



TARİHİ, COĞRAFİ VE JEOPOLİTİK YÖNLERİYLE KIBRIS ADASI'NDA HAVAYOLU ULAŞIMININ ANALİZİ

Analysis of Airline Transportation on The Island of Cyprus with Historical, Geographical and Geopolitical Aspects

Celal ŞENOL¹

Öz

Kıbrıs Adası, Doğu Akdeniz'de jeopolitik, stratejik, ekonomik ve ulaşım açısından geçmişten günümüze önemini korumuştur. Havayolu ulaşım araçlarının geliştirilmesi ve okyanus aşırı faaliyetlere başlamasına kadar adanın tek ulaşım kaynağı denizyolu olmuştur. Kıbrıs bu açıdan yerleşmenin başladığı dönemlerden itibaren denizyolu ulaşımında bir üst olarak kullanılmıştır. Ada, Osmanlı İmparatorluğu döneminde Akdeniz ticaret ağının kontrol edilmesindeki stratejik öneminden dolayı büyük mücadelelere sahne olmuştur. Uzun bir dönem savaşın yaşanmadığı ada, Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla tekrar küresel mücadelenin merkezi haline gelmiştir. Birçok devletin hakimiyet altına almak için Osmanlı ile mücadelelere girdiği ada, 19. yüzyılın ikinci yarısında İngilizlerin kontrolüne geçmiştir. 1960 yılına kadar İngilizlerin kontrolünde kalan adada bir havalimanı (Lefkoşa, 1939) inşa edilmiştir. Özellikle II. Dünya Savaşı yıllarında hava saldırılarına maruz kalmasından dolayı günümüzdeki Ercan havalimanının temeli olan RAF Tymbou (1945) havaalanı inşa edilmiştir. Daha sonra adaya Larnaka, Baf ve Geçitkale Havalimanları inşa edilmiştir. Ayrıca İngiliz Kraliyet Ordusuna ait iki adet askeri havaalanı da bulunmaktadır. Adanın havayolu yolcu ve yük taşımacılığı 2000'li yıllara kadar büyük ölçüde önemsizdi. 2000'li yılların başından günümüze kadar yolcu taşımacılığı genel olarak artış eğiliminde olmuştur. Güney Kıbrıs Rum Yönetimi (GKRY)'nin yolcu sayısı Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti (KKTC)'nden daha fazla olmuştur. Bu durum üzerinde GKRY'nin Avrupa Birliği'ne alınması ve dünya genelinde havayolu ulaşım ağının fazla olması etkili olmuştur. KKTC'nde ise yolcu sayısının az olmasında dünya ile bağlantısının yalnızca Türkiye ile sınırlı olması etkili olmuştur. 2020 ve sonrasında ada genelinde taşınan yolcu sayısında COVID 19 salgını nedeniyle önemli düşüş yaşanmıştır. Ancak 2022 yılı itibarıyla toparlanma sürecine girmiştir. Yük taşımacılığında ise ada genelinde son yıllarda ciddi düşüş yaşanmıştır.

Anahtar Kelimeler: Havayolu Ulaşımı, Kıbrıs, Akdeniz, Jeopolitik

Abstract

The island of Cyprus has maintained its geopolitical, strategic, economic and transportation importance in the Eastern Mediterranean from past to present. Until the development of airline transportation vehicles and the start of transoceanic activities, the island's only source of transportation was the sea. In this respect, Cyprus has been used as a base for maritime transportation since the beginning of settlement. During the Ottoman Empire, the island was the scene of great struggles due to its strategic importance in controlling the Mediterranean trade network. The island, where there was no war for a long period, became the center of global struggle again with the opening of the Suez Canal. In the second half of the 19th century, the island, which many states fought with the Ottomans for control, came under the control of the British. Until 1960, an airport (Nicosia, 1939) was built on the island, which remained under British control. As the island was subjected to air raids, especially during WW II, RAF Tymbou (1945) airport was built, which is the basis of today's Ercan airport. Later, Larnaca, Paphos and Geçitkale Airports were built on the island. There are also two military airports belonging to the British Royal Army. The island's air passenger and freight transportation was largely insignificant until the 2000s. From the early 2000s to the present day, passenger transportation has generally been on an upward trend. The Greek Administration of Southern Cyprus (SCGA) has had more passengers than the Turkish Republic of Northern Cyprus (TRNC). The inclusion of the SCGA in the European Union and the high number of airline transportation networks around the world have been effective on this situation. On the other hand, the TRNC's low number of passengers is due to the fact that its connection with the world is limited to Turkey. In 2020 and beyond, the number of passengers carried across the island experienced a significant decline due to the COVID-19 pandemic. However, it has entered a recovery process as of 2022. In freight transportation, there has been a serious decline in recent years across the island.

Keywords: Air Transport, Cyprus, Mediterranean, Geopolitics.

¹ Araş. Gör. Dr., Marmara Üniversitesi İnsan ve Toplum Bilimleri Fakültesi Coğrafya Bölümü, ORCID no: 0000-0003-0857-866X, celal.senol@marmara.edu.tr

GİRİŞ

Gelişen dünya ekonomisine paralel olarak her çeşit taşımacılık (yolcu ve yük) faaliyetleri önem kazanırken üretilen mal ve hizmetlerin paylaşımında emniyet ve hız öne geçmiştir. Bu nedenle de havayolu taşımacılığı dünyanın en güvenilir ve hızlı taşımacılığı haline gelmiş bulunmaktadır.

İnsanoğlunun uçmaya merakı çok eski tarihlere inmektedir. Tarihte ilk uçuş girişimi kuş kanatlarıyla yapılmıştır. Alim İsmail Cevheri (İsmail bin Hammad el-Cevheri)'nin yaptığı tahta iki kanatla uçuş denemesi Aralık 1003 yılına tesadüf etmektedir. O zaman el-Cevheri adıyla bilinen İsmail Cevheri'nin Nişabur Camisinin çatısından gerçekleştirdiği bu uçuş ne yazık ki başarısızlıkla sonuçlanmış ve vücudundaki kırıklardan dolayı vefat ettiği kaynaklarda belirtilmektedir (Kılıç, 1993).

Osmanlı İmparatorluğu döneminde yaşayan Hezârfen'in İsmail Cevheri'den esinlendiği bilinmektedir. Hezârfen Ahmed Çelebi (1609 – 1640)'nin 1632 yılında kuş kanatlarına benzer bir araç takıp Galata Kulesi'nden kendini boşluğa bırakarak yaklaşık 4 km. (3.358 m.) ileride Doğançılar Meydanı'na inmesiyle gerçekleşen (Kaçar, 1998; Yavuz ve Şensöz, 1971) bu uçuş dünya havacılık tarihinde uçan ilk insan olarak kayda geçmesine neden olmuştur.

İnsanın uçmasından sonra fizikçi Jean-François Pilatre de Rozier (1754 – 1785), çalışmaları sonucunda 1783'te geliştirdiği hidrojen balonuyla yaptığı ilk deneme, uçuş tarihinde ilk hava taşıtı olarak tarihe geçmiştir. İnsanoğlu bundan sonraki süreçte çalışmalarını daha da artırmıştır. 1852'de zeplin, 1853'te planör, 1890'da yelken, kanat ve bunun gibi icatlar 19. yüzyılın sonuna kadar devam etmiştir.

20. yy.'ın başında İsmail Cevheri'den yaklaşık 900 yıl sonra Amerikalı Wright Kardeşler havacılık için bir dönüm noktası olarak havadan ağır, motorlu ve kontrol edilebilir ilk uçuşu gerçekleştirmişlerdir (Bakırcı, 2022). Bu sayede bugün gelinen noktanın temelleri atılmıştır. Sadece bir yüzyıl sonra, onlarca tonluk her çeşit yük, yüzlerce km/saatlik hızla, binlerce metre yükseklikten, kıtalar arasında, bazen pilot müdahalesi olmadan güvenli bir şekilde taşınabilmektedir.

Çok çeşitli şekilde tarif edilse de havayolu taşımacılığı genel olarak ticari amaçlı hava araçlarıyla tarifeli veya tarifesiz (Charter) olarak yolcu, her türlü yük (meyve, sebze, çiçek, yükte hafif pahada ağır her türlü eşya vb.), bagaj, postanın taşınmasıdır. Bugün yüzlerce filoda binlerce sefer yapan havayolu işletmelerinden, Alaska'da olduğu gibi bir tane uçakla yılın belirli dönemlerinde uçan küçük havayolu şirketlerine kadar çok geniş bir yelpazede bu firmaların oluşturduğu uçuş ağlarıyla şehirleri, ülkeleri ve kıtaları birbirine bağlayan havayolu taşımacılığı küreselleşmiştir.

Havayolu Ulaşımındaki Önemli Gelişmeler

Diğer ulaşım yollarına göre çok daha yakın bir tarihte ortaya çıkan havayolu hızla gelişmiştir. Modern havacılığın başlangıcı I. Dünya Savaşı yılları olup ticari yönden çok askeri amaçlarla kullanılmıştır.

Dünyada ticari anlamda ilk havayolu bağlantısı 12 yolcusuyla 8 Şubat 1919'da Goliath adlı uçakla Paris – Londra arasında gerçekleştirilmiştir. 1926 yılında ABD'de posta taşımacılığı ile başlayan kontrollü yolcu ve kargo taşımacılığı ile devam eden havacılık faaliyetleri, İngiltere, Danimarka İsveç ve Norveç ile devam etmiştir (Tümertekin ve Özgüç, 1997; Taşlıgil, 1997; Taşlıgil ve Şahin, 2022). 1930 yılında Güney Atlantik Havayolu'nun açılması, uzun mesafe uçuşlar için önemli bir başlangıçtır.

II. Dünya Savaşı'ndan sonra ABD öncülüğünde Chicago'da, 1944 yılında 55 ülkeden 52'sinin katkılarıyla (Türkiye dahil) Uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonu (ICAO) kurulmuştur (Taşlıgil, 1997). Kuruluş, uluslararası hava taşımacılığının düzenli büyümesini ve emniyetini garanti altına almak, barışçıl operasyonları desteklemek, havayolları, havaalanları ve hava seyrüsefer sistemlerini geliştirmek için tesis edilmiştir (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2023).

Hava ulaşımında en önemli gelişmeler şüphesiz uçağın geliştirilmesidir. Piston motorlu, türbin motorlu, pervaneli uçaklar 20. yy.'ın ilk yarısına kadar görev yapmış, 1952'de ilk ticari uçuşunu gerçekleştiren jet motorları (uçuş menzili daha uzun ve daha süratli) diğerinin önüne geçmiştir. Örneğin; Boeing 747'lerin saatteki hızı 1.030 km. ve uçuş menzili 1.400 km.'ye çıkmaktadır. 1970'lerden sonra geliştirilen Airbus uçakları ise uçuş emniyeti ve konfor açısından dünyanın sivil havacılıkta kullanılan en yaygın uçaklarıdır.

Başlangıçta sadece uçağın inip kalkmasına uygun geniş düz alanlar ve toprak pistlerden ibaret olan havaalanlarının sayısı artarken bir yandan da çok çeşitli ihtiyaçlara cevap veren çok muazzam tesisler haline gelmişlerdir. Günümüzün havaalanları en büyüğünden en küçüğüne kadar çok çeşitli uçakların iniş ve kalkışlarına izin verebilen beton pistler, radar, kule, meteoroloji istasyonu, park alanları, mağazalar, yiyecek yerleri (restoranlar, kafeler, simitçiler gibi), gümrük, bankalar, bekleme salonları, yakın çevresindeki oteller, depolar ile adeta bir şehir görünümü kazanmışlardır.

Havayollarının en büyük özelliği olan hız, bu ulaşım sistemi ile taşınan yolcu sayısının artmasına sebep olmuştur. 1987'de ilk defa 1 milyarı aşan yolcu sayısı, 1991'deki Körfez Krizi'nden etkilense de hızla artmaya devam etmiştir. Dünyada havayolu ile taşınan yolcu sayısının büyük bir hızla artmasındaki en önemli sebeplerden biri de turizm ve bununla ilgili

olarak charter seferleridir. Bu seferler sınırlı zamanı olanları uzak yerlere (Kıtalar arası) kısa sürede ulaştırarak yeni bölgelerin turizme açılmasında ve tarifeli uçaklara göre daha ucuz olduklarından turizmde yaygın olarak kullanılmakta ve 1952'den bu yana charter seferleri giderek artmaktadır.

Havayollarındaki gelişme sadece yolcu ile sınırlı olmayıp yük ile de ilgilidir. Bu amaçla yapılmış kargo uçakları ile kıymetli eşyalar (Mücevherler, elektronik eşyalar, çabuk bozulabilen çiçek, su ürünleri, meyve ve sebzeler gibi) ve postaların kısa sürede istenilen yere ulaşmaları sağlanmaktadır. Artan taleplere bağlı olarak da kargo uçaklarının sayısı, kapasite ve taşıdıkları yük hızla artmaktadır.

Kıbrıs Adası, ilk yerleşmelerden günümüze kadar önemli bir merkez görevini görmüştür. Tarihin her döneminde özellikle adanın yakın çevresindeki devletlerin kontrol altında tutmak istedikleri ve ulaşım hatlarının oluşturulmasında etkili olan bir ada konumuna sahiptir. Kıbrıs, dış dünyaya havayolu olmadan önce denizyoluyla bağlantı kurmaktaydı. Dolayısıyla Akdenizde denizyolu ticaretinin yapıldığı önemli bir üst olarak varlığını korumuş ve adaya hükmetmek isteyen milletlerin karşılaşma sahası olmuştur. Süveyş Kanalı açılana kadar jeopolitik önemi belirli bir düzeyde olan adanın önemi kanaldan sonra çok hızlı bir değişime uğramıştır. Dünya denizyolu ticaret ağının yeni merkezi olan Süveyş Kanalı ve yakın çevresinin kontrol altında tutulması veya denetlenmesinde Kıbrıs Adası konumu itibarıyla vazgeçilemez olmuştur (Şenol, 2022a, 2022b; Satan, 2004; Doğan & Sertkaya Doğan, 2022; Bakırcı, 2014). 20. yüzyılın başlarına kadar tek ulaşım denizyoluyla sağlanırken, 1935 ve sonrasında yapılan havalimanlarıyla uluslararası boyutta yeni bir ulaşım faaliyeti başlamış oldu. Adada İngiliz hakimiyetinin son yıllarında başlayan huzursuzluklar uzun yıllar devam ederek, 1974 Kıbrıs Barış Harekâtı sonrası temelleri atılan Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti (KKTC) ile iki ayrı yönetim birimine ayrılmıştır. Bu durum her iki tarafın dünya ile iletişim ve etkileşimini arttırmak için havayolu ulaşımının geliştirilmesini sağlamıştır. Bu tarih sonrası ada genelinde havayolu ulaşımı sınırlı bir şekilde gerçekleşirken, 2000 sonrası Rum kesiminin AB'ye dahil edilmesi havayolunda farklı merkezlerle etkileşiminin hukuki zeminini hazırlayarak, etkileşimi hızlandırmıştır. KKTC'de ise havalimanları canlandırılmaya çalışılarak, Türkiye üzerinden dönem dönem değişen uçuş sayısı dünya ile etkileşim kurulmaya çalışılmış ve günümüzde bu durum devam etmektedir.

