla göre %3,3, dış hat yük trafiği ise %4,6 artmıştır (Tablo 5 ve Grafik 14).

**Tablo 5: Yük Trafiği (Ton) (2021-2025)**

	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Toplam Yük Trafiği (Kargo+Posta+Bagaj)</b>	<b>3.432.517</b>	<b>4.163.142</b>	<b>4.447.865</b>	<b>5.156.701</b>	<b>5.383.836</b>
İç Hat	698.344	784.022	838.757	898.648	928.016
Dış Hat	2.734.174	3.379.120	3.609.108	4.258.053	4.455.820

**Grafik 14: Yük Trafiği (Ton) (2021-2025)**



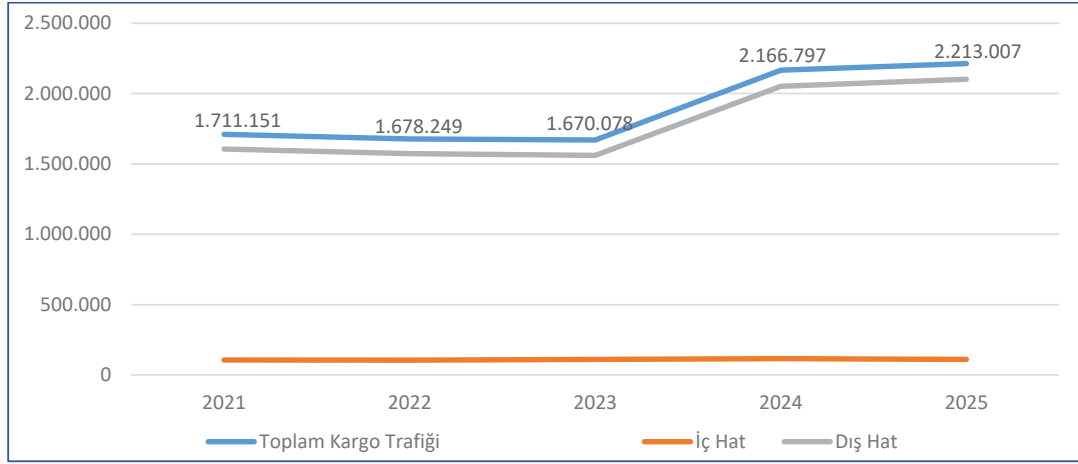


2025 yılında toplam kargo trafiği 2024 yılına kıyasla %2,1 artış göstererek 2.213.007 ton olarak gerçekleşmiştir (Tablo 6 ve Grafik 15).

**Tablo 6: Kargo Trafiği (Ton) (2021-2025)**

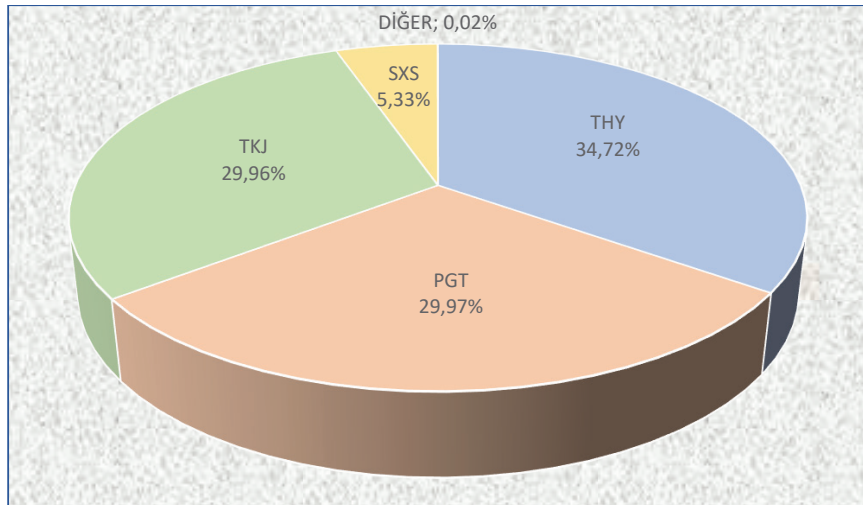
	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Toplam Kargo Trafiği</b>	<b>1.711.151</b>	<b>1.678.249</b>	<b>1.670.078</b>	<b>2.166.797</b>	<b>2.213.007</b>
İç Hat	106.317	105.088	109.461	115.861	111.255
Dış Hat	1.604.833	1.573.161	1.560.617	2.050.937	2.101.752

**Grafik 15: Kargo Trafiği (Ton) (2021-2025)**



2025 yılı iç hat yolcu trafiğinin %34,72'si Türk Hava Yolları (THY), %29,97'si Pegasus (PGT), %29,96'sı Ajet(TKJ) ve %5,33'ü SunExpress (SXS) tarafından gerçekleştirilmiştir (Grafik 16).

