T.C. ULAŞTIRMA BAKANLIĞI

Ulaşan ve Erişen TÜRKİYE 2009



Binali YILDIRIM
Ulaştırma Bakanı

Kasım 2009

T.C. ULAŞTIRMA BAKANLIĞI

Hakkı Turayliç Caddesi No: 5 Emek / ANKARA
Tel: 0312 203 10 00 (pbx)
www.ubak.gov.tr



"Çalışmadan, üretmeden, rahat yaşamayı alışkanlık haline getirmiş toplumlar; önce haysiyetlerini, sonra hürriyetlerini, daha sonra da istikbâllerini kaybederler."

M. Kemal Atatürk



“Ulaştırma altyapısı, enerji ve haberleşme
kalkınmanın temel altyapısıdır.
Yol medeniyettir.”

Recep Tayyip ERDOĞAN
Başbakan



UYGARLIK ERİŞMEKLE VE ULAŞMAKLA BAŞLAR

Değişen ve küreselleşen dünyada ulaşım ve bilişim altyapı yatırımları gün geçtikçe daha da önem arz etmektedir. Eşit haklara sahip bireyler için; sosyal, ekonomik ve kültürel manada "değer" telakki edilen ne varsa, bu değerlere ulaşılabilirlik ve erişilebilirlik imkânları da eşit olmalıdır.

Daha da önemlisi, ekonomik, sosyal ve kültürel değerlere ulaşmak bir yana, bu değerlerin oluşumu da varlığını yapısal anlamda ulaşım ve erişime borçludur.

Her türlü değer dolaşımının sınır tanımadığı, üretim-tüketim/arz-talep ilişkisinin yeniden şekillendiği günümüzde, insanımızın önceliklerini dikkate alarak Türkiye'nin ulaşım ve bilişim altyapısını kurmak/yenilemek, ülkemizin dünyadaki rekabet gücünü artırmakla kalmayacak, bölgesel ve küresel ölçekte yeni imkânlara da kapı aralayacaktır.

Gerek ulusal ulaşım ve erişim ağının güçlendirilmesi, gerekse uluslararası koridorlar açmak suretiyle ülkenin kıtalararası konumun sağlamlaştırılması, Avrupa Birliğine girme ve bölgesel etkin güç olma sürecindeki ülkemizin avantajlarını daha da artırmaktadır.

Hükümetimizin 2003 yılından bu yana ulaşım türlerine ayrı ayrı ve bir bütün olarak yaptığı yatırımlar; sosyal ve ekonomik sonuçları itibariyle ve oluşturduğu katma değerle ülke kalkınmasını bütün yönleriyle pozitif etkilemektedir.

Özellikle bilişim alanında yapılan yatırımların, düzenleme ve yeniliklerin dönüştürücü etkisi, genç bir nüfusa sahip olmamızın getirdiği imkânlarla birleşerek, ülkemizi dünyada daha rekabetçi ve daha dinamik bir yapıya kavuşturmaktadır.

Dün insanımız için hayal olan pek çok ulaşım ve bilişim hizmeti bugün gündelik hayatın vazgeçilmezi olmuştur ve bu bağlamda Türkiye gelişim açısından Avrupa ortalamasının üzerinde bir ivme yakalamıştır.

Elinizdeki çalışma, Hükümetimizin ulaşım ve bilişim alanında yaptığı yatırımları, geliştirdiği yeni hizmetleri ana başlıklarıyla kamuoyuyla paylaşmak için hazırlanmıştır.

100 Bini aşkın Ulaştırma Bakanlığı ailesinin her ferdinin emeği bulunan bu hizmet ve yatırımların yegane amacı ülkemizin/insanımızın daha muasır ve müreffeh olmasıdır.

Cumhuriyetimizin 100. Yılı olan 2023'teki Türkiye fotoğrafı dikkate alınarak planlanan ve yürütülen bütün bu çalışmaların doğal sonucu ise yalnızca insanımız ve ülkemiz için değil, dünya ve insanlık için de kazanım olacaktır.

Binali YILDIRIM
Ulaştırma Bakanı

İÇİNDEKİLER

10. Ulaştırma ve Haberleşme Şurası "Hedef 2023" • 11

BİLİŞİM SEKTÖRÜ • 22

Haberleşme Genel Müdürlüğü • **26**

Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu • **32**

TÜRKSAT A.Ş. • **40**

PTT Genel Müdürlüğü • **55**

KARAYOLU SEKTÖRÜ • 66

Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü • **67**

DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü • **78**

Karayolları Genel Müdürlüğü • **80**

DEMİRYOLU SEKTÖRÜ • 105

DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü • **107**

TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü • **116**

TCDD Bağlı Ortaklıkları (Tülomsaş, Tüvasaş, Tudemsaş) • **139**

DENİZYOLU SEKTÖRÜ • 166

Denizcilik Müsteşarlığı • **166**

Kıyı Emniyet Genel Müdürlüğü • **202**

DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü • **213**

HAVAYOLU SEKTÖRÜ • 222

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü • **222**

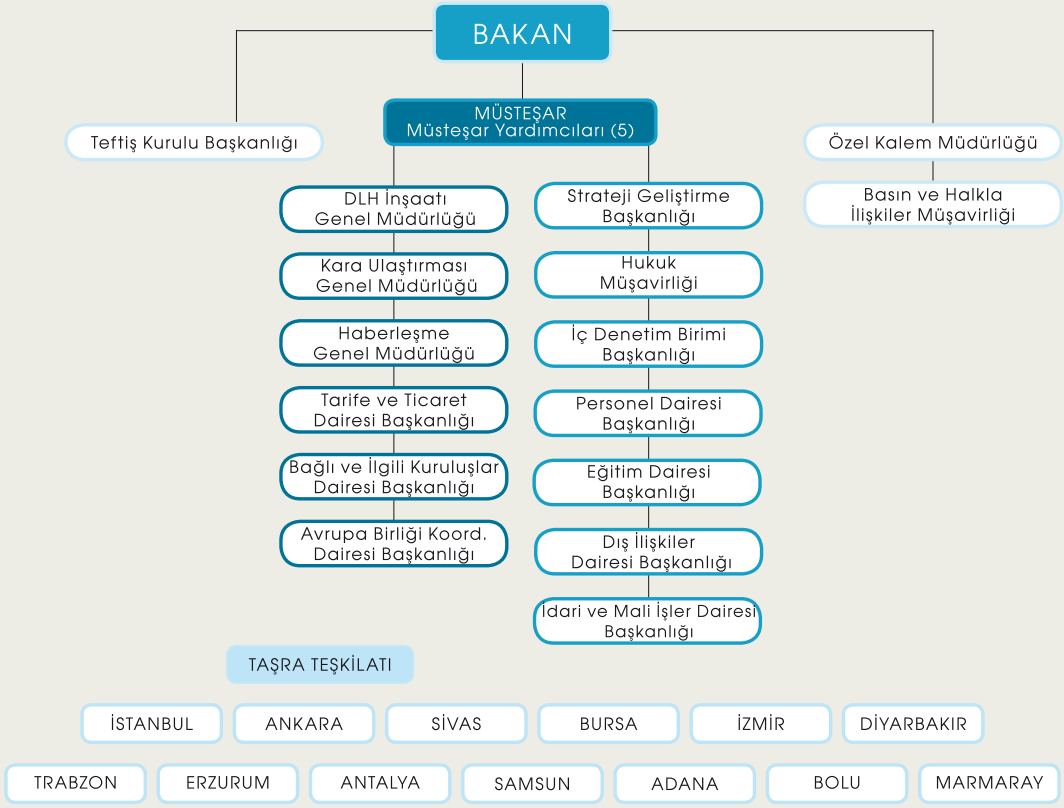
DHMİ Genel Müdürlüğü • **238**

DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü • **255**

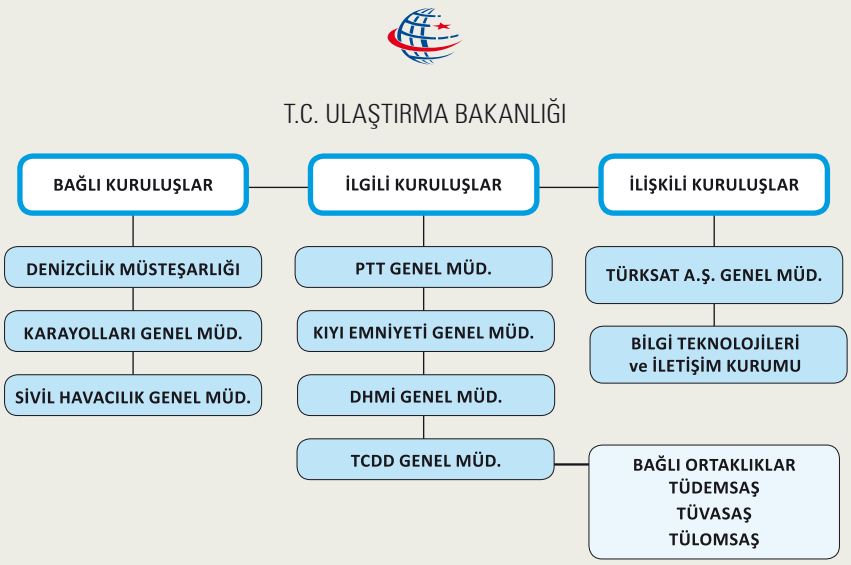
Avrupa Birliği ile İlişkiler • **259**

İkili ve Çoktaraflı Uluslar Arası İlişkiler • **273**

Organizasyon Şeması



Bağlı İlgili ve İlişkili Kuruluşlar





10. ULAŞTIRMA VE HABERLEŞME ŞURASI "HEDEF 2023"

Bilindiği üzere şuralar, bir nev'i danışma meclisleridir. Bu şuralar, işinin ehli, bilgi ve deneyimi herkes tarafından kabul görmüş, seçkin akademisyen, bürokrat ve ilgili sivil toplum kuruluşlarının temsilcilerinden oluşturulur. Önceden belirlenen konular bu danışma meclislerinde, demokratik bir ortamda etraflıca ele alınıp tartışılır ve sonunda ortak aklın egemenliğinde alınan kararlar ilgililere tavsiye edilir.

En sonuncusu 8-10 Haziran 1998 tarihlerinde yapılan 9'ncu Ulaştırma Şurası olmak üzere, Bakanlığımız tarafından bugüne kadar 9 ayrı Ulaştırma Şurası icra edilmiş ve bu şuraların tamamı, sadece iç dinamiklerle gerçekleştirilmiştir.

Ancak, küreselleşme, birleşme, özelleşme ve demokratikleşme dinamikleri arasında şekillenen yeni dünya düzeninde, uluslararası etkileşimli faaliyetlerin, yalnızca "ulusal" anlayışla ele alınması, icra edilmesi ve planlanması doğru bir yaklaşım değildir. Bu nedenle, Ulaştırma ve haberleşme sektörlerimizin geleceğinin de, yalnızca "ulusal" bazda değil, küresel boyutta ele alınarak şekillendirilmesinin gerekli, hatta zorunlu olduğu bilincinden hareketle, bir ilk daha gerçekleştirilmiş ve 10'ncu Ulaştırma ve Haberleşme Şurası uluslararası platforma taşınmıştır.

10'ncu Ulaştırma ve Haberleşme Şurası'nda, Türkiye'nin ulaştırma ve haberleşme alt yapısını tamamlayacak nitelik ve büyüklükte proje önerileri görüşülmüş ve tüm boyutlarıyla ele alınmıştır. Türk ekonomisinin adeta omurgası olarak kabul edilen ulaştırma ve haberleşme sektörlerimizin ihtiyaç duyduğu projeler, Haliç Kongre Merkezinden doğmuştur. Şurada önerilen projelerin parasal büyüklüğü 500 Milyar ABD dolarının üzerindedir. Türkiye Cumhuriyeti'nde bugüne kadar dile getirilen en büyük değişim projeleri bu şurada şekillenmiştir. Bu projeler, Türkiye'mizi dünyanın en büyük 10 ekonomisi taşıyacak kadar büyüktür.

Türkiye'yi değiştirecek 10'ncu Ulaştırma ve Haberleşme Şurası, bazı temel öngörülerle tasarlanmıştır:

• Türkiye'nin her yerinde, her yöne doğru 100 Km. seyahat eden herkese, hızlı tren veya otoyola erişim imkanının sağlanması,

• Türkiye'nin bütün ekonomi merkezlerine; organize sanayi, maden, tarım, turizm bölgeleri, liman ve terminallerine bölünmüş yol veya demiryolu bağlantısının sağlanması,

• Türk ulaşım ve haberleşme metriksilerinin Avrupa Birliği ile uyumlu hale getirilmesi,

• Teknolojik gelişmelerden en etkin şekilde yararlanılarak, Cumhuriyetimizin kuruluşunun 100'ncü kuruluş yıl dönümü olan 2023'te, Türkiye'yi, dünyanın en gelişmiş ilk 10 ülkesi arasına taşınmasına katkı sağlayacak gerekli ulaşım altyapısının kurulması,

• Bilgi ve iletişim teknolojilerinin yanı sıra, uzay, havacılık, karayolu, denizyolu ve demiryolu sektörlerinde kullanılan yerli teknolojilerin geliştirilerek, bu alanda da ülkemizi dünya ile rekabet edebilir düzeye getirmek,

Gayet tabiidir ki, bu tarihi mekanda yakılan meş'alenin sönmeden geleceğe taşınması, ülkemizdeki istikrar ortamına bağlıdır.

27 Eylül - 01 Ekim 2009 tarihlerinde İstanbul Haliç Kongre Merkezinde icra edilmiş olan 10'ncu Ulaştırma ve Haberleşme Şurası hazırlık çalışmalarına 15 Ocak 2009 tarihinde başlanmış ve 8 ay süren oldukça yoğun bir hazırlık dönemi geçirilmiştir.



Şura ile ulaştırmanın bütün alt sektörleri, ilk defa, tür ve faaliyetlerine göre tasarlanan bir matris yapısı esas alınarak ayrı ayrı çalıştaylarda incelenmiştir. Çevre, finansman, engelliler, lojistik, gibi konular da ilk defa Şura gündemine taşınarak çalıştaylarda ve panellerde tartışılmıştır.

Şura'nın icrası için oldukça geniş kapsamlı bir hazırlık çalışması yapılmıştır. Tasarlanan 28 çalıştay takımında; kamu, özel sektör, sivil toplum kuruluşları ve akademisyenlerden oluşan yaklaşık 1200 kişi çalışmış ve bu çalışmalar sonucunda 100.000 sayfadan fazla bir veri tabanı oluşturulmuştur. Tüm çalıştaylar tarafından konularıyla ilgili olarak birer rapor hazırlanmıştır. Hazırlanan raporlar, başkanlığını bizzat Sayın Bakanımızın yaptığı ve tüm çalıştay başkan ve üyelerinin katıldığı toplantılarda değerlendirilmiştir.

Şura kapsamında tasarlanan ve icra edilen 33 adet panelle çalıştaylar desteklenmiştir. İcra edilen panellerde çalıştaylar tarafından üretilen alt sektör raporlarına yerli panelistlerin yanı sıra yabancı uzmanlar tarafından da katkılar sağlanmıştır. Panellerde 260 yerli, 118 yabancı olmak üzere toplam 378 panelist yer alarak HEDEF 2023 Vizyonumuza değer katmışlardır.



Şura kapsamında gerek anahtar konuşmacıların sunumları, gerek 11 yabancı ülkenin ulaştırma bakanlarının katıldığı Bakanlar Paneli, gerekse de panelist olarak panellere katılan 120 kadar yabancı uzmanın sunumlarıyla Bakanlığımızda ulaştırma konusunda 21 farklı ülkeyi kapsayan uluslar arası bir tecrübe ve bilgi birikimi oluşmuştur.

Şura sonucunda; icra edilen 33 panelden çıkan öneriler ile çalıştay önerileri bütünleştirilerek her sektörün en önemli yirmi projesi seçilmiştir. Seçilen önemli projeler de tekrar değerlendirilerek Cumhuriyetimizin Yüzüncü Yılı'na armağan edilen projeler belirlenmiştir.



KARAYOLU

1. Bölünmüş yolların 32 bin kilometreye çıkarılması.
2. Kuzey-güney kara yolu koridorlarının iyileştirilmesi.
3. Yerleşim merkezlerine çevre yolu yapılması.
4. Kuzey Marmara Otoyolu, Tekirdağ-Çanakkale-Balıkesir Otoyolu, Ankara-Delice Otoyolu, Ankara-İzmir Otoyolu, Sivrihisar-Bursa Otoyolu, Afyon-Antalya Otoyolu, Ankara-Niğde Otoyolu, Şanlıurfa-Habur Otoyolu, Aydın-Denizli-Antalya Otoyolu, İstanbul-Ankara-Kafkasya ve İran Otoyolu, Şanlıurfa-Diyarbakır Otoyolunun yapılması.
5. Kar siperleri-çığ tünelleri ve ses panelleri, kara yolu boyunca acil yardım istasyonları, kara yolu ağının bitümlü sıcak karışım kaplama yapılması.
6. Karayolu Akademisi kurulması.
7. Tüm liman ve OSB'lerin bölünmüş yollarla bağlantılarının oluşturulması.
8. Rize-Mardin Otoyolunun inşa edilmesi.
9. Türk Otomotiv Kurumu''nun kurulması.

DENİZYOLU

10. Liman ve Deniz Tesislerinin Ulusal Ulaşım ve Trans Avrupa Ağlarına Entegre edilmesi,
11. Yeni Liman Projeleri İle Transit Ülke Konumuna Gelinmesi,
12. Elleçleme Kapasitesimizin 2023 yılına kadar 32 Milyon TEU, 500 milyon ton kuru yük, 350 milyon ton sıvı yük ve 15 milyon yolcuya ulaştırılması
13. Yurtiçi Taşımacılıkta; Denizyolu payını %15'e (Ton/km) ve Konteynerleşme oranını % 15'e (Teu) yükseltilmesi,
14. Gemi İnşa Sanayinde; 10 Milyar USD inşa geliri ve Yeni isdihtam alanlarının oluşturulması,
15. Gemi Teslim Kapasitesinde; 0.8 milyon DWT'dan 4 milyon DWT'a veya yıllık 300 adet gemi teslim sayısına ulaşılması,
16. Katma Değeri Yüksek, İleri Teknolojili Gemiler İnşa Edilmesi,
17. Marmara denizinde kuzey-güney, doğu-batı ulaşımları için modern, fonksiyonel ve intermodal taşımacılığa uygun, 2 veya 3 katlı araç yükleme boşaltma imkanları olan Ro-Ro terminalleri inşa edilmesi,
18. Kısa mesafe deniz taşımacılığına yönelik, Karadeniz ve Akdeniz limanlarına sefer yapan Ro-Ro, Ro-Pax filosu kapasitesinin artırılarak hatların çeşitlendirilmesi,
19. Doğu Akdenizde VLCC ve ULCC kapasitesinde yeni gemi inşa ve bakım onarım hizmeti verecek tersanelerin kurulması, tersanelerin yoğunlaştığı yerlerde organize yan sanayi bölgelerinin oluşturulması,
20. İki yüz adet balıkçı barınağının 55 adedinin kademeli olarak yat limanına dönüştürülmesi ya da ortak kullanım modeli oluşturulması,
21. Deniz Ticaret Filosunu Modernize Edilmesi,
22. Dünyanın en büyük on limanından en az birinin inşa edilmesi,
23. Ulusal Test ve Akreditasyon Merkezi Kurma,
24. Denizcilik Ekonomisinde Ar-Ge Payını Ulusal Hedefe Paralel %2 Seviyesine Çıkarma,
25. Kıyılarımızın dünyanın en temiz kıyıları arasına taşıyacak etkin bir çevre yönetim sisteminin kurulması,
26. Birbirine Yakın İskeleleri İhtisas Limanlarına Dönüştürülmesi,
27. Evrensel Hukuk ve AB Normlarıyla Tam Uyumlu Denizcilik Mevzuatını Sürdürülmesi,
28. Deniz ulaşımına ilaveten iç suyollarımızın etkin kılınması,
29. Gemi İnşa Sanayiinde %80 Yerli Katkı Payını Yakalama.

KENTİÇİ ULAŞIM

30. Kentiçi Ulaşım Kurumunun kurulması,
31. Trafik Kontrol Merkezi Kurulması,
32. Ulaşım Ana Planlarının Bütün Kentler için Zorunlu Olması, İmar Planları ile Paralelliği ve özürlülere uygunluğunun Onayı,
33. Kentiçi Ulaşım Sistemlerinin AB Standartlarına Uyumlu Hale Getirilmesi,
34. Engelliler ve Fiziksel Hareket Kısıtlılığı olanların ulaşımda planlama ve tasarım standardı,
35. Raylı Sistemlerde Yerli Sanayinin teşviki,
36. Kentiçi trafikte enerji dostu, çevreye duyarlı (doğalgaz-hibrit vb araç kullanımı),
37. Deniz/iç suyolu ulaşımının toplu taşıma ile entegresi ve iyileştirilmesi,
38. Kentiçi lojistiğin Ulaşım Ana Planı parçası olması,
39. Kentlere özgün otopark yönetim sisteminin kurulması,
40. Şehirlerarası taşımacılık terminallerinin kentsel toplu taşıma sistemleri ile entegre edilmesi,
41. 22 eylül tarihinin Otomobilsiz gün ilan edilmesi,
42. "Sürdürülebilir ulaşım projesi" seçilip ödüllendirilmesi.