YÖNTEM

Bu çalışmada, nitel araştırma yöntemlerinden doküman incelemesi ve gözlem yöntemi kullanılmıştır. Nitel araştırma, 20. yüzyıl başlarında, insanın yaşamındaki olguları tespit etmeye yönelik sosyal çalışmalarda uygulanmaya başlamıştır. Bu araştırma yöntemi "doğal araştırma" ve "alan araştırması" gibi farklı şekillerde isimlendirilmiştir (Baltacı, 2017; Baltacı, 2019). Dolayısıyla nitel araştırma, sorunların doğal ortamındaki şeklini anlamaya uğraşan bir yöntemdir (Guba ve Lincoln, 1994; Klenke, 2016). Bu araştırma yönteminde durum analizi yapmaya ve çözüme yönelik doküman analizi gibi veri toplama yöntemi kullanılarak, sorunların daha iyi algılanmasına ve gerçekçi bir şekilde öznel-yorumlayıcı olarak ifade edilmesine (Seale, 1999) imkân tanınacaktır. Aynı zamanda hayatın içinde yaşanan olgular üzerinde duran ve bunları doğrudan inceleyen (Maxwell, 2009) nitel yöntemler sosyal anlamda karmaşık ve çok yönlü ilişkileri belirlemeye imkân tanır (Kitzinger, 1995). Dinamik olan sosyal hayatı incelemeyi amaçlayan bu yöntem ile Kıbrıs adasındaki en önemli ulaşım faaliyetlerinden birisi olan havayolu ulaştırmasının gelişim süreci ve ülkeler arası etkileşimi çok yönlü olarak ele alınmıştır. Öncelikle olgu ve olaylar kendi bağlamından ele alınarak havayolu ulaşımının adanın dış dünyayla etkileşimine ve ekonomisine sağlayacağı yararlar ile mevcut yapısı incelenmiştir. Bu inceleme ve durum analizi yapılırken güncel veri kaynakları (kitap, dergi, makale, web, belgesel, istatistik) ile geçmişteki olguları yansıtan belge, resim, tarihi vesika gibi veri kaynaklarından yararlanılmıştır.

BULGULAR

Kıbrıs'ta Havayollarıyla İlgili Kurumsal Yapılanma ve İşletmeler

Adadaki KKTC ve diğer siyasi birimin havayolu ile ilgili olarak kendine özgü kurumsal yapılanmaları söz konusudur. Turizmin ve öğrenci hareketlerinin çok yoğun olduğu adada havayoluyla ilgili kuruluşlar hatalı yönetim ve mali politikalar yüzünden ya çok zor duruma girmiş ya da iflas etmiştir.

KKTC'deki Kurumsal Yapılanma

KKTC Sivil Havacılık Dairesi: Kıbrıs Barış Harekâtı'nı takiben kurulmuş olan ve adadaki Türk nüfusunun savunması açısından çok önemli olan hava taşımacılığını emniyete almak adına 20 Aralık 1974 tarihinde KKTC Sivil Havacılık Dairesi kurulmuştur. KKTC Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı olarak faaliyetini sürdüren kurumun sivil havacılıktan sorumlu asli birimdir. Kurum; Hava Trafik Kontrol Şube Amirliği, Meydan Haberleşme Amirliği, Meydan İşletme Amirliği, Teknik İşler Şube Amirliği, İdari İşler Şube Amirliği ve Meydan İtfaiye Şube Amirliği olmak üzere 6 amirlikten oluşmaktadır (K.K.T.C Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlığı, 2021, TEPAV, 2012). KKTC Sivil Havacılık Dairesi aynı zamanda KKTC'deki 2 havalimanından da sorumlu olup her yıl hava ulaşımıyla ilgili resmi istatistikleri de ilan etmektedir.

Otonom Kıbrıs Türk Yönetimi'nde, Bakanlar Kurulunda (08.10.1974 – 13.02.1975) Ulaştırma ve Haberleşme sektörü ile ilgili yapılanmalar: “Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlığı, Ulaştırma ve Bayındırlık Bakanlığı, Bayındırlık İmar ve Ulaştırma Bakanlığı, Ulaştırma Bayındırlık ve Turizm Bakanlığı” şeklinde değişmiştir. Veysel Eroğlu Hükümeti (16.08.1996-16.09.1998)'nden itibaren de Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlığı adıyla teşkilatlanmıştır. Birçok ada devletinde (Malta, İzlanda, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi (GKRY) gibi) görüldüğü gibi Bakanlar Kurulu az sayıdan oluşmakta olup KKTC'de de durum aynıdır. Karayolları, Limanlar Dairesi ile Sivil Havacılık söz konusu bu bakanlığa bağlı kurumlardır (TEPAV, 2012).

41/1989 Sayılı Yasa ile kurulan Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlığı çatısı altında faaliyet gösteren Sivil Havacılık Dairesi hem sivil havacılık otoritesi hem havaalanı işletmesi hem de hava seyrüsefer hizmeti sağlayıcısı olarak havayolu ulaştırma sektöründe tek yetkili kamu idaresi olarak görevlendirilmiştir.

Bakanlığa bağlı dairelerden Sivil Havacılık Dairesi Müdürlüğü, Kanunun 5.1. maddesinde;

“1. Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti (KKTC) hava sahası içinde seyreden uçaklarla, Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO) ve Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC) mevzuatı ile Havaalanları ve Limanlar (Ücretleri) Yasası, Askeri Yasak Bölgeler Yasası, Uçak Trafığı Yasası, Havaalanları Yasası kuralları çerçevesinde güvenli, düzenli ve süratli bir biçimde uçmalarını sağlamak”,

“2. KKTC havaalanlarını işletmek ve havaalanlarının uluslararası standartlarda olması amacıyla gelişen teknolojiye uygun teknik teçhizat, araç ve gereçleri sağlamak”,

“3. KKTC havaalanları için yaklaşım, alçalma ve kalkış planları yapmak ve bu planların uygulanmasını sağlamak”,

“4. Yabancı ülkelerle hava anlaşmaları yapmak ve uçakların uçuş güvenliği ile ilgili olarak bu ülkelerle haberleşmek ve bilgi alışverişinde bulunmak”,

“5. KKTC havaalanlarına sefer yapmak isteyen yabancı şirket ve uçak sahiplerine izin vermek,

“6. Hava seyrüseferi ile bilgileri toplamak, düzenlemek ve yayınlamak”,

“7. Kaza kırımlarında, arama – kurtarma işlerine katılmak ve Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO) ile Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC)'nın öngördüğü şekilde soruşturmayı yönetmek”,

“8. Havaalanında verilen yer hizmetleri ile diğer hizmetleri düzenlemek ve denetlemek,

“9. KKTC sivil havacılık sahasında ihtisas isteyen görevlerde bulunacak personelin lisanslarını düzenleyip vermek, yenilemek, sicillerini tutmak ve denetlemek”,

“10. Sivil hava araçlarının tescilini yapmak, sicillerini tutmak, uçuşa elverişlilik sertifikalarını düzenlemek ve bunları denetlemek”,

“11. Sivil havacılıkla ilgili eğitim müesseselerini eğitim işlerinden sorumlu bakanlıkla istişare ederek denetlemek, olarak belirlenmiştir (TEPAV, 2012).”

41/1989 Sayılı Yasada belirtildiği gibi Sivil Havacılık Dairesi'nin, sivil havacılık otoritesi, havaalanı işletmecisi ve hava seyrüsefer hizmeti sağlayıcısı görevlerinin tümünü üstlendiği görülmektedir.

Havacılık sektöründeki büyüme ile beraber her biri uzmanlık isteyen bu fonksiyonların ayrı idareler tarafından yürütülmesi yönünde bir eğilim söz konusu olup bu üç fonksiyonun tek bir çatı altında bir arada yürütülmesi genellikle küçük ülkelerde veya sivil havacılık faaliyetlerinin tam olarak gelişmediği ülkelerde rastlanmaktadır (TEPAV, 2012).

KKTC Kıbrıs Türk Havayolları (KTHY): Kıbrıs Türk Cemaat Meclisi Konsolide Fonu İnkişaf Sandığı ile Türk Havayolları Anonim Ortaklığı'nın eşit iştirakiyle (%50'şer payla) KKTC Şirketi Yasası Fasal 11/3 esasları çerçevesinde Lefkoşa'da bir limitet şirket olarak 4 Aralık 1974'te kurulmuş, 3 Şubat 1975'te faaliyete başlamış ve uzun yıllar KKTC'nin bayrağını taşıyan havayolu olarak hizmet vermiştir.

3 Şubat 1975'te ilk tarifeli uçuşu başlatan kurum DC-9, Boeing 727 ve Boeing 720 tipi uçakları kiralarak filoya katmıştır. 1981'de tarifeli Londra seferleri başlayarak çeşitli tarihlerde filonun ihtiyaçlarını karşılamak için Boeing yanı sıra Airbus uçakları da kiralanmıştır.

KKTC, T.C. Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Dairesi tarafından 1998'de iç ve dış hatlarda tarifeli ve tarifersiz seferlere yük ve yolcu taşımacılığı yapmak için yetkilendirilmiştir. Zamanla ortaklık yapısı değişmiş, THY sahip olduğu KTHY hisselerini 31 Aralık 2000 tarihinde Turban Turizm A.Ş.'ye devretmiştir. Daha sonra ise İnkişaf Sandığı elindeki KTHY hisselerinin %26'sını Ada Havacılık ve Taşımacılık A.Ş.'ye devretmiştir. Türkiye Cumhuriyeti Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, KTHY'de bulunan %50 oranındaki hisselerinin blok hisse satışı şeklinde özelleştirilmesini teminen 11 Ağustos 2005 tarihinde ihaleye çıkmış ve ihale sonunda KTHY'nin %50 hissesi Ada Havacılık ve Taşımacılık A.Ş.'ye satılmıştır.

Daha sonraki dönemde finansal açıdan sıkıntıya giren KTHY'nin işletme ruhsatı Türkiye Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından 22 Haziran 2010 tarihinde 3 ay süreyle askıya alınmış ve uçuşları durdurulmuştur. Son olarak aynı yılın Ekim ayı itibarıyla de iflas kararı alınmıştır. KTHY bir dönem mali sıkıntılar yaşamış bu durumdan kurtulabilmek için Türkiye'den belirli bir destek alınmış ancak işletmenin devamlılığı sürdürülememiştir. Bu durum sonunda mali sıkıntılar nedeniyle iflas etmiştir (Kıbrıs Time, 2013; 2018).

KTHY'nin iflas etmesi sonrasında KKTC Hükümeti yeni arayışlara girmiş olup başlatılan girişimler sonrasında yeni bir havayolu şirketi kurulmasına karar verilmiştir. Öngörülen modelde KKTC'li iş adamları havayolunun %60 oranındaki hissesine sahip olurken KKTC ve THY sırasıyla %30 ve %10 hisseye sahip olmuştur. Yönetim kurulunda tescil tarihini izleyen ilk 5 yıl THY 5 üye ile temsil edilecek olup yönetim kurulu başkanı ve genel müdür THY'nin önerceği adaylar arasından seçilmesine karar verilmiştir. Ancak bu süreçte herhangi bir şirket kurulamamıştır. KKTC'nde havayolu ulaşımı 2023 yılında faaliyete başlayan Fly Kıbrıs (Fly KHY) ile yeni bir döneme girmiştir.

Kıbrıs Hava Yolları (Cyprus Airways): Adada Kıbrıs İngiliz Sömürge Hükümeti (Britanya Kıbrısı) girişimleriyle 1947 yılında kurulan ve Ocak 2015 tarihinde faaliyetini sonlandıran havayolu şirketidir. Lefkoşa merkezli Kıbrıs Hava Yolları hem Avrupa'da hem de Ortadoğu'da 41 farklı noktaya uçuş yapmaktaydı. Özellikle 1990'ların sonu 2000'lerin başlarından itibaren iyice artan mali sorunlar ve tümüyle Rum Yönetimi'nin desteğiyle ayakta kalmaya çalışan işletme, 9 Ocak 2015'te Atina'dan Larnaka'ya yapılan son seferiyle faaliyetini noktalamıştır. İşletme 2002'de hızlı bir atılım yapmak adına filosunu genişletmeye çalışmışsa da büyük çaplı zarar etmiş ve nihayetinde bu durum faaliyetin sonlanmasıyla neticelenmiştir. Toplam 1.047 yolcu kapasiteli, 13 uçaktan oluşan filosuyla (Bir kısmı kiralık) Kıbrıs Hava Yolları ile ilgili olarak 2016 yıllarındaki girişimlerle isim hakkının kullanılması amacıyla Charlie Airlines ile anlaşıldığı duyurulmuştur.

Fly Kıbrıs Hava Yolları (Fly KHY): Adada kurulan en yeni havayolu firmasıdır. KTHY firmasının iflasından sonra KKTC'de kurulan şirketin tanıtımı 13 Mart 2023'te Ercan Havalimanı'nın terminal binasında gerçekleştirildi. 16 Nisan'dan itibaren başlanacak İstanbul, İzmir ve Ankara arası düzenli seferlere Trabzon, Adana ve Antalya eklenmesi planlanmaktadır. Yurtdışı seferleri ise 21 Mayıs sonrasında Tahran, Piriştine, Erbil, Bakü ve Amman'a yapılacaktır. FlyKHY'nin operasyonlarını Freebird Havayolları üstelenmiştir. Uluslararası uçuşlarını Türkiye üzerinden aktarmalı bir şekilde yürütecek olan FlyKHY, bu şekilde dünyaya açılacaktır. Bu aktarma üssünün ise Antalya olması planlanmaktadır (Nergiz, 2023).