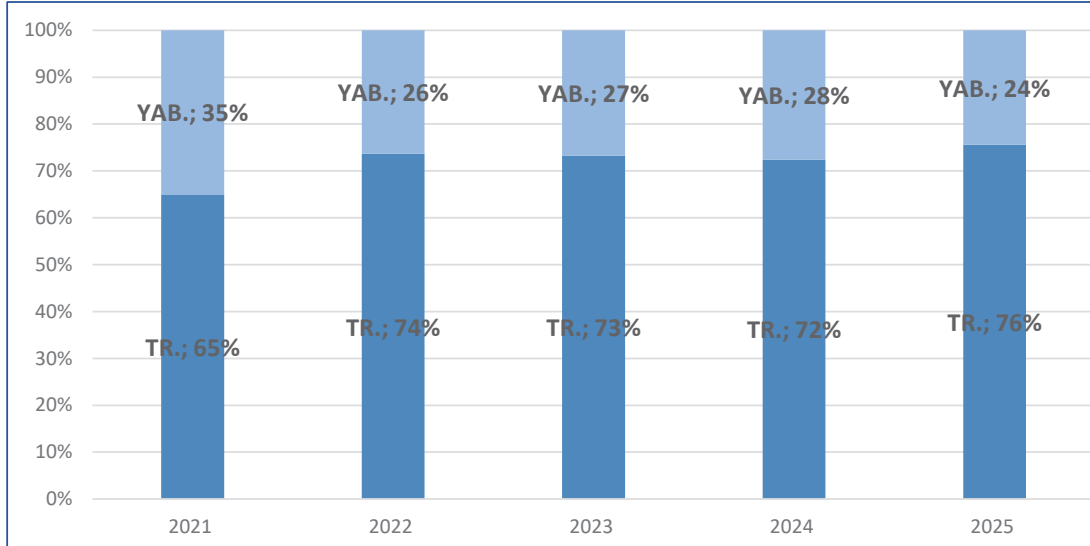
**Grafik 16: İç Hat Yolcu Trafiğinde Havayolu Şirketlerinin Yolcu Payları (2025)**





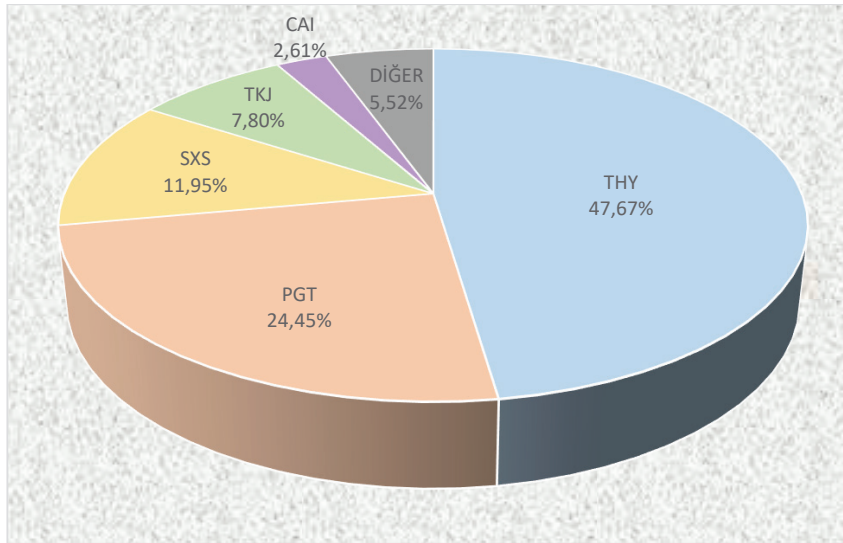
2025 yılı dış hat yolcu trafiğinin %76'sı yerli havayolu şirketleri, %24'ü yabancı havayolu şirketleri tarafından gerçekleştirilmiştir (Grafik 17).

**Grafik 17: Dış Hat Yolcu Trafiğinde Yerli-Yabancı Havayolu Şirketlerinin Payları (2021-2025)**



Yerli havayolu şirketleri arasında 2025 yılı dış hat yolcu trafiği payları incelendiğinde; Türk Hava Yolları'nın (THY) %47,67, Pegasus'un (PGT) %24,45, Sun Express'in (SXS) %11,95, AJet'in (TKJ) %7,8, Corendon'un (CAI) %2,61, diğer havayolu şirketlerinin (Freebird-FHY, Tailwind-TWI, Southwind-STW, Mavi Gök-MGH ve Air Anka-TAH) ise toplamda %5,52 paya sahip olduğu görülmektedir (Grafik 18).