DEMİRYOLU

43. AB ve dünya ile uyumlu Demiryolu Kanunu'nun çıkarılması,
44. Mevcut hatların yenilenmesini,
45. Tüm hatların sinyalli hale getirilmesi,
46. Tüm hatları elektrifikasyonlu hale getirilmesi,
47. Yapımları devam eden 2622 km YHT ağını 2012 yılına kadar tamamlanması,
48. 2023 yılına kadar 6792 km yeni YHT ağının inşa edilmesi,
49. 2023 yılına kadar 4707 km konvansiyonel yeni hat inşa edilmesi,
50. Başkent Ray Projesinin inşa edilmesi,
51. Egeray Projesini tamamlamak,
52. Demiryolu araç filosunun yenilenmesi,
    a) İstanbul-Basra
    b) İstanbul-Kars-Tiflis-Bakü

c) Kavkaz-Samsun-Basra

d) İstanbul-Halep-Mekke

e) İstanbul-Halep-K.Afrika koridorlarının oluşturulması,

53. Demiryolları organize sanayi bölgeleri ile özel sektörün demiryolu araç endüstrisine katkısının özendirilmesi,
54. Teknolojiyi geliştirerek trenleri tek makinistle çalıştırmak, Demiryolu araçlarının akıllı hale getirilmesi,
55. 6 adet Küresel Lojistik Köyün kurulması,
56. Tüm liman ve organize sanayi bölgelerine irtibat hatları ile entegre edilmesi,
57. Demiryolu araştırma enstitüsünün kurulması,
58. Demiryolu payını yolcuda % 10, yükte % 20 artırmak,
59. Hatlardaki kurp ve eğimlerin AB ölçütlerine uyumlaştırılması,
60. Hemzemin geçitlerin iyileştirilmesi ve kademeli bir şekilde ortadan kaldırılması,
61. Hatlardaki dingil yükünün en az 22,5 tona çıkarılması,
62. 2023-2035 arasında 2960 km YHT, 956 km konvansiyonel hat yapılması,
63. Batum-Trabzon-Erzincan hattının inşa edilmesi,
64. Kavak-Kırıkkale hattının inşa edilmesi,

POSTA

65. Posta pazarının kontrollü ve kademeli bir şekilde serbestleştirilerek tam rekabetçi ortamın sağlanması, Posta Düzenleme Kurumunun kurulması,
66. Kayıtlı elektronik posta hizmetinin verilmesi,
67. Gönderilerin tesliminde evrensel standartların üzerine üstüne çıkmak,
68. Ülkemizin uluslar arası gönderi alıp vermede bir aktarım merkezi haline gelmesini sağlamak,
69. Posta sektörüne ilişkin uluslar arası karar süreçlerinde etkin rol alma,
70. Posta sektörü konseyini oluşturmak, Sektörel vizyon ve stratejiler belirlemek
71. Posta hizmetlerinin sunumunda çevreye duyarlı politikaların izlenmesi,
72. Sektörel haberleşme, tanıtım ve bilgi paylaşımını sağlayacak bir iletişim ağının kurulması,
73. Gönderi izleme sistemi; RFID ve Barkod teknolojilerinin ve yeni nesil iletişim sistemlerinin kullanımının yaygınlaştırılması,

74. Sektörde kullanılan teknolojilerin yurtiçinde üretimi ve ihracı,
75. Sektörel Ar-Ge faaliyetlerinin teşvik edilmesi.

HABERLEŞME

76. Bilişim sektörünün 160 milyar dolara ulaşması ve bunun GSYİH'daki payının %8'e çıkarılması
77. Ar-Ge harcamaları için ayrılan payın GSYİH'nın % 3'ü seviyesine çıkarılması
78. Ar-Ge'ye ayrılan kaynaklarda BİT'in payının %50'ye çıkarılması
79. Yazılım sektörünün öncelikli alan olarak belirlenmesi ve toplam ihracatta yazılım sektörü payının %2'ye çıkarılması
80. Genişbant abone sayısının 2013'te 12 milyona 2023'te 30 milyona ulaşması
81. Ülke genelinde fiber optik ağının kurulması ve Türkiye'nin bölge ülkeler arasında fiber kesişim noktası (hub) olması
82. Eve kadar fiber ve genişbant kablosuz erişim teknolojilerinin yaygınlaştırılması
83. Uçtan uca IP ve IPv6 uygulamalarına yönelik düzenlemelerin yapılması
84. Uluslararası bilişim şirketlerinin Ar-Ge merkezlerinin Türkiye'de kurulmasının sağlanması amacı ile bilişim vadisi OSB projesinin gerçekleştirilmesi
85. Mobil terminal cihazları üretimi ve söz konusu cihaz ihracatının ithalatı geçmesi
86. Türkiye'nin Avrupa'nın çağrı merkezi üssü olması
87. Sertifikasyon verecek laboratuarların faaliyete geçirilmesi
88. Mobil cihaz 2. el piyasasının geliştirilmesi
89. Türkiye'nin 2023 yılında küresel BİT pazarında söz sahibi, en az bir ulusal şirkete, en az bir ulusal markaya ve tasarım ve standardı ile bize ait en az bir ulusal ürüne sahip olması
90. Kamu kurumlarının yaptıkları alımlarda ve düzenlemelerde Ar-Ge'yi teşvik edecek önlemlerin uygulanması
91. Ulaştırma Bakanlığı Ar-Ge fonunun burs verilmesi, girişim sermayesi sağlanması ve proje yarışmaları düzenlenmesi gibi alanlarda etkin olmak,
92. Spektrum ticareti uygulamalarının başlatılmasına yönelik düzenlemelerin yapılması
93. Kişisel verilerin illegal ve kötü amaçlı kullanımını önleyecek düzenlemelerin geliştirilmesi

HAVACILIK VE UZAY

94. İstanbul'da 60 milyon/ yolcu kapasiteli bir havaalanı ile Türkiye'de 30 milyon kapasiteli iki, 15 milyon kapasiteli üç havaalanı yapılması.
95. Uçak-dolmuş-taksi işletmelerinin kurulması ve yaygınlaştırılması.
96. Deniz, göl vb. yerlere yakın olan turizm yerleşim merkezlerine hitap edecek deniz hava araçlarının kullanılarak, bu alanda gelişimin sağlanması.
97. Döner kanat hava aracı taşımacılığı sisteminin kurulup, desteklenmesi.
98. Türkiye'nin uluslararası uydu projelerinde yer alması için gerekli çalışmalar yapılması,
99. ILS kategori I, II ve III hassasiyetinde yerde tesis edilen pozisyon doğrulama sistemlerinin (GBAS) yaygınlaşması.
100. Hava kargo taşımacılığına uygun olan havaalanlarımızın "serbest bölge" ilan edilmesi
101. Hava aracı ve/veya parçasının sertifikasyonunun Türkiye tarafından sağlanabilir hale getirilmesi.
102. Milli ATM teknoloji altyapısının geliştirilmesi ve bu kapsamda dışa bağımlılığın azaltılması.
103. Yerli imalat olarak en az 2 tip uluslarası bilinirliği olan tek/çift motor pervaneli ve çift motorlu hafif jet uçağı üretimini gerçekleştirmesi.
104. Türk sivil hava taşımacılığı filo yapısının 2023 yılında 100 geniş gövde, 450 dar gövde ve 200 bölgesel uçak olacak şekilde 750 uçaklık bir yapıya ulaşması.
105. Türkiye'nin kendi uydusunu uzaya yerleştirecek teknolojiye sahip olması,
106. Yeni nesil motorların geliştirme çalışmalarına katılınması.
107. Havacılık Endüstri İhtisas OSB'lerin kurulması
108. İnsansız hava araçlarının hava sahasının kullanımının sivil havacılık sistemine entegre edilmesi
109. EUROCONTROL' ün eğitim merkezinin Türkiye'de açılmasının sağlanması.
110. SHGM VE DHMİ Genel Müdürlüğünün yeniden yapılandırılması
111. Hava Ulaştırma Araştırma Enstitüsünün kurulması
112. Yaylalarımızın turbo-prob uçuşlarına imkan veren havaalanları ile entegre edilmesi



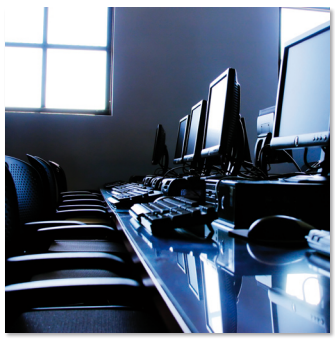
Katılımcı sayısı bakımından 10'ncu Ulaştırma Şurası 15.100 katılımla gerçekleştirilmiştir. Türkiye'nin 2023 vizyonunun çizildiği Şura, ulaştırmanın tüm alt sektörlerinde bugünün ve yarının ihtiyaçlarına cevap vermenin yanı sıra 2023 Türkiye'sinde görmek istediğimiz, 100 yaşındaki Cumhuriyetimize yakışacak projeleri ve hamleleri kararlaştırmak amacıyla gerçekleştirilmiştir. Yurt içinden ve yurt dışından, kamu sektöründen, özel sektörden ve sivil toplum kuruluşlarından aktörlerle tam bir kapsayıcılığa sahip olan Şura; tasarım, içerik, koordinasyon ve icrası ile bütün süreçlerinde büyük bir katılım, uyum, özveri ve başarıyla yürütülmüştür.

Ülkemizin geleceğine yön verecek olan 10.Ulaştırma Şurası (27 Eylül-01 Ekim 2009) kapsamında 1529 katılımcı ile "Sektör Projeleri Öncelik " ve 1274 kişi ile "Şura Katılımcı Memnuniyet " anketleri yapılmıştır.

Sektör projeleri öncelik anketinin sonuçları doğrultusunda, 10.Ulaştırma Şurasının "Hedef 2023" 100 hedef projesi tespit edilmiş ve şura kapanış bölümünde bu projeler açıklanmıştır.

Şura katılımcı memnuniyet anketi; tanıtım-iletişim, organizasyon ve sektör hedefleri olmak üzere 3 ana başlıkta hazırlanmıştır. Yöneltilen 12 soruya verilen cevapların değerlendirilmesi neticesinde katılımcıların % 93 oranında memnun oldukları anlaşılmıştır.








Save



BİLİŞİM SEKTÖRÜ

Bakanlığımızın önemli çalışma alanlarından birisi de bilgi ve iletişim sektörüdür. Bilgi ve iletişim teknolojileri (ICT-BİT) günümüzde ticaretten endüstriye, bilimsel gelişmelerden tıp alanındaki uygulamalara ve günlük yaşantımızda kullandığımız cihazlara kadar yaşantımızı doğrudan etkileyen ve sürekli olarak hayatımızın içinde olan teknolojilerdir.

Gerek BİT teknolojilerinin günlük yaşantının her an içinde olması ve gerekse diğer sektörlerle mukayese edildiğinde çok hızlı gelişen ve değişen bir sektör olduğu ve diğer sektörlerin gelişmesinde itici güç olduğu gerçeği dikkate alındığında ise bu sektördeki gelişmenin ne kadar önemli olduğu daha iyi anlaşılmaktadır.

Bilgi ve iletişim sektöründeki gelişme ve yeniliklerin hızlı olması bugün için ufukta gibi görünen yenilik ve gelişmelerin kısa sürede sektörün dolayısıyla toplumun güncel konusu olmasına neden olmaktadır.

Buna örnek olarak bilgisayar alanında yaşanan baş döndürücü gelişmeleri gösterebiliriz. Kişisel bilgisayarların 20-25 yıllık gelişimine baktığımızda teknolojik gelişmeler için kısa sayılabilecek bir zaman diliminde masa üstü büyük hacimli sabit bilgisayarlardan, iletişim teknolojilerinin olanaklarıyla da birleşerek mobil telefonla, kamerayla, mültimedya ve GPS (Global Positioning By Satellite) uygulamalarıyla entegre edilmiş taşınabilir el tipi cihazlara gelindiğini görebilmekteyiz.

Çağımızda iletişim ve bilgi teknolojilerindeki ve yayıncılık alanlarındaki gelişmeler, kullanıcılara sunulan bir hizmetin tek bir şebekeyi değil birden çok şebekenin olanakları kullanılarak sunulması veya bir şebekenin diğer şebekelerin sunduğu hizmeti sunabilecek olanağa kavuşması sonucunda yakınsama olgusunu da beraberinde getirmektedir.

21.Yüzyıla damgasını vuran yeni teknolojik gelişmeler, toplumsal dönüşüme, yani *''Klasik toplumdan, Bilgi Toplumu"*na geçiş için de zemin oluşturmaktadır.

e-Dönüşüm Türkiye İcra Kurulu tarafından kabul edilmiş olan *"Politika Belgesi"*nde, Türkiye'nin bilgi toplumuna dönüşüm vizyonu;

"Bilim ve teknoloji üretiminde odak noktası haline gelmiş, bilgi ve teknolojiyi etkin bir araç olarak kullanan, bilgiye dayalı karar alma süreçleriyle daha fazla değer üreten, küresel rekabette başarılı ve refah düzeyi yüksek bir ülke olmak"

şeklinde belirlenmiştir.



Biz de bu vizyon çerçevesinde çalışmalarımızı sürdürmekteyiz. Bu amaçla bilgi ve iletişim sektörüne yönelik vizyonumuzu; iletişim hizmetleri ile bilgi teknolojilerinin, çağdaş uygarlık seviyesinin de üstünde sunulmasını sağlayarak, ülkemizin küresel rekabet gücünü ve insanların yaşam kalitesini artırmak olarak belirledik.

Telekomünikasyon alanında değişik kanunlarla düzenlenen mevzuatın toparlanması, dağınıklığın giderilmesi, sektörde liberalleşmenin hızlandırılması ve AB müktesebatına uyumlu lisans, ara bağlantı, evrensel hizmet ve numaralandırma düzenlemelerini gerçekleştirmek amacıyla, sektörü bütünüyle düzenleyen Elektronik Haberleşme Kanunu'nu çıkardık. Bu önemli kanunun hazırlanma sürecinde sektörün bütün üyeleriyle görüş alışverişinde bulunulmuş, tasarı bir anlamda sektörle birlikte hazırlanmıştır.

Elektronik Haberleşme Kanun Tasarısı ile genel olarak;

- Mevcut mevzuat tek bir çatı altında toplanmıştır.
- Sektörde yer alan kurum ve kuruluşların görev-yetki, sorumlulukları ile yükümlülükleri yeniden düzenlenerek sorumluluk çakışmaları ve belirsizlikleri giderilmiştir.
- Yetkilendirme ve lisanslama konularında kıt kaynak gerektirmeyen hizmetlerde bildirim usulü getirilerek, piyasaya girişler kolaylaştırılmış, böylece etkin rekabet ortamının oluşturulmasına katkıda bulunulması amaçlanmıştır.
- Evrensel Hizmet Kanunu'nun bugüne kadar olan uygulamalarında karşılaşılan uygulama zorlukları giderilmiştir.
- AB müktesebatına uyum sağlanmıştır.

Elektronik Haberleşme Kanunu, ülkemiz telekomünikasyon sektörünün düzenlenmesinde teknolojik gelişmeleri de kapsamına alan bir kanun niteliğindedir.

Sektöre yönelik olarak yaptığımız her serbestleşme faaliyeti ve uygulamada, gerek hizmetleri sunacak olan işletmecilerin yetkilendirmelerine yönelik düzenlenmelerde ve gerekse Evrensel Hizmet uygulamalarımızla, bilgi ve iletişim sektörünün ülkemizin her köşesine yaygınlaşmasını sağlamaya çalıştık.

Bilgi ve iletişim altyapılarını ülke geneline yaygınlaştırırken, hizmetlerin düzenlemelerinde bilgi birikiminin ülkemizde kalmasını ve geliştirilmesini sağlamak amacıyla Ar-Ge' ye yönelik hususlara özel önem verdik. Elektronik Haberleşme Kanunu'nda koyduğumuz bir hükümle Ar-Ge' ye kaynak aktarılması çalışmalarını başlattık. BTK gelirlerinin % 20 si Ar-Ge faaliyetlerine aktarılacak.

Bakanlık olarak, bilgi ve iletişim sektöründe ileriye yönelik olarak planlarımız da hazırdır. Bu planlamalarımızı, sektörde politika belirleyici konumda olmamız nedeniyle belli başlı politika başlıklarında toparladık. Bunlar;

- Bilgi ve İletişim teknolojilerinin ve kullanımının yaygınlaştırılması ve bu alanda etkin rekabetin sağlanması,



- AB Müktesebatına uyumlu çalışmaların devam etmesi,

- Evrensel Hizmetin Yaygınlaştırılması,

- Bilgi ve İletişim sektörüne yönelik AR-GE faaliyetlerini destekleme uygulama usul-esaslarının oluşturulması,

- Bilgi ve İletişim Hizmetlerinin ucuzlatılması,

- E-Devlet Kapısı portalında kapsanan hizmet sayısının artırılması,

- Avrupa ve Dünya'daki bilimsel araştırmalarda ülke olarak gerekli katılımın sağlanarak etkinliğin daha da artırılması,

Bilgi Toplumuna geçiş sürecini hazırlayan yeni teknolojilerin gelişmesi ve yaygınlaşmasının, rekabetçi bir ortamda verimliliği destekleyen politikaların uygulanması ile daha da hızlı gerçekleşeceği beklenmektedir.

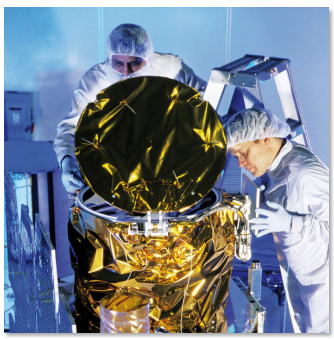
Bu çerçevede Bakanlığımız;

- İnternet okuryazarlığının arttırılması,
- İnternet erişiminin yaygınlaştırılması,
- Telekomünikasyonda rekabetin sağlanması,
- Bilgi ve iletişim hizmetlerinin ucuzlatılması,
- Sayısal yayıncılığa geçişin sağlanması,
- Uydu hizmetlerinin geliştirilmesi,
- Posta hizmetlerinin geliştirilmesi,
- E-Devlet uygulamalarının kapsamının genişletilmesi,
- Bilişim sektörüne yönelik AR-GE sektörünün tesisinin sağlanması

konularında kapsamlı çalışmalar yapmaktadır.











HABERLEŞME GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

EVRENSEL HİZMET PROJELERİ

Evrensel Hizmet Kanununun yürürlüğe girmesinden sonra, Bakanlık olarak giderleri Evrensel Hizmet kapsamında karşılanmak üzere bir çok proje geliştirdik. Bu konudaki temel hedefimiz, bilgi toplumu göstergelerini daha yukarılara taşımak amacıyla ülkemizdeki bilgi ve iletişim teknolojilerine yönelik altyapı kurulumunu ve kullanımını yaygınlaştırmak olmuştur.

a) Evrensel Hizmet Kapsamında Bugüne Kadar Gerçekleştirilen Projeler

Evrensel Hizmet fonunda bu güne kadar 352,5 Milyon TL'lik bir harcama yapılmış olup bu finansmanla bugüne kadar;

✓ Eğitime destek amacıyla Bakanlığımız ile Milli Eğitim Bakanlığı arasında imzalanan İşbirliği Protokolü kapsamında;

- Tüm okulların internet erişim ücretleri karşılanmış,
- Geniş bant internet erişim altyapısı olmayan okullar için gerekli iletişim altyapısı kurulmuş,
- 20.281 adet okula Bilgi Teknolojileri Sınıfı kurulmuş,
- Öğrencileri araştırma-geliştirmeye sevk eden ve tasarım yeteneklerini geliştiren 89.194 adet Yazarlık Yazılımı alınıp okullara dağıtılmış,
- 1.333 adet okula Bilgisayar Destekli Fen Laboratuarı kurulmuş,

✓ Halk Eğitim Merkezleri, Mesleki Eğitim Merkezleri, Kütüphaneler, SHÇEK ve Askeri Kışlalara 1.850 adet Kamu İnternet Erişim Merkezi kurulmuş,

✓ Kızılay'ın 27 adet biriminin acil iletişim ihtiyacı için uydu terminalleri (VSAT) kurulmuş,

✓ Telefon altyapısı olmayan köylere uydu üzerinden telefon hizmeti götürülmüştür.

Halihazırda ihale değerlendirmesi devam eden ve 2009 yılı sonuna kadar tamamlanması planlanmış bulunan toplam 140 Milyon TL'lik bir proje bedeli olan;

✓ 1.750 adet Fen Lisesine Fen Laboratuarı kurulması,

o (Milli Eğitim Bakanlığı'na bağlı Fen ve Anadolu Liselerine 1.750 adet Bilgisayar destekli Fen Laboratuarı kurulacaktır. İhalesi 18.08.2009'da yapılmış olup ihale değerlendirmesi devam etmektedir.)

✓ 2.250 adet okula Bilgi Teknolojileri Sınıfı kurulması

- (Milli Eğitim Bakanlığı'na bağlı 2250 okula da Bilgi Teknolojileri Sınıfı kurulması için hazır-

lık çalışmaları tamamlamış olup, ihalesi 25.09.2009 tarihinde yapılmış olup değerlendirme çalışmaları devam etmektedir.)