Hava Ulaşımının Önemli unsuru Havaalanları

Deniz ve havayolu, adaların dış dünyayla bağlantısı açısından çok önemli olmasına rağmen küçük ada ülkelerinde genellikle 1 veya 2 havaalanı bulunmaktadır (Örneğin Malta'da 1 tane). Konumuz olan Kıbrıs'a gelince, adanın tek havaalanı Lefkoşa idi. 1974 tarihindeki Barış harekâtı sonrası Lefkoşa Havaalanı, BM koruma zonunda kalmıştır. Dolayısıyla günümüzde faaliyette değildir. Bugün GKRY'de 2 tane, KKTC'de de 1 adet sivil uçuşlara açık havaalanı bulunmakta olup çok yakın bir tarihte alınan kararla KKTC Geçitkale Havalimanı da yeniden düzenlenerek hizmete açılması planlanmaktadır. Bunların dışında adada İngiliz Kralliyet Donanmasına ait iki adet askeri havalimanı bulunmaktadır. Tablo 1'de Kıbrıs'ta bulunan havalimanları ve bunlara ait teknik bilgiler verilmiş olup metin içinde detaylandırılmıştır (Tablo 1).

Tablo 1. Kıbrıs Adası Havalimanlarının Genel Özellikleri

Havalimanı	Bulunduğu Konum	Faaliyete Başlama	Faaliyet Alanı	Terminal Alanı (m ²)	Yıllık Yolcu Kapasitesi	Pist Uzunluğu (m)	Apron Uçak Kapasitesi
Ercan Havalimanı	KKTC/ Lefkoşa	1975	İç ve Dış Hat	169.000	5-8 milyon	2755x45	11
Geçitkale Havalimanı	KKTC/ Gazimağusa	1986	İç ve Dış Hat (Ticari uçuşlara kapalıdır)	-	-	2850x45	3
Larnaka Havalimanı	GKRY/ Larnaka	1975	İç ve Dış Hat	100.000	7.5 milyon	2994x45	28
Baf Havalimanı	GKRY/ Baf	1983	İç ve Dış Hat	20.000	2.7 milyon	2700x45	23
Lefkoşa Havalimanı (Kapalı)	BM Koruma Zonu	1939 Askeri 1968 Sivil	-	-	-	2700x45 1825x45	-

Kaynak: Veriler ilgili kurumların web siteleri, Sivil Havacılık Daireleri, kamu kurumları ve istatistik raporlarından derlenmiştir.

Adadaki Havalimanları

Günümüzde adada sivil ve askeri havalimanları bulunmakta olup geçmişte Kıbrıs Cumhuriyeti döneminde hizmet vermiş olan Lefkoşa Uluslararası Havalimanı ise terkedilmiş durumdadır.

Şekil 1’de de görüldüğü üzere KKTC’deki Dikelya Askeri Havaalanı ile GKRY’deki Akrotiri Askeri Havaalanı, sivil havacılıkla ilgili olmadığından ele alınmamıştır. Geçitkale Havalimanı ise günümüzde tartışmalı durumundan ötürü özellikle incelenmiştir (Şekil 1).



Şekil 1. Kıbrıs Adasındaki Havalimanlarının Dağılımı

Uluslararası Ercan Havalimanı

KKTC oldukça güçlü bir havayolu ağı ile Türkiye’ye bağlanmış olmasına rağmen diğer devletlerce tanınmama ve Kıbrıs Sorunu ile uluslararası izolasyon nedeniyle bu ülke ile üçüncü ülkeler arasındaki seferler Türkiye’deki bir havaalanında duraklama yapılarak gerçekleştirilebilmektedir. Uçuş maliyetini ve seyahat süresini artıran bu uygulama KKTC hava trafiğinin gerçek potansiyeline ulaşamamasına neden olmaktadır. Ercan Havalimanı, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti’nin hemen hemen ortasında, deniz seviyesinden 122 m yükseklikte bulunmaktadır. Başkent Lefkoşa’ya 23, Girne’ye 44, Gazimağusa’ya 50, Güzelyurt’a ise 62 km. uzaklıkta konumlanmıştır. Adını 20 Temmuz 1974 tarihinde yapılan Kıbrıs Barış Harekati’nin birinci gününde, çıkartma bölgesinde şehit düşen Pilot Binbaşı Fehmi Ercan (1935 – 1974)’ın soyadından almaktadır. Ercan Havalimanı, sivil hava trafiğine 3 Şubat 1975 tarihinde açılmıştır. İlk uçuş eski pistten F 28 tipi 65 kişilik jet uçağı ile gerçekleştirilmiş, havalimanının gerekli ihtiyaçları kademeli olarak hizmete girmiştir. Bu kapsamda 20 Aralık 1975’te kısa pist, ardından 15 Haziran 1976’da açılan ana pist DC 9 ve Boeing 727 tipi uçakların havalimanına inmesine izin vermiştir. Daha ileri bir tarihte (21 Mart 1977) Hava Trafik Kontrol Hizmeti verilmeye başlanmıştır. Işıklıdırma işlemlerinin tamamlanması üzerine 1 Nisan 1977’de gece uçuşlarına da izin verilmiştir. Yeni terminal, kargo, itfaiye, yiyecek-içecek tesisleri de aynı yıl tamamlanmıştır. Zaman içinde ihtiyaca cevap vermeyince yenilenecek uluslararası standartlara yükseltilecek havalimanı 2004 yılında yeniden hizmet vermeye başlamıştır (KKTC Sivil Havacılık Dairesi, 2022). Yeni terminal binası gelen ve giden yolcu ile yakınlarına en iyi hizmeti verecek şekilde planlanmış, modern havalimanlarında rastlanan her türlü konfora (Kayan bantlar, uçakların her türlü emniyeti için gerekli elektronik cihazlar, sıcak ve soğuk hava tertibatı gibi) sahip bulunmaktadır.

Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti’nin dünyaya açılan penceresi olan Ercan Havalimanı’nın her bakımdan mükemmel olması için yapılan çalışmalar sonunda pistler, apron, ışıklandırma, terminal binası, kargo ve diğer bina ile tesisler her yıl 100.000 civarında yolcu trafiğinin 1 milyon kişiye ulaşınca kadar yeterli olacak büyüklükte inşa edilmiştir.

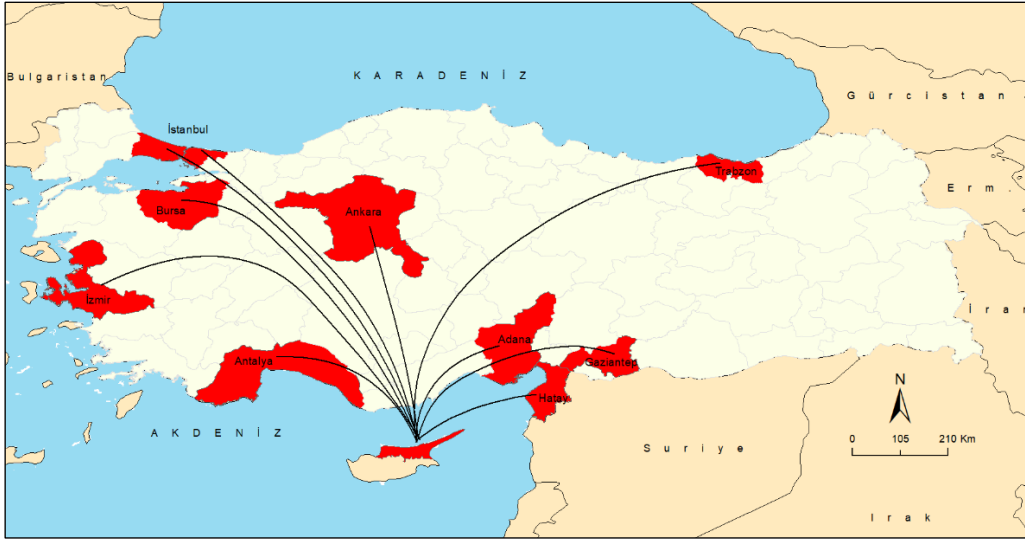
Ercan Havalimanı, Sivil Havacılık Dairesi tarafından işletilmekte iken yolcu ve uçak trafiğinin artması nedeniyle mevcut kapasitede yetersizlik nedeniyle havalimanı kapasitesinin yap-işlet-devret modeliyle artırılması ve havalimanı işletmesinin özel sektöre devredilmesi yönünde prensip kararı alınmıştır. Öngörülen kapasite artırımı ile havalimanına 3.000 x 45 m boyutunda yeni bir pist ve 5-8 milyon yolcu/yıl kapasiteli terminal binası inşa edilmekte olup havaalanı işletiminin, hava kontrol kulesi ve itfaiye hariç olmak üzere tümüyle yaklaşık 20-25 yıllık bir süre ile özel sektöre kiralanmıştır (KKTC Sivil Havacılık Dairesi, 2022). Yukarıda alınan karar çerçevesinde son teknoloji ile donatılmış, doğa dostu modern mimarisi ile dikkat çekmektedir. Ayrıca KKTC’ye yeni istihdam imkanları da sağlamıştır. Bu çalışmalar sonucunda yolcu güvenliği, uçuş emniyeti ve hizmet kalitesi açısından modern havalimanlarıyla aynı düzeyde olacaktır. Ercan Havalimanı günümüzde 11

apron ve 2.755 x 45 m.'lik piste sahiptir. Toplam 7.800.000 m²'lik bir alan üzerinde inşa edilecek havalimanının terminalinde 9 adet körük, 21 adet açık olmak üzere 30 uçaklık park alanı bulunacaktır. Yeni terminal binası için 60 adet check-in ve 44 adet pasaport kontrol noktası, 26 adet x-ray cihazı ve saatte 5.000 bagaj kapasitesi ile yolculara hizmet verilecektir (KKTC Sivil Havacılık Dairesi, 2022).

Mevcut havalimanı 2018 yılında 4.000.000 m²'ye ulaşmış, uluslararası direk uçuşların başlaması halinde ise yolcu kapasitesi 10 milyon kişiye çıkarsa, yeni terminal yanında aynı boyutlarda bir terminal daha inşa etmek suretiyle yolcu sayısı daha da artırılabilir konumda, yeni tedbirler alınmıştır. Ayrıca 40.000 m² büyüklüğünde kapalı otopark (1.500 araçlık) açıkta da 1.400-1.500 araçlık park imkânı da olacaktır. Tankerlerle yakıt sistemi kaldırılarak apron altından geçen borularla uçağa verilmesi planlanmıştır. Bütün bunların yanında her tip uçağın inebileceği çift pist ile yeni VIP binası da inşa edilmektedir. KKTC'nin tarihi açısından büyük önem taşıyan Uluslararası Ercan Havalimanı'nın işletme hakkı Eylül 2015 yılında 25 yıllığına Taşyapı İnşaat Taahhüt Sanayi ve Ticaret A.Ş. Terminal Yapı ve Tic. Ltd. Şirketi'ne devredilmiştir (KKTC Sivil Havacılık Dairesi, 2022).

Türk Havayolları kuruluşu olan Anadolu Jet, "Kuzey Kıbrıs'ı Anadolu'ya, Anadolu'yu Kuzey Kıbrıs'a bağlıyoruz." sloganı ile Ercan Havalimanı'ndan Adana, Antalya, Hatay (2019'da başlamıştır), Gaziantep, Ankara, İzmir, İstanbul (Sabiha Gökçen)'a yeni seferler eklenmiştir. Bunların dışında Trabzon ve Bursa gibi büyükşehirler KKTC'nden seferler yapılmaktadır. KKTC'ye Türk Hava Yolları ve Anadolu Jet dışında Pegasus tarifeli seferler düzenlenmektedir. Ayrıca 2023 yılında FlyKHY firması da faaliyete başlayarak uçuşlardaki yerini alacaktır (Şekil 2).

Kuzey Kıbrıs'tan Dünya'nın farklı yerlerine Türkiye üzerinden aktarmalı uçuşlar gerçekleştirilmektedir. Adadan Türkiye'ye, Türk Hava Yolları'nın 7, Anadolu Jet'in 10 ve Pegasus'un 35 farklı seferi bulunmaktadır. Dünya genelinde ise ülkeden 112 farklı noktaya seferler yapılmaktadır (Ercan Havalimanı, 2022). Ercan Havalimanı'na ada içinden erişim ise 2009'da faaliyete başlayan KIBHAS Havalimanı Otobüs Servisleri aralığı ile yapılabilmekte olup Lefkoşa, Girne, Gazimağusa, Güzelyurt ve Lefke'ye düzenli seferler bulunmaktadır.



Şekil 2. Ercan Havalimanı'ndan Türkiye'deki Doğrudan Uçuş Yapılan Havalimanları (Ercan Havalimanı, 2022)

Geçitkale Havalimanı

Adını Gazimağusa'nın Geçitkale (Lefkonuk) kasabasından alan havalimanının 7 Aralık 1982'de inşasına başlanmış ve 1985 sonunda da tamamlanmıştır. 1986'da resmi açılışı yapılan havalimanı esasında Ercan Havalimanı'na yedek bir havalimanı olması amacıyla planlanmıştır (KKTC Sivil Havacılık Dairesi, 2022). Toplam 2.890.000 m² üzerine kurulmuş olan Geçitkale Havalimanı 2.850 x 45 m.'lik piste ve 3 uçak kapasiteli aprona sahiptir. 2000'lerin ilk yarısına değin uçuşların yapılmaya devam ettiği Geçitkale Havalimanı, 2012'deki özelleştirme gereğince ticari uçuşlara kapatılmıştır.