**Grafik 18: Yerli Havayolu Şirketlerine Göre Dış Hat Yolcu Trafiği Payları (2025)**





#### **4. HAVAYOLU SEKTÖRÜNDE DHMİ'NİN YERİ**

Türk Sivil Havacılık sektörünün altyapısını oluşturan tesis ve donanımıyla, 1933 yılından bu yana değişik isim ve statülerle hizmetlerini yürütmekte olan Kuruluşumuz, 233 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname ve Ana Statüsü çerçevesinde 1984 yılından itibaren faaliyetlerini Kamu İktisadi Teşebbüsü olarak sürdürmektedir. Kuruluşumuz; sivil havacılık faaliyetlerinin gereği olan hava taşımacılığı, havalimanlarının işletilmesi, meydan yer hizmetlerinin yapılması, hava trafik kontrol hizmetlerinin ifası, seyrüsefer sistem ve kolaylıklarının kurulması ve işletilmesi, bu faaliyetler ile ilgili diğer tesis ve sistemlerin kurulması, işletilmesi ve modern havacılık düzeyine çıkarılmasını sağlamakla görevlidir.

Üstlenmiş olduğu görevlerini uluslararası sivil havacılık kural ve standartlarına göre yapmak zorunluluğunda olan Kuruluşumuz bu doğrultuda; uluslararası hava ulaşımında can ve mal emniyetini sağlamak ve düzenli ekonomik çalışma ve gelişmeyi temin maksadıyla yürürlüğe konulan Sivil Havacılık Anlaşması'na göre kurulan ICAO'nun üyesidir. Ayrıca, EUROCONTROL ve ACI başta olmak üzere ilgili uluslararası kuruluşların da üyesidir.

2025 yıl sonu itibarıyla Türkiye'de sivil hava ulaşımına açık 58 havalimanından 50'si Kuruluşumuzca işletilmekte olup Zafer, Zonguldak Çaycuma, Gazipaşa-Alanya ve Aydın Çıldır Havalimanları Kuruluşumuz denetimli özel şirketler tarafından; İstanbul ve Çukurova Uluslararası Havalimanları Kuruluşumuz denetimi ve gözetimi altında özel şirketler tarafından; İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı, Savunma Sanayii Başkanlığı denetiminde özel şirket tarafından; Eskişehir Hasan Polatkan Havalimanı ise Eskişehir Teknik Üniversitesi tarafından işletilmektedir.

#### **5. TÜRKİYE'DE HAVAYOLU SEKTÖRÜ YATIRIMLARI**

15.01.2025 tarihli ve 32783 Mükerrer sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan "2025 Yılı Yatırım Programının Kabulü ve Uygulanmasına Dair Karar"da Kuruluşumuza Havayolu Ulaştırması sektöründe toplam 16,6 milyar TL başlangıç ödeneği tahsis edilmiştir. 2025 yıl sonu itibarıyla yaklaşık 15 milyar 78 milyon TL harcama yapılmış olup %90,83 oranında gerçekleşme sağlanmıştır.

Kuruluşumuz 2025 Yılı Yatırım Programı kapsamında; Erzurum Havalimanı PAT Sahaları Onarımı, İzmir Havalimanı PAT Sahaları Onarımı, Hakkari Havalimanı PAT



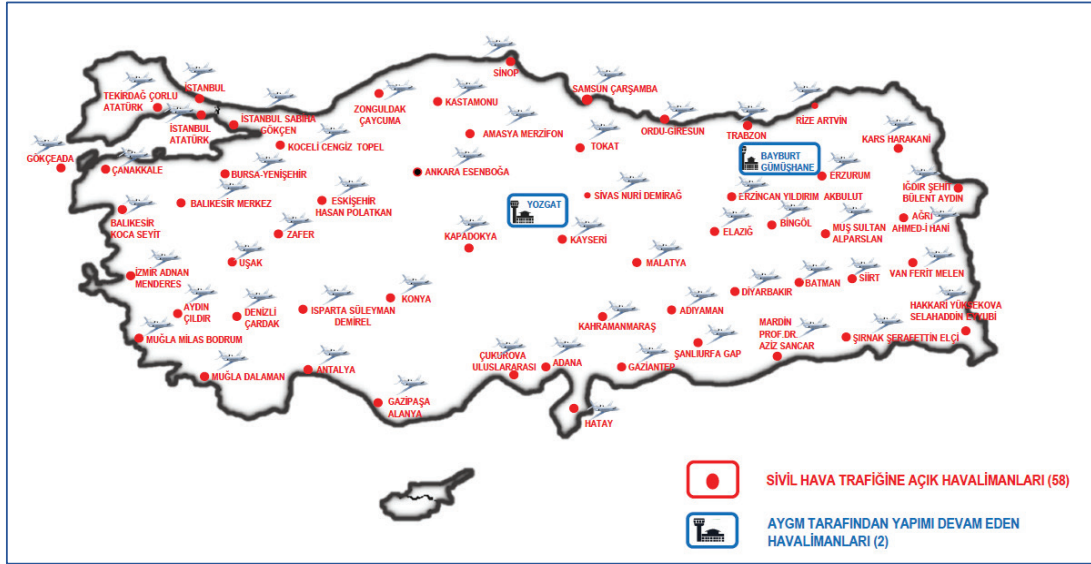
Sahaları Yapımı, Bingöl Havalimanı PAT Sahaları Onarımı, Hatay Havalimanı Muhtelif Binalar Yapımı ve Apron Genişlemesi vb. işlerin ihaleleri gerçekleştirilmiştir.