Bu projelerin tamamlanması ile birlikte 2009 yılı sonuna kadar Evrensel Hizmet Gelirlerinden karşılanarak yapılan yatırım miktarı toplam 492 Milyon TL'ye ulaşacaktır.

b) 2010 yılında Evrensel Hizmet Kapsamında Yapılması Planlanan Projeler

✓ Mevcut Kamu İnternet Erişlim Merkezlerine Yapılacak İlaveler,

✓ 2.500 adet köye Wimax teknolojisi kullanılarak İnternet ve Ses Hizmeti altyapısının götürülmesi,

✓ Karasal Sayısal Yayın Çalışmaları

✓ Anten karmaşası ve görüntü kirliliğinin önüne geçmek amacıyla, Sayısal Yayıncılık kapsamında, İstanbul Çamlıca' ya, İstanbul İlimizin siluetini de bozmayacak şekilde Ortak Verici Kulesi kurulması,

✓ Vatandaşların yoğunlukla bulunduğu, otogar, havaalanı, PTT gibi yerlere internet erişim ihtiyaçlarını gidermek amacıyla Kamu İnternet Erişim Noktaları- KİEN (KİOSK) kurulması,

✓ Gören Göz Projesi,

• Görme engelli insanların kolay bir kullanım ile yardımsız olarak gitmek istedikleri yere ulaştırılması amacıyla ve görme engelli vatandaşlarımızın ulaşmak istediği yere sesli komutlar yardımıyla yürüyerek ve/veya otobüs, metro gibi toplu taşım araçlarını kendi başına kullanarak gitmelerini sağlamaya yönelik olarak geliştirilen bir projedir.

c) 2010 yılında Proje Çalışmalarına Başlanacak olan Evrensel Hizmet Faaliyetleri,

✓ Milli Eğitim Bakanlığının, Bakanlığımızca uygun görülecek olan Bilgisayar Teknoloji Sınıfı Kurma Talepleri,

✓ Emniyet Genel Müdürlüğü'ne Akıllı Sınıf Kurulması,

BAKANLIĞIMIZCA BİLGİ VE İLETİŞİM TEKNOLOJİLERİNE YÖNELİK OLARAK PLANLANAN VE/VEYA HAZIRLIK ÇALIŞMALARI DEVAM EDEN DİĞER FAALİYETLERİMİZ

✓ Bilgi ve İletişim Sektörüne Yönelik Ar-Ge Yönetmeliğinin tamamlanarak yayınlanması,

✓ Kamu Güvenliği ve Acil Yardım Telsiz Haberleşme Sisteminin proje çalışmalarının başlatılması,

✓ Doğal afetler ve olağanüstü haller nedeniyle haberleşme hizmetinin aksamamasını teminen alternatif haberleşme altyapısının kurulması,

✓ Ülke genelinde, tüm işletmecilerin faydalanabileceği, geniş Bant Telsiz Erişim Sistemi kurulmasıyla ilgili proje çalışmalarının başlatılması,

✓ Anten ve Yayın Karmaşasını gidermek ve Karasal Sayısal yayın çalışmalarının başlatılması

EVRENSEL HİZMET PROJELERİNİN DETAYLARI

BTS (Bilgi Teknolojileri Sınıfları)

Milli Eğitim Bakanlığınca yürütülmekte olan eğitime % 100 destek kampanyası çerçevesinde Bakanlığımız ile Milli Eğitim Bakanlığı arasında 10 Mayıs 2006 tarihinde yapılan "Bilgisayarlı Eğitime Destek Alanında İşbirliği Protokolü" kapsamında; 2007 ve 2008 yıllarında Bakanlığımızca yapılan ihalelerle toplam 20.281 adet Bilgi Teknolojileri Sınıfı kurulmuş ve Milli Eğitim Bakanlığına devredilmiştir.



Kamu Internet Erişim Merkezleri (KİEM)

Bilgi Toplumu Stratejisi ve Eylem Planında, bilgi ve iletişim teknolojilerinin yaygınlaşmasını sağlamak ve toplumda bilgisayar okuryazarlığını artırmak, vatandaşların ücretsiz olarak kamu internet merkezlerinden yararlanması amacıyla Kamu İnternet Erişim Merkezleri kurulması kararlaştırılmıştır.

Bu bağlamda, Genelkurmay Başkanlığının talebi üzerine, 2007 yılında Bakanlığımızca 81 il merkezi ve Kıbrıs'ta olmak üzere 227 adet askeri kışlaya KİEM kurulması işi tamamlanmış olup, Genelkurmay Başkanlığına teslim edilmiştir.



KİEM ile ilgili olarak geliştirilen diğer bir proje ise MEB' na bağlı 884 Halk Eğitim Merkezi, 271 adet mesleki eğitim merkezi ve 186 adet kütüphaneye Kamu İnternet Erişim Merkezleri kurulmasıdır. Bu projenin ihalesi, değerlendirilmesi ve ilgili kurumlara devir işlemleri Ağustos 2008 ayı sonu itibariyle tamamlanmıştır.

Ayrıca, 2008 yılında Genel Kurmay Başkanlığına bağlı 131 adet kışlaya ve 151 adet Sosyal Hizmetler ve Çocuk Esirgeme Kurumu yurduna KİEM kurulması ile ilgili olarak bir başka proje daha geliştirilmiş ve tamamlanmıştır.



Fen Laboratuarları

MEB'in 1.333 adet okuluna (Fen ve Anadolu Liseleri) Bilgisayar Destekli Fen Laboratuarı kurulumu tamamlanmış ve halihazırda ihale değerlendirme çalışmaları devam eden bir başka alımla da 1.750 adet Bilgisayar Destekli Fen Laboratuarı kurulup Milli Eğitime verilecektir.

Yazarlık Yazılımı

Öğrencileri araştırma-geliştirmeye sevk eden ve tasarım yeteneklerini geliştiren 89.194 adet Yazarlık Yazılımı alınıp MEB' nın 17.500 adet okuluna dağıtılmıştır.

Bakanlığımızca Milli Eğitim Bakanlığına Bağlı Okulların İnternet Kullanım Ücretlerinin Ödenmesi ve İnternet Alt Yapısı Olmayan Okullara Altyapı Kurulması



Uydu Bağlantı İle İnternet Erişimi Sağlanan Bir Okul Görüntüsü

Milli Eğitim Bakanlığına bağlı toplam 40.000 adet okulun her yıl internet kullanım ücreti Evrensel Hizmet gelirlerinden ödenmektedir.

İnternet altyapısı olmayan okulların internet altyapısı kurulum işi ise karasal imkânlarla yapılabilen coğrafi bölgelerde Türk Telekom'a, coğrafi koşulların elverişli olmadığı bölgelerde ise uydu ve VSAT teknolojisi kullanılarak Türksat' a Yaptırılmaktadır.

Kızılay'ın 27 adet birimine VSAT terminalleri kurulması

Türkiye Kızılay Derneğinin, kan ihtiyaçlarının karşılanması ve insani yardım faaliyetlerinin sevk ve idaresi ile afetler için gerekli olan haberleşmenin etkin ve kesintisiz sağlanmasını teminen, uydu üzerinden ses, veri ve görüntü dahil tüm telekomünikasyon hizmetlerinin sunulmasına yönelik TÜRKSAT A.Ş. ile sözleşme imzalanmıştır. Kızılay'ın toplam 27 adet birimine (7 adet Sabit, 15 adet Mobil, 5 adet Flyaway) VSAT terminalleri kurulmuş ve haberleşme imkanı sağlanmıştır.

Altyapısı Olmayan Köylere Telefon Hizmeti Götürülmesi

Telekomünikasyon altyapısı olmayan yerleşim yerlerine telefon ihtiyaçlarını karşılamak için evrensel hizmet kapsamında telefon hizmeti götürülmesi için Türk Telekom A.Ş. evrensel hizmet yükümlüsü olarak görevlendirilmiş olup, ilk etapta hiç telefonu olmayan 1.252 köyün 800'üne kalıcı çözüm sağlanana kadar geçici çözüm olarak uydu telefonu tahsis edilmiştir.

Gören Göz Projesi

Gören Göz Projesi ile görme engelli insanların kolay ve hızlı bir kullanım ile yardımsız olarak gitmek istedikleri yere ulaştırılması amaçlanmaktadır. Sistem, görme engelli vatandaşların herhangi bir yerden, istediği bir yere kolay ve en uygun biçimde seyahatinin planlamasını sağlayacak ve bunu kullanıcısına sesli bir şekilde bildirecek el ünitesi ile üzerinde çalışan yazılımdan oluşmaktadır. Kullanıcılar GPS ve dijital harita yardımıyla istenen adrese yönlendirebilmektedir. Hastanelerin, bankaların, Kamu binaları vb. ilgi merkezlerinin yakınlarında sesli uyarılar vererek, görme engelli vatandaşların sosyalyaşamdan faydalanmalarına yardımcı olacaktır.



Kamu İnternet Erişim Noktaları – KİEN (Kiosk)

Kiosk, kamu alanlarına yerleştirilebilen elektronik işlemleri gerçekleştiren cihazlar olup, çeşitli amaçlar için kullanılmaktadır. Bakanlığımızca planlanan Kiosk uygulamalarının, internet erişim amaçlı olması düşünülmektedir.



İlk aşamada PTT Merkezlerine, TCDD Gar Merkezlerine olmak üzere vatandaşların yoğun olarak bulundukları merkezlere KİOSK kurulması planlanmaktadır. İnternet Kiosklarından yüksek hızlı internet erişimi, e-devlet hizmetleri, e-posta gönderimi ve alımı, kamu hizmetlerinin etkin bir şekilde görsel olarak tanıtımı, İşkur vb. kurumların iş ilanları servisleri sunulabilecektir.

Sayısal Yayıncılık

Ülkemizde hâlihazırda analog yayıncılık kullanılmaktadır. Bu sistemin birtakım teknik kısıtlamaları bulunmaktadır. Günümüzde analog yayıncılık yerini sayısal yayıncılığa bırakmaktadır. Bu sistemle ülkemizin her tarafında, her türlü haberleşme araçlarında, her yerde aynı servis kalitesinde hizmet sunulabilecektir. Vatandaşlarımız bu hizmetlere daha kolay ve karşılanabilir bir maliyetle ulaşabilecektir.



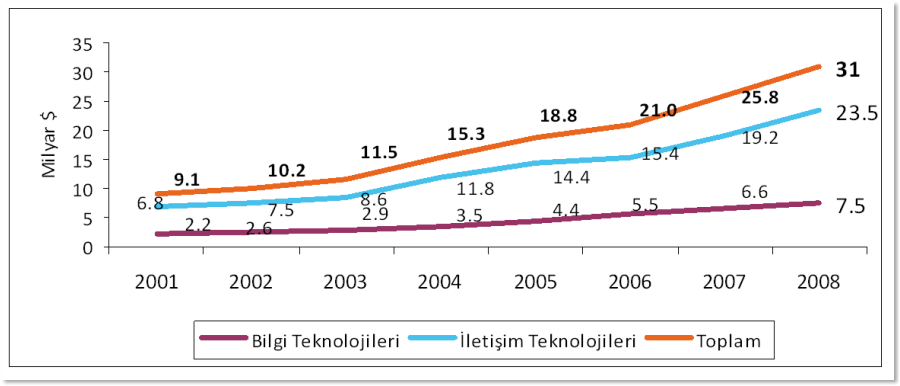
Sayısal yayıncılık ile hâlihazırda kullanılan frekans bandının daha efektif bir yapıya ve daha fazla hizmet kapasitesine ulaştırılması sağlanmış olacaktır. Dolayısıyla, her bir analog yayın kanalından; DVT-B kullanılması halinde bir program kanalı yerine, aynı standart tanımlamalı 4–6 kanal program iletimi yapılacağından, verici sayısında ve spektrumun kullanımında önemli ölçüde tasarruf sağlanmış olacaktır.

Sayısal televizyon ve radyo yayınlarının başlatılmasıyla; AB ile entegrasyonun sağlanması, yayın kalitesinin artırılması ve kıt kaynak olan frekans spektrumunun daha verimli bir şekilde kullanılması sağlanmış olacaktır.

BİLGİ TEKNOLOJİLERİ VE İLETİŞİM KURUMU

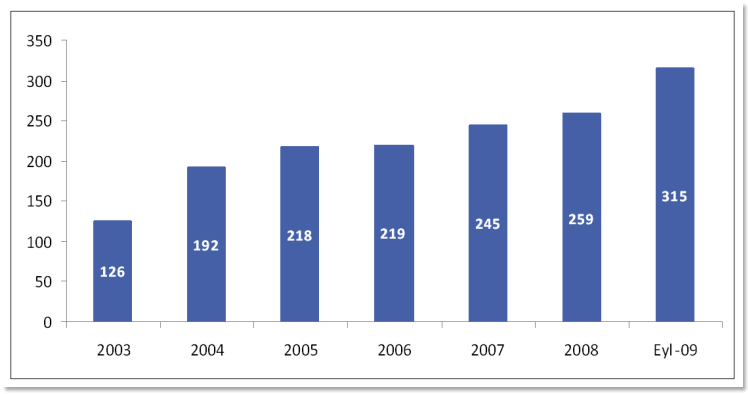
Sektörün Mevcut Durumu

Bilişim gelirleri 2001 yılından itibaren artış eğilimi göstermektedir. 2007 yılında 25,8 milyar $ olan gelirler 2008 yılında %20 oranında artarak 31 milyar $'a ulaşmıştır.

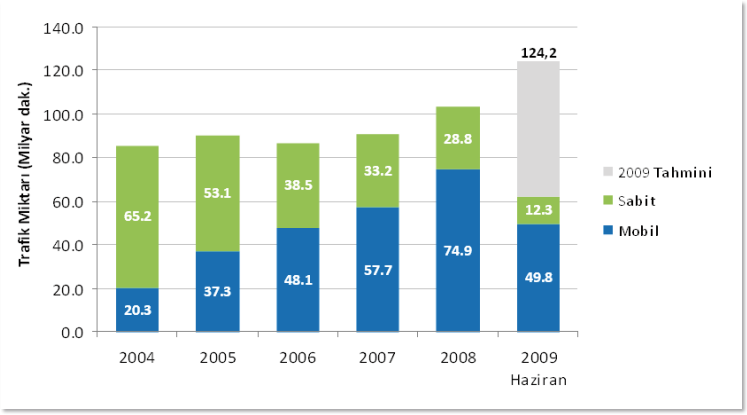


2008 yılında sabit ve mobil telekomünikasyon hizmetlerinde 4 milyar TL (2,7 milyar $) yatırım yapılmıştır.

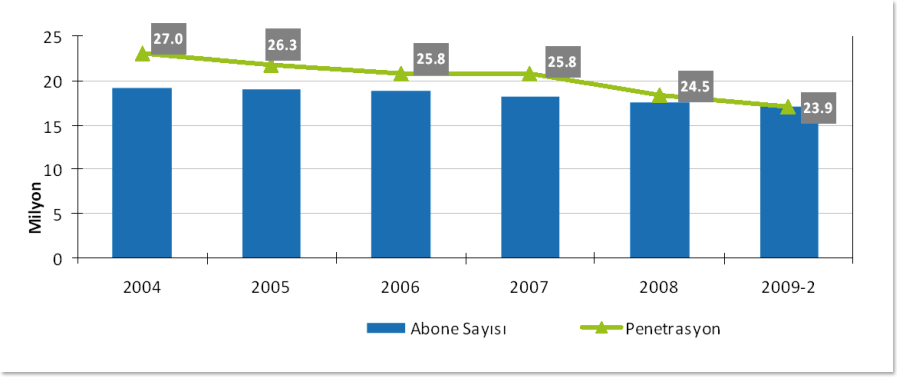
5819 sayılı Elektronik Haberleşme Kanunu'nun Kasım 2008'de yayımlanmasını müteakip elektronik haberleşme sektöründe yetkilendirilen işletmeci sayısı %22 artarak Eylül 2009 itibariyle 315'e ulaşmıştır.



Sabit ve mobil şebekelerde gerçekleştirilen aramalar da artış eğilimine girmiştir. 2008 yılında yaklaşık 104 milyar dakikaya ulaşan arama trafiğinin 2009 yılı sonunda 124 milyar dakikaya ulaşması beklenmektedir.



2008 yılı sonunda 100 kişiye düşen telefon aboneliği ile tanımlanan sabit telefon yaygınlık oranı % 24,5 olarak, 2009 Haziran ayı itibariyle %23,9 olarak gerçekleşmiştir. Haneye düşen telefon sayısı dikkate alındığında bu oran % 98 olarak karşımıza çıkmaktadır.

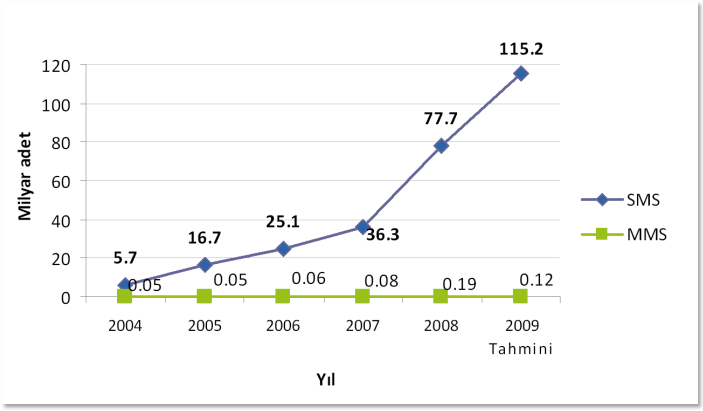


2009 yılı Eylül ayı sonu itibariyle Türkiye'de %89,2 penetrasyon oranına tekabül eden 63,8 milyon mobil abone bulunmaktadır. Daha önceki dönemlerde sürekli artış eğiliminde olduğu görülen mobil abone sayısı ve penetrasyon oranının 2009 yılı başından itibaren düştüğü görülmektedir. Söz konusu düşüşün numara taşınabilirliği ile birlikte işletmeciler tarafından sunulan "her yöne" tarifeleri nedeni ile kullanıcıların ikinci aboneliklerini iptal ettirmesi sonucu gerçekleştiği değerlendirilmektedir.

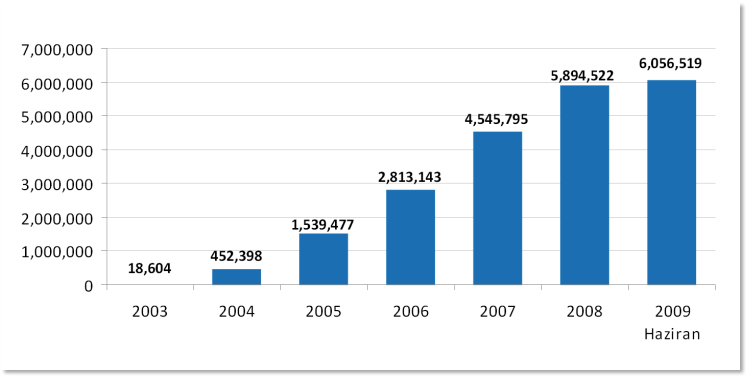
30 Temmuz 2009'da 3G hizmetleri fiilen sunulmaya başlamış ve 3 ay gibi kısa bir süre içerisinde 3G abone sayısı 5,4 milyona ulaşmıştır.

Gönderilen MMS sayısı henüz düşük seviyelerde seyrederken, SMS sayısında sürekli bir artış

görülmektedir. 2008 yılı sonunda SMS sayısı 77 milyarı geçerken, MMS sayısı 19 milyon seviyelerindedir. 2009 yılı sonu itibariyle SMS sayısının 115 milyarı geçmesi beklenmektedir.



Geniş bant aboneliklerindeki değişim ise daha hızlı yaşanmaktadır. 2003 yılında ADSL aboneliği hemen hemen hiç yokken 2009 yılı Haziran ayı itibariyle 6 Milyonu geçmiştir.



Kablo TV hizmetlerinde de gelişim devam etmektedir. Eylül 2009 itibariyle kablo geniş bant abone sayısı 110.000'e yaklaşmıştır. Kablo TV abone sayısı ise 1.145.895 olarak gerçekleşmiştir. Bu alanda gelişimin devam etmesi beklenmektedir.

Kablo TV Kapasitesi	Kablo TV Abone Sayısı	Kablo Geniş bant Abone Sayısı
2.760.000	1.145.895	109.663

2002-2009 Yılı Önemli Faaliyetler

1. Elektronik haberleşme sektöründeki en önemli gelişmelerden birisi Türk Telekom'un ses ve altyapı tekelinin sona ermesiyle alternatif işletmecilerin de faaliyet göstereceği bir alan ha-

line gelmesidir. 1 Ocak 2004'de sektörde **serbestleşme** gerçekleştirilmiş ve tüketicilerin farklı işletmecilerden hizmet alımı sağlanmıştır. Serbestleşme, hizmet çeşitliliğini ve fiyatlarda düşüşü beraberinde getirmiştir.

2. 15 Ocak 2004'de **Elektronik İmza Kanunu** yayımlanmıştır. Elektronik imza düzenlemelerinin tamamlanması ve Elektronik Sertifika Hizmet Sağlayıcılarının (ESHS) faaliyete geçmeleri ile birlikte kamu kurum ve kuruluşları, ülkemizde sürdürülebilir bir büyüme ortamı tesis edebilmek, kamu giderlerinden tasarruf sağlamak, kamu gelirlerini arttırmak, kamu hizmetlerini vatandaşlara azami kalite ile asgari maliyette ve zamanında sunabilmek ve bürokratik işlemleri azaltabilmek amacıyla, ilgili taraflarla olan işlemlerini elektronik ortamda elektronik imzalı olarak yürütebilmek için yoğun bir şekilde projeler geliştirmeye başlamışlardır. Bunun yanı sıra **Mobil imza** uygulaması da başlatılarak e-devlet uygulamalarına eklenmiştir.

3. 17 Mayıs 2004'te **Uzak Mesafe Telefon Hizmetleri** (UMTH) lisansları verilmiştir. Böylece alternatif işletmeciler her türlü telekomünikasyon şebekesi ve altyapısı üzerinden her türlü teknolojiyi kullanarak kullanıcılara iller arası ve/veya uluslar arası telefon hizmeti sunmaya başlamıştır.