Askeri amaçlı kullanılan Geçitkale Havalimanı, Ercan Havalimanı'nın açılmasıyla devre dışı kalmıştır. Uzun süredir kullanılmayan Geçitkale Havalimanı, alınan bir kararla yeniden kullanılmak için çalışmalara başlanmıştır. KKTC Bakanlar Kurulu'nun 10.02.2010 tarihinde aldığı E-272-2010 Sayılı Kararı ile Geçitkale Havalimanı'nın "Paketleme, meyve-sebze işlenmesi ve ambalajlanması, uçak bakımı veya boyama, yıkama faaliyetleri ile charter yolcu taşımacılığı, kargo taşımacılığı" faaliyetlerinin yürütülmesi amacıyla özel sektöre kiralanması yönünde karar alınmış ve Maliye Bakanlığı Merkez İhale Komisyonu Başkanlığı tarafından yapılan ihaleyi 07.06.2010 Sayılı Karar ile onaylamıştır. İhale sonucuna göre

Geçitkale Havalimanı 15 yıllığına Resource Consulting Services Ltd. adlı şirkete kargo taşımacılığı, uçak bakım üssü, uçak bakım veya boyama ile ilgili yasal mevzuada ÇED raporu almak kaydıyla havacılıkla ilgili diğer faaliyetlerin (Uçuş eğitimi ve sportif havacılık gibi) yürütülmesi ve bunlarla ilgili tesislerin kurulması amacıyla kiralanan olup havaalanında yolcu taşımacılığı yapılması sözleşme kapsamından çıkartılmıştır. Ancak Geçitkale Havalimanı'nda yolcu taşımacılığına izin verilmemesi ve havaalanı faaliyetlerine hava kargo, uçak bakım-onarım ve genel havacılık gibi alanlarla sınırlandırılması hem havaalanının kârlı bir şekilde işletilmesine mâni olmakta hem de hava ulaştırması talebinde orta-uzun vadede Ercan Havalimanı'ndaki kapasiteyi zorlayacak ölçüde bir artış yaşanması durumunda Geçitkale Havalimanı'ndaki kapasitenin hizmete sokulmasını engelleyecektir.

Günümüzde Sivil Havacılık Dairesi'nin de desteğiyle Geçitkale Havalimanı'nda, KKTC Hava Sporları Federasyonu hava sporları faaliyetlerini sürdürmektedir. Planör, yamaç paraşütü, model uçak yarışları, gyrocopter uçuşları gibi çeşitli etkinlikler yapılmaktadır.

Larnaka Uluslararası Havalimanı (Larnaca International Airport)

Adını aldığı Larnaka'nın 2 km. güneybatısında bulunan havalimanı 100.000 m²'lik terminal binası ve 2.994 m asfalt pist uzunluğuna sahiptir. Aynı zamanda GKRY'nin de en büyük havalimanıdır. Geçmişte İngilizler tarafından küçük ölçekli ve askeri amaçlı kullanılan havaalanıyken, Kıbrıs Barış Harekatı'nı takiben sınırlı altyapı olanaklarıyla sivil ulaşımaya yönelik bir havalimanı haline getirilip, 8 Şubat 1975'te açılmıştır (Hermes Airport, 2023).

Larnaka – Glafcos Clerides Uluslararası Havalimanı, GKRY'deki artan turizm faaliyetlerine bağlı olarak ilerleyen yıllarda geliştirilmek durumunda kalınmıştır. Nitekim 1998'de de yeni terminal binası ve kulenin yapılmasıyla birlikte kapasitesi artırılan havalimanının pist uzunluğu da artırılmıştır. Ayrıca havalimanına bağlı otoban inşaatının tamamlanmasıyla da havalimanı ve diğer destinasyonlar arasındaki trafik akışı da iyileştirilmiştir. Bununla birlikte havayolu yolcu sayısındaki hızlı yükseliş ilerleyen yıllarda yeni altyapı yatırımlarını zorunlu kılmış, 2009'da da yeni terminal binası açılmıştır. Günümüzde havalimanında toplam 21 kapı, 83 check-in kontuarı, 2.500 araçlık park alanı bulunmaktadır. Ayrıca özel uçaklar için de pist ve park alanları bulunmaktadır (Hermes Airport, 2023).

Baf Uluslararası Havalimanı (Paphos / Pafos International Airport)

Kıbrıs Adası'nın güneyinde, Baf kazasında (Şehir merkezinin 6.5 km. güneydoğusunda) yer alan ve aynı ismi taşıyan, Larnaka Uluslararası Havalimanı'nın ardından güneydeki yönetimin ikinci büyük havalimanıdır. 1983 yılında Baf bölgesinin turizmini canlandırmak için faaliyete geçen havalimanı hem sivil hem de askeri amaçlı olarak kullanılmaktadır. Burası da Larnaka Uluslararası Havalimanı gibi Hermes Airports Limited Şirketi tarafından Mayıs 2006'dan itibaren geçerli olmak üzere 25 yıllığına işletme imtiyazıyla yönetilmektedir. GKRY'nin 2004 yılında AB'ye girmesiyle, havalimanları yeni teknoloji ekipmanlarıyla donatılmıştır (Paphos Airport, 2022; GKRY Sivil Havacılık Dairesi, 2023b).

Baf Uluslararası Havalimanı, 2008 yılında yeni terminalin açılmasıyla birlikte 28 check-in masası, 6 kapı, 23 uçak park yeri, banka, restoranlar, kafeteryalar, araç kiralama, ilk yardım hizmeti, bebek / ebeveyn odası ile engelli erişim olanakları, yükleme platformları ve forkliftler ile modern donanımlı bir havalimanıdır. Terminal binası 20.000 m²'lik bir alanı kaplamakta olup 554 araçlık park yeri bulunmaktadır. Havalimanından Limassol, Lefkoşa ve Larnaka'ya direk otobüs seferleri bulunmakta olup yeni yapılacak otoban bağlantısıyla erişim olanakları daha da iyileştirilmeye çalışılmaktadır. Havalimanının asfalt ve beton pistleri bulunmakta olup pist uzunluğu 2.700 m.'dir (Hermes Airport, 2023; Paphos Airport, 2022).

Lefkoşa Uluslararası Havalimanı

Kıbrıs adasındaki ilk modern havalimanı olmakla birlikte adada yaşanan çatışmalar ve devam eden ayrılıklar sonrası günümüzde terkedilmiş olup her türlü yapı çürümeye yüz tutmuştur. 20 Temmuz 1974 tarihinde son uçuşun yapıldığı ve bu tarihten beri kapalı olan havalimanı sadece 2010'da Dünya Barış Günü kapsamında basına açılmıştır.

Havalimanıyla ilgili farklı dönemlerde çeşitli teklifler sunulmuşsa da belli bir sonuç elde edilememiştir. Örneğin 1992'de BM Genel Sekreterliği tarafından havalimanının yenilenerek tekrar hizmete girmesi ve ortak kullanımına açılması gündeme alınmıştır. Bundan başka daha yakın yıllarda havalimanının vergiden muaf bir serbest bölge haline getirilerek ulusal ve uluslararası hizmete sunulması olmuştur. Daha sonra bölge bir grup gazeteciye açılarak, uzun aradan sonra ilk defa görüntülenmiştir. Uzun yıllar (50 yıla yakın) kapalı olan havaalanının günümüzde kültürel turizm kapsamında değerlendirilmesi halinde bölgeye bir hareketlilik kazandırması muhtemeldir. Her iki tarafında menfaatine olabilecek bu gibi durumlar bölgede kalıcı barış ve birlikte yaşama duygusunu pekiştirecek önemli adımlar olacaktır.

Kıbrıs'ın Havayolu Ulaştırmasında Yolcu ve Yük Taşımacılığı

Adada, 1974 sonrasındaki idari yapılanmadan ötürü iki farklı ünitenin söz konusu olmasıyla her iki idare de ihtiyaçlarını birbirinden bağımsız şekilde karşılamıştır. Ada ülkeleri için ise havayolu ve denizyolu hayati öneme sahiptir. Günümüz

koşullarında ise havayolu ile yapılan yolcu ve yük taşımacılığı, adadaki izole yaşamı ortadan kaldıran en önemli faktör olarak büyük önem taşımaktadır. Bu nedenle de gerek KKTC gerekse GKRY için havayolu taşımacılığının sağlıklı bir şekilde idaresi için hayati öneme sahiptir.

Yolcu Taşımacılığı

Ercan Havalimanı'nın yolcu, yük ve uçak trafiği 1975'ten 2000'li yıllara kadar önemsizdi. Kıbrıs Barış Harekati'ndan sonra ikiye ayrılan ada yönetimi, en önemli geçim kaynaklarından biri olan turizm önemli bir sektöre uğramıştır. Hem savaş geçmişi hem de adanın en önemli turizm bölgesi olan Maraş (Kapalı Maraş Bölgesi), anlaşmazlık yüzünden iskâna kapatılmış, diğer bölgelerde Rum kesiminde kalmıştır. Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nin özellikle konaklama tesisleri bakımından eksikliği turizme büyük bir darbe vurmuştur. İlerleyen yıllarda Türkiye'nin çabalarıyla turizm altyapısının tesis edilmesi, kumar turizmine izin verilmesi ve son yıllarda da yeni üniversitelerin açılmasıyla adeta yeni bir kültür merkezi haline gelmesi, öğrencilerin havayolunu tercih etmesi, hava ulaşımında önemli bir gelişmeye sebep olmuştur.

Ülkede havayolu ile taşınan yolcu ve yük miktarını ve de bunlardaki değişimine başlamadan önce ülkenin uçak trafiğini izah etmek yerinde olacaktır. KKTC'de hemen hemen birbirine çok yakın olan inen ve kalkan uçak sayısı toplamından hareketle yıllar itibarıyla hızlı ve de istikrarlı denebilecek bir gelişme içerisinde olmuştur. Ülkede 2003'te 6.718 olan uçuş sayısı, 2006'ya geldiğinde %93'lük artışla 12.976'ya çıkmıştır. 2007-2011 yılları arasında uçuş sayısı çok küçük çaplı artış göstermişse de 2011'de 18.335 iken ertesi yıl 22.031'e çıkmıştır. 2014'te 24.915 ve takip eden yıllarda küçük ölçekli artışlarla 2017'de 27.197, 2018'de ise çok küçük bir gerilemeyle 26.817 uçuş gerçekleşmiştir. 2019'da 27.760 uçuşla tarihinin en yüksek seviyesine ulaşmıştır. Takip eden yıllarda uçuş yapan uçak sayısında önemli bir azalma yaşanmıştır. 2020 yılında 8.061 uçuş yapılırken, bu sayı 2021'de 11.335 ve 2022 yılının ilk sekiz ayında 13.582 olmuştur.

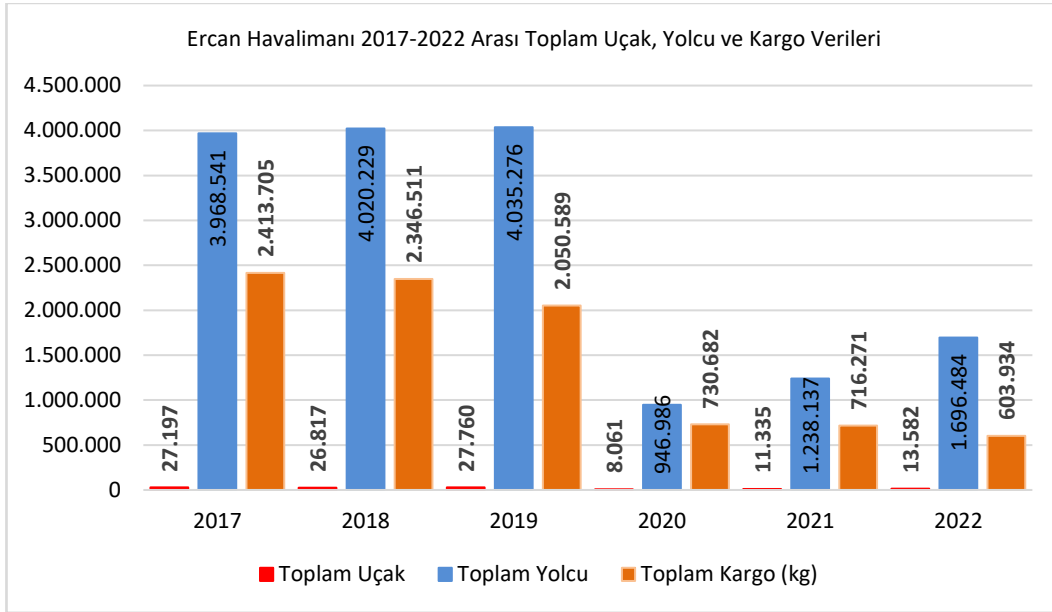
Bir bütün olarak değerlendirdiğimizde KKTC'de 2003'ten 2019'a değin uçuş sayısı 4 katlık bir artış göstermiş, ülkedeki eğitim faaliyetleri ve turizmle birlikte ilerleyen yıllarda sayının daha da artacak olması öngörülebilir. Öte yandan içinde bulunduğumuz zaman dilimi içerisinde tüm dünyayı etkisi altına alan ve aynı zamanda ilk etapta ulaşım sektörünü etkileyen Koronavirüs (COVID-19) KKTC hava ulaşımında da çok ciddi bir gerilemeye sebep olmuştur. Buna bağlı olarak da 2020 ve sonrası yıllarda uçuş sayısının ciddi bir şekilde azaldığı görülmektedir. Özellikle Pandeminin başladığı 2020 yılın başlarında Ercan Havalimanı'na uçuş sayısı ciddi oranda düşmüştür. Bir önceki yıl 27.000 üzerinde olan uçuş sayısı 8.000'e kadar düşmüştür. Devam eden yıllarda ise küçük artışların olmasına rağmen hala 2019 seviyesine çok uzaktır. Uzun bir dönem hava ulaşımı büyük ölçüde sektöre uğrayan KKTC kısa bir zaman içinde toparlanma sürecine girecektir (Tablo 2).

