T.C. ULAŞTIRMA VE
ALTYAPI BAKANLIĞI

ULAŞAN VE ERİŞEN TÜRKİYE

Ulaşan ve Erişen Türkiye

2002-2022

www.uab.gov.tr

Düzenlenme Tarihi: 10 Kasım 2022

“

Ekonomik hayatın
faaliyet ve canlılığı; ancak
ulaştırma vasıtalarının, yolların, trenlerin,
limanların durumu ve derecesiyle orantılıdır.

”

1923

“

Kalkınmanın temel unsuru olarak **ulaştırma yatırımlarında ne kadar iyi bir noktaya gelirsek, ülkemizin büyümesinin ve güçlenmesinin önünü de o denli açmış oluruz.** Bunun için ulaştırma ve altyapı yatırımlarını kesintisiz olarak sürdürmekte kararlıyız.

”

Recep Tayyip Erdoğan
Cumhurbaşkanı

ULAŞIMDA VE ALTYAPIDA İSTİKRAR YOLCULUĞU

Ülkemiz, jeopolitik konumu itibarıyla oldukça stratejik bir noktadadır. Çağlar boyunca birçok medeniyete ev sahipliği yapmış bu coğrafya, kültürleri birbirine bağlayan ulaşım yollarını barındırmıştır. Bugün ise bilhassa doğu ile batının, güneydoğu ile kuzeybatının karşılıklı ilişkilerine yön verme potansiyelinin olması ve geçiş güzergahının üzerinde bulunması ülkemizin ulaşım sektörüne öncelik vermesinde büyük rol oynamaktadır.

Ülkemizin dünya üzerindeki konumunun, sektör açısından Türkiye ulaşım ağlarını yaşamsal bir öneme kavuşturmasının yanı sıra; Sayın Cumhurbaşkanımızın önderliğinde başlattığımız etkin ulaştırma politikaları ile iç ve dış yatırımları memleketimize teşvik ederek, ülkemizin güçlü bir ekonomiye sahip olması için sağlam bir zemin hazırlamıştır.

Başka birçok sektörün verimliliğinin ve sürdürülebilir rekabet gücüne sahip olup olmamalarının ulaşım ve haberleşme altyapısı ile doğrudan ilişkili olması da bu alandaki yatırımlara öncelik verilmesinin bir diğer önemli sebebidir.

Türkiye 2002'den beri bu gerçeklerden hareket ederek ulaşım ve haberleşme altyapı yatırımlarını önceliklendirmiştir.

Bu, 20 yıllık bir istikrar yolculuğudur.

Bu yolculukta bugüne kadar sektörler bazında gerçekleştirdiğimiz 1 trilyon 653 milyar 451 milyon TL yatırımla hayata geçirdiğimiz her hizmeti insanımıza ulaştırdık, insanımızın hayatlarını kolaylaştırdık ve büyük projeleri faaliyete geçirerek kolaylaştırmaya da devam edeceğiz.

Sayın Cumhurbaşkanımız Recep Tayyip Erdoğan'ın dediği gibi "Hayal kurmadığımız, hayallerimizi de gerçeğe dönüştürdüğümüz bir yere geldik."

Ancak bu, önümüze daima yeni hedefler koyduğumuz bir yolculuk...

Yeni hayaller kurmaktan ve bunun için çalışmaktan vazgeçmeyeceğiz.

İstikrar yolculuğumuzu mobilite, dijitalleşme ve lojistik ekseninde ulaşım ve haberleşme altyapı alanında yeni hedeflere odaklanarak sürdürmeye devam edeceğiz.

Merkeze, bütünsel kalkınma motivasyonunu koyarak milli ulaşım politikamız ışığında, ülkemizin ve insanımızın henüz açığa çıkmamış ihtiyaçlarını dahi karşılayacak şekilde çalışmalarımızı gerçekleştireceğiz.

Kalkınmanın ve gelişmenin yegâne anahtarının istikrar olduğu bilinciyle ulaşım ve altyapı çalışmalarımızı aralıksız devam ettirmeye kararlıyız.

Gönül gözümüz millet, öngörümüz 20 yıllık deneyim, gelecek motivasyonumuz refah sahibi yeni nesil, yolumuz istikrar.

Gençlerimiz ve çocuklarımız 2023, 2053 ve hatta 2071'e kadar uzanan hedeflerimizin gerçekleşmesiyle işte bu istikrar zemininde güvenle yaşayacaklar.
Hedefimiz, bugün olduğu kadar yarın da insanımıza refah tesis etmek.

Niyetimiz, istikrar konusunda elimizi daha da güçlendirmek.

Çünkü biliyoruz ki hedef niyeti bekler, hayat ulaşınca başlar!

Adil Karaismailoğlu
Ulaştırma ve Altyapı Bakanı

İçindekiler

1. YATIRIMLAR VE ETKİLERİ 10

2. SEKTÖR RAPORLARI 22

2.1 Karayolu 24

2.2 Demiryolu 30

2.3 Havayolu 36

2.4 Denizyolu 42

2.5 Haberleşme 52

3. TAMAMLANAN ÖNEMLİ PROJELER 2002-2022 60

3.1. Karayolu Projeleri 62

3.2 Demiryolu Projeleri 70

3.3 Havayolu Projeleri 78

3.4 Denizyolu Projeleri 86

3.5 Haberleşme Projeleri 90

4. DEVAM EDEN ÖNEMLİ PROJELER 96

4.1 Karayolu Sektörü 98

4.2 Demiryolu ve Kent İçi Ulaşım Sektörü 112

4.3 Havayolu Sektörü 121

4.4 Denizyolu Sektörü 125

4.5 Haberleşme Sektörü 127

5. ÖNDE GELEN ULAŞTIRMA YATIRIMLARININ ETKİ ANALİZ RAPORLARI 130

1. YATIRIMLAR VE ETKİLERİ

ULAŞTIRMA VE HABERLEŞME YATIRIMLARININ SEKTÖREL DAĞILIMI 2003-2022

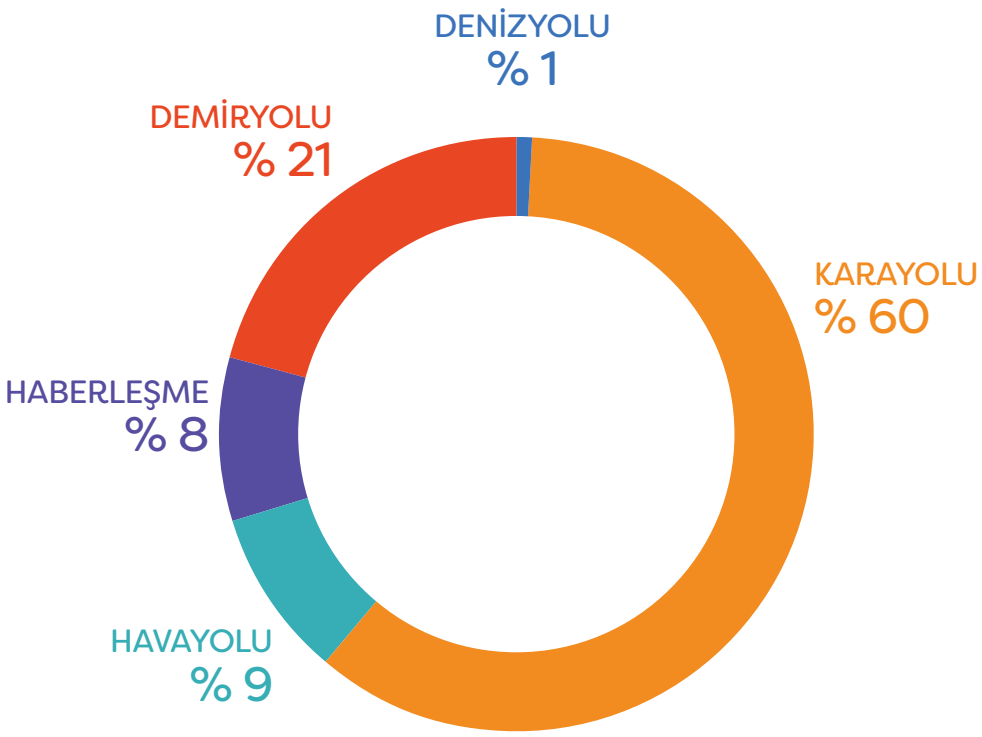
Karayolu
995,9 MİLYAR TL

Demiryolu
346,6 MİLYAR TL

Havayolu
150,6 MİLYAR TL

Haberleşme
140,5 MİLYAR TL

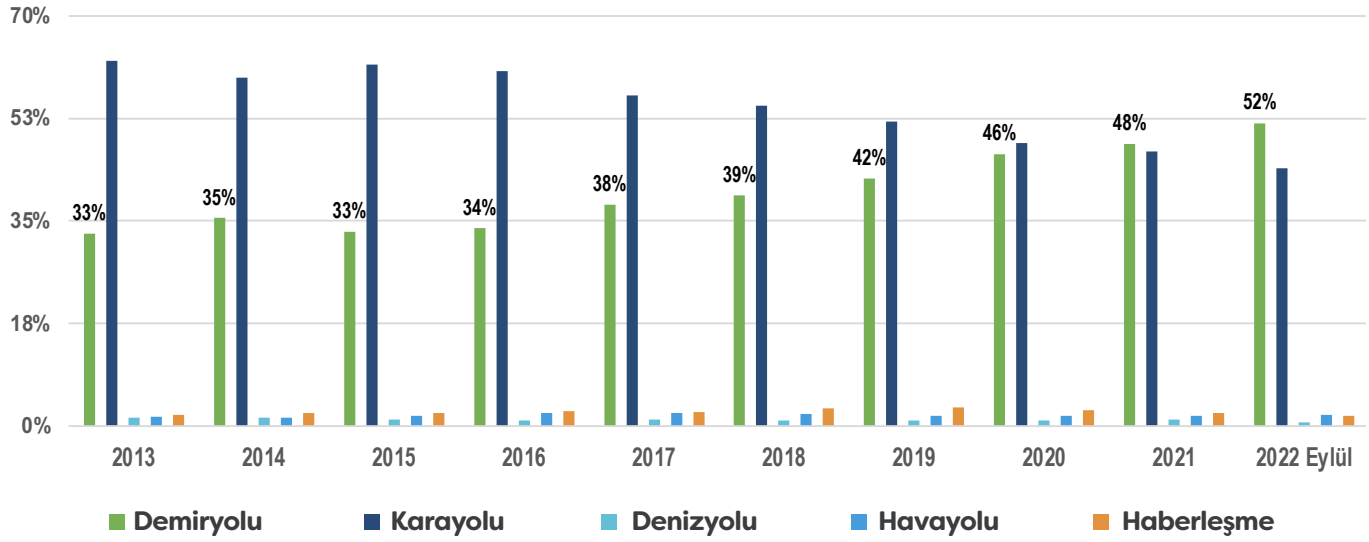
Denizyolu
19,9 MİLYAR TL



YAPILAN YATIRIM

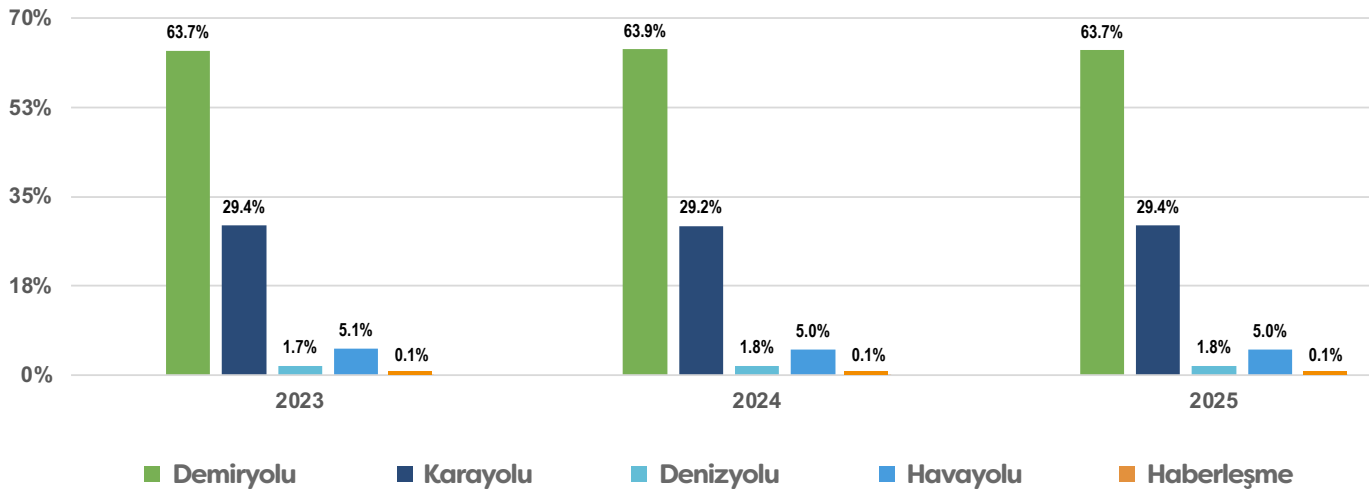
1 TRİLYON 653 MİLYAR 451 MİLYON TL

BAKANLIĞIMIZ YATIRIMLARININ YILLARA SARİ DAĞILIMI



“YATIRIM GERÇEKLEŞMELERİNDE DEMİRYOLU SEKTÖRÜNÜN 2013 YILLINDAKİ PAYI %33 İKEN BU ORAN **2022 YILI EYLÜL AYI YILLIK KÜMÜLATİF VERİLERİMİZE GÖRE %52'YE ULAŞMIŞTIR.**”

2023-2025 DÖNEMİNDE PLANLANAN YATIRIMLARIN SEKTÖRLERE GÖRE DAĞILIMI

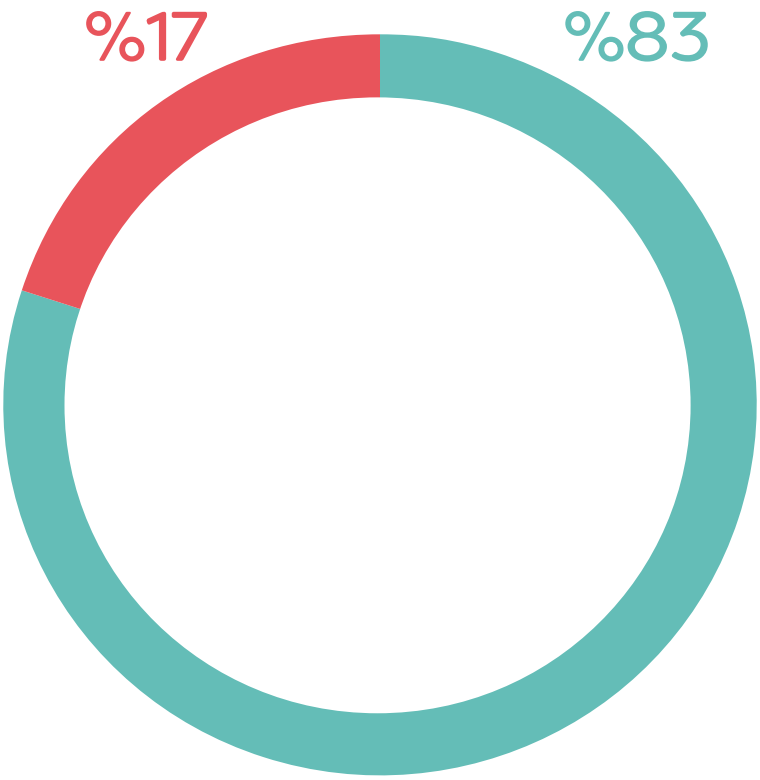


“2023 YILI YATIRIMLARIMIZDA DEMİRYOLU SEKTÖR PAYININ **%64 OLMASI PLANLANMAKTADIR.**”

ULAŞTIRMA VE HABERLEŞME KÖİ YATIRIMLARI 2003-2022

KÖİ Devam Eden
63,7 MİLYAR TL

KÖİ Tamamlanan
311 MİLYAR TL



TOPLAM
374,7 MİLYAR TL

2022 YILI FİYATLARIYLA

YATIRIM PROGRAMINDA YER ALAN PROJELER

Toplam Proje Sayısı (Adet)

3.342 Proje

Toplam Proje Tutarı

991.476 Milyon TL

Harcanan Kısmı

447.595 Milyon TL

Kalan Proje Tutarı

543.881 Milyon TL

ULAŞTIRMA VE HABERLEŞME YATIRIMLARININ EKONOMİK ETKİSİ

2003 - 2021 YILLARI ARASINDA ULAŞTIRMA VE HABERLEŞME ALTYAPISINA **183,7 MİLYAR $ YATIRIM**

Karayolu	Demiryolu	Havayolu	Denizyolu	Haberleşme
112,4 milyar $	36,9 milyar $	16,2 milyar $	2 milyar $	16,2 milyar $
Otoyollar	Yüksek Hızlı Tren		Yük Limanları	Yerli ve Yeni Uydular
Bölünmüş Yollar, BSK	Kentsel Hatlar	Yeni Havalimanları	Yat Limanları	Genişleyen ve Modernleşen Haberleşme Altyapısı
Köprü, Tünel ve Viyadükler	Yol Yenileme Elektrifikasyon ve Sinyalizasyon		Balıkçı Barınakları ve Çekek Yerleri	e-Devlet Kapısı
Tek Yol ve İyileştirme	Lojistik Merkezleri	Artan Mevcut Terminal Kapasitesi	Yeni Düzenlemeler	Modernize Edilen Postacılık ve Yeni Faaliyet Alanları

*Yatırımların ekonomik etkileri çalışması her yıl sonunda "Etki Analizi" modülü kullanılarak güncellenmektedir. Güncel etki analizi 2021 yılı verileri ile hesaplanmıştır.

YAPILAN YATIRIMLARIN TÜM ETKİLERİ 2003-2021

	Yatırım 2003-2021 - Milyar $			Üretim 2003-2021 - Milyar $	GSYH 2003-2021 - Milyar $	İhracat 2003-2021 - Milyar $	Vergi 2003-2021 - Milyar $	İstihdam Yıllık ortalama bin kişi
U	112,4	KARAYOLU	• Otoyol • Bölünmüş yol • Diğer karayolları	268	124,5	24,4	6,1	281,4
U	36,9	DEMİRYOLU	• YHT • Kentsel hatlar • Konvansiyonel tren hatları • Lojistik merkezleri	83,4	38,5	7,6	1,8	88,9
U	16,2	HAVAYOLU	• Havalimanları ve bağlı yatırımlar	439,5	201,5	43,2	14,6	387,4
U	2	DENİZYOLU	• Yat limanları • Balıkçı barınakları ve çekek yerleri • Yük limanları	42,5	22,5	6,8	1,4	28,0
U	16,2	HABERLEŞME	• PTT yatırımları • Türksat yatırımları • HGM yatırımları	305,5	161,5	17	4,0	209,3
	183,7	TOPLAM		1.138,9	548,5	99	27,9	995,1

2003-2021 döneminde yapılan toplamda 183,7 Milyar ABD Dolarlık yatırım sayesinde toplam GSYH'ye 548,5 Milyar ABD Doları, üretime 1.138,9 Milyar ABD Doları, ihracata 99 Milyar ABD Doları, vergiye 27,9 Milyar ABD Doları ve istihdama 18,9 Milyon kişi (yıllık ortalama 995,1 bin kişi) katkı sağlanmıştır.

Kamu özel iş birlikleri dahil tüm kamu yatırımları hesaba dahil edilmiştir.

YATIRIMLARIN TASARRUF ETKİSİ 2003-2021

		Yatırım miktarı 2003-2021 - Milyar $	Yıllık Tasarruflar 2021 - Milyar $
KARAYOLU	• Otoyol • Bölünmüş yol • Diğer karayolları	112.4	22.50
DEMİRYOLU	• YHT • Kentsel hatlar • Konvansiyonel tren hatları • Lojistik merkezleri	36,9	1,50
HAVAYOLU	• Havalimanları ve bağlı yatırımlar	16,2	1.70
DENİZYOLU	• Yat limanları • Balıkçı barınakları ve çekek yerleri • Yük limanları	2	0,20
HABERLEŞME	• PTT yatırımları • Türksat yatırımları • HGM yatırımları	16,2	2,10
TOPLAM		183,7	28.00

Kamu özel iş birlikleri dahil tüm kamu yatırımları hesaba dahil edilmiştir.

Zaman Tasarrufu

19,4 MİLYAR $

Kazalardaki Azalmalar

13 Bin 109 Hayat
(Kurtarılan)

Yakıt Tasarrufları

1,7 MİLYAR $

Araç Bakım Tasarrufları

1,3 MİLYAR $

ÇEVREYE FAYDALAR

14 milyon $
Değerinde
Kağıt Tasarrufu

83.169 Adet Ağaç
Tasarrufu

91 Milyon $
Değerinde
CO_2 Salımı Tasarrufu

1.010.593.692 Ağaç
Tasarrufu

Kamu işlemleri için harcanan seyahat ve konaklama masraflarında tasarruflar.

Kamu işlemlerinde kamu personelinin harcadığı zamanın azalması sonucunda kamuda personel üretkenliğinde
268,3 Milyon $ Tasarruf

“BÜTÜNSEL KALKINMA İLE 2003-2021 YILLARI ARASINDA GERÇEKLEŞTİRİLEN YATIRIMLAR İLE **2021 YILINDA 28 MİLYAR $ TASARRUF SAĞLANMIŞTIR.**”

2002-2022 ÖNEMLİ YATIRIM GÖSTERGELERİ VE HEDEFLERİ

- 2002 yılı sonu itibarıyla **1.714 km olan "Otoyol (km)"** ağımız Kasım 2022 tarihi itibarıyla **3.633 km'ye** ulaşmıştır.
- 2002 yılı sonu itibariyle **6.101 km** olan **"Otoyol dahil Bölünmüş Yol (BY) Toplamı (km)"** ağımız Kasım 2022 tarihi itibarıyla **28.816 km'ye** ulaşmıştır. 2022 yıl sonunda ise **29.063 km'ye** ulaşmayı hedefliyoruz.
- 2002 yılı sonu itibarıyla **8.591 km** olan **"Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM) sorumluluğundaki Bitümlü Sıcak Karışım (BSK) Uzunluğu (km)"** ağımız Kasım 2022 tarihi itibarıyla **29.664 km'ye** ulaşmıştır. 2022 yıl sonunda ise **30.188 km'ye** ulaşmayı hedefliyoruz.
- 2002 yılı sonu itibarıyla **83 adet** olan **"Karayolu Tünel Sayısı"** Kasım 2022 tarihi itibarıyla **469 adete** ulaşmıştır. 2022 yıl sonunda ise **490 adete** ulaşmayı hedefliyoruz.
- 2002 yılı sonu itibarıyla **50 km** olan **"Karayolu Tünel Uzunluğu"** Kasım 2022 tarihi itibarıyla **663 km'ye** ulaşmıştır. 2022 yıl sonunda ise **718 km'ye** ulaşmayı hedefliyoruz.
- 2002 yılı sonu itibarıyla **5.967** olan **"Karayolu Köprü ve Viyadük Sayısı"** Kasım 2022 tarihi itibarıyla **9.639'a** ulaşmıştır. 2022 yıl sonunda ise **9.740'a** ulaşmayı hedefliyoruz.
- 2002 yılı sonu itibarıyla **311 km** olan **"Karayolu Köprü ve Viyadük Uzunluğu"** Kasım 2022 tarihi itibarıyla **736 km'ye** ulaşmıştır. 2022 yıl sonunda ise **752 km'ye** ulaşmayı hedefliyoruz.
- **Ülkemizin ulaştığı konforlu ve güvenli karayolu altyapısı sayesinde son yirmi yılda ülkemizdeki araç sayısının % 170, taşıt hareketliliğinde de %142 artmasına rağmen kazalardaki can kaybı %81 oranında azalmıştır. (TÜİK)**
- 2002 yılı sonu itibarıyla **10.948 km** olan **"Demiryolu ağımız"** Kasım 2022 tarihi itibarıyla **13.128 km'ye** ulaşmıştır. 2022 yıl sonunda ise **13.749 km'ye** ulaşmayı hedefliyoruz.
- 2002 yılı sonu itibarıyla **2.505 km** olan **"Demiryolu Sinyalli Hat Uzunluğu"** Kasım 2022 tarihi itibarıyla **7.235 km'ye** ulaşmıştır. 2022 yıl sonunda ise **7.846 km'ye** ulaşmayı hedefliyoruz.
- 2002 yılı sonu itibarıyla **2.122 km** olan **"Demiryolu Elektrikli Hat Uzunluğu"** Kasım 2022 tarihi itibarıyla **6.165 km'ye** ulaşmıştır. 2022 yıl sonunda ise **7.014 km'ye** ulaşmayı hedefliyoruz.
- 2002 yılı sonu itibarıyla **764 adet** olan **"Demiryolu Tünel Sayısı"** Kasım 2022 tarihi itibarıyla **837'ye** ulaşmıştır. 2022 yıl sonunda ise **888'e** ulaşmayı hedefliyoruz.
- 2002 yılı sonu itibarıyla **181 km** olan **"Demiryolu Tünel Uzunluğu"** Kasım 2022 tarihi itibarıyla **281 km'ye** ulaşmıştır. 2022 yıl sonunda ise **347 km'ye** ulaşmayı hedefliyoruz.

- 2002 yılı sonu itibarıyla ülkemizde **"Demiryolu Viyadük"** geçişi bulunmuyordu. Kasım 2022 itibarıyla toplam uzunluğu **30 km olan 62 Adet "Demiryolu Viyadük"** tamamlanarak hizmete açılmıştır. 2022 yıl sonunda ise şu an yapımı devam eden ve tamamlanması planlanan eserler ile toplam uzunluğu **48 km olan 100 adet "Demiryolu Viyadük"** yapısı hizmete alınmış olacaktır.

- 2002 yılı sonu itibarıyla ülkemizde **"Hızlı Hat"** demiryolu ağı bulunmuyordu. Kasım 2022 itibariyle toplam uzunluğu **1.460 km olan "Hızlı Hat"** işletmeye alınmıştır. Kısa süre içerisinde yapımı tamamlanarak işletmeye alınması planlanan Ankara-Sivas Hızlı Tren (HT) Hattı ile birlikte ülkemizde toplam **2.072 km** HT ağı altyapısına sahip olacaktır. Pandemi etkisine rağmen HT ile ülke genelinde açıldığı günden itibaren 2021 yılı sonuna kadar toplam **60,37 milyon** yolcu taşınmıştır. Kasım 2022 tarihine kadar ise **68,29 milyon** yolculuk HT ile gerçekleşmiştir.

- 2002 yılı sonu itibarıyla **26** olan **"Aktif Havalimanı Sayısı"** Kasım 2022 tarihi itibarıyla **57'ye** ulaşmıştır.

- 2002 yılı sonu itibarıyla **55 milyon** olan **"Havayolu Terminal Kapasitesi"** Kasım 2022 tarihi itibarıyla **334,7 milyona** ulaşmıştır.

- 2002 yılı sonu itibarıyla **81** olan **"Hava Ulaştırma Anlaşması Bulunan Ülke Sayısı"** Kasım 2022 tarihi itibarıyla **173'e** ulaşmıştır. 2022 yıl sonunda ise **174'e** ulaşmayı hedefliyoruz.

- 2002 yılı sonu itibarıyla **60** olan **"Toplam Yurtdışı Uçuş Noktası"** Kasım 2022 tarihi itibarıyla **342'ye** ulaşmıştır.

- 2002 yılı sonu itibarıyla **34 milyon** olan **"Toplam Havayolu Yolcusu"** 2021 yılında pandemi koşullarına rağmen **128,56 milyona** ulaşmıştır. 2022 yıl sonunda ise **193,28 milyon'a** ulaşmayı hedefliyoruz.

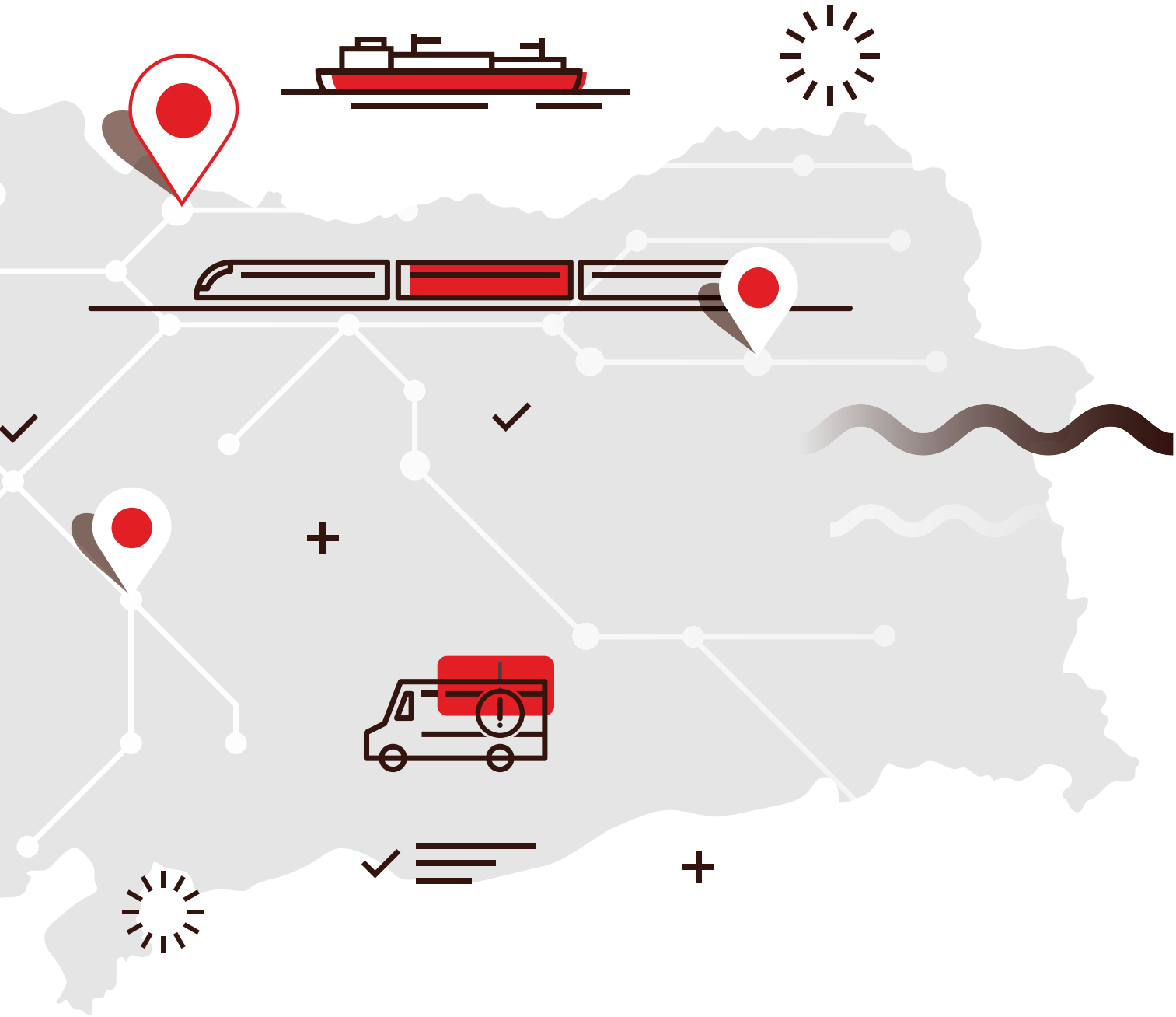
- 2002 yılı sonu itibarıyla **150** olan **"Büyük Gövdeli Uçak Sayısı"** Kasım 2022 tarihi itibarıyla **589'a** ulaşmıştır.

- 2002 yılı sonu itibarıyla **0,55 Milyon DWT** olan **"Tersane Kapasitemiz"** Kasım 2022 tarihi itibarıyla **4,74 Milyon DWT'a** ulaşmıştır.

- 2002 yılı sonu itibarıyla **23 milyon** olan **"Mobil Abone Sayısı"** ise, Ekim 2022 tarihi itibarıyla **90,7 milyon** aboneye ulaşmıştır.

- 2002 yılı sonu itibarıyla ülkemizde adeta hızlı internet kullanıcısı **"Geniş bant abone sayısı"** yok iken, Ekim 2022 tarihi itibarıyla 91,3 milyon abone sayısına ulaşılmıştır. 2022 yıl sonunda ise **92 milyon** aboneye ulaşmayı hedefliyoruz. Ülkemiz genelinde 2002 yılı sonunda **"Fiber Hat Uzunluğu (km)" 81.304 km** iken Haziran 2022 tarihi itibarıyla **488.423 km'lik** fiber altyapı hizmete alınmıştır. 2022 yıl sonunda ise, toplam fiber altyapısının **500.000 km'ye** ulaşması hedeflenmektedir.

2. SEKTÖR RAPORLARI



2.1 KARAYOLU

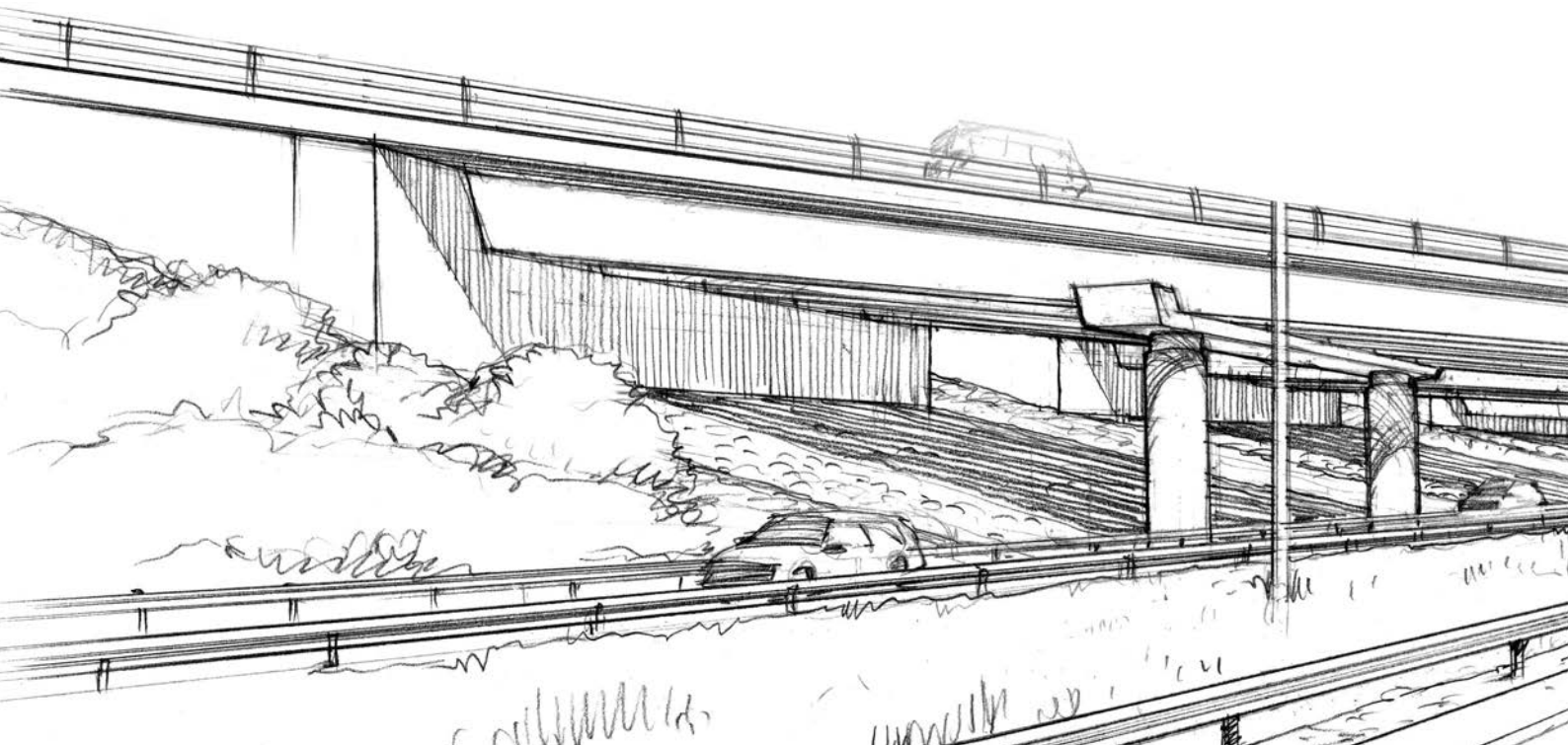
KARAYOLU SEKTÖRÜ

Ulaştırma sistemleri ve hizmetleri modern ekonomilerin ve toplumsal gelişmenin temel öğesidir. 21. yüzyıl dünyasında yeterli ve çağdaş ulaşım hizmeti olmaksızın sosyal ve ekonomik hayatı canlı ve dinamik tutmak mümkün değildir. Bu nedenle ulaşım uygulamalarında; modern teknolojilerle çağdaş yaklaşım ve politikalar tercih edilerek, yatırımda ve işletmecilikte kaynakların etkin ve verimli kullanılması, mevcut altyapı ve tesislerin kapasitelerinin en üst düzeyde tutulması, çevresel, kentsel, insani ve tarihi değerleri koruyan ve destekleyen, büyük projelerde; toplumdaki her bireyin söz ve karar sahibi olduğu, meslek kuruluşlarının ve sivil toplum örgütlerinin her aşamada karar süreçlerine katıldığı yöntem ve teknikler kullanılması artık bir zorunluluk haline gelmiştir.

Tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de ulaştırmanın ana bileşenini karayolu sektörü oluşturmaktadır. Özellikle son 20 yılda gelişmekte olan ülkelerin yanı sıra gelişmiş ülkelerde de ulaştırma; karayolu ve otomobil egemenliği altındadır. Yakın çevremizde bulunan Avrupa ülkelerinin ulaştırma türlerinin dağılımı incelendiğinde karayollarındaki yolcu ve yük taşımacılığının diğer modlara göre paylarının daha yüksek olduğu görülmektedir. Özetle karayolu ulaşımı; noktalar arasında kesintisiz taşımaya imkân vermesi, esnek yapısı, hızı ve modlar arası geçişlere uyumlu olması nedeniyle giderek artan bir gelişme göstermektedir. Ayrıca gelişmiş ülkelerde 1.000 kişiye düşen otomobil sayısının 350-500 ve toplam taşıt sayısının 450-650 olmasına karşılık ülkemizde bu değerler 167 otomobil sayısı olmak üzere toplam taşıt sayısı 298 ile gelişmiş ülkelerin ortalama değerlerinin oldukça altında yer almaktadır. Ülkemizin, gelecek 20 yıl içinde AB28 ortalaması olan 570 otomobil/1000 kişilik otomobil sahiplik düzeyine ulaşacağı öngörülmektedir. Dolayısıyla bu düzeyin gerektirdiği karayolu altyapısı gelişiminin de artarak devam etmesi önem arz etmektedir.

Karayolu sektöründe; yollarımızın geometrik standardını yükseltmekte, güvenli ve konforlu bir ulaşım ağı tesis ederek ülkemizin refaha giden yolunu açmaktayız. Otoyol ve Bölünmüş yol yapım çalışmaları, ağır taşıt trafiği yüksek güzergâhların Bitümlü Sıcak Karışım (BSK) kaplamalı hale getirilmesi, trafik güvenliği altyapısı ve denetim hizmetlerinin iyileştirilmesi, kaza kara noktalarının iyileştirilmesi, çevreci yolların yaygınlaşması, bakım çalışmalarının 7/24 sürdürülmesi neticesinde karayollarımızdaki hizmet seviyesini, seyahat konforunu ve trafik güvenliğini artırmaktayız.

Ülkemizde bütünsel kalkınma odaklı, mobilite-dijitalleşme-lojistik dinamikleriyle şekillenen ve dünyayı coğrafyamıza entegre etmeyi hedefleyen Bakanlığımızın öncülüğünde planlanan ve bir bir hayata kazandırılan projeler ve dev atılımlarla, geleceğe emin adımlarla ilerleyen ulaştırma stratejilerimizin en belirgin örneklerini sunmaktayız. Yap-İşlet-Devret modeliyle yaptığımız; İstanbul-İzmir Otoyolu, Kuzey Marmara Otoyolu, Menemen-Aliağa-Çandarlı Otoyolu, Ankara-Niğde Otoyolu, Malkara-Çanakkale Otoyolu gibi

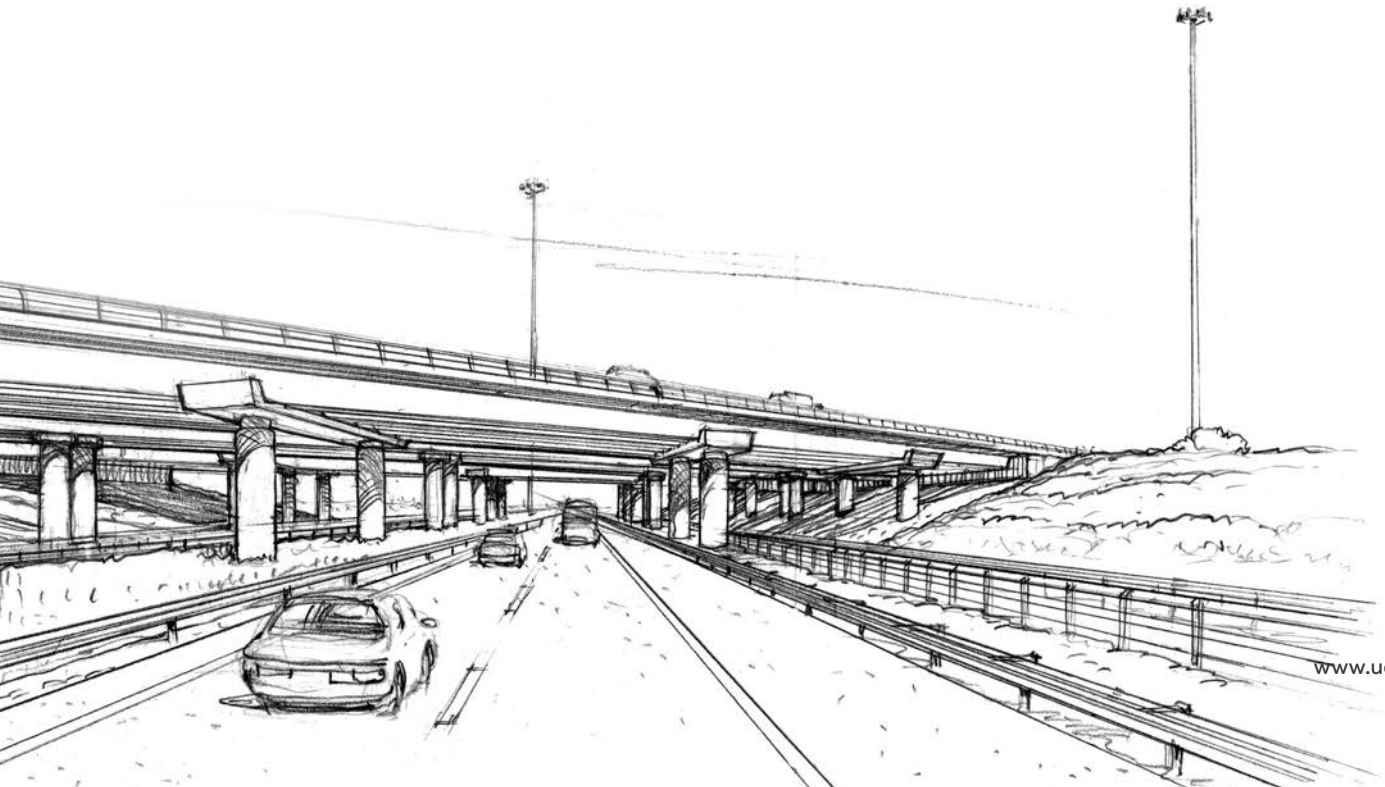


önemli otoyol yatırımlarıyla karayolu yolculuğunun konforunu ve standartlarını yükselttik. Bölünmüş Yollar sayesinde ortalama trafik hızı 40 kilometreden 88 kilometreye çıkarken, sanayicimizin ürettiği malın ihtiyaç sahiplerine daha hızlı ulaşmasını, esnafımızın daha güvenli ticaret yapmasını sağladık. Bizim için en önemli sonuç ise bütün yol ağımızda hareket eden trafiğin yaklaşık %83'üne hizmet veren bölünmüş yollar sayesinde can kayıplarını yüzde 81 oranında azalttık.

Dağları tünellerle geçtik. Karayolu tünel sayımızı 83'ten 469'a, karayolu tünel uzunluğumuzu ise 50 km'den 663 kilometreye ulaştırdık. Kuzey Marmara Otoyolu Tünelleri, Ovit Tüneli, 15 Temmuz İstiklal Tüneli, Orhangazi, Buruncuk, Honaz, Cudi Dağı, Erkenek, Cankurtaran, Sabuncubeli, Phaselis, Salarha, Assos, Troya, Hasankeyf, Prof. Dr. Şaban Teoman Duralı, Uzunkum, Aslankayası, Değirmenağzı 1 ve 2, Marmara, Avrasya Tünelleri gibi önemli sanat yapılarını ülkemize kazandırdık. Köprü ve viyadük çalışmalarında ise son yıllarda yapımı, tasarımı, kontrolü ve kullanılan kaynakları yüzde 100 yerli ve milli imkanlarla yapılan ve Karayollarının marka değerini yükselten önemli teknolojik köprüleri hizmete sunduk. 1915 Çanakkale Köprüsü, Osmangazi Köprüsü, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Kömürhan Köprüsü, Nissibi Köprüsü, Ağın Köprüsü, Botan Çayı Beğendik Köprüsü, Tohma Köprüsü, Kozlu Viyadüğü ve Köprüleri, Bornova Viyadüğü, Filyos 5 Köprüsü, Giresun Duroğlu Varyantı Köprüleri, Sinop Şevki Şentürk ve Terminal Köprüleri, Hasankeyf-2 Köprüsü, Taşlıgüney-2 Viyadüğü.

Şehir içi trafik ile şehirlerarası trafiği birbirinden ayıran, kent merkezlerindeki trafik yoğunluğunu rahatlatarak kesintisiz ulaşım sağlayan, tam erişim kontrollü çevre yollarımızı ülkemiz genelinde yaygınlaştırmayı hedefliyoruz. Yollarımızda Akıllı Ulaştırma Sistemlerini (AUS) yaygınlaştırıp karayolu ağının mevcut kapasitesinin en etkin şekilde kullanılması için yoğun bir şekilde çalışıyoruz. Karayolu kaynaklı çevresel etkileri azaltan, enerji verimliliğini artıran, tarihi ve kültürel varlıkları koruyan çalışmaları ön plana çıkarıyoruz. 100 Milyon taşıt-km başına can kaybı sayısını 5,72 seviyelerinden 1,12'ye düşmesini sağlayarak, yaklaşık 5 kat azaltarak daha güvenli karayolu ulaşımı altyapısını oluşturduk.