4. 1 Temmuz 2005'te **Türk Telekom'un** %55 oranındaki hissesi **Oger Telecoms Ortak Girişim Grubuna** satılmıştır. Böylece yıllardır beklenen özelleştirme işlemi gerçekleştirilmiş ve daha etkin yönetim anlayışına geçilmiştir.

5. 28 Kasım 2005'te **Telsim A.Ş.** uluslar arası alanda etkin bir şekilde faaliyet gösteren **Vodafone' a** satılmıştır.

6. 10 Mart 2006'da **Altyapı Lisansları** verilmiştir. Altyapı İşletmeciliği Hizmeti, işletmecilere ve kullanıcılara telekomünikasyon hizmetleri sunulmasına imkan sağlayan transmisyon altyapısı kurulması ve işletilmesidir. Mart 2006 tarihinde Altyapı İşletmeciliği Hizmeti yetkilendirmesi başlamıştır.

7. 24 Nisan 2006'da **Kablo Platform İşletmeciliği** lisansları verilmiştir. Kablo platform hizmeti, kablo platform şebekesi üzerinden şifreli/şifresiz radyo/TV sinyallerinin tek yönlü/çift yönlü biçimde kullanıcılara ve/veya abonelere sunulmasını ve söz konusu şebekeye ait her türlü altyapıyı tesis etmeyi ve işletmeyi kapsayan telekomünikasyon hizmetidir.

8. ITU'nun en üst düzey ve en yetkili karar organı Tam Yetkili Temsilciler Konferansıdır. Tam Yetkili Temsilciler Konferansı'nın 17 ncisi, ülkemizin ev sahipliğinde 6–24 Kasım 2006 tarihleri arasında Antalya'da gerçekleştirilmiştir. PP-06'da, hâlihazırda 190 ülkenin üyesi olduğu Birliğin geleceğini ilgilendiren önemli kararlar alınmış ve ITU'nun üst yönetimini belirleyen seçimler yapılmıştır. Bu itibarla, PP-06'ya yoğun bir katılım olmuştur. Konferansa 166 ülkeden 2100 delege iştirak etmiştir. PP-06'ya katılan ülke ve delege sayısı itibariyle, bugüne kadar yapılan Tam Yetkili Temsilciler Konferanslarında ulaşılan rakamların ötesine geçilerek en yüksek katılım seviyesine ulaşılmıştır.

9. 23 Temmuz 2006'da **Telekomünikasyon İletişim Başkanlığı** faaliyete geçmiştir. Telekomünikasyon İletişim Başkanlığı, 23 Temmuz 2006 tarihinden itibaren ilgili mevzuatın öngördü-



ğü şekilde telekomünikasyon yoluyla yapılan iletişimin tespit edilmesi, dinlenmesi, sinyal bilgilerinin değerlendirilmesi ve kayda alınması işlemlerini tek merkezden yürütmeye başlamıştır.

10. 31 Mart 2007'de **Rehberlik Hizmetleri İşletmeciliğine** ilişkin lisanslar verilmiştir Rehberlik Hizmeti, rehber bilgilerinin başta işletmecilere tahsis edilen 118XY yapısındaki numaralardan telefonla sorgulama olmak üzere, basılı, elektronik ya da mümkün olan diğer yollarla kullanıcılara ulaştırılmasını ve ilgili katma değerli hizmetlerin sunulmasını kapsamaktadır.

11. Cep telefonunda kayıt dışı ekonomi büyük ölçüde engellendi. Yaklaşık 15 Milyar $ değerinde 125 Milyon adet cep telefon makinesi kayıt altına alındı.

12. 17 Nisan 2007'de **Piyasa Gözetim Laboratuarı** faaliyete geçmiştir. Gümrük Birliği anlaşması ile Avrupa Birliği içerisinde dolaşımı serbest olan CE işaretli Telsiz ve Telekomünikasyon Terminal Ekipmanlarına, 01.05.2006 tarihinden itibaren R&TTE Direktifi ile uyumlu "Telsiz ve Telekomünikasyon Terminal Ekipmanları-TTTE" Yönetmeliği çerçevesinde ülkemizde de serbest dolaşımı hakkı getirilmiştir. Bu yeni yaklaşımla ürünlerin piyasaya arzından önce herhangi bir onay istenmemekte ancak piyasa denetimi öngörülmektedir.

13. 23 Mayıs 2007'de **İnternet Dairesi Başkanlığı** kurulmuştur. Daire Başkanlığı'nın amacı içerik sağlayıcı, yer sağlayıcı, erişim sağlayıcı ve toplu kullanım sağlayıcıların yükümlülük ve sorumluluklarının düzenlenmesi ile İnternet ortamında işlenen belirli suçlarla içerik, yer ve erişim sağlayıcıları üzerinden mücadele etmektir.

14. Kasım 2007'de Tüm yerleşim yerlerinin **mobil kapsama** içine alınması çalışmaları başlatılmıştır. GSM kırsal kapsama alanlarının genişletilmesi ve iyileştirilmesi amacıyla 2007 yılı sonu itibariyle başlatılan çalışmalar 2008 yılında da devam etmiş olup, yapılan çalışmalar sonucunda GSM kapsama alanlarının genişletilmesi konusunda önemli ilerlemeler kaydedilmiştir. Buna göre 2008 yılı sonu itibariyle nüfusu >500 olan bütün yerleşim yerlerinde asgari bir işletmecinin bulunması hedeflenmiş olup bu hedeflere de büyük oranda ulaşılmıştır.

15. 1 Ocak 2008'de **Gizli numaralar** ile aramalar engellenmiştir. 1.1.2008 tarihinden itibaren işletmeciler gizli numaraları istemeyen abonelere bu imkânı sağlamaya başlamıştır. Kısa mesaj gönderme, çağrı merkezini arama veya benzeri basit bir yolla talep eden abonelere ücretsiz olarak bu hizmet sunulmaktadır.

16. Çağrı merkezleri Doğu ve Güneydoğu Anadolu' ya kaydırılmaya başlandı. Yaklaşık 5000 istihdam sağlandı.

17. Görme engelliler evlerinden çıkmadan Çağrı Merkezlerinde çalışabilecek.

18. Hızla yaygınlaşmakta olan internet dünyası ile ilgili olarak genelde toplumu, özelde ise çocukları, aileleri ve eğiticileri bilinçlendirmek, internet'in en etkin ve faydalı kullanım metotları yanında, barındırdığı tehlikelere karşı toplumda bilişim şuurunu oluşturma düşüncesiyle başlanılan **guvenliweb.org.tr** adlı portali hayata geçirme projesi; hem içerik hem de tasarım noktasında yapılan yoğun çalışmalar sonrasında temel düzeyde tamamlanmıştır.

19. 15 Mayıs 2008'de **SMS**'lerde **Türkçe karakter** kullanımdaki sorun giderilmiştir. Bu çalışmada kısa mesajlarda ç, ş, Ş, ğ, Ğ, İ ve ı harflerinin kullanılması durumunda bir mesajda yer alabilecek maksimum karakter sayısının düşmesi ve bunun sonucunda söz konusu karakterleri içeren mesajların bölünerek birden fazla mesaj olarak ücretlendirilmesi probleminin çözülmesi amaçlanmıştır. Kısa mesajlarda Türkçe karakter kullanımı ile ilgili olarak işletmeciler tarafından geliştirilen yeni ücretlendirme sistemlerinin 15.05.2008 tarihinde devreye alınması sağlanmış, Türkçe karakter içeren ve 160 karakterden az olan bir mesajın birden fazla mesaja bölünerek iletilmesi problemi önlenmiştir. Böylece yaşanan tüketici mağduriyeti giderilmiştir. Buna ilave olarak Avrupa Telekomünikasyon Standartları Enstitüsü (ETSI), Üçüncü Nesil Ortaklık Projesi (3GPP) Grubu nezdinde yürütülen çalışmalar sonucunda, 21.03.2008 tarihinde 3GPP TS 23.038 ve 3GPP TS 23.040 standartları Türkçe karakterlerin tamamının 7 bit ile kodlanmasına imkan verecek şekilde güncellenmiş ve kısa mesajlarda Türkçe karakter desteği bir standart gerekliliği haline gelmiştir.

20. 20 Haziran 2008'de **GSM 900 guard** (koruma) bandların ihalesi yapılmıştır. 1-55 arası band 19.670.000 TL karşılığında Turkcell'e, 57-111 arası band 9.100.000 TL karşılığında Vodafone'a ve 113-124 arası band 10.240.000 TL karşılığında Avea'ya verilmiştir.

21. 9 Kasım 2008'de **Mobil numara taşınabilirliği** uygulamaya geçmiştir. Numara Taşınabilirliği Yönetmeliğinin 01.02.2007 tarih ve 26421 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmesini müteakip, taşınan numaralara ilişkin bilgileri tutacak ve numara taşıma sürecinde etkin rol oynayacak, Numara Taşınabilirliği Sisteminin (Merkezi Referans Veri Tabanı) Kurumumuz merkezinde kurulumu 09.05.2008 tarihinde tamamlanmış ve testler başarılı bir şekilde tamamlanarak 09.11.2008 tarihinde mobil numara taşınabilirliği uygulamaya geçmiştir. Numara Taşınabilirliği Sistemindeki kayıtlara göre 2008 yılı içerisinde, toplam 665.915 adet numara taşınmıştır. Eylül 2009 itibariyle taşınan numara sayısı **7.240.279' a** ulaşmıştır.

22. Ara bağlantı ücretlerinde son 4 yılda % 80 e varan indirimler sağlandı. Bu indirimler kampanyalar, hizmet çeşitlendirmesi ile son kullanıcılara yansıtıldı.

23. 2003-2009 yılları arasında ücret tarifelerinde % 50 nin üzerinde düşüş gerçekleştirildi.

24. 10 Kasım 2008'de **Elektronik Haberleşme Kanunu** yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Böylece sektöre özgü tek bir kanun çıkarılmış bulunmaktadır.

25. 15 Şubat 2009'da internet ana omurgasının IPV4'ten IPV6'ya dönüştürülmesi projesi başlatılmıştır. İnternet kullanımının hızlı yükselişinde, bilgi toplumunun oluşturulmasında ve yeni teknolojilerin kullanılmasında Yeni Nesil Protokol IPv6'nın büyük bir potansiyel olacağı öngörülmektedir. Elektronik Haberleşme Kanununda geçtiği haliyle 'Teknolojik yeniliklerin uygulanması ve araştırma/geliştirme yatırımlarının desteklenmesi' görevi çerçevesinde, özellikle ülkemizde yazılım alanında büyük ilerlemelerin gerçekleşeceği inancıyla, Türk bilgi teknolojileri ve iletişim sektörünün geliştirilmesi, ülkemizde telekomünikasyon sektöründe yapılacak Ar-Ge faaliyetlerinin desteklenmesi ve önümüzdeki dönemde ülkemize gelmesi beklenilen teknolojilere



yerli katkı sağlanması amacıyla Kurum tarafından ULAKBİM (Ulusal Akademik Ağ ve Bilgi Merkezi), Gazi Üniversitesi ve Çanakkale 18 Mart Üniversitesi ile ortaklaşa olarak "Ulusal IPv6 Protokol Altyapısı Tasarımı ve Geçiş Projesi" geliştirilmiştir. "Kamu Kurumları Araştırma Projeleri Destekleme Programı (1007)" kapsamında TÜBİTAK'a proje başvurusu yapılmış ve "Ulusal IPv6 Protokol Altyapısı Tasarımı ve Geçiş Projesi"; 2008 yılı içerisinde TÜBİTAK tarafından desteklenen 13 proje arasında yer almıştır. Sözleşmesi yapılarak yürürlüğe konulmasına karar verilen projeye yönelik çalışmalara 15 Şubat 2009 tarihi itibarı ile başlanılmıştır.

26. 28 Şubat 2009'da İnternette uygulanan vergi oranı %5'e indirilmiştir. Bu internetin geliştirilmesi ve yaygınlaştırılması için çok önemli bir adımdır.

27. 9 Mayıs 2009'da şehir içi telefon hizmetleri rekabete açılmıştır. Böylece tüketiciler bu hizmetleri de alternatif işletmecilerden alabilme olanağına kavuşmuştur. Bu hizmetin etkin olarak yürütülmesini teminen 24 Haziran 2009'da alternatif işletmecilere numara tahsisi yapılması kararı alınmıştır.

28. 28 Kasım 2008'de **3G lisansları** verilmiştir. Turkcell İletişim Hizm.A.Ş.'ye, B lisansı 250 milyon Avro+KDV'ye Vodafone Telekomünikasyon A.Ş.'ye, C lisansı 214 milyon Avro+KDV'ye Avea İletişim Hizm.A.Ş.'ye ihale edilmiştir.

30 Temmuz 2009'da 3G hizmetleri uygulamaya geçmiştir. 3N şebekeleri üzerinden daha kaliteli ses hizmeti sunulacak olsa da esas ağırlığın hızlı ve zengin içerikli veri uygulamaları olacağı düşünülmektedir. Dolayısı ile 3N şebekelerinin faaliyete geçmesi ve geniş bant erişim imkânlarının artmasının; İnternet kullanımının yaygınlaşmasına katkı sağlayacağı, bilgi toplumuna geçişte önemli bir etken olacağı, Özellikle yazılım alanında yerli firmalara önemli fırsatlar yaratabileceği, Uzaktan eğitim, m-kütüphane, İnternet üzerinden bilimsel laboratuarlara erişim, internet üzerinden dil eğitimi gibi uygulamalar ile eğitime katkı sağlayacağı, Yaşlı ve engellilerin uzaktan gözetim ve kontrolünde kolaylıklar sağlayacağı, m-uygulamalar ile vatandaşlarımızın yaşamını daha da kolaylaştıracağı beklenmektedir. Kısa bir süre içerisinde 3G abone sayısı 5,4 milyona (Ekim 2009) ulaşmıştır.

29. 9 Eylül 2009'da İnternet Alan Adlarına ilişkin düzenleme taslağı tamamlanmıştır. Yönetmelikte ".tr" uzantılı internet alan adları ile ilgili yapı, kurallar, işleyiş ile tarafların hak ve yükümlülüklerin düzenlenmesi amaçlanmaktadır .

30. AIS ve LRIT gibi sistemlerin üretimi Türkiye' de yapıldı ve bu sistemler ihraç edilmeye başlandı.

31. 10 Eylül 2009'da sabit numara taşınabilirliği uygulamaya geçmiştir. Eylül sonu itibariyle 104 adet numara taşınmıştır.

32. Haziran 2009'dan itibaren Sanal Mobil Şebeke Hizmeti Yetkilendirmesi yapılmıştır. Sanal Mobil Şebeke Hizmeti, işletmeci tarafından, adına tahsis edilmiş frekans bandı olmadan, kendi markası ile mobil telekomünikasyon hizmeti sunmak üzere yetkilendirilen şebeke işletmecilerinin altyapıları üzerinden abonelere mobil telefon ve katma değerli telekomünikasyon hizmet-

leri sunulmasına olanak veren bir mobil telekomünikasyon hizmetidir. Sanal mobil şebeke hizmeti işletmeciliğine ilişkin taslak Yönetmelik eki'ne, alınan kurum içi ve dışı görüşler, dünya uygulamaları ve ülkemiz şartları doğrultusunda 2008 yılı içerisinde son hali verilmiştir. Ekim 2009 itibariyle bu hizmeti sunmak üzere 9 işletmeci yetkilendirilmiş bulunmaktadır.

33. Ülkemizde Cep telefonu ve Mobil geniş bant modem imalatı başladı

2010 Yılında Planlanan Önemli Faaliyetler

Genişbant Telsiz Erişim Hizmeti İşletmeciliğinin Yetkilendirmesi

WiMAX gibi geniş bant teknolojiler ile sunulacak ses ve veri hizmetlerine yönelik geniş bant telsiz erişim hizmetlerinin yetkilendirmesine ilişkin stratejik yaklaşım ve değerlendirmelerin oluşturulmasının yanı sıra, bu hizmetin sunulmasına ilişkin uygulanacak usul ve esaslar ile yetkilendirme ücretinin asgari değerinin belirlenmesi çalışmaları 2008 yılında yürütülmüştür.

Bu bağlamda, dünyada geniş bant telsiz erişim hizmetlerinin detaylı değerlendirmesi yapılarak, ülkemizdeki pazar eğilimleri ile geniş bant telsiz erişim hizmetinin yetkilendirme türü, zamanı ve süresi ile işletmecilerin hak ve yükümlülüklerinin belirlenmesine ilişkin çalışmalar yapılmıştır. 2010 yılında söz konusu yetkilendirmelerin yapılması planlanmaktadır.

450–470 MHz Frekans Bandı Boşaltım Çalışması

Geniş bantlı telsiz erişim sistemlerine frekans planlanması amacıyla başlatılan çalışmalar kapsamında, 450–470 MHz frekans bandından ortak kullanımlı telsiz sistemlerine frekans tahsisi durdurulmuştur. Ayrıca, bandın kullanım yoğunluğunu görmek amacıyla Milli Monitör Sistemi vasıtasıyla Spektrum Doluluğu analizleri yapılmıştır. Bu çalışmalar kapsamında boşaltılmasına karar verilen 452–457 MHz ve 462–467 MHz frekans aralıklarının boşaltılması çalışmalarına başlanmış ve 2008 yılı sonuna kadar OKTH işletmecileri, belediyeler, DHMİ, MSB-NATOPOL, EGM hariç diğer kullanıcılar bandı boşaltmışlardır. Boşaltılan bandın geniş bant telsiz erişimi için tahsisi çalışmaları ve boşaltılmayan aralıkların boşaltım çalışmalarının 2010 yılında tamamlanması planlanmaktadır.

İnternet Alan Adları Yönetimi Çalışmasının Tamamlanması planlanmaktadır.

Elektronik Haberleşme Kanunu'nun 35. maddesinde İnternet alan adlarının tahsisini yapacak kurum veya kuruluşun tespiti ile alan adı yönetimine ilişkin usul ve esaslar ULAŞTIRMA BAKANLIĞI tarafından belirlenir hükmü yer almakta olup, söz konusu çalışma yürütülmektedir.

Internet te "Türk Arama Motoru " çalışmaları 2010 yılında tamamlanacaktır.

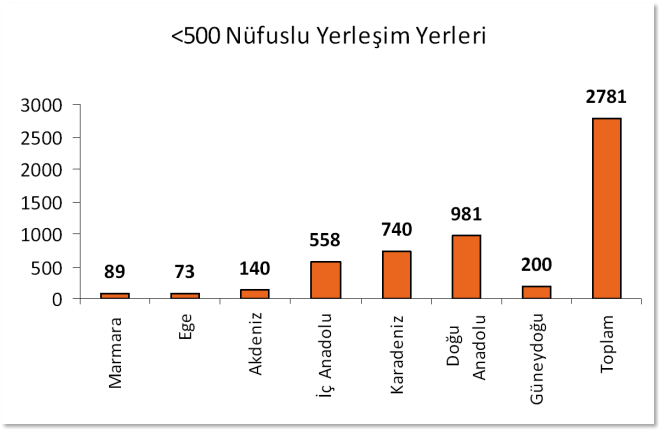
Internette arama motoru yardımı ile arama yapılırken Türkçe karakter sorunu milli bir arama motoru kullanılarak çözülmüş olacaktır.

Yeni Nesil Protokol IPV6'ya Geçiş Projesinin Tamamlanması planlanmaktadır.

Proje kapsamında, Türkiye'de IPv6'ya geçiş yöntemleri, geçiş aşamaları ve geçiş takvimi oluşturulacak, geçiş aşamasında yaşanması muhtemel problemlerin ve çözüm önerilerinin belirlenmesine çalışılacak; geçiş süresinde ve sonrasında oluşabilecek güvenlik sorunlarının araştırılması ve maliyet analizi çalışmaları yapılacak ve IPv6 dolaşılabilirlik ve çoklu gönderim (multicast) gibi ileri düzey IPv6 servislerin uygulanması kurulacak pilot tesis ve ağlarda test edilecektir. Bu çalışmalarda gerekli insan kaynağının sağlanması için eğitimler verilmesi, çalıştay ve konferanslar düzenlenmesi, çeşitli Ar-Ge konularının tespit edilmesi konusunda çalışmalar yapılacaktır. Projenin sonucunda Türkiye'de IPv6 Protokolü ile yeni nesil teknolojilere geçiş için uygulanabilir bir sistemin kurulması, bu sistemle Türk telekomünikasyon sisteminde yeni açılımlar yaratılması ve katma değerli servislerin önünün açılması hedeflenmiş olup Yeni Nesil IP Protokolüne geçişin, yerel kaynakların desteği ile en az maliyetle gerçekleştirilmesi planlanmaktadır. Ayrıca, kamu ve özel kurumların yatırım planlarında IPv6'ya Geçişe ilişkin hususların yer alması beklenmektedir.

2010 yılında tüm yerleşim yerlerinde mobil kapsama içerisinde yer almasının sağlanması hedeflenmektedir.

Halihazırda nüfusu 500'den büyük olan yerleşim yerleri mobil kapsama içerisine büyük oranda dâhil edilmiştir. Nüfusu 500'den küçük olan yerleşim yerlerinin tamamının da kapsama alanı içerisine dâhil edilmesi sağlanacaktır.



TÜRKSAT A.Ş.

Türk Telekom A.Ş.'nin özelleştirilmesi sürecinde, 406 sayılı Telgraf ve Telefon Kanununa 16 Haziran 2004 tarih ve 5189 sayılı Çeşitli Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanunun 5. maddesi ile eklenen ek 33. Madde uyarınca, Türksat A.Ş. kurulmuştur. Böylece, ulusal egemenlik kapsamındaki uydu yörünge pozisyonlarının hakları, yönetimi ve işletme yetkisi Türksat A.Ş.'ye verilmiştir.