## 6. TÜRKİYE'DE HAVACILIK SEKTÖR GÖSTERGELERİ

### Sivil Hava Trafikğine Açık Havalimanları

Türkiye'de 2025 yıl sonu itibarıyla sivil hava ulaşımına açık 58 havalimanında (Şekil 1) ve Türk Hava Sahasında, uluslararası standartlarda hizmet verilmektedir.

Şekil 1: Türkiye'de Sivil Hava Trafikğine Açık Havalimanları (2025)



### Erişilebilir Havalimanları

Havalimanlarımızda hareket kabiliyeti kısıtlı yolcularımızın herhangi bir yardıma ihtiyaç duymadan hayata tam katılımlarının sağlanması amacıyla ulusal ve uluslararası mevzuat ve standartlar çerçevesinde yürütülen Erişilebilirlik Projesi kapsamında 42 havalimanımız "Erişilebilirlik Belgesi" almıştır. Diğer havalimanlarımızda ilgili belgenin alınması için çalışmalar devam etmektedir.

Sunduğumuz bu geniş hizmet yelpazesi, havalimanlarımızı bir yolculuğun yalnızca başlangıç ve bitiş noktası olmaktan çıkarıp seyahat deneyiminin keyifli ve unutulmaz bir parçası haline getirmektedir.



## Karbonsuz Havalimanı Projesi

Kuruluşumuzca başlatılan “Karbonsuz Havalimanı Projesi” çerçevesinde; ACI tarafından yürütülen ACA (Havalimanı Karbon Akreditasyonu) Programı kapsamında 2025 yılı itibarıyla Kuruluş olarak 45, ülke olarak ise 52 havalimanımız çeşitli seviyelerde sertifikalandırılmıştır. Kuruluşumuz, Avrupa’da 1’inci ve dünyada 2’nci en yüksek sayıda ACA Sertifikası’na sahip olan Havalimanı İşletmecisi Kuruluş olma özelliğini taşıırken Ülkemiz de küresel ölçekte en fazla sertifikaya sahip 2’nci sıradaki iki ülkeden biridir.

Ayrıca, iklim değişikliği ile ilgili olarak uluslararası ölçekte; “ACI Avrupa Havalimanı Endüstrisi Kapsamında 2050 Yılına Kadar Net Sıfır CO<sub>2</sub> Emisyonları (Kapsam 1 & 2) Taahhüdü” Kuruluşumuzca onaylanmıştır. Bununla birlikte, Avrupa Birliği Konseyi tarafından 4 Şubat 2022’de onaylanan ve “Avrupa Havacılığının 2050 yılına kadar net sıfır CO<sub>2</sub> emisyonuna ulaşma hedefini” destekleyen ilk kamu-özel teşebbüsü olan “Toulouse Deklarasyonu”na da Kuruluşumuz taraf olmuştur.

## Radar ve Hava Seyrüsefer Sistemleri

Tablo 7’de yer alan “Radar ve Hava Seyrüsefer Sistemleri” Türk hava sahasında uluslararası standartlar çerçevesinde hizmet vermektedir.