Trafik güvenliği çalışmaları kapsamında; kaza kara noktaları ile kaza potansiyeli yüksek noktaların iyileştirilmesi, yatay ve düşey işaretlemeler yapılması, adaptif ve yarı adaptif sinyalize kavşakların kurulması, sarsma bandı uygulamaları, motorcu dostu otokorkuluk yapımı ve ağırlık-boyut denetimlerinin yapılması faaliyetlerini ülkemiz genelinde yürütmeye devam ediyoruz.

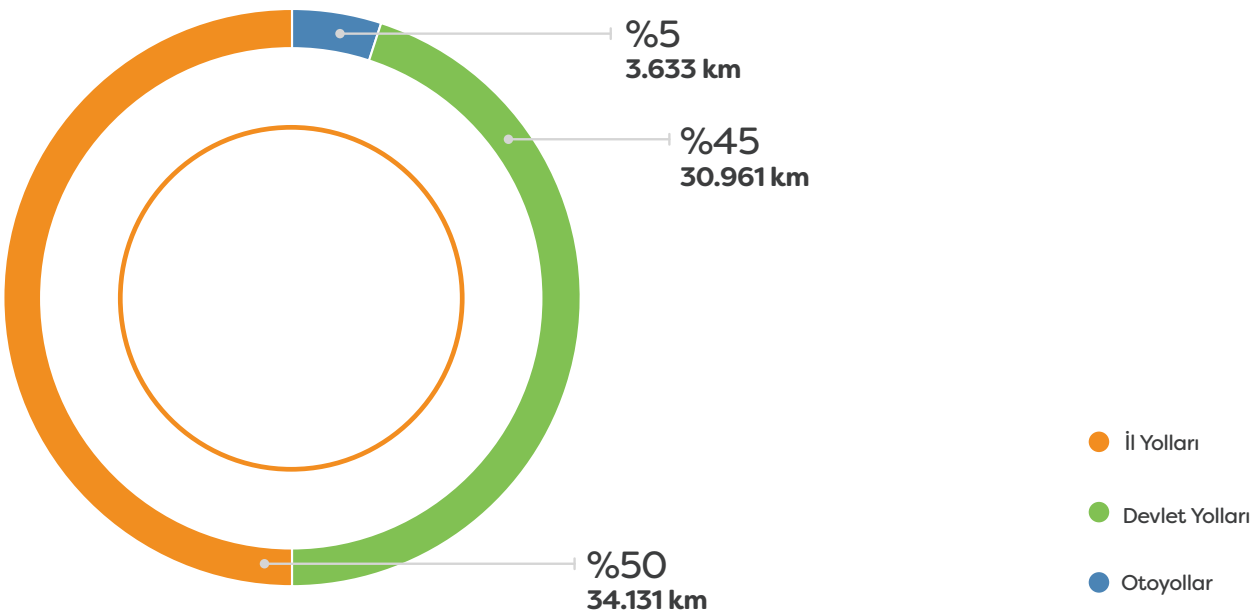


SEKTÖREL BÜYÜKLÜKLER

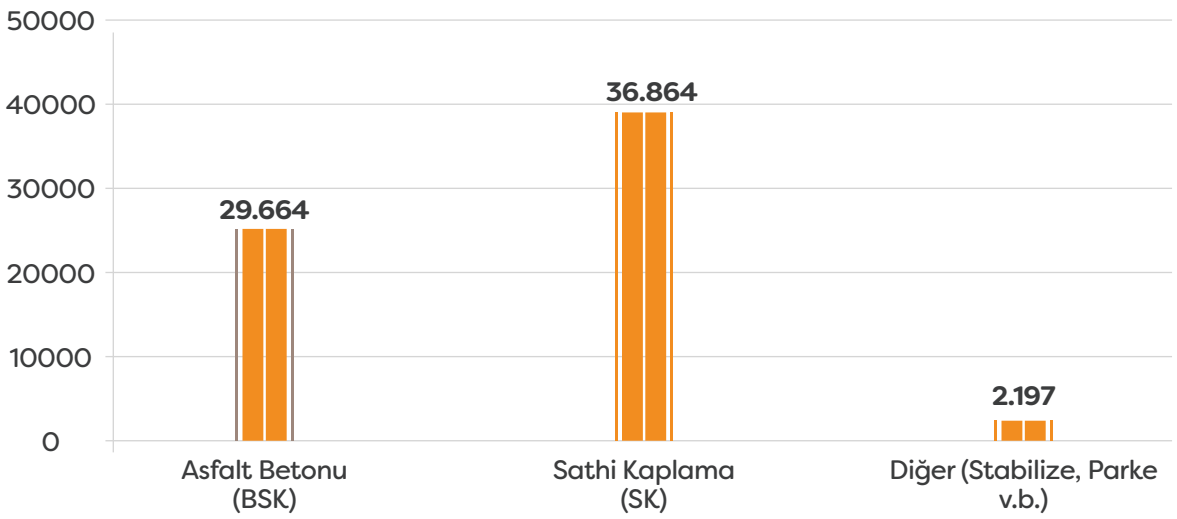
Yol Ağı Durumu (68.725 km)

Bugün Bakanlığımızın karayolları ağında 3.633 km otoyol, 30.961 km devlet yolu ve 34.131 km il yolu olmak üzere toplam 68.725 km yol bulunmaktadır (Grafik 1). Bu yol ağının 28.816 km'si bölünmüş yoldur.

Grafik 1 - Yol Ağı Durumu (km)



Grafik 2 - Üst Yapı Satıh Durumu (Km)



Bölünmüş Yolların Satıh Durumu (28.816 km)

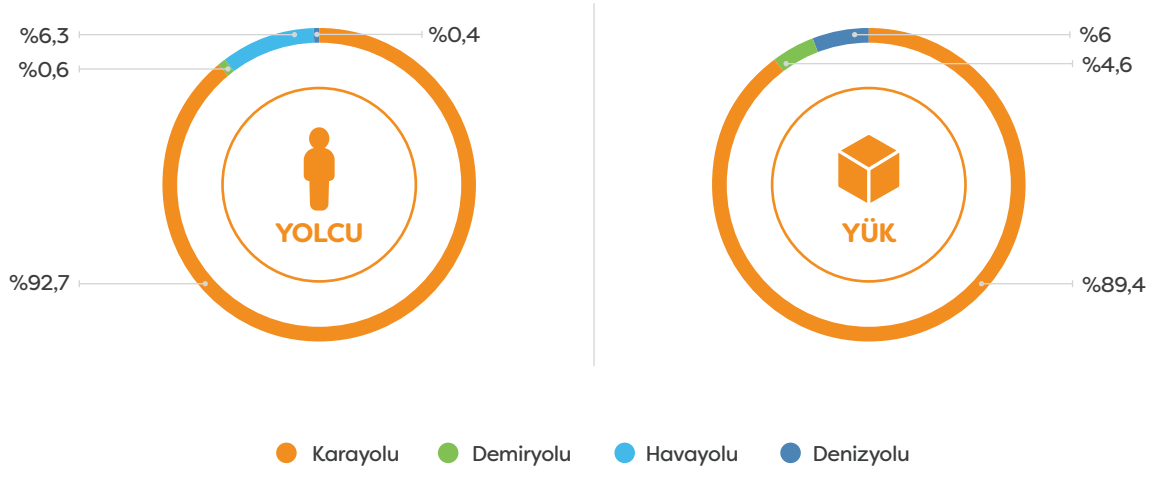
Tablo 1 - Bölünmüş Yolların Satıh Durumu

BÖLÜNMÜŞ YOL	BSK (km)	SK (km)	TOPLAM (km)
2002 SONU	3.890	2.211	6.101
2003-2022 (Kasım)	8.408	14.307	22.715
TOPLAM	**12.298**	**16.518**	**28.816**

Karayolu Sistemi

Ülkemizde yolcu ve yük taşımacılığında en fazla tercih edilen ulaşım türü karayolu olup, 2021 yılı itibarıyla yurt içi yolcu taşımacılığının %92,7'si ve yük taşımacılığının %90'ı karayolu ile yapılmaktadır **(Grafik 3)**.

Grafik 3 - Türkiye'de Ulaşım Türlerine Göre Yurt İçi Yolcu ve Yük Taşıma Oranları



2.2 DEMİRYOLU

DEMİRYOLU SEKTÖRÜ

Tarihin akışını değiştiren ve modern dünyanın şekillenmesinde büyük katkı sağlayan icatlardan biri olan demiryolu taşımacılığı, kalkınmaya ve değişime yönelik küresel anlamdaki etkisini artırarak sürdürmekte; emniyet, çevre, enerji ve ekonomik ihtiyaçlara paralel olarak ulaştırma sektörü içerisinde her geçen gün daha fazla önem kazanmaktadır. Sürdürülebilir ekonomik büyüme için büyük katkısı olan demiryollarının artan bu önemine istinaden, özellikle kent içi raylı sistemler ve hızlı tren işletmeciliğine yönelik yatırımlar her geçen gün artmaktadır.

Teknolojik ve bilimsel gelişmeler ülkeleri birbirine hiç olmadığı kadar yakınlaştırmıştır. Küreselleşme ile siyasal ve sosyal entegrasyonun tamamlanması için ulaştırma modlarının da entegre edilmesi gereksinimi hasıl olmuştur. Dünya genelinde küresel ticaretin gelişmesine paralel olarak oluşturulan ulaştırma ağları içerisinde uluslararası demiryolu koridorları; emniyetli, yapım maliyetinin ucuz, kullanım ömrünün uzun olması, daha az arazi gerektirmesi, çevre dostu ve petrole bağımlı olmaması nedeniyle kitlesel yüklerin taşınmasında sadece ülke sınırları içerisinde değil, ülkeler hatta kıtalar arasında rakipsiz konuma gelmektedir.

Demiryollarının küresel ölçekte avantaj sağlaması ve ülkeler arası çalışan bir sistem olması, uluslararası etkinliğinin artırılmasını gündeme getirmiştir. Bu itibarla, ülkeler arası karşılıklı işletilebilirliği sağlayacak ortak altyapı ve işletmecilik standartları ile mevzuatın oluşturulması, sınır geçişlerinde yaşanan zaman kayıplarının azaltılması ve demiryolu koridoru üzerindeki darboğazların giderilmesi ile eksik bağlantıların tamamlanmasına yönelik politikalar ve yatırımlar geliştirilmiştir.

Demiryolu sektörüne yönelik dünya genelinde oluşan olumlu sinerjiden ülkemiz de etkilenmiş, sektöre yönelik yatırımlar son 20 yıllık dönemde artmıştır.

Türkiye, ulaştırma ağı ile Asya-Avrupa kıtaları arasında bağlantı sağlayan önemli ve merkezi bir konumdadır. Bu ulaşım ağı içerisinde demiryolu ulaşımı ve ağı stratejik öneme sahiptir. Bütün ulaşım modlarının dengeli ve birbiriyle entegre şekilde geliştirilmesi düşüncesinin öncelikli devlet politikasına dönüşmesinden demiryollarımız da faydalanmıştır.

Bakanlığımız, demiryollarını sürdürülebilir kalkınma hamlelerinin en önemli halkalarından biri olarak görmüş ve 1951'den 2002 yılı sonuna kadar ihmal edilen bu sektörü canlandırmak için yoğun çaba sarf etmiştir. Yılda ortalama ancak 18 kilometre olmak üzere toplam 945 kilometre demiryolu yapılan 1951-2002 yılları arasında oluşan derin boşluk 2002'den sonra son 20 yıllık yoğun faaliyet takvimi ile doldurulmuş ve 1856-1923, 1923-1950, 1951-2002 dönemleri ile karşılaştırıldığında en yoğun çalışmanın yapıldığı yıllar olmuştur.

Demiryolu sektöründe mevcut darboğazlar, talep ve teknolojik gelişmelere uygun biçimde giderilerek talepleri karşılayan bir hizmet seviyesi sağlanması amacıyla gerekli tüm altyapı, araç ve tesis yatırımlarının hızla gerçekleştirilmesi sağlanmaktadır. Türkiye'de önemli bir ihtiyaç haline gelmiş olan, yolculuk süresinin kısalması talebi ile birlikte, konforlu, güvenli ve sürdürülebilir şekilde söz konusu talebin karşılanması amacıyla hızlı tren yatırımlarına başlanmış olup tamamlanan hatlarda yolcu taşımacılığı gerçekleştirilmektedir. Hızlı Tren İşletmeciliğinin yapıldığı güzergahlardaki şehirlerin dokusuna, sosyo-kültürel yapısına ve ulaşım türlerinin dengeli dağılımına olumlu yönde etkisi olmuştur.

Demiryoluna verilen önem, belirlenen hedeflere ulaşmak için yatırım planlamasında kendisini göstermiş ve yatırım ödeneği yıldan yıla katlanarak artmıştır. Demiryolu, sektörler içerisinde 2023 hedefleriyle Cumhuriyetimizin 100. yılında ulaşım sistemine damgasını vurmaya hazırlanmaktadır.

- Hızlı ve konvansiyonel demiryolu projelerinin hayata geçirilmesi,
- Mevcut yolların, araç filosunun, gar ve istasyonların modernizasyonu,
- Araç yaşı ortalamasının düşürülmesi ve elektrikli ve hibrit araç sayılarının artırılması,

- Hızlı tren hatlarının artırılmasına paralel olarak Elektrikli Tren Setleri ve Hızlı Tren Setlerinin üretimine ağırlık verilmesi,
- Çevreye duyarlı ve emisyon azaltıcı projelerin hayata geçirilmesi,
- Demiryolu ağının üretim merkezleri ve limanlara bağlanması,
- Özel sektörle birlikte ileri demiryolu sanayisinin geliştirilmesi,
- Özellikle ihracatta büyük imkan sağlaması beklenen lojistik merkezlerle ülkemizin bölgesinde önemli bir lojistik üs haline getirilmesi,
- Uzak Asya'dan Batı Avrupa'ya uzanacak olan Modern Demir İpekyolu'nun hayata geçirilerek iki kıta arasında kesintisiz demiryolu koridoru oluşturulması,
- Sektördeki yeni demiryolu endüstrileriyle, yerli demiryolu endüstrisinin geliştirilmesi ana hedefleri doğrultusunda birçok büyük proje başarıyla hayata geçirilmiş birçoğunun da hayata geçirilmesi için yoğun bir şekilde çalışılmaktadır.

Ankara - Eskişehir - İstanbul, Ankara - Konya-Karaman ve Karaman - Konya - Eskişehir İstanbul hızlı demiryolu hatlarında Hızlı Tren (HT) işletmeciliğine başlanarak Türkiye'nin 40 yıllık hayali olan hızlı demiryolu projeleri gerçekleştirilmiştir. Ankara-Eskişehir HT hattının 2009 yılında işletmeye alınması ile birlikte hızlı demiryolu hattına sahip dünyada 8., Avrupa'da 6. ülke konumuna yükselen Türkiye'de artık yepyeni bir dönem başlamıştır. Ankara merkezli hızlı tren ağının önemli bir kesimi olan Ankara-Sivas Hızlı Tren hattındaki çalışmalar büyük bir hızla devam etmekte olup en kısa sürede işletmeye açılması planlanmaktadır. Çalışmaları yoğun bir şekilde sürdürülmekte olan Ankara-İzmir Hızlı Demiryolu hattının 2025 yılında, Bandırma-Bursa-Yenişehir-Osmaneli Yüksek Standartlı Demiryolu hattının 2024 yılında, Halkalı-Kapıkule HT hattının Çerkezköy-Kapıkule kesimi ile Karaman-Ulukışla HT hattının 2024 yılı sonunda, Halkalı-Çerkezköy Yüksek Standartlı Demiryolu Hattı (Halkalı-Ispartakule kesimi) ve Mersin-Adana-Osmaniye-Gaziantep HT hattının ise 2025 yılında tamamlanması hedeflenmektedir.

Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu ve Marmaray/Boğaz Tüp Geçişiyle Modern Demir İpekyolu hayata geçirilerek, Uzak Asya-Batı Avrupa demiryolu koridoru işlevsel kılınmıştır.

İstanbul'da, bir buçuk asırlık rüyamız olan, dünya otoritelerinin mühendislik harikası olarak kabul ettiği, çift akıntının olduğu Boğaz'da, balıkların bile göç yolları dikkate alınarak yapılan, çevreci, dünyanın en derin batırma tüp tüneli tekniğiyle inşa edilen Marmaray 2013 yılında hizmete alınmıştır.

Yeni demiryolu yapımlarının yanı sıra mevcut hatların sinyalli ve elektrikli hale getirilmesi gibi modernizasyon yatırımlarına önem verilmiş ve yol yenileme seferberliği başlatılmıştır. Çoğu yapıldığı günden bu yana el değmeyen mevcut konvansiyonel anahatların tamamının komple bakım ve yenilemesi tamamlanmıştır. Böylece, tren hızları, hat kapasitesi ve kabiliyeti artırılarak yolcu ve yük taşımacılığı daha konforlu, güvenli ve hızlı bir hale gelmiş, demiryolunun taşımacılıktaki payının artması sağlanmıştır.

Üretim merkezlerinin, organize sanayi bölgelerinin demiryollarıyla limanlara bağlanması ve kombine taşımacılığın geliştirilmesine öncelik verilmiştir. Ülkemizin öncelikli lojistik değer ihtiva eden OSB, fabrika ve limanlarına lojistik merkezler planlayıp ve bunların bir kısmını da kurmak suretiyle; ulusal, bölgesel ve küresel taşımacılık açısından yeni bir taşımacılık konsepti geliştirilmiştir.

Cumhurbaşkanlığı Programı ve 11. Kalkınma Planında da yer alan hedeflerin hayata geçirilmesi için çalışmalar devam etmektedir. Plan kapsamında ülkemizde lojistik sektörünün büyüme potansiyeline katkısının artırılması ve ülkemizin Lojistik Performans Endeksinde ilk 25 ülke arasına girmesi amaçlanmaktadır.

Demiryolu sektörünü düzenleyen yasa çıkarılmış, sektörde serbestleşme yasal altyapısı sağlanmış, özel sektörün demiryolu taşımacılığı yapmasının yolu açılmıştır. Bu bağlamda demiryollarının altyapı ve tren işletmesi olarak ayrılma süreci sonuçlanmıştır.

SEKTÖREL BÜYÜKLÜKLER

Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluş ve kalkınma sürecinde lokomotif görevi gören demiryolları 50 yıllık ihmalden sonra, 2003 yılından bu yana Cumhuriyetimizin ilk yıllarında olduğu gibi altın çağını yaşamaktadır. Demiryoluna verilen önem 2023 hedeflerine ulaşmak için yatırım planlamasında kendisini göstermiştir.

Türkiye'nin hızına hız katan hızlı demiryolu projeleri adım adım gerçekleştirilerek; Ankara-Eskişehir-İstanbul, Ankara-Konya, Konya-Eskişehir-İstanbul ve Konya-Karaman hızlı demiryolu hatları hizmete açılmıştır. 2023 yılında Ankara-Sivas HT açılacaktır.

İstanbul'un bilinen tarihini değiştiren, olası en yüksek depreme dayanaklı, en son teknoloji ile inşa edilen dünyanın en özgün ulaşım projesi Marmaray 2013 yılında halkımızın hizmetine sunulmuştur.

Birbirinden farklı pek çok inşa yöntemi kullanılarak yapılan Ankara-İstanbul ve Konya-İstanbul HT hattı 2014 yılında hizmete açılmıştır. Böylece, ülkemizin büyük kentleri birbirine HT ile bağlanmıştır.

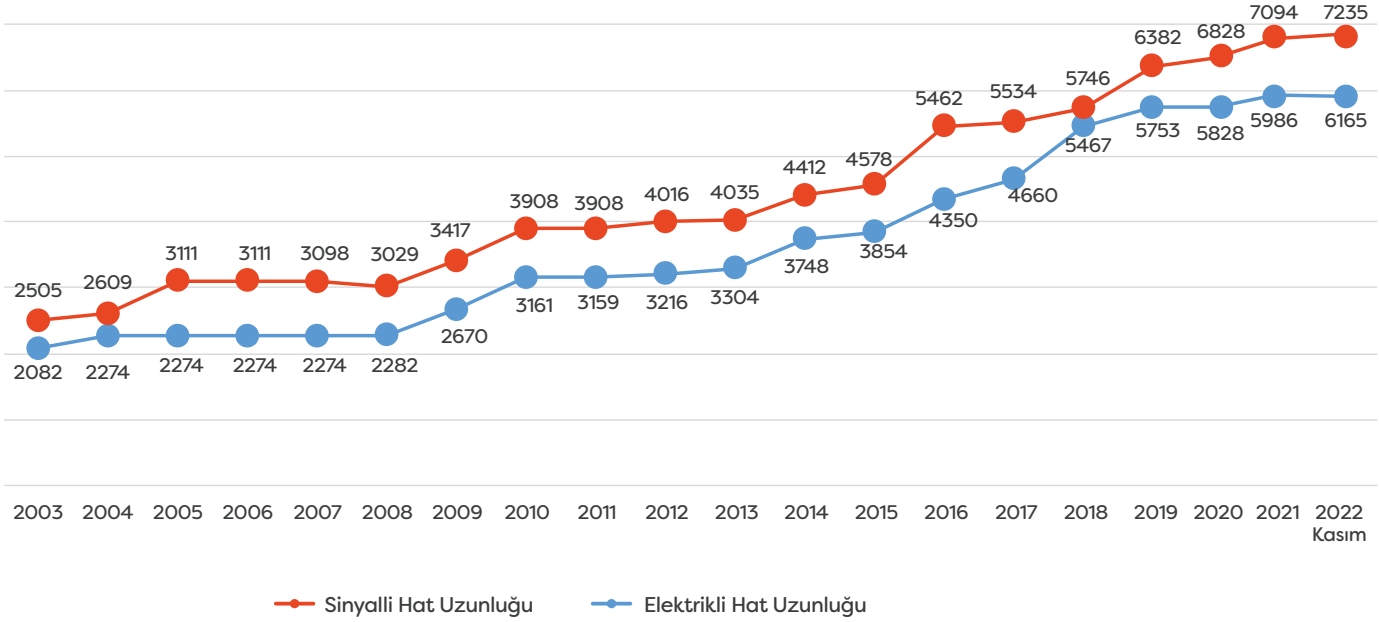
2003 yılından bugüne kadar 709 km ilave konvansiyonel hat, 1.460 km hızlı tren hattı işletmeye alınarak ülkemizin demiryolu ağı 13.128 km'ye yükseltilmiştir. **(Tablo 2)**

Tablo 2 Demiryolu Hat Uzunluğu (Km)

	Konvansiyonel (Anahatlar)	Konvansiyonel (İltisak Hatları + İstasyon Yolları)	Konvansiyonel Hat Toplamı	Hızlı Tren Hatları	Toplam Hat Uzunluğu
2003	8.697	2.262	10.959	-	10.959
2004	8.697	2.271	10.968	-	10.968
2005	8.697	2.276	10.973	-	10.973
2006	8.697	2.287	10.984	-	10.984
2007	8.697	2.294	10.991	-	10.991
2008	8.699	2.306	11.005	-	11.005
2009	8.686	2.322	11.008	397	11.405
2010	8.722	2.330	11.052	888	11.940
2011	8.770	2.342	11.112	888	12.000
2012	8.770	2.350	11.120	888	12.008
2013	8.846	2.363	11.209	888	12.097
2014	8.903	2.369	11.272	1.213	12.485
2015	8.947	2.372	11.319	1.213	12.532
2016	8.947	2.372	11.319	1.213	12.532
2017	9.023	2.372	11.395	1.213	12.608
2018	9.131	2.396	11.527	1.213	12.740
2019	9.194	2.396	11.590	1.213	12.803
2020	9.194	2.396	11.590	1.213	12.803
2021	9.158	2.432	11.590	1.432	13.022
2022 Kasım	9.235	2.433	11.668	1.460	13.128

Grafik 4 Elektrikli-Sinyalli (HT+Konvansiyonel) Hat Uzunluğu (Km)

Not: Sökülüp yeniden yapılan 233 km'lik demiryolu hattı, toplam demiryolu hattına dahil edilmemiştir.



2.3 HAVAYOLU

HAVAYOLU SEKTÖRÜ

İlk ticari yolcu uçuşunun gerçekleştirildiği tarihten bu yana, yaklaşık yüz yıllık bir zaman dilimi içerisinde, uçuş yapan yolcu sayısı (ticari seferler) büyük bir hızla artmaktadır. 2003 yılında 34,4 milyon (iç hat ve dış hat) olan yolcu trafiği, 2022 yılı Kasım ayında 161 milyona ulaşmıştır.

Havacılık, dünyada hızla gelişmeye devam etmekte ve gerek uluslararası gerekse kıtalararası entegrasyon ve bütünleşmede büyük rol oynamaktadır. Günümüz dünyasında, dış ticaret ve turizm gibi dünya ekonomisine yön veren ve hacim kazandıran en önemli sektörler havacılık sektörü sayesinde hayat bulmakta, geleceklerini havacılık sektörünün kanatları altında inşa etmektedir.

Havacılık sektörü, kargo ve yolcu taşımacılığı ayrımı yapılmaksızın, ülke ekonomilerinin bel kemiğini oluşturmaktadır. Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'nün (ICAO) açıkladığı verilere göre, dünya havacılık sektörünün doğrudan ve dolaylı olarak 2,7 trilyon dolar ekonomik katkısı bulunmaktadır.

Havacılık sektörü sayesinde ülkelerin ulaşabilirliği artmaktadır. Ülkelerin ulaşılabilirlikleri arttıkça dış yatırımcılar için cazibe ve güvenirlikleri de artmaktadır. Bunun yanı sıra ürünlerin en hızlı ve güvenilir şekilde stok maliyeti olmadan küreselleşebilmesinde havacılık sektörünün rolü vazgeçilmezdir.

Havacılık sektörü, ülkeler arasında kurduğu kültürel ve ticari köprülerle devletlerin sosyo-ekonomik refahının yükselmesinde önemli rol oynamaktadır. Sınır ötesi yolculukların kolaylaşması, ülkeler arasındaki sosyal ve ticari ilişkilerin daha da kuvvetlenmesinin ana sağlayıcılarındandır. İnsan ve emtianın güvenli ve hızlı bir şekilde akışının sağlanması, ülkeler için çok önemli sosyo-ekonomik ve kültürel faydalar barındırmaktadır. Ayrıca havacılık sektörünün haiz olduğu stratejik önem nedeniyle gelişmiş ve yeni teknolojileri bünyesinde barındıran doğru ve yerinde regülasyonlara sahip ülkeler; ticari, kültürel ve askeri alanlarda büyük avantajlar elde etmekte ve önemli bir güç haline gelmektedirler.

Bakanlığımız tarafından hava taşımacılığının ülkelerin istikbalinde taşıdığı önemin bilinci ile sektörün geliştirilmesine yönelik köklü adımlar atılarak havacılık faaliyetlerinin özel sektöre ve rekabete açılması sağlanmıştır. Rekabetin itici gücüyle büyük bir gelişim ve dönüşüm yaşayan sivil havacılığımız, başarı hikayesi ile dünya havacılığının odak noktası haline gelmiştir.

Bakanlığımız tarafından "sivil havacılık" alanında oluşturulan mevzuata uygun olarak geliştirilen politikalar çerçevesinde seyahat maliyetlerindeki azalma havalimanlarının fiziki şartlarının iyileştirilmesi ve modern bir çehreye kavuşturulması, yeni havalimanlarının dünyadaki rakipleriyle yarışacak nitelikte inşa edilmesi gibi faktörler sektöre ivme kazandırmıştır. "Her Türk Vatandaşı Hayatında En Az Bir Kere Uçağa Binecek" sloganıyla yola çıkılarak 2003 yılında başlatılan "Havacılıkta Serbestleşme Projesi" ile çapraz uçuşların canlandırılması sonucunda gerek taşınan yolcu sayısında gerekse uçuş sayısında önemli artışlar gerçekleştirilmiştir.

Bakanlığımız havacılık faaliyetlerini emniyet ve güvenlikten ödün vermeden, uluslararası standartlara uygun ve çevreye duyarlı olarak bölgede lider bir konumda yürütme hedefi bağlamında politika ve düzenlemelere devam etmektedir. Sivil havacılık alanında yapılan düzenlemeler ve özellikle 2003 yılından itibaren fiili olarak hayata geçirilen ve bir politika haline getirilen havayolu taşımacılığında serbestleşme politikası neticesinde sektörün önü açılmış ve buna paralel olarak havacılık sektörü tahminlerin çok üzerinde bir hızla büyümüştür.

İstikrarlı ve kararlı bir şekilde desteklenen politika ve uygulamalar neticesinde Türk Sivil Havacılığımız, ICAO, IATA, gibi uluslararası kuruluşların beklentilerinin çok üzerinde bir gelişme göstermiştir. Birçok gelişmiş ve gelişmekte olan ülkede havacılık sektöründe kriz yaşanırken ve şirketler küçülmeye giderken, Türkiye'de havacılık sektörü büyümeyi sürdürmektedir. Ülkemizde faaliyet gösteren havayolu işletmeleri tarafından 2019 yılında yaklaşık 209 milyon yolcu taşınmış olup, bu sayı dünya genelinde taşınan yolcuların yaklaşık %2,28'ine karşılık gelmektedir.

2003 yılından bugüne sürdürülen başarılı politikalar ve uygulamalar sonucunda, havayolu şirketlerimizin uçak sayısı %262, koltuk kapasitesi %299, kargo kapasitesi %784 artmış, yurt içinde ve yurt dışında uçulan nokta sayısı 398'e ulaşmıştır.

2003 yılı sonunda ülkemizde faaliyet gösteren sivil havacılık işletmeleri bünyesinde; 162 adet uçak, 131 adet hava taksi, 34 adet balon, 162 adet genel havacılık işletmelerinde kullanılan ve 137 adet zirai ilaçlama işletmelerinde kullanılan toplam 626 hava aracı bulunuyorken, 2022 yılı Eylül ayı itibarıyla 586 adet uçak, 174 adet hava taksi, 405 adet balon, 481 adet genel havacılık işletmelerinde kullanılan ve 18 adet çok hafif hava aracı ile toplam 1.664 hava aracı bulunmaktadır.

2003 yılında sektörde yaklaşık 65.000 çalışan istihdam edilirken, bu sayı 2021 yılı sonu itibariyle 253.885'e ulaşmıştır. Havayolu sektörü cirosu, 2003 yılında 3,06 milyar TL iken 2021 yılında 272,6 milyar TL'ye ulaşmıştır.

2053 Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı doğrultusunda, havayolu yük ve yolcu taşımacılığının iyileştirilmesi ve düzenlenmesi adına iki ana politika belirlenmiştir. Bunlar, havalimanı ağı geliştirme politikaları ve havayolu yolcu ve yük taşımacılığı hizmetleri geliştirme politikalarıdır. Ayrıca, emisyon izleme, raporlama, doğrulama altyapısının oluşturulması ve karbon emisyonlarının stratejik bir şekilde yönetilmesi, havayolları taşımacılığında çevre dostu bio-yakıt ve/veya sentetik yakıt üretiminin yapılması ve bölgesel havayolu kargo taşımacılığının geliştirilmesi de hedeflenmektedir.

SEKTÖREL BÜYÜKLÜKLER

Ülkemizin Dünya Hava Ulaşım Sektöründeki Yeri

Dünya kıtalarının ortasında (Doğu-Batı/Kuzey-Güney eksenlerinde) yer alan Türkiye, coğrafi konumunun getirdiği üstünlük sayesinde hava taşımacılığında stratejik olarak önemli bir yere sahip bulunmakta ve her geçen gün artan hava trafiği ile hava taşımacılığı yarışında önemini ortaya koymaktadır.

2021 yılı sonunda havalimanı yolcu trafiğine göre ülkemiz: dünyada 6.sırada Avrupa'da ise 2. sırada yer almıştır. **(Tablo 3 ve Tablo 4)**

Türkiye, Dünya ve Avrupa Havalimanları toplam yolcu sayısı sıralamasında;

- 2003 yılında dünyada 18. sırada, 2016 yılında 11. sırada iken 2020 yılında 7. sıraya yerleşmiştir.
- 2003 yılında Avrupa ülkeleri arasında 7. sırada yer almakta iken, 2016 yılında 5. sırada, 2020 yılında ise 2. sırada yer alınmıştır.

Tablo 3 Türkiye'nin Dünya Havayolu Yolcu Sıralaması

Dünya Yolcu Trafiği Sıralaması (2021)		
Sıra No	Ülke Adı	Toplam Yolcu
1	AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ	1.295.838.437
2	ÇİN HALK CUMHURİYETİ	907.482.935
3	RUSYA FEDERASYONU	188.003.994
4	HİNDİSTAN	181.325.345
5	BREZİLYA	129.337.821
6	**TÜRKİYE**	**128.452.412**
7	MEKSİKA	127.583.847
8	İSPANYA	105.268.463
9	FRANSA	84.022.099
10	İTALYA	80.589.083
11	ALMANYA	79.736.817
12	JAPONYA	78.499.928
13	GÜNEY KORE	69.502.656
14	BİRLEŞİK KRALLIK	65.511.068
15	KANADA	61.116.033
16	KOLOMBİYA	53.611.839
17	SUUDİ ARABİSTAN	49.012.458
18	AVUSTRALYA	47.875.531
19	BİRLEŞİK ARAP EMİRLİKLERİ	42.209.463
20	YUNANİSTAN	35.854.152

Tablo 4 Türkiye'nin Avrupa Havayolu Yolcu Sıralaması

Avrupa Yolcu Trafiği Sıralaması (2020)		
Sıra No	Ülke Adı	Toplam Yolcu
1	RUSYA FEDERASYONU	188.003.994
2	**TÜRKİYE**	**128.452.412**
3	İSPANYA	105.268.463
4	FRANSA	84.022.099
5	İTALYA	80.589.083
6	ALMANYA	79.736.817
7	BİRLEŞİK KRALLIK	65.511.068
8	YUNANİSTAN	35.854.152
9	HOLLANDA	29.069.535
10	PORTEKİZ	25.715.116

Kaynak: ENAC Worldwide Traffic Report, 2021

Türkiye'nin Dünya ve Avrupa Havayolu Yolculuklarındaki Payı

Yapılan projeler ve gelişmeler; havayolu sektörümüzün uluslararası alandaki başarısı ile aldığı mesafeyi açıkça gözler önüne sermektedir.

Böylece Türkiye'nin dünya ve Avrupa havayolu yolculuklarındaki payı giderek yükselmiş ve 2021 yılında Dünya'da %2,83 yolcu payına, Avrupa'da ise %12,05 yolcu payına erişilmiştir.

Conde Nast Traveler, dergisi okuyucuları tarafından 2022 yılında dünyanın en iyi havalimanı seçilen

- **İstanbul Havalimanı;** 2021 yılında yolcu trafiği sıralamasında Avrupa'da 1., Dünya'da 13. olmuştur.

2021 yılı yolcu trafiği bazında yapılan sıralamada İstanbul Havalimanı dahil 3 Havalimanımız Avrupa'da ilk 20'ye, Dünya'da ise ilk 50'ye girmiştir.

- **İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı** Avrupa'da 6., Dünya'da 38.
- **Antalya Havalimanı** ise Avrupa'da 9., Dünya'da 48. sırada yer almıştır.

İç Hat, Dış Hat, Toplam Uçak ve Yolcu Sayısındaki Artış Oranları

Uçak Trafiğinde %209 Artış

2003 yılında üst geçişlerle birlikte hizmet verilen uçak trafiği 529.205 olarak gerçekleşirken, bu rakam 2022 yılı Kasım ayına kadar %209 oranında artarak 1.637.707'ye ulaşmıştır.

İç Hat Yolcu Sayısında %648 Artış

İç hat yolculuklara olan talep son 20 yılda kesintisiz sürmüştür. 2003 yılında 9.128.124 kişi olan iç hat yolcu trafiği 2022 yılı Kasım ayına kadar %648 oranında artarak 68.281.125 yolcuya ulaşmıştır.

2.4 DENİZYOLU

DENİZYOLU SEKTÖRÜ

2021 yılında dünyada taşınan yüklerin hacim olarak yaklaşık %86'sı denizyolu ile gerçekleşmiştir. TÜİK verisine göre ülkemizde 2021 yılında hacim olarak ithalat amaçlı taşınan yüklerin yaklaşık %92,6'sı, ihracat amaçlı taşınan yüklerin yaklaşık %80,9'u; parasal olarak ise 2021 yılında ithalat amaçlı taşınan yüklerin yaklaşık %58'si, ihracat amaçlı taşınan yüklerin yaklaşık %59,4'ü denizyolu ile gerçekleşmiştir. Ortaya konulan projeksiyonların ötesinde küresel bazda denizyolu ile yapılan yük hacmi son yarım yüzyılda 20 kat büyümüştür. Lojistik sektöründe deniz taşımacılığı parasal olarak ağırlıklı paya sahiptir. Bu durum denizcilik sektörünü küresel ticarette en stratejik sektör konumuna getirmiştir.

Bu gelişmeler ışığında denizcilik, sadece bir taşımacılık türü olmaktan çıkmış olup, dünya ticaret hacmindeki artış ve hızla gelişen bilgi ve iletişim teknolojilerine paralel olarak gelişmeler kaydedilmiştir. Yük ve yolcu taşımacılığı başta olmak üzere gemi inşa sanayi, liman ve gemilerde kullanılan yeni teknolojiler, sektörel enerji verimliliğinin arttırılması, liman hizmetleri, deniz turizmi ve yatçılık canlı ve cansız doğal kaynakların ve deniz çevresinin yönetimini kapsayan daha geniş bir endüstri, ticaret ve hizmet dalına dönüşmüştür.

Ülkemiz açısından da stratejik sektörlerin başında gelen denizcilik sektörüne yönelik Bakanlığımızın misyonu, lojistik zincirinin en önemli halkası olan denizcilik alanında; dengeli, erişilebilir, ekonomik ve güvenli hizmet anlayışıyla toplumun yaşam kalitesinin yükseltilmesine ve ülke kalkınmasına katkı sağlamak olarak belirlenmiştir.

Türkiye; Avrupa, Asya, Kafkasya ve Ortadoğu ile olan eşsiz bağlantısı ve Afrika'ya komşu coğrafyası ile kıtaların, ticaret ve enerji yollarının, kültürel etkileşimlerin kavşağında olan bir ülkedir.

Bu coğrafi konum, ulaşım ve enerji sistemlerinin entegrasyonu, kurumsal ve yasal altyapısı ile daha fazla katma değer üreten nitelikli bir kalkınma sağlamaktadır.

Ülke kalkınmasına paralel olarak Türk denizciliği son dönemde uygulanan politikalar ile 2023 hedeflerine doğru ilerlemektedir.

Keza, atılan adımlardan ilki olan ve 2004 yılında başlatılan ÖTV'siz yakıt uygulaması ile kabotaj taşımacılığı canlandırılmıştır. 2022 yılı Ekim sonuna kadar sektöre 9.6 milyar TL destek sağlanmıştır.

2022 yılı Ekim ayı itibarıyla limanlarımıza uğrak yapan kruvaziyer gemi sayısı 907 ve limanlarımızı ziyaret eden kruvaziyer yolcu sayısı da 919 bin yolcu olarak gerçekleşmiştir.

Türk sahipli deniz ticaret filomuz 1 Ocak 2003 itibarıyla 8,9 milyon DWT kapasite ile 17. sırada iken 1 Ocak 2022 itibarıyla 31,3 milyon DWT kapasite ile 15. sıraya yükselmiştir.

2022 yılı Temmuz itibarıyla ise Türk sahipli deniz ticaret filosu 2022 yılı Ocak yayını rakamına göre 2,3 milyon artarak 33,6 milyon DWT kapasite ile 14. sıraya yükselmiştir.

Yaptığımız yoğun denetimler neticesinde, Türk Bayraklı gemilerin 2008 yılından itibaren Paris Memorandumu (Paris MoU) kapsamında beyaz listede yer almasını sağlamış, 2013 yılında Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Gönüllü Üye Devlet Denetim Programı (VIMSAS)'ndan başarıyla geçmemiz ile birlikte Türk Bayraklı gemiler Paris MOU'DA Düşük Riskli Bayraklar arasında yer almış olup bu sayede düşük risk grubunda olan gemilerimizin denetim periyodunun 36 aya çıkması sağlanmıştır. Ayrıca diğer memorandumlarda yapılan denetimlerde Bakanlığımızca yakından takip edilmekte ve Türk Bayraklı Gemilerin dünya limanlarındaki denetim performansları düzenli olarak izlenmektedir.

Denizde seyir, can, mal emniyetinin sağlanması ve deniz kirliliğinin önlenmesi amacıyla taraf olduğumuz Akdeniz ve Karadeniz Memorandumları kapsamında ülkemiz limanlarına uğrak yapan yabancı bayraklı gemiler, ulusal ve uluslararası mevzuat kapsamında denetlenmektedir.

Türk Bayraklı gemilerde Bakanlığımız adına denetim ve belgelendirme yapan Yetkilendirilmiş Kuruluşlar, Bakanlığımızca yakından takip edilmektedir. Günümüz itibarıyla 8 klas kuruluşunun Bakanlığımızca yetkilendirmesi yapılmıştır.

Bakanlığımızda görev yapan gemi denetim uzmanlarımızca, uluslararası mevzuattaki değişikliklerin takip edilebilmesi amacıyla taraf olduğumuz Memorandumlar ve Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı (EMSA) aracılığıyla uluslararası eğitimlere düzenli katılım sağlanmaktadır.

Kıyılarımızda seyir, can, mal ve çevre emniyeti ve deniz güvenliğinin arttırılması amacıyla gemi takip ve kontrol sistemleri kurulmuştur. Seyir, can, mal ve çevre emniyetinin arttırılması ve deniz trafiğinin anlık izlenerek yönlendirilmesi kapsamında Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Sistemi (TBGTH) 2003 yılı itibariyle hizmete girmiştir.Söz konusu sistem ile Türk Boğazları ve Marmara Denizi'nin büyük bölümü kontrol altına alınmıştır.

İzmit Körfezi (İzmit GTH), İzmir Körfezi ve Kuzey Ege (İzmir GTH) ile Mersin ve İskenderun Körfezi'ni kapsayan (Mersin GTH) Bölgesel Gemi Trafik Hizmetleri (GTH) Sistemleri ile tek bir ülke resminin oluşturulduğu ve Ankara'da kurulmuş olan Gemi Trafik Yönetim Merkezi (GTYM) bileşenlerinden oluşan Gemi Trafik Yönetim Sistemi etkin olarak kullanılmaya devam etmektedir.

Uluslararası ulaştırma ve lojistik koridorlarında ülkemize yeni bir mihenk taşı niteliğinde proje olacak Kanal İstanbul'un mühendislik çalışmaları tamamlanmış, ÇED Raporu onaylanmıştır. Güzergahta yer alan diğer projelerin çalışmaları, paydaş olan kurum ve kuruluşlarla koordineli olarak yürütülmektedir. Kanalı kesen ulaştırma yapılarının imalatına başlanmıştır. Bu kapsamda, ilk olarak Sazlıdere Köprüsü ve Halkalı-Ispartakule Demiryolu Geçişi Tüneli çalışmaları başlatılmıştır.

Türk Radyo vasıtasıyla ; Türk ve yabancı bayraklı deniz taşıtlarına, Ulusal ve Uluslararası kurallar çerçevesinde 7/24 tehlike, emniyet, rutin ve seyir güvenliği haberleşme hizmeti kapsamında VHF, MF ve HF frekans bantlarında telefon, teleks ve NAVTEX hizmetleri verilmekte olup, bu bantlarda ayrıca DSC özelliğinin de olması nedeniyle tehlike ve emniyet haberleşmesi etkin olarak sağlanmaktadır. Gemilerin Uzak Mesafeden Tanımlanması ve İzlenmesi (LRIT) Sistemi 2009 yılında kurulmuş olup, limanlarımıza gelen tüm gemilerin 1000 deniz mili mesafeden, Türk Bayraklı gemilerin ise dünyanın neresinde olursa olsun takibi imkânı sağlanmıştır.

2007 yılında ülkemiz etrafındaki tüm denizlerimizi kapsayan Ulusal Otomatik Tanımlama Sistemi (OTS) kurularak, kıyılarımızda seyir emniyeti ve deniz güvenliği artırılmıştır. OTS kapsamında alınan bilgiler, Ankara'daki OTS ana merkezine iletilmekte ve Ankara'dan Türk Arama Kurtarma Bölgesi içerisinde seyir yapan gemiler anlık olarak izlenebilmektedir.

2002 yılında petrol ve diğer zararlı maddelerden kaynaklı deniz kirliliğine karşı hazırlıklı olma ve acil müdahale sistemi bulunmazken, 2005 yılından itibaren yürütülen çalışmalar ile kıyı tesislerinde yeterli kapasite oluşturulmuş ve müdahaleye ilişkin yetkilendirmeler yapılmıştır. Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik (ISPS) Kodu kapsamında liman tesislerinin güvenlik değerlendirmesi ve güvenlik planlarını hazırlamak üzere kendi tesislerine yönelik 8 liman işletici kuruluş, tüm tesislere hizmet vermek üzere 3 özel güvenlik kuruluşu idaremiz tarafından Tanınmış Güvenlik Kuruluşu (RSO) olarak yetkilendirilmiştir. ISPS Kod kapsamında uluslararası faaliyet gösteren 190 adet liman tesisimiz bulunmaktadır. Bununla birlikte Bakanlığımız olası gemi kaynaklı deniz kirliliğine karşı mevcut altyapı ve kapasiteyi geliştirmeye devam etmektedir. Bu amaçla, Tekirdağ'da Ulusal Deniz Emniyeti Başkanlığı (UDEB) kurulmuştur.

Cumhuriyetimizin 100 üncü kuruluş yılı olan 2023'e kadar; bir milyon Türkiye Cumhuriyeti vatandaşına denizcilik kültürünü aşılamak, verilecek denizcilik eğitimi sonrasında Amatör Denizci Belgesi düzenlemek, denizci millet denizci ülke hedefine ulaşmak, insanımızın yüzünü denizlere çevirerek ufkun ötesini görmelerini sağlamak amacıyla amatör denizcilikle ilgili temel eğitim programı 2018 yılı itibariyle başlatılmıştır.

SEKTÖREL BÜYÜKLÜKLER

ÖTV'siz Yakıt Uygulaması

Denizciliğin gelişmesi ve karayolu ağırlıklı dâhili taşımacılığın denizyoluna kaydırılması amacıyla 2003 yılında çıkarılan Bakanlar Kurulu Kararı ile deniz araçlarında Özel Tüketim Vergisi İndirilmiş Yakıt Uygulaması 01 Ocak 2004 tarihinde başlatılmıştır.

Kabotaj hattında çalışan yük, yolcu, balıkçı, bilimsel araştırma gemileri ve ticari yatlar ile hizmet araçları bu uygulamadan yararlanmaktadır. Ayrıca, 2009 yılı itibariyle bu kapsama iç sularda faaliyet göstermekte olan kamuya ait yük ve yolcu gemileri ve 2012 yıl sonu itibariyle özel sektöre ait iç sularda faaliyet gösteren yük ve yolcu gemileri de dâhil edilmiştir.