Tablo 2. Ercan Havalimanı Toplam Uçak, Yolcu ve Kargo Verileri (KKTC Sivil Havacılık Dairesi, 2022)

Yıl	Toplam Uçak	Toplam Yolcu	Toplam Kargo (kg)
2017	27.197	3.968.541	2.413.705
2018	26.817	4.020.229	2.346.511
2019	27.760	4.035.276	2.050.589
2020	8.061	946.986	730.682
2021	11.335	1.238.137	716.271
2022 ²	13.582	1.696.484	603.934

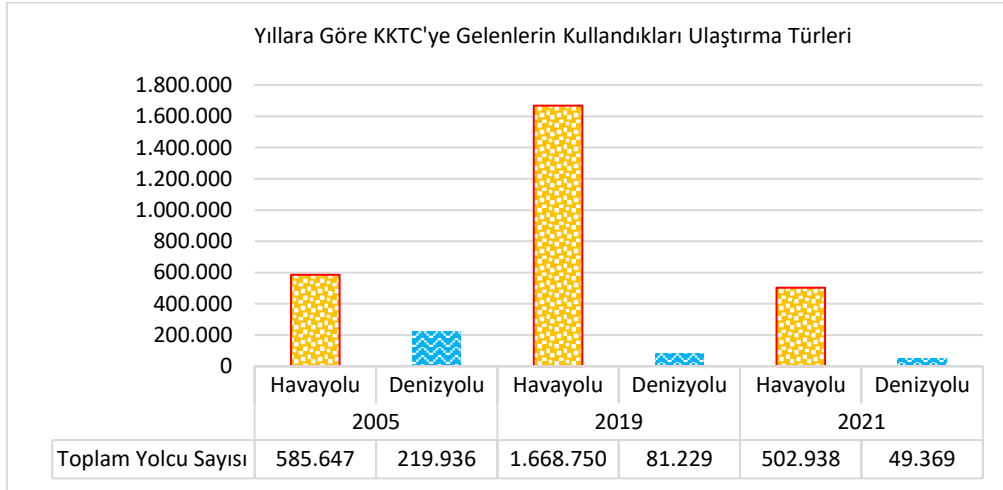
Ülkenin yolcu trafiğine baktığımızda 2003 yılından günümüze kadar yolcu sayısının istikrarlı bir şekilde artış eğiliminde olduğu görülmektedir 2003 yılında toplam 847.654 kişinin seyahat ettiği KKTC'de en son 4 milyonun üzerinde bir yolcu trafiği yaşanmıştır. İlk defa 2004 yılında 1 milyonun üzerinde çıkan toplam yolcu sayısı 2010 yılında ilk defa 2 milyonun üzerine çıkmıştır. Arada geçen bu altı yıl içerisinde toplam yolcu sayısı sürekli artış göstermiştir. 2010 yılında 2.151 bin olan yolcu sayısı 2014 yılında 3.236 bin seviyesine ulaşmış ardından 2018 yılında 4 milyonun üzerine çıkmıştır. 2019 yılında toplam yolcu sayısı en yüksek seviyesi olan 4.035 bine çıktıktan sonra Koronavirüs salgını dolayısıyla 2020 yılında hızlı bir gerileme yaşayarak 946.986 olmuştur. Bu yılda ¼ oranında düşen toplam yolcu sayısı 2021 ve 2022'de tekrar toparlanma sürecine girerek yılın ilk sekiz ayında 2 milyona yaklaşmıştır (Şekil 3).

² 2022 yılı Ocak-Ağustos ayları arası verileri kapsamaktadır.



Şekil 3. Yıllar İtibariyle KKTC'deki Toplam Uçuş, Yolcu ve Kargo Sayıları

Yolcu tercihleri açısından baktığımızda da KKTC için havayolunun baskınlığı dikkat çekicidir. Geçmişte özellikle de KKTC'ye erişim de denizyolunun da azımsanmayacak bir payı söz konusuysen, hızlı ve ekonomik olması hasebiyle havayolu ulaşımı büyük ölçüde üstünlüğü ele geçirmiştir. KKTC için 2005'te ülkeye giriş yapan ziyaretçilerin tercihlerinde %72,7'lik payla (585.647 kişi) havayolu önemli bir dilimi oluşturuyorken, aynı yıl 219.936 kişi de (%27,3) denizyolunu kullanmıştır. Fakat 2017'ye gelindiğinde hem yolcu sayısı ciddi ölçüde artmış hem de gelen yolcuların çok büyük bir kısmı havayolunu tercih etmiştir. Söz konusu yılda 2 milyona yakın ziyaretçi denizyoluyla KKTC'ye ulaşmışken sadece 99.643 kişi denizyoluyla giriş yapmıştır. KKTC'ye, Türkiye'den her yıl çok sayıda kişi giriş yapmakta olup bunların da büyük bir kısmı (1.242.580 kişi) havayolunu tercih etmişlerdir. Denizyolunu kullananların da büyük bir çoğunluğunu (81.668 kişi) yine T.C. vatandaşları oluşturmakta olup yabancıların ise ekseriyetle denizyolu yerine havayolunu kullandıkları görülmektedir. 2017 yılında KKTC'ye denizyoluyla giriş yapan ziyaretçilerin sadece %13,4'ü KKTC vatandaşlarından oluşmuştur (Şekil 4).

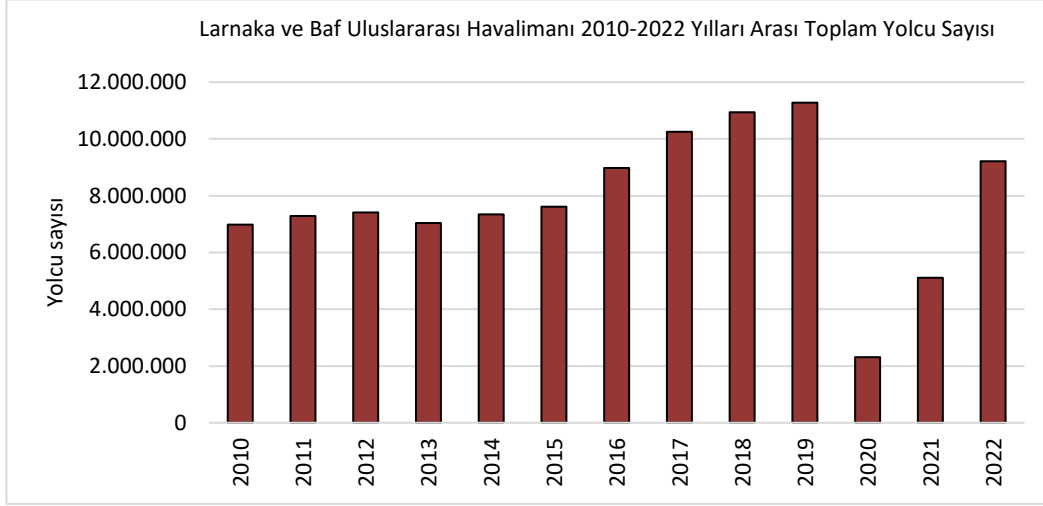


Şekil 4. KKTC'ye Gelen Ziyaretçilerin 2005-2019 ve 2021 Yılları İtibariyle Ulaşım Sistemi Tercihleri (Turizm Planlama Dairesi ve Polis Genel Müdürlüğü ve KKTC Sivil Havaçılık G.M)

Güney Kıbrıs Rum Yönetimi'nin havayolu yolcu trafiğini incelediğimizde özellikle 2000'lerin ikinci yarısından itibaren geliştirilen havayolu altyapı hizmetleri ve turizm konusundaki ataklarıyla son yıllarda bu anlamda kayda değer gelişmeler yaşandığı görülmektedir. Söz konusu idari bölgede 2006-2015 yılları arasında 7 milyon civarında seyreden havayolu yolcu sayısı, 2015'ten itibaren düzenli bir şekilde artış göstermiştir. Şekil 5'de de görüldüğü üzere 2015'te 7.608.655 kişi olan sayı, 2016'da 8.974.163'e, 2017'de 10.252.459'a, 2018'de 10.939.428'e ve 2019'da da 10 milyonu aşarak 11.273.748'e

ulaşmıştır. Buna göre GKRY için son 5 yıldır üst üste bu alanda kendi rekorunu kırmıştır. Bu da turizm-ulaşım arasındaki pozitif ilişkiye güzel ve de başarılı bir örnek olarak ayrıca öne çıkartılabilir bir husustur.

2022 yılı itibarıyla GKRY'nde yolcu sayısının hızlı bir şekilde görülmektedir. 2019 yılında 11 milyon üzerinde olan yolcu sayısı 2020'de 2.312 bine kadar düşmüştür. Küresel salgın dolayısıyla kısıtlanan ulaştırma faaliyetleri sonucu sayıların hızlı düştüğü görülmektedir. 2021 yılı itibarıyla yolcu sayısı bir artış göstererek 5 milyonun üzerine çıkmış, 2022 yılında ise 9 milyonu aşarak 2017 seviyesine yaklaşmıştır. Bu durum GKRY'nin havayolu ulaşımında hızlı bir toparlanma süreci yaşadığını göstermektedir (Şekil 5).



Şekil 5. Son 12 Yılda GKRY'ye Havayolunu Kullanan Toplam Yolcu Sayıları (Hermes Airports, 2023)

Kıbrıs adası üzerindeki siyasi yapılanmalardan ötürü iki ayrı ünite olarak ele alınıp havayolu kullanan yolcu sayılarını karşılaştırdığımızda 2019 verilerine göre GKRY toplam 11.273.748 kişilik yolcu sayısı ile kayda değer bir kitleye hizmet vermiştir. GKRY söz konusu yolcu sayısı ile aynı yıl Hırvatistan (10.623.239 kişi), İzlanda (7.584.197 kişi), Malta (7.318.357 kişi), Litvanya (6.504.685 kişi), Estonya (3.258.003 kişi), Slovakya (2.839.787 kişi) ve Slovenya (1.719.039 kişi)'yi geride bırakmıştır (Eurostat, 2020). GKRY'nin, özellikle her yıl yaz sezonu başta olmak üzere yılın büyük bir kısmı yoğun olarak ziyaret ettiği Malta'yı dahi geçmiş olması da yine dikkat çekilmesi gereken bir noktadır.

Tablo 3. Larnaka Uluslararası Havalimanı'nın 2010-2022 Yılları Arasında Yolcu Trafikliği (Hermes Airports, 2023)

Yıllar	Yolcu Sayısı (Kişi)	Yıllar	Yolcu Sayısı (Kişi)
2010	5.367.724	2016	6.637.692
2011	5.507.552	2017	7.734.290
2012	5.166.224	2018	8.067.037
2013	4.863.577	2019	8.229.346
2014	5.247.291	2020	1.679.807
2015	5.330.914	2021	3.591.997
		2022	6.037.053

Larnaka Havalimanı'nda 2010-2022 yılları arasındaki yolcu trafiğine bakıldığında (Tablo 3) ilk beş yılda yolcu sayısında çok ciddi bir değişiklikler olmamakla birlikte genel olarak 5 milyon civarında gerçekleşmiştir. Ancak 2016 yılında yolcu sayısında önemli bir artış yaşandığı görülmektedir. Bu artış 2020 yılına kadar devam etmiştir. Bu yıldan sonra COVID 19 salgınının dünya çapında etkisini göstermeye başlamasıyla iptal edilen veya ertelenen seyahatler nedeniyle yolcu dolaşımı oldukça azalmış, dolayısıyla özellikle bu yılları kapsayan ulaştırma faaliyetlerine ait istatistik verilerin normal seyrinin çok altında gerçekleştiği görülür. 2020 yılı Larnaka havalimanının yolcu trafiğine bakıldığında 1.679.807 yolcu sayısı ile son yılların en düşük seviyesine gelmiştir. 2021 yılında ise yolcu sayısı kısmen artarak 3.5 milyonun üzerine çıkmıştır. 2022 yılında ise 2016 yılı yolcu sayısına yaklaşarak 6 milyonun üzerinde bir yolcu trafiğine evsahipliği yapmıştır. Güney Kıbrıs'ın uluslararası anlamda en önemli havalimanı olması açısından yolcu trafiğinde eski gücünü tekrar kavuşmaya başlamıştır (Tablo 3).



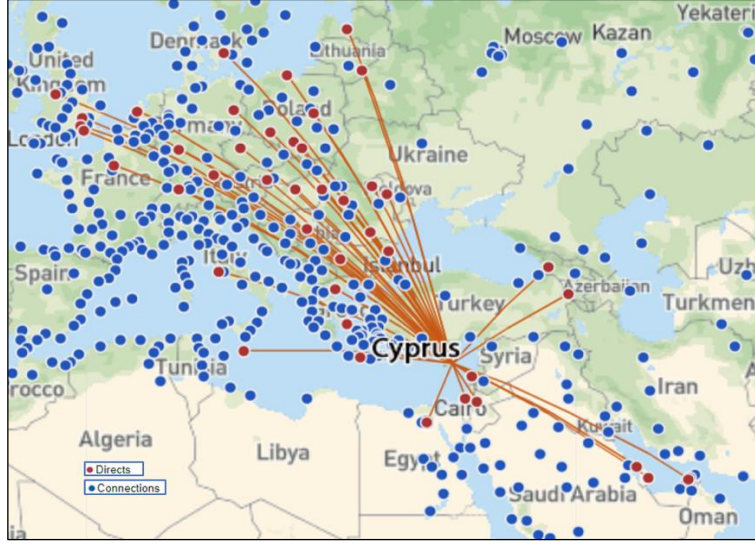
Şekil 6. Larnaka Havalimanı'nın 2022 Yılı Aylara Göre Yolcu Sayısı (Hermes Airports, 2023)

Larnaka Havalimanı'nın 2022 yılı aylara göre yolcu grafiğini gösteren şekil 6'ya bakıldığında yolcu sayısının en fazla Haziran-Eylül ayları arasında yoğunlaştığı görülmektedir. Adanın özellikle deniz turizmine hitap etmesi nedeniyle yıl boyu önemli bir destinasyon sahası olarak yoğun turist akınına uğramaktadır. Bu durum ise istatistiklere yaz ayları en fazla turist geldiği aylar olarak karşımıza çıkmaktadır (Şekil 6).