21 Nisan 2005 tarih ve 5335 sayılı Kanun ile Kablo TV hizmetleri ve altyapısı da Türksat A.Ş.'ye devredilmiştir. Böylece, Türksat A.Ş. uydu operatörlüğünün yanında Kablo TV operatörlüğü görevini de üstlenmiştir.

Ülkemizde e-Devlet hizmetleri altyapısının kurulması, yaygınlaştırılması ve vatandaşa sunulan hizmetlerde hizmet erişimi ve kalitesinin artırılması amacı ile kamu hizmetlerinin ortak platformda, tek kapıdan sunumu ve vatandaşın devlet hizmetlerine elektronik ortamdan güvenli ve hızlı bir şekilde erişimini sağlamak amacı ile hazırlanan e-Devlet kapısının kurulması, işletilmesi ve yönetilmesi görevi Ulaştırma Bakanlığı koordinasyonu ile yine Türksat A.Ş.'ye verilmiştir.

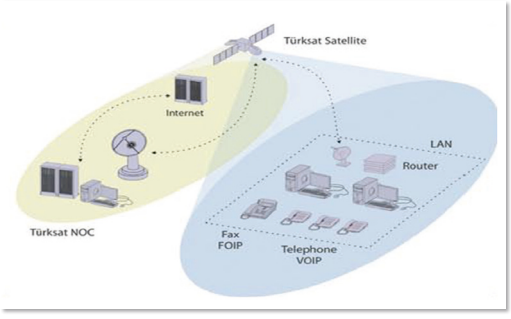
Uydu Hizmetleri

Türksat Uydu Haberleşme Kablo TV ve İşletme A.Ş. Genel Müdürlüğü, uydular üzerinden her türlü uydu haberleşmesini gerçekleştiren dünyanın önde gelen uydu operatörlerinden biridir.

Ulusal egemenlik kapsamındaki uydu yörünge pozisyonlarının haklarına, yönetimine ve işletme yetkisine sahip olan Türksat, ulusal ve uluslararası uydu operatörlerine ait uydular üzerinden haberleşme alt yapısını kurma, işletme ve ticarî faaliyette bulunma görevlerini yerine getirmektedir. Türksat, Avrupa'dan Asya'ya uzanan geniş bir coğrafyada uydular üzerinden ses, veri, internet, TV ve radyo yayıncılık hizmetlerini sürdürmektedir.

Türksat aynı zamanda, uydu ve uzay teknolojileri alanında, haberleşme, gözlem, bilimsel ve diğer amaçlara yönelik uyduların tasarım ve üretimi konularında Bakanlar Kurulu tarafından görevlendirilmiştir. Bu amaca yönelik olarak, uydu ve uzay teknolojilerinde uzman işgücünün yurtiçinde ve yurtdışında yetiştirilmesi ve istihdamı konularında önemli adımlar atmaktadır.

Bu bağlamda, **TürksatGlobe** markasıyla, gözlem uydusu üzerinden elde edilen yüksek çözünürlüklü uydu görüntülerini işleyerek, kamu kurumlarına ve özel sektör işletmelerine uzaktan algılama hizmetleri vermektedir.



UYDU FİLOSU VE ÖZELLİKLERİ

Türksat uydularının tüm kontrol ve gözlem faaliyetleri, Türksat' ın Gölbaşı Merkez kampüsünden yürütülmektedir.

Ankara'nın iki farklı noktasında bulunan Ana ve Yedek Yer Kontrol İstasyonları, yedeklenebilir antenler, elektronik düzenekler, veri işletim sistemleri ve diğer altyapı donanımlarıyla uydularımızın, kesintisiz ve güvenli bir şekilde, yörüngelerinde kalmalarını sağlamaktadır.

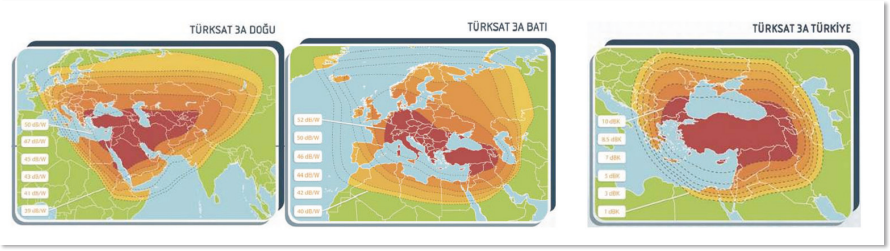
Her iki istasyonda da tam yedekli olarak Uydu Kontrol Merkezi, Gözlem ve Kontrol Sistem, Komünikasyon Gözlem Merkezi, BB/RF Sistemleri, Şifreleme Merkezi, Kesintisiz Enerji Sistemleri ile alt sistemler bulunmaktadır. Diğer taraftan, Ana Yer Kontrol İstasyonu'nda bulunan uydu simülatörü, operatörlerin eğitiminde ve uydu üzerinde sürülen prosedürlerin denenip onaylanmasında kullanılmaktadır.

"World Tracking Network" sistemine dâhil edilen Ana Yer Kontrol İstasyonu, Türksat uyduları ile diğer uyduların fırlatma ve yörüngeye yerleştirilme evrelerine destek verebilmektedir.

TÜRKSAT-3A

Fırlatılma Tarihi	13 Haziran 2008 (Ariane 5)
Yörünge Lokasyon	42° Doğu Boylamı
Transponder	24 Transponder (36 x 36 MHz, Toplam Bant genişliği: 1296 MHz)
Kapsama Alanları	Çıkış Kapsama Alanları: Türkiye, Doğu ve Batı
Hizmet Süresi	20 Yıl
Üretici Firma	Thales Alenia Space Industries

42^0 Doğu lokasyonunda hizmet veren TÜRKSAT-3A uydusunun üzerinde 120 Wattlık 24 adet Ku-band transponder bulunmakta ve toplam 1296 Mhz kullanım kapasitesine sahiptir. Türkiye başta olmak üzere tüm Avrupa, Kuzey Afrika ile tüm Türk Cumhuriyetlerinin yanı sıra Çin sınırına kadar uzanan çok geniş bir kapsama alanına sahiptir. Uydumuz, bu geniş coğrafyada, hem uydu haberleşme hizmetlerini, hem de doğrudan TV yayınlarını küçük çaplı çanak antenlerle yüksek kalitede sunabilmektedir



TÜRKSAT-3A, coğrafi koşullar nedeniyle radyo-link ve kablo iletişim altyapısı mevcut olmayan bölgelere VSAT terminalleri aracılığıyla internet, ses ve görüntü hizmetlerinin götürülmesi için de kullanılabilmektedir. Yeni uydumuzla birlikte bu hizmetler eskisine kıyasla daha düşük maliyetlerle gerçekleştirilebilmektedir.

TÜRKSAT-3A Uydusunun Türksat Uydu Filosuna Getirdiği Yenilikler

TÜRKSAT-3A Uydusu Türksat uydu filosuna getirdiği yenilikler kapsamında;

- Uydu filomuzdaki en büyük bant genişliği kapasitesi,
- Türkiye kapsama alanı özelliği ile daha küçük antenlerle up-link olanağı,
- Diğer uydularımıza göre daha geniş kapsama alanları,
- Daha yüksek sinyal kalitesi,
- Uydu hizmetlerinin Doğu, Batı, Türkiye kapsama alanları arasında geçiş yapabilme imkanı,
- Beacon vericisi ile hareketli antenler için daha kolay izlenebilirlik imkanı,
- Yüksek kapasiteye sahip Li-Ion bataryaların bulunması,

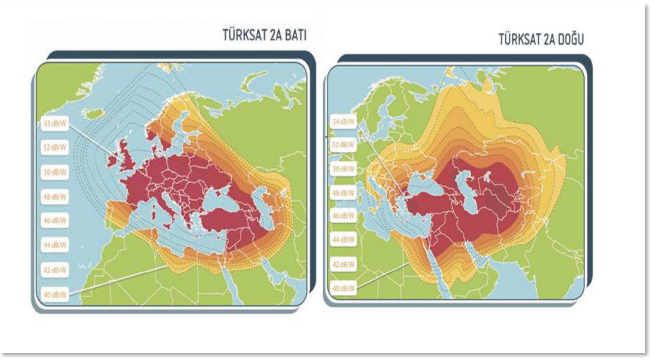
özelliklerine sahiptir.

TÜRKSAT-2A



Fırlatılma Tarihi	10 Ocak 2001 (Ariane 4)
Yörünge Lokasyonu	42° Doğu Boylamı
Transponder	32 Ku Bandı Transponderi
Kapsama Alanları	Batı (Türkiye ve Avrupa)
Hizmet Süresi	15 Yıl
Üretici Firma	Alcatel Alenia Space Industries

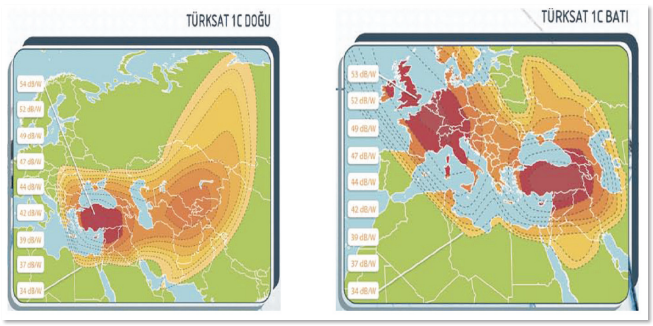
TÜRKSAT-2A uydusu, 10 Ocak 2001 tarihinde yörüngesine yerleştirilmek üzere Ariane 4 roketiyle fırlatılmıştır. 2001 yılı Şubat ayı itibariyle başlatılan hizmetler başarıyla sürdürülmektedir. TÜRKSAT-2A uydusu, teknik performansı ile, Avrupa ve Orta Asya'ya, Orta Doğu ve Rusya'yı da içine alacak şekilde çok geniş bir bölgeye hizmet sunabilmektedir.



TÜRKSAT-1C

Fırlatılma Tarihi	10 Temmuz 1996 (Ariane 4)
Yörünge Lokasyonu	31° Doğu Boylamı
Transponder	16 KU transponder 5 geniş bant (72 Mhz), 2 orta bant (54 Mhz) ve 9 dar bant (36 Mhz)
Kapsama Alanları	Batı (Türkiye ve Avrupa)
Hizmet Süresi	12 Yıl
Üretici Firma	Alcatel Aerospatial Space Industries

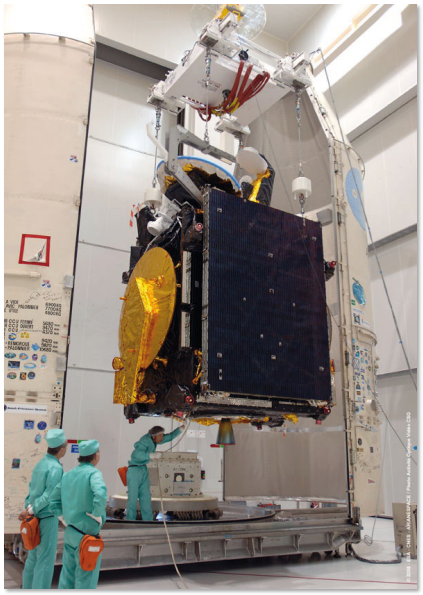
TÜRKSAT-1C uydumuz 1996 yılında hizmete başlamıştır. 42.0 Doğu pozisyonundaki hizmeti TÜRKSAT-3A uydusunun bu lokasyona gelmesiyle sona ermiş ve mevcut durumda 31.0 Doğu boylamında hizmetini sürdürmektedir. Uydumuz, 36Mhz'lik 9, 54Mhz'lik 2 ve 72Mhz'lik 5 transponder kapasitelidir.



UYDU TASARIM VE ÜRETİM ÇALIŞMALARI

Bakanlar Kurulunun 2005/9481 sayılı kararı ile uydu üretimi için gerekli insan gücünün yetiştirilmesi görevi verilen Türksat A.Ş., Türkiye'nin uydu ve uzay teknolojileri alanında kabiliyetlerini artırmak, Türkiye'de uydu tasarımı ve üretimi için gerekli insan kaynağını yetiştirme çalışmalarını sürdürmektedir.

Bu kapsamda, Uydu ve uzay yol haritası hazırlanarak 2014 yılında kendi tasarımımız olan uydunun, Türkiye'de üretilmesi hedeflenmiştir.



Savunma Sanayi Müsteşarlığı koordinasyonunda Türksat-TAI arasında işbirliği çalışması başlatılmış ve Savunma Sanayi İcra Komitesi kararı uyarınca uydu test ve entegrasyon merkezinin TAI tesislerinde kurulması ve haberleşme uydularının üretimini de içerecek büyüklükte olması benimsenmiştir.

TAI tesislerinde kurulacak olan uydu test entegrasyon (AIT) merkezine yönelik ihale şartnamesi çalışmasına TÜRKSAT A.Ş.' nin deneyimli personeli katılarak destek vermiştir.

TAI tesislerinde kurulacak olan Uydu Test ve Entegrasyon Merkezinin kurulumu için Göktürk Projesi kapsamında ana yüklenici firma Telespazio S.p.A ile SSM arasında 16.07.2009 tarihinde sözleşme imzalanmış olup, söz konusu tesisin maliyetinin bir bölümüne TÜRKSAT A.Ş.'nin katılması ve aynı yerde Türksat Uydu Tasarım Merkezinin kurulmasına dönük çalışmalar ise devam etmektedir.

Ar-Ge ve Uydu Tasarım faaliyetleri kapsamında TÜRKSAT A.Ş. tarafından TurkStar Platformu ve bu platform ile birlikte görev yapacak PeyKom-1 uydusu ile ilgili tasarım çalışmalarına devam edilmektedir. Milli Haberleşme uydusunun ülkemizdeki üretim tesislerinde üretilerek 2014 yılı sonu veya 2015 yılı başında uzaya fırlatılması planlanmıştır.

Nihai hedefimiz, Türkiye'de kurulacak olan Uydu Tasarım ve Entegrasyon Tesislerinde milli haberleşme uydumuzun tasarımını temel alarak yerli haberleşme uydularının hem kendi kullanımımız için, hem de diğer ülkelerin uydu operatörlerine satış amacıyla seri üretiminin gerçekleştirilmesidir.



UYDU HİZMETLERİ

Türksat VSAT

VSAT (Very Small Aperture Terminal) sistemi küçük çaplı antenlere (0,8 m - 2,4 m) sahip uydu yer istasyonlarının genel adıdır. VSAT sistemi, Merkez Yer İstasyonu (Hub istasyonu) ve coğrafi olarak birbirinden uzak noktalar arasında çift yönlü uydu iletişimini sağlayan bir sistemdir. VSAT sistemleri ses, veri, internet, intranet, video konferans vb. birçok servisi destekler.

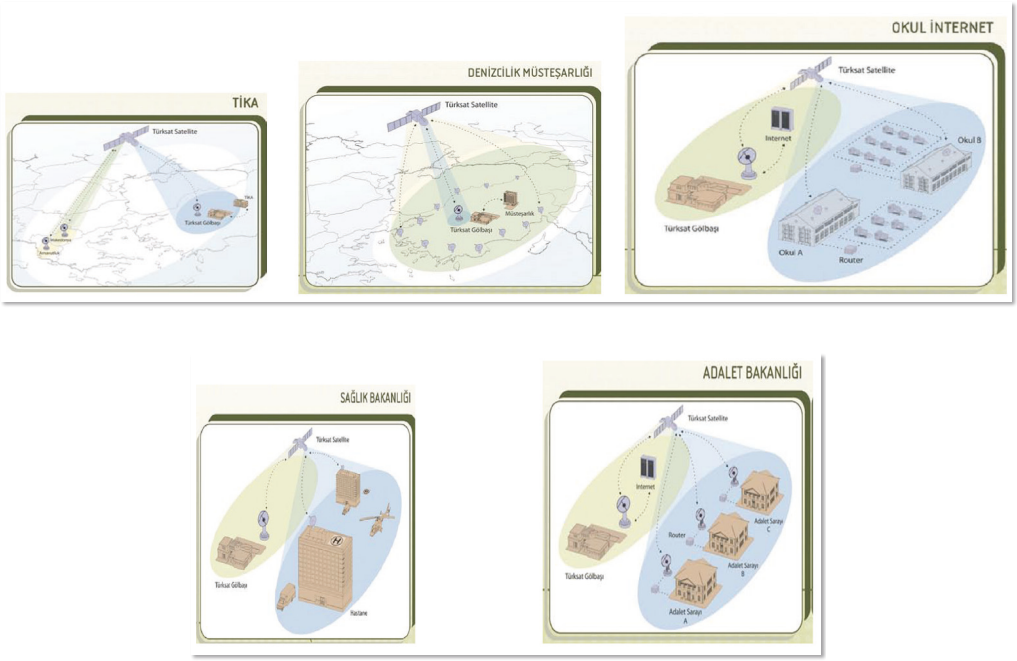
Türksat, günümüzün gelişen ve çeşitlilik gösteren haberleşme ihtiyaçlarına paralel olarak oluşan uydu haberleşme ihtiyaçları doğrultusunda ses, veri, internet, e-sağlık (tele-medicine), e-eğitim (tele-education), acil durum haberleşmesi, VPN ve çoklu ortam (multimedia) gibi servisleri tek ya da paket halinde sağlayan TürksatVSAT Sistemini müşterilerine sunmaktadır.

Türksat ülkemizdeki çeşitli bakanlık ve bağlı kamu kuruluşları ile yaptığı anlaşmalarla, söz konusu kurumların merkez ve taşra teşkilatları arasında daha hızlı ve etkin haberleşmeyi sağlayacak teknik altyapı hizmetleri vermektedir. Kamu kuruluşları, TürksatVSAT kullanarak daha az maliyetle, daha güvenli bir şekilde haberleşmektedir. Ülke genelinde ve yurtdışında yaygın şube ve temsilcilikleri bulunan kurumlar, geniş bant TürksatVSAT hizmetleri ile hızlı, güvenli ve interaktif iletişim ağı sisteminin sağladığı olanakları kullanarak güçlü bir iletişim altyapısı sahibi olmaktadır. Adalet Bakanlığı, Milli Eğitim Bakanlığı, Sağlık Bakanlığı, Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu, Denizcilik Müsteşarlığı, Dış Ticaret Müsteşarlığı, Kızılay, Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı, Türk İşbirliği Kalkınma Ajansı, Toprak Mahsulleri Ofisi, Ziraat Bankası ve Adapazarı Belediyesi TürksatVSAT hizmetlerinden çeşitli projelerinde yararlanmaktadır.

Söz konusu gerçekleşen projelerden bazıları şunlardır:

1. Adalet Bakanlığı Ulusal Yargı Ağı VSAT Projesi
2. Milli Eğitim Bakanlığı Okullara İnternet Servisi Sağlama Projesi
3. Dışişleri Bakanlığı
4. Sağlık Bakanlığı
5. Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu
6. Dış Ticaret Müsteşarlığı
7. Denizcilik Müsteşarlığı VSAT Ağı Projesi
8. TİKA (Türk İşbirliği Kalkınma Ajansı)
9. TPAO
10. Kırgızistan Manas Üniversitesi
11. Kızılay
12. Ziraat Bankası
13. Adapazarı Belediyesi

Ayrıca pek çok şahıs ve şirkete de uydu üzerinden internet erişim hizmeti de sağlanmaktadır.



Uplink ve Teleport Hizmetleri

Mobil Uplink/Downlink Hizmetleri

Türksat, sahip olduğu 3 adet Mobil Uydu Yer İstasyonu (MUYİ) aracı ile herhangi bir noktadan TV ve Radyo uplink/downlink hizmeti verilebilmektedir. Söz konusu istasyonlar üzerinden maç yayınları, ulusal ve uluslararası haber geçişleri ile canlı yayın geçiş hizmetleri sunulmaktadır.

Mobil Uydu Yer İstasyonları, TV ve Radyo yayınının yanı sıra ihtiyaç duyulması halinde toplam 2 Mbit kapasitede, 30 kanallı telefon haberleşmesine de imkân sağlamaktadır.

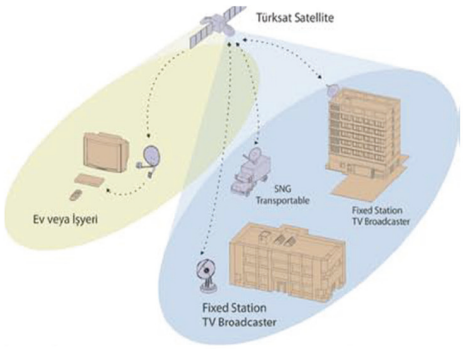
Sabit Uplink/Downlink Hizmetleri

Türksat, TV ve Radyo yayınlarının uplink/downlink hizmetlerini, günümüz standartlarına uygun en gelişmiş sistemlerle ve tam yedekli olarak, kaliteli ve kesintisiz şekilde sağlamaktadır.

Ulusal ve Uluslar arası 78 TV ve 34 radyo kanalının statistical multiplexing yöntemiyle, paket yapılarak uyduya iletilmesi amacıyla, 2008 yılında Ankara ve İstanbul'da 3, Almanya'da da 1 sabit up-link merkezi kurulmuştur.

Tv Broadcasting





Teleport Hizmetleri

Türksat, uydular aracılığıyla sahip olduğu yayın iletim altyapısı üzerinden ulusal ve uluslararası her türlü geçici süreli yayın iletimi hizmetini vermektedir.