*Tablo 7: Radar ve Hava Seyrüsefer Sistemleri (2025)*

	HAVALİMANLARI	PSR	SSR	ADS-B	ILS	VOR	DME	NDB	TOPLAM
1	Adana		1	1	1	1	2	1	7
2	Adıyaman				1	1	2	1	5
3	Ağrı Ahmed-i Hani		1	1	1	1	2	1	7
4	Amasya Merzifon		1		1	1	2	1	6
5	Ankara Esenboğa	1	2	2	4	4	10	6	29
6	Antalya	1	3		4	2	7	3	20
7	Balıkesir Koca Seyit				1	1	2	1	5
8	Balıkesir Merkez				1	1	2	1	5
9	Batman		1		1	1	2	1	6
10	Bingöl				1	1	2	1	5
11	Bursa Yenişehir		1		1	2	3	1	8
12	Çanakkale				1	2	3	1	7
13	Çanakkale Gökçeada					1	1	1	3
14	Çukurova Uluslararası				2	1	3	1	7
15	Denizli Çardak				1	1	2	1	5
16	Diyarbakır				1	1	2	1	5
17	Elazığ				2	2	4	1	9
18	Erzincan Yıldırım Akbulut		1		1	2	3	1	8
19	Erzurum		1	1	2	1	3	1	9



	HAVALİMANLARI	PSR	SSR	ADS-B	ILS	VOR	DME	NDB	TOPLAM
20	Gaziantep			1	1	1	2	1	6
21	Hakkari Yüksekova Selahaddin Eyyubi			1	1	1	2	1	6
22	Hatay					1	2	1	4
23	Iğdır Şehit Bülent Aydın				1	1	1	1	4
24	Isparta Süleyman Demirel				1	1	2	1	5
25	İstanbul Atatürk		1		2	3	4	2	12
26	İstanbul	1	2	1	6	3	9		22
27	İzmir Adnan Menderes	1	2	1	2	3	5	2	16
28	Kahramanmaraş				1	1	2	1	5
29	Kars Harakani				1	1	2	1	5
30	Kastamonu		1		1	2	3	1	8
31	Kayseri				1	1	2	1	5
32	Kocaeli Cengiz Topel				1	1	2	1	5
33	Konya		1		1	2	3	1	8
34	Malatya				1	1	2	1	5
35	Mardin Prof. Dr. Aziz Sançar				1	1	2	1	5
36	Muğla Dalaman	1	2	1	2	1	3	1	11
37	Muğla Milas-Bodrum	1	1	1	2	1	3	1	10
38	Muş Sultan Alparslan				1	1	2	1	5
39	Kapadokya				1	1	2	1	5
40	Ordu-Giresun				2	1	3	1	7
41	Rize-Artvin				2	1	3	1	5
42	Samsun Çarşamba				1	1	2	1	5
43	Siirt				1	1	3	1	6
44	Sinop				1	1	2	1	5
45	Sivas Nuri Demirağ				1	2	3	1	7
46	Şanlıurfa GAP		1		2	1	3	1	8
47	Şırnak Şerafettin Elçi				1	1	2	1	5
48	Tekirdağ Çorlu Atatürk				1	2	3	2	8
49	Tokat				1	1	2	1	5
50	Trabzon	1	1	1	2	1	3	1	10
51	Uşak					1	1	1	3
52	Van Ferit Melen			1	1	1	2	1	6
53	Aydın Çıldır					1	1	1	3
54	Gazipaşa-Alanya			1	1		2	1	5
55	Zafer				2	1	3	1	7
56	Zonguldak Çaycuma				1	1	2	1	5
57	Eskişehir Hasan Polatkan				1	1	1	1	4
58	İstanbul Sabiha Gökçen				4	2	6	1	13
59	Selçuk Efes					1	1	1	3
	<b>TOPLAM</b>	<b>7</b>	<b>24</b>	<b>14</b>	<b>80</b>	<b>77</b>	<b>160</b>	<b>68</b>	<b>430</b>

\*İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı (4 ILS, 2 VOR, 6 DME, 1 NDB), Eskişehir Hasan Polatkan Havalimanı (1 ILS), Balıkesir Merkez Havalimanı (1 ILS, 1 DME) ve Amasya Merzifon Havalimanı (1 ILS, 1 DME) olmak üzere toplam 7 ILS, 2 VOR, 8 DME ve 1 NDB DHMİ Envanteri dışındadır. Bunların haricindeki sistemler DHMİ tarafından temin ve tesis edilmiştir.



### Hava Taşıma İşletmeleri<sup>29</sup>

2025 yıl sonu itibarıyla ülkemizde faaliyet gösteren 246 adet Hava Taşıma İşletmesi bulunmakta olup detayları aşağıdaki tabloda sunulmuştur.

*Tablo 8: Hava Taşıma İşletmeleri Sayıları (2024-2025)*

Hava Taşıma İşletmeleri	2024	2025	DEĞİŞİM (%)
Havayolu İşletmesi	14	14	0
Hava Taksi İşletmesi	44	46	5
Genel Havacılık İşletmesi	100	102	2
Balon İşletmeleri	71	71	0
Çok Hafif Hava Aracı İşletmeleri	12	13	8
<b>Toplam</b>	<b>241</b>	<b>246</b>	<b>2</b>

### Hava Araçları<sup>30</sup>

2025 yıl sonu itibarıyla 800 uçak, 248 hava taksi, 617 genel havacılık, 517 balon ve 36 çok hafif hava aracı olmak üzere toplam 2.218 hava aracı bulunmaktadır.