Tablo 4. Larnaka Uluslararası Havalimanı'ndan Direkt Uçuş Yapılan Noktalar (Hermes Airports, 2023)

Ülke	Şehir	Ülke	Şehir
Polonya	Varşova	Avusturya	Viyana
	Katowice	Litvanya	Vilnius
	Krakow	Almanya	Frankfurt
	Wroclav		Münih
	Gdansk		Berlin
Romanya	Bükreş	BK	Londra
	Kaloşvar	Gürcistan	Liverpol
	Yaş		Kutaisi
Yunanistan	Atina	Mısır	Kahire
	Selanik	Katar	Doha
	Girit	Hollanda	Amsterdam
Bulgaristan	Sofya	Lübnan	Beyrut
	Varna	Bahreyn	Bahreyn
Macaristan	Budapeşte	İsrail	Tel-Aviv
	Debrecen	Ürdün	Amman
İtalya	Roma	BAE	Dubai
Sırbistan	Belgrad	Katar	Doha
Çek Cumh	Prag	Bahreyn	Bahreyn
Danimarka	Kopenhag	Malta	Malta
İsviçre	Zürih	Ermenistan	Erivan
Fransa	Paris	Letonya	Riga

Larnaka'dan yapılan uçuşlarda en yoğun hat Atina olup bunu Tel-Aviv, Moskova ve Londra gibi diğer hatlar izlemektedir (Eurostat, 2020). Larnaka'dan dünyanın farklı noktalarına doğrudan veya aktarmalı olarak uçuşlar gerçekleştirilmektedir. Bu havalimanından en fazla direkt uçuşun yapıldığı ülke Polonya, Almanya, Romanya ve Yunanistan'dır. Bunlardan Polonya'da 5 Romanya, Yunanistan ve Almanya'da 3 farklı noktaya direkt uçuşlar yapılmaktadır. Bunların dışında Bulgaristan ve Macaristan'a iki, tablo 4'de gösterilen diğer ülkelere ise birer sefer yapılmaktadır (Tablo 4, Şekil 7) .

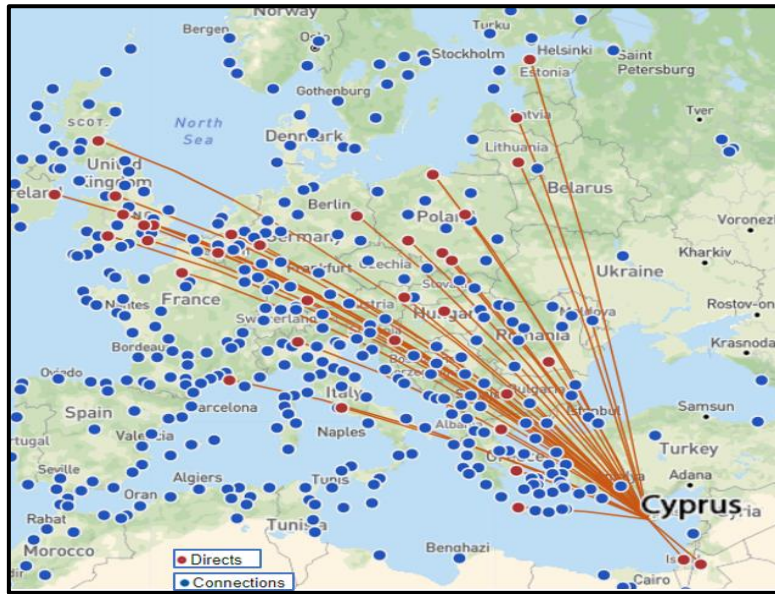


Şekil 7. Larnaka Uluslararası Havalimanı'ndan Uçuş Yapılan Noktalar (Hermes Airports, 2023)

Tablo 5. Baf Uluslararası Havalimanı'ndan Direk Uçuş Yapılan Noktalar (Hermes Airports, 2023)

Ülke	Şehir	Ülke	Şehir	Ülke	Şehir
Polonya	Varşova	Yunanistan	Girit	Hollanda	Eindhoven
	Katowice		Selanik	Belçika	Brüksel
	Krakow		Atina	Macaristan	Budapeşte
Almanya	Berlin	Fransa	Marsilya	Polonya	Wroclav
	Münih		Paris	Romanya	Bükreş
	Köln	İtalya	Roma	Bulgaristan	Sofya
	Londra		Milan	Ürdün	Amman
BK	Bristol	İrlanda	Dublin	Avusturya	Viyana
	Manchester	Litvanya	Kaunas	Ermenistan	Erivan
	Edinburg	Letonya	Riga	Hırvatistan	Zagreb
	Birmingham	Estonya	Tallin	-	-

Baf Uluslararası Havalimanı'nın Tablo 5'de belirtilen yerlere direk (düzenli veya sezonluk) seferleri bulunmaktadır. Bu havalimanından yapılan uçuşlarda en yoğun hatların başında Londra ve Manchester gelmektedir (Eurostat, 2020). Güney Kıbrıs'ın en önemli havalimanlarından bir diğeri olan Baf uluslararası nitelikte çok farklı bölgelere uçuş gerçekleştiren bir havalimanıdır. 2023 yılı itibariyle Birleşik Krallık, Polonya, Almanya ve Yunanistan'a en fazla direk uçuş gerçekleştirilmektedir. Bunlardan Birleşik Krallık'ta 5 farklı havalimanına direk uçuş yapılırken, bu sayı Polonya, Almanya ve Yunanistan'da 3, Fransa ve İtalya'da 2'dir. Tablo 5'de gösterilen diğer ülkelerde ise birer havalimanına direkt uçuş yapılmaktadır. Şekil 8'te görüleceği üzere Baf'tan yapılan uçuşların neredeyse tamamı Avrupa ülkelerindedir. Bunların dışında farklı bölgeye yapılan iki uçuş bulunmakta olup bu da Akdeniz kıyısındaki Tel Aviv ve Amman'dır (Tablo 5, Şekil 8).



Şekil 8. Baf Uluslararası Havalimanı'ndan Uçuş Yapılan Noktalar (Hermes Airports, 2023)

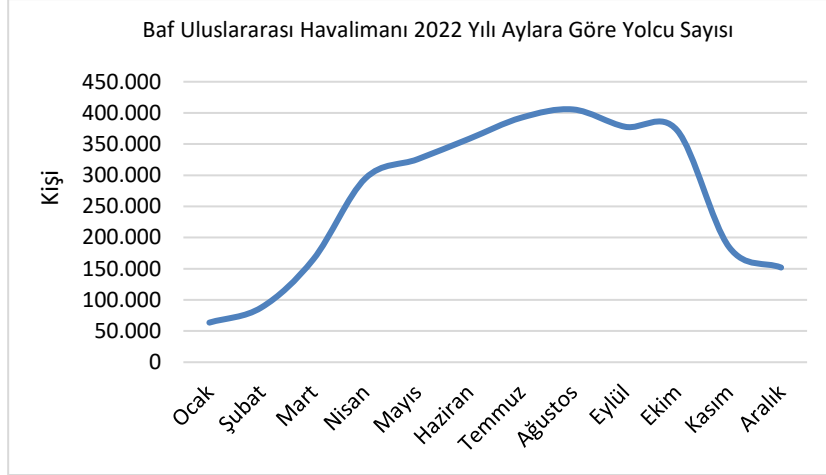
Hem Larnaka hem Baf Uluslararası Havalimanları'nda direk uçuş yapılan noktalar; Polonya, Almanya, Birleşik Krallık, Yunanistan, Bulgaristan, Romanya, İtalya ve bunun gibi Avrupa ülkeleri ile Ürdün, İsrail gibi Orta Doğu ülkeleridir. GKRY'den bu gibi ülkelere direk seferlerin yapılması, turistlerin bölgeye daha kolay ulaşımını sağlamakta olup yolcu sayısının artmasına sebep olmaktadır. Ankara'dan başka direk bağlantısı olmayan KKTC Ercan Havalimanı bu yönden dünyada izole edilmiştir. Bu yüzden KKTC'nin her açıdan güçlendirilmesi gerekmektedir. Bu durumun çözümü önümüzdeki yıllarda karşımıza çok farklı bir tablonun çıkmasına neden olacak ve dünyanın KKTC'ye yaptığı haksızlık kısmen düzelecektir.

Tablo 6. Baf Uluslararası Havalimanı'nın 2010–2022 Yılları Arasında Yolcu Trafiği (Hermes Airports, 2023)

Yıllar	Yolcu Sayısı (Kişi)	Yıllar	Yolcu Sayısı (Kişi)
2010	1.613.546	2016	2.336.471
2011	1.778.898	2017	2.518.169
2012	2.242.797	2018	2.872.391
2013	2.175.114	2019	3.044.402
2014	2.097.923	2020	632.890
2015	2.277.741	2021	1.517.465
		2022	3.179.776

Özellikle turizm amaçlı yoğun hizmet veren Baf Uluslararası Havalimanı'nda bundan kaynaklı olarak yaz sezonunda yolcu trafiğinin yoğunlaştığı görülmektedir. Özellikle de bölgenin uzun yaz sezonuna bağlı olarak da yoğun yolcu trafiğinin Nisan-Ekim ayları arasında devam ettiğine dikkat çekmek gerekir. Son olarak 2019'da 3 milyonu aşan (3.044.402) yolcu sayısı, 2022 yılında bu sayının üzerine çıkarak 3.179.776 olmuştur. 2010 yılından 2018 yılına kadar 1.6 ile 2.8 milyon arasında değişen yolcu sayısı 2019'da ilk defa 3 milyon üzerine çıkmıştır. Ancak 2020 yılında başlayan pandemi (covid 19) nedeniyle 632 bin civarına kadar gerilemiştir. 2021 yılında ise tekrar artış eğilimine başlayarak önce 1.5 milyonun, ardından 3.1 milyonun (2022) üzerine çıkmıştır (Tablo 6).

2022 yılından tarihinin en yoğun yolcu trafiği yaşanmış olan Baf Uluslararası Havalimanı'nda aylar itibarıyla yolcu sayılarındaki değişime baktığımızda Nisan itibarıyla 290 bin kişiyi aştığı ve Ekim ayında da 372.040 kişi olduğu, sadece Kasım, Aralık, Ocak, Şubat ve Mart aylarında 200 bin kişinin altında kaldığı görülmektedir (Şekil 9). Havalimanında turizm sezonuna bağlı olarak Haziran, Temmuz ve Ağustos aylarında yolcu trafiğinde maksimum artış görülmektedir. 2012 Haziran ayında 358.550 kişi, Temmuz ayında 392.333 kişi ve Ağustos ayında da 405.561 kişi havalimanını kullanmıştır. Yaz sezonunun uzunluğundan kaynaklı olarak Eylül ayında da yolcu trafiği oldukça yoğun olup aynı yıl söz konusu ayda 377.755 kişi havalimanını kullanmıştır (Şekil 9).



Şekil 9. 2022 Yılı İtibariyle Aylara Göre Baf Uluslararası Havalimanı Yolcu Sayıları (Hermes Airports, 2023)

Daha önce de bahsedildiği gibi Baf Uluslararası Havalimanı hem sivil hem de askeri amaçlı hizmet vermektedir. Havalimanındaki “Andreas Papandreou Hava Üssü”, Kıbrıs Ulusal Muhafızları ile Kıbrıs Hava Kuvvetleri'nin bir üssü olarak da kullanılmaktadır. Aynı zamanda GKRY'nin bir AB üyesi olması hasebiyle de Avrupa Hava Kuvvetleri üssü olarak da hem savunma hem de insani yardım ve acil durumlar için de kullanıma hazır olarak değerlendirilmektedir.

Kıbrıs havayolu ulaşımının boyutlarını ortaya koymak adına seçilmiş birkaç ada ülkesiyle karşılaştırdığımızda, taşınan yolcu açısından birçok adadan önde olduğu görülmektedir. Kıbrıs Adası genelinde (KKTC ve GKRY) 2019 yılı toplam yolcu sayısı Malta ve İzlanda gibi adalara yapılan yolculuktan daha fazla olurken, Küba gibi bir ülkeye yapılan yolcu sayısının iki katına yakındır. Ada, konumu itibariyle stratejik açıdan büyük bir önemi haizdir. Bu durum da özellikle havayolu taşımacılığına büyük ölçüde yansımaktadır. Bunu yapılan uçuşlardan ve taşınan yolcu sayılarından anlamak mümkündür. 2021 yılında da aynı durumla karşılaşmak mümkündür. Küresel salgın sonrası uçuşlarda azalmaya bağlı olarak yolcu sayısında da düşmeler yaşanmıştır. Bu durum da dahi Kıbrıs adasına seyahat eden yolcu sayısı Malta ve İzlanda'dan fazla olurken, Küba'nın gerisine düşmüştür (Tablo 7).

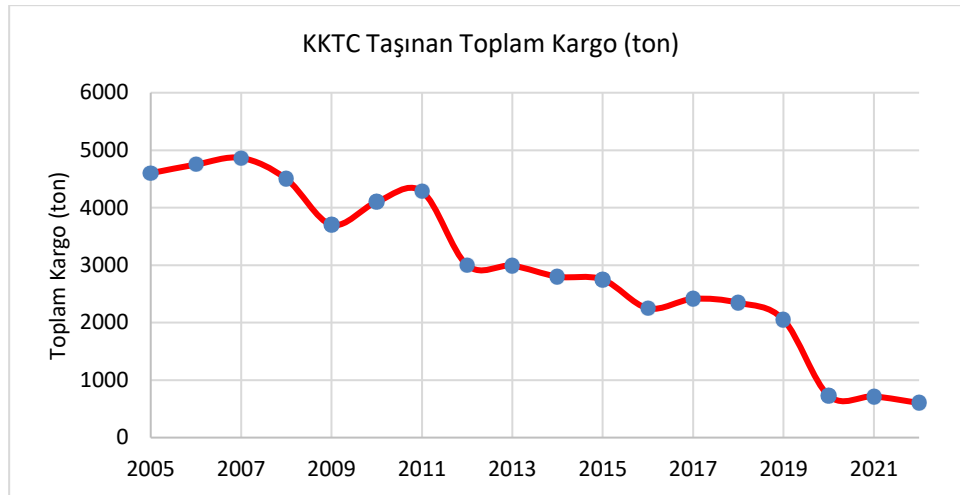
Tablo 7. Toplam Yolcu Taşımacılığı Açısından Kıbrıs'ın Diğer Adalarla Karşılaştırılması (2019-2021) (Eurostat, 2020; World Air Transport Statistics, 2020.)