ÖTV'siz yakıt uygulamasının başladığı 2004 yılından itibaren toplamda sektöre 9,4 milyar TL destek sağlanmış olup 6,2 milyon ton ÖTV'siz akaryakıt teslimatı yapılmıştır.

ÖTV'siz Yakıt Uygulamasında Tekne Takip Sistemi

2014 yılından itibaren kullanılmaya başlanan Tekne Takip Sistemi, GPS ve GSM teknolojisi tabanlı olup, ÖTV'siz yakıt kullanan gemilerin anlık olarak takip edilmesini sağlamaktadır.

Sistemden alınacak veriler hukuki uyuşmazlıklarda destekleyici unsur olarak kabul edilmektedir. 2020 yılı Ağustos sonu itibariyle 10 bin adet cihaz teknelere takılmıştır.

Denizyolu Taşımacılığındaki Gelişmeler

En ucuz ve çevre dostu olan denizyolu ulaşımının teşvik edilmesini sağlayan ÖTV'siz Yakıt Uygulaması ile denizyolu taşımacılığının artırılmasına önemli ölçüde katkı sağlamıştır.

Denizyolu taşımacılığının geliştirilmesi için alınan önlem ve düzenlemeler neticesinde; Marmara Denizi'nde yeni hatlar kurulmuş, mevcut hatlarda ise araç ve yolcu taşıma kapasitelerinin artması sağlanmıştır.

Kabotaj Hattı Çalışmaları

Ambarlı-Bandırma Hattı

Ambarlı-Bandırma hattında, 2003 yılına göre %675 artışla 2021 yılında 128 bin araç taşıması gerçekleşmiştir. 2022 yılının ilk 7 ayında Ambarlı-Bandırma hattında 32 bin araç taşıması gerçekleşmiştir.

Tekirdağ-Bandırma, Barbaros-Erdek-Karabiga Hatları

Bu hatlarda, 2003 yılına göre 2021 yılında %453 artışla 215 bin araç taşıması gerçekleşmiştir. 2022 yılının ilk 7 ayında ilgili hatlarda toplam 80 bin araç taşıması gerçekleşmiştir.

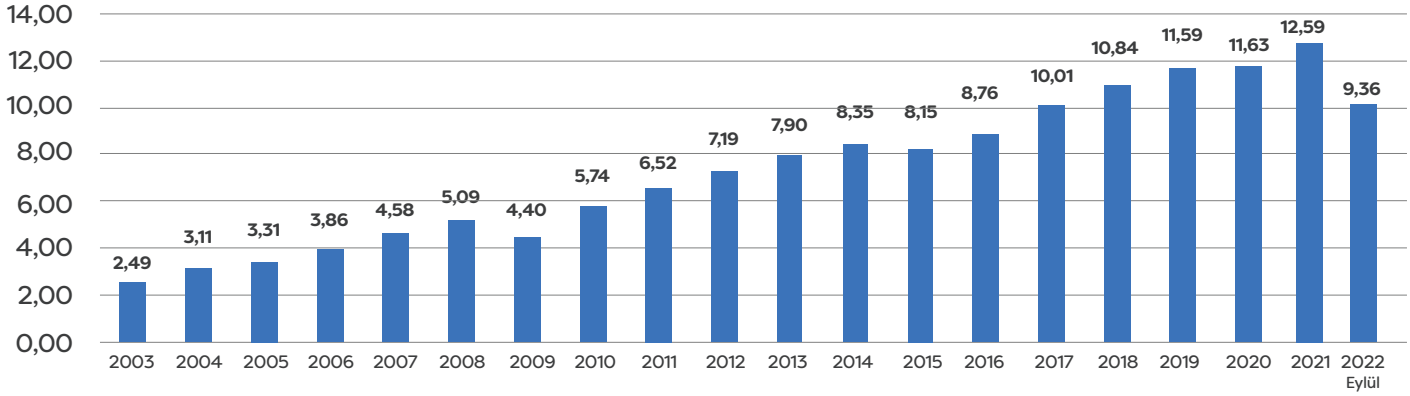
İstanbul-Güney Marmara Hatlarında (Yenikapı-Yalova, Yenikapı-Bandırma, Pendik-Yalova, Yenikapı-Mudanya)

Bu hatlarda, 2003 yılına göre 2021 yılında %147 artışla 1 milyon 276 bin araç taşıması gerçekleşmiştir. 2022 yılının ilk 7 ayında İstanbul-Güney Marmara Hatlarında 634 bin araç taşıması gerçekleşmiştir.

Konteyner Taşımacılığı

Limanlarımızda elleçlenen konteyner miktarı 2003 yılında yaklaşık 2,5 milyon TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) iken, 2021 yılında %404 artarak 12,59 milyon TEU olarak gerçekleşmiştir. 2022 yılında ise Eylül ayı itibarıyla 9,36 milyon TEU konteyner elleçlenmiştir. (Grafik 5)

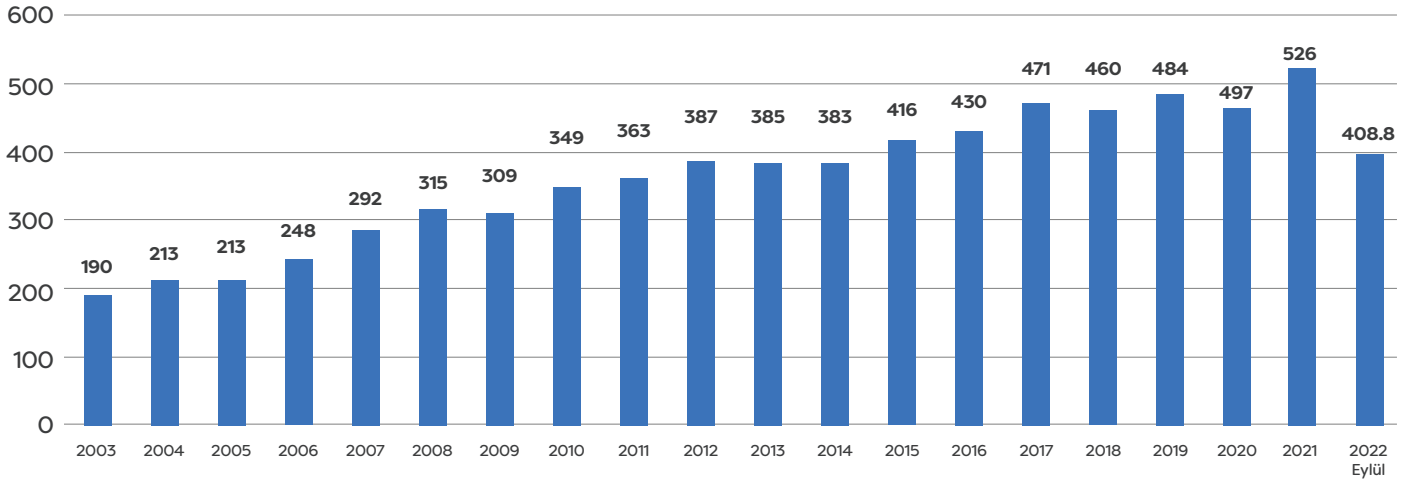
Grafik 5 Limanlarımızda Elleçlenen Konteyner Miktarı (Milyon TEU)



Limanlarımızda Elleçlenen Yük

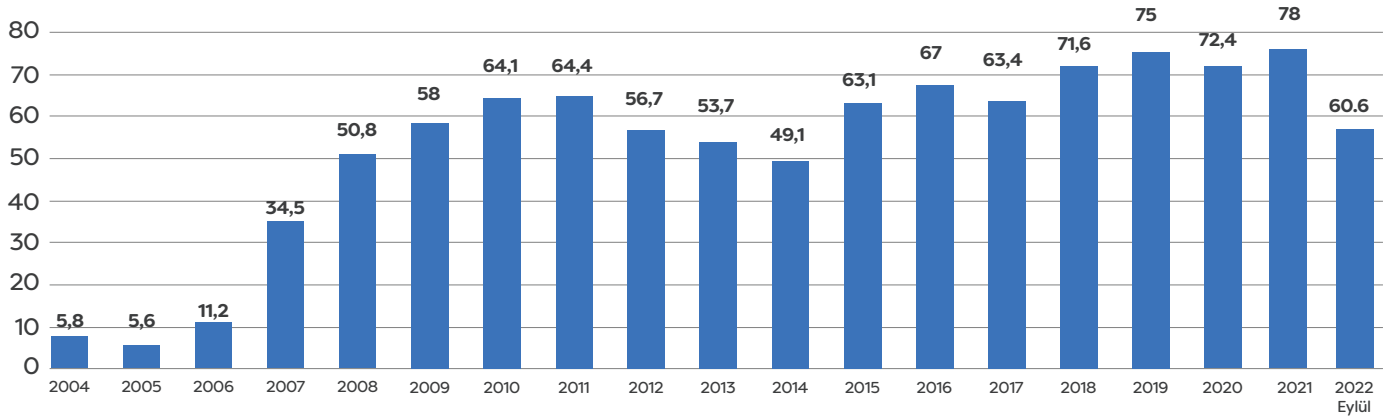
Limanlarımızda elleçlenen yük miktarı 2003 yılında yaklaşık 190 milyon ton iken, 2021 yılında %176 artarak 526 milyon ton olarak gerçekleşmiştir. 2022 yılında ise Eylül ayı itibarıyla 408.8 milyon ton yük elleçlenmiştir. (Grafik 6)

Grafik 6 Limanlarımızda Elleçlenen Yük Miktarı (Milyon Ton)



Limanlarımızda elleçlenen transit yük miktarı 2004 yılında yaklaşık 5,8 milyon ton iken, 2021 yılında %1244 artarak 78 milyon ton olarak gerçekleşmiştir. 2022 yılı Eylül ayı itibarıyla ise 60.6 milyon ton transit yük elleçlenmiştir. (Grafik 7)

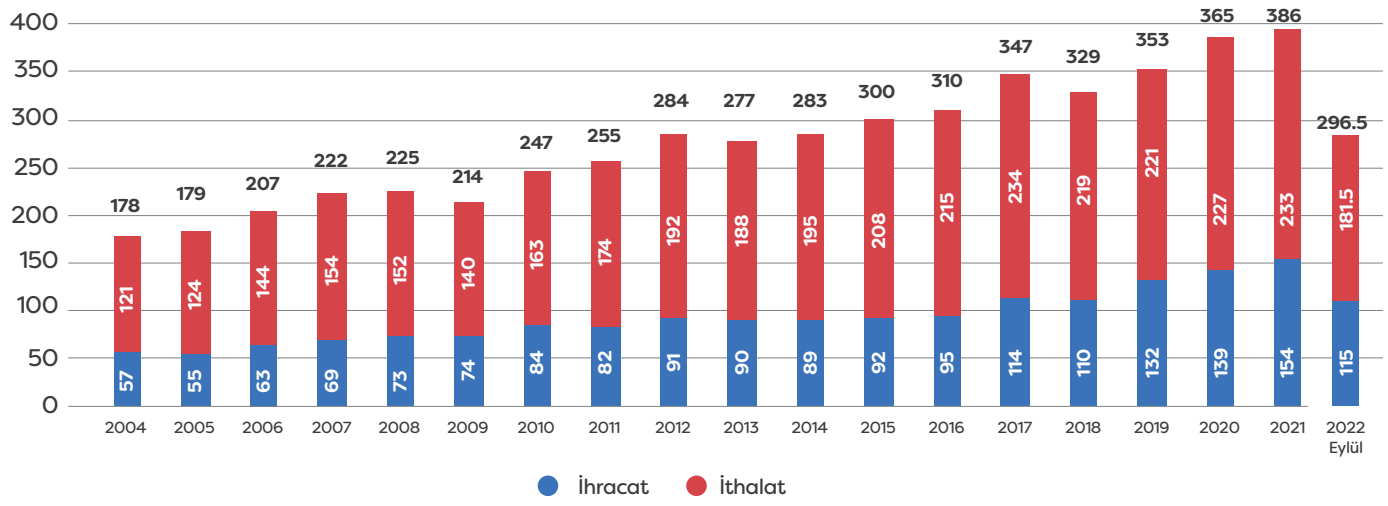
Grafik 7 Limanlarımızda Elleçlenen Transit Yük Miktarı (2004-2022) (Milyon Ton)



Denizyolu Dış Ticaret Taşımaları

Denizyolu dış ticaret taşımalarında; günümüze kadar oluşan taşımaların artışı grafikte görülmektedir.

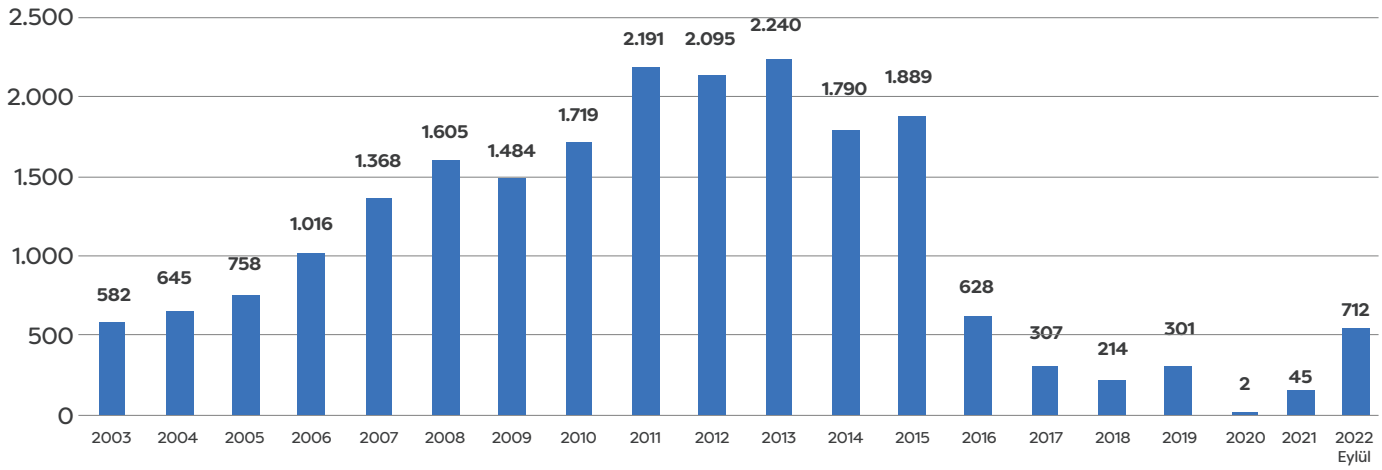
Grafik 8 Denizyolu Dış Ticaret Taşımaları (Milyon Ton)



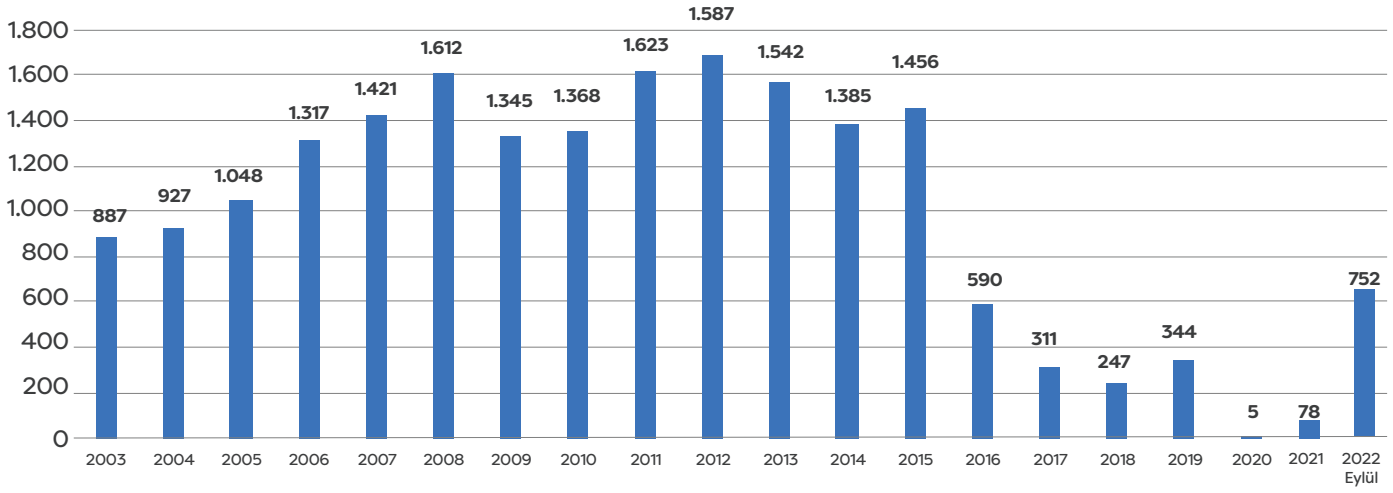
Limanlarımıza Uğrayan Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayısı

Limanlarımızı ziyaret eden gemi ve yolcu sayısı grafiklerimiz aşağıda belirtilmektedir. **(Grafik 9 ve Grafik 10)**

Grafik 9 Limanlarımıza Uğrayan Kruvaziyer Yolcu Sayısı (Bin Yolcu)



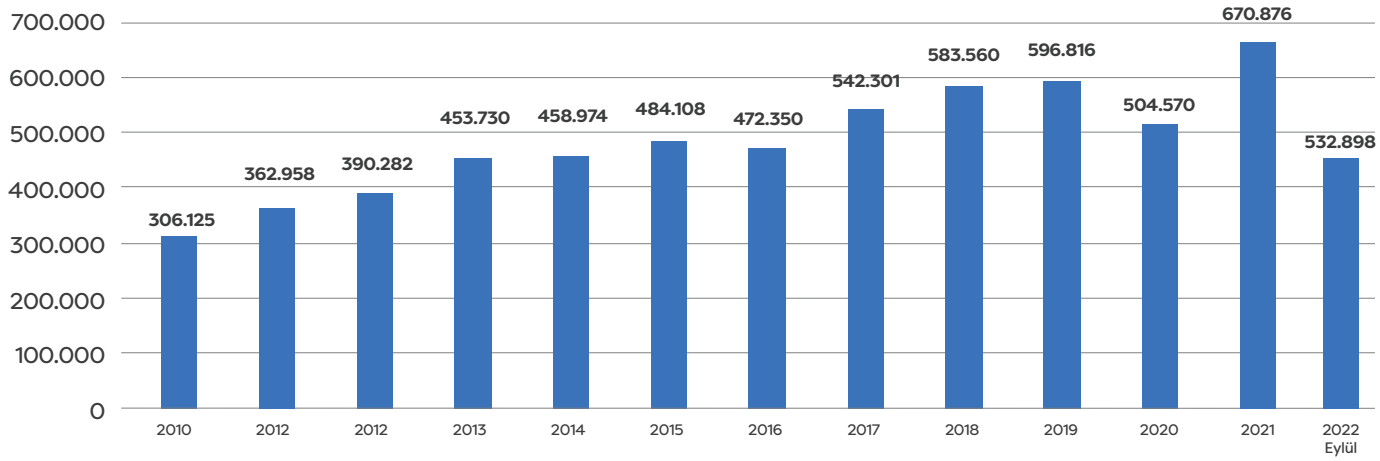
Grafik 10 Limanlarımıza Uğrayan Kruvaziyer Gemi Sayısı



Yurt Dışı Bağlantılı Ro-Ro Hatlarında Taşınan Araç Sayısı

Uluslararası düzenli Ro-Ro hatlarında taşınan tır, treyler, çekici ve yük vagonu sayısı 2010 yılında yaklaşık 306 bin araç iken, 2021 yılında %119 artarak 671 bin araç olarak gerçekleşmiştir. 2022 yılında ise Eylül ayı itibarıyla 533 bin araç taşınmıştır. (Grafik 11)

Grafik 11 Yurt Dışı Bağlantılı Ro-Ro Hatlarında Taşınan Tır, Treyler, Çekici ve Yük Vagonu Sayısı



2.5 HABERLEŞME

HABERLEŞME SEKTÖRÜ

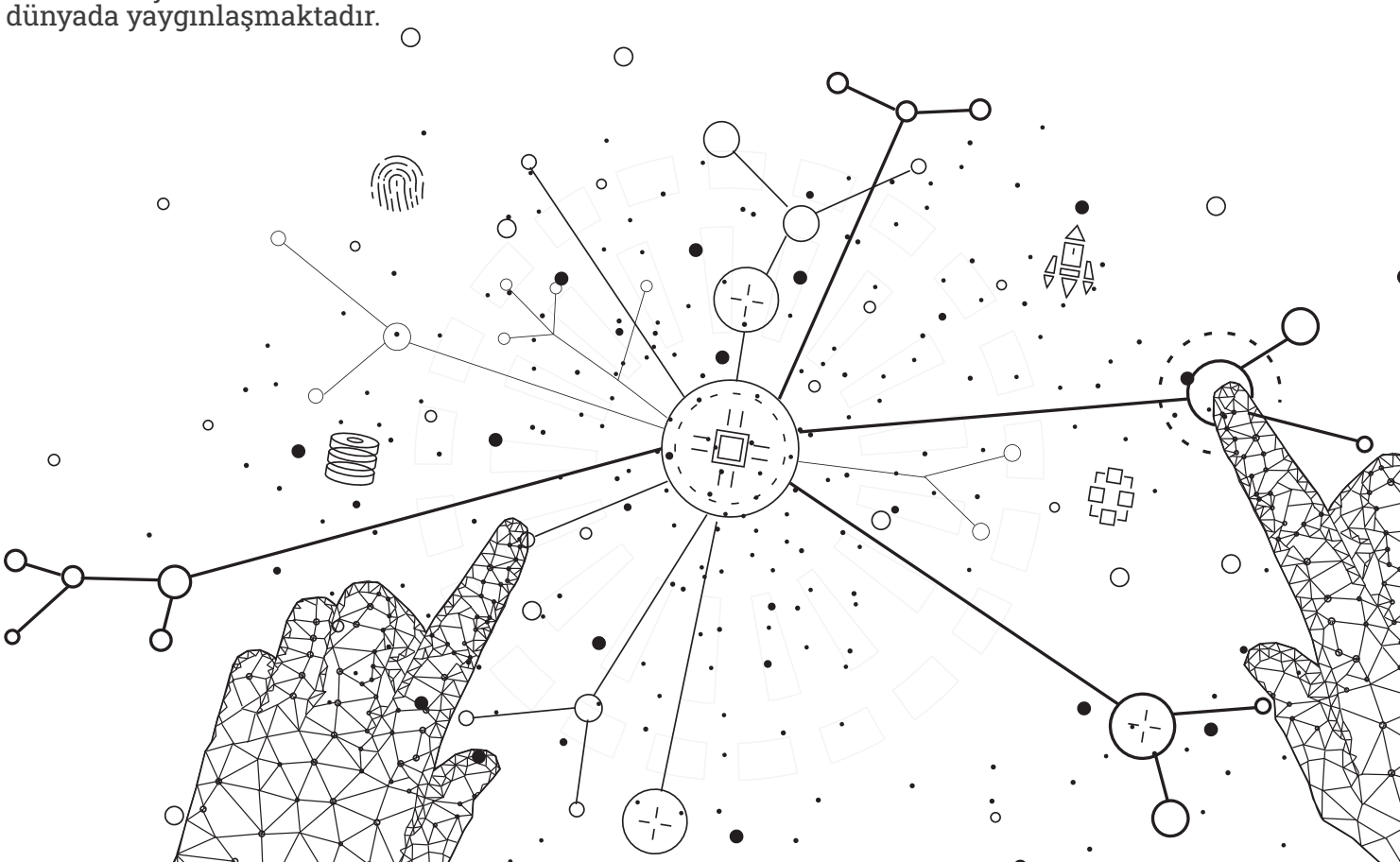
Başta bilgi ve iletişim teknolojileri olmak üzere; teknoloji dünyasında inanılmaz hızlı değişimler yaşanmakta, yeni ürünler ve sistemler geliştirilmekte ve hızla kullanılmaya başlanmaktadır. Günümüzün hızla gelişen teknolojisi sayesinde haberleşme imkânları da büyük oranda değişmiş ve gelişmiştir.

İnternetin ortaya çıkışından bu yana;

- Bilginin dijital ortama aktarılması ve bilgiye çevrimiçi erişimin sağlanması,
- e-ticaret faaliyetlerinin başlaması,
- Sosyal medya, mobil teknolojilerin kullanımı, bulut bilişimin yaygınlaşması gibi gelişmeleri yaşadık.

İçinde bulunduğumuz çağda bilgiye hızlı erişim imkânı; karar alma süreçlerinde büyük önem kazanmış, bireylerin, organizasyonların ve ülkelerin rekabetçi avantaj elde edebilmesi için en değerli kaynaklardan biri haline gelmiştir. Bilgi ve iletişim teknolojileri ekonomik ve sosyal hayatta son derece önemli değişiklikler meydana getirmiş, bireyler ve devletler için yeni fırsatlar ve imkânlar doğurmuştur. Yaşantımızın ayrılmaz bir parçası haline gelen bu teknolojiler hem ülkemizde hem de tüm dünyada yaygınlaşmaktadır.

Bugün geldiğimiz aşamada da giderek artan bir oranda nesnelerin internete bağlandığı bir dönem yaşanmaktadır. Bu kapsamda, cihazlar arası iletişimi sağlayan, farklı verileri gerçek zamanlı işleyebilen ve farklı cihazlardan gelen verileri analiz etme özelliğine sahip makineler arası iletişim (M2M) ve nesnelerin interneti (IoT) gibi teknolojiler daha da önem kazanmaktadır. Nesnelerin interneti olarak adlandırılan uygulamaların yaygınlık kazanmasıyla birlikte, birbirine bağlı cihazların yanında günlük hayatta da kullanılan şebeke içindeki cihazların sayısı düzenli bir şekilde artış göstermektedir. Bu noktada, mobil cihazların ve tabletlerin yanı sıra ev eşyaları, sınai makinalar ve araçların da internete bağlanmasıyla veri alışverişinin sağlandığı bir dünya mümkün hale gelmiştir. Gelecekte milyarlarca nesne, algılayıcı ve makine şebekeye dâhil olacaktır. Böylece bu zamana kadar daha çok bireylerin interneti olarak kabul edilen internetin, sınai internete doğru evrilmesi beklenmektedir.



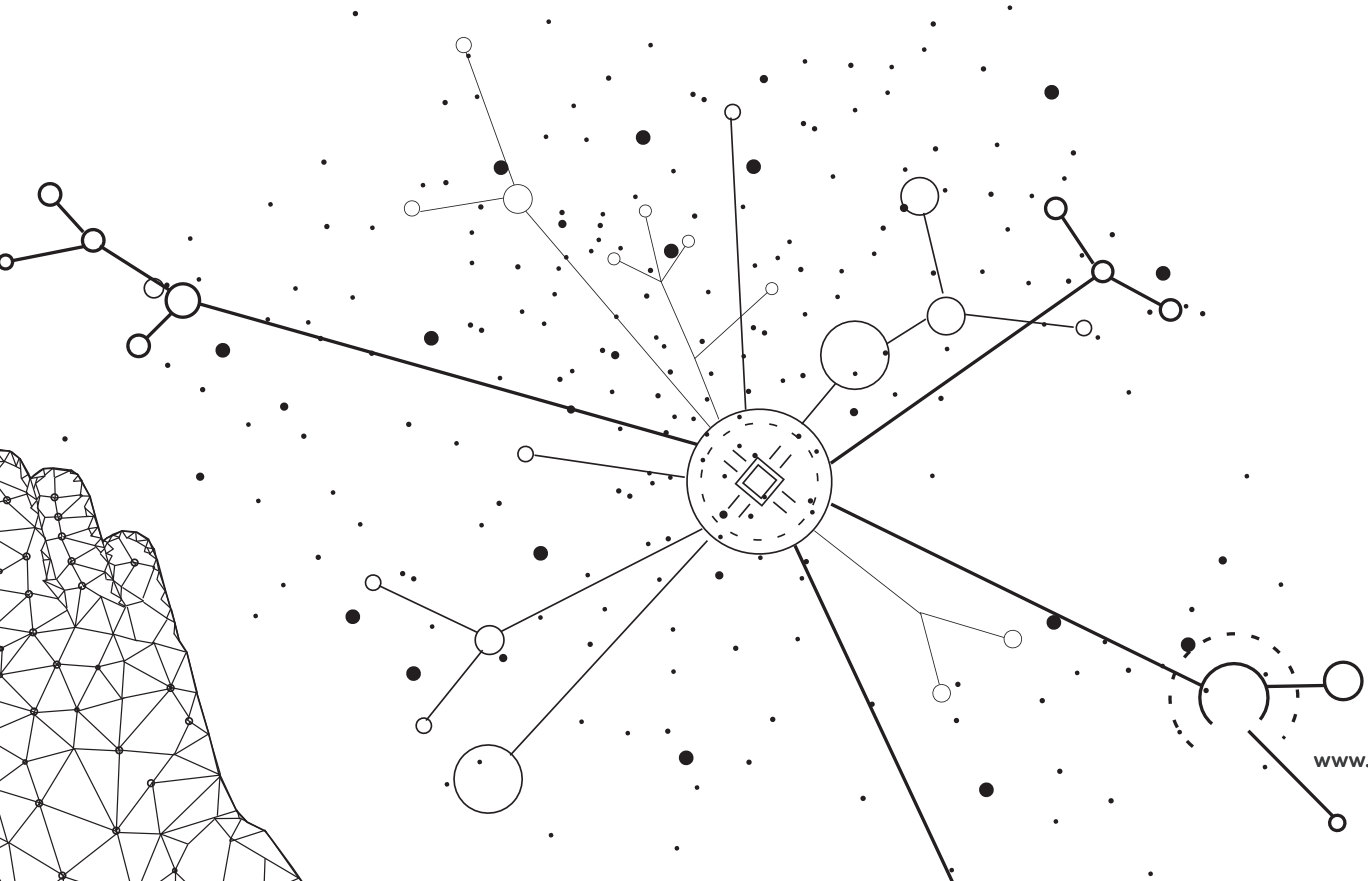
Bunlara ek olarak, 5G ve ötesi mobil haberleşme teknolojileri, büyük veri, blok zincir, akıllı robotlar ve 3 boyutlu yazıcılar gibi teknolojiler toplumsal yaşamın ayrılmaz bir parçası haline gelmektedir. 5G teknolojisi Makineden Makineye ve Nesnelerin İnterneti cihazlarını yönetecek akıllı bir iletişim ağı haline gelecektir. Bu kapsamda 5G, uygulamada olan teknolojilerin bir arada, verimli ve uyumlu bir şekilde tüm nesil bantları tamamlayıcı olarak kullanabilecek teknolojik ilerlemeyi ifade edecektir.

Bilgi ve iletişim teknolojilerinin sıkça kullanılmaya başladığı alanlardan biri de Akıllı Ulaşım Sistemleridir. Akıllı ulaşım sistemleri kullanılarak telekomünikasyon, elektronik ve bilgisayar teknolojileri ulaşım sektörüyle entegre edilmektedir. Konum belirleme, haberleşme, haritalama gibi sistemlerin entegre bir şekilde çalışması, akıllı ulaşım sistemlerinde kullanılan uygulamalara gerekli teknolojik altyapıyı sağlamaktadır.

Bilişim ve haberleşme altyapısının sunduğu imkânlarla, ulaşım sektörü ile bilgi ve iletişim teknolojilerinin kesişim noktasında ortaya çıkan çözümler de hızla yaygınlaşmaktadır.

Bilgi teknolojileri kullanımının bu denli yaygınlaştığı bir ortamda, siber tehditler de artmış, dolayısıyla siber güvenliğin sağlanması büyük önem kazanmıştır. Bu nedenle ülkemizin, vatandaşlarımızın, kişisel ve ulusal menfaatlerimizin siber saldırılara karşı korunması öncelikli konular arasında yer almaktadır. Önümüzdeki dönemde de, bilgi ve iletişim teknolojilerindeki gelişmelerin gündelik hayattan ticarete, eğitimden güvenliğe kadar birçok sektörü önemli ölçüde etkilemeye devam edeceği öngörülmektedir.

Bu nedenle, Sayın Cumhurbaşkanımızın belirlemiş olduğu Türkiye Yüzyılı vizyonu çerçevesinde, teknolojiyi sadece kullanan değil, aynı zamanda üreten bir ülke olma hedefimiz doğrultusunda; yerli ve milli çözümlerimizi üretmek ve uçtan uca yerli ve milli haberleşme şebekelerini kurmak üzere çalışmalarımızı sürdüreceğiz.



SEKTÖREL BÜYÜKLÜKLER

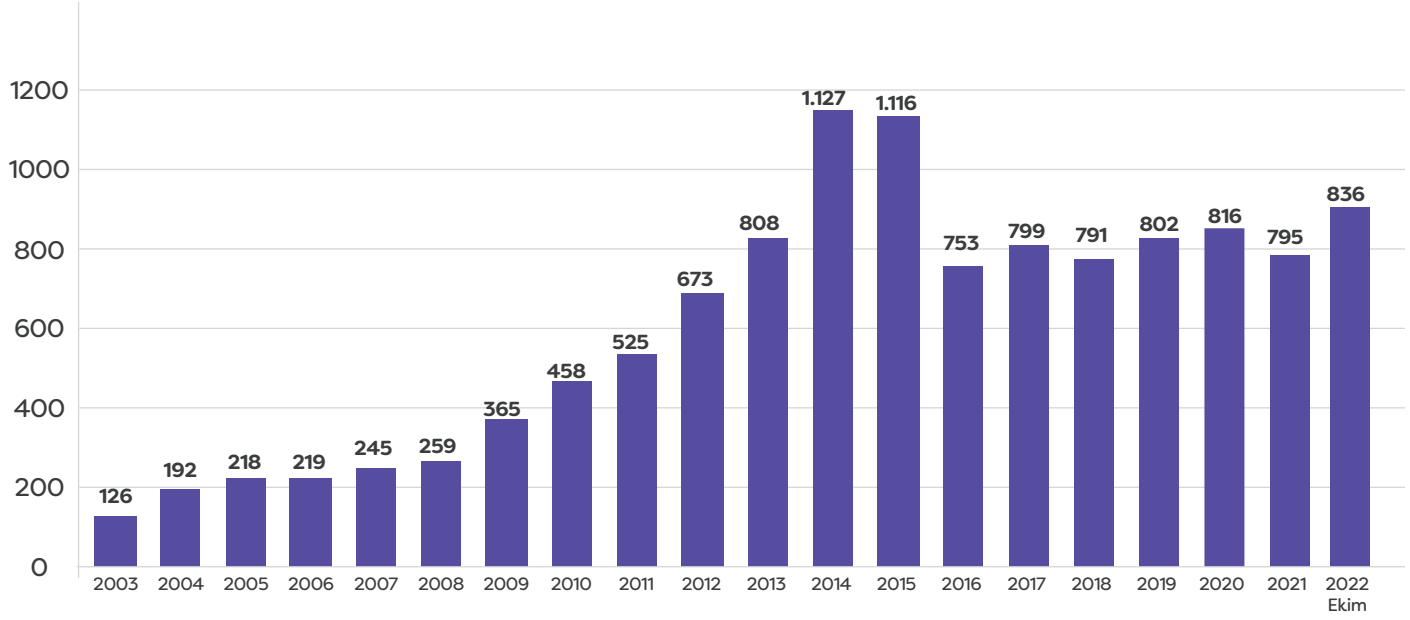
2003 yılından günümüze, bilgi teknolojileri ve iletişim sektörünün ülkelerin kalkınmasında oynadığı rolün bilinciyle, sektörün gelişimine yönelik belirlediğimiz politikalar, bu politikalar kapsamında yaptığımız düzenlemeler ve gerek Bakanlığımız gerekse özel sektör tarafından yapılan yatırımlarla bilişim hizmet ve teknolojilerinin hayat standartlarını yükselten kolaylıklarından her vatandaşımızın faydalanmasını amaçlayan faaliyetlerimiz devam etmektedir. Bilgi toplumu hedeflerine erişmek için yapılan çalışmaların sonuçlarından bazıları aşağıdaki temel göstergelerde de açıkça görülmektedir.

Elektronik Haberleşme Sektöründe Yetkilendirme Sayısı

- 2003 yılında 126 adet,
- 2008 yılında Elektronik Haberleşme Kanunun (EHK) yürürlüğe girmesi ile birlikte 259 adet
- 2021 yılının sonunda 795'tir.
- 2022 Ekim ayı itibariyle 836'dır. (Grafik 12)

EHK'nın yürürlüğe girmesini müteakip yetkilendirme sisteminin kolaylaştırılması ile yetkilendirmelerde çok hızlı bir artış gerçekleşmiştir.

Grafik 12 Yetkilendirme Sayısı

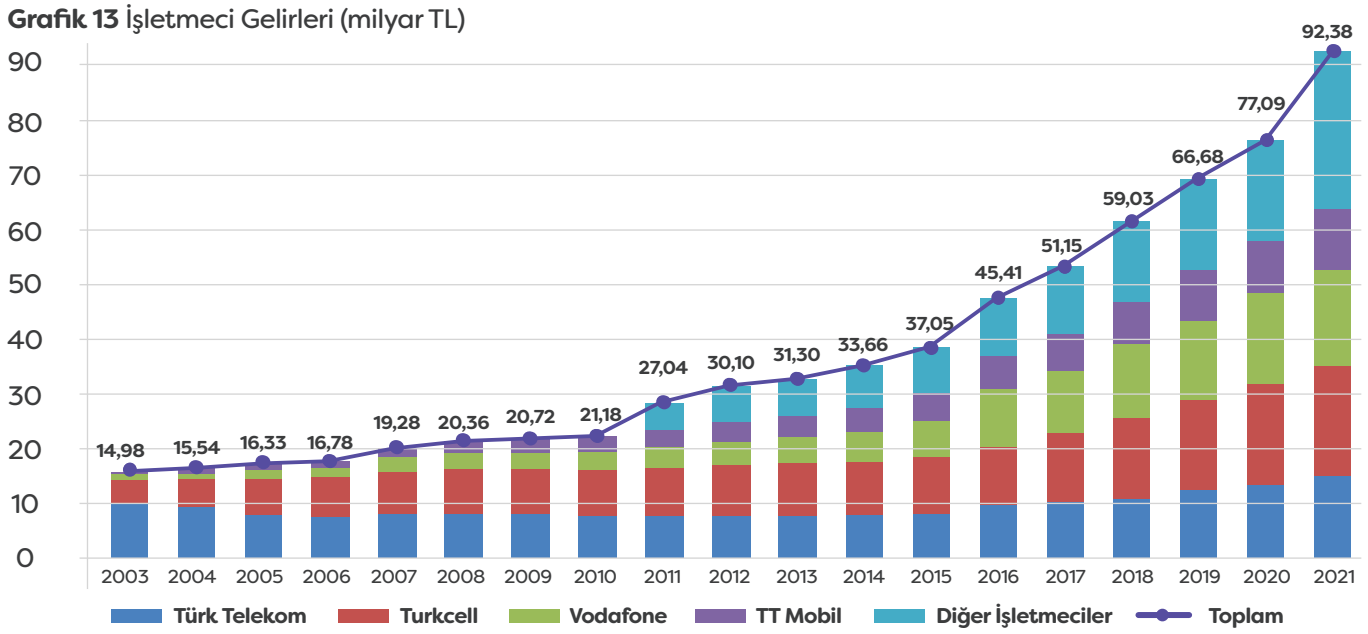


Elektronik Haberleşme Sektöründen Elde Edilen Gelirler

- 2003 yılında 15 milyar TL,
- 2021 yılında 92,38 milyar TL
- 2022 yılının ilk yarısında (Ocak-Haziran) 54,7 milyar TL'dir

Elektronik haberleşme sektöründe faaliyet gösteren işletmecilerin yıllar itibariyle sektörden elde ettikleri gelirler Grafik 13 'te ayrıntılı olarak gösterilmiştir.

Grafik 13 İşletmeci Gelirleri (milyar TL)

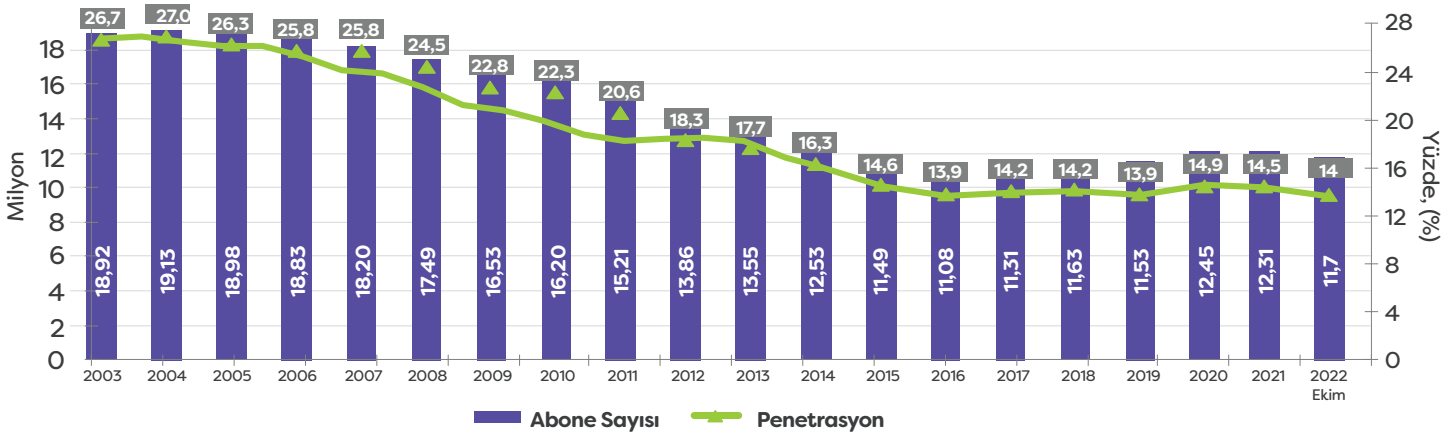


Sabit Abone Sayısı

- 2003 yılında 18,9 milyon,
- 2021 yılı sonu itibariyle 12,31 milyon,
- 2022 yılı Ekim verilerine göre ise, 11,7 milyon,
- Sabit abone yaygınlık oranı %14,5'tir. (Grafik 14)

Teknolojik gelişmeler, genişbant erişiminin ve yakınsayan hizmetlerin artması ve mobil iletişimin yaygın olarak kullanılmaya başlanmasıyla birlikte sabit abone sayısı dünyada olduğu gibi ülkemizde de azalmaya devam etmektedir.

Grafik 14 Sabit Abone Sayısı ve Penetrasyon (Milyon)

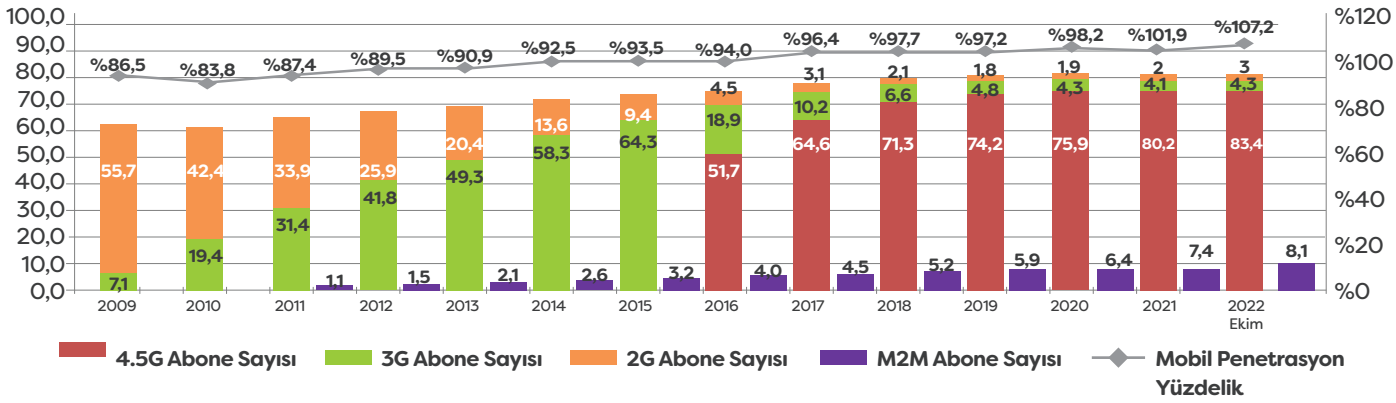


Mobil Abone Sayısı

- 2003 yılında 26,2 milyon,
- 2021 yılında 86,3 milyon,
- 2022 yılı Ekim ayı itibariyle 90,7 milyon,
- Mobil abone yaygınlık oranı %101,9'dur. (Grafik 15)

Ülkemizde 3G hizmetleri 2009 yılından itibaren sunulmaya başlamış ve abone sayısı hızla artarak 4.5G hizmetlerinin sunulmaya başladığı 2016 yılı Mart ayı sonuna kadar 65,9 milyon kullanıcıya ulaşmıştır. 1 Nisan 2016 tarihinde hayata geçen 4.5G hizmeti kullanıcılar tarafından hızla benimsenmiştir.