*Tablo 9: Hava Araçları (2024-2025)*

Hava Araçları	2024	2025	DEĞİŞİM (%)
Uçak	729	800	10
Hava Taksi	217	248	14
Genel Havacılık	581	617	6
Balon	441	517	17
Çok Hafif Hava Aracı	34	36	6
<b>Toplam</b>	<b>2.002</b>	<b>2.218</b>	<b>11</b>

### Lisanslı Teknik Personel Sayısı<sup>31</sup>

Lisanslı teknik personel sayısına ilişkin detaylar Tablo 10 ve 11’de yer almaktadır. 2025 yıl sonu itibarıyla toplam pilot sayısı 17.810 olarak gerçekleşmiştir. Yabancı pilot sayısının uçak ve helikopter pilot sayısı içindeki oranı %4,3’tür. 2025 yıl sonu itibarıyla, 2.103 hava trafik kontrolörü, 575 dispeçer, 5.031 teknisyen, 672 ATSEP ve 597 Havacılık Bilgi Yönetimi Uzmanı (AIM) olmak üzere diğer lisanslı teknik personelin toplamı 8.978’e ulaşmıştır.

<sup>29</sup> <https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/kurumsal/faaliyet/2025FR.pdf> (Erişim 6 Nisan 2026)

<sup>30</sup> <https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/kurumsal/faaliyet/2025FR.pdf> (Erişim 6 Nisan 2026)

<sup>31</sup> <https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/kurumsal/faaliyet/2025FR.pdf> (Erişim 6 Nisan 2026)



**Tablo 10: Lisanslı Teknik Personel Sayısı (2024-2025)**

	2024	2025	DEĞİŞİM (%)
<b>Uçak ve Helikopter Pilotları Toplamı</b>	<b>13.092</b>	<b>14.022</b>	<b>7</b>
Uçak	12.858	13.757	7
Helikopter	234	265	13
<b>Diğer Hava Aracı Pilotları Toplamı</b>	<b>960</b>	<b>914</b>	<b>-5</b>
Balon	710	692	-3
Çok Hafif Hava Aracı	164	152	-7
Planör	86	70	-19
<b>Öğrenci Pilotlar</b>	<b>2.238</b>	<b>2.874</b>	<b>28</b>
<b>Toplam Pilot Sayısı</b>	<b>16.290</b>	<b>17.810</b>	<b>9</b>
<b>Toplam Yabancı Uçak ve Helikopter Pilotları*</b>	<b>541 (%4,1)</b>	<b>599 (%4,3)</b>	

\*Yabancı Uçak ve Helikopter Pilotu Sayısının Toplam Uçak ve Helikopter Pilotları İçindeki Oranı

**Tablo 11: Diğer Lisanslı Teknik Personel Sayısı (2024-2025)**

	2024	2025	DEĞİŞİM (%)
Hava Trafik Kontrolörü	2.088	2.103	1
Dispeçer	489	575	18
Teknisyen	4.824	5.031	4
Hava Trafik Emniyeti Elektronik Personeli (ATSEP)	690	672	-3
Havacılık Bilgi Yönetimi Uzmanı	614	597	-3
<b>Toplam</b>	<b>8.705</b>	<b>8.978</b>	<b>3</b>

### Havayolu Şirketleri Uçak Filosu İstatistikleri<sup>32</sup>

Ülkemiz sivil havacılık sektöründe, yolcu ve kargo taşımacılığı yapan 14 havayolu şirketi bulunmaktadır. Şirketlerin 2024 yılında 729 olan uçak sayısı, 2025 yılında 800 olmuştur. Bu uçakların 760'ı yolcu, 40'ı ise kargo uçağıdır. Havayolu filomuzun toplam koltuk kapasitesi 157.785, kargo uçaklarının toplam yük kapasitesi de 2.902.725 kg'dır.