Global uydu haberleşmesinde yer kürenin üç okyanus bölgesine ayrılmasıyla, konumu gereği bu bölgelerin ikisinin (Atlantik ve Hint Okyanusu bölgelerinin) ortasında bulunan Türkiye, her iki bölgedeki uyduların kapsama alanlarında yer almaktadır. Bu sayede istasyonlarımız, diğer uydu operatörlerine ait uyduların büyük bir bölümünü kullanabilme imkânına sahiptir.

Genellikle yurtdışı olmak üzere, geçici süreli yayın ihtiyacı doğan durumlarda yurtdışı veya yurt içinden gelen talepler doğrultusunda geçici süreli yayın hizmeti verilmektedir.

TürksatGlobe

TÜRKSAT A.Ş., haberleşme uydularında yakaladığı başarı ve birikimini, gözlem uydularında da yakalama hedefindedir. Türksat, gözlem uydularına ait görüntülerin coğrafi bilgiye dayalı projelerde daha yoğun ve etkin kullanılmasını sağlamayı hedeflemektedir.

Bu amaçla, Türksat A.Ş. bünyesinde, Coğrafi Bilgi Teknolojileri konusundaki ürünler ve hizmetler, TürksatGlobe® markası ile sunulmaktadır.

TürksatGlobe® ürünleri arasında ham ve işlenmiş uydu görüntüleri, Dünya Vektör Veri Seti yer alırken, tüm bu ürün ve hizmetlerin, www.TURKSATGLOBE.com.tr web portali üzerinden kullanıcılara sunulması amacıyla altyapı kurulmuştur.

TürksatGlobe® markasıyla 2009 yılında, aralarında Şırnak Valiliği, Gölbaşı Belediyesi, Yenimahalle Belediyesi dâhil çeşitli belediye, üniversite ve özel ve tüzel kişilere görüntü işleme ve coğrafi bilgi sistemi hizmeti sunulmuştur.

UYDU YATIRIMLARI (DEVAM EDEN PROJELER)

1. TÜRKSAT-4A Uydusu

İhale süreci başlayan TÜRKSAT-4A uydusunun 2012 yılı başlarında fırlatılarak yörüngeye yerleştirilmesi için çalışmalar devam etmektedir.

Söz konusu uydunun fırlatılması ile;

• Mevcut uydularımızın kapsama alanında bulunan Avrupa ve Orta Asya'ya ilaveten, orta ve güney Afrika ile Madagaskar da kapsama alanlarımıza dahil edilebilecek,

• Şu an tam kapasite çalışan uydu filomuzda bu yeni uydunun sağlayacağı ekstra kapasite ile müşterilerimizin talepleri karşılanabilecek,

• ITU'da adımıza kayıtlı 42 Doğu lokasyonunda kayıtlı frekans haklarımız korunmuş olacaktır.

• Askeri haberleşme ihtiyaçlarının karşılanması hususunda devamlılık sağlanmış olacaktır.

2. TÜRKSAT-4B Uydusu

İhale süreci başlayan TÜRKSAT-4A uydusunun 2012 yılı başlarında fırlatılarak yörüngeye yerleştirilmesi için çalışmalar devam etmektedir.

Söz konusu uydunun fırlatılması ile;

• Yurtiçi piyasada henüz olgunlaşmamış ya da diğer operatörlerden hizmet alan talep kaynaklarına alternatif kapasite teklif edilebilecek,

• Mevcut uydu filosunda bulunmayan Ka-Band gibi farklı bant türlerine duyulan taleplerden doğan ticari ihtiyaçların karşılanması mümkün olabilecek,

• 50 Doğu yörüngemizdeki frekans haklarımızın korunabilmesi sağlanmış olacaktır.

TÜRKSAT-4A ve TÜRKSAT-4B projelerinin beraber ihale edilmesi ile birbirine benzer ölçeklerdeki uyduların birlikte üretilmesindeki maliyet avantajının tedarik maliyetine yansıtılması hedeflenmiştir.

3. İzinsiz Uydu Yayınlarının Konumunu Belirleme Sistemi

Uydu haberleşmesinde karşılaşılan problemlerden birisi olan, hatalı veya izinsiz olarak uyduya yayın gönderenlerin yerini tespit için gelişmiş düzeyde bir Geolocation (Konum Belirleme) sisteminin projelendirmesi gerçekleştirilmiş ve hizmete alınmıştır.

4- VSAT Projeleri

4.1 Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü Projesi

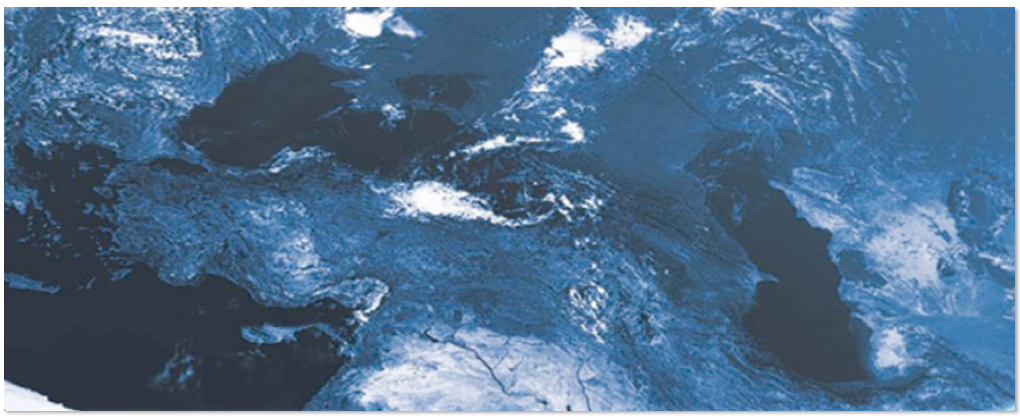
Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü'ne bağlı 109 adet birim ve istasyona VSAT sistemi kurulumu yapılmasına ilişkin sözleşme imzalanmıştır.

4.2 Uzak Mesafe Gemi İzleme Sistemi (LRIT) Projesi

Dünyanın herhangi bir yerinde bulunan gemilerimizin anlık olarak izlenmesi amacıyla tamamen TÜRKSAT uzmanları tarafından oluşturulan yazılım ve uygulama programından oluşan LRIT sistemi, Uluslar arası Denizcilik Teşkilatı testlerinden de başarıyla geçerek hizmete girmiştir. Suriye Arap Cumhuriyeti Liman Otoritesi'ne de LRIT sistemi yazılım ve uygulaması altyapısı üzerinden hizmet vermek amacıyla ilgili kuruluş ile anlaşma imzalanmıştır. Ülkemiz, LRIT sistemini milli imkânlarla geliştirip kuran az sayıdaki ülkeden biri olmuştur.

5- Uydu Kontrol Merkezi Coğrafi Yedeklilik Projesi

TÜRKSAT uydularının olağanüstü durumlarda da kontrol-gözlem yeteneklerinin devamı için Ankara'daki iki istasyona ilave olarak Ankara dışında, depreme dayanıklı ve coğrafi yedekliliği sağlayacak bir kontrol istasyonunun 2010 yılı içerisinde kurulması için Milli Emlak Genel Müdürlüğünden arsa temini gerçekleştirilerek projelendirme çalışması son aşamaya gelmiştir.



6- Türksat Araç Takip Sistemi Projesi

• Özellikle kamu kurumlarına yönelik olmak üzere, Araç Takip Sisteminin kurulması ve internet üzerinden izlenmesine yönelik projeye başlanmış olup, tekrarlı yatırımların önlenmesi, kamu araçlarının daha düşük maliyetlerle coğrafi konumlarının anlık olarak kontrolüne yönelik projenin 2010 yılı başında hizmete alınması hedeflenmiştir.

KABLO HİZMETLERİ

Kablo TV altyapısının ve bu altyapı üzerinden sunulan hizmetlerin 2005 yılında Türksat'a devredilmesiyle, kablo yayıncılığı alanında faaliyet göstermeye başlayan Türksat A.Ş., sahip olduğu altyapının etkin ve verimli bir şekilde işletilmesi görevini yerine getirmekte, ***Teledünya*** markasıyla TV platform işletmeciliği, ***Uydunet*** markasıyla ise genişbant internet erişim hizmetlerini sunmaktadır.

21 İl'de 1.200.000'den fazla, Kablo TV abonesine hizmet vermekte olan Türksat, yapmakta olduğu yeni yatırım ve projelerle abone sayısında önemli artışlar kaydetmektedir. Türksat, 140 Mbps hızına kadar genişbant internet erişimi sunabilmekte olup, 2010 yılı içerisinde 1000 Mbps (1 Gbps) bant genişliğine sahip internet hizmetini abonelerine sunmak amacıyla altyapı yatırımlarını sürdürmektedir.

Kablo Hizmetlerinde Yeni Ürünler

Teledünya

Türksat'ın sahip olduğu kablo altyapısı üzerinden sunduğu en yeni hizmetlerinden biri olan dijital yayın platformundan Teledünya markası ile abonelerine hem dijital hem de yüksek çözünürlüklü HD TV yayınları verilmektedir. Teledünya aboneleri, "***Dünyanın Televizyonu"*** anlayışı ile Kore, Japonya, Kazakistan, Almanya, İngiltere, İspanya gibi birçok ülke ve değişik kültürlere ait dijital ve HD TV yayınlarını izleyebilmektedir.



Kablo TV Önemli Yatırımlar Ve Projeler

1-TEK MERKEZDEN YÖNETİM VE İZLEME SİSTEMİ

Kablo TV şebekesinin bulunduğu tüm illerde; şebeke ve hizmetlerin tek merkezden izlenmesi ve yönetilmesi için Ankara'da Video-Wall sistemi kurulmuştur. Hali hazırda tüm illerdeki yayın altyapısı cihazları izlenebilmekte olup, 2010 yılında tüm fiber optik kablo şebekesinin de uzaktan izlenmesi için gerekli çalışmalara başlanmıştır.

2- ŞEBEKE DİJİTALİZASYONU

Şebeke altyapısının coğrafi koordinatlar ile manyetik ortamda takibi amacıyla çalışma başlatılmış olup, mevcut paftaların sisteme entegrasyonu devam etmektedir.



BİLİŞİM HİZMETLERİ

e-Devlet Kapısı'nın kurulması, işletilmesi ve yönetilmesi görevleri Bakanlığımızın koordinasyonu doğrultusunda Türksat' a verilmiştir. Türksat, bu alanda çalışmalarını 2008 yılında hızla tamamlamış ve 18 Aralık 2008 tarihinde başlangıç itibariyle 22 pilot kamu hizmeti ile e-Devlet Kapısı açılmıştır. 15.10.2009 tarihi itibari ile E-Devlet Kapısı üzerinden 20 farklı kurumun 152 hizmeti sunulmaktadır. Vatandaşlarımızın e-Devlet Kapısı'na sadece masaüstü veya diz üstü bilgisayarlardan değil, cep telefonlarından da ulaşabilmesi ve kamu hizmetlerinden hareket halindeyken de yararlanabilmesi amacıyla 2009 yılı başında başlatılan m-Devlet Projesi tamamlanarak 9 pilot hizmetle 07 Ekim 2009 tarihinde Cumhurbaşkanımız Sayın Abdullah GÜL tarafından hizmete açılmıştır.

e-Devlet Kapısı

e-Devlet Kapısı (***www.türkiye.gov.tr***), devlet hizmetlerinin, tek bir internet sayfası üzerinden basit, sade ve anlaşılır bir dil ile vatandaşlara, iş dünyasına ve diğer kamu kurumlarına elektronik ortamda sunulduğu bir platformdur.Bu platformu üç ana bölüme ayırabiliriz:

Vatandaş Bilgilendirme Sayfaları (e-Devlet Portalı)

Bu sayfalarda;

- ✓ Bilgi ve hizmet sunumuna tek noktadan erişim imkanı,
- ✓ Vatandaşların devlet hizmetlerine kolay erişimini hedefleyen içerik sunumu,
- ✓ Kişiselleştirilmiş içerik ve hizmetler,

bulunmaktadır.

e-Hizmet Entegrasyonu (e-Devlet Kapısı)

e-Hizmet Entegrasyonu ile;

- ✓ Kamu kurumları arasında veri paylaşımı noktası olma özelliği,
- ✓ Ortak e-devlet hizmetleri tasarımı ve sunumu,
- ✓ Merkezi güvenlik, kimlik doğrulama ve ödeme birimi altyapısı özellikleri

bulunmaktadır.

Bilgi Sistem Yönetimi Hizmetleri

Kamu kurumlarının ortak ihtiyaçları doğrultusunda acil durumlarda kritik fonksiyonlarını sürdürebilmeleri amacıyla 2008 yılında bilgi yedekleme sistemlerinin altyapısı oluşturulmuştur. Bu kapsamda,

- ✓ Sunucu barındırma,
- ✓ Veri yedekleme,
- ✓ İş sürekliliği prosedürlerinin oluşturulmasında altyapı, proje ve danışmanlık hizmetleri

2008 yılı ortasından itibaren verilmeye başlanmıştır.

e-Devlet Kapısı

Vatandaşların kimlik doğrulama sistemi kullanmak suretiyle, e-Devlet kapısına entegre olmuş kamu kurumlarının hizmetlerinden zaman ve mekandan bağımsız şekilde 7/24 yararlanmasıdır. e-Devlet Kapısı, vatandaş odaklı kamu hizmeti sunma, şeffaflık ve hesap verebilirlik anlayışını esas alan kamu yönetiminin oluşturulması yolunda atılmış önemli bir adımdır.

Bu sayede vatandaşlarımız, ilgili kamu kurumlarının birimlerine gitmeden elektronik ortamda kamu hizmetlerinden yararlanmakta, iş başvurusu, askerlik celp dönemi başvurusu, BİMER başvurusu gibi birçok hizmeti elektronik ortamda saniyeler içerisinde yapmaktadır.

Güvenli Network Uygulamaları

e-Devlet Kapısının güvenliği konusunda kamu kurumları arasında güvenli bilişim ağı kurulmakta olup, vatandaşlarımıza elektronik ortamda güvenli bir şekilde kamu hizmetlerinin verilmesini sağlayacak yazılım ve donanımların kurulumu ile e-Devlet Kapısında en yüksek düzeyde güvenlik elde edilmiştir.

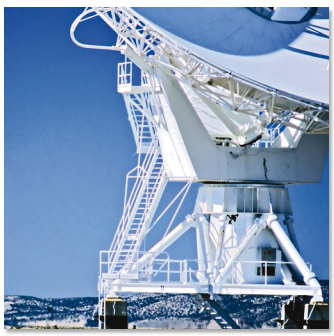
Türksat bu konularda kamu kurumlarına danışmanlık ve uygulama desteği de sağlamaktadır.

e-Devlet Yatırımları (Devam Eden Projeler)

Bilgi Sistemleri Coğrafi Yedeklilik Merkezi

Kamu kurumlarının bilgi sistemlerinin yedeklenmesi amacıyla Türksat A.Ş. bünyesinde Bilgi Sistemleri Yedeklilik Merkezi kurulmuştur. Ayrıca, Ankara dışında bir başka ilimizde de yer tespiti yapılarak arsa satın alma işlemi gerçekleştirilmiş olup, projelendirme çalışması devam etmektedir.


www.ptt.gov.tr




Ptt



PTT GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

PTT de 2000 li yıllarla birlikte hizmet kalitesini ve verimliliği artırmak, pazardan daha fazla pay almak, kamuya yük olmadan verimlilik paralelinde istihdam yaratmak amacıyla müşteri odaklı olmaya çok daha fazla önem verilmiş dış dünya ve diğer posta ülkeleri ile ilişkiler geliştirilmiş, posta sektöründeki, ekonomik, sosyal, kültürel ve teknolojik gelişmeler çok daha yakından izlenir hale gelmiştir. Geniş teşkilat ağı ve tarihi tecrübesiyle PTT, 2009 yılı Ekim ayı sonu itibariyle 1014 merkez, 2226 şube ve 493 acentelik olmak üzere toplam 3733 iş yerinde hizmet vermektedir.

Kurumda belirlenen hedeflere ulaşmak için geliştirilen stratejiler doğrultusunda hizmet çeşitliliği ve kalitesi günden güne arttırılmıştır. PTT Genel Müdürlüğü **Posta, Banka ve Lojistik** olmak üzere 3 sektörde faaliyet göstermektedir.

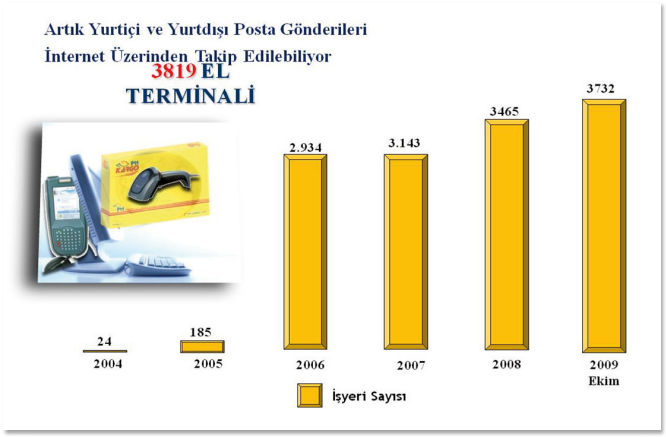
POSTA HİZMETLERİ

Sürekli gelişen haberleşme ve iletişim teknolojileri nedeniyle mektup postası trafiğinin olumsuz etkilendiği düşünülse de yıllar itibariyle gönderi adetlerinin yükseldiği, sadece gönderi niteliğinin değişerek ticari gönderilerin arttığı görülmektedir.

Kayıtlı Posta Hizmetlerinin Otomasyonu

Klasik Posta alanında verilen hizmetlerde çağdaş normlara uygun, süratli, güvenli ve kaliteli hizmet verebilmek amacıyla planlanan projeler hızla hayata geçirilmektedir.

Bu kapsamda;



Kayıtlı Posta Otomasyonu 2008 yıl sonu itibariyle 3465 iken 2009 yılı Ekim ayı sonu tarihi itibariyle 3732 işyerine (493 Acentelik dahil) yaygınlaştırılmıştır.

Bu proje kapsamında, 4000 `e yakın El Terminalinin ülke çapında kullanımı başlatılmış iş gücü ve zamandan tasarruf edilerek müşteri memnuniyeti sağlanmıştır.

POSTA İŞLEME MERKEZLERİ YENİLENİYOR

Atatürk Havalimanı ile Anadolu Yakası 150. Yıl Posta İşleme Merkezleri modernize edilmiş, Diyarbakır ve Konya Posta İşleme Merkezlerinin ise inşaatları tamamlanarak hizmete sunulmuştur.

İstanbul Hadımköy'de inşaatı devam eden Posta İşleme Merkezi (PİM)– Kargo İşleme Merkezi (KİM) binası için saatte 150 bin adet gönderiyi dağıtıcı bazında cihet ayrımı yapabilecek özellikte Otomatik Mektup Ayırım Sistemi alınmış olup kurulumu için yeni hizmet binasının bitmesi beklenmektedir.



KARMA POSTA (HYBRİD MAİL) PROJESİ

Bu proje ile kurum, kuruluş ve özel kişilerin (PP damgası ve ücret ödeme makinesi kullanmak suretiyle Kuruluşumuza tevdi ettiği fatura, sigorta poliçesi, banka ekstresi, tebrik, broşür, kutlama, vb.) toplu gönderileri elektronik ortamda müşteriden alınacaktır.



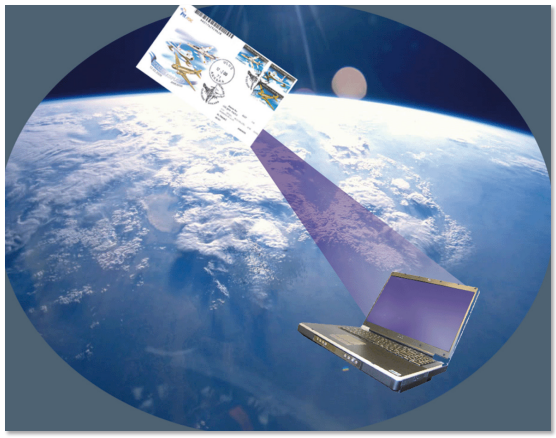
Alınan veri, en yakın baskı merkezine elektronik ortamda iletilerek basılıp, zarflanarak alıcısına en hızlı şekilde ulaştırılacaktır.

Söz konusu projenin ihalesi 5 Mayıs 2009 tarihinde yapılmış olup, sözleşmesi 16 Temmuz 2009 tarihinde imzalanmıştır.

Sistem 5 Başmüdürlüğe kurulacaktır. (Ankara, İstanbul Avrupa Yakası, İzmir, Mersin, Erzurum)

E-TEBLİGAT VE KAYITLI ELEKTRONİK POSTA (KEP) PROJELERİ

Bakanlığımız koordinasyonunda başlatılan e-Devlet Kapısı Projesini geliştirmek amacıyla **e-Tebligat ve Kayıtlı Elektronik Posta (KEP)** Proje çalışmaları başlamıştır.



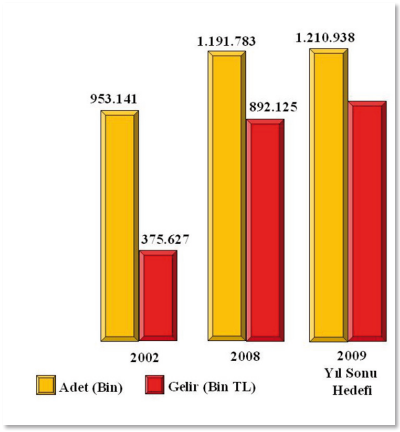
Bu projeler ile;

— Gelişen ve değişen teknolojik ihtiyaçları karşılayacak şekilde, dijital ortamda da dağıtım hizmetlerinin verilebilmesini sağlayacak kayıtlı elektronik posta sisteminin tek elden yürütülmesi,

— Elektronik postaların kayıt altına alınarak haberleşme yönteminin güvenilirliğinin sağlanması,

— Kamu kaynaklarının mükerrer kullanılmasının önlenmesini sağlayarak Elektronik Tebligatın tek elden PTT tarafından yapılması, Projenin e-Tebligat alt yapısının 2009 yılı sonunda, KEP ile ilgili alt yapısının ise 2010 yılının ilk çeyreği içinde devreye alınması hedeflenmektedir.