Grafik 15 Mobil Abone ve Penetrasyon Sayısı (Milyon)



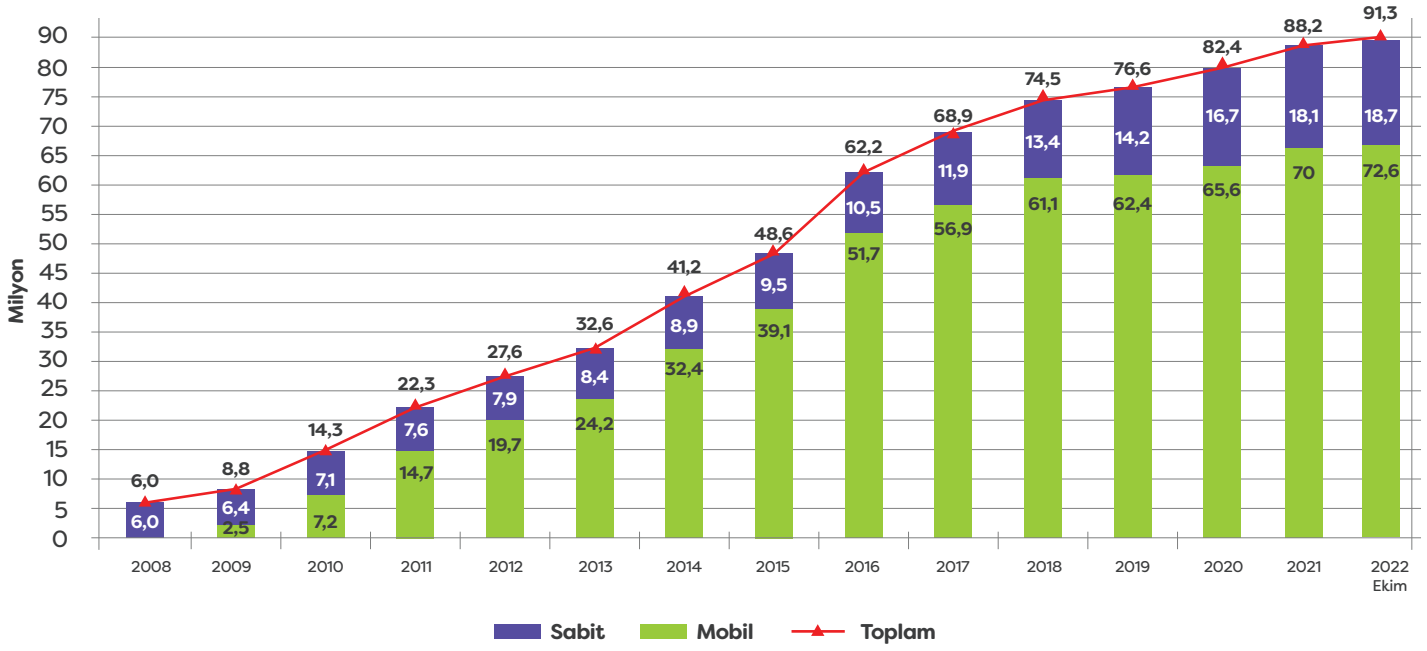
Genişbant Abone Sayısı

- 2003 yılında 20 bin,
- 2021 yılında 88,2 milyon,
- 2022 yılı Ekim ayı itibariyle 91,3 milyona ulaşmıştır. (Grafik 16)

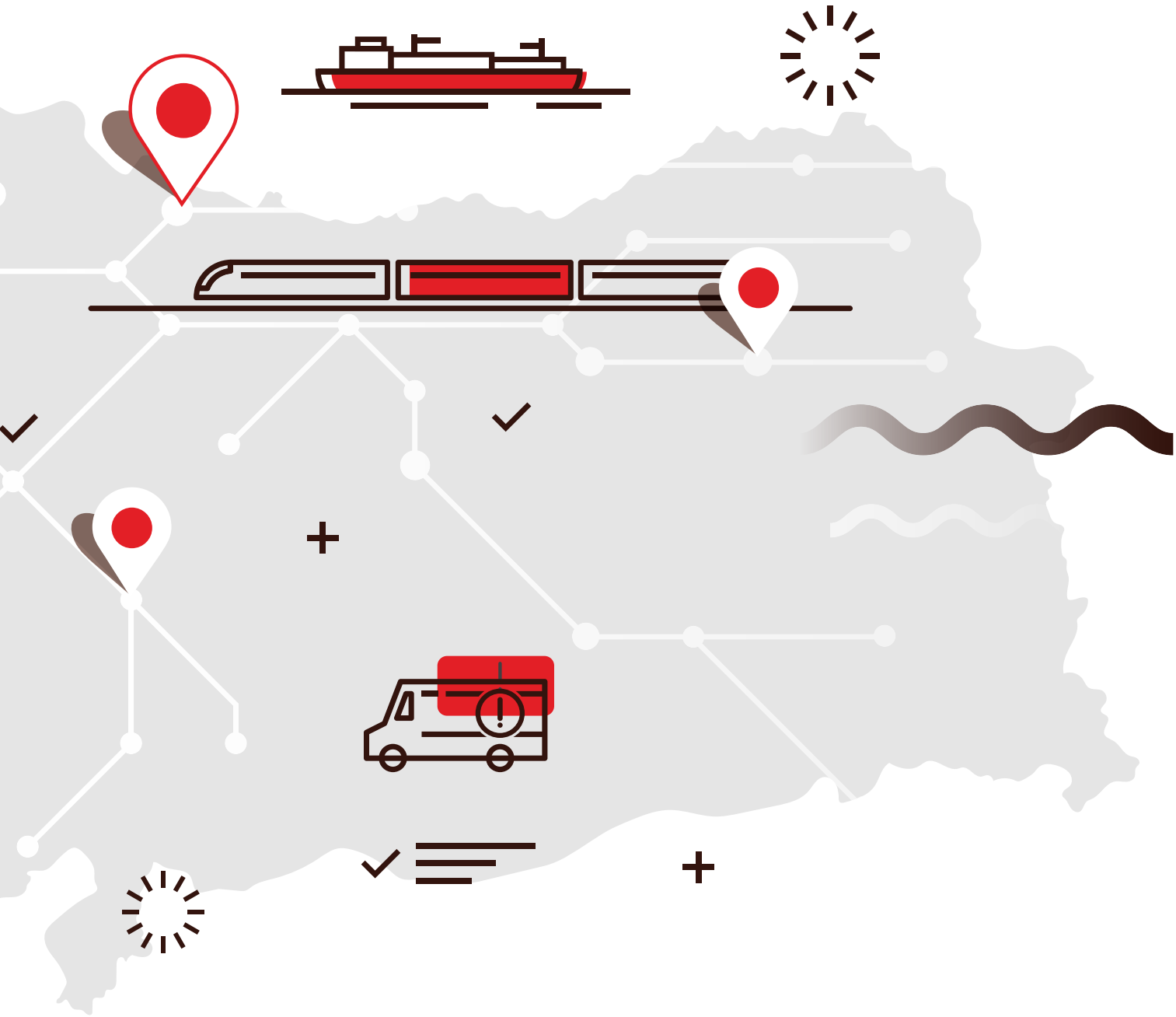
Yapılan altyapı yatırımlarıyla internet erişiminde çevirmeli bağlantıdan genişbant internete geçiş yapılmış, böylece 56 Kbit/sn bağlantı dönemi tarih olup, 1000 Mbit/sn bağlantı hızı verilir hale gelmiştir.

Mobil genişbant internet abonelerinin kullanım miktarı, sabite göre daha hızlı artmakla birlikte, özellikle ev ve işyerlerinde yüksek hacimli veri indirme ve gönderme hizmetlerinde sabit genişbant hizmetleri ve bilgisayar kullanımı nedeniyle, sabit genişbant abonelerinin mobile göre kullanımı oldukça yüksektir.

Grafik 16 Genişbant Abone Sayısı (Milyon)



3. TAMAMLANAN ÖNEMLİ PROJELER 2002-2022



3.1 KARAYOLU PROJELERİ

T.C. ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI 2002-2022 TAMAMLANAN ÖNEMLİ PROJELERİN LİSTESİ					
KARAYOLU					
NO	KURUM ADI	PROJE ADI	PROJE BAŞ. YILI	PROJE BİTİŞ YILI	PROJE BEDELİ (2022 FİYATLARI)
1	KGM	Gaziantep-Şanlıurfa Otoyolu Birecik-Suruç Kesimi	2000	2008	2.991.363.181 ₺
2	KGM	İzmir-Uşak-3. Bölge Hudut Yolu	1993	2009	4.738.500.000 ₺
3	KGM	Gümüşova-Gerede Otoyolu (Bolu Dağı Geçişi Dahil)	1990	2010	15.873.633.516 ₺
4	KGM	Kemerhisar-Pozantı Otoyolu Kemerhisar-Eminlik Kesimi	2000	2010	7.591.252.797 ₺
5	KGM	Gaziantep-Şanlıurfa Otoyolu Suruç-Şanlıurfa Kesimi	1999	2010	5.128.464.000 ₺
6	KGM	Bursa Çevreyolu Yalova Ayrımı-Karacabey Köprülü Kavşağı Kesimi	1999	2010	4.744.681.549 ₺
7	KGM	Kemerhisar-Pozantı Otoyolu Eminlik-Çiftehan Kesimi	2000	2010	4.727.800.833 ₺
8	KGM	Gaziantep-Şanlıurfa Otoyolu Gaziantep-Birecik Kesimi	2000	2011	6.619.225.202 ₺
9	KGM	Malatya Beylerderesi Köprüsü	2005	2011	269.628.695 ₺
10	KGM	Elazığ İli Palu İlçesi Tarihi Palu Köprüsü Restorasyonu Uygulama İşi	2008	2011	153.704.202 ₺
11	KGM	İzmir-Aydın Otoyolu (İzmir Çevreyolu Dahil)	1987	2012	15.566.413.844 ₺
12	KGM	Gaziantep-Şanlıurfa Otoyolu Gaziantep Çevreyolu Kesimi	1999	2012	5.457.569.739 ₺
13	KGM	Sarp Sınır Kapısı-Trabzon-Samsun-Sinop Yolu (Karadeniz Sahil Yolu)	1994	2013	80.000.000.000 ₺
14	KGM	Tarihi Malabadi Köprüsü	2012	2013	85.000.000 ₺
15	KGM	Bursa Çevreyolu Yalova Ayrımı-Turanköy Köprülü Kavşağı Kesimi	1999	2014	7.920.910.440 ₺
16	KGM	Kemerhisar-Pozantı Otoyolu Gölcük-Kemerhisar Kesimi	2007	2015	8.554.931.283 ₺
17	KGM	Kemerhisar-Pozantı Otoyolu Çiftehan-Pozantı Kesimi	2001	2015	7.117.443.931 ₺
18	KGM	İzmir-Urla-Çeşme Otoyolu İkiztepe-Konak-Doğanlar Kesimi	1991	2015	4.731.271.847 ₺

19	**KGM**	Nissibi Köprüsü	2012	2015	986.759.345 ₺
20	**KGM**	Elazığ Ağın (Karamağara) Köprüsü	2002	2015	637.143.485 ₺
21	**KGM**	KMO Odayeri-Paşaköy Kesimi (YSS Köprüsü Dahil)	2013	2016	46.175.624.914 ₺
22	**AYGM**	Avrasya Tüneli	2013	2016	20.505.402.797 ₺
23	**KGM**	Kastamonu- Çankırı Yolu Ilgaz Dağı Tünelli Geçişi (Ilgaz 15 Temmuz İstiklal Tüneli)	2012	2016	3.443.310.000 ₺
24	**KGM**	Kayseri Kuzey Çevre Yolu	2001	2017	1.721.655.000 ₺
25	**KGM**	Amasya İli, Amasya Çevre Yolundaki Şehzadeler Grubu (Şehzadeler Ve Üniversite) Köprüleri	2011	2017	328.567.132 ₺
26	**KGM**	Ovit Tüneli ve Bağlantı Yolları	2012	2018	4.613.414.000 ₺
27	**KGM**	İstanbul-İzmir Otoyolu (Osmangazi Köprüsü Dahil)	2010	2019	103.117.054.144 ₺
28	**KGM**	KMO Kurtköy-Akyazı Kesimi	2016	2020	46.020.719.310 ₺
29	**KGM**	Ankara-Niğde Otoyolu	2017	2020	23.430.965.679 ₺
30	**KGM**	Menemen-Aliağa-Çandarlı Otoyolu	2017	2020	7.232.814.051 ₺
31	**KGM**	Hasdal Kavşağı - Kemerburgaz - Yassıören Ayrımı Yolu	1994	2020	6.503.000.000 ₺
32	**KGM**	Kömürhan Köprüsü	2014	2020	1.155.389.092 ₺
33	**KGM**	Hasankeyf 2 Köprüsü	2017	2020	920.000.000 ₺
34	**KGM**	Tohma Köprüsü	2017	2020	409.658.135 ₺
35	**KGM**	KMO Kınalı-Odayeri Kesimi	2016	2021	25.855.043.600 ₺
36	**KGM**	Amasya Çevreyolu	2005	2021	3.648.645.000 ₺
37	**KGM**	Sabuncubeli Tüneli ve Bağlantı Yolları	2015	2021	1.665.347.595 ₺
38	**KGM**	Küçüksu-Hizan Ayrımı Pervari İl Yolu	1998	2021	1.518.660.000 ₺
39	**KGM**	Salarha Tüneli ve Bağlantı Yolları	2015	2021	1.119.821.000 ₺
40	**KGM**	Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Savaştepe Otoyolu Malkara Çanakkale Kesimi (1915 Çanakkale Köprüsü Dahil)	2017	2022	41.324.308.599 ₺
41	**KGM**	Ayvacık-Küçükkuyu Yolu İle Ezine-Küçükkuyu Arası Yapım İşi	2003	2022	2.955.000.000 ₺
42	**KGM**	Denizli Çevre Yolu ve Honaz Tüneli	2011	2022	2.112.000.000 ₺
43	**KGM**	Ağrı Hamur Tutak Patnos Yolu Km: 6+200-44+200 Kesiminin Yapım İşi	2013	2022	1.750.000.000 ₺
44	**KGM**	Şırnak-Ortabağ-Çığlı Yolu	2012	2022	1.705.989.000 ₺
45	**KGM**	Ayvacık – Küçükkuyu Yolu Assos ve Troya Tünelleri	2017	2022	4.600.000.000 ₺
46	**KGM**	Malatya – Hekimhan – 16. Bölge Hududu Yolu	2013	2022	2.665.000.000 ₺
47	**KGM**	Diyarbakır Güneybatı Çevre Yolu	2012	2022	1.700.000.000 ₺

**Dolar ve Euro cinsinden yapılan yatırımlar 2022 yılı (ilk 6 ay) TCMB ortalama Dolar ve Euro kuru kullanılarak Türk Lirasına dönüştürülmüştür.

1 İSTANBUL-İZMİR OTOYOLU PROJESİ (OSMANGAZİ KÖPRÜSÜ DAHİL)

İstanbul – İzmir Otoyolu olarak adlandırılan Gebze-Orhangazi-İzmir (İzmit Körfez Geçişi ve Bağlantı Yolları Dahil) Otoyolu Yap - İşlet - Devret Projesi 384 km Otoyol ve 42 km Bağlantı yolu olmak üzere toplam 426 km uzunluğundadır. Projenin yapım çalışmaları tamamlanarak 4 Ağustos 2019 tarihinde işletmeye açılmıştır. Böylece İstanbul-Bursa-İzmir arasındaki Otoyol kesiminde kesintisiz ulaşım sağlanmıştır.

Bu proje kapsamında; 252 m kule yüksekliği, 35,9 m tabliye genişliğine sahip 1.550 m orta açıklığı ve toplam 2.682 m boyu ile Dünyanın en büyük orta açıklıklı asma köprüleri arasında 7.sırada yer alan yer alan Osmangazi köprüsü 01.07.2016 tarihinde hizmete açılmıştır.

Otomobil ile mevcut yolu kullanarak körfezi geçmek 1 saat 20 dakika, Feribot ile geçiş 45~60 dakika iken; körfez geçişi ile 6 dakikaya düşürülmüştür.

Otoyolun tamamı mevcut devlet yoluna göre mesafeyi 100 km kısaltmaktadır.

İstanbul-İzmir Otoyolu gerçekleşmemiş olsaydı; devlet yolu güzergahı kapasitesini doldurmuş olduğundan trafik akımı kesintileri hariç seyahat hızı 40 km/saatin altına düşecek, seyahat süresi ise 8-8,5 saatten 11-12 saate çıkacaktı.

Gebze-Yalova-Bursa-Balıkesir-Manisa-İzmir (İzmit Körfez Geçişi Dâhil) Otoyolu güzergâhı, Avrupa Yolları kapsamında bulunan E–Yolları ağında yer almaktadır. Aynı zamanda TEM (Trans European North-South Motorway Project) güzergâhının bir parçası olan bu yol, Türkiye'nin hem yük hem de yolcu taşımacılığında trafik talebinin en yoğun olduğu ana karayolu koridorlarındandır.

2 MENEMEN-ÇİĞLİ-ALİAĞA-ÇANDARLI OTOYOLU PROJESİ

Menemen-Aliağa-Çandarlı Otoyolu ile İzmir'i Çandarlı Limanı'na bağladık. 56 km'si otoyol ve 40 km'si bağlantı yolu olmak üzere toplam 96 km uzunluğundaki ve yatırım tutarı yaklaşık 445.5 milyon Avro olan projenin ihalesi 2017 yılı içerisinde yapılmış olup 22 Şubat 2020 tarihi itibarıyla otoyolun tamamı hizmete açılmıştır.

3 KUZEY MARMARA OTOYOLU PROJESİ (YAVUZ SULTAN SELİM KÖPRÜSÜ DAHİL) (YİD)

Marmara Bölgesinde oluşturulan otoyol ringinin önemli bir parçası olan 436 km uzunluğundaki Kuzey Marmara Otoyolu'nun (Yavuz Sultan Selim Köprüsü Dâhil) 398 km'si ve proje kapsamındaki Köprü tamamlanmış olup 38 km uzunluğundaki Nakkaş-Başakşehir Kesimi'nde yapım çalışmaları devam etmektedir.

2013 yılında yapımına başlanılan Kuzey Marmara Otoyolu 30 Ağustos 2016 tarihinden sonra kesim trafiğe açılmıştır. Kınalı-Odayeri kesiminin kalan son 9,1 km'sinin 21.05.2021 tarihinde açılması ile birlikte projenin 398 km'si tamamlanmıştır. (Projenin, İstanbul 3. Havalimanına hizmet veren kesimleri havalimanı açılmadan hizmete açılmıştır). Kalan son kesimde ise (Nakkaş-Başakşehir 38 km) çalışmaların 2024 yılında tamamlanması hedeflenmektedir.

Kuzey Marmara Otoyolu (Odayeri-Kurtköy Kesimi) 148 km (YİD) Kuzey Marmara Otoyolu (3. Boğaz Köprüsü Dâhil) Projesi Odayeri – Kurtköy Kesimi" 148 km uzunluğunda olup trafiğe hizmet vermektedir. Bu güzergâh üzerinde İstanbul asma ve eğik gergili hibrit bir sistemle geçen, 2x4 otoyol ile 2x1 demiryolu geçişi sağlayan 3. Boğaz Köprüsü (Yavuz Sultan Selim Köprüsü) yer almaktadır.

Yavuz Sultan Selim Köprüsü 59 metrelik platform genişliği ile dünyanın en geniş asma köprüsü, 322 metreyi bulan kuleleri ile dünyanın en yüksek kulesine sahip asma köprüsü niteliği taşımaktadır. 1.408 metre ana açıklığı ile beraber Yavuz Sultan Selim Köprüsünün toplam boyu 2.164 metreyi bulmaktadır. Bu yönü ile üzerinde raylı sistem bulunan dünyanın en uzun asma köprüsüdür.

Kuzey Marmara Otoyolu (Kınalı-Odayeri Kesimi) 80 km (YİD) 80,2 km uzunluğundaki ve yatırım tutarı yaklaşık 1,7 milyar dolar olan otoyolun Kesim-7'nin kalan son 9,1 km'sinin 21.05.2021 tarihinde açılması ile birlikte proje tamamlanmıştır. Projenin İstanbul Havalimanına hizmet verecek kesimleri havalimanı açılmadan hizmete açılmıştır.

Kuzey Marmara Otoyolu (Kurtköy-Akyazı Kesimi) 170 km (YİD) 170,2 km uzunluğundaki ve yatırım tutarı 3,1 milyar dolar olan otoyolun daha önce 102,1 km'si trafiğe açılmış olup kalan 68,1 km'lik kısmının da 20.12.2020 tarihinde trafiğe açılması ile proje tamamlanmıştır. Böylece Kınalı'dan Akyazı'ya kadar kesintisiz ulaşım sağlanmıştır.

Kuzey Marmara Otoyolu (Nakkaş-Başakşehir Kesimi) 38 km (YİD) Kuzey Marmara Otoyolunun 38 km uzunluğundaki Nakkaş-Başakşehir Kesiminin ise sözleşmesi 13 Nisan 2021 tarihinde imzalanmış, 26 Haziran 2021 tarihinde temel atma töreni yapılmış ve yapım çalışmalarına devam edilmektedir.

4 MALKARA-ÇANAKKALE (1915 ÇANAKKALE KÖPRÜSÜ DAHİL) OTOYOLU

Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Savaştepe Otoyolu projesi kapsamında dünyanın en uzun asma köprüsü olacak 1915 Çanakkale Köprüsü dâhil 101 km'lik Malkara-Çanakkale kesiminin ihalesi 2017 yılında yapılmıştır. Yatırım tutarı 2.545 milyar avro olan 1915 Çanakkale Köprüsü dâhil Malkara-Çanakkale kesimi 4 yılda tamamlanarak 18 Mart 2022 tarihinde Sayın Cumhurbaşkanımızın da katılımlarıyla vatandaşlarımızın kullanımına sunulmuştur.

Malkara-Çanakkale Otoyolu ve 1915 Çanakkale Köprüsü ile Avrupa ve Trakya üzerinden, Ege ve İç Anadolu'nun batısına, Adana-Konya aksı ve Batı Akdeniz Bölgelerine yönelecek karayolu trafiği için İstanbul Boğazı Geçişine yeni bir alternatif oluşturulmuştur.

5 AVRASYA TÜNELİ

Avrasya Tüneli Projesi (İstanbul Boğazı Karayolu Tüp Geçişi Projesi), Asya ve Avrupa yakalarını, deniz tabanının altından geçen bir karayolu tüneli ile birbirine bağlıyor. İstanbul'da araç trafiğinin yoğun olduğu Kazlıçeşme-Göztepe hattında hizmet veren Avrasya Tüneli, toplam 14,6 kilometrelik bir güzergâhı kapsıyor.

Projenin 5,4 kilometrelik bölümü, deniz tabanı altına özel bir teknoloji ile inşa edilen iki katlı tünelden ve diğer metotlarla inşa edilen bağlantı tünellerinden oluşurken, Avrupa ve Asya yakalarında toplam 9,2 kilometrelik güzergâhta yol genişletme ve iyileştirme çalışmaları gerçekleştirildi. Sarayburnu-Kazlıçeşme ile Harem-Göztepe arasında yer alan yaklaşım yolları genişletilerek kavşak, araç alt geçitleri ve yaya üst geçitleri inşa edildi.

6 ANKARA-NİĞDE OTOYOLU PROJESİ

Ankara-Niğde Otoyolu; 275 ana gövde, 55 km bağlantı yolu olmak üzere toplam 330 km uzunluğunda olup 3 kesimden oluşmaktadır. Ankara-Acıkuyu Kavşağı arası 1. Kesim ve Alayhan Kavşağı-Gölcük Kavşağı arası 3. Kesim 4 Eylül 2020 tarihinde trafiğe açılmıştır. Acıkuyu Kavşağı- Alayhan Kavşağı arasında kalan 2. Kesimin de (Kırşehir Bağlantı Yolu dahil) bitirilmesiyle otoyolun tamamı 16 Aralık 2020 tarihinde hizmete açılmıştır.

7 AYVACIK – KÜÇÜKKUYU YOLU ASSOS VE TROYA TÜNELLERİ

9,6 km uzunluğunda, 2x2 şeritli, bitümlü sıcak karışım kaplamalı projede, her biri çift tüplü inşa edilen 1.693 m'lik Assos Tüneli ve 4.017 m'lik Troya Tüneli de tamamlanarak 11 Ekim 2022'de hizmete sunulmuştur.

Yol ve tünellerin tamamlanmasıyla 12,1 km'lik mevcut yol, 2,5 km kısalarak 9,6 km'ye düşmüş; ulaşım süresi ise 50 dakikadan 5 dakikaya inmiştir. Böylece zamandan 111,3 milyon TL, akaryakıttan 21,7 milyon TL olmak üzere yıllık toplam 133 milyon TL tasarruf sağlanacak, karbon salınımı yıllık 4.422 ton azaltılacaktır.

8 MALATYA-HEKİMHAN-16.BÖLGE HUDUDU YOLU

Malatya'yı Hekimhan ilçesine bölünmüş yol konforuyla bağlamak amacıyla inşa edilen Malatya-Hekimhan-16. Bölge Hududu Yolu ile, ülkemizdeki karayolu ağının kuzey - güney aksında bölünmüş yol bütünlüğünün oluşturulmasına da katkı sağlanmıştır.

Ayrıca, proje ile güzergahta 3,7 km, seyahat süresinde ise yaklaşık 35 dakika kısalma sağlanmış olup, zamandan 143,2 milyon TL, akaryakıttan 126,1 milyon TL olmak üzere yıllık toplam 269,3 milyon TL tasarruf sağlanacak, karbon emisyonu 25.636 ton azaltılacaktır.

9 DİYARBAKIR GÜNEYBATI ÇEVRE YOLU

Güneybatı Çevre Yolu'nun 13 km'lik Kuzeybatı Çevre Yolu'na entegre edilmesiyle Diyarbakır'ın çevre yolu uzunluğu toplam 42,3 km'ye ulaştırılmıştır.

Proje ile ayrıca, mevcut ağdaki kapasite yetersizlikleri iyileştirilerek, yol kullanıcılarına konforlu ulaşım imkanı sağlanmıştır. Diyarbakır şehir geçişini 4 km kısaltan Çevre Yolu ile 36 dakika süren seyahat süresi 15 dakika kısaltılarak 21 dakikaya indirilmiştir. Güneybatı Çevre Yolu ile zamandan 82 milyon TL, akaryakıttan 33,5 milyon TL olmak üzere yıllık toplam 115,5 milyon TL tasarruf sağlanacak; egzoz emisyon salınımı yıllık 6.702 ton azaltılacaktır.

3.2 DEMİRYOLU PROJELERİ

T.C. ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI 2002-2022 TAMAMLANAN ÖNEMLİ PROJELERİN LİSTESİ					
DEMİRYOLU					
SIRA NO	KURUM ADI	PROJE ADI	PROJE BAŞ.YILI	PROJE BİTİŞ YILI	PROJE BEDELİ (2022 FİYATLARI)
1	TCDD	Ankara-Eskişehir YHT (221 Km)	2006	2009	12.773.800.000 ₺
2	TCDD	Ankara- Konya YHT(212 Km)	2007	2011	8.289.200.000 ₺
3	TCDD	İzban (136 Km)	2005	2011	7.280.000.000 ₺
4	AYGM	Marmaray Projesi 1. Etap Boğaz Tüp Geçit Dahil (13,6 Km)	2004	2013	3.999.028.000 ₺
5	AYGM	Ankara Kızılay-Çayyolu Metrosu (M2) (16,6 km)	2010	2014	188.500.000 ₺
6	AYGM	Ankara Batıkent-Sincan Metrosu (M3) (15,4 km)	2010	2014	158.000.000 ₺
7	AYGM	İstanbul Levent-Hisarüstü Metrosu (4,8 km)	2013	2015	261.840.000 ₺
8	TCDD	Ankara Garı (ATG) (KOİ)	2014	2016	4.032.000.000 ₺
9	TCDD	Irmak-Karabük-Zonguldak Rehabil-itasyonu ve Sinyalizasyonu (IPA AB Fonu)	2012	2016	3.881.973.545 ₺
10	AYGM	Antalya Meydan-Havaalanı-Expo Raylı Sistem Hattı (19,1 km)	2015	2016	316.208.000 ₺
11	AYGM	Kars-Tiflis-Bakü İpek Demiryolu Projesi (Tek Hat Dizel İşletmecilik)	2008	2017	5.178.000.000 ₺
12	TCDD	Etimesgut YHT Gar Bakım Kompleksi	2013	2017	2.871.300.000 ₺
13	AYGM	Ankara Keçiören-AKM Metro Hattı (M4 Hattı) (9,2 Km)	2011	2017	405.826.000 ₺
14	TCDD	Başkentray (36 Km)	2016	2018	2.497.023.000 ₺
15	TCDD	Mersin (Yenice) Lojistik Merkezi	2013	2018	206.835.206 ₺
16	AYGM	Marmaray Projesi 2. Etap İstanbul Gebze-Halkalı Ban-liyö Hatlarının İyileştirilmesi (CR3 Sözleşmesi) (63 Km)	2011	2019	29.409.653.000 ₺

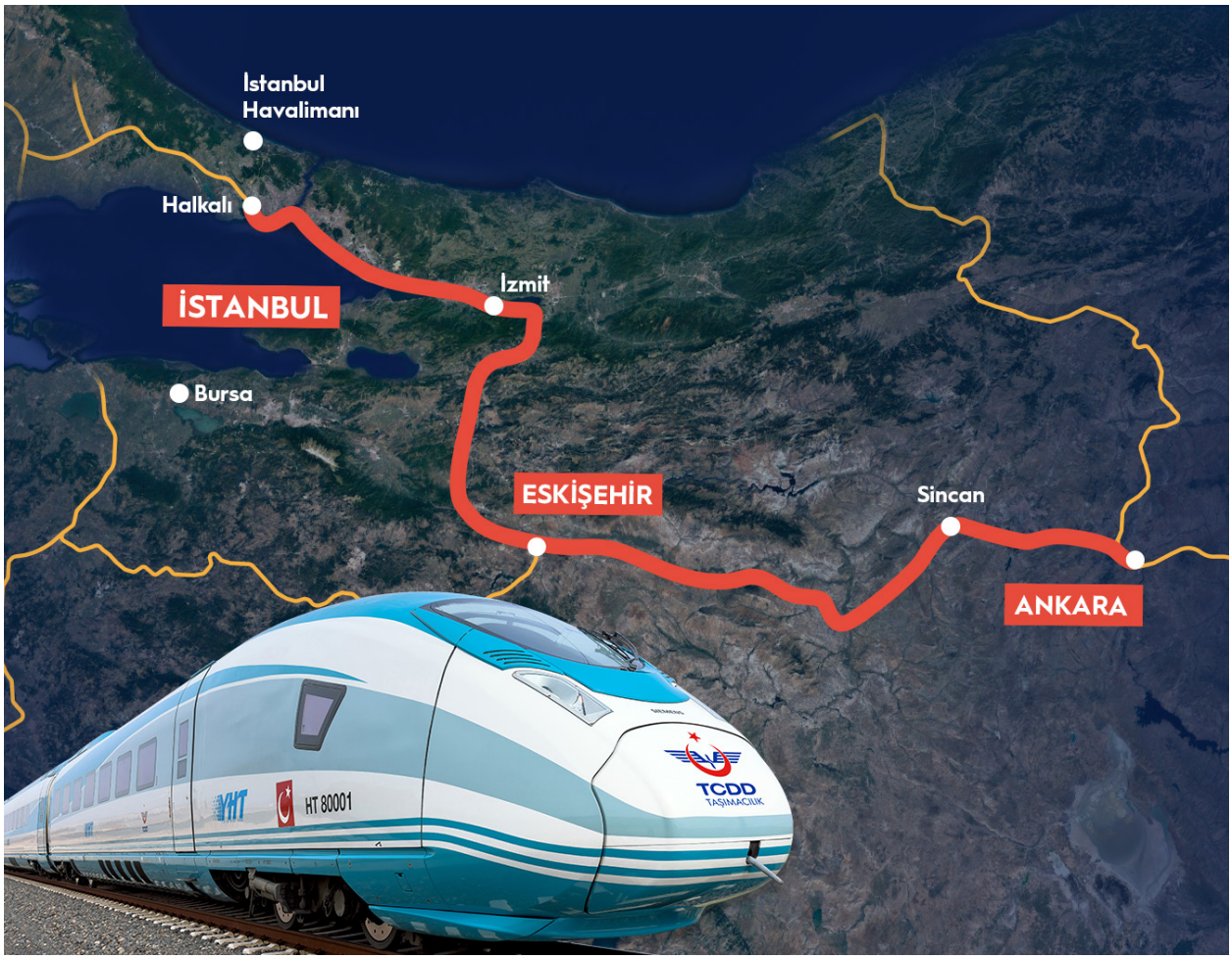
17	**TCDD**	Samsun - Sivas (Kalın) Hattının Rehabilitasyonu ve Sinyalizasyon Yapımı (378Km)	2015	2020	5.406.000.000 ₺
18	**TCDD**	Konya / Kayacık Lojistik Merkezi	2016	2020	464.668.633 ₺
19	**TCDD**	Selçuklu YHT Garı	2016	2020	261.492.856 ₺
20	**TCDD**	Konya - Karaman HT Hattı (102 Km)	2014	2021	1.926.393.471 ₺
21	**AYGM**	Kemalpaşa Lojistik Merkezi ve Altyapı-Üstyapı İkmal İnşaatı	2012	2021	502.820.000 ₺
22	**TCDD**	Kars Lojistik Merkezi	2017	2021	341.847.902 ₺
23	**AYGM**	Sabiha Gökçen Havalimanı Raylı Sistem Bağlantısı (Tavşantepe-Sabiha Gökçen Havalimanı)	2015	2022	3.870.121.000 ₺
24	**TCDD**	Eskişehir-İstanbul Hızlı Tren Projesi 1. Etap: Eskişehir-İstanbul Pendik (2006-2014) 2. Etap: Gebze-Doğançay Ripajı 1 (2006-2022) 3. Etap: Doğançay Ripajı (2) T-26 Tüneli, Kosekoy-Gebze 3.4.5 Hat (2006-2026)	2006	2026	32.347.600.000 ₺
25	**TCDD**	Gaziray Projesi	2017	2022	4.615.000.000 ₺

**Dolar ve Euro cinsinden yapılan yatırımlar 2022 yılı (ilk 6 ay) TCMB ortalama Dolar ve Euro kuru kullanılarak Türk Lirasına dönüştürülmüştür.

10 ANKARA-ESKİŞEHİR-İSTANBUL HT

Ülkemizin en büyük iki kenti olan Ankara-İstanbul arasındaki seyahat süresinin azaltılması, hızlı, konforlu ve güvenli bir ulaşım imkânı oluşturulması ve dolayısıyla ulaşımdaki demiryolu payının artırılması amacıyla Ankara- İstanbul Hızlı Demiryolu Projesinin ilk etabını oluşturan Ankara-Eskişehir kesimi 2009 yılında hizmete açılmıştır. HT'ler vatandaşların en hızlı, en konforlu ve en güvenli şekilde Ankara-Eskişehir arasında yolculuk yapmasını sağlayarak demiryolcular açısından başlıca motivasyon kaynağı olmuştur. Vatandaşlarımız, artık neredeyse unuttukları demiryolu seyahatini yeniden hatırlamıştır.

Eskişehir-Pendik kesiminin inşası da tamamlanarak 25 Temmuz 2014 tarihinde hizmete açılmıştır. Ankara-İstanbul(Pendik) varış ve İstanbul(Pendik)-Ankara kalkış olan Hızlı Tren seferleri 13.03.2019'dan itibaren Ankara-İstanbul(Söğütlüçeşme) ve Ankara-İstanbul(Halkalı) olarak parkurları uzatılmıştır. Ankara İstanbul (Söğütlüçeşme-534 km) arası seyahat süresi 4 saat 43 dakika, Ankara-İstanbul(Halkalı-568 km) arası seyahat süresi ise 5 saat 28 dakika olmuştur.



11 MARMARAY

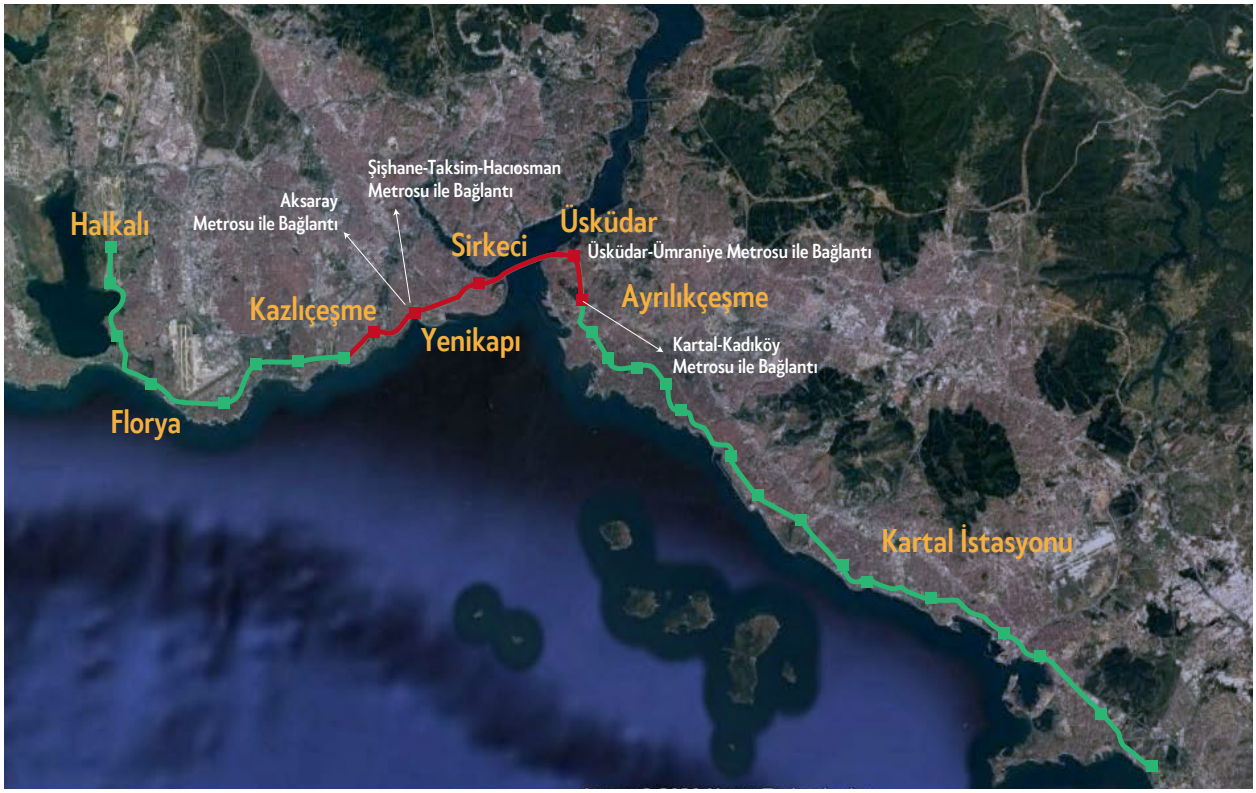
Avrupa yakasında bulunan Halkalı ile Asya yakasında bulunan Gebze ilçelerini kesintisiz, modern ve yüksek kapasiteli bir banliyö demiryolu sistemiyle birbirine bağlamak amacıyla; İstanbul'daki banliyö demiryolu sisteminin iyileştirilmesi ve Demiryolu Boğaz Tüp Geçişi inşa işidir. Üç bölümden oluşmaktadır;

1. İstanbul Boğazı altında 1387 metre batırma tünel ile birlikte yaklaşım tünelleri, üç adet yeraltı ve iki adet yerüstü istasyonunun inşası.

2. Mevcut Gebze-Halkalı arasındaki 63 km'lik banliyö demiryolu sisteminin hemzeminde üç hatta çıkartılarak iyileştirilmesi ve tamamen yeni elektromekanik bir sisteme kavuşturulması. Hattın 19,2 km Avrupa'da, 43,8 km Asya'da bulunmaktadır.

3. 440 adet Demiryolu aracı imali.

Hem Avrupa hem de Asya yakasında şehrin altında delme tüneller ile toplam uzunluğu 13,6 km olan Marmaray, tek hatta 12,2 km (iki hat 19,2km) uzunluğunda yaklaşım tünelleri ile boğazın altında 1.387 m uzunluğundaki, su yüzeyinden itibaren maksimum 60 m derinlikte, 8,6 m yüksekliğinde ve 15,3 m genişiliğinde 1 gidiş 1 geliş olmak üzere 2 hattan müteşekkil 11 adet Batırma Tünel Birimi olarak inşaa edilmiştir.



12 ANKARA-KONYA HT

Ankara-Konya ve Ankara-Eskişehir-İstanbul arasında büyük bir başarı ile sürdürülen hızlı tren işletmeciliğinin yanı sıra mevcut koridorların 200 km/h hıza uygun çift hatlı hale getirilerek hızlı tren işletmeciliğine geçilmesi hedeflenmiştir. Bu kapsamda; 102 km'lik Konya–Karaman arası demiryolu 200 km/sa hıza uygun, çift hatlı, elektrikli ve sinyalli hale getirilmektedir.

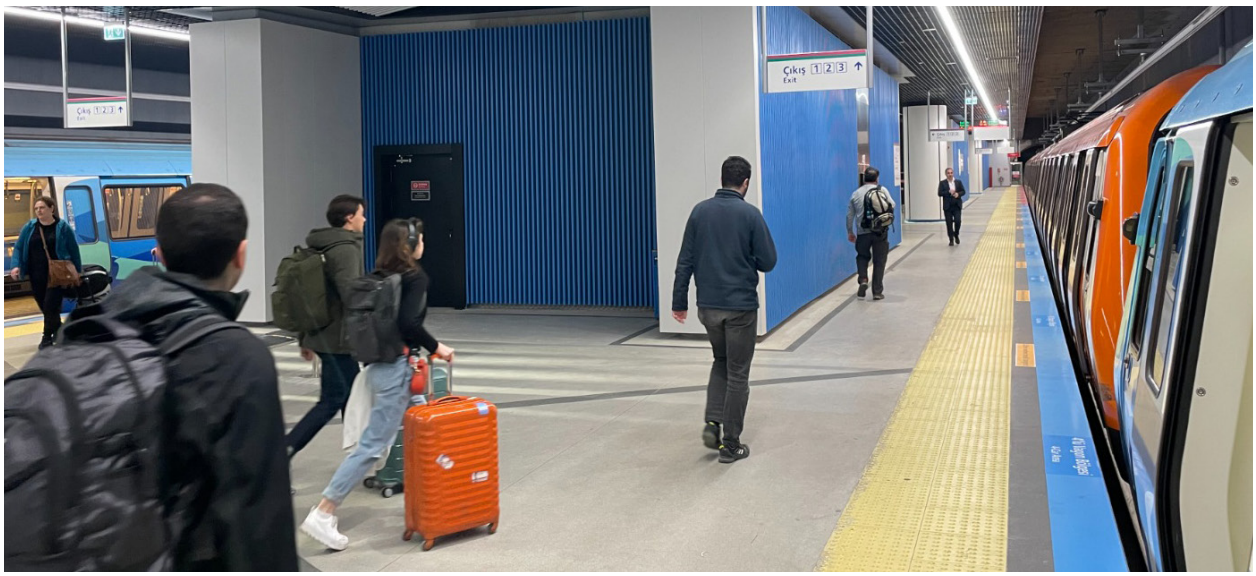
13 KARS-TİFLİS-BAKÜ İPEK DEMİRYOLU PROJESİ

Türkiye-Gürcistan Demiryolu İnşaatı'nın yapımıyla; ülkemiz ile Gürcistan, Azerbaycan ve Orta Asya Türk Cumhuriyetleri arasındaki kesintisiz demiryolu bağlantısının sağlanarak tarihi İpek Yolu'nun canlandırılması ve bu şekilde ülkeler arası ekonomik ve kültürel iş birliğinin geliştirilmesi amaçlanmaktadır.

Demiryolu hattının, ülkemizdeki uzunluğu 79 km, Gürcistan tarafındaki uzunluğu ise 29 km'dir. Türkiye-Gürcistan (Kars-Ahılkelek) Demiryolu Hattı yapımına 2008 yılında başlanmış olup, Ahılkelek-Bakü arasındaki kesimin yenilenme çalışmaları da eş zamanlı tamamlanarak Sn. Cumhurbaşkanımızın katılımıyla 30.10.2017 tarihinde tek hat olarak dizel işletmeciliğe alınmıştır. Hat; çift hatlı, elektrifikasyonlu, sinyalizasyonlu ve telekomünikasyonlu olarak tam kapasite ile işletmeye alındığında; 1 Milyon yolcu ve 6,5 Milyon ton yük taşıma kapasitesine sahip olacaktır. 2034 yılı sonunda ise; 3 Milyon yolcu ve 17 Milyon ton yük taşıma kapasitesine ulaşılacaktır.

14 SABİHA GÖKÇEN HAVALİMANI RAYLI SİSTEM BAĞLANTISI (TAVŞANTEPE-SABİHA GÖKÇEN HAVALİMANI)

7,4 km ve 4 istasyondan oluşan Sabiha Gökçen Havalimanı Raylı Sistem Bağlantısı hattı, Kadıköy - Kartal - Kaynarca Raylı Sistem Hattı'nı Sabiha Gökçen Havalimanı'na bağlayan toplu taşıma sistemi olup, mevcut ve planlanan diğer raylı sistem hatları ile entegrasyonların sağlanması amaçlanmıştır. Söz konusu Raylı Sistem Bağlantısı hattı ve projeyle birlikte Yaya Bağlantı tünelleri ve kuyruk tüneli yapım işi eş zamanlı olarak tamamlanmış olup, 2 Ekim 2022 tarihinde Sn. Cumhurbaşkanımız, Bakanımız ve Diğer Bakanlarımızın katılımıyla açılış töreni yapılarak halkın hizmetine sunulmuştur.



15 GAZİRAY PROJESİ

Kent içi raylı sistem ağının geliştirilmesi kapsamında Gaziantep kent içinden geçen mevcut demiryolu hattının banliyö, konvansiyonel ve hızlı tren işletmeciliğine uygun hale getirilmesi amacıyla Gaziantep Büyükşehir Belediyesi ile birlikte GAZİRAY projesi hayata geçirilmiştir. Proje kapsamında 25,5 km güzergâhta toplamda 112 km'lik yeni demiryolu inşaatı ve mevcut tek hatlı demiryolunun 4 hatlı hale getirilmesi ile 2 hattan banliyö, 2 hattan da hızlı ve konvansiyonel tren işletmeciliği yapılabilmektir. 05.11.2022 tarihinde açılışı yapılmıştır.