**Tablo 12: Toplam Uçak Sayıları (2003-2025)**

	2003	2024	2025
Uçak Sayısı	162	729	800

<sup>32</sup> <https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/kurumsal/faaliyet/2025FR.pdf> (Erişim 6 Nisan 2026)



**Tablo 13: Havayolu Şirketleri Bazında Uçak Sayıları (2024-2025)**

HAVAYOLU ŞİRKETLERİ UÇAK SAYILARI	2024	2025
THY A.O	440	473
Pegasus Hava Taşımacılık A.Ş.	119	128
Güneş Ekspres Havacılık A.Ş.	72	81
Ajet Hava Taşımalığı A.Ş.	11	32
Turistik Hava Taşımacılık A.Ş.	15	15
Cortex Havacılık ve Turizm Ticaret A.Ş.	12	14
Mavi Gök Havacılık A.Ş.	12	11
Hürkuş Hava Yolu Taşımacılık ve Ticaret A.Ş.	11	11
BBN Hava Yolları ve Taşımacılık A.Ş.	10	11
MNG Hava Yolları ve Taşımacılık A.Ş.	10	9
Tailwind Havayolları A.Ş.	7	5
ULS Havayolları Kargo Taşımacılık A.Ş.	3	5
Air Anka Hava Yolları A.Ş.	3	3
ACT Hava Yolları A.Ş.	4	2
<b>Toplam</b>	<b>729</b>	<b>800</b>

**Tablo 14: Toplam Koltuk Kapasitesi (2003-2025)**

	2003	2024	2025
Koltuk Kapasitesi	27.599	143.050	157.785

**Tablo 15: Kargo Kapasitesi (kg) (2003-2025)**

	2003	2024	2025
Kargo Kapasitesi (kg)	302.737	2.707.875	2.902.725

### İç Hat Uçuş Bilgileri<sup>33</sup>

İç hatlarda 2003 yılında 26 noktaya uçuş gerçekleştirilirken 2025 yıl sonu itibarıyla 58 noktaya ulaşılmıştır.

<sup>33</sup> <https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/kurumsal/faaliyet/2025FR.pdf> (Erişim 6 Nisan 2026)



Şekil 2: İç Hat Uçuş Noktaları



### Dış Hat Uçuş Bilgileri<sup>34</sup>

Dış hatlarda 2003 yılında 50 ülkede 60 noktaya uçuş gerçekleştirilirken 2025 yıl sonu itibarıyla 133 ülkede 356 noktaya ulaşılmıştır.

Şekil 3: Dış Hat Uçuş Noktaları



<sup>34</sup> <https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/kurumsal/faaliyet/2025FR.pdf> (Erişim 6 Nisan 2026)



## 7. TÜRKİYE'NİN DÜNYA VE AVRUPA'DAKİ YERİ

### 7.1. TRAFİK SIRALAMALARI/ÖDÜLLER

Ülkemiz günlük ortalama 3.355 uçuş ile Avrupa'da 6'ncı sırada yer almıştır. Ülkemizin günlük ortalama uçuş sayısı, 2025 yılında 2024 yılına kıyasla %7 artış göstermiş olup Ülkemiz Avrupa'da ilk 10'a giren ülkeler arasında COVID öncesi döneme (2019 yılı) kıyasla en yüksek trafik artışı görülen 2'nci ülke olmuştur. (Tablo 16).

Tablo 16: Avrupa Ülkelerinin Uçak Trafiği (Günlük Ortalama) Sıralaması (2025)<sup>35</sup>

No.	Country	Average daily flights	% prev year	% 2019
1.	United Kingdom	5,609	↑ +2%	↓ -4%
2.	Spain	5,211	↑ +5%	↑ +13%
3.	Germany	4,888	↑ +4%	↓ -13%
4.	France	4,228	↑ +3%	↓ -2%
5.	Italy	3,963	↑ +5%	↑ +10%
6.	Türkiye	3,355	↑ +7%	↑ +20%
7.	Netherlands	1,616	↑ +1%	↓ -4%
8.	Greece	1,549	↑ +4%	↑ +23%
9.	Poland	1,338	↑ +9%	↑ +18%
10.	Switzerland	1,318	↑ +2%	↓ -0%

2025 yılı kesinleşmemiş verilerine göre Ülkemiz Dünya Yolcu Trafiği sıralamasında 7'nci sırada yer almış olup Avrupa Yolcu Trafiği sıralamasında ise 3'üncü sırada yer almıştır.<sup>36</sup>

2025 yılında günlük ortalama 1.491 uçuş ile İstanbul Havalimanı 4'üncü kez Avrupa'nın en yoğun havalimanı olmuştur (Tablo 17).