KLASİK POSTA TOPLAM GÖNDERİ ADET VE GELİRLERİ



Klasik posta toplam gönderi adet ve gelirlerine bakıldığında;

2002 Yılında 953 Milyon 141 Bin adet gönderi karşılığında 375 Milyon 627 Bin TL,

2008 yılında 1 Milyar 191 Milyon 783 Bin gönderi karşılığında 892 Milyon 125 Bin TL gelir elde edilmiştir.

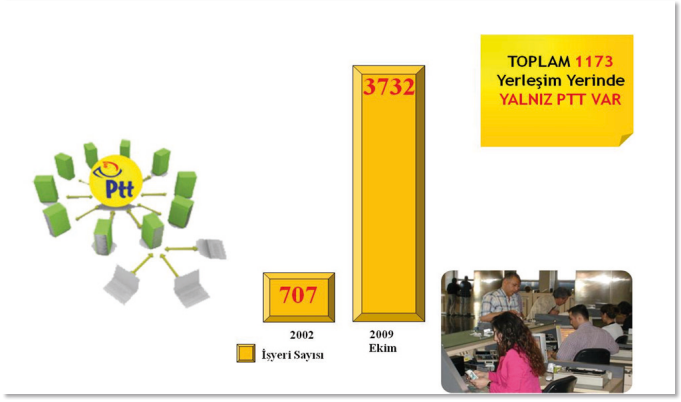
2009 yılında 1 Milyar 210 Milyon 938 Bin 628 gönderi karşılığında 983 Milyon 455 Bin 120 TL gelir hedeflenmiştir.

BANKACILIK HİZMETLERİ

PTTBANK PROJESİ



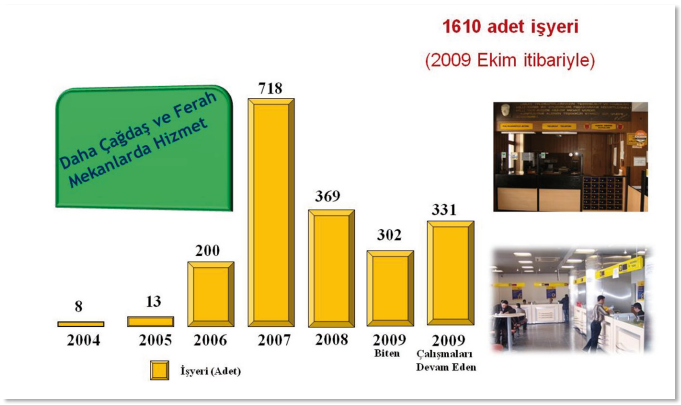
PTTBANK Projesi kapsamında 2009 yılı Ekim ayı sonu itibariyle tüm işyerlerimizde On-Line hizmet verilmektedir. (Acentelik dahil)



Ülke genelinde en yaygın ve en büyük tahsilat merkezi olan PTT, hiçbir bankanın olmadığı 1173 yerleşim yerinde vatandaşlarımızın finansal ihtiyaçlarını karşılamaktadır.

PTT İŞYERLERİ YENİLENİYOR

Daha çağdaş ve ferah mekanlarda müşterilere kaliteli hizmet vermek amacıyla PTT işyerlerinin fiziki görünümlerinin PTTBANK konseptine uygun olarak düzenlenmesi çalışmalarına başlanılmış olup 2004 yılında yenilenen işyeri sayısı 8 iken bugün itibariyle 1610'a ulaşmıştır.



GİŞEMATİK

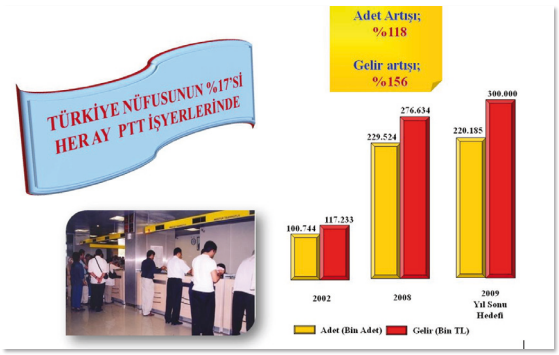
Yeni edinilecek hizmet araçları vasıtasıyla, müşterilere günümüz teknolojisini en üst seviyede kullanarak, personelsiz gişe olarak ifade edilebilecek Gişematik cihazları vasıtasıyla, 23 Ekim 2009 tarihinden itibaren 170 PTT Merkezinden 7 gün 24 saat kesintisiz hizmet verilmeye başlanmıştır.

Gişematiklerden, posta çeki hesap sahipleri PTTKartları ile hesaplarına para yatırma, para çekme ve başka hesaplara para aktarma işlemlerinin yanı sıra fatura ödemesi, anlaşmalı ban-

kalar adına kredi kartı ve bireysel kredi tahsilatları, kontör yükleme vb. işlemlerini gerçekleştirmektedir. Bununla birlikte Posta Çeki hesap sahibi olmayan müşterilerimiz de PTTKartı olmadan nakit yatırma yöntemiyle anlaşmalı kuruluşlar adına kredi kartı ve fatura ödemelerini yapabilmektedirler.



PTTBANK TOPLAM İŞLEM ADET VE GELİRLERİ



Tüm PTT işyerlerinde on-line hizmet verilmeye başlanması Anlaşmalı kurum/kuruluş sayısının arttırılması, modern ve çağdaş mekanlarda verilen müşteri odaklı hizmet anlayışı sonucunda PTTBank işlem adetlerinde 2009 yılında 2002 yılına göre %118, gelirlerinde ise %156 'lık artış sağlanması hedeflenmektedir.

LOJİSTİK HİZMETLER

PTT KARGO HİZMETİ

PTT Posta gönderilerinin sevk ve taşıma işlemlerinin daha süratli bir şekilde yapılabilmesi ve bankacılık sektöründeki başarısının kargo sektörüne de yansıtılması için yeni bir anlayış ve organizasyon yapısı ile farklı bir çalışma düzeni oluşturarak mevcut kargo pazarından önemli bir pay elde etmeyi amaçlamıştır.



Bu kapsamda kargoların en seri şekilde işlenmesini teminen 8 adet PTT Kargo İşleme Merkezi oluşturulmuştur.

HACILARA KARGO HİZMETİ



Hacca giden vatandaşlarımızı yük taşıma külfetinden kurtararak hac ibadetini rahat ve huzur içinde yapmalarına yardımcı olunması amacıyla Suudi Arabistan'da Kargoların kabul ve alıcılarına tesliminin Türk Gümrük Mevzuatına uygun ve Diyanet İşleri Başkanlığı ile imzalanan sözleşmede belirtilen esaslara göre yapılabilmesini teminen personel görevlendirilmiştir.

Bu hizmet ile müşterilerin memnuniyeti sağlanmıştır.

LOJİSTİK MERKEZİ OLUŞTURULMASI

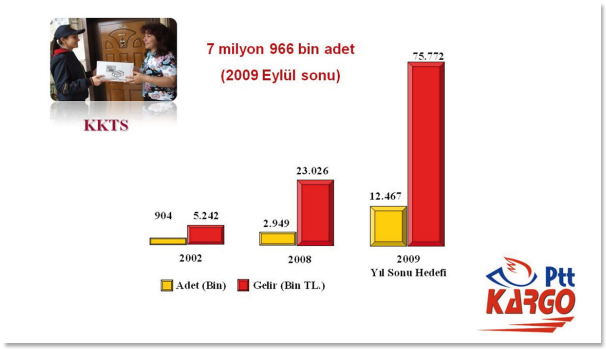
İstanbul Avrupa Yakasında, dünya ölçeklerinde, modern bir yapıya ve işleyişe sahip, Kuruluşun gelecek yıllarda rekabet gücünün artırılmasına yönelik olarak güçlü teknolojik altyapıya sahip bir lojistik merkezi oluşturulması için çalışmalar sürdürülmektedir.



TOPLAM LOJİSTİK GÖNDERİ ADEDİ VE GELİRLERİ

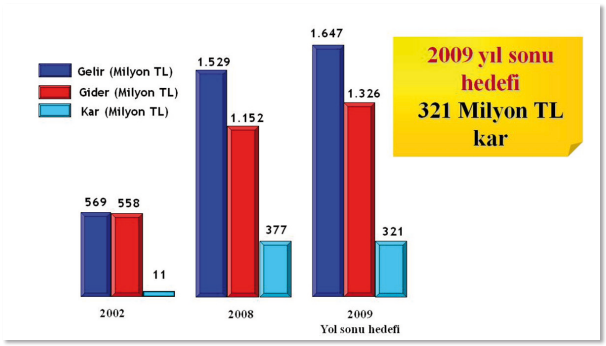
2002 yılında 904 Bin adet gönderi karşılığında 5 milyon 242 bin TL,

2008 Yılı sonu itibariyle 2 milyon 949 bin adet gönderi karşılığında 23 milyon 26 bin TL, 2009 Yılı Eylül ayı sonu itibariyle ise 7 milyon 966 bin 723 adet gönderi karşılığında 33 milyon 955 bin 477 TL gelir elde edilmiştir. 2009 yılı sonunda 12 milyon 467 bin adet gönderiye karşılık 75 milyon 772 bin TL gelir elde edilmesi hedeflenmektedir.



MALİ DURUMUN EKONOMİK GETİRİSİ

PTT Genel Müdürlüğünce 2002 yılında 569 milyon TL gelir, 558 milyon TL gidere karşılık 11 milyon TL. kar sağlanmışken, 2008 yılında 1 milyar 529 milyon TL gelir, 1 milyar 152 milyon TL gidere karşılık 377 milyon TL kâr elde edilmiştir. 2002 yılına göre gelirde %168, karda % 3327 artış sağlanmıştır.



2009 yılı Eylül ayı sonu itibariyle 1Milyar 140 Milyon 683 Bin 950 TL gelir, 976 milyon 405 Bin 762 TL gidere karşılık dönem kârı 164 milyon 278 Bin 188 TL olarak gerçekleşmiştir.

PTT'NİN 2009 VE 2010 BÜTÇE PLANLAMASI

YILLAR	2009 (Revize)	2010
GELİR	1.646.501.465	1.807.769.000
GİDER	1.325.728.650	1.433.492.000
KAR	**320.772.815**	**374.277. 000**

PTT'nin;

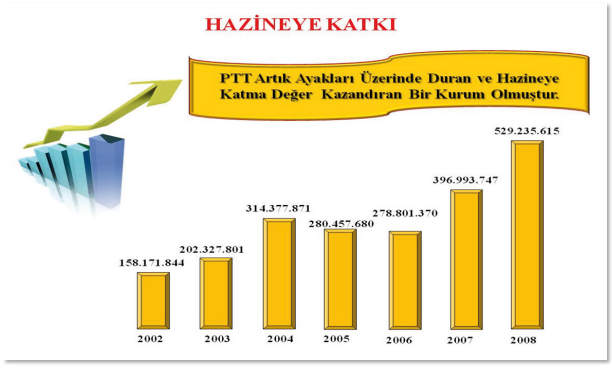
-2009 yılında 1 milyar 325 milyon 728 bin 650 TL gidere karşılık 1 milyar 646 milyon 501 bin 465 TL gelir elde ederek 320 milyon 772 bin 815 TL,

-2010 yılında 1 milyar 433 milyon 492 bin TL gidere karşılık 1 milyar 807 milyon 769 bin TL gelir elde ederek 374 milyon 277 bin TL kar elde edeceği 2009-2010 yılları makro ekonomik göstergelerine göre hesaplanmıştır.



Dünya posta idareleri arasında en iyi büyüme oranına sahip PTT

İşletme ve yatırım faaliyetleri alanında yapılan bu çalışmalar sonucunda PTT, Dünya posta idareleri içinde en hızlı büyüyen idare olarak kendini kanıtlamıştır. Dünya posta idarelerinin 2007 faaliyet raporları incelendiğinde, 2008 yılında 2007 yılına göre gelir bakımından en iyi büyüme oranının %17,1 ile Kuruluşumuza ait olduğu görülmektedir.

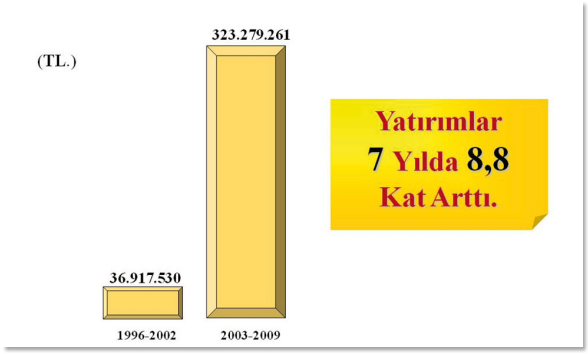


PTT Genel Müdürlüğü Kurumlar Vergisi, tevkif suretiyle gelir vergisi, katma değer vergisi, damga vergisi ve Hazineye ödenen temettü ödemesiyle merkezi yönetim bütçesine;

2002 yılında 158 milyon 171 bin 844 TL,

2008 yılında 529 Milyon 235 Bin TL kaynak aktarmıştır.

Dönemler İtibariyle Yatırım Harcamalarının Karşılaştırılması



1996 yılından 2002 yılına kadar ki 7 yıllık sürede toplam 36 Milyon 917 Bin 530 TL. yatırım harcaması yapılmış iken;

2003 yılından 2009 yılına (Eylül 2009) kadar olan 7 yıllık dönemde toplam 323 Milyon 279 Bin 261 TL. yatırım harcaması yapılmış olup 8,8 kat artış sağlanmıştır.

2010 YILINDA YAPILMASI PLANLANAN YATIRIMLAR VE İLERİYE YÖNELİK PROJELER

PTT tarafından sunulan Posta Hizmetlerinin Milletimizin ihtiyaç ve beklentiler doğrultusunda çağdaş normlara uygun şekilde sunulması amacıyla;

2010 yılında PTT'nin Yatırım Programı teklifi toplam 140 milyon TL olarak teklif edilmiştir.

2010 Yılı Yatırım Programı Teklifi Dağılım Tablosu

	PROJE NO	PROJE ADI	PROGRAM ÖDENEĞİ (BİN TL.)
HABERLEŞME	1996 E 11 0120	PTT HİZMET BİNALARI	19.905
	2007 E11 0040	İŞYERLERİNİN PTTBANK OLARAK DÜZENLENMESİ	7.717
	2007 E 11 0050	POSTA HİZMETLERİNİN MEKANİZASYONU VE MODERNNİZASYONU	15.305
	2009 E11 0020	KARMA POSTA	31.500
	2009 E	POSTA İŞLEME VE KARGO İŞLEME MERKEZİ BİNALARI	40.000
	2010 E	MUHTELİF İŞLER	25.573
	TOPLAM		140.000



Buna göre;

- ✓ PTT Hizmet Binaları projesine 19 Milyon 905 Bin TL,
- ✓ İşyerlerinin PTTBank Olarak Düzenlenmesi Projesine 7 Milyon 717 Bin TL,
- ✓ Posta Hizmetlerinin Mekanizasyonu ve Modernizasyonu projesine 15 Milyon 305 Bin TL,
- ✓ Karma Posta Projesine 31 Milyon 500 Bin TL,
- ✓ Posta İşleme ve Kargo İşleme Merkezi Binaları Projesine 40 Milyon TL,
- ✓ Muhtelif İşler Projesine 25 Milyon 573 Bin TL, ödenek öngörülmüştür.

HUKUKİ DÜZENLEMELER

AB Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı gereği "5584 sayılı Posta Kanununda, Avrupa Komisyonu ve Parlamentosunun 15 Aralık 1997 gün 97/67/AB ile bu direktifte değişiklik yapan 10 Haziran 2002 gün ve 2002/39/AB ve 20 Şubat 2008 tarih ve 2008/6/AB sayılı Direktiflere uygun değişikliklerin yapılması" öngörülmüş olup, söz konusu öncelik doğrultusunda; Posta Hizmetleri Kanunu Tasarısı ile PTT Genel Müdürlüğünün Teşkilat Yapısına Dair Kanun Tasarısı hazırlanmıştır.

Söz konusu Kanun Tasarıları hakkında ilgili kurum ve kuruluşların görüşleri alınmış ve bu görüşler doğrultusunda nihai metinleri oluşturma çalışmaları devam etmektedir.









KARA ULAŞTIRMASI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

2003 yılına kadar her hangi bir yasal düzenleme yapılmadığı için ülkemizde sorunlar yumağına dönüşen karayolu ulaştırması alanında; yapılan taşımaların boyutu, şekli, nitelikleri ve yaşanan sorunlar konusunda somut bilgilere ulaşmak, bu bilgilerden yola çıkarak sektörü düzenlemek mümkün olmadığı gibi sorunlarına çare bulmakta imkânsız bir hal almıştı.

4925 Sayılı Karayolu Taşıma Kanunu yürürlüğe girmeden önce bu faaliyetler için mevzuata bağlanmış hiçbir mesleki ve mali yeterlilik şartı bulunmadığından özellikle yurtiçinde yapılan eşya taşımaları tamamen başıboş bir şekilde gelişmiş ve isteyen herkesin herhangi bir ön şarta tabi olmadan girebildiği bir sektör haline gelmiş, böylece talebin çok üzerinde bir kapasite oluşmuştu.

Karayolu taşımacılığı ile ilgili olarak Bakanlığımız uhdesinde olması gereken bir kısım görev ve yetkilerin de Bakanlığımız dışındaki farklı kurumların görev ve yetki alanında olması sektörün sorunlarının çözümü açısından ayrı bir çıkmaz olarak karşımızda bulunmaktaydı.

Bu durumun ortaya koyduğu tablo, sayıları binlerle ifade edilebilen trafik kazaları, binlerce ölü ve yaralı, kalitesiz, sorumsuz, verimsiz ve güvensiz bir taşımacılık piyasası, ihtiyaç fazlası atıl bir kapasite, yaşlı ve bakımsız araçlar, yoğun bir çevre ve görüntü kirliliği idi.

4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu ve bu Kanuna istinaden çıkartılan bir dizi yönetmeliklerle karayolu taşımacılık sektöründe reform niteliğinde yeni bir dönem başlatılmıştır. Bu dönemde yapılan düzenlemelerle; mesleki yeterlilik, mali yeterlilik ve mesleki saygınlık ilkeleri esas alınarak modern bir karayolu taşımacılık mevzuatının temeli oluşturulmuştur.

Bu mevzuat oluşturulurken çeşitli Bakanlıklara dağıtılmış görev ve yetkilerin önemli bir kısmı da Bakanlığımızın sorumluluk alanına alınmıştır.

Bu bağlamda; 4925 Sayılı Karayolu Taşıma Kanunu, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nda değişiklik yapan 5228 ve 5495 Sayılı Kanunlar, 5434 Sayılı Tehlikeli Malların Karayoluyla Uluslararası Taşınmasına İlişkin Avrupa Anlaşmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun, 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nda değişiklik yapan 5335, 5728 ve 5917 sayılı Kanunlar Yüce Meclisimiz tarafından kabul edilmiştir.

Bu kanunlarla birlikte; Karayolu Taşıma Yönetmeliği, Karayolu Taşımacılık Faaliyetleri Mesleki Yeterlilik Eğitimi Yönetmeliği, Araç Muayene İstasyonlarının Açılması, İşletilmesi ve Araç Muayenesi Hakkında Yönetmelik, Kamu Personeli Servis Yönetmeliği, Öğrenci Servis Yönetmeliği, Tehlikeli Maddelerin Taşınması Yönetmeliği ve Döner Sermaye Yönetmeliği çıkartılmıştır.



Ayrıca uluslararası taşımacılıkta yabancı taşıtlardan alınacak geçiş ücretlerine ilişkin 2 adet süresiz, yurtiçi yolcu ve eşya taşımalarında asgari taban ücreti uygulanmasına ilişkin **7** adet süreli Tebliğ ve Bir Kısım Motorlu Karayolu Taşıtlarının Piyasadan Çekilmesine İlişkin 4 adet Tebliğ yayımlanmıştır.

Yine ihtiyaç duyulan hususlarla ilgili olarak 2006 yılında 42 adet, 2007 yılında 37 adet, 2008 yılında 29 adet, 2009 yılında ise 25 adet Genelge yayımlanmış olup, halen bu Genelgelerden 17'si yürürlüktedir.

Bu arada, karayolu taşımacılık faaliyetleri için yetki belgesi düzenleme işlemleri devam etmektedir. Yapılan faaliyetler ile piyasa/sektör yakından takip edilerek, gerektiğinde ilgili mevzuatta değişiklik de yapılmaktadır.

Bu çerçevede; yeni oluşturulan karayolu taşımacılık politikası ve mevzuatının yürütülmesi esnasında sektörle yapılan görüşmeler ve Bakanlığımıza intikal eden taleplerden uygun ve gerekli görülenler hakkında düzenlemeler yapılarak yürürlüğe konulmaktadır.

Yapılan düzenlemelerin amacına ulaşması ve uygulamanın sağlıklı işleyişi bakımından öncelikle kara taşımacılığı otomasyon sistemi kurularak ilgili tüm birimlerimizin yanı sıra bilgi paylaşımı yapılan kurumlarda yapılan işlemler sırasında da bu sistemin kullanılması sağlanmıştır. Bu sistemle her türlü iş ve işlemler, elektronik ortamda gerçek zamanlı olarak en hızlı bir şekilde yapılmaktadır.