3.3 HAVAYOLU PROJELERİ

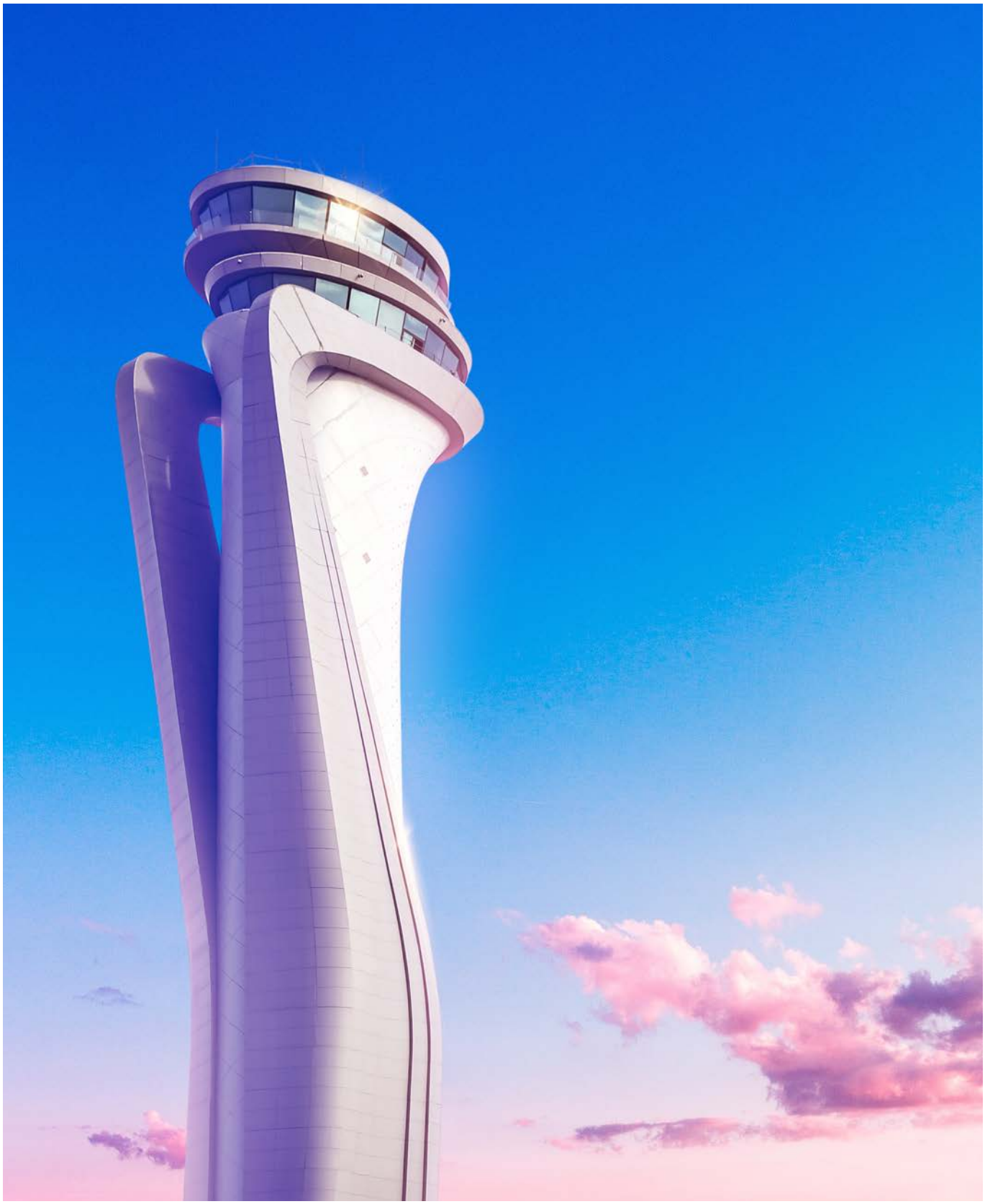
T.C. ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI 2002-2022 TAMAMLANAN ÖNEMLİ PROJELERİN LİSTESİ					
HAVAYOLU					
SIRA NO	KURUM ADI	PROJE ADI	PROJE BAŞ.YILI	PROJE BİTİŞ YILI	PROJE BEDELİ (2022 FİYATLARI)
1	DHMİ	Antalya Havalimanı II.Dış Hatlar Terminal Binası (YİD)	2004	2005	1.225.189.451 ₺
2	DHMİ	Esenboğa Havalimanı İç/Dış Hatlar Terminal Binası (YİD)	2004	2006	4.653.672.567 ₺
3	DHMİ	Adnan Menderes Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası (YİD)	2005	2006	3.196.167.298 ₺
4	DHMİ	Dalaman Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası (YİD)	2004	2006	1.807.976.916 ₺
5	AYGM	Sivas Havalimanı Pistinin Genişletilmesi İnşaatı işi - Emniyete Yönelik işler İnşaatı işi	2006	2007	115.944.947 ₺
6	DHMİ	Denizli Çardak Havalimanı Terminal Binası Yapımı	2006	2008	148.971.094 ₺
7	DHMİ	Amasya Merzifon Havalimanı Terminal Binası ve Mütemmimleri İnşaatı	2007	2008	55.552.180 ₺
8	DHMİ	Batman Havalimanı Terminal Binası ve Mütemmimleri Yapımı	2009	2010	216.106.515 ₺
9	AYGM	Balıkesir Havalimanı Yatırımları	2008	2010	203.192.116 ₺
10	DHMİ	Uşak Havalimanı Pat Sahaları Onarımı, Pist Genişletilmesi ve Aydınlatılması İşi	2009	2010	29.703.009 ₺
11	DHMİ	Adana Havalimanı Pat Sahaları Onarımı ve Tadilatı İşi	2009	2010	7.001.899 ₺
12	DHMİ	Erzincan Havalimanı Yatırımları 1. Etap 2009-2010 2. Etap 2009-2011	2009	2011	391.883.732 ₺
13	AYGM	Eskişehir Havalimanı PAT Sahalarının Geliştirilmesi İnşaatı işi	2009	2011	156.515.679 ₺
14	AYGM	Ağrı Havalimanı Pistinin Genişletilmesi ve Müteferrik İşler İnşaatı işi	2009	2011	154.121.005 ₺

15	**DHMİ**	Milas-Bodrum Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası (YİD)	2009	2012	2.547.894.078 ₺
16	**DHMİ**	Zafer Havalimanı (YİD)	2011	2012	847.229.055 ₺
17	**AYGM**	Iğdır Şehit Bülent Aydın Havalimanı Yatırımları	2009	2012	252.934.401 ₺
18	**DHMİ**	"Hatay Havalimanı Yatırımları 1. Etap 2006-2007 2. Etap 2007-2007 3. Etap 2009-2011 4. Etap 2011-2013"	2006	2013	885.751.410 ₺
19	**AYGM**	Şırnak Şerafettin Elçi Havalimanı Yatırımları	2010	2013	589.640.943 ₺
20	**AYGM**	Elazığ Havalimanı İnşaatı işi	2006	2013	535.802.090 ₺
21	**DHMİ**	Tekirdağ Çorlu Havalimanı Yatırımları	2011	2013	107.254.361 ₺
22	**DHMİ**	Kastamonu Havalimanı Pat Sahaları Onarımı Ve Tevsii	2011	2013	66.728.278 ₺
23	**AYGM**	Bingöl Havalimanı Yatırımları	2009	2014	345.768.165 ₺
24	**DHMİ**	"Mardin Havalimanı Yatırımları 1. Etap 2011-2014 2. Etap 2007-2008 3. Etap 2010-2012"	2007	2014	293.339.440 ₺
25	**DHMİ**	"Çanakkale Havalimanı Yatırımları 1. Etap 2012-2014 2. Etap 2015-2017"	2012	2014	198.077.618 ₺
26	**AYGM**	Ordu-Giresun Havalimanı	2011	2015	1.283.326.313 ₺
27	**DHMİ**	Gazipaşa Alanya Havalimanı (KİD)	2008	2015	917.887.214 ₺
28	**AYGM**	Hakkâri Yüksekova Selahaddin Eyyubi Havalimanı Yatırımları	2011	2015	497.675.121 ₺
29	**DHMİ**	Antalya Havalimanı I. ve II. Etap Dış Hatlar Terminalleri, Cıp ve İç Hatlar Terminali İle Mütemmimleri (KİD)	2007	2016	1.623.448.473 ₺
30	**DHMİ**	"Konya Havalimanı Yatırımları 1. Etap 2010-2011 2. Etap 2012-2014 3. Etap 2015-2016"	2010	2016	249.831.466 ₺
31	**DHMİ**	Kocaeli Cengiz Topel Havalimanı Bağlantı Taksiyolu Yapımı İle İlave Apron Yapılması	2015	2016	11.303.394 ₺
32	**DHMİ**	İzmir Adnan Menderes Havalimanı ve Mevcut Dış Hatlar Terminali, CIP, İç Hatlar Terminali Ve Mütemmimleri (KİD)	2012	2017	4.660.720.395 ₺

33	**DHMİ**	Sinop Havalimanı Yatırımları 1. Etap 2007-2007 2. Etap 2012-2014 3. Etap 2015-2017	2007	2017	206.543.916 ₺
34	**DHMİ**	Aydın Çıldır Havalimanı (KİD)	2012	2017	139.776.771 ₺
35	**DHMİ**	Milas/Bodrum Havalimanı Mevcut Dış Hatlar Terminali, CIP/ Genel Havacılık Terminali İle İç Hatlar Terminali ve Mütemmimleri (KİD)	2016	2017	120.249.543 ₺
36	**DHMİ**	Samsun Çarşamba Havalimanı Yatırımları 1. Etap 2007-2008 2. Etap 2008-2010 3. Etap 2016-2017	2007	2017	91.014.716 ₺
37	**DHMİ**	Kapadokya Havalimanı Pat Sahaları Onarımı	2017	2017	37.410.057 ₺
38	**DHMİ**	İstanbul Havalimanı (YİD)	2015	2018	121.605.586.057 ₺
39	**DHMİ**	Dalaman Havalimanı Mevcut Dış Hatlar Terminali, İç Hatlar Terminali ve Mütemmimleri (KİD)	2015	2018	2.925.266.039 ₺
40	**DHMİ**	Kars Harakani Havalimanı Yatırımları 1. Etap 2006-2008 2. Etap 2010-2014 3. Etap 2016-2018	2006	2018	499.496.479 ₺
41	**DHMİ**	"Van Ferit Melen Havalimanı Yatırımları 1. Etap 2006-2007 2. Etap 2010-2017 3. Etap 2017-2018"	2006	2018	232.544.458 ₺
42	**DHMİ**	Antalya Havalimanı Yatırımları 1. Etap 2010-2012 2. Etap 2017-2018	2010	2018	193.431.049 ₺
43	**DHMİ**	Muş Sultan Alparslan Havalimanı Teminal Binası ve Mütemmim Tesisler İle Apron Yapılması	2016	2018	123.577.808 ₺
44	**DHMİ**	Siirt Havalimanı Yatırımları 1. Etap 2009-2010 2. Etap 2018-2018	2009	2018	71.332.355 ₺
45	**DHMİ**	Zonguldak Çaycuma Havalimanı (KİD)	2007	2018	10.695.392 ₺
46	**DHMİ**	Çukurova Havalimanı Alt Yapı Tesisleri Yapımı	2017	2019	753.555.051 ₺
47	**DHMİ**	İzmir Adnan Menderes Havalimanı Yatırımları 1. Etap 2005-2006 2. Etap 2016-2019	2005	2019	369.874.067 ₺

48	**DHMİ**	"Kahramanmaraş Havalimanı Yatırımları 1. Etap 2009-2010 2. Etap 2016-2019"	2009	2019	236.860.762 ₺
49	**DHMİ**	"Milas-Bodrum Havalimanı Yatırımları 1. Etap 2012-2013 2. Etap 2017-2020"	2012	2020	390.599.656 ₺
50	**DHMİ**	"Erzurum Havalimanı Yatırımları 1. Etap 2009-2010 2. Etap 2018-2020"	2009	2020	281.646.616 ₺
51	**DHMİ**	"Esenboğa Havalimanı Yatırımları 1. Etap 2012-2013 2. Etap 2016-2021"	2012	2021	707.411.482 ₺
52	**DHMİ**	"Adıyaman Havalimanı Yatırımları 1. Etap 2010-2012 2. Etap 2011-2012 3. Etap 2017-2021"	2010	2021	423.027.887 ₺
53	**AYGM**	Elazığ Havalimanı Yedek Pist İle İlave Apron Yapımı ve Müteferrik İşler İnşaatı İşi	2018	2021	314.273.000 ₺
54	**AYGM**	Rize-Artvin Havalimanı	2017	2022	4.170.993.000 ₺
55	**DHMİ**	"Diyarbakır Havalimanı Yatırımları 1. Etap 2012-2013 2. Etap 2013-2015 3. Etap 2018-2022"	2012	2022	1.136.221.909 ₺
56	**DHMİ**	Tokat Havalimanı	2018	2022	540.480.000 ₺
57	**DHMİ**	"Gaziantep Havalimanı Yatırımları 1. Etap 2005-2005 2. Etap 2005-2006 3. Etap 2012-2013 4. Etap 2013-2016 5. Etap 2018-2021 6. Etap 2020-2023"	2005	2023	1.262.952.569 ₺
58	**DHMİ**	"Kayseri Havalimanı Yatırımları 1. Etap 2005-2007 2. Etap 2009-2010 3. Etap 2020-2023"	2005	2023	680.547.669 ₺
59	**DHMİ**	"Malatya Havalimanı Yatırımları 1. Etap 2005-2005 2. Etap 2007-2008 3. Etap 2008-2009 4. Etap 2009-2010 5. Etap 2015-2016 6. Etap 2020-2023"	2005	2023	493.286.421 ₺

**Dolar ve Euro cinsinden yapılan yatırımlar 2022 yılı (ilk 6 ay) TCMB ortalama Dolar ve Euro kuru kullanılarak Türk Lirasına dönüştürülmüştür.



16 İSTANBUL HAVALİMANI

İstanbul Havalimanı'nın 1. Etabı ile Türkiye'nin en büyük, tüm etapları tamamlandığında ise yılda 200 milyon yolcu kapasitesi ile Dünya'nın da en büyük havalimanı olması planlanmıştır. Proje kapsamında; 10.247.000.000 € yatırım, 22.152.000.000 €+KDV kira bedeli ile toplamda 32.399.000.000 €'ye ulaşan bu rakam, havacılık sektörüne kazandırılacaktır. 4 Etapta gerçekleştirilecek olan İstanbul Havalimanı'nın 1. Etap 1. Fazının 29.10.2018 tarihinde açılış töreni gerçekleştirilmiş ve 31.10.2018 tarihi itibarıyla tarifeli seferlere başlanmıştır. Söz konusu etabın tam kapasite ile işletmeye geçiş tarihi 07.04.2019'dur.

90.000.000 yolcu/yıl (1.Faz) kapasiteli olup, 2018 yılında 95.205 ve 2021 yılında 37.176.509 yolcu trafiği gerçekleşmiştir.

İstanbul Havalimanı, halihazırda 3 adet paralel pist, 2 adet emergency pist niteliğinde taksiyolu, paralel taksi yolları, apron, teknik blok ve kule, 90 milyon kapasiteli ana terminal binası ile diğer destek binaları ile hizmet vermektedir.

Söz konusu havalimanının en göze çarpan özelliklerinden biri; yüksek düzeydeki uçak ve yolcu trafiğini kaldıracak, uzun yıllar Türkiye'nin havacılık hizmetlerine cevap verecek bir tasarımla gerçekleştirilmiş olmasıdır. Türkiye'nin iç ve dış hatlarda havacılıktaki büyümesine ve gelişmesine katkı sağlayacak, teşvik edecek bir havalimanının olmasının yanı sıra Batı Avrupa ile Uzak Doğu arasında da önemli bir transfer merkezi haline gelecektir.

İstanbul Havalimanı Projesi; tüm etaplar tamamlandığında, şu özelliklere sahip olacaktır:

•Yaklaşık 2 milyon m² kapalı alanlı yıllık yolcu kapasitesi 150-200 milyon olan, yolcu köprülü ve aralarındaki ulaşım raylı sistem bağlantısı ile sağlanacak olan terminal binaları,

•Teknik blok ve kuleler,

•Her türlü uçak tipinin operasyonuna uygun 6 adet pist,

•Paralel taksiyolları,

•Yaklaşık 6,5 milyon m2 büyüklüğünde apron,

•VIP, kargo ve genel havacılık terminalleri,

•Devlet Konuk Evi,

•Açık ve kapalı otoparklar,

•Havacılık Tıp Merkezi, Otel, İtfaiye, Garaj, İbadethaneler, Kongre Merkezi, Kuvvet Santralleri, Arıtma ve Çöp Toplama Tesisleri ve benzer surette modern bir havalimanında olması gereken tüm tesisleri içerecek, havacılık sektörünün tüm konforuna haiz, dünyanın en büyük havalimanı İstanbul'da hizmete girmiş olacaktır.

Havalimanı projesi; kendi enerjisini üreten, çevreci, doğa dostu, engelsiz ve yeşil havalimanı olarak gerçekleştirilecektir.

17 AMASYA MERZİFON HAVALİMANI

Amasya Merzifon Havalimanı Terminal Binasının Genişletilmesi işinin ihalesi 29.07.2021 tarihinde gerçekleştirilmiş olup, 16.09.2021 tarihinde sözleşmesi imzalanmış ve yer teslimi yapılarak işe başlanılmıştır. İşin geçici kabulü yapılmıştır. Projeyle terminal binası genişletilerek yolcu konforunun artırılması sağlanmıştır.

18 RİZE-ARTVİN HAVALİMANI

Toplam proje tutarı 4.17 milyar TL olan Rize-Artvin Havalimanı ile Doğu Karadeniz Bölgesi'nde alternatif bir hava ulaşım altyapısı denize dolgu olarak inşa edilmiştir. Altyapı inşaatı kapsamında; 100 milyon ton taş ile deniz dolgusu yapılarak 3 milyon m² alan kazanılmış ve üzerine pist, apron, taksiyolu ile çevre emniyet, seyrüsefer yardımcı cihazları, elektronik sistemler ile Hava Kuvvetleri ve Sahil Güvenlik Komutanlığı hava araçlarına yönelik 2 adet apron ve taksiyolları yapılmıştır. Üstyapı inşaatı kapsamında da yılda 3 milyon yolcu kapasiteli 32.000 m² terminal binası ve diğer destek binaları ile birlikte toplam 47.000 m² kapalı alana sahip tesisler inşa edilmektedir. Havalimanı 14 Mayıs 2022 tarihinde hizmete açılmıştır. 2022 Ekim ayı sonuna kadar toplam 2.552 uçak, 364.569 yolcu trafiği gerçekleşmiştir.

19 ORDU-GİRESUN HAVALİMANI

Ordu-Giresun Havalimanı, Ordu'nun Gülyalı ilçesi ile Giresun'un Piraziz ilçeleri arasında inşa edilmiş sivil kategorideki havalimanıdır. 22 Mayıs 2015'te hizmete açılmıştır. Türkiye'de ve Avrupa'da deniz üzerine inşa edilen ilk havalimanıdır. 20.250 m² büyüklüğünde ve 2 milyon yolcu taşıma kapasiteli terminal binası ile 3000x45 m pist, 5 uçak park yeri kapasiteli apron, taksiyolu ve modern havalimanında olması gereken diğer tesislerin yapımı tamamlanmış olup, 2022 Ekim ayı sonuna kadar hatlarda 5.245 uçak, 684.208 yolcu trafiği gerçekleşmiştir.

20 TOKAT HAVALİMANI PROJESİ

Tokat Yeni Havalimanı projesinin geçici kabulü yapılmış olup havalimanının açılışı 25 Mart 2022'de gerçekleştirilmiştir.

16.200 m² büyüklüğünde ve 2.000.000 yolcu/yıl kapasiteli terminal binası ile 2.700x45 m pist, 7 uçak park yeri kapasiteli apron, taksiyolu, 633 araçlı otopark, çevre güvenlik yolu, tel örgüsü ve aydınlatması işleri ve modern bir havalimanında olması gereken diğer tesislerin yapımı tamamlanarak 25.03.2022 tarihinde hizmete açılmıştır. 25.03.2022-31.10.2022 tarihleri arasında iç hatlarda 998 uçak, 67.845 yolcu trafiği gerçekleşmiştir.

3.4 DENİZYOLU PROJELERİ

T.C. ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI 2002-2022 TAMAMLANAN ÖNEMLİ PROJELERİN LİSTESİ					
DENİZYOLU					
SIRA NO	KURUM ADI	PROJE ADI	PROJE BAŞ.YILI	PROJE BİTİŞ YILI	PROJE BEDELİ (2022 FİYATLARI)
1	AYGM	Turgutreis Yat Limanı (YİD Projesi)	2000	2003	180.702.500 ₺
2	AYGM	Çanakkale Limanı (YİD Projesi)	2004	2005	308.306.416 ₺
3	AYGM	Bodrum Yolcu İskelesi (YİD Projesi)	2005	2007	158.689.650 ₺
4	AYGM	Didim Yat Limanı (YİD Projesi)	2006	2009	197.130.000 ₺
5	AYGM	Çeşme Yat Limanı (YİD Projesi)	2008	2010	160.111.516 ₺
6	AYGM	Sığacık Yat Limanı (YİD Projesi)	2008	2010	87.015.817 ₺
7	AYGM	Yalova Yat Limanı (YİD Projesi)	2009	2010	65.552.805 ₺
8	AYGM	Kaş Yat Limanı (YİD Projesi)	2008	2011	190.681.878 ₺
9	AYGM	Mersin Yat Limanı (YİD Projesi)	2009	2011	100.819.346 ₺
10	AYGM	Alanya Yat Limanı (YİD Projesi)	2007	2011	87.106.392 ₺
11	AYGM	Kumkuyu Yat Limanı (YİD Projesi)	2012	2013	44.764.938 ₺
12	AYGM	Çandarlı Limanı (Mendirek)	2011	2014	957.535.544 ₺
13	AYGM	Muğla Ören Yat Limanı (YİD Projesi)	2011	2015	160.168.125 ₺
14	AYGM	Karasu Limanı (YİD Projesi)	2014	2017	1.201.083.406 ₺
15	AYGM	Filyos Limanı	2016	2021	2.513.062.088 ₺

**Dolar ve Euro cinsinden yapılan yatırımlar 2022 yılı (ilk 6 ay) TCMB ortalama Dolar ve Euro kuru kullanılarak Türk Lirasına dönüştürülmüştür.

21 FİLYOS LİMANI

Büyük ölçekli bölgesel ana liman projelerinden birisi olan Filyos Limanı'nın altyapı inşa çalışmaları tamamlanmış olup; genel kargo, Ro-Ro, kuru dökme yük ve konteyner olmak üzere toplam 25 milyon ton yük elleçleme kapasitesine sahiptir. Etüt proje çalışmaları yapılmakta olan limanın kara ve demiryolu bağlantısının yapımının da gerçekleştirilmesi hedeflenmektedir.

Altyapı maliyeti 2.226 milyon TL olan liman Sn. Cumhurbaşkanımızın da katılımıyla 4 Haziran 2021 tarihinde açılmış olup, YİD modeli ile üstyapısının ihale edilmesinin çalışmalarına başlanmıştır.

22 KARASU LİMANI

Batı Karadeniz'in en büyük limanlarından biri olan ve 2017 Mart ayında faaliyete açılan Karasu Limanı, 1,5 yıl gibi kısa bir sürede şu an neredeyse tam kapasite ile çalışmalarını sürdürmektedir. Şu an 250 bin m²'lik bir çalışma alanına sahip olan liman, çalışma alanını 500 bin m²'ye çıkarmayı planlıyor.

Limanda iki adet vinç çalışmakta ve aynı anda 5 gemiye birden hizmet verebilmektedir.

Karadeniz Sahil Yolu projesine bağlantı yolu bulunan limanın, projenin tamamlanmasıyla kapasite artışının çok daha fazla hız kazanacağı aşikardır. Yakın çevrede birçok sanayi ve üretim kuruluşları var ki bunlar çok büyük ihracat kapasitelerine sahipler.

Karasu Limanı Sakarya, Kocaeli, İstanbul Zonguldak başta olmak üzere Eskişehir, Ankara, Çankırı, Yozgat gibi birçok ilimize de hitap ediyor. Bu projenin tamamlanmasıyla tüm bu kuruluşlar üretim mallarını kolaylıkla ihraç edebilecekler.

3.5 HABERLEŞME PROJELERİ

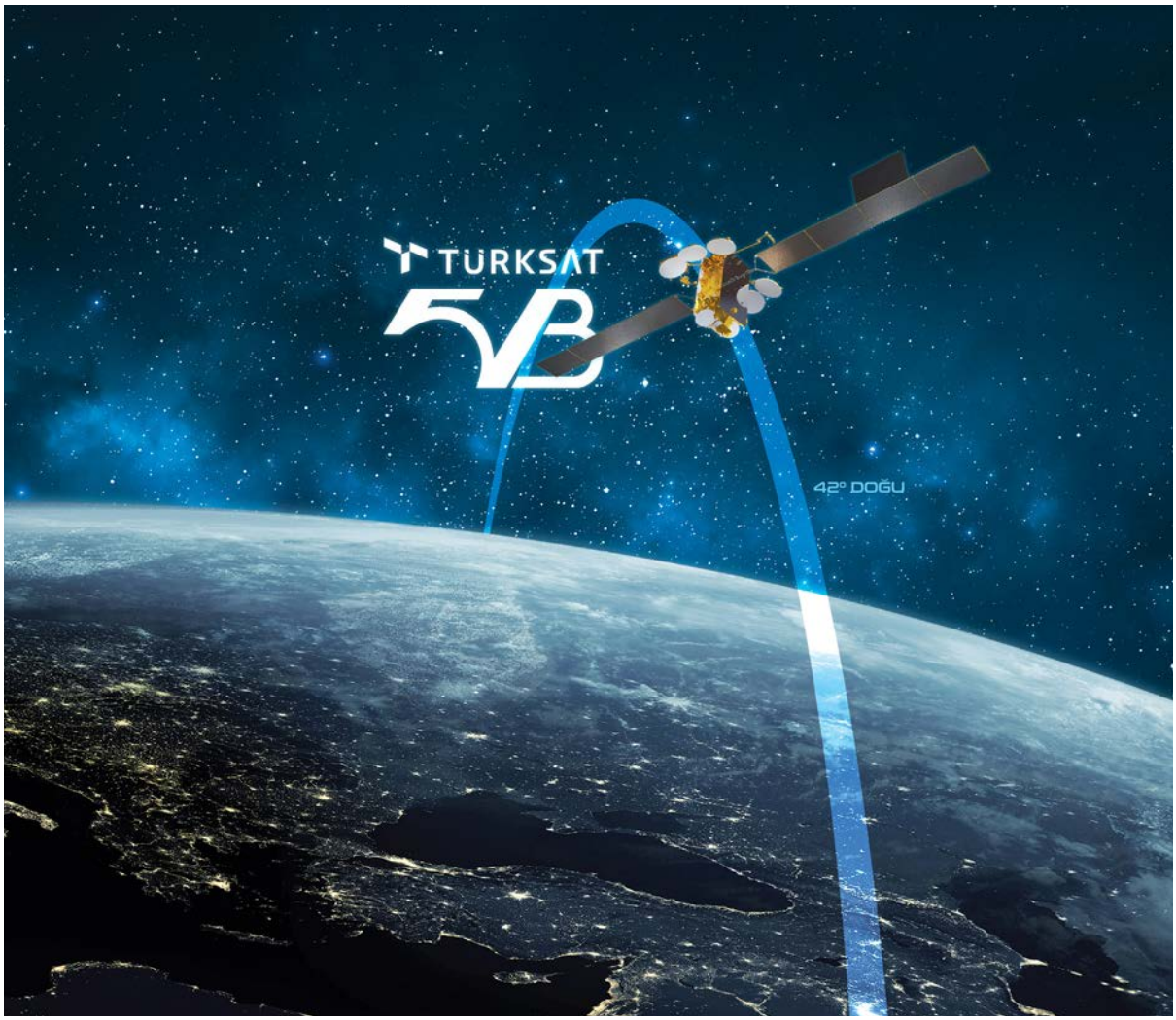
T.C. ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI 2002-2022 TAMAMLANAN ÖNEMLİ PROJELERİN LİSTESİ					
HABERLEŞME					
SIRA NO	KURUM ADI	PROJE ADI	PROJE BAŞ.YILI	PROJE BİTİŞ YILI	PROJE BEDELİ (2022 FİYATLARI)
1	TÜRKSAT	Türksat 3A	2006	2008	3.144.780.700 ₺
2	TÜRKSAT	Türksat 4A	2011	2014	4.609.396.966 ₺
3	TÜRKSAT	Türksat 4B	2011	2015	4.548.319.965 ₺
4	HGM	Fatih Projesi	2012	2016	5.797.041.615 ₺
5	HGM	"Mobil Haberleşme Altyapısı Olmayan Yerleşim Yerlerine Altyapı Kurulması 1. Etap 2013-2020 2. Etap 2017-2020"	2013	2020	2.888.752.929 ₺
6	HGM	E-Devlet Kapısı	2008	2020	1.221.178.358 ₺
7	AYGM	Küçük Çamlıca Radyo ve Televizyon Kulesi	2015	2020	1.182.593.848 ₺
8	HGM	Elektronik Haberleşme Alt Yapısı Olmayan Yerleşim Yerlerine Alt Yapı Kurulması Wimaks Projesi (Yatırım)	2011	2020	1.028.936.507 ₺
9	AYGM	Çanakkale Karasal Sayısal Radyo Televizyon Verici Kulesi	2017	2020	122.530.637 ₺
10	TÜRKSAT	Türksat 5A	2017	2021	3.358.652.090 ₺
11	TÜRKSAT	Türksat 5B	2017	2022	4.190.465.490 ₺

**Dolar ve Euro cinsinden yapılan yatırımlar 2022 yılı (ilk 6 ay) TCMB ortalama Dolar ve Euro kuru kullanılarak Türk Lirasına dönüştürülmüştür.

23 HABERLEŞME UYDUSU PROJESİ (TÜRKSAT 5A VE 5B)

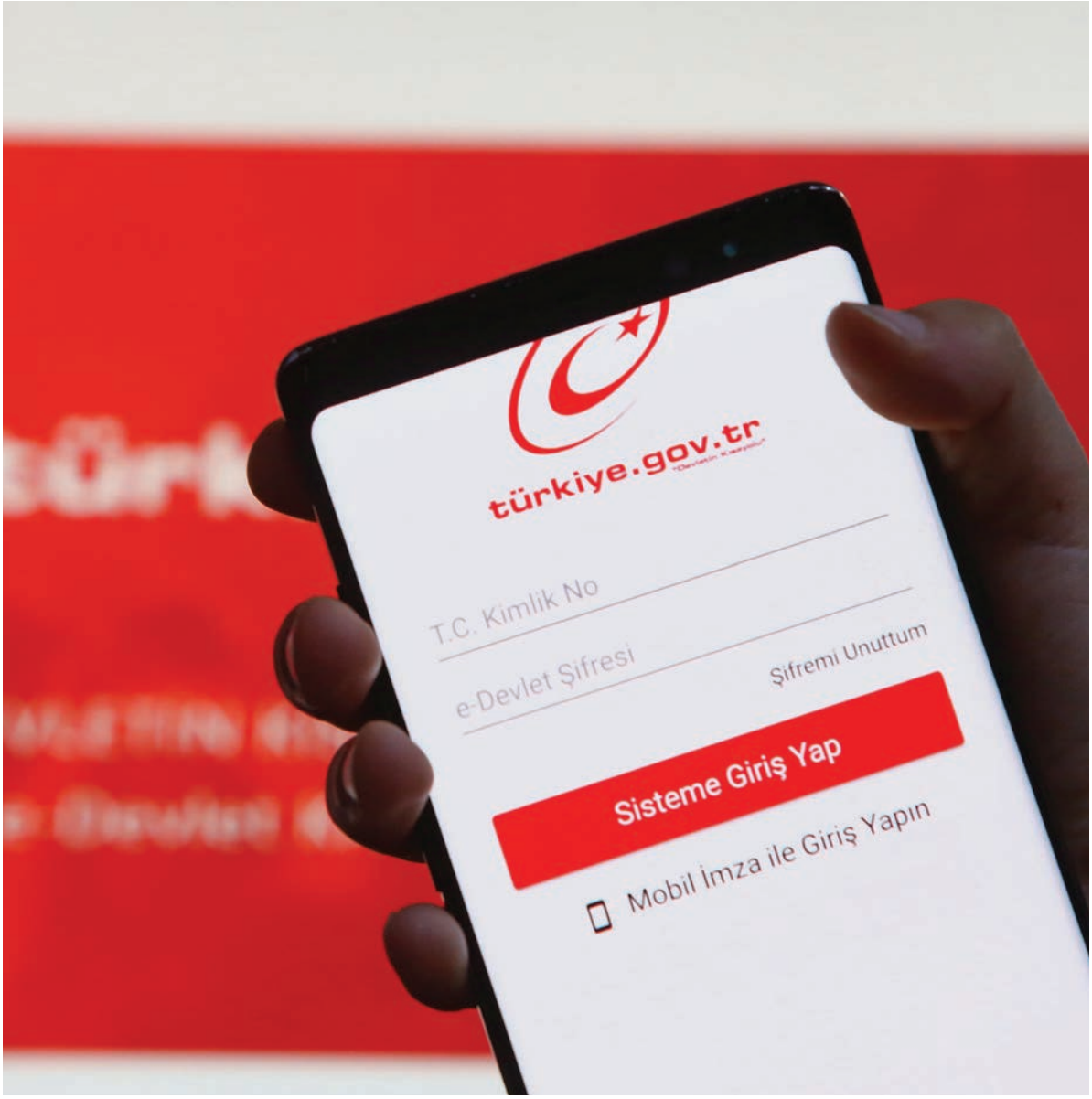
• **Yeni Uydu Projelerimiz: Türksat 5A, 5B**

Uydu iletişim kapasitemizi artırmak, mevcut uyduların yedekliğini sağlamak ve yörünge haklarımızı muhafaza etmek amacıyla 31° Doğu yörüngesinde işletilmek üzere Türksat 5A, 42° Doğu yörüngesinde işletilmek üzere Türksat 5B uydularının temini için 2017 yılı Kasım ayında Airbus D&S firmasıyla sözleşme imzalanmıştır. 8 Ocak 2021 tarihinde Falcon 9 roketi ile başarılı bir şekilde uzaya fırlatılan Türksat 5A uydusu, 28 Haziran 2021 tarihinde Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip ERDOĞAN'ın teşrifleriyle yapılan törenle hizmete alınmıştır. Türksat 5B uydusunun ise, 19 Aralık 2021 (TSİ) tarihinde SpaceX Falcon 9 roketiyle uzaya fırlatılması başarıyla gerçekleşmiştir. Uydunun yörüngesine transferi ve yörüngede testleri tammamlanmış, 14 Haziran 2022 tarihinde Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan'ın teşrifleriyle yapılan tören ile hizmete açılmıştır.



24 E-DEVLET KAPISI

Halihazırda 905 kuruma ait 6.827 adet hizmetin sunulduğu, 60,95 milyon kayıtlı kullanıcıya sahip e-Devlet Kapısı, 2021 yılında aylık ortalama 771 milyon kullanıma ulaşmıştır. Tüm kamu hizmetlerinin e-Devlet Kapısı üzerinden verilmesi hedeflenmektedir. Ayrıca 24 Ekim 2019 tarih ve 30928 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 48 no'lu Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi gereği, e-Devlet ile ilgili tüm iş ve işlemler Cumhurbaşkanlığı Dijital Dönüşüm Ofisi tarafından yürütülmektedir. e-Devlet Kapısı'nın kurulması, işletilmesi ve yönetilmesi görev ve sorumluluğunun Bakanlığımıza verilmesi hakkındaki Bakanlar Kurulu Kararı ise, 26 Mart 2020 tarihli ve 31080 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 2303 sayılı Cumhurbaşkanı Kararı ile yürürlükten kaldırılmıştır.



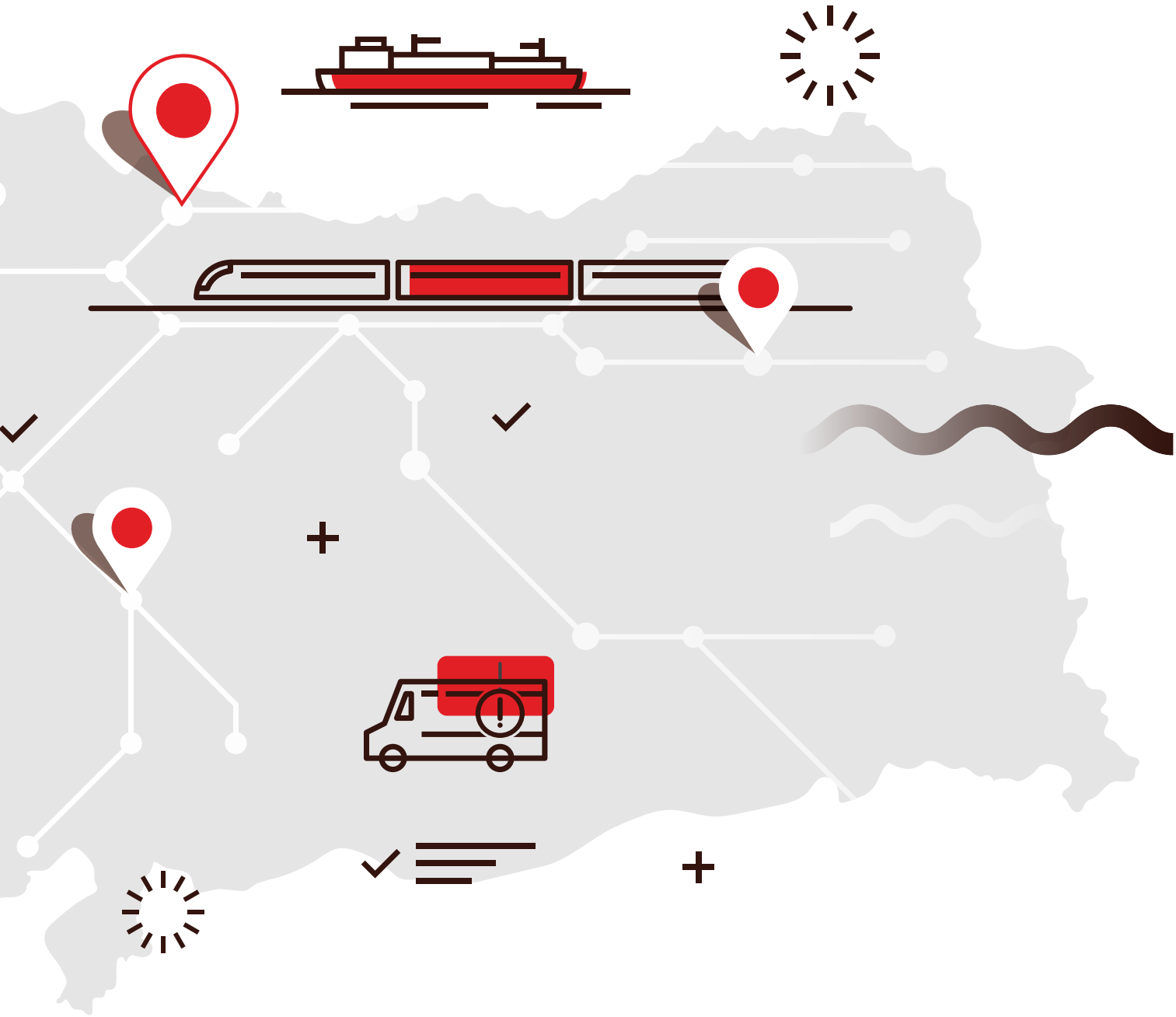
25 ÇAMLICA TV-RADYO KULESİ PROJESİ

Çamlıca Kulesi birbirini etkilemeden 100 radyonun aynı anda yayın yaptığı tek kule olma özelliğine sahiptir. 20 Eylül 2020 tarihinde her biri 5 kW olan 100 FM yayını hizmete alınmıştır. Her yayıncının fiber altyapısını kullanarak gelmesi ya da yayınını yedeklemesi için her yayın için kullanılabilecek altyapı, katlarda hazır hale getirilmiştir. Alternatif olarak radyo link aracılığıyla yayınlarını iletmek isteyen yayıncılar için gerekli alt yapı desteği yayıncılara sağlanmıştır. Radyolar ile birlikte 17 Ulusal televizyon kanalı da kuleden hizmet almaktadır. Kule devreye alınmadan önce ölçülen elektromanyetik alan değeri 39 V/m seviyesinden Avrupa Birliği için kabul edilebilir eşik değer olan 6 V/m seviyesinden de aşağı çekilerek 2.5 V/m ye indirilmiştir. Bu da yaklaşık 15 kat bir iyileşmeye neden olmuştur. Dağınık halde bulunan verici ve antenlerin tek bir sistem çatısı altında birleştirilmesi ve yüksek verimli vericilerin kullanılmasıyla enerji tasarrufu sağlanmış oldu. Böylece enerji giderleri üç kat azaltılmış oldu. Teknik personelin 7/24 100 radyoyu kontrol altında tutması ile stüdyo kaynaklı yayınların kesinti süreleri azaldı. Radyo yayınları regüle edildi ve İstanbul'daki tüm yayıncılar eşit şartlarda yayın yapabilme hakkına sahip oldu.

26 ÇANAKKALE TV-RADYO KULESİ

2017 Mart ayında Çanakkale Radar tepe mevkiinde inşaatına başlanılan Çanakkale Kulesi 2020 Eylül ayında hizmete alınmıştır. Kulede 22 adet FM yayını ve 11 adet TV yayını yapılmaktadır. Çanakkale Kulesi; özel alaşımlı çelik anten kulesi olup yüksekliği 100, rakımı 311 metre'dir. Kule; Anten Kulesi, Ziyaretçi Salonu ve Gökyüzü Yolu olarak adlandırılan 3 ana bölümden oluşmaktadır.

4. DEVAM EDEN ÖNEMLİ PROJELER



4.1 KARAYOLU SEKTÖRÜ

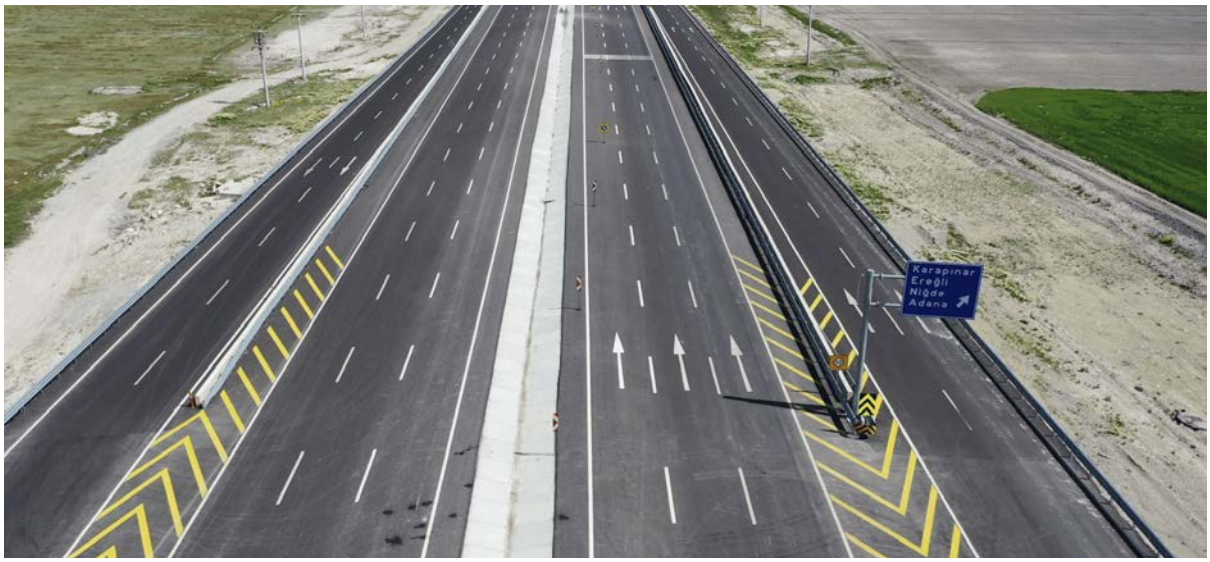
1 KONYA ÇEVRE YOLU

Konya Çevre Yolu Konya'yı tam çember şeklinde çevreleyerek çevre il yolları ile şehir içi yollarını birbirine bağlayacaktır. 122 km uzunluğundaki Konya Çevre Yolunun sadece 68 km'lik kesimi Yatırım Programında bulunmaktadır. 1.kısım (22 km) ve 2.kısım (46 km) olarak ihale edilmiştir. Yatırım programında bulunmayan 3. kısmın (54 km) proje çalışmaları tamamlanmış olup ileriki yıllarda ihale edilmesi planlanmaktadır. Konya Çevre yolu (2x3) şeritli olarak bölünmüş yol standardında projelendirilmiş olup proje kapsamında 6 adet tünel (7.525 m) ve 14 adet Viyadük (3.530 m) yapılacaktır.

1. Kısım 22 km olup Konya-Karaman ve Konya-Ereğli yolları arasında bağlantıyı sağlayacaktır. Yolun tamamı aşınma tabakası seviyesinde Bitümlü Sıcak Karışım kaplamalı Bölünmüş Yol olarak bitirilmiştir. Ayrıca 2 adet köprülü kavşak (Karaman yolu Ayr. ve Ereğli Yolu Ayr.), 4 adet tek köprü (Çatalhöyük, Kaşınhanı İmar DDY-1 ve DDY-2 Köprüleri) tamamlanmıştır. Bu kesim 02.10.2020 tarihinde Cumhurbaşkanımız tarafından toplu açılış töreni kapsamında trafiğe açılmıştır.

2. Kısım 46 km olup Konya-Ereğli, Konya-Aksaray, Konya-Ankara ve Konya-Afyon yolları arasında bağlantıyı sağlayacaktır. Bugüne kadar 18 km Bitümlü Sıcak Karışım kaplamalı Bölünmüş Yol yapımı tamamlanmıştır.

3. Kısım 54 km olup Konya-Afyon, Konya-Beyşehir, Konya-Seydişehir ve Konya-Karaman yolları arasında bağlantıyı sağlayacaktır. Yolun proje çalışmaları tamamlanmıştır. Güzergah üzerindeki Meram Viyadüğü'nün uygulama projesi tamamlanma aşamasındadır.



2 AYDIN-DENİZLİ OTOYOLU PROJESİ

163 km uzunluğundaki Aydın Denizli Otoyolu'nun 26 Mart 2019'da yaptığımız Yap-İşlet-Devret ihalesi, ilgili firma tarafından sözleşme imzalanmadığı için iptal edilmişti.

Aydın-Denizli Otoyolu Yap-İşlet-Devret Modeli ile Yapılması, İşletilmesi ve Devri İşi İhalesi 3 Temmuz 2020 tarihinde yapılmıştır. Türkiye'nin önemli turizm ve tekstil bölgelerinden Aydın ve Denizli illerinin, mevcut İzmir-Aydın Otoyolu ile İzmir Limanı'na ve yapımı tamamlanan İstanbul - İzmir Otoyolu ile Marmara Bölgesi'ne ve aynı şekilde Akdeniz'e bağlantıları yüksek standartlı, hızlı ve güvenli şekilde otoyol ile sağlanacaktır. Akdeniz'e gelen turistlerin de Ege Bölgesi'ne (Kuşadası – Efes-Pamukkale) ulaşımı kolaylaşmış olacaktır.

Proje güzergahı üzerinde Aydın, Denizli ve Burdur gibi önemli turizm merkezleri yer almaktadır. Bu kesimin tamamlanması ile güneydeki turistik ve ticari bölgelere güvenli ve konforlu karayolu ulaşımı sağlanarak, Edirne'den Antalya'ya kadar otoyol kesintisiz olarak devam edecektir.

Güzergahın yaklaşık 138 km'lik kesimine girilmiş olup 50 km'lik kesimde reglaj çalışmaları tamamlanmıştır. Otoyol bünyesinde toplam 542 menfezden 322'si tamamlanmış, 77'sinde çalışmalar devam etmektedir. Toplam 71 altgeçitten 51'inin yapımı tamamlanmış, 10'unun imalatına devam edilmektedir. Toplam 97 köprüden 7'sinin yapımı tamamlanmış, 20'sinde çalışmalara devam edilmektedir. Toplam 19 viyadüğün 13'ünde çalışmalara devam edilmektedir

3 KUZEY MARMARA OTOYOLU (NAKKAŞ-BAŞAKŞEHİR KESİMİ) PROJESİ

Kuzey Marmara Otoyolu Projesi kapsamında projelendirilen Nakkaş Kavşağı-Başakşehir Kavşağı arası otoyol koridorunun trafik hacmi; TOKİ tarafından geliştirilen çeşitli toplu konut projelerinin de hayata geçmesi ile birlikte hızla artmıştır. Yoğun trafik ülkemizin en büyük metropolitanı olan İstanbul'da bahsedilen aksta mevcut bulunan yol arterlerinde her geçen gün artan olumsuz etkiler oluşturmaktadır.