Ülkeler	Yıl	Nüfus	Toplam Yolcu
KKTC	2019	372.486	4.035.276
	2021	382.230	1.238.137
GKRY	2019	875.899	11.273.748
	2021	862.000	5.109.462
Malta	2019	493.559	7.318.357
	2021	526.748	2.547.912
İzlanda	2019	356.991	7.584.197
	2021	370.335	2.437.139
Küba	2019	11.333.483	8.912.003
	2021	11.256.372	9.938.000

Yük Taşımacılığı

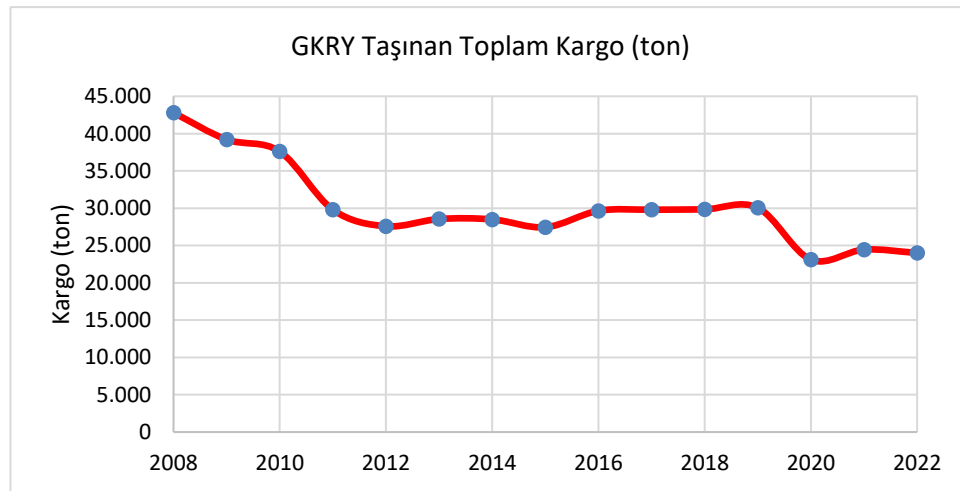
KKTC'de yük taşımacılığı açısından hava ulaşımına baktığımızda dikkat çekici bir şekilde havayoluyla taşınan yolcu sayısındaki artışın aksiye yükün ciddi anlamda gerilediği görülmektedir. Ülkenin 2005'ten 2019'a kadar olan süreçte havayoluyla taşınan yük miktarında %55 oranında gerileme kaydedilmiştir. KKTC'de 2007'de 4.865 tonluk yük ile son 15 yılın en yüksek değeri kaydedilmiş olsa da 2009'da 3.703 tona kadar gerilemiş, 2011'de yeniden artarak 4.284 tona çıkmışsa da günümüze değin sürekli azalmıştır. Son olarak KKTC'de 2019 itibariyle havayoluyla toplam 2.050 ton yük taşınmıştır. KKTC'ye gelen ve giden yolcu sayısında yaşanan ani düşüşler, kargo taşımacılığında da görülmektedir. Mevcut

durumda düşme eğilimi sergileyen kargo taşımacılığı, 2020 yılında salgın dolayısıyla 730 tona düşmüştür. Takip eden yıllarda da bu düşüş devam ederek 2021 yılında 716 tona düşmüş, 2022 yılında ise (ilk sekiz ay) 603 ton olmuştur (Şekil 3-10).



Şekil 10. Son 15 Yılda KKTC'deki Havayoluyla Taşınan Kargo Miktarı (Sivil Havacılık Dairesi)

GKRY için havayolu ile yapılan yük taşımacılığına baktığımızda, KKTC'deki gibi burada da havayoluyla yapılan yük taşımacılığının 2000'lerin ikinci yarısına kıyasla dikkat çekici bir şekilde gerilediği görülmektedir. Rum Kesiminin son 12 yılda havayolu ile taşıdığı malların miktarına baktığımızda 2008'de 42.796 ton iken bu değer 2012'ye değin sürekli azalarak söz konusu yılda 27.581 ton olmuştur. 2012-2016 yılları arasında ise 27-28 bin ton arasında seyreden yük miktarı, çok küçük ölçekli artışlarla 2017'de 30.880 ton, 2019'da da 30.060 ton, 2020 yılında 23.106 ton, 2021 yılında 24.450 ton ve 2022 yılında 24.009 ton olmuştur (Şekil 11).



Şekil 11. Son 15 Yılda GKRY'deki Havayoluyla Taşınan Kargo Miktarı (Hermes Airport, 2023)

SONUÇ

Kıbrıs Adası Doğu Akdeniz'de dünya ulaşım ağının merkezinde yer alan, tarihi olduğu kadar günümüz koşullarında da bulunduğu konum itibarıyla geniş bir etkileşim alanı özelliği gösteren bir merkezdir. Osmanlı'dan İngiliz kontrolünün başladığı zamana kadar deniz yolu ulaşımında üst olurken, İngiliz döneminde de özellikle sanayi devrimi sonrası hammadde ihtiyaçlarının karşılandığı ve Süveyş Kanalı hattının kontrol edildiği bir üst görevi görmüştür. Hatta bu dönemde adaya demiryolu hattı da döşenmiştir. Havayolundaki gelişmelerin başladığı 20. Yüzyılın başlarından itibaren deniz aşan uçakların faaliyete başlaması adanın jeopolitik önemini ve ulaşılabilirliğini etkilemiştir. Ada da yapılan ilk havalimanı 1939 yılında yapılan Lefkoşa Havalimanıdır. Burası uzun dönem Kraliyet Hava Savunması tarafından kullanılmıştır. Havalimanı uzun bir dönem askeri amaçlarla kullanılmış ardından 1968-1974 arası sivil uçuşlara açık hale getirilmiştir. Günümüzde ise bu bölge BM Koruma Zonu içinde kalmaktadır. 1960 ve sonrasında havayolu ulaşımı adada

yanızca özel durumlarda icra edilmekteydi. 1974 ve sonrasında iki ayrı yönetim birimine ayrılan ada da yeni havalimanları inşa edilmeye başlanmıştır. Ercan Havalimanı bunlardan birisini oluşturmaktadır. Aslında bu havalimanı II. Dünya Savaşı sırasında Lefkoşa Havalimanına alternatif olarak inşa edilen RAF Tymbou Havalimanıdır. 1945 sonrasında paraşüt üssüne dönüşmüş, 1974 sonrası KKTC bölgesinde kalmış ve ismi Ercan Havalimanı olarak değiştirilmiş, günümüzde ise komple yenilenerek kapasitesini arttırmıştır. Bunun ardından adaya Larnaka, Geçitkale ve Baf Havalimanları inşa edilmiştir. Bunlardan Ercan ve Geçitkale, KKTC, Larnaka ve Baf GKRY sınırları içerisinde kalmaktadır.

Ada içindeki havalimanları adayı en hızlı bir şekilde dünyaya açan dört önemli kapı görevi görmesi açısından büyük önem taşımaktadır. Bu yüzden KKTC ve GKRY bu ulaşım sektörünü geliştirmek büyük caba harcamaktadır. GKRY tarafında kalan havalimanları daha iyi işletilebilmesi için yeniden inşa ve onarım sürecine girerek, özelleştirilmiştir. Aynı durum KKTC havalimanlarında da görülmektedir. KKTC'de kalan Ercan Havalimanı 2022 yılında yenilenme sürecine girerek kapasite arttırımı yapılmıştır. Hava ulaştırması açısından GKRY havalimanları Avrupa Birliği kabulü sonrası daha da hareketkenmiştir. Yunanistan ve GKRY arasında fazla olan havayolu ulaşımı özellikle Avrupa ülkeleri içinde yoğunlaşmıştır. Avrupa ülkelerinde geniş bir ulaşım ağına sahip olurken, bunlardan bazılarında direk uçuşlar gerçekleştirilmektedir. Bu durum GKRY havalimanlarında taşınan yolcu ve yük miktarının daha fazla olmasını sağlamıştır. Uçuş sayısının fazla olması bölgenin kıyıların turizm için kullanılmasına imkan tanıyarak geniş bir bölgeden turist ağırlayan konumuna gelmiştir. Ayrıca eğitim için özellikle Avrupa ülkeleri tarafından tercih edilmektedir.

KKTC, havayolu ulaşımı Türkiye dışına direk uçuşu olmaması nedeniyle fazla gelişmemiştir. Bu durumun nedeni ise bir devlet olarak uluslararası arenada tanınmamasıdır. Güney Kıbrıs'ın AB'ye üye olması her anlamda çok yönlü bir katkı sağladığı gibi KKTC'nin de farklı ülkelerle direk uçuşları hayata geçirmesi bölgeye önemli bir hareket getirecektir. 2010 sonrası KKTC'nin bazı alanlarda atılımlar yapması havayolunu oldukça canlandırmıştır. Özellikle Türkiye'den yoğun bir öğrenci hareketi yaşandığı gibi turizm merkezine dönüştürülme girişimleri sonucu çok sayıda turizm sahasının inşa edilmesi havayolu ulaşımını olumlu etkilemiştir.

Avrupa desteğinin gelişen bir GKRY havayolu ulaşımı, yanında Türkiye desteğiyle geliştirilen KKTC havayolu ulaşımı arasında taşınan yolcu ve yük arasında büyük bir farkın olduğu görülmektedir. Bu durumun ortadan kaldırılması KKTC ekonomisine büyük bir destek verecektir. Bu doğrultuda birçok adım atılmış olup bunlar sırasıyla; havalimanlarının inşa, bakım, onarım ve kapasitesinin arttırılması, Kapalı Maraş gibi turizm açısından büyük potansiyeli olan bölgelerin yeniden canlandırılması, yeni turizm tesislerinin çok fonksiyonlu olarak faaliyete başlaması, tesislerin uluslararası alana hitap edecek özellikte olması, ülkeye gelecek nüfusu gıda ihtiyacını karşılamak için tarımsal altyapıyı güçlendirmek (Bu kapsamda Türkiye'den boru hattıyla su taşımacılığı projesi tamamlanmıştır), içmesuyu altyapısının yenilenmesi ve genişletilmesi, mevcut eğitim kurumlarının fonksiyonlarının arttırılması ve yenilerinin açılması, sağlık sektöründe önemli yatırımların yapılması (özellikle bazı alanlarda KKTC dünya çapında tanınmaktadır) gibi alanlardır.

ÖNERİLER

GKRY bölgesinde kalan havalimanların işletilmesi ve dış dünyayla erişimini engelleyen herhangi bir engel bulunmamaktadır. Bu yüzden havayolunun daha fazla geliştirilmesi için spesifik çalışmaların en üst düzeye çıkarılması gerekmektedir. Bunların başında reklam, turizm altyapısının geliştirilmesi, eğitim sektörünün iyileştirilmesi ve özellikle KKTC tarafına yönelik bakış açılarının değiştirilmesi gerekmektedir.

KKTC tarafında havayolu ulaşımının geliştirilmesine yönelik bazı adımlar atılmış olup bunun başında havalimanlarının yenilenmesi ve kapasite arttırımı gelmektedir.

KKTC günümüzde çok iyi bir reklam politikası uygulayarak her kesime hitap eden bir turizm politikası uygulamalıdır. Özellikle yaz turizmi ve eğlence sektörünün yaygın olduğu ülkede daha farklı turist kesimine yönelik planlamaya dikkat edilmelidir. Bu durumu geniş bir alana yaymak için her kesime hitap eden bir taban çalışması yapılmalıdır.

KKTC'ne yeni havalimanlarının yapılması gerekmektedir. Mevcut Ercan havalimanı ülkenin her tarafına ulaşım sağlaması açısından yetersiz kalmaktadır. Gazimağusa, Güzelyurt ve Girne gibi kıyıda kalan yerlere potansiyelleri doğrultusunda yeni sivil havalimanları yapılması bölgeyi canlandıracaktır. Kısa vadede Gazimağusa en erken yatırımın yapılması gereken bölge olarak dikkati çekmektedir.

KKTC'ye sefer düzenleyen şirket sayısının veya seferlerin arttırılması gerekmektedir. 2017 Nisan ayına kadar THY, Atlas, Pegasus, Onur Air, Sun Express, Bora Jet gibi birçok firmanın tarifeli uçuşları varken günümüzde sadece THY ve Pegasus aktif durumdadır. Günümüzde KKTC'ye olan sefer sayısının arttırılması büyük önem taşımaktadır.

KKTC'nin her alanda tanıtımı dünya çapında yapılmalıdır. Burada özellikle Orta Doğu, Orta Asya ve Avrupa'nın doğu kesimi öncelik olarak ele alınmalıdır.