<sup>35</sup> <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2026-01/eurocontrol-european-aviation-overview-20260123-2025-review.pdf> (Erişim 7 Nisan 2026)

<sup>36</sup> ACI PaxFlash 2025



Tablo 17: Avrupa Bölgesindeki En Yoğun 10 Havalimanı (2025)<sup>37</sup>

No.	Airport	Avg. daily dep/arr flights	% prev year	% 2019
1.	Istanbul	1,491	↑ +6%	n/a
2.	Amsterdam	1,351	↑ +1%	↓ -3%
3.	London Heathrow	1,315	↑ +1%	↑ +0%
4.	Paris Charles de Gaulle	1,314	↑ +3%	↓ -5%
5.	Frankfurt	1,261	↑ +5%	↓ -10%
6.	Madrid Barajas	1,180	↑ +3%	↑ +1%
7.	Barcelona	989	↑ +4%	↑ +5%
8.	Munich	917	↑ +3%	↓ -19%
9.	Rome Fiumicino	884	↑ +3%	↑ +4%
10.	Athens	762	↑ +6%	↑ +26%

İstanbul Havalimanı ayrıca Avrupa Yolcu Trafiği sıralamasında 2'nci, Dünya Yolcu Trafiği sıralamasında 8'inci sırada yer almış olup İstanbul Sabiha Gökçen ve Antalya Havalimanları ise Avrupa Yolcu Trafiği sıralamasında sırasıyla 9'uncu ve 13'üncü sırada yer almışlardır.<sup>38</sup>

ACI (Airports Council International) tarafından gerçekleştirilen 2025 yılı "Havalimanı Hizmet Kalitesi Ödülleri"nde;

- Ankara Esenboğa Havalimanı; "5-15 Milyon Yolcu Kategorisi'nde En İyi Havalimanı", "En Keyifli Havalimanı",
- İzmir Adnan Menderes Havalimanı; "5-15 Milyon Yolcu Kategorisi'nde En İyi Havalimanı", "En Kolay Havalimanı Yolculuğu", "En Keyifli Havalimanı", "En Temiz Havalimanı" ödüllerine layık görülmüşlerdir.<sup>39</sup>

2025 yılında günlük ortalama uçuş bazında Avrupa bölgesinde en çok uçuş gerçekleştiren 10 havayolu şirketi arasında THY'nin 1.559 uçuş ile 3'üncü sıradaki yerini koruduğu görülmektedir (Tablo 18).

<sup>37</sup> <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2026-01/eurocontrol-european-aviation-overview-20260123-2025-review.pdf> (Erişim 7 Nisan 2026)

<sup>38</sup> ACI PaxFlash 2025

<sup>39</sup> <https://aci.aero/programs-and-services/asq/asq-customer-experience-awards/#asq-awards> (Erişim 7 Nisan 2026)



Tablo 18: Avrupa Bölgesindeki En Yoğun Havayolu Şirketleri (2025)<sup>40</sup>

No.	Aircraft operator	Average daily flights	% prev year	% 2019
1.	Ryanair Group	3,184	↑ +5%	↑ +37%
2.	easyJet Group	1,611	↑ +4%	↓ -4%
3.	Turkish Airlines Group	1,559	↑ +9%	↑ +17%
4.	Lufthansa Airlines	1,125	↓ -2%	↓ -24%
5.	Air France Group	1,061	↑ +6%	↓ -11%
6.	Wizz Air Group	909	↑ +9%	↑ +54%
7.	KLM Group	880	↑ +2%	↑ +3%
8.	British Airways Group	842	↑ +2%	↓ -8%
9.	SAS Group	699	↑ +14%	↓ -14%
10.	Vueling	626	↑ +3%	↑ +4%

## 7.2. ULUSLARARASI İLİŞKİLER

### ICAO 1. Küresel Hava Kargo Zirvesi

Ülkemizin ev sahipliğinde 9-11 Nisan 2025 tarihlerinde Antalya'da düzenlenen "ICAO 1. Küresel Hava Kargo Zirvesi" etkinliğine Kuruluşumuzca katılım sağlanmıştır.

### ACI Europe Bölgesel Havalimanları Konferansı

29-30 Nisan 2025 tarihlerinde Muğla Dalaman'da gerçekleştirilen "ACI Europe 16. Bölgesel Havalimanları Konferansı"na Kuruluşumuzca katılım sağlanmıştır.

### ACI Europe Yıllık Kongresi ve Genel Kurulu

17-20 Haziran 2025 tarihlerinde Yunanistan'ın başkenti Atina'da gerçekleştirilen "ACI Europe'un 35. Yıllık Kongresi ve Genel Kurulu"na Kuruluşumuzca katılım sağlanmıştır.

### ACI Europe Komite ve Forum Toplantıları

ACI Europe'un yıl içerisinde yurt dışı havalimanlarında düzenlediği daimî komite ve forum toplantılarına Kuruluşumuzca katılım sağlanmıştır.

<sup>40</sup> <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2026-01/eurocontrol-european-aviation-overview-20260123-2025-review.pdf> (Erişim 7 Nisan 2026)