Nakkaş-Başakşehir kesiminin tamamlanmasıyla Büyük İstanbul Tüneli'nin, Hasdal Kavşağı'nda Kuzey Marmara Otoyolu'na entegre edilmesiyle, İstanbul'un doğu-batı aksındaki mevcut ulaşım koridorlarına yüksek kapasiteli yeni bir alternatif güzergah oluşturacaktır. Bununla birlikte Nakkaş-Başakşehir Projesi ile birlikte Başakşehir Şehir Hastanesi'ne ulaşım daha hızlı ve konforlu olacaktır.

30 Haziran 2020 tarihinde Kuzey Marmara Otoyolu (3. Boğaz Köprüsü Dahil) Projesi Nakkaş-Başakşehir (Bağlantı Yolları Dahil) Kesimi Yap-İşlet-Devret Modeli ile Yapılması, İşletilmesi ve Devri İşi İhalesi Kapalı Teklif Usulü ile yapılmıştır. İhale için 2 yerli istekli tarafından teklif dosyası verilmiştir.

4 ÇEŞMELİ-ERDEMLİ-SİLİFKE-TAŞUCU OTOYOLU ÇEŞMELİ-KIZKALESİ KESİMİ

Çeşmeli-Erdemli-Silifke-Taşucu Otoyolu Çeşmeli-Kızkalesi Kesimi, mevcut Mersin-Adana-Gaziantep Otoyolu'nun Çeşmeli Kavşağı mevkiinden başlayarak Erdemli ve Kızkalesi yerleşimlerinin kuzeyinden, D400 (Mersin-Antalya) Devlet Yolu'na paralel olarak ilerlemekte ve Kızkalesi Kavşağı ile D400 (Mersin-Antalya) Devlet Yolu'na bağlanarak son bulmaktadır.

Bu kesimde D400 Devlet Yolu'nun özellikle Erdemli İlçe merkezinin içinden geçmesi nedeniyle Devlet Yolu'nda yoğun trafik oluşmakta, özellikle transit trafik beklemelere ve kesintilere uğramaktadır. Yapılması planlanan bu otoyol ile Kızkalesi yerleşiminin hemen batısı ile mevcut Mersin-Adana-Gaziantep Otoyolu, otoyol standardında kesintisiz birbirine bağlanacak olup transit araç trafiğinin devlet yolundaki yoğun trafiğe girmeden ilerlemesi ile bölgedeki turizm, sanayi, ticaretin daha hızlı gelişmesi sağlanacaktır.

Bakanlığımızca, Çeşmeli-Erdemli-Silifke-Taşucu Otoyolu Çeşmeli-Kızkalesi Kesimi'ne ait sözleşme 22 Aralık 2021 tarihinde imzalanmış olup mobilizasyon çalışmaları devam etmektedir.

5 İHALESİ PLANLANAN ÖNCELİKLİ BÜYÜK OTOYOL PROJELERİ (2022-2023)

1. Ankara-Kırıkkale-Delice Otoyolu (120 km)

İhale hazırlık süreci devam etmekte olup ihalesi 15.12.2022 tarihinde yapılacaktır.

2. Antalya-Alanya Otoyolu (122 km)

İhale hazırlık süreci devam etmekte olup ihalesi 16.12.2022 tarihinde yapılacaktır.

6 RİZE-İSPİR (DAP) (DOKAP) YOLU İYİDERE AYRIM - İKİZDERE İL YOLU

Rize-Erzurum arası kuzey-güney istikametinde konumlandırılıp, Rize İli, İyidere İlçesi sahil yolu (Km:0+000) ayrımından başlayıp, İkizdere İlçesi çıkışında (Km:37+886) son bulmaktadır. Projenin toplam uzunluğu 37,9 km'dir. 2x2 şeritli, Bölünmüş Yol olarak projelendirilen yolda; 10,6 km uzunluğunda 6 adet çift tüp tünel, 2 adet köprülü kavşak, 3 adet hemzemin kavşak, 4 adet tek köprü 177 m, 5 adet çift köprü 962 m bulunmaktadır.

ORGANİZE SANAYİ KÖPRÜLÜ KAVŞAĞI

YOKUŞLU HEMZEMİN KAVŞAĞI

HURMALIK KÖPRÜLÜ KAVŞAĞI

HURMALIK-1 TÜNEL GİRİŞ KÖPRÜSÜ VE TÜNELİ

HURMALIK-1 TÜNEL ÇIKIŞ KÖPRÜSÜ

HURMALIK-2 TÜNEL ÇIKIŞI

GÜNEYCE HEMZEMİN KAVŞAĞI

GÜNEYCE TÜNEL GİRİŞİ

GÜNEYCE TÜNELİ – T2 TÜNEL ARASI

T2 TÜNEL ÇIKIŞI

AYVALIK HEMZEMİN KAVŞAĞI

İKİZDERE-1 TÜNEL GİRİŞ KÖPRÜSÜ VE TÜNELİ

İKİZDERE-1 TÜNEL ÇIKIŞI VE KÖPRÜSÜ

İKİZDERE-2 TÜNEL GİRİŞİ

7 YUSUFELİ BARAJ GÖLÜ ALTINDA KALACAK YOLLARIN YERİNE YAPILACAK YOLLAR

Artvin – Yusufeli Yolu projesi; Karayolları 12. Bl.Hd. - Yusufeli - (Artvin-Erzurum) Ayrımı Devlet Yolu, Yusufeli- Sarıgöl İl Yolu ve (Yusufeli-Sarıgöl) Ayrım – Öğdem İl Yolunu kapsamakta olup, güzergâh uzunluğu 23,589 km olan proje bünyesinde 19.697,03 m uzunluğunda tek tüp 16 adet tünel, toplamda 1.184,47 m uzunluğunda 9 adet köprü, 33 adet kutu menfez ve tünel çıkışlarında 3 adet farklı seviyeli kavşak bulunmaktadır.

23,589 km uzunluğunda (2 x 1) Bölünmemiş Yol standardındaki kesimi BSK'lı TY olarak 2022 yılı içerisinde tamamlanacaktır.

Artvin- Erzurum Devlet Yolu; (Artvin- Erzurum) Ayrımı – Oltu - Olur Devlet Yolu'nu kapsamakta olup, güzergâh uzunluğu 28,50 km olan proje bünyesinde 23.775,74 m uzunluğunda tek tüp 17 adet tünel, toplamda 494,00 m uzunluğunda 6 adet köprü, 30 adet kutu menfez ve tünel çıkışlarında 3 adet farklı seviyeli kavşak bulunmaktadır. Projenin tamamlanması ile birlikte, ülkemiz enerji ihtiyacına önemli bir katkı sağlayacak Yusufeli Barajı ve Hidroelektrik Santralinin baraj yolları tamamlanacak ve barajın faaliyetine başlamasının önü açılacaktır. Bununla birlikte yol standardı önemli ölçüde arttırılarak Milli Ekonomimize değerli katkılar sağlanacaktır.

28,50 km uzunluğunda (2 x 1) Bölünmemiş Yol standardındaki kesimi BSK'lı TY olarak 2021 yılında tamamlanmıştır.

Yusufeli- İspir Yolu projesi; Karayolları 12. Bl.Hd. - Yusufeli - (Artvin-Erzurum) Ayrımı Devlet Yolu'nu kapsamakta olup, güzergâh uzunluğu 14,9 km olan proje bünyesinde 12.303,85 m uzunluğunda tek tüp 7 adet tünel, toplamda 83,00 m uzunluğunda 2 adet köprü, 22 adet kutu menfez ve tünel çıkışlarında 4 adet farklı seviyeli kavşak bulunmaktadır.

Yusufeli Baraj Yolları 3. Kısım (Yusufeli-İspir) Yolu ihalesi ile, 14,9 Km uzunluğundaki kesimi 2022 yılı içerisinde BSK'lı TY olarak tamamlanacaktır.

Bu proje; ülkemizin Kuzey-Güney koridorunda olup, Artvin ilini Erzurum iline bağlamaktadır. Bu projenin tamamlanması ile birlikte, ülkemiz enerji ihtiyacına önemli bir katkı sağlayacak Yusufeli Barajı ve Hidroelektrik Santralinin baraj yolları tamamlanacak ve barajın faaliyetine başlamasının önü açılacaktır. Bununla birlikte yol standardı önemli ölçüde arttırılarak Milli Ekonomimize değerli katkılar sağlanacaktır.

SEBZECİLER KAVŞAĞI

GORİSKER KÖPRÜSÜ

ÇEVRELİ KAVŞAĞI

KILIÇKAYA KAVŞAĞI

IRMAKYANI KAVŞAĞI

8 BÜYÜK TÜNEL PROJELERİ

1923-2002 döneminde sadece 50 km tünel yapılmış iken, 20 yıllık dönemde 611 km tünel inşa edilmiştir. Bugün 661 km olan karayolu tünel uzunluğumuzun 2023 yılına kadar 720 km'ye çıkarılması hedeflenmektedir.

Bu kapsamda yapımı devam eden tünellerin son durumuna ilişkin bilgiler aşağıda yer almaktadır:

• Kırık Tüneli (İspir-Erzurum, iki tüp, 7.105 m)

7.105 m uzunluğunda çift tüp tünel ve 8.679 m bağlantı yolu olan Kırık Tüneli'nde bugüne kadar çift tüp toplamında 11.009 m tünel kazı ve destekleme yapılmıştır. Ayrıca toplamda 5.277 m beton kaplama işleri tamamlanmıştır. Tünelin tamamlanmasıyla mevcut yolda 33 km kısalma sağlanacaktır. İşin 12.06.2020 tarihinde ikmal ihalesi yapılmış olup 06.07.2020 tarihinde sözleşmesi imzalanmıştır. 16.07.2020 tarihinde işyeri teslimi yapılarak işe başlanmıştır. Projenin 2023 yılında bitirilmesi hedeflenmektedir.

• Dallıkavak Tüneli (Erzurum-Rize arası, iki tüp, 3.100 m)

3.100 m uzunluğunda çift tüp tünel olan Dalıkavak Tüneli'nde bugüne kadar çift tüp toplamında 5.245 m tünel kazı ve destekleme, 3.039 m beton kaplama işleri yapılmıştır. Tünelin tamamlanmasıyla mevcut yolda 4,4 km kısalma sağlanacaktır. 2024 yılında bitirilmesi hedeflenmektedir.

• Akdeniz Sahilini geçilebilir kılan Mersin-Antalya arasında güzergâh uzunluğu 51,1 km olan 33 adet tünel

Mersin-Antalya arasında yapımı devam eden Akdeniz Sahil Yolu, toplam 440 km uzunluğunda projelendirilmiştir. 396 km'lik kesimi bölünmüş yol olarak tamamlanmıştır.

Proje bünyesinde toplam 51,1 uzunluğunda 33 adet tünel, 13,5 km uzunluğunda 76 adet köprü, köprülü kavşak ve viyadük bulunmaktadır. Bugüne kadar 15,9 km uzunluğunda 20 adet tünelin yapımı tamamlanmıştır.

Akdeniz Sahil Yolu projesinin tamamlanmasıyla, zorlu bir topografyadan geçen mevcut 483 km'lik güzergâh 43,5 km kısalacak, tünel, köprü ve viyadük gibi sanat yapıları ile ulaşım standardının yükseltilmesiyle seyahat süresi 2 saat 30 dakika azalacaktır. (9 saat 30 dakikadan, 2 saat 30 dakika azalarak 7 saate düşecektir)

• Ordu Çevre Yolu Tünelleri (6 adet, çift tüp, 9.492 m)

Ordu Çevre Yolu'nun birinci etabını oluşturan 10,7 km'lik kesim tamamlanarak trafiğe açılmıştır.

Bu kesimde çift tüp Boztepe (2x3.311 m) ve Öceli Tünelleri (2x2.019 m) tamamlanmıştır.

Proje kapsamında; çift tüp Terzili Tüneli'nde (2x1.180 m) kazı çalışmaları tamamlanmış ve nihai beton çalışmaları devam etmektedir. Akçatepe-1 Tüneli'nde (2x440 m) ve Akçatepe-2 Tüneli'nde (2x1.740 m) kazı çalışmalarına başlanılmış olup Turnasuyu (2x802 m) Tüneli'ne henüz başlanmamıştır. Ordu Çevreyolu Tünellerinin 2024 yılında tamamlanması planlanmaktadır.

• Geminbeli Tüneli (Zara-Suşehri arası, iki tüp, 4.283 m)

Proje kapsamında (2 x 4.283) bugüne kadar 8.317 m kazı destekleme ile 5.814 m nihai beton kaplama imalatı yapılmıştır. Tünelin tamamlanmasıyla mevcut yolda 3 km kısalma olup 20 dakika zaman tasarrufu sağlanmış olacaktır. Projenin 2023 yılında tamamlanması planlanmaktadır.

• Eğribel Tüneli (Giresun-Şebinkarahisar arası, iki tüp, 5.909 m)

Proje kapsamında 5.909 m uzunluğunda çift tüp tünel ve 1.800 m uzunluğunda bağlantı yolu bulunmaktadır. Her iki tüpte kazı ve destekleme imalatı tamamlanmış olup sağ tüpün tamamında, sol tüpte 3244 m kaplama betonu tamamlanmıştır. Kış mevsiminin sona ermesi sebebiyle geçici olarak trafiğe açılan sağ tüp yeniden kapatılarak yapım çalışmalarına devam edilmektedir. Tünelin tamamlanmasıyla mevcut yolda 6.500 m kısalma olup 25 dakika zamandan tasarruf edilecektir. Projenin 2022 yılında tamamlanması planlanmaktadır. Eğribel Tünelinin bağlantı yollarıyla birlikte projenin 2023 yılında tamamlanması planlanmaktadır.

• Kop Tüneli (Erzurum-Bayburt arası, iki tüp, 6.500 m)

6.500 m uzunluğunda çift tüp tünel olan Kop Tüneli'nde bugüne kadar toplamda 7.445 m tünel kazı ve destekleme, 5.503 m kaplama betonu yapılmış olup 2025 yılında bitirilmesi hedeflenmektedir. Tünelin tamamlanmasıyla mevcut yolda 6,7 km kısalma sağlanacaktır.

• Güzeldere Tüneli (Van-Hakkari arası, iki tüp, 3.137 m)

3.137 m uzunluğunda çift tüp tünel olan Güzeldere Tüneli'nde bugüne kadar çift tüp toplamında 4.032 m tünel kazı ve destekleme yapılmıştır. İşin ikmal ihalesinin yapılması durumunda 2024 yılında projenin bitirilmesi hedeflenmektedir.

• Zigana Tüneli (Trabzon-Gümüşhane arası, iki tüp, 14.500 m)

Proje kapsamında 14.500 m uzunluğunda çift tüp tünel ve 600 m uzunluğunda bağlantı yolu bulunmaktadır. İşin 14.07.2020 tarihinde ikmal ihalesi yapılmış olup 27.08.2020 tarihinde sözleşmesi imzalanmıştır. Zigana Tüneli'nde kazı destekleme ve nihai kaplama betonu çalışmaları tamamlanmıştır. 13 Ocak 2022 tarihinde "Işık Görme Töreni" yapılan projenin 2023 yılındam tamamlanması planlanmaktadır.

• Demirkapı Tüneli (Antalya-Taşağıl-Derebucak-Beyşehir-Konya, çift tüp, 5.000 m)

5.000 m uzunluğundaki çift tüp tünelin tamamında kazı ve destekleme imalatı yapılmıştır. Ayrıca beton kaplama imalatları tamamlanmış olup aç-kapa giriş-çıkış portallarında çalışmalar devam etmektedir. Tünelin yapım çalışmaları devam etmektedir. 8 Ocak 2022 tarihinde "Işık Görme Töreni" yapılan projenin 2023 yılında tamamlanması planlanmaktadır.

• Kahramanmaraş Göksun-6.Bölge Hud. Arası 13 Tünel (35.642 m)

Proje kapsamında toplam uzunluğu 35.642 m (2x17.821) olan 13 adet tünel bulunmakta olup bu tünellerden toplam tüp uzunluğu 32.902 m (2x16.451 m) olan 11 adedi tamamlanmıştır. Yolun Kahramanmaraş-Göksun arası tamamlanarak trafiğe açılmıştır.

4.2 DEMİRYOLU VE KENT İÇİ ULAŞIM SEKTÖRÜ

9 ANKARA-POLATLI-AFYONKARAHİSAR-UŞAK-İZMİR HIZLI TREN PROJESİ

"Ankara-Polatlı-Afyonkarahisar-Uşak-İzmir Hızlı Tren Projesi" mevcut altyapı yapım çalışmaları TCDD Genel Müdürlüğünce devam etmektedir. Kalan altyapı, üstyapı ve elektromekanik yapım işleri için Hazine ve Maliye Bakanlığından dış finansman yetkisi alınmış olup, 06.10.2020 tarihinde AYGM'ce ihalesi gerçekleşmiş, sözleşme imzalanmıştır. Hazine ve Maliye Bakanlığı'ndan kredi onayı alınmış olup, kredi efektif hale getirilmiştir. 24.02.2022 tarihinde yer teslimi yapılmıştır. 06.09.2022 tarihinde Proje Uygulama Birimi (PUB), 07.09.2022 tarihinde ise Banaz-Salihli-Menemen ve Polatlı-Banaz kesimleri için kontrollük, danışmanlık ve müşavirlik ihaleleri için ön yeterlilik teklifleri toplanmıştır. Değerlendirme süreci devam etmektedir.

Orta Anadolu'yu Ege ile bağlayacak bu proje ulusal demiryolu ağının entegrasyonuna da katkı sunacaktır.

10 ANKARA-YOZGAT-SİVAS HIZLI TREN PROJESİ

Yapımı devam etmekte olan 393 km uzunluğunda ve 27,4 milyar TL tutarındaki hızlı tren hattında 315 km'lik Balışeyh-Yerköy-Akdağmadeni-Sivas kesiminde test ve sertifikasyon çalışmaları tamamlanmıştır.

78 km'lik Kayaş-Balışeyh kesiminin Kayaş-Nenek (km:12-21) arasındaki üstyapı ve elektromekanik işleri tamamlanmış olup, sinyalizasyon çalışmaları devam etmektedir.

Nenek-Kırıkkale (km 21-75) arasındaki altyapı çalışmaları T15 Tüneli (4.593,2 m) dışında tamamlanmıştır. Üstyapı ve elektromekanik işleri devam etmektedir.

Kırıkkale-Balışeyh (km 75-90) arasında üstyapı, elektrifikasyon ve sinyalizasyon imalatları tamamlanmıştır. Sinyalizasyon yazılım, test ve devreye alınmasına yönelik çalışmalar devam etmektedir.

İmalatların, test ve sertifikasyon çalışmalarının tamamlanmasına müteakip Ankara Sivas arasında hızlı tren işletmeciliğine geçilmesi hedeflenmiştir.

11 HALKALI-KAPIKULE HIZLI TREN PROJESİ

Hızlı Treni Avrupa'yla buluşturacak olan 229 km uzunluğunda ve 20,5 milyar TL tutarındaki Halkalı-Kapıkule Hızlı Tren Hattı'nın Çerkezköy-Kapıkule (153 km) kesimi için 30.04.2019 tarihinde sözleşme imzalanmıştır. Yapım çalışmaları devam etmektedir.

AYGM tarafından çalışmaları yürütülen ve dış finansman katkısıyla yapılacak olan Ispartakule-Çerkezköy (67 km) kesimi için EBRD ile 150 Milyon Avroluk finansman anlaşması karşılıklı olarak 15.11.2021 tarihinde imzalanmıştır. 300 Milyon Avroluk finansman anlaşması ise AIIB ile karşılıklı olarak 08.12.2021 tarihinde imzalanmıştır.

Halkalı-Ispartakule (9 km) kesiminin ihalesi 28.06.2021 tarihinde yapılmış olup, işe ait sözleşme 09.08.2021 tarihinde imzalanmış 24.08.2021 tarihinde yer teslimi yapılmıştır. 24.02.2022 tarihli Danıştay 13. Dairesi kararına istinaden ilgili iş iptal edilmiştir. İptal hükmü yükleniciye bildirilmiştir. Yeni Yapım ihalesi 31.05.2022 tarihinde gerçekleştirilmiştir. Hatta ilişkin kontrollük, danışmanlık ve mühendislik hizmetleri ihalesi revize edilerek yeniden ihale edilecektir.

12 KONYA-KARAMAN-MERSİN-ADANA HIZLI TREN PROJESİ

Konya, Karaman ve Kayseri'den gelen yüklerin Mersin Limanı'na daha hızlı aktarılması amacıyla planlanan toplam 419 km'lik hızlı tren projesinin (9,4 milyar TL TCDD'ce yapılacak işler) 102 km'lik Konya-Karaman kesimi 8 Ocak 2022 tarihinde hızlı tren işletmeciliğine açılmıştır.

241 km güzergâh uzunluğuna sahip Karaman-Niğde (Ulukışla)-Mersin (Yenice) etabının 135 km'lik Karaman-Ulukışla kesiminde altyapı, üstyapı işleri devam etmektedir.

13 AKSARAY-ULUKIŞLA-YENİCE HIZLI TREN HATTI PROJESİ

192 km'lik Aksaray-Ulukışla-Yenice Hızlı Tren Hattı için AYGM tarafından dış finansmanlı ihale için Hazine ve Maliye Bakanlığından yetki alınmış olup, AYGM tarafından 19.08.2021 tarihinde ihalesi yapılmıştır. 01.10.2021 tarihinde sözleşme imzalanmıştır.

14 MERSİN-ADANA-OSMANİYE-GAZİANTEP HIZLI TREN HATTI PROJESİ

Adana-Mersin arasındaki 3. ve 4. hat kalan altyapı işleri ile Adana-Mersin arası 1. ve 2. Hattın Rehabilitasyonu ile Çukurova Havalimanı Bağlantısı dahil olmak üzere Mersin-Adana-Gaziantep Hızlı Tren hattının üstyapı, elektrifikasyon ve sinyalizasyon yapımı işleri AYGM'ce ihale edilmiş olup, ilgili firma ile sözleşme imzalanmıştır. Hazine ve Maliye Bakanlığından kredi onayı alınmış olup, 16.03.2022 tarihinde yer teslimi yapılmıştır.

15 SİVAS-ERZİNCAN HIZLI DEMİRYOLU PROJESİ

242 km uzunluğundaki Sivas-Erzincan demiryolu hattının yapımı 2 kesim halinde sürdürülmekte olup, 74 km'lik birinci kesim (Sivas-Zara) sözleşmesi yapılmış ve inşaat çalışmaları devam etmektedir. 168 km'lik Zara-Erzincan kesimin projeleri hazırlanmıştır. Proje tutarı 9,3 milyar TL'dir (242 km için 2022 yılı yatırım programı proje tutarı).

16 YERKÖY-KAYSERİ HIZLI TREN PROJESİ

142 km uzunluğundaki hızlı tren hattının proje tutarı yaklaşık 10,1 milyar TL'dir. AYGM tarafından dış finansman sağlanarak yapılacaktır. Hazine ve Maliye Bakanlığından dış finansmanlı ihale yetkisi alınmış olup, 24.12.2021 tarihinde ihalesi gerçekleştirilerek 27.01.2022 tarihinde sözleşmesi imzalanmıştır.

17 BANDIRMA-BURSA-BİLECİK HIZLI TREN PROJESİ

Ankara-İstanbul HT hattına bağlantılı olarak 201 km uzunluğundaki hızlı tren hattının Bursa-Gölbaşı-Yenişehir (56 km) kesiminde altyapı yapım çalışmaları devam etmektedir. Bandırma-Bursa (95 km) ve Yenişehir-Osmaneli (50 km) kesimi altyapı işleri ile Bandırma-Bursa-Yenişehir-Osmaneli (201 km) üstyapı ve EST yapım işlerinin AYGM'ce ihalesi yapılmıştır. Sözleşme imzalanmış, Hazine ve Maliye Bakanlığı tarafından 1.100.000.000 Avro bedelinde kredi efektif hale getirilmiş olup, 22.11.2021 tarihinde yer teslimi yapılarak işe başlanmıştır. Hatta ilişkin 05.09.2022 tarihinde Müşavirlik ve Danışmanlık ihalesi ve 06.09.2022 tarihinde Proje Uygulama Birimi (PUB) ihalesi için ön yeterlilik teklifleri toplanmıştır. Değerlendirme süreci devam etmektedir.

18 GEBZE-SABİHA GÖKÇEN-YAVUZ SULTAN SELİM KÖPRÜSÜ İSTANBUL HAVALIMANI- (ÇATALCA BAĞL. DAHİL) HIZLI DEMİRYOLU PROJESİ

120 km uzunluğundaki hızlı tren hattının maliyeti 4 Milyar € olup Gebze-Sabiha Gökçen- Yavuz Sultan Selim Köprüsü-İstanbul Havalimanı ve Çatalca kesimindeki proje çalışmaları tamamlanmıştır. AYGM'ce dış finansman sağlanarak yapılacaktır. Hazine ve Maliye Bakanlığından dış finansmanlı ihale yetkisi alınmış olup, ihale hazırlıkları devam etmektedir.

19 KAYSERİ ANAFARTALAR-HT GAR TRAMVAY HATTI

7 km uzunluğunda ve 14 istasyondan oluşan tramvay hattı yapımı Bakanlığımızca üstlenilmiştir. Yatırım Programına dahil edilen işin 13.08.2020 tarihinde ihalesi gerçekleştirilmiş olup 29.09.2020 tarihinde işin sözleşmesi imzalanmış ve 13.10.2020 tarihinde yer teslimi yapılarak işlere başlanmıştır. Bu iş kapsamında 5 adet tramvay aracı da temin edilmektedir. Mevcutta proje kapsamında %79,66 genel gerçekleşme sağlanmış olup, 2023 yılı ilk yarısı itibariyle tamamlanması planlanmaktadır.

20 DEMİRYOLU LOJİSTİĞİNİ GELİŞTİRME PROJESİ

Proje; Filyos Limanı ve Endüstri Sanayi Bölgesi, Çukurova Bölgesi Sanayi Bölgeleri, İskenderun Körfezi Limanları ve uygulama sırasında seçilecek demiryolu iltisak hatlarının yapımını; 12 adet iltisak hattının fizibilite etütlerinin, detay mühendislik projelerinin, çevresel ve sosyal dokümanlarının hazırlanmasını, bu işlerden fizibıl görülenlerin inşa süreci için yine bu Proje kapsamında seçilmesini içermektedir.

24 Temmuz 2020 tarihinde Türkiye Cumhuriyeti ile Dünya Bankası arasında 314,5 Milyon Euro (350 Milyon Dolar) tutarlı "9145 TR No'lu Kredi Anlaşması" imzalanmıştır. 3 Kasım 2020 tarihinde Dünya Bankası tarafından efektiflik şartlarının sağlandığına yönelik resmi deklarasyon yapılmıştır. 20 Ocak 2021 tarihinde Merkez Bankası nezdinde belirlenen hesaba ödeme aktarımı tamamlanarak projenin ilk finansman yılına başlanmıştır.

Filyos ve Çukurova İltisak hatları Müşavirlik işlerine ilişkin İhale ilanları 9 Nisan 2021 tarihinde Dünya Bankası portalında yayınlanmış olup, kısa liste aşamasına ilişkin başvurular 27 Mayıs 2021 tarihinde alınmıştır. Yapılan değerlendirmeler neticesinde kısa liste oluşturularak bankaya sunulmuş ve bankanın resmi onayı alınmıştır. Söz konusu Müşavirlik ihalelerinin ikinci aşamalarına geçilmesine ilişkin çalışmalar tamamlanmış ve Dünya Bankası onayı alınarak 31.12.2021 tarihinde 2. aşama için kısa listeye giren firmalara bildirim yapılmıştır. 10.03.2022 tarihinde 2. Aşama için teklifler toplanmıştır. Tekliflere ilişkin Değerlendirme Raporları bankaya iletilmiştir. Yapım ihalelerine yönelik hazırlıklara devam edilmektedir.

21 İSTANBUL KENT İÇİ ULAŞIM PROJELERİ

•**Bakırköy-Bahçelievler-Kirazlı Metrosu ile;** mevcut Kirazlı-Başakşehir Hattı'nın doğrudan Bakırköy İDO ile bağlantısının yapılması ve diğer toplu taşıma modları ile entegrasyonlarının sağlanması amaçlanmıştır. Hattımız 8,4 km ve 7 istasyondan oluşmaktadır. Proje kapsamında yer alan toplam 13,1 km'lik TBM tünel imalatı %100 seviyesinde, 3,3 km NATM tünel imalatı ise %99,56 seviyesinde tamamlanmıştır. Projenin yapım çalışmalarında %72,77 genel gerçekleşme sağlanmış olup, çalışmalar devam etmektedir. Sözleşmeye göre 2023 yılı ilk yarısı itibariyle bitirilmesi planlanmaktadır.

• **Gayrettepe–İstanbul Havalimanı Metrosu** yapım çalışmaları devam etmekte olup, 10 adet Tünel Delme Makinesi (TBM) kullanılarak gerçekleştirilen yaklaşık 66 km tünel rekor sürede tamamlanarak Mayıs 2020'de Işık Göründü Töreni gerçekleştirilmiştir. İstasyon imalatları ile üstyapı imalatları devam etmekte olup, 6 Eylül 2020 tarihinde ilk tren seti olmak üzere 2020 yıl sonuna kadar 10 tren seti raylara indirilmiştir. Proje genelinde %98,34 genel gerçekleşme sağlanmış olup, İstanbul Havalimanı-Kağıthane arasının 2022 yılı Kasım ayı itibariyle, Kağıthane-Gayrettepe arasının ise 2023 yılı ilk yarısı itibariyle bitirilmesi planlanmaktadır.

• **Halkalı–İstanbul Havalimanı Metrosu** Halkalı'dan başlayıp İstanbul Havalimanı'na ulaşmakta olup, toplamda 31,5 km uzunluğunda güzergah ve 8 istasyondan oluşmaktadır. Gayrettepe–Havalimanı-Halkalı metro sisteminin tüm araçlarına hizmet edecek depo sahası ve havalimanı kapsamında projelendirilen Yüksek Hızlı Tren İstasyonunun peronları da bu proje kapsamında inşa edilmektedir. Projemiz kapsamında 8 tünel kazma makinası (TBM) kullanıldı. Bunlardan ikisi kazılarını tamamladı. Şu an 4 makina kazılarına devam ediyor. Bugün itibarıyla toplam 61.997 m'lik tünel işimizin 61.291 m'sini, yani tam %98.86'sını tamamladık. 1 yılı bulmadan, 2022 yılı sonu itibarıyla kalan tüm tünel kazı işlerini bitirmiş olacağız. Proje genelinde %82,52 genel gerçekleşme sağlanmış olup, projenin 2023 yılı ilk yarısında bitirilmesi planlanmaktadır.

• **Başakşehir-Kayaşehir Metro** Hattı Projesi 6 km ve 4 istasyon olarak tasarlanan hat İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından 2017 yılında ihale edilmiş, 30 Nisan 2020 tarih ve 2484 sayılı Cumhurbaşkanlığı kararı ile Bakanlığımızca üstlenilmiştir. Devir protokolü imzalanarak 20 Mayıs 2020'de çalışmalara başlanan iş kapsamında mevcutta %95,28 genel gerçekleşme sağlanmış olup, projenin 2022 yılı sonu tamamlanması hedeflenmektedir.

• Altunizade-Ferah Mahallesi Çamlıca Raylı Sistem Hattı

17.12.2020 tarih ve 31337 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan, 16.12.2020 tarih 3309 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararı ile "Altunizade-Ferah Mahallesi-Çamlıca Raylı Sistem Projesi" Bakanlığımıza devredilmiştir. "Altunizade-Ferah Mahallesi-Çamlıca Raylı Sistem Projesi" 2021 yılı yatırım programına dahil edilmiş olup, 31.05.2021 tarihinde ihalesi gerçekleştirilmiş ve 07.07.2021 tarihinde yer teslimi yapılarak çalışmalara başlanmıştır. Bu iş kapsamında 10 adet (5x2'li set) raylı sistem aracı da temin edilmektedir. Proje genelinde %4,41 genel gerçekleşme sağlanmış olup, işin süresi 700 günden oluşmaktadır.

• Kazlıçeşme-Sirkeci Kentsel Ulaşım ve Rekreasyon Odaklı Dönüşüm Projesi

8,3 km uzunluğunda hat ve 8 adet istasyondan oluşacak şekilde projelendirilen hattımız ile Marmaray Projesi sonrasında atıl durumda kalan Kazlıçeşme-Sirkeci arasındaki hatların hızlı tren ve konvansiyonel trenlerin işletilebilecek şekilde ihya edilmesi, istasyon alanlarının düzenlenmesi, kalan alanların yeşil alan ve bisiklet yolu olarak değerlendirilmesi amaçlanmıştır. Proje kapsamında ayrıca 7,3 km uzunluğunda bisiklet yolu, 6,3 km uzunluğunda yaya yolu, 10.120 m² meydan ve rekreasyon alanları 6.000 m² ticari alan ve hat boyu yaklaşık 74.000 m² yeşil alan oluşturulacaktır. 3 Ağustos 2021 tarihinde ihalesi yapılmıştır. Proje genelinde %41,52 genel gerçekleşme sağlanmış olup, projenin 2023 yılı Mayıs itibariyle tamamlanması hedeflenmektedir.

22 ANKARA KENT İÇİ ULAŞIM PROJELERİ

AKM-Gar-Kızılay Metrosu 3,3 km ve 3 istasyondan oluşmaktadır. Proje tamamlandığında Tandoğan-Keçiören (M4) Metrosu ile entegrasyon sağlanıp, Kızılay'a aktarmasız bir şekilde metro ulaşım sağlanacaktır. Proje kapsamında 4.061m TBM Tünel imalatı %100 seviyesinde tamamlanmıştır. NATM Tünel imalatlarında %100 seviyesinde ilerleme sağlanmış olup, kurul onayları süreci dolayısı ile yer teslimi 29.12.2021'de yapılabilen Kızılay İstasyonu peron tünel kazı imalatları devam etmektedir. Yapılan optimizasyonlar ile Kızılay İstasyonunun yer aldığı Güvenpark alanında projenin ağaç etkileşimleri bertaraf edilmiş olup, proje tamamlandığında Güvenpark'taki ağaç sayısı 318'den 559'a çıkarılacaktır. Proje genelinde %98,14 genel gerçekleşme sağlanmış olup, projenin 2023 yılı ilk yarısında tamamlanması planlanmaktadır.

23 İZMİR KENT İÇİ ULAŞIM PROJELERİ

• Halkapınar Otogar Metrosu: 4,5 km'lik raylı sistem hattı yatırım programında yer almakta olup, projenin diğer raylı sistemlerle entegrasyonuna ilişkin teknik çalışmaların netleşmesi akabinde yapım sürecine geçilebilecektir.

• İZBAN: İzmir'de Egeray'ın (İzban) Tepeköy-Selçuk hattı hizmete açılmış, banliyö hattı uzunluğu 110 km'den 136 km'ye çıkartılmıştır. İZBAN'ın kuzeye doğru 50 km daha uzatılması için planlanan Aliağa-Bergama-Çandarlı Hattı'nın yapımı için ihale hazırlık çalışmaları AYGM tarafından yürütülmektedir. Söz konusu kesim de tamamlandığında toplam uzunluk 186 km'ye ulaşacaktır.

24 KOCAELİ KENT İÇİ ULAŞIM PROJELERİ

• **Gebze OSB – Darıca Sahil Metro Projesi** 15,4 km uzunluğunda 11 istasyondan oluşan metro hattının yapımı Kocaeli Büyükşehir Belediyesi tarafından 2018 yılında ihale edilmiş olup, 2020 yılında yapımı Bakanlığımızca üstlenilmiştir. Güzergah iyileştirmeleri ve İstasyon optimizasyonları sonucunda imalat çalışmalarına hız verilmiş olup, mevcutta proje genelinde %48,99 genel gerçekleşme sağlanmıştır. Gebze Gar-Gebze OSB arasının 2023 yılı Mayıs sonuna, hattın tamamının ise 2024 yılı Şubat sonuna yetiştirilmesi hedeflenmektedir. Bu hat için 28 adet metro aracı ihalesi 22 Temmuz 2020 tarihinde gerçekleştirilmiş olup, 03.11.2020 tarihinde sözleşmesi imzalanmıştır.

• **Kocaeli Şehir Hastanesi Tramvay Hattı Projesi** 3,1 km uzunluğunda 5 istasyondan oluşan tramvay hattının yapımı Bakanlığımızca üstlenilmiş olup, Kocaeli Büyükşehir Belediyesi ile devir protokolü imzalanmıştır. Kocaeli Büyükşehir Belediyesi tarafından hazırlanan projeler Bakanlığımıza iletilmiş olup, proje yatırım programına dahil edilmiş ve 17.09.2020 tarihinde ihalesi gerçekleştirilmiştir. 20.10.2020 tarihinde sözleşmesi imzalanmıştır. Bu iş kapsamında ayrıca 5 adet tramvay aracı alımı dahil edilmiştir. Ankara 3. İdare Mahkemesinin, ihalenin iptali kararı gereği imalatlar durdurulmuştur. İşin tasfiyesi onaylanmış olup, tasfiye ve kesin hak ediş işlemleri tamamlanmıştır. 22.09.2021 tarihinde işin tekrar ihalesi gerçekleşmiş olup, 14.10.2021 tarihinde yer teslimi yapılarak işlere başlanmıştır.

25 BURSA KENT İÇİ ULAŞIM PROJELERİ

Emek – Şehir Hastanesi Raylı Sistem Projesi 6 km uzunluğunda 4 istasyondan oluşan raylı sistem hattının yapımı Bakanlığımızca üstlenilmiş olup, Bursa Büyükşehir Belediyesi ile 08.06.2020 tarihinde devir protokolü imzalanmıştır. Bursa Büyükşehir Belediyesi tarafından gönderilen kesin projeler incelenerek uygun bulunmuş olup, yatırım programına dahil edilmiştir.

26 KONYA METROSU PROJESİ

21,1 km uzunluğundaki "N. Erbakan Üni.-Meram Bld. Raylı Sistem (Ring HRS) Hattı" projesi işinin yapım ve araç alımı (40 adet) ihalesi dış finansmanlı olarak 2 Ekim 2019 tarihinde gerçekleştirilmiştir. 12 Aralık 2019'da işin sözleşmesi imzalanmış olup, Hazine ve Maliye Bakanlığınca yürütülen Kredi Anlaşması'nın onay sürecinin sonlanmasını müteakip yer teslimi yapılarak işlere başlanması ve 2024 yılında tamamlanması planlanmaktadır.

27 İSTANBUL GAYRETTEPE-İSTANBUL HAVALİMANI METROSU

Gayrettepe–Havalimanı-Halkalı metro sisteminin tüm araçlarına hizmet edecek depo sahası ve havalimanı kapsamında projelendirilen Hızlı Tren İstasyonunun peronları da bu proje kapsamında inşa edilmektedir. Projemiz kapsamında 8 tünel kazma makinası (TBM) kullanıldı. Bunlardan ikisi kazılarını tamamladı. Şu an 4 makina kazılarına devam ediyor. Bugün itibariyle toplam 61.997 m'lik tünel işimizin 61.366 m'sini, yani tam %98,98'ini tamamladık. 1 yılı bulmadan, 2022 yılı sonu itibariyle kalan tüm tünel kazı işlerini bitirmiş olacağız. Proje genelinde %82,93 genel gerçekleşme sağlanmış olup, projenin 2023 yılı ilk yarısında bitirilmesi planlanmaktadır.

29 KONYARAY

Konya şehir içi raylı sistem ağının geliştirilmesi kapsamında Kayacık ile Konya mevcut gar arasındaki 17,4 km'lik kesimin 4 hatlı hale getirilmesi ile iki hattan yüksek hızlı tren, iki hattan ise banliyö ve konvansiyonel hat işletmeciliği yapılması planlanmaktadır. Konya Buğdaypazarı HT Garı'na ve Konya HT Garı'na yolcuların HT ve banliyö trenlerine erişiminin sağlanacağı proje sayesinde karayolu ile 1 saat olan seyahat süresi 30 dakikaya inecektir. Konya Büyükşehir Belediyesi ile TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü arasında protokol imzalanmıştır 1. Etap yapımı için proje çalışmaları tamamlanmıştır..

30 MİLLİ ELEKTRİKLİ TREN (160 KM/SA) SETİ PROJESİ

Milli Tren Setleri ana karakter olarak; TSI standartlarında 160 km/h hız kapasitesi, Alüminyum Gövdeli 5 araçlı set olarak dizayn edilmiştir. Prototip üretimi tamamlanan Tren setinin tüm ekipmanları, ekipman seviyesinde devreye alınarak Statik ve Dinamik testleri tamamlanmış, sertifikasyon süreci başlatılmıştır. TSI Sertifikasyon süreci testleri devam etmekte olup tamamlandığında yolcu taşımacılığına hazır hale gelecektir.

Ayrıca Milli Elektrikli Tren seti projesi seri imalat kapsamında alüminyum araç gövde üretimine TÜRASAŞ Sakarya Bölge Tesislerinde başlanmıştır. İlk prototipin sertifikasyon süreci devam etmekte olup, 2 set TCDD Taşımacılık A.Ş.'ye bu yıl içerisinde teslim edilecektir. Seri üretime geçilmiş olup 2024 ve 2025 yıllarında 19 set üretimi gerçekleştirilecektir.

4.3 HAVAYOLU SEKTÖRÜ

31 ÇUKUROVA HAVALİMANI PROJESİ

Çukurova Havalimanı Altyapı Tesisleri Yapımı işinin geçici kabul işlemleri 27 Temmuz 2022 tarihinde tamamlanmıştır.

Çukurova Havalimanı Üstyapı Tesislerinin Yapım İşine İlişkin Yap-İşlet-Devret modeli çerçevesinde 23 Eylül 2020 tarihinde ihale ilanına çıkılmış olup ihale tespit edildiği üzere 20 Kasım 2020 tarihinde gerçekleştirilmiştir.

Söz konusu ihaleye 6 Şirket teklif vermiştir. Bu Şirketlerle yapılan pazarlık neticesinde 196.815.876 Euro+KDV yatırım yapmak ve 25 yıl işletme süresi karşılığı olarak 297.100.000 Euro+KDV Kira Bedelini teklif eden FAVORİ İŞLETMECİLİK A.Ş./YAKO TEKSTİL SANAYİ VE DIŞ TİCARET A.Ş ortak girişimi en yüksek teklifi vererek ihaleyi kazanmıştır. Kuruluşumuz (DHMİ) ve Görevli Şirket arasında 23.12.2020 tarihinde Uygulama Sözleşmesi imzalanmıştır.

Söz konusu proje 3 etapta gerçekleştirilecek olup 08.01.2021 tarihinde yer teslimi yapılarak I. Etap yatırım dönemi başlamıştır.

Görevli Şirket Tarafından "Çukurova Havalimanı Üstyapı Tesislerinin Yap-İşlet-Devret Modeliyle Yaptırılması, Havalimanının İşletim ve Devri" işine ilişkin yapılan sözleşmeler kapsamında, I. Etap yatırımları ile II. Etap yatırımlarının da yapılması ve otopark alanlarının tüm etaplarının birlikte yapılmasına onay verilmesi talep edilmiş olup İdaremizce (DHMİ Genel Müdürlüğü) uygun bulunarak onay verilmiştir.

32 ANTALYA HAVALİMANI'NIN KAPASİTE ARTIRIMINA YÖNELİK İLAVE YATIRIMLARIN YAPIMI İLE İÇ/DIŞ HATLAR, GENEL HAVACILIK, CIP TERMİNALLERİ VE MÜTEMMİMLERİ PROJESİ

Antalya Havalimanı'nın Kapasite Artırımına Yönelik İlave Yatırımların Yapımı İle İç/Dış Hatlar, Genel Havacılık, CIP Terminalleri ve Mütemmimleri Projesi

Antalya Havalimanı'nın Kapasite Artırımına Yönelik İlave Yatırımların Yapımı İle İç/Dış Hatlar, Genel Havacılık, CIP Terminalleri ve Mütemmimlerinin İşletme Haklarının Kiralanmak Suretiyle verilmesine ilişkin ihale ilanına 23.10.2021 tarihinde çıkılmış, olup ihalesi 1 Aralık 2021 tarihinde gerçekleştirilmiştir.

Söz konusu ihaleye 2 (iki) istekli teklif vermiştir. Bu şirketlerle yapılan açık Artırma sürecinde; Vnukovo Uluslararası Havalimanı A.Ş./İntekar Yapı Turz. Elek. İnş. San. Ltd.Şti. İş Ortaklığı 12. tur sonunda 6.900.000.000 Euro+KDV'lik son tekliflerini artırmayarak çekildiklerini beyan etmişlerdir. Böylece; açık artırma görüşmelerinde tek istekli kalmıştır. 12. tur sonucunda 7.000.000.000 Euro+KDV kira bedelini teklif eden TAV Havalimanları Holding A.Ş./ Fraport Ag Frankfurt Airport Services Worldwide İş Ortaklığı ile yapılan 2 (iki) tur pazarlık görüşmeleri sonucunda 765.252.109 Euro yatırım ve 25 yıllık işletme süresi karşılığı 7.250.000.000 Euro+KDV kira bedeli karşılığında pazarlık görüşmeleri sonuçlandırılmıştır.

İhale Komisyonunca yapılan nihai değerlendirmede söz konusu 'Antalya Havalimanı'nın Kapasite Artırımına Yönelik İlave Yatırımların Yapımı İle İç/Dış Hatlar, Genel Havacılık, CIP Terminalleri ve Mütemmimlerinin İşletme Hakkının Kiralanmak Suretiyle Verilmesi' işinin 7.250.000.000 Euro+KDV kira bedeli ve 765.252.109 Euro yatırım bedeli ile en yüksek teklifte bulunan TAV Havalimanları Holding A.Ş./Fraport Ag Frankfurt Airport Services Worldwide İş Ortaklığı'na ihale edilmesi için İhale Komisyon Kararı DHMİ Yönetim Kurulunca uygun bulunmuş ve Rekabet Kurumu iznine sunulmuştur.

Rekabet Kurumunca işletme hakkı devri işlemine 10.12.2021 tarihinde izin verilmesini müteakip DHMİ Yönetim Kurulu kararı ile ihale kesinlik kazanmıştır.

TAV Havalimanları Holding A.Ş./ Fraport Ag Frankfurt Airport Services Worldwide İş Ortaklığı tarafından kurulan FRAPORT TAV Antalya Yatırım, Yapım ve İşletme A.Ş. ile DHMİ Genel Müdürlüğü arasında 28.12.2021 tarihinde Kira Sözleşmesi imzalanmış olup 05.01.2022 tarihinde yer teslimi yapılarak yatırım dönemi başlamıştır. 28.03.2022 tarihinde Yatırımcı Şirket tarafından kira bedelinin %25'i olan 1.812.500.000 Euro'nun (KDV hariç) ödemesi peşin olarak gerçekleştirilmiştir.