KAYNAKÇA

- Bakırcı, M. (2014). Coğrafi açıdan Anadolu'nun tarihi ulaşım ağı ve İpek Yolu. *Avrasya Etüdlere Dergisi*, 45(1), 63-86
- Bakırcı, M. (2022). Tokat ili ulaşım coğrafyası. C. Şenol (Ed.), *Horoztepe'den günümüze 6000 yılda Tokat* içinde (s. 597-619). Paradigma Akademi Basın Yayın Dağıtım.
- Baltacı, A. (2017). Nitel veri analizinde Miles-Huberman modeli. *Ahi Evran Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 3(1), 1-15.
- Baltacı, A. (2019). Nitel araştırma süreci: Nitel bir araştırma nasıl yapılır? *Ahi Evran Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi (AEÜSBED)*, 5(2), 368-388.
- Cam, A. (2017). *Havayolu taşımacılığı ve rekabet stratejileri*. Pegem Akademi Yayıncılık
- Doğan, M., & Sertkaya Doğan, Ö. (2022). Türkiye'nin jeopolitiği. *Uluslararası Yönetim Akademisi Dergisi*, 5(2), 320-339.
- Ercan Havalimanı. (2022). Ercan Havalimanı uçuş noktaları. <https://www.ercanhavalimani.com/hakkında/ucus-noktaları> adresinden alındı
- Eurostat. (2020). Transport data statistics. <https://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/main-tables> adresinden alındı
- GKRY Sivil Havacılık Dairesi. (2023a). Sivil Havacılık Dairesi. http://www.mcw.gov.cy/mcw/dca/dca.nsf/DMLairports_gr/DMLairports_gr?OpenDocument adresinden alındı.
- GKRY Sivil Havacılık Dairesi. (2023b). Sivil havacılık güvenliği. http://www.mcw.gov.cy/mcw/dca/dca.nsf/DMLaviation_gr/DMLaviation_gr?OpenDocument adresinden alındı.
- Guba, E. G., & Lincoln, Y. S. (1994). Competing paradigms in qualitative research. *Handbook of qualitative research*, 2(105), 163-194.
- Hermes Airport. (2023). Airport facts. <https://www.hermesairports.com/corporate/doing-business-with-us/airport-facts> adresinden alındı
- K.K.T.C Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlığı. (2021). K.K.T.C Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Dairesi, 2021 yılı faaliyet raporu. <https://bub.gov.ct.tr/%C4%B0stat%C4%B0st%C4%B0k-ve-raporlar/bakanlık-raporları>
- Kaçar, M. (1998). Hezarfen Ahmed Çelebi. *TDV İslâm Ansiklopedisi 17. Cilt* içinde (s. 297). TDV İslam Araştırmaları Merkezi.
- Kıbrıs Time. (2013). KTHY 20 milyon doları varken kapatıldı. <https://www.kibristime.com/kibris/kthy-20-milyon-dolari-varken-kapatildi-h23577.html> adresinden alındı
- Kıbrıs Time. (2018). KTHY nasıl batırıldı?. <https://www.kibristime.com/kibris/tore-kthy-nasil-batirildi-h82076.html> adresinden alındı
- Kılıç, H. (1993). Cevheri İsmâil b. Hammâd. *TDV İslâm Ansiklopedisi 7. Cilt* içinde (s. 459). TDV İslam Araştırmaları Merkezi.
- Kitzinger, J. (1995). Qualitative research: Introducing focus groups. *Bmj*, 311, 299-302.
- KKTC Sivil Havacılık Dairesi. (2022). Ercan Havalimanı uçuş istatistikleri. <http://havacilik.gov.ct.tr/kurumsal/istatistikler/ayl%C4%B1k-istatistikler-2017> adresinden alındı
- KKTC Sivil Havacılık Dairesi. (2022). Ercan uluslararası havalimanı. <http://havacilik.gov.ct.tr/kurumsal/havalimanlar/%C4%B1/ercan-uluslararası%C4%B1-havaliman%C4%B1> adresinden alındı.
- KKTC Sivil Havacılık Dairesi. (2022). Geçitkale havalimanı. <http://havacilik.gov.ct.tr/kurumsal/havalimanlar/%C4%B1/gecitkale-havaliman%C4%B1> adresinden alındı.
- Klenke, K. (2016). *Qualitative research in the study of leadership*. Emerald Group Publishing Limited.
- Maxwell, J. A. (2009). Designing a qualitative study. L. Bickman & D. J. Rog (Ed). *The SAGE handbook of applied social research methods* içinde (s. 214-253). SAGE Publications, Inc.
- Mullacuma, D., & Ürüncüoğlu, H. (2011). *Ercan havaalanı*. [Lisans Bitime tezi]. Doğu Akdeniz Üniversitesi.
- Nergiz, A (2023). Kıbrıs'ın yeni havayolu şirket FlyKHY. <https://www.havayolu101.com/2023/03/14/kibrisin-yeni-havayolu-sirketi-flykhy/> E.T: 20 Mart 2023.
- Paphos Airport. (2022). Paphos airport. <https://www.paphos-airport.com/> adresinden alındı
- Satan, A. (2004). Yeni İngiliz belgeleri ışığında Kıbrıs ve önemi. *Yakın Dönem Türkiye Araştırma Dergisi 0* (6), 55-68.
- Seale, C. (1999). Quality in qualitative research. *Qualitative Inquiry*, 5(4), 465-478.

- Şahin, G., & Üçışık Erbilen, S. (2011, 7-10 Eylül). *Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nde alternatif turizm faaliyetleri*. Uluslararası Katılımlı Coğrafya Kongresi [Sözlü Bildiri Sunumu]. İstanbul, Türkiye.
- Şenol, C. (2022a). Trans Asya-Avrupa bağlamında Türkiye jeopolitiğinin enerji politikalarına yansımaları. M. Aça & M.A. Yolcu (Ed.), *Geçmişten Geleceğe Küçük Asya-Anadolu* içinde (s.619-644). Paradigma Akademi Basın Yayın Dağıtım.
- Şenol, C. (2022b). Doğu Akdeniz'de dünya ulaşım ağını kontrol eden ada: Kıbrıs. A. Çalışkan (Ed.), *Kıbrıs'ta Türk Varlığı* içinde (s.323-347). İdeal Kültür Yayıncılık.
- T.C. Dışişleri Bakanlığı. (2023). Uluslararası sivil havacılık teşkilatı (ICAO). https://www.mfa.gov.tr/uluslararasi-sivil-havacilik-orgutu-_icao_.tr.mfa adresinden alındı.
- Taşlıgil, N. (1997). Türkiye'de hava ulaşımının gelişimi. *Öneri Dergisi* 2(7), 89-99.
- Taşlıgil, N., & Şahin, G. (2022). *Ulaşım coğrafyasının prensipleri ve Türkiye ulaşım coğrafyası (Genişletilmiş 3. Baskı)*, Nobel Bilimsel Eserler.
- TEPAV. (2012). KKTC Ulaştırma ve Bayındırlık Bakanlığı ulaştırma ve haberleşme fonksiyonel ve kurumsal analizi. <https://www.tepav.org.tr/tr/yayin/s/896>.
- Tümertekin, E., & Özgüç, N. (1997). *Ekonomik coğrafya küreselleşme ve kalkınma*. Çantay Kitabevi.
- Üçışık Erbilen, S. (2019). Kuzey Kıbrıs'da endüstriyel ve kültürel mirasın sosyo-ekonomik hayata kazandırılması için ilk not. S. Üçışık Erbilen & G. Şahin (Ed.), *Beşeri ve İktisadi Coğrafya Araştırmaları* içinde (s. 387-402). Eski Babil Yayınları.
- Yavuz, K., & Şensöz, S. (1971). *Havacılık tarihinde Türkler I*. Hava Kuvvetleri Basım ve Neşriyat Müdürlüğü.

Yararlanılan İnternet Kaynakları:

- Cyprus Airways: <https://www.cyprusairways.com/>
- Hermes Airport: <https://www.hermesairports.com/>
- Airport Reviews: <http://www.airport.reviews/airports/nicosia-airport-reviews/>
- Cyprus Mail: <http://cyprus-mail.com/2013/09/22/bold-plan-to-regenerate-derelict-nicosia-airport/>
- PortİSBİ: <http://portisbi.com/>
- <https://www.hermesairports.com/corporate/who-we-are/gallery#larnaka-pic-8>
- https://en.wikipedia.org/wiki/Nicosia_International_Airport
- <https://www.hermesairports.com/flight-info/larnaka/flight-search>
- <http://www.airport.reviews/airports/nicosia-airport-reviews/>
- [https://en.wikipedia.org/wiki/Cyprus_Airways_\(1947%E2%80%932015\)](https://en.wikipedia.org/wiki/Cyprus_Airways_(1947%E2%80%932015))



EXTENDED SUMMARY

ANALYSIS OF AIRLINE TRANSPORTATION ON THE ISLAND OF CYPRUS WITH HISTORICAL, GEOGRAPHICAL AND GEOPOLITICAL ASPECTS**INTRODUCTION**

In the developing world economy, all kinds of transportation (passenger and freight) activities have gained importance, while safety and speed have come to the fore in the sharing of goods and services produced. Therefore, air transportation has become the most reliable and fastest transportation in the world.

Although it is described in many different ways, airline transportation is generally the transportation of passengers, all kinds of cargo (fruits, vegetables, flowers, all kinds of goods that are light in weight and heavy in cost, etc.), baggage and mail on scheduled or non-scheduled (Charter) basis by commercial aircraft. Today, airline transportation has become globalized, connecting cities, countries and continents with the flight networks formed by a wide range of airline companies, from airline companies that make thousands of flights in hundreds of fleets to small airline companies that fly with one aircraft in certain periods of the year, as in Alaska.

METHOD

In this study, document analysis and observation method from qualitative research methods were used. With this method, which aims to examine the dynamic social life, the development process of air transportation, which is one of the most important transportation activities on the island of Cyprus, and the interaction between countries are handled in a multi-faceted manner. First of all, by considering the facts and events from their own context, the benefits of air transportation to the interaction of the island with the outside world and its economy and its current structure were examined. During this examination and situation analysis, current data sources (books, journals, articles, web, documentaries, statistics) and data sources such as documents, pictures, historical documents reflecting the facts of the past were used.

RESULTS**Institutional Structure and Operations Related to Airlines in Cyprus**

Both countries on the island have their own institutional structures regarding the airline. In both countries, where tourism and student movements are very intense, airline-related organizations either got into a very difficult situation or went bankrupt due to mismanagement and financial policies.

Cyprus Turkish Airlines: It was established on 4 December 1974 as a limited liability company in Nicosia. The institution, which started the first scheduled flight on February 3, 1975, leased DC-9, Boeing 727 and Boeing 720 aircraft and added them to the fleet. Starting with scheduled London flights in 1981, Boeing and Airbus aircraft were leased to meet the needs of the fleet on various dates.

TRNC, T.C. It was authorized by the Ministry of Transport's Civil Aviation Department in 1998 to carry cargo and passengers on scheduled and non-scheduled flights on domestic and international routes. Over time, the shareholding structure changed and THY transferred its KTHY shares to Turban Turizm A.Ş. Later on, İnkişaf Fund transferred 26% of its KTHY share to Ada Aviation and Transportation Inc.Ş.

Cyprus Airways (Cyprus Airways): It is the airline company that was founded in 1947 with the initiatives of the British Colonial Government of Cyprus (British Cyprus) on the island and ended its operations in January 2015. Cyprus Airlines, based in Nicosia, was flying to 41 different destinations in both Europe and the Middle East. Especially since the late 1990s and the beginning of the 2000s, the business, which has been trying to survive with the financial problems and Greek Administration support ended its activities with the last flight from Athens to Larnaca on January 9, 2015. Although the business tried to expand its fleet in 2002 to make a rapid breakthrough, it suffered large-scale losses and ultimately resulted in the termination of operation. It has been announced that an agreement has been reached with Charlie Airlines

in order to use the naming rights with the initiatives in 2016 regarding Cyprus Airlines with a fleet of 13 aircraft (some of which are leased) with a total capacity of 1,047 passengers.

Fly Cyprus Airlines (Fly KHY): It is the newest airline established on the island. Established in the TRNC after the bankruptcy of KTHY, the company was launched on March 13, 2023 at the terminal building of Ercan Airport. Starting April 16, regular flights between Istanbul, Izmir and Ankara will be added to Trabzon, Adana and Antalya. International flights will be made to Tehran, Pirishtina, Erbil, Baku and Amman after May 21. FlyKHY's operations are undertaken by Freebird Airlines. FlyKHY, which will carry out its international flights in a connecting way through Turkey, will open up to the world in this way. This hub is planned to be Antalya (Nergiz, 2023).

AIRPORTS AS AN IMPORTANT ELEMENT OF AIR TRANSPORTATION

Airports on the Island

Today, on the island have been civil and military airports and the Nicosia International Airport is abandoned. As seen in Map 1, Dhekelia Military Airport in the TRNC and Akrotiri Military Airport in the Greek Cypriot Administration were not discussed as they are not related to civil aviation. Gecitkale Airport, on the other hand, has been especially studied due to its controversial status today.

PASSENGER AND FREIGHT TRANSPORTATION IN CYPRUS AIR TRANSPORTATION

Due to the administrative structuring after 1974, both administrations met their needs independently, as there were two different units on the island. For island countries, airway and seaway are of vital importance. In today's conditions, passenger and freight transportation by air is of great importance as the most important factor that eliminates the isolated life in these islands. For this reason, air transport is of vital importance for the healthy administration of their countries for both the TRNC and the Greek Cypriot Administration.

Passenger Transportation

When evaluated as a whole, the number of flights in the TRNC increased 4 times from 2003 to 2019, and it can be predicted that the number will increase in the coming years with the education activities and tourism in the country. On the other hand, the coronavirus (COVID-19), which affected the whole world in the current time period and also affected the transportation sector in the first place, caused a serious regression in the TRNC air transportation. Accordingly, it is seen that the number of flights has decreased significantly in 2020 and beyond. Especially at the beginning of 2020, when the Pandemic started, the number of flights to Ercan Airport decreased significantly. The number of flights, which was over 27,000 in the previous year, decreased to 8,000. Despite the small increases in the following years, it is still far from the 2019 level. The TRNC, whose air transport was severely interrupted for a long time, will soon enter the recovery process.

Looking at the passenger traffic between 2010 and 2022 at Larnaca Airport, although there was no significant change in the number of passengers in the first five years, it was generally around 5 million. After 2020 year, as the COVID 19 epidemic started to show its effect worldwide, passenger circulation decreased considerably due to canceled trips, so it is seen that the statistical data of transportation activities covering these years are well below the normal course.

Freight Transportation

When we look at air transportation in terms of freight transportation in the TRNC, it is seen that the increase in the number of passengers carried by air has decreased significantly. In the period from 2005 to 2019, the amount of freight transported by air decreased by 55%. Although the highest value of the last 15 years was recorded in the TRNC in 2007, with a load of 4,865 tons, it decreased to 3,703 tons in 2009, increased again in 2011 to 4,284 tons, but has continuously decreased until today. Finally, as of 2019, a total of 2,050 tons of cargo was transported by air in the TRNC

CONCLUSION

The airports in the island are of great importance in terms of serving as four important gates that open the island to the world in the fastest way. Therefore, it takes great effort to develop this transportation sector in both countries. The airports on the Greek Cypriot side were privatized by entering the rebuilding and repair process in order to operate them better. The same situation can be seen at TRNC airports. Ercan Airport, which remains in the TRNC, entered the renewal process in 2022 and increased its capacity.

The high number of flights has allowed the coasts of the region to be used for tourism, making it a country that hosts tourists from a wide region. It is seen that there is a big difference between the passengers and cargo carried between the Greek Cypriot air transportation developed with the support of Europe and the TRNC air transportation developed with the support of Turkey. The elimination of this situation will give a great support to the TRNC economy. Many steps

have been taken in this direction and these are respectively; Increasing the construction, maintenance, repair and capacity of airports, revitalizing regions with great tourism potential such as Covered Maraş, starting new tourism facilities with multi-functional functions, having facilities that will appeal to the international arena, strengthening the agricultural infrastructure to meet the food needs of the population coming to the country.