33 BAYBURT-GÜMÜŞHANE HAVALİMANI PROJESİ

Bayburt-Gümüşhane Havalimanı ile bölgede hava ulaşım altyapısı desteklenecek olup Altyapı ve Üstyapı tesisleriyle birlikte toplam proje tutarı 1.939 milyar TL olan havalimanının Altyapı inşaatında %100 fiziki gerçekleşme sağlanmıştır. Üstyapı tesisleri için gereken proje tutarı revizyonu da sağlanmış olup ihaleye yönelik çalışmalar devam etmektedir. Havalimanının 2023 yılında hizmete sunulması hedeflenmektedir.

34 YOZGAT HAVALİMANI PROJESİ

Bölgeye havayolu ile ulaşımın sağlanması amacıyla yapımı planlanan ve Altyapı ve Üstyapı tesisleriyle birlikte toplam proje tutarı 1.930 milyar TL olan havalimanının Altyapı inşaatında %86 fiziki gerçekleşme sağlanmıştır. Üstyapı tesisleri için gereken proje tutarı revizyonu da sağlanmış olup ihaleye yönelik çalışmalar devam etmektedir. Havalimanının 2023 yılında hizmete sunulması hedeflenmektedir.

35 HAVALİMANI TERMİNAL BİNASI PROJELERİ

Kayseri Havalimanı Terminal Binası ve Apron Yapımı işinin proje tutarı 679.000.000 TL olup ödeneği ise 324.000.000 TL'dir. Söz konusu işin 22 Eylül 2020 tarihinde ihalesi yapılmış ve sözleşmesi 12 Kasım 2020 tarihinde imzalanmıştır. İşin fiziki gerçekleşmesi %59,94 mertebesindedir.

Malatya Havalimanı Yeni Terminal Binası Ve Mütemmimleri işinin proje tutarı 409.000.000 TL olup ödeneği ise 258.000.000 TL'dir. 2 Kasım 2020 tarihinde ihalesi yapılan projenin 8 Aralık 2020 tarihinde sözleşmesi imzalanmıştır. İşin fiziki gerçekleşmesi %35 mertebesindedir.

Nevşehir Kapadokya Havalimanı Terminal Binası ve Mütemmim Tesisler Yapımı işinin proje tutarı 185.000.000 TL'dir. Söz konusu işin ihalesi 31.08.2022 tarihinde gerçekleştirilmiş olup tüm tekliflerin yaklaşık maliyetin üzerinde olması sebebiyle ihale iptal edilmiştir. Yeni ihale hazırlık çalışmaları devam etmekte olup proje tutarının 363.000.000 TL olarak revize edilmesine ilişkin girişimde bulunulmuştur.

Esenboğa Havalimanı PAT Saha Yapım, Onarım ve Tadili (1.Etap) işinin proje tutarı 1.222.350.000 TL olup ödeneği ise 122.500.000 TL'dir. Söz konusu işin ön yeterlik ihalesi 13.07.2021 tarihinde gerçekleştirilmiş olup tüm tekliflerin yaklaşık maliyetin üzerinde olması sebebiyle ihale iptal edilmiştir. Yeni ihalenin KÖİ modeli ile gerçekleştirilmesine ilişkin çalışmalar devam etmektedir.

Savunma Sanayi Başkanlığı (SSB) ile imzalanan 31.12.2012 tarihli Protokol kapsamında SSB tarafından finanse edilen Sabiha Gökçen Havalimanı 2. Pist ve Mütemmimleri işinin kontrolörlüğü Kuruluşumuz (DHMİ) tarafından yerine getirilmektedir. Protokol kapsamında gerçekleştirilen Sabiha Gökçen Havalimanı 2. Pist ve Mütemmimleri 1. Etap İşlerinin (Deplaseler, Yollar ve Tüneller) sözleşmesi 20.05.2015 tarihinde imzalanmış projenin geçici ve kesin kabulü yapılmıştır.

Sabiha Gökçen Havalimanı 2. Pist ve Mütemmimleri 2. Etap İşlerinin (Yeni Pist, Apron, Taksiyolları Yapımı İle Mevcut Pistin Yenilenmesi ve Üstyapı Grubu İşler) sözleşmesi 14.07.2016 tarihinde imzalanmış olup, projenin fiziki gerçekleşmesi %90,84 mertebesindedir.

"Sabiha Gökçen Havalimanı 3. Etap İşler" projesinin ihalesi 06.07.2022 tarihinde gerçekleştirilmiştir. 08.08.2022 tarihinde sözleşmesi imzalanan ve 12.08.2022 tarihinde yer teslimi yapılan işe başlanılmıştır. İşin fiziki gerçekleşmesi %6,60 mertebesindedir.

Sabiha Gökçen Havalimanı TEM Bağlantı yolu tünelinin güçlendirilmesi ve ilave imalatlar işinin ihalesi 18.08.2021 tarihinde gerçekleştirilmiş olup, 8.10.2021 tarihinde sözleşmesi imzalanmış ve 15.10.2021 tarihinde yer teslimi yapılarak işe başlanılmıştır. Ancak Sarka Madencilik firmasının Ankara 5. İdare Mahkemesine başvurusu neticesinde söz konusu işin iptal edilmesi kararı alınmış olup yüklenici firmaya 19.01.2022 tarihi itibarı ile işin durdurulması talimatı verilmiştir. 08.03.2022 tarihli DHMİ Yönetim Kurulu Kararı ile işin tasfiye edilmesi yönünde karar alınmış ve tasfiye geçici kabulü 20.06.2022 tarihinde onaylanmıştır.

Havacılık sektöründe, özellikle uluslararası yükümlülükler ve kurallar kapsamında uçuş emniyeti dikkate alınarak gerçekleştirilmesi gereken PAT sahaları yapım onarımları ile hava seyrüseferine yönelik yatırımların gecikmesi veya zamanında yapılamamasının, havalimanlarında ve Türk hava sahasında, uçuş güvenliğinin zafiyete uğramasına neden olacağı değerlendirilmektedir.

Ayrıca devam eden terminal binaları ve diğer yatırımların bir an önce tamamlanarak hizmete verilmesinin, bu aşamaya kadar yapılan yatırımların atıl kalmaması ve sektörel ihtiyaçların karşılanması yönüyle değerlendirilmesinde fayda görülmektedir.

Bu nedenle havacılık sektörünün özel durumunun dikkate alınması, yalnızca öz kaynaklarını kullanarak, genel bütçeden herhangi bir ödenek talep etmeyen DHMİ Genel Müdürlüğünün yatırım ihtiyaçlarının karşılanması için, gerekli ödeneklerin tahsisi önem arz etmektedir.

4.4 DENİZYOLU SEKTÖRÜ

36 KANAL İSTANBUL PROJESİ

İstanbul'un Avrupa yakasında Karadeniz ve Marmara Denizi'ni bağlayacak ve yaklaşık olarak uzunluğu 45 km olan Kanal İstanbul Projesi; bölgesinin ekonomik, sosyal, kentsel yapısını etkileyecek büyüklükte bir projedir. Etüt Proje ve Danışmanlık hizmeti kapsamında yer alan tüm teknik çalışmalar (Kanal güzergahının kesinleştirilmesi, jeolojik, jeoteknik, hidrojeolojik, ekolojik vb. çalışmalar ile navigasyon ve kanal içi trafik simülasyon çalışmaları) tamamlandı.

Bakanlığımız tarafından hazırlanan ÇED Raporu Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı tarafından 17 Ocak 2020 tarihinde onaylandı.

20.03.2020 tarihinde Sayın Cumhurbaşkanımızın imzasıyla Kanal İstanbul Projesinin, Yap-İşlet-Devret ihale modeli ile yapılmasının yetkisi Bakanlığımıza verildi.

Projenin 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı 16.03.2021 tarihinde kesinleşti.

Bölgenin 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı ve 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı ise Sazlıdere Barajı ile Karadeniz arasında 1, 2 ve 3 etap şeklinde 28/10/2021 tarihinde Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı tarafından kesinleştirilmiş olup, söz konusu etaplara ilişkin imar planları 10.01.2022 tarihinde Bakanlık Makam Olur'u ile onaylandı. İlk 3 etabı tamamlanmış olup, Marmara Denizi ile Sazlıdere Barajı arasının planlama çalışmalarına geçildi.

Diğer taraftan DSİ tarafından Sazlıdere Barajı'nın Doğu kolu olan Şamlar Bendi'nin hayata geçirilmesi ile ilgili mühendislik çalışmaları yürütülmekte olup, çalışmalar son aşamaya geldi.

Güzergâhta yer alan kültür varlıkları ve sit alanları ile ilgili çalışmalar Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı ve Kültür ve Turizm Bakanlığı ile koordineli yürütülmektedir.

Diğer yandan projenin, geçtiği güzergâhta ulaşım köprü imalatlarının proje çalışmaları tamamlandı. Köprülerin başlatılması için ilgili kurumlar koordine edilmektedir.

Başakşehir-Kayaşehir Otoyolu kapsamında yer alan ve Kanal İstanbul üzerinden geçen Sazlıdere Köprüsü'nün temeli 26 Haziran 2021 tarihinde atılmış olup, Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından ilgili çalışmalar yürütülmektedir.

Çerkezköy-Kapıkule Demiryolu Tüneli'nin çalışmaları da devam etmektedir.

Kanal İstanbul'un altından tünel ile geçecek Halkalı-Ispartakule arası demiryolu hattının ihalesi 31.05.2022 tarihinde yapılmış olup, çalışmalar devam etmektedir.

37 HALİÇ KOMPLEKSİ PROJESİ (TERSANE İSTANBUL-HALİÇ)

6,9 milyar TL maliyetli ve YİD modeliyle gerçekleştirilecek proje kapsamında 2 adet her biri minimum 70 yat kapasiteli yat limanı ve tesisi ile dükkanlar, ofis vb. satış üniteleri, alışveriş merkezi, yeme-içme alanları, sinema, kongre merkezi, kapalı garaj, 1.000 kişilik camii, 2 adet 5 yıldızlı 400 odalı otel, apart/butik oteller vb. yapılar bulunmaktadır. Ayrıca Türkiye'nin çok önemli 2 müzesi burada inşa edilecek. Bunlardan bir tanesi, Sarıyer'de olan Sadberk Hanım Müzesi buraya taşınacak. İlk defa bir Kadın Müzesi burada inşa edilmiş olacak.

İkinci müze de Türk İslam Eserleri Müzesi olarak inşa edilecek. Bunlarla birlikte ülkemizin kültür hayatına katkıda bulunmuş olunacak. İmar planı çalışmaları tamamlanmış olup, 23 Şubat 2019 tarihinde temeli atılarak işe başlanmıştır. Projenin yatırım süresi 4 (dört) yıl olup, işletme süresi 45 (kırk beş) yıldır (Toplam 49 yıl). Halka açılacak birinci etabın 2023 yılının ilk yarısında tamamlanması hedeflenmektedir.

38 RİZE İYİDERE LOJİSTİK LİMANI İNŞAATI

1,7 milyar TL proje bedeli bulunan limanımız; genel kargo, dökme yük olmak üzere 11 milyon ton yük elleçleme kapasitesi olmakla birlikte 100.000 araç/yıl Ro-Ro ve 100.000 TEU/yıl konteyner olmak üzere toplam 13 milyon ton kapasiteye sahip olacaktır.

19.08.2020 tarihinde sözleşmesi imzalanmış, 28.08.2020 tarihinde işe başlanmıştır. Çalışmalar devam etmekte olup, projenin 2024 yılı içerisinde tamamlanması planlanmaktadır.

4.5 HABERLEŞME SEKTÖRÜ

39 HABERLEŞME UYDUSU PROJESİ

• Yerli Haberleşme Uydusu: Türksat 6A

İlk yerli haberleşme uydusu Türksat 6A'nın üretim ve test çalışmaları TUSAŞ TAI tesislerinde kurulan Uzay Sistemleri Entegrasyon ve Test (USET) Merkezinde devam etmektedir. Projenin Mühendislik Modelinin 2022 yılı Ağustos ayı itibarıyla tüm entegrasyon ve test faaliyetleri tamamlanmıştır. Mühendislik Modelinden edinilen tecrübeler halihazırda entegrasyon ve test faaliyetleri devam eden Uçuş Modeli çalışmalarına aktarılmaktadır. Uçuş Modeli'nde sistem seviyesi entegrasyon faaliyetleri büyük ölçüde tamamlanmış ve sistem seviyesi testleri devam etmektedir. Space X firması ile Türksat 6A fırlatma hizmetleri temini sözleşmesi Temmuz 2021 tarihinde imzalanmış ve yürürlüğe girmiş olup, sözleşmeye bağlı koordinasyonlar Türksat tarafından yürütülmektedir. Ülkemizin, haberleşme uydusu üretebilen 10 ülke arasında yer almasını sağlayacak uydunun 2023 yılında uzaya fırlatılması hedeflenmektedir.

40 KAMU ENTEGRE VERİ MERKEZİ PROJESİ

Projeyle önümüzdeki dönemde kamu veri merkezlerinin bütünleştirilmesi ve etkin hizmet verilmesi sağlanacaktır. Fizibilite etüdünün tamamlanmasının ardından tasarım, standartlar, kanuni düzenlemeler, inşaat vb. gerekli işler yürütülecektir. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Tabiat Varlıklarını Koruma Genel Müdürlüğü onayı ile İmar Planı kesinlik kazanmış olup fizibilite etüdü çalışmaları devam etmektedir.

41 MOBİL HABERLEŞME ALTYAPISI OLMAYAN YERLEŞİM YERLERİNE ALTYAPI KURULMASI PROJESİ

Bu alanda yürütülen projelerle, mobil haberleşme altyapısı bulunmayan 2575 yerleşim yerinde evrensel hizmet kapsamında 4.5G teknolojisi ile haberleşme hizmeti sunulması sağlanmıştır.

42 T-ANI

Türksat A.Ş., 15 yılı aşkın süredir bilişim dünyasındaki hızlı gelişim ve dönüşüme ayak uydurulabilmek adına kurum ve kuruluşların e-dönüşüm süreçlerinin gerçekleştirilmesi, bilgi teknolojileri alanındaki gereksinimlerinin karşılanması ve ihtiyaç duyulan yerli-milli yazılım ve sistem çözümlerinin geliştirilebilmesi için hizmetler sunmaktadır.

Bu kapsamda oluşan yeni ihtiyaçlara çözüm sunmak için proje-portföy yönetimi ve siber güvenlik başta olmak üzere yeni ürün ve hizmetlerimiz hakkında katılımcıları bilgilendirmek ve bilişim alanındaki yenilikçi teknolojileri deneyimleyebilmek adına, Sayın Bakanımız Adil KARAİSMAİLOĞLU'nun teşrifleri ile 02.11.2022 tarihinde T-ANI etkinliği gerçekleştirilmiştir.

Söz konusu etkinlikte tanıtımı yapılan yeni ürün ve hizmetler;

•**Elektronik Kimlik Doğrulama Sistemi:** T.C. Kimlik Kartının hem şifre hem de biyometrik veri ile elektronik olarak doğrulanmasını sağlayan sistemdir. Sistem, kimlik kartının yetkili kurum tarafından verildiğini, vatandaşın kartın sahibi olduğunu, kimlik doğrulama sırasında hizmet verilen yerde olduğunu, kimlik doğrulama işleminin nerede, ne zaman ve kim tarafından niçin gerçekleştirildiğini denetim altında tutmaktadır.

•**SORGU (Siber Olgunluk Risk ve Güvenlik Denetimi Uygulaması):** Türksat Bilişim tarafından geliştirilen siber güvenlik, olgunluk, risk ve uyumluluk platformudur. SORGU, altyapının siber güvenlik olgunluğunu ölçerek buna göre önceliklendirme ve iyileştirme yapmaktadır. Platform, Cumhurbaşkanlığı Dijital Dönüşüm Ofisi, Bilgi ve İletişim Güvenliği Rehberi gibi regülasyonlara hızlı uyum sağlayabilmektedir.

•**ProjeM (Proje, Porföy ve Ekosistem Yönetim Sistemi):** Türksat Bilişim bünyesinde geliştirilen proje, portföy ve ekosistem yönetim çözümüdür. Sistem, PMI standartlarına uygun olarak kullanıcının yetki seviyesine göre (Üst yönetim, program yöneticisi, proje yöneticisi, idari personel vb.) projelerin; mali, paydaş, risk, fırsat ve tedarik yönetimi gibi temel proje yönetimi bilgi alanları dahilinde yönetilmesine yardımcı olmaktadır.

TANI
22 YENİDEN YENİYE
TANI
22 YENİDEN YENİYE

5. ÖNDE GELEN ULAŞTIRMA YATIRIMLARININ ETKİ ANALİZ RAPORLARI

ÖNDE GELEN ULAŞTIRMA YATIRIMLARININ ETKİ ANALİZ RAPORLARI

Çalışma kapsamında seçili ulaştırma altyapı yatırımlarının ekonomik faydaları ve tasarruf etkileri hesaplanmıştır. Ekonomik faydaların hesaplanmasında Girdi-Çıktı Yaklaşımı, tasarruf etkilerinin hesaplanmasında parçadan bütüne sosyal refah etkisi yaklaşımı kullanılmıştır.

- Bu kapsamda geliştirilen yöntem, yaklaşım, temel kabul ve varsayımlar ışığında çeşitli proje yatırımlarının etkileri hesaplanmıştır.
- Sonuçlar proje özelinde fayda-maliyet analizi sonuçları olarak değerlendirilmemelidir. Projenin inşaat ve faaliyet döneminde ekonomiye ve toplumsal refaha katkıları, karşı-olgusal durumun projesiz durum olduğu varsayımıyla hesaplanmıştır.
- Ekonomik faydalar kapsamında yatırım yapılan dönem ve faaliyette olduğu dönem süresince ulusal ekonomiye GSYH, üretim, ihracat, vergi geliri ve istihdam faydaları hesaplanmıştır.
- Tasarruf etkileri kapsamında zaman, yaşam ve yaralanma, bakım ve tamir, yakıt ve çevre etkileri hesaplanmıştır.

Ekonomik Faydalar

- Ekonomik faydaların (GSYH, üretim, istihdam, ihracat ve vergi geliri) hesaplanması için genel denge prensibi ile çalışan, benzer birçok ulusal ve uluslararası çalışmada kullanılan Leontief Girdi-Çıktı Modeli benimsenmiştir.
- Leontief Girdi-Çıktı Modelinde 2003, 2007, 2011 ve 2014 yıllarına ait World Input Output Database (WIOD) ticaret tabloları kullanılmıştır.
- Sektör bazlı üretim çarpanlarının hesaplanmasında girdi-çıktı tabloları ve sosyoekonomik veriler kullanılmıştır. Hesaplanan üretim faydası yalnızca nihai malları değil, ara malları da kapsamaktadır.
- Sektör bazlı üretim çarpanları ve ilgili ulusal sosyoekonomik veriler kullanılarak GSYH, istihdam, ihracat ve vergi çarpanları hesaplanmıştır.

Çarpanlar yatırımların doğrudan ve dolaylı faydalarını hesaplayacak şekilde geliştirilmiş, projenin yatırım ve faaliyet dönemi faydalarını ortaya koyar şekilde hesaplanmıştır.

- Yatırım dönemi faydalarının tahmininde yatırım büyüklüğü ve inşaat sektörü çarpanları kullanılmaktadır.
- Faaliyet dönemi faydalarının tahmininde ilgili sektörün taşımacılık çarpanı ile proje sayesinde oluşan ilave ciro kullanılmaktadır.

Tasarruf Etkileri

- Yapılan bu projelerde çeşitli alanlarda tasarruf oluşmaktadır.
- Benimsenen yaklaşımla tasarruf etkileri sayısallaştırılmış ve parasallaştırılmıştır.
- Zaman tasarrufu
- Azalan emisyonların
- Azalan yakıt, bakım ve işletme maliyetleri
- Azalan trafik kazaları
- Bu hesaplamalar zaman, yaşam, yaralanma, bakım, tamir, yakıt ve çevre tasarrufları olarak detaylandırılmıştır.
- Tasarruf etkileri projenin faaliyete geçtiği yıldan bugüne yarattığı kümülatif tasarruf etkilerini sektörler ve etkiler özelinde ortaya koymaktadır.

TERMİNOLOJİ

Ekonomik Faydalar

- Yatırım Dönemi: Yatırımın inşaat dönemi, inşaatın yapıldığı ve/veya ekipman tedariki yapılan dönem.
- Faaliyet Dönemi: Yatırımların faaliyete geçtiği dönemden bugüne kadarki dönem. Yatırımla ilişkilendirilen ilave gelirler faaliyet döneminde oluşur.
- Ekonomik Faydalar: Yatırımların faaliyet ve yatırım dönemlerinde ulusal ekonomi için ürettiği faydalar.
  - Üretim: Yapılan yatırımların ara mal ve nihai mal üretimine yaptığı toplam katkıyı USD olarak ifade etmektedir.
  - GSYH: Yapılan yatırımların yarattığı üretimdeki artış nedeniyle GSYH'ye etki eden katkıyı USD olarak ifade etmektedir.
  - İhracat: Yapılan yatırımların oluşturduğu ilave üretimin ihracata etki eden kısmını USD olarak ifade etmektedir.
  - Vergi: Yapılan yatırımların yarattığı üretimdeki artışın getirdiği vergi etkisidir. USD olarak ifade edilmektedir.
  - İstihdam: Yapılan yatırımların yarattığı üretimi gerçekleştirmek için gerekli ilave işi, yıllık ortalama istihdam (kişi-yıl) olarak ortaya koymaktadır.

Tasarruf Etkileri

- **Zaman:** Seyahat süresinin azalmasıyla elde edilen zaman tasarrufunun parasal karşılığıdır. Tasarruf edilen süre (saat) ve bir kişinin bir saatinin (kişi başına düşen GSYH değeri ve yıllık uyku dışı süre verileriyle hesaplanmaktadır) ekonomik değeriyle hesaplanmaktadır.
- **Yakıt:** Yol uzunluğunun, yolun kaplama cinsinin, yolun eski/yeni olmasının veya ulaşım modunun değişmesi nedeniyle daha az yakıt kullanılması sebebiyle tasarruf edilen yakıtın parasal karşılığıdır. Karşı-olgusal duruma göre tasarruf edilen yakıt miktarı ile ilgili yılın yakıt değeri çarpılarak hesaplanmaktadır.

- **Çevre:** Yol uzunluğunun, kaplama cinsinin, yolun eski/yeni olmasının veya ulaşım modunun değişmesi nedeniyle daha az salınan karbondioksit emisyonlarının parasal karşılığıdır. Tasarruf edilen CO^2 emisyon miktarı ve kilogram başına CO^2 emisyon maliyeti ile hesaplanmaktadır.
- **Yaşam:** Yol uzunluğunun, yolun eski/yeni olmasının veya ulaşım modunun değişmesi nedeniyle kazaların önüne geçilmesi sebebiyle engellenen ölümlerin parasal karşılığıdır. Mevcut durum ve karşı-olgusal duruma göre meydana gelen yolcu-km başına kaza ve ölüm istatistikleri ve bir kişinin hayatının ekonomik değeri kullanılarak hesaplanmaktadır.
- **Yaralanma:** Yol uzunluğunun, yolun eski/yeni olmasının veya ulaşım modunun değişmesi nedeniyle kazaların önüne geçilmesi sebebiyle engellenen yaralanmaların parasal karşılığıdır. Mevcut durum ve karşı-olgusal duruma göre meydana gelen yolcu-km başına kaza ve yaralanma istatistikleri ve bir kişinin trafik kazasında yaralanma maliyeti kullanılarak hesaplanmaktadır.
- **Bakım:** Yol uzunluğunun, kaplama cinsinin, yolun eski/yeni olmasının veya ulaşım modunun değişmesi nedeniyle bakım masraflarının azalmasının parasal karşılığıdır. Karşı-olgusal duruma göre tasarruf edilen taşıt-km ile ilgili yılın taşıt-km başına bakım maliyeti değeri çarpılarak hesaplanmaktadır.Tamir: Yol uzunluğunun, yolun eski/yeni olmasının veya ulaşım modunun değişmesi nedeniyle engellenen kazalar sayesinde tamir masraflarının azalmasının parasal karşılığıdır. Mevcut durum ve karşı-olgusal duruma göre meydana gelen taşıt-km başına kaza istatistikleri ve kaza başına ortalama hasar maliyeti kullanılarak hesaplanmaktadır.
- **Eşdeğer Araç:** Farklı araç sınıflarının o güzergahta gittiği yolun, yolun tamamını kateden bir binek araç cinsinden değerlerinin toplamı.
- **Yatırım Büyüklüğü:** Projenin hayata geçirilmesinde yatırım dönemi boyunca toplam yatırım harcamasıdır. USD olarak ifade edilmiştir.

1 İSTANBUL HAVALİMANI

İstanbul Havalimanı Türkiye ekonomisine 27,8 Milyar USD GSYH, 60 Milyar USD üretim, 5 Milyar USD ihracat, 1,5 Milyar USD vergi geliri ve yıllık ortalama 128,2 bin kişi istihdam faydası sağlamıştır. Faaliyet dönemi boyunca toplumsal refaha toplam 271,1 Milyon USD tasarruf etkisi sağlamıştır.

Yatırım profil bilgileri

- 8,5 Milyar USD yatırım büyüklüğü
- 2015-2018 inşaat dönemi
- 2019 itibarıyla faaliyete başlanmıştır

Ekonomik Faydalar

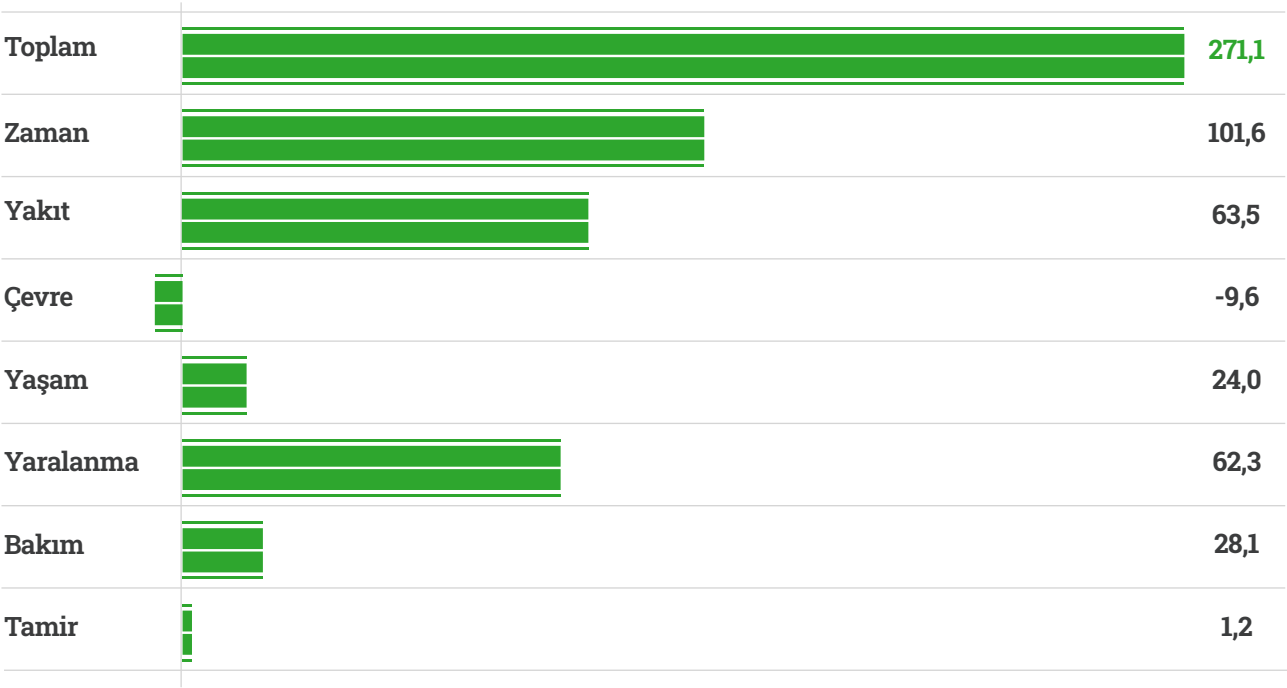
- Ulusal ekonomiye 27,8 Milyar USD GSYH, 60 Milyar USD üretim, 5 Milyar USD ihracat, 1,5 Milyar USD vergi geliri ve yıllık ortalama 128,2 bin kişi istihdam faydası

DÖNEM ETKİLERİ			TOPLAM ETKİ
GSYH	Yatırım	8.578,4 Milyon USD	27.804,0 Milyon USD
	Faaliyet	19.225,7 Milyon USD	
Üretim	Yatırım	18.477,8 Milyon USD	60.045,7 Milyon USD
	Faaliyet	41.567,9 Milyon USD	
İhracat	Yatırım	1.599,7 Milyon USD	4.978,5 Milyon USD
	Faaliyet	3.378,8 Milyon USD	
Vergi	Yatırım	399,1 Milyon USD	1.482,9 Milyon USD
	Faaliyet	1.083,8 Milyon USD	
İstihdam	Yıllık Ortalama		128,2 Bin Kişi

Tasarruf Etkileri

- Faaliyet dönemi olan 2019-2022 döneminde toplam 271,1 Milyon USD büyüklüğünde tasarruf etkisi

Toplam, Milyon USD, 2019-2022



2 MARMARAY

Marmaray Türkiye ekonomisine 3,6 Milyar USD GSYH, 7,8 Milyar USD üretim, 717,7 Milyon USD ihracat, 177 Milyon USD vergi geliri ve yıllık ortalama 7,7 bin kişi istihdam faydası sağlamıştır. Faaliyet dönemi boyunca toplumsal refaha toplam 2,7 Milyar USD tasarruf etkisi sağlamıştır.

Yatırım Profil Bilgileri

- 3,2 Milyar USD yatırım büyüklüğü
- 2004-2013 1. etap inşaat dönemi
- 2013 itibarıyla 1. etap faaliyete başlamıştır
- 2013-2019 yıllarında 5 durak faaliyettedir
- 2011-2019 2. etap inşaat dönemi
- 2019 itibarıyla 2. etap faaliyete başlamıştır
- 2019 yılı sonrasında 43 durak faaliyettedir
- Faaliyet dönemi gişe geliri 306,5 Milyon USD
- Toplam taşınan yolcu sayısı 730,3 Milyon kişi
- 2013-2019 yıllarında:
- Yolu 13 km kısaltmıştır
- Seyahat süresini 34 dakika azaltmıştır
- 2019 yılı sonrasında:
  - Yolu 15 KM kısaltmıştır
  - Seyahat süresini 72 dakika azaltmıştır

Ekonomik Faydalar

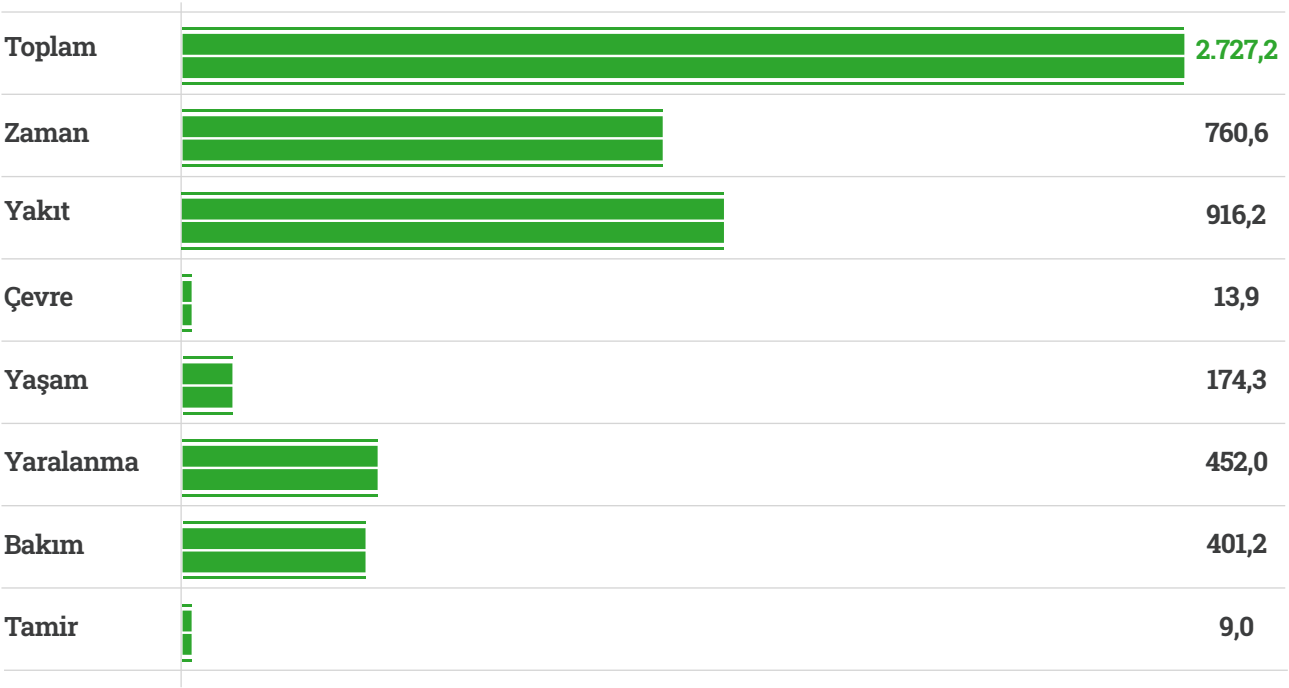
- Ulusal ekonomiye 3,6 Milyar USD GSYH, 7,8 Milyar USD üretim, 717,7 Milyon USD ihracat, 177,0 Milyon USD vergi geliri ve yıllık ortalama 7,7 bin kişi istihdam faydası

DÖNEM ETKİLERİ			TOPLAM ETKİ
GSYH	Yatırım	3.277,4 Milyon USD	3.599,3 Milyon USD
	Faaliyet	321,9 Milyon USD	
Üretim	Yatırım	7.145,3 Milyon USD	7.761,8 Milyon USD
	Faaliyet	616,6 Milyon USD	
İhracat	Yatırım	671,0 Milyon USD	717,7 Milyon USD
	Faaliyet	46,7 Milyon USD	
Vergi	Yatırım	151,3 Milyon USD	177,0 Milyon USD
	Faaliyet	25,7 Milyon USD	
İstihdam	Yıllık Ortalama		7,7 Bin Kişi

Tasarruf Etkileri

- Faaliyet dönemi olan 2013-2022 döneminde toplam 2,7 Milyar USD büyüklüğünde tasarruf etkisi

Toplam, Milyon USD, 2013-2022



3 KUZEY MARMARA OTOYOLU (YAVUZ SULTAN SELİM KÖPRÜSÜ DAHİL)

Kuzey Marmara Otoyolu Türkiye ekonomisine 9,7 Milyar USD GSYH, 21 Milyar USD üretim, 1,8 Milyar USD ihracat, 510,8 Milyon USD vergi geliri ve yıllık ortalama 42,5 bin kişi istihdam faydası sağlamıştır. Faaliyet dönemi boyunca toplumsal refaha toplam 2,9 Milyar USD tasarruf etkisi sağlamıştır.

Yatırım Profil Bilgileri

- 7,9 Milyar USD yatırım büyüklüğü
- 2013-2022 inşaat dönemi
- 2016 yılından itibaren çeşitli kesitler halinde kullanıma açılmıştır.
- 2016: Fenertepe-Paşaköy Kesimi
- 2017: Paşaköy-Mecidiye
- 2018: Mecidiye-Odayeri ve Yassıören-Fatih kesimi
- 2019: Kurnaköy 2-Mermerciler
- 2020: Yassıören-Kınalı ve Mermerciler-TEM Akyazı
- Faaliyet dönemi gişe geliri 1,8 Milyar USD
- Toplam 2,1 Milyar taşıt-km yol tasarrufu sağlamıştır
- Toplam 1,45 Milyar yolcu-saat zaman tasarrufu sağlamıştır

Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Kuzey Marmara Otoyolu'nun bir parçasıdır. Kuzey Marmara Otoyolu'nun hesaplanan ekonomik faydaları ve tasarruf etkilerine Yavuz Sultan Selim Köprüsü dahildir.

Ekonomik Faydalar

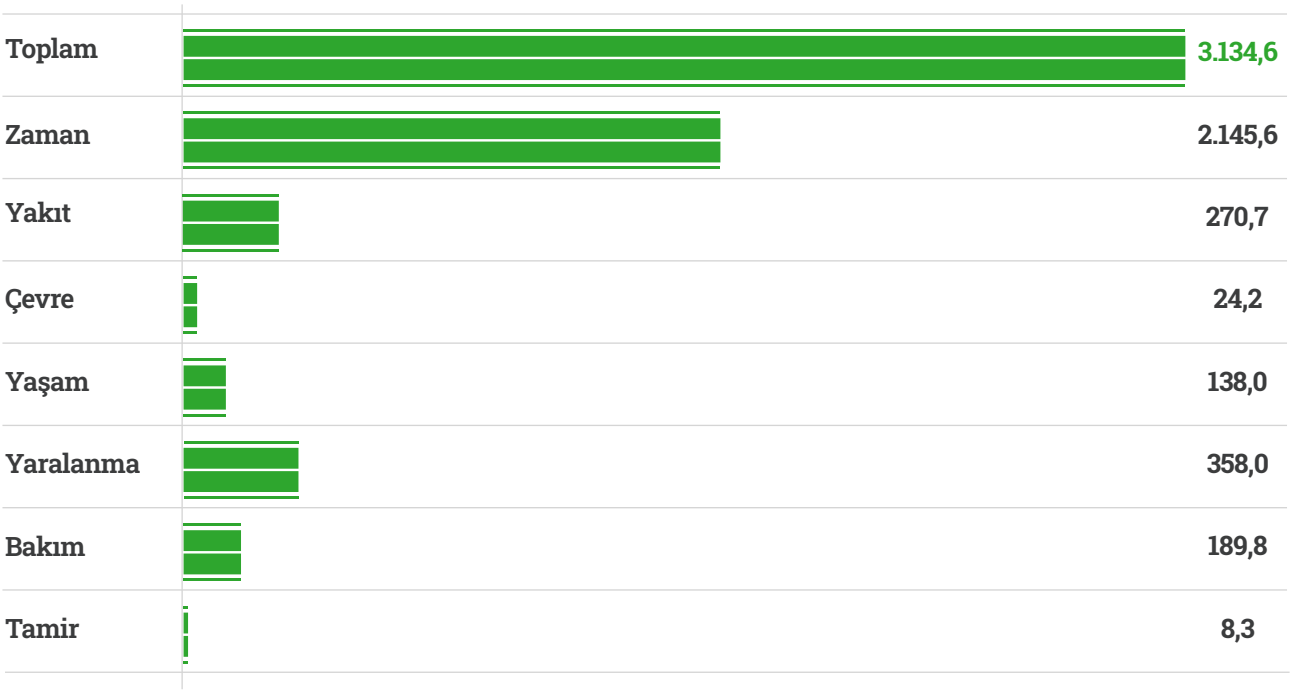
- Ulusal ekonomiye 9,7 Milyar USD GSYH, 20,6 Milyar USD üretim, 1,7 Milyar USD ihracat, 510,8 Milyon USD vergi geliri ve yıllık ortalama 42,5 bin kişi istihdam faydası

	DÖNEM ETKİLERİ		TOPLAM ETKİ
GSYH	Yatırım	8.062,6 Milyon USD	9.762,4 Milyon USD
	Faaliyet	1.882,9 Milyon USD	
Üretim	Yatırım	17.366,9 Milyon USD	20.622,3 Milyon USD
	Faaliyet	3,606,0 Milyon USD	
İhracat	Yatırım	1.503,5 Milyon USD	1.749,8 Milyon USD
	Faaliyet	272,8 Milyon USD	
Vergi	Yatırım	375,2 Milyon USD	510,8 Milyon USD
	Faaliyet	150,3 Milyon USD	
İstihdam	Yıllık Ortalama		42,5 Bin Kişi

Tasarruf Etkileri

- Faaliyet dönemi olan 2016-2022 döneminde toplam 3,1 Milyar USD büyüklüğünde tasarruf etkisi

Toplam, Milyon USD, 2016-2022



4 YAVUZ SULTAN SELİM KÖPRÜSÜ

Yavuz Sultan Selim Köprüsü Türkiye ekonomisine 1,1 Milyar USD GSYH, 2,4 Milyar USD üretim, 199,1 Milyon USD ihracat, 63,5 Milyon USD vergi geliri ve yıllık ortalama 5,2 bin kişi istihdam faydası sağlamıştır. Faaliyet dönemi boyunca toplumsal refaha toplam 1,8 Milyar USD tasarruf etkisi sağlamıştır.

Yatırım Profil Bilgileri

- 810 Milyon USD yatırım büyüklüğü
- 2014-2016 inşaat dönemi
- 2016 itibarıyla faaliyete başlanmıştır
- Faaliyet başlangıcından itibaren elde edilen toplam gişe geliri 301 Milyon USD
- Faaliyete geçtiği tarih itibarıyla kullanan eş değer araç sayısı 98,8 Milyon
- Alternatifi olan en yüksek standartlı karayoluna göre mesafeyi 25 km kısaltmıştır
- Seyahat süresini 45 dakika azaltmıştır
- Toplam 1,6 Milyar taşıt-km yol tasarrufu sağlamıştır
- Toplam 687 Milyon yolcu-saat zaman tasarrufu sağlamıştır

Yavuz Sultan Selim Köprüsü Kuzey Marmara Otoyolu'nun bir parçasıdır. Bu bölümde Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nün ekonomik faydaları ve tasarruf etkileri ayrıca hesaplanmıştır.

Ekonomik Faydalar

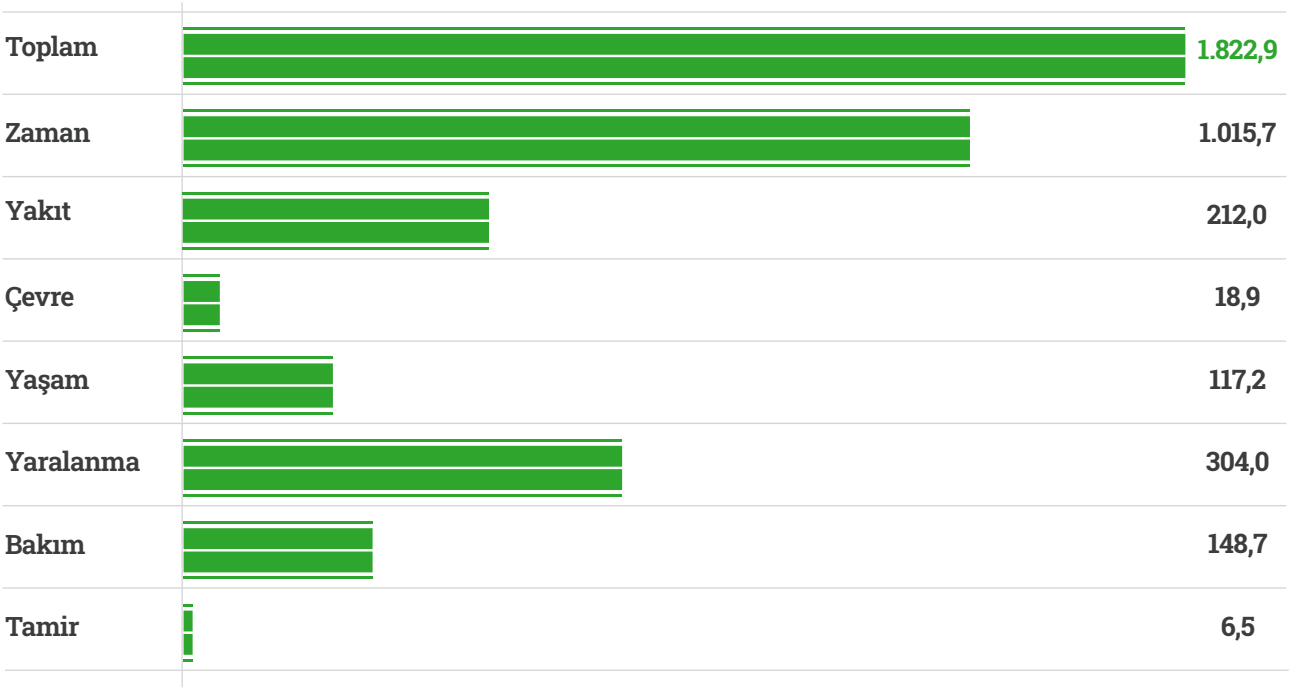
- Ulusal ekonomiye 1,1 Milyar USD GSYH, 2,4 Milyar USD üretim, 199,1 Milyon USD ihracat, 63,5 Milyon USD vergi geliri ve yıllık ortalama 5,2 bin kişi istihdam faydası

DÖNEM ETKİLERİ			TOPLAM ETKİ
GSYH	Yatırım	821,6 Milyon USD	1.138,0 Milyon USD
	Faaliyet	316,5 Milyon USD	
Üretim	Yatırım	1.769,6 Milyon USD	2.375,7 Milyon USD
	Faaliyet	606,1 Milyon USD	
İhracat	Yatırım	153,2 Milyon USD	199,1 Milyon USD
	Faaliyet	45,8 Milyon USD	
Vergi	Yatırım	38,2 Milyon USD	63,5 Milyon USD
	Faaliyet	25,3 Milyon USD	
İstihdam	Yıllık Ortalama		5,2 Bin Kişi

Tasarruf Etkileri

- Faaliyet dönemi olan 2016-2022 döneminde toplam 1,8 Milyar USD büyüklüğünde tasarruf etkisi

Toplam, Milyon USD, 2016-2022



5 OSMANGAZİ KÖPRÜSÜ

Osmangazi Köprüsü Türkiye ekonomisine 2,5 Milyar USD GSYH, 5,2 Milyar USD üretim, 432,5 Milyon USD ihracat, 152,8 Milyon USD vergi geliri ve yıllık ortalama 9,4 bin kişi istihdam faydası sağlamıştır. Faaliyet dönemi boyunca toplumsal refaha toplam 2,0 Milyar USD tasarruf etkisi sağlamıştır.

Yatırım Profil Bilgileri

- 1,5 Milyar USD yatırım büyüklüğü
- 2013-2016 inşaat dönemi
- 2016 itibarıyla faaliyete başlanmıştır
- Faaliyet başlangıcından itibaren elde edilen toplam gişe geliri 991,0 Milyon USD
- Faaliyete geçtiği tarih itibarıyla kullanan eş değer araç sayısı 53,9 Milyon
- Alternatifi olan en yüksek standartlı karayoluna göre göre mesafeyi 77 km kısaltmıştır
- Seyahat süresini 74 dakika azaltmıştır
- Toplam 3,7 Milyar taşıt-km yol tasarrufu sağlamıştır

Osmangazi Köprüsü, İstanbul - İzmir Otoyolu'nun bir parçasıdır. Bu bölümde Osmangazi Köprüsü'nün ekonomik faydaları ve tasarruf etkileri ayrıca hesaplanmıştır.

Ekonomik Faydalar

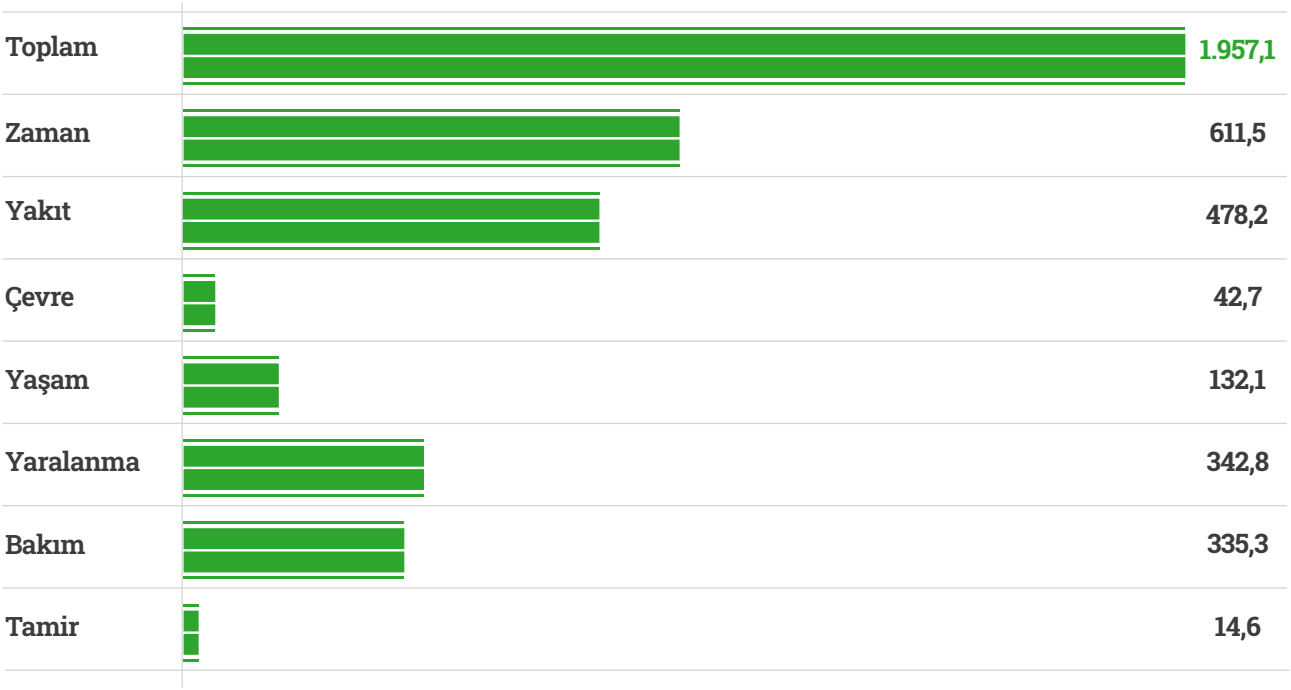
- Ulusal ekonomiye 2,5 Milyar USD GSYH, 5,2 Milyar USD üretim, 432,5 Milyon USD ihracat, 152,8 Milyon USD vergi geliri ve yıllık ortalama 9,4 bin kişi istihdam faydası

	DÖNEM ETKİLERİ		TOPLAM ETKİ
GSYH	Yatırım	1.498,9 Milyon USD	2.539,9 Milyon USD
	Faaliyet	1.041,0 Milyon USD	
Üretim	Yatırım	3.232,7 Milyon USD	5.226,4 Milyon USD
	Faaliyet	1.993,7 Milyon USD	
İhracat	Yatırım	281,7 Milyon USD	432,5 Milyon USD
	Faaliyet	150,8 Milyon USD	
Vergi	Yatırım	69,7 Milyon USD	152,8 Milyon USD
	Faaliyet	83,1 Milyon USD	
İstihdam	Yıllık Ortalama		9,4 Bin Kişi

Tasarruf Etkileri

- Faaliyet dönemi olan 2016-2022 döneminde toplam 2,0 Milyar USD büyüklüğünde tasarruf etkisi

Toplam, Milyon USD, 2016-2022



6 AVRASYA TÜNELİ

Avrasya Tüneli Türkiye ekonomisine 2 Milyar USD GSYH, 4,1 Milyar USD üretim, 340,4 Milyon USD ihracat, 116,5 Milyon USD vergi geliri ve yıllık ortalama 7,7 bin kişi istihdam faydası sağlamıştır. Faaliyet dönemi boyunca toplumsal refaha toplam 765,2 Milyon USD tasarruf etkisi sağlamıştır.

Yatırım Profil Bilgileri

- 1,2 Milyar USD yatırım büyüklüğü
- 2013-2017 inşaat dönemi
- 2017 itibarıyla faaliyete başlanmıştır
- Faaliyet başlangıcından itibaren elde edilen toplam gişe geliri 580 Milyon USD
- Kullanan toplam araç sayısı 74 Milyon
- Yolu 12 KM kısaltmıştır
- Seyahat süresini 33 dakika kısaltmıştır
- Toplam 1 Milyar taşıt-km yol tasarrufu sağlamıştır
- Toplam 275,3 Milyon yolcu-saat zaman tasarrufu sağlamıştır.

Ekonomik Faydalar

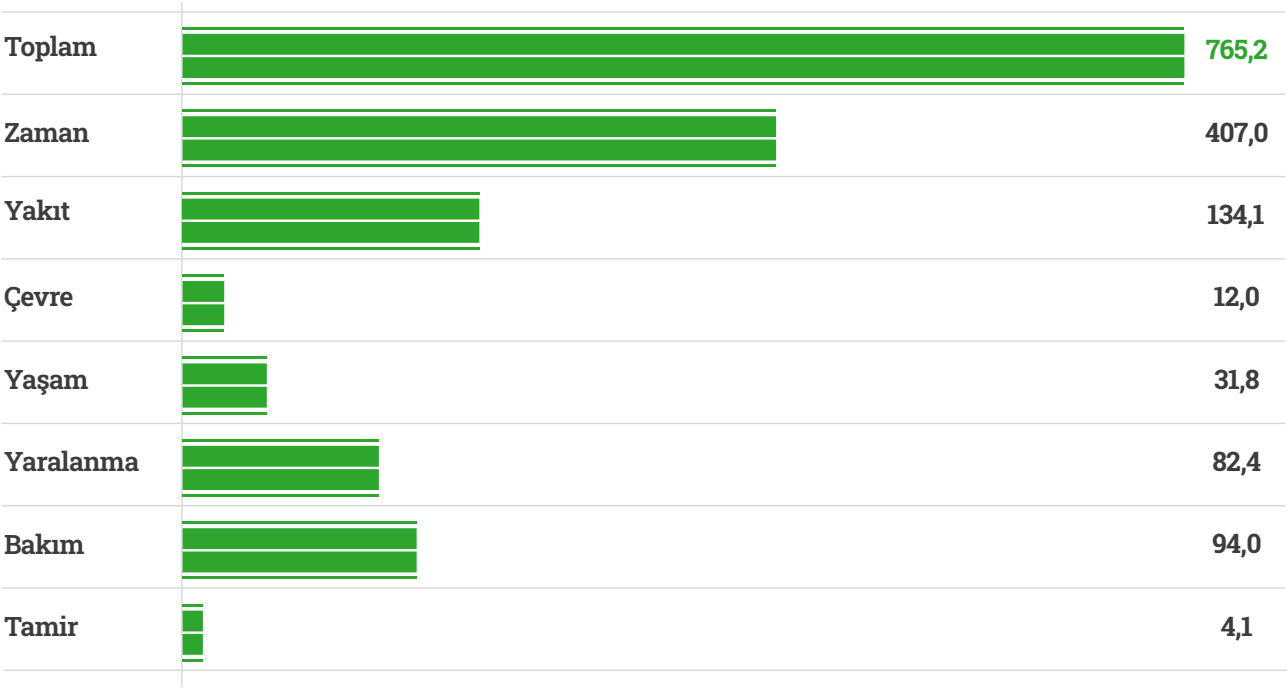
- Ulusal ekonomiye 2 Milyar USD GSYH, 4,1 Milyar USD üretim, 340,4 Milyon USD ihracat, 116,5 Milyon USD vergi geliri ve yıllık ortalama 7,7 bin kişi istihdam etkisi

DÖNEM ETKİLERİ			TOPLAM ETKİ
GSYH	Yatırım	1.262,8 Milyon USD	1.986,6 Milyon USD
	Faaliyet	723,7 Milyon USD	
Üretim	Yatırım	2.720,3 Milyon USD	4.106,3 Milyon USD
	Faaliyet	1.386,0 Milyon USD	
İhracat	Yatırım	235,6 Milyon USD	340,4 Milyon USD
	Faaliyet	104,9 Milyon USD	
Vergi	Yatırım	58,7 Milyon USD	116,5 Milyon USD
	Faaliyet	57,8 Milyon USD	
İstihdam	Yıllık Ortalama		7,7 Bin Kişi

Tasarruf Etkileri

- Faaliyet dönemi olan 2017-2022 döneminde toplam 765,2 Milyon USD büyüklüğünde tasarruf etkisi

Toplam, Milyon USD, 2017-2022



7 ANKARA – NİĞDE OTOYOLU

Ankara - Niğde Otoyolu Türkiye ekonomisine 1,3 Milyar USD GSYH, 2,7 Milyar USD üretim, 182,6 Milyon USD ihracat, 60,6 Milyon USD vergi geliri ve yıllık ortalama 10,2 bin kişi istihdam faydası sağlamıştır. Faaliyet dönemi boyunca toplumsal refaha toplam 202 Milyon USD tasarruf etkisi sağlamıştır.

Yatırım Profil Bilgileri

- 1,4 Milyar USD yatırım büyüklüğü
- 2017-2020 inşaat dönemi
- 2020 yılından itibaren 2 kesit halinde kullanıma açılmıştır
  - Eylül 2020'de, 1. ve 3. Kesimleri
  - Aralık 2020'de, 2. Kesim ve Kırşehir bağlantı yolu
- Faaliyet dönemi gişe geliri 59,7 Milyon USD
- Faaliyete geçtiği tarih itibarıyla kullanan eş değer araç sayısı 9 Milyon
- Toplam 451,5 Milyon Taşıt-km yol tasarrufu sağlamıştır
- Toplam 30,1 Milyon yolcu-saat zaman tasarrufu sağlamıştır.

Ekonomik Faydalar

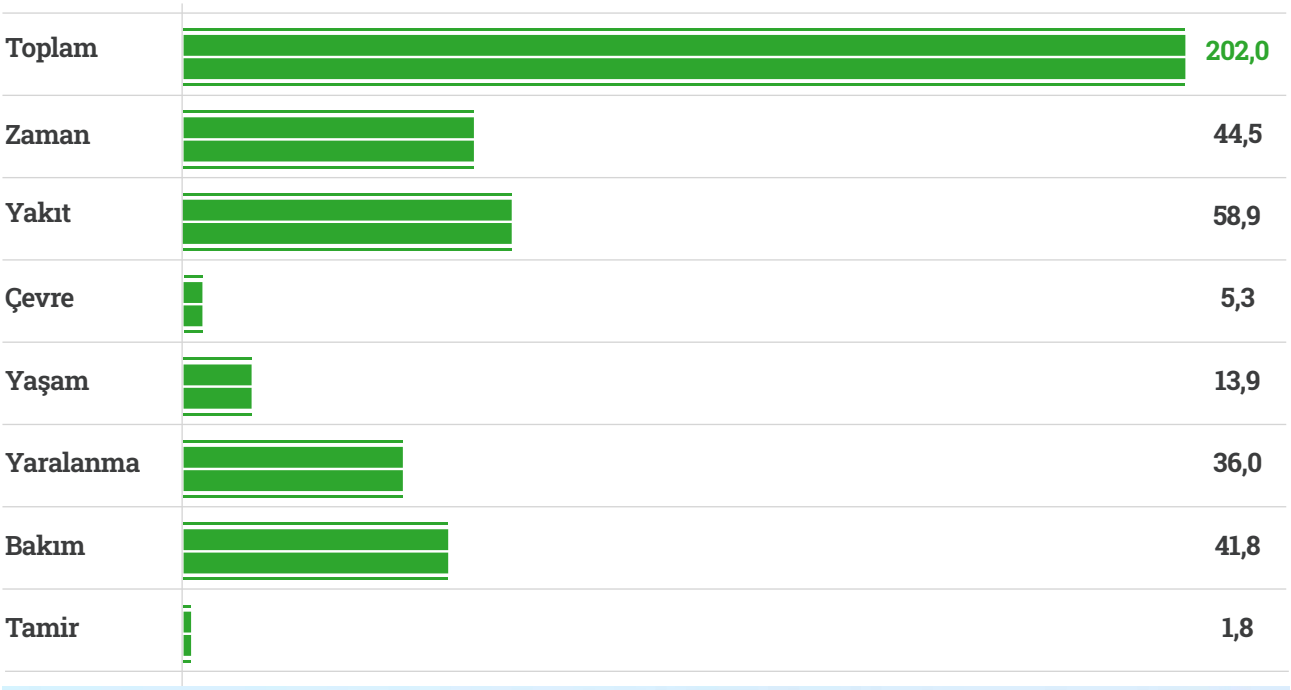
- Ulusal ekonomiye 1,3 Milyar USD GSYH, 2,7 Milyar USD üretim, 182,6 Milyon USD ihracat, 60,6 Milyon USD vergi geliri ve yıllık ortalama 10,2 bin kişi istihdam faydası

DÖNEM ETKİLERİ			TOPLAM ETKİ
GSYH	Yatırım	1.188,4 Milyon USD	1.250,9 Milyon USD
	Faaliyet	62,5 Milyon USD	
Üretim	Yatırım	2.560,8 Milyon USD	2.680,0 Milyon USD
	Faaliyet	119,2 Milyon USD	
İhracat	Yatırım	173,7 Milyon USD	182,6 Milyon USD
	Faaliyet	8,8 Milyon USD	
Vergi	Yatırım	55,6 Milyon USD	60,6 Milyon USD
	Faaliyet	5,0 Milyon USD	
İstihdam	Yıllık Ortalama		10,2 Bin Kişi

Tasarruf Etkileri

- Faaliyet dönemi olan 2020-2022 döneminde toplam 202 Milyon USD büyüklüğünde tasarruf etkisi

Toplam, Milyon USD, 2020-2022



8 İSTANBUL - İZMİR OTOYOLU (OSMANGAZİ KÖPRÜSÜ DAHİL)

İstanbul - İzmir Otoyolu Türkiye ekonomisine 8,9 Milyar USD GSYH, 18,7 Milyar USD üretim, 1,6 Milyar USD ihracat, 476,9 Milyon USD vergi geliri ve yıllık ortalama 28,9 bin kişi istihdam faydası sağlamıştır. Faaliyet dönemi boyunca toplumsal refaha toplam 7 Milyar USD tasarruf etkisi sağlamıştır.

Yatırım Profil Bilgileri

- 6,9 Milyar USD yatırım büyüklüğü
- 2010-2019 inşaat dönemi
- Faaliyet dönemi gişe geliri 1,8 Milyar USD
- Faaliyete geçtiği tarih itibarıyla kullanan eş değer araç sayısı 145 Milyon
- Toplam 2 Milyar yolcu-saat zaman tasarrufu sağlamıştır
- Toplam 12,3 Milyar taşıt-km tasarrufu yapılmıştır
- Faaliyete geçtiği tarih itibarıyla kullanan eş değer araç sayısı 145 milyon

Osmangazi Köprüsü, İstanbul - İzmir Otoyolu'nun bir parçasıdır. İstanbul - İzmir Otoyolu'nun hesaplanan ekonomik faydaları ve tasarruf etkilerine Osmangazi Köprüsü dahildir.

Ekonomik Faydalar

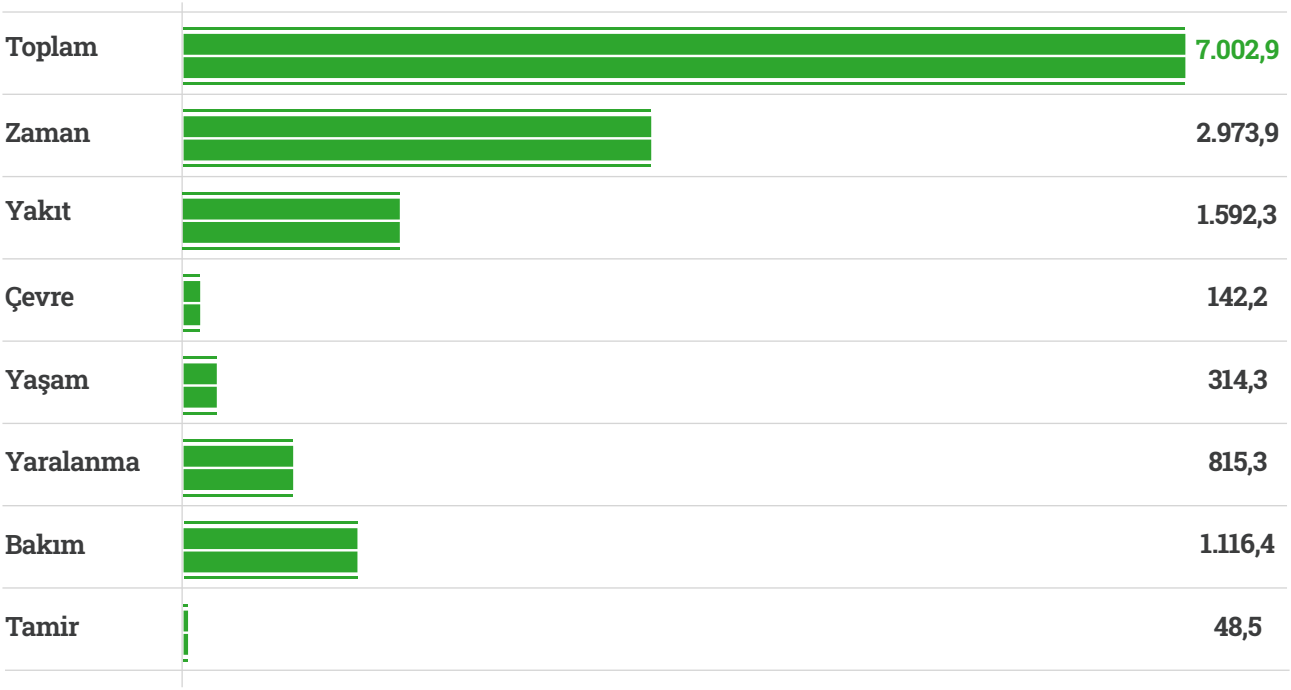
- Ulusal ekonomiye 8,9 Milyar USD GSYH, 18,8 Milyar USD üretim, 1,6 Milyar USD ihracat, 476,9 Milyon USD vergi geliri ve yıllık ortalama 28,9 bin kişi istihdam faydası

	DÖNEM ETKİLERİ		TOPLAM ETKİ
GSYH	Yatırım	7.040,1 Milyon USD	8.912,1 Milyon USD
	Faaliyet	1.872,1 Milyon USD	
Üretim	Yatırım	15.173,9 Milyon USD	18.759,2 Milyon USD
	Faaliyet	3.585,2 Milyon USD	
İhracat	Yatırım	1.318,0 Milyon USD	1.589,6 Milyon USD
	Faaliyet	271,2 Milyon USD	
Vergi	Yatırım	327,6 Milyon USD	476,9 Milyon USD
	Faaliyet	149,4 Milyon USD	
İstihdam	Yıllık Ortalama		28,9 Bin Kişi

Tasarruf Etkileri

- Faaliyet döneminde toplam 7 Milyar USD büyüklüğünde tasarruf etkisi

Toplam, Milyon USD



9 MENEMEN - ALİAĞA - ÇANDARLI OTOYOLU

Menemen - Aliağa - Çandarlı Otoyolu Türkiye ekonomisine 540 Milyon USD GSYH, 1,2 Milyar USD üretim, 98,9 Milyon USD ihracat, 26,6 Milyon USD vergi geliri ve yıllık ortalama 4,1 bin kişi istihdam faydası sağlamıştır. Faaliyet dönemi boyunca toplumsal refaha toplam 90,2 Milyon USD tasarruf etkisi sağlamıştır.

Yatırım Profil Bilgileri

- 490,1 Milyon USD yatırım büyüklüğü
- 2017-2020 inşaat dönemi
- Faaliyet dönemi gişe geliri 40,9 Milyon USD
- Faaliyete geçtiği tarih itibarıyla kullanan eş değer araç sayısı 6,9 Milyon
- Toplam 55 Milyon taşıt-km yol tasarrufu sağlamıştır
- Toplam 48,1 Milyon yolcu-saat zaman tasarrufu sağlamıştır.

Ekonomik Faydalar

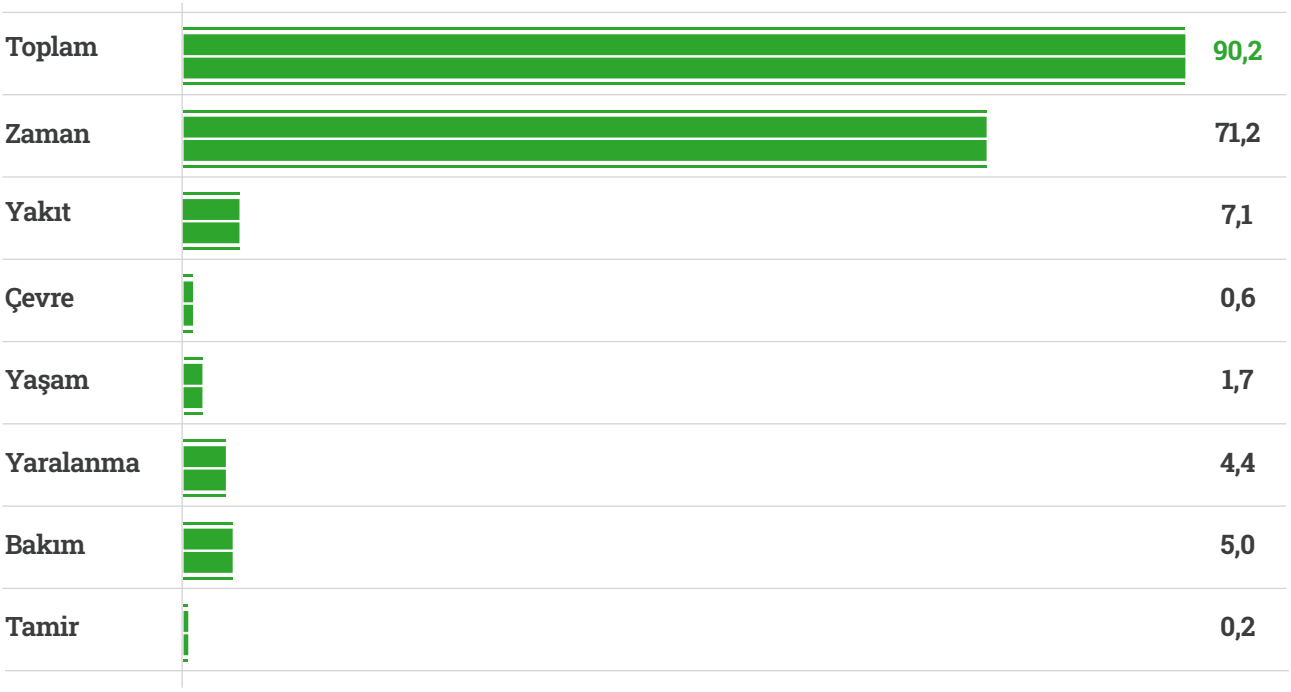
- Ulusal ekonomiye 540 Milyar USD GSYH, 1,2 Milyar USD üretim, 98,9 Milyon USD ihracat, 26,6 Milyon USD vergi geliri ve yıllık ortalama 4,1 bin kişi istihdam faydası

	DÖNEM ETKİLERİ		TOPLAM ETKİ
GSYH	Yatırım	497,1 Milyon USD	540,0 Milyon USD
	Faaliyet	43,0 Milyon USD	
Üretim	Yatırım	1.070,7 Milyon USD	1.152,9 Milyon USD
	Faaliyet	82,3 Milyon USD	
İhracat	Yatırım	92,7 Milyon USD	98,9 Milyon USD
	Faaliyet	6,2 Milyon USD	
Vergi	Yatırım	23,1 Milyon USD	26,6 Milyon USD
	Faaliyet	3,4 Milyon USD	
İstihdam	Yıllık Ortalama		4,1 Bin Kişi

Tasarruf Etkileri

- Faaliyet döneminde toplam 90,2 Milyon USD büyüklüğünde tasarruf etkisi

Toplam, Milyon USD



10 MALKARA - ÇANAKKALE OTOYOLU VE 1915 ÇANAKKALE KÖPRÜSÜ

Malkara - Çanakkale Otoyolu ve 1915 Çanakkale Köprüsü Türkiye ekonomisine 2,8 Milyar USD GSYH, 6,1 Milyar USD üretim, 528,8 Milyon USD ihracat, 132,5 Milyon USD vergi geliri ve yıllık ortalama 22,6 bin kişi istihdam faydası sağlamıştır. Faaliyet dönemi boyunca toplumsal refaha toplam 23,5 Milyon USD tasarruf etkisi sağlamıştır.

Yatırım Profil Bilgileri

- 2,8 Milyar USD yatırım büyüklüğü
- 2017-2022 inşaat dönemi
- Faaliyet dönemi gişe geliri 12,9 Milyon USD
- Faaliyete geçtiği tarih itibarıyla kullanan eş değer araç sayısı 1,4 Milyon
- Toplam 47,9 Milyon taşıt-km yol tasarrufu sağlamıştır
- Toplam 4,7 Milyon yolcu-saat zaman tasarrufu sağlamıştır.

Ekonomik Faydalar

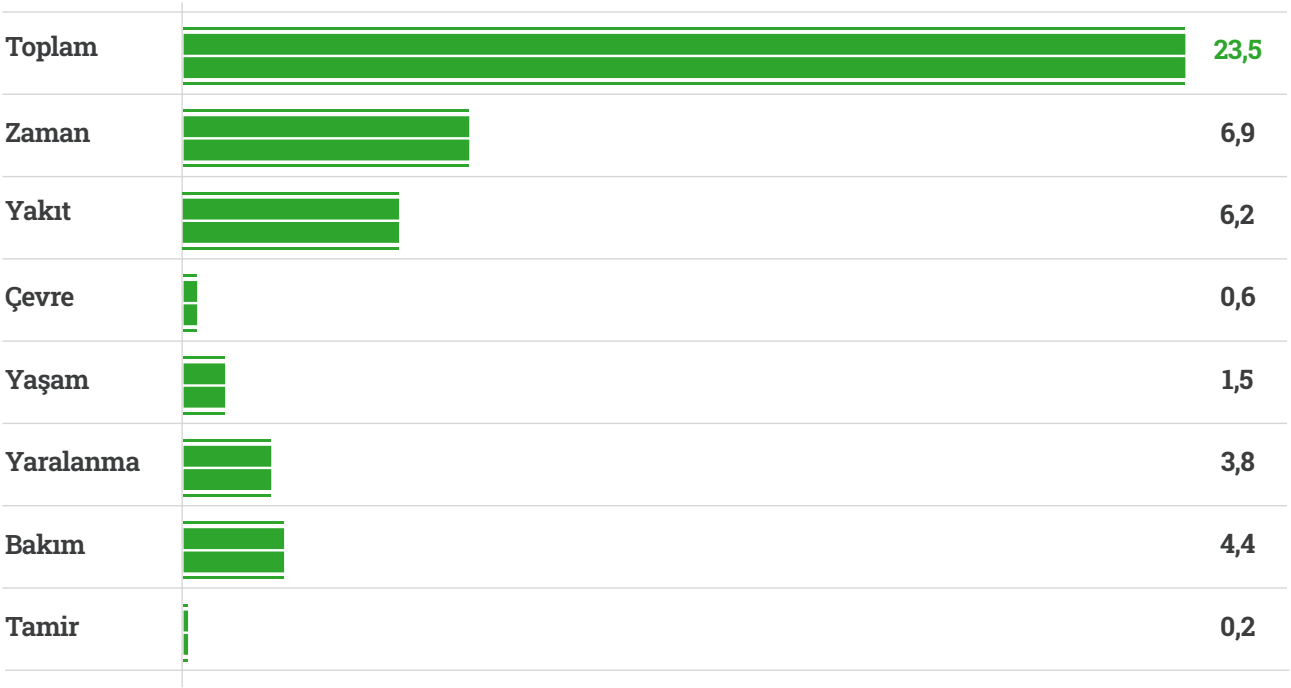
- Ulusal ekonomiye 2,8 Milyar USD GSYH, 6,1 Milyar USD üretim, 528,8 Milyon USD ihracat, 132,5 Milyon USD vergi geliri ve yıllık ortalama 22,6 bin kişi istihdam faydası

	DÖNEM ETKİLERİ		TOPLAM ETKİ
GSYH	Yatırım	2.824,9 Milyon USD	2.838,5 Milyon USD
	Faaliyet	13,6 Milyon USD	
Üretim	Yatırım	6.084,8 Milyon USD	6.110,8 Milyon USD
	Faaliyet	30,0 Milyon USD	
İhracat	Yatırım	526,8 Milyon USD	528,8 Milyon USD
	Faaliyet	2,0 Milyon USD	
Vergi	Yatırım	131,4 Milyon USD	132,5 Milyon USD
	Faaliyet	1,1 Milyon USD	
İstihdam	Yıllık Ortalama		22,6 Bin Kişi

Tasarruf Etkileri

- Faaliyet dönemi olan 2022 döneminde toplam 23,5 Milyon USD büyüklüğünde tasarruf etkisi

Toplam, Milyon USD, 2022



11 İSTANBUL - ANKARA YHT

İstanbul - Ankara YHT Türkiye ekonomisine 3,9 Milyar USD GSYH, 8,5 Milyar USD üretim, 812,3 Milyon USD ihracat, 186,2 Milyon USD vergi geliri ve yıllık ortalama 9,3 bin kişi istihdam faydası sağlamıştır. Faaliyet dönemi boyunca toplumsal refaha toplam 123,4 Milyon USD tasarruf etkisi sağlamıştır.

Yatırım Profil Bilgileri

- 3,6 Milyar USD yatırım büyüklüğü
- 2006-2022 inşaat dönemi
- Faaliyet dönemi gişe geliri 200,8 Milyon USD
- Kullanan toplam yolcu sayısı 20,7 Milyon Kişi
- Toplam 50 Milyon yolcu-saat zaman tasarrufu sağlamıştır.

Ekonomik Faydalar

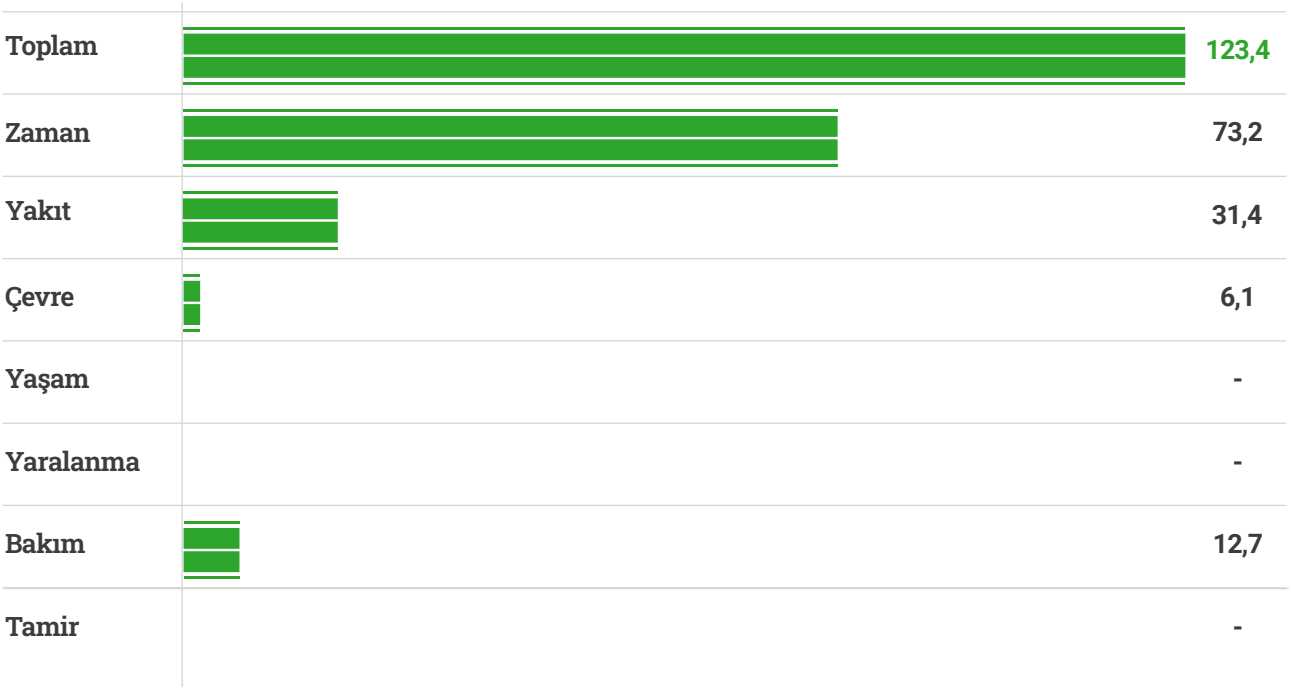
- Ulusal ekonomiye 3,9 Milyar USD GSYH, 8,5 Milyar USD üretim, 812,3 Milyon USD ihracat, 186,2 Milyon USD vergi geliri ve yıllık ortalama 9,3 bin kişi istihdam faydası

	DÖNEM ETKİLERİ		TOPLAM ETKİ
GSYH	Yatırım	3.685,9 Milyon USD	3.896,8 Milyon USD
	Faaliyet	210,9 Milyon USD	
Üretim	Yatırım	8.069,2 Milyon USD	8.473,1 Milyon USD
	Faaliyet	404,0 Milyon USD	
İhracat	Yatırım	781,8 Milyon USD	812,3 Milyon USD
	Faaliyet	30,6 Milyon USD	
Vergi	Yatırım	169,4 Milyon USD	186,2 Milyon USD
	Faaliyet	16,8 Milyon USD	
İstihdam	Yıllık Ortalama		9,3 Bin Kişi

Tasarruf Etkileri

- Faaliyet dönemi olan 2014-2022 döneminde toplam 123,4 Milyon USD büyüklüğünde tasarruf etkisi

Toplam, Milyon USD, 2014-2022



12 KONYA - KARAMAN YHT

Konya – Karaman YHT Türkiye ekonomisine 221,9 Milyon USD GSYH, 477,9 Milyon USD üretim, 41,4 Milyon USD ihracat, 10,3 Milyon USD vergi geliri ve yıllık ortalama 1,2 bin kişi istihdam faydası sağlamıştır. Faaliyet dönemi boyunca toplumsal refaha toplam 582,1 Bin USD tasarruf etkisi sağlamıştır.

Yatırım Profil Bilgileri

- 218,5 Milyon USD yatırım büyüklüğü
- 2014-2022 inşaat dönemi
- Toplam 148,1 Bin yolcu-saat tasarruf sağlamıştır

Ekonomik Faydalar

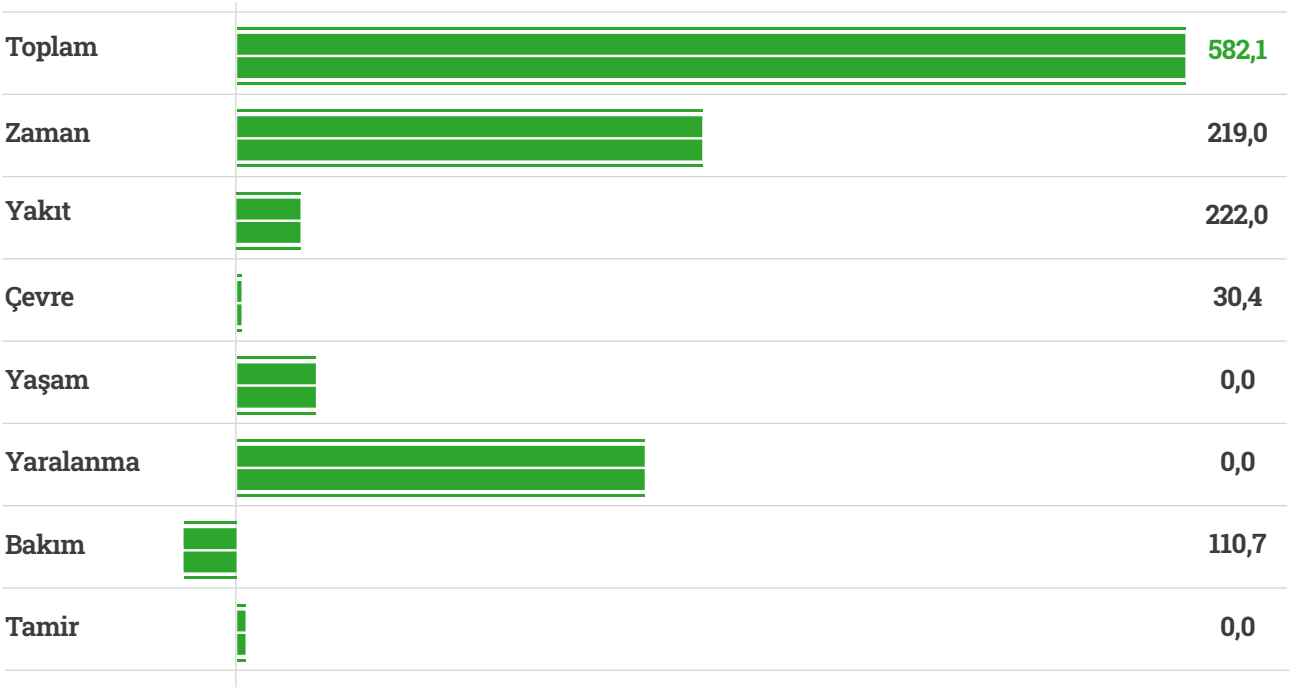
- Ulusal ekonomiye 221,9 Milyon USD GSYH, 477,9 Milyon USD üretim, 41,4 Milyon USD ihracat, 10,3 Milyon USD vergi geliri ve yıllık ortalama 1,2 bin kişi istihdam faydası

	DÖNEM ETKİLERİ		TOPLAM ETKİ
GSYH	Yatırım	221,6 Milyon USD	221,9 Milyon USD
	Faaliyet	241,6 Bin USD	
Üretim	Yatırım	477,4 Milyon USD	477,9 Milyon USD
	Faaliyet	462,7 Bin USD	
İhracat	Yatırım	41,3 Milyon USD	41,4 Milyon USD
	Faaliyet	35,0 Bin USD	
Vergi	Yatırım	10,3 Milyon USD	10,3 Milyon USD
	Faaliyet	19,3 Bin USD	
İstihdam	Yıllık Ortalama		1,2 Bin Kişi

Tasarruf Etkileri

- Faaliyet dönemi olan 2022 döneminde toplam 783,5 Bin USD büyüklüğünde tasarruf etkisi

Toplam, Bin USD, 2022



13 BAKÜ - TİFLİS - KARS HATTI

Bakü - Tiflis - Kars Hattı Türkiye ekonomisine 839,6 Milyon USD GSYH, 1,8 Milyar USD üretim, 168,2 Milyon USD ihracat, 39,6 Milyon USD vergi geliri ve yıllık ortalama 2,3 bin kişi istihdam faydası sağlamıştır.

Yatırım Profil Bilgileri

- 808,1 Milyon USD yatırım büyüklüğü
- 2008-2017 inşaat dönemi
- Faaliyet dönemi yük geliri 20,6 Milyon USD
- Taşınan yük miktarı 1,3 Milyon Ton

Ekonomik Faydalar

- Ulusal ekonomiye 839,6 Milyon USD GSYH, 1,8 Milyar USD üretim, 168,2 Milyon USD ihracat, 39,6 Milyon USD vergi geliri ve yıllık ortalama 2,3 bin kişi istihdam faydası

	DÖNEM ETKİLERİ		TOPLAM ETKİ
GSYH	Yatırım	817,9 Milyon USD	839,6 Milyon USD
	Faaliyet	21,7 Milyon USD	
Üretim	Yatırım	1.781,2 Milyon USD	1.822,6 Milyon USD
	Faaliyet	41,5 Milyon USD	
İhracat	Yatırım	165,0 Milyon USD	168,2 Milyon USD
	Faaliyet	3,1 Milyon USD	
Vergi	Yatırım	37,8 Milyon USD	39,6 Milyon USD
	Faaliyet	1,7 Milyon USD	
İstihdam	Yıllık Ortalama		2,3 Bin Kişi

Londra
Prag
Bratislava
Budapeşte
Belgrad
Sofya
İstanbul
Ankara
Kars
Tiflis
Bakü
Aktau

14 FİLYOS LİMANI

Filyos Limanı Türkiye ekonomisine 634,6 Milyon USD GSYH, 1,4 Milyar USD üretim, 118,5 Milyon USD ihracat, 29,6 Milyon USD vergi geliri ve yıllık ortalama 4,3 bin kişi istihdam faydası sağlamıştır.

Yatırım Profil Bilgileri

- 623,5 Milyon USD yatırım büyüklüğü
- 2016-2021 inşaat dönemi
- 2020-2022 yıllarında elleçlenen yük miktarı 375,1 Bin Ton

Ekonomik Faydalar

- Ulusal ekonomiye 634,6 Milyon USD GSYH, 1,4 Milyar USD üretim, 118,5 Milyon USD ihracat, 29,6 Milyon USD vergi geliri ve yıllık ortalama 4,3 bin kişi istihdam faydası

DÖNEM ETKİLERİ			TOPLAM ETKİ
GSYH	Yatırım	632,4 Milyon USD	634,6 Milyon USD
	Faaliyet	2,2 Milyon USD	
Üretim	Yatırım	1.362,3 Milyon USD	1.366,3 Milyon USD
	Faaliyet	4,1 Milyon USD	
İhracat	Yatırım	117,9 Milyon USD	118,5 Milyon USD
	Faaliyet	0,6 Milyon USD	
Vergi	Yatırım	29,4 Milyon USD	29,6 Milyon USD
	Faaliyet	0,1 Milyon USD	
İstihdam	Yıllık Ortalama		4,3 Bin Kişi

KANUNI

15 RİZE - ARTVİN HAVALİMANI

Rize - Artvin Havalimanı Türkiye ekonomisine 543,2 Milyon USD GSYH, 644,4 Milyon USD üretim, 101,8 Milyon USD ihracat, 25,7 Milyon USD vergi geliri ve yıllık ortalama 4,3 bin kişi istihdam faydası sağlamıştır. Faaliyet dönemi boyunca toplumsal refaha toplam 1,2 Milyon USD tasarruf etkisi sağlamıştır.

Yatırım Profil Bilgileri

- 527,1 Milyon USD yatırım büyüklüğü
- 2017-2022 inşaat dönemi
- Toplam 396,6 Bin yolcu-saat tasarruf sağlamıştır
- 157,0 Bin yolcu taşınmıştır
- 1.258 Ton yük taşınmıştır

Ekonomik Faydalar

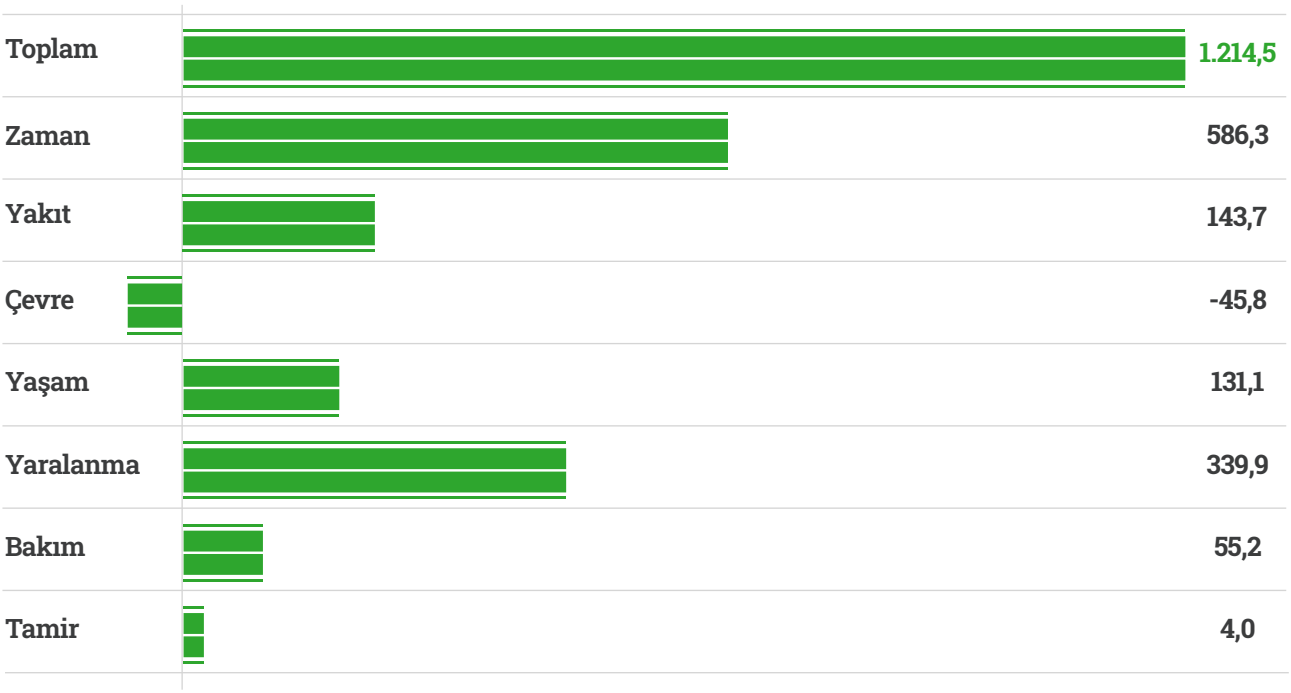
- Ulusal ekonomiye 543,2 Milyon USD GSYH, 644,4 Milyon USD üretim, 101,8 Milyon USD ihracat, 25,7 Milyon USD vergi geliri ve yıllık ortalama 4,3 bin kişi istihdam faydası

	DÖNEM ETKİLERİ		TOPLAM ETKİ
GSYH	Yatırım	534,6 Milyon USD	543,2 Milyon USD
	Faaliyet	8,6 Milyon USD	
Üretim	Yatırım	624,4 Milyon USD	644,4 Milyon USD
	Faaliyet	19,9 Milyon USD	
İhracat	Yatırım	99,7 Milyon USD	101,8 Milyon USD
	Faaliyet	2,1 Milyon USD	
Vergi	Yatırım	24,9 Milyon USD	25,7 Milyon USD
	Faaliyet	0,8 Milyon USD	
İstihdam	Yıllık Ortalama		4,3 Bin Kişi

Tasarruf Etkileri

- Faaliyet dönemi olan 2022 döneminde toplam 1,2 Milyon USD büyüklüğünde tasarruf etkisi

Toplam, Bin USD, 2022



T.C. ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI

Strateji Geliştirme Başkanlığı
Yatırım Yönetimi ve Kontrol Daire Başkanlığı

Hakkı Turayliç Caddesi No:5 Emek Çankaya / Ankara / TÜRKİYE
Tel: 0 (312) 203 10 00 444 24 07
www.uab.gov.tr