Bu amaçla;

1. Başbakanlık Gümrük Müsteşarlığı,

2. İçişleri Bakanlığı Emniyet Genel Müdürlüğü,

3. İçişleri Bakanlığı Nüfus ve Vatandaşlık İşleri Genel Müdürlüğü,

4. Milli Savunma Bakanlığı,

5. Maliye Bakanlığı,

sistemleri ile bilgi alış verişi anında sağlanarak hızlı, doğru bilgilere dayalı yetkilendirme/lisanslamanın yanı sıra her türlü iş ve işlemin yapılması sağlanmıştır.

Böylece yapılan işlemler sırasında vatandaşlarımızdan önceden istenilen noter onaylı nüfus cüzdanı sureti, trafik tescil belgesi, vergi levhası vb. belgelerin de istenmesine artık gerek kalmamıştır.

Sürekli olarak yenilenen otomasyon sistemi ile artık sektörü çok iyi analiz etme imkânına kavuşmuş bulunmaktayız. Taşımacı firmalarımıza U-net üzerinden on-line başvuru yapma imkânı sunulmuştur. Bu uygulama işlemlerin çok daha hızlı ve doğru yapılmasını sağlayacaktır.

Diğer yandan, gerek Merkez Teşkilatımızda gerekse Bölge Müdürlüklerimizde otomasyon sistemini kullanacak personel için gerekli eğitimler verilerek ve bilgisayar donanımları sağla-

narak bu birimlerin idari ve teknik kapasiteleri güçlendirilmiş olup bu çalışmalara devam edilmektedir.

06.04.2006 tarih ve 2006/10320 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile Bakanlığımız taşra teşkilatına bağlı sınır kapılarımızdaki şube müdürlüklerinin kaldırılması ile bu yerlerdeki ulaştırma hizmetlerinin Gümrük Müsteşarlığına bağlı birimlerce yürütülmesine ilişkin olarak adı geçen Müsteşarlık ile Bakanlığımız arasında 25.07.2006 tarihinde bir protokol imzalanmış ve Bakanlığımız birimlerince kara sınır kapılarında yürütülen tüm iş ve işlemler, kara taşımacılığı otomasyon sistemi sayesinde Gümrük Müsteşarlığına bağlı birimlerce yürütülmeye başlanmıştır.

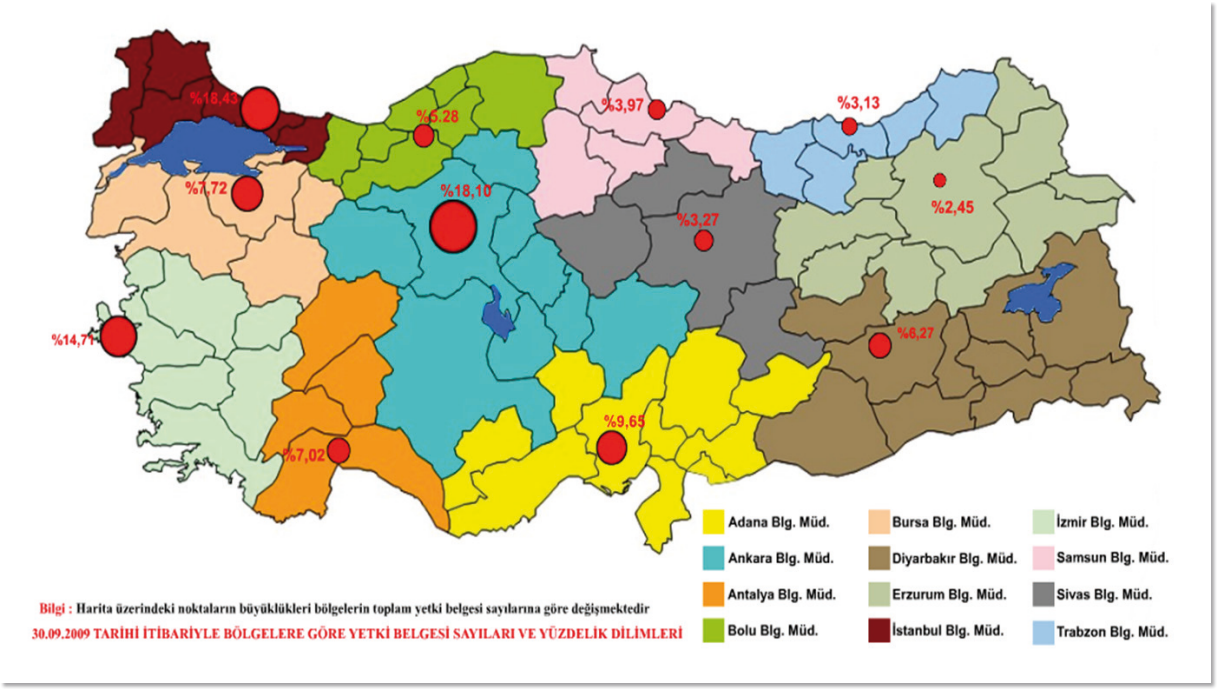
Yapılan Protokol hükümleri kapsamında adı geçen Müsteşarlık personeline gerekli görülen ve talep edilen zamanlarda Bakanlığımız personeli tarafından iş ve işlemlerin daha sağlıklı yürütülebilmesi amacıyla yerinde eğitimler verilmektedir.

Bakanlığımız ile TOBB arasında 21 Eylül 2005 tarihinde imzalanan protokol kapsamında bu güne kadar yetki verilen 46 Ticaret ve Sanayi Odası'nca "K" türü yetki belgelerinin mahallinde verilmesi imkânı getirilmiş olup, yetkilendirilen bu odalarca "K" türü yetki belgelerinin düzenlenmesine devam edilmektedir.

• Bakanlığımız, Ulaştırma Bölge Müdürlükleri ve Yetkilendirilen Odalar Tarafından 30.09.2009 Tarihi İtibariyle Düzenlenen Belge Sayıları

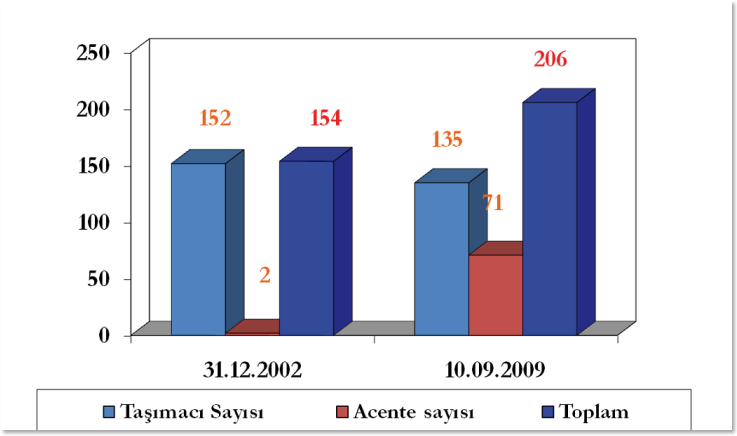
BELGE TÜRÜ	BELGE TANIMI	VERİLEN BELGE SAYISI
A TÜRÜ TOPLAM	Otomobille Şehirlerarası ve Uluslararası Yolcu Taşımacılığı	161
B TÜRÜ TOPLAM	Otobüs ile Uluslararası Yolcu Taşımacığı	134
C TÜRÜ TOPLAM	Uluslararası Eşya Taşımacılığı	1.604
D TÜRÜ TOPLAM	Otobüs ile Şehirlerarası Yolcu Taşımacılığı	1.322
F TÜRÜ TOPLAM	Yurtiçi Yolcu Taşıma Acenteliği	2.278
G TÜRÜ TOPLAM	Yurtiçi ve Uluslararası Eşya / Kargo Acenteliği	1.611
H TÜRÜ TOPLAM	Yurtiçi ve Uluslararası Eşya Komisyonculuğu	1.482
L TÜRÜ TOPLAM	Yurtiçi ve Uluslararası Lojistik İşletmeciliği	159
M TÜRÜ TOPLAM	Yurtiçi ve Uluslararası Kargo İşletmeciliği	32
N TÜRÜ TOPLAM	İl içi ve Yurtiçi Nakliyat Ambarı İşletmeciliği	357
P TÜRÜ TOPLAM	İl içi ve Yurtiçi Dağıtıcılık/Kuryecilik	124
R TÜRÜ TOPLAM	Yurtiçi ve Uluslararası Taşıma İşleri Organizatörlüğü	1.232
T TÜRÜ TOPLAM	Terminal İşletmeciliği	329
K TÜRÜ TOPLAM	Yurtiçi Eşya Taşımacılığı	295.577
GENEL TOPLAM		306.403

2003 yılı öncesi lisanslı işletmeci sayısı ise 4.176 iken, yeni dönemde bu sayı 73 kat artarak 306.403 olmuştur. Bunun nedeni, 2003 yılı öncesi sadece uluslararası yolcu ve eşya taşımacılığı ile şehirlerarası yolcu taşımacılığı lisans/yetki belgesi düzenine bağlanmış iken yeni dönemde Kanunla desteklenmiş yasal yapının gereği olarak yurtiçi eşya/kargo taşımacılık faaliyetlerinin de düzenlenerek lisans/yetki belgesi sistemine bağlanmış olmasıdır.

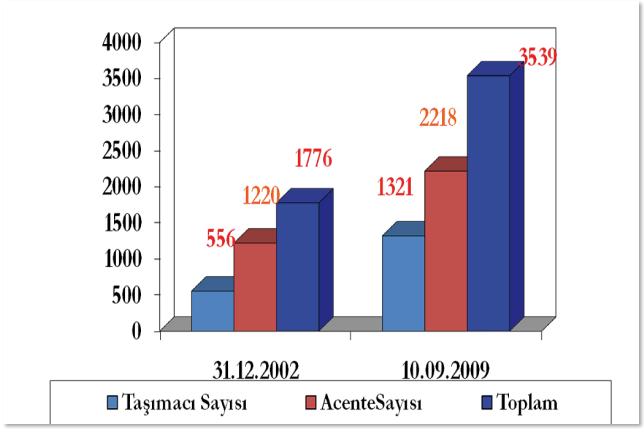


YOLCU TAŞIMACILIĞI

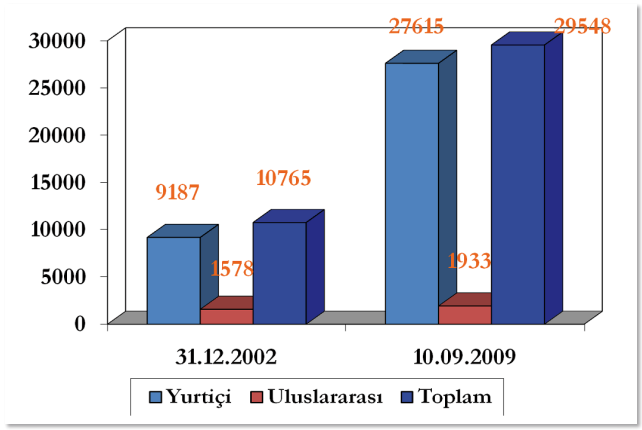
Otobüsle Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımacılığı İşletme Sayısı



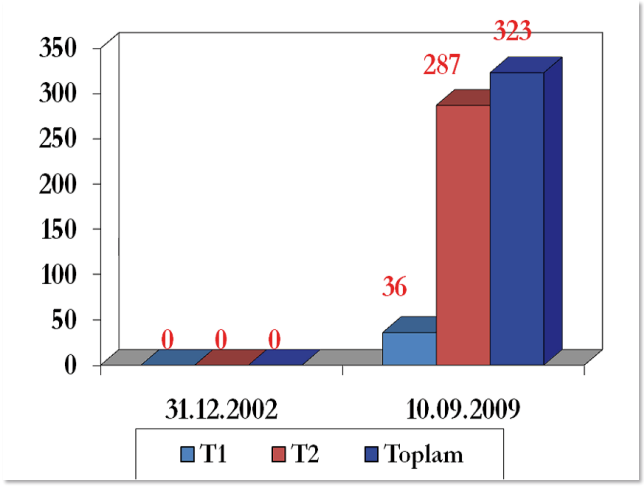
Otobüsle Yapılan Yurtiçi Yolcu Taşımacılığı İşletme Sayısı



Yetki Belgelerine Kayıtlı Otobüs Sayıları

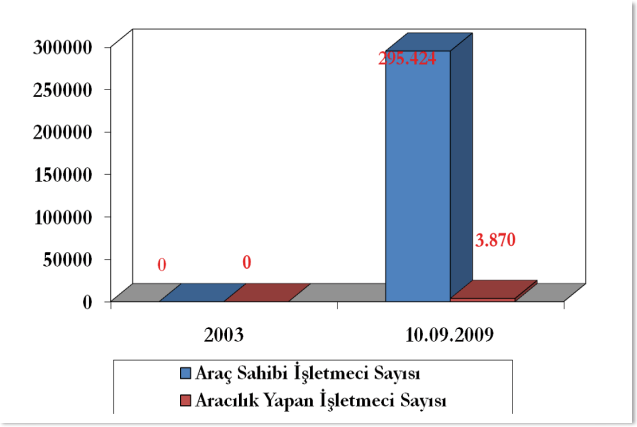


Yetki Belgeli Yolcu Terminalleri

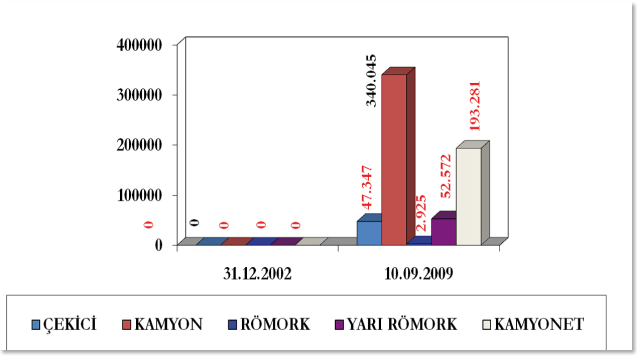


YURTİÇİ EŞYA TAŞIMACILIĞI

Yetki Belgeli İşletmeci Sayıları

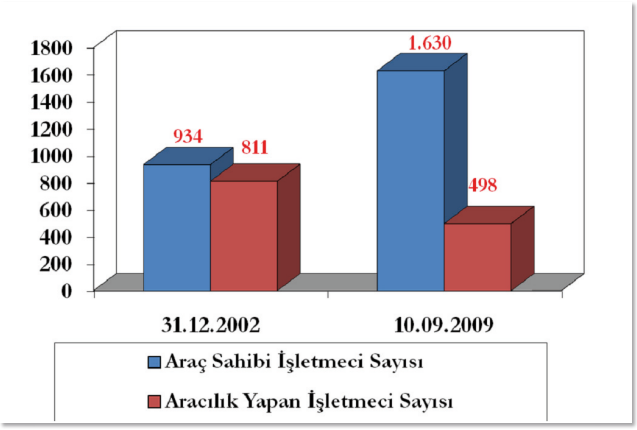


Yetki Belgelerine Kayıtlı Taşıt Sayıları

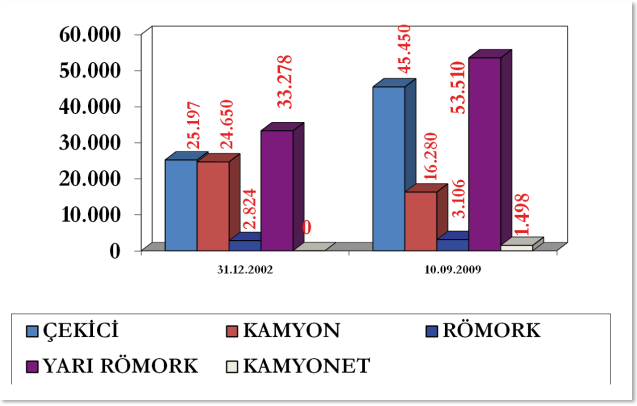


ULUSLARARASI EŞYA TAŞIMACILIĞI

Yetki Belgeli İşletmeci Sayıları



Yetki Belgelerine Kayıtlı Taşıt Sayıları



Yurt içi eşya taşımacılığında gerçek kişilerin oranı % 75 tüzel kişilerin oranı ise % 25' tir. Bu veriler 2003 öncesi uzun yıllar süregelen politikasızlık, herhangi bir eğitime tabi olmadan ticari taşımacılık faaliyetlerinde bulunan işletme sahiplerine ve şoförlerine mesleki yeterlilik eğitimi alma zorunluluğu getirilmiş ve mesleki yeterlilik eğitimi vermek üzere Bakanlığımızca bu güne kadar toplam 204 kuruma yetki verilmiştir.

Mesleğe girişin üç temel şartından biri olan mesleki yeterlilik konusu; "Karayolu Taşımacılık Faaliyetleri Mesleki Yeterlilik Eğitimi Yönetmeliği" ile düzenlenmiştir. Bu Yönetmelik ile mesleki yeterlilik belgesi türleri, mesleki yeterlilik eğitimi alacaklar ile bu eğitimleri verecek kurum/kuruluşların nitelikleri düzenlenmiştir.

Karayolu Taşımacılık Faaliyetleri Mesleki Yeterlilik Eğitimi Yönetmeliği kapsamında eğitimden ve sınavdan muaf olarak mesleki yeterlilik belgesi almak üzere 05 Ekim 2009 tarihine kadar Bakanlığımıza 1.704.268 adet müracaat yapılmıştır.

Bu müracaatlardan 05 Ekim 2009 tarihi itibariyle 1.702.314 adedi incelenmiş olup, mesleki yeterlilik belgesi almayı hak eden 1.451.859 kişiye 2.094.769 adet belge teslim edilmiştir.

Araçların ağırlık ve boyut kontrollerinin yapılması görevi; 5495 sayılı "Karayolları Trafik Kanununda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun" ile Bakanlığımıza verilmiştir.

Halen, ağırlık ve boyut kontrolleri Bakanlığımız Bölge Müdürlüklerine bağlı olarak ve yeni yapılan 3 istasyonla birlikte toplam 24 adet ön ihbarlı sabit aks kantarında 24 saat esasına göre yapılmaktadır. Mevcut sabit istasyonlara ilaveten 30 adet daha ön ihbarlı sabit aks kantarı kurulması planlanmakta olup, bu iş için gerekli hazırlıklar devam etmektedir.

İlk etapta Adana/Pozantı'da 2 adet, Kayseri'de 1 adet olmak üzere toplam 3 adet sabit istasyon yapılmıştır. Ayrıca diğer 21 adet istasyonda da rehabilitasyon çalışmaları (prefabrik bina yapımı, çevre ve yol aydınlatması vb.) tamamlanmıştır. Bu istasyonlardaki tüm kantarların yeni teknoloji kantarları ile değiştirilmesine ilişkin çalışmalar devam etmektedir.



2007 Yılı Eylül ayı içerisinde satın alınarak Bölge Müdürlüklerine teslim edilen 200 adet son teknoloji ile üretilmiş kablosuz seyyar kantarlarda denetimlerde ihtiyaç duyulan yerlerde kullanılmaya devam edilmektedir.

2007 yılında 945.944 adet araç tartılmış, bunlardan 9.871 araca fazla tonajdan dolayı toplam 9.618.118 TL, 2008 yılında ise; 3.622.570 araç tartılmış, bunlardan 61.725 araca fazla tonajdan dolayı 104.599.658 TL tutarında idari para cezası karar tutanağı düzenlenmiştir.



Karayolunda seyreden motorlu ve motorsuz araçların teknik muayenelerini daha etkin ve sağlıklı şekilde yapacak gerçek ve tüzel kişilere ait muayene istasyonlarının açılması ve işletilmesine yönelik kuralları belirleyen yönetmeliğin yürürlüğe girmesinden sonra araç muayene hizmetleri özelleştirilmiştir.

Çeşitli nedenlerle yakın zamana kadar layıki veçhile yapılamayan araç fenni muayeneleri; kamu - özel sektör işbirliğinin en güzel örneklerinden biri olarak yenilenmiş ve yenilenen bu araç muayene istasyonları dünyanın en gelişmiş ve modern sistemlerinden biri olarak 81 ilimizde hizmete sunulmuştur.



Araç Muayene İstasyonlarının yapımı ve işletilmesi 613.5 Milyon ABD Dolarına ihale edilmiş ve peşin ödeme indirimi ile 552.15 Milyon ABD Doları sözleşmelerin imzalandığı 15.08.2007 tarihinde Hazine'ye aktarılmıştır.

Proje, 14 Nisan 2009 tarihi itibarı ile tamamlanmıştır. Bugüne kadar 450 milyon ABD doları yatırım ile 189 sabit ve 76 adet seyyar istasyon hizmete açılmış ve 1.820'si teknik olmak üzere yaklaşık 3.000 personel istihdamı sağlanmıştır.

03 Ekim 2009 tarihi itibariyle 4.870.418 adet araç, muayeneye tabi tutulmuştur.



Bakanlığımızca eşya taşımacılığımızın uluslararası boyutuna özel bir önem verilmiştir. Yabancı ülkelerle yürütülen kararlı ve başarılı müzakereler sonucunda, gerek mevcut geçiş belgesi kotalarının arttırılması, gerekse bir kısım ülkeler ile geçişlerin libere edilmesi veya tek giriş için geçerli belge sisteminin çok-girişli belge sistemine dönüştürülmesi suretiyle, ülkemiz taşıma sayılarında önceki yıllara göre % 150' nin üzerinde artışlar sağlanmıştır.

Yapılan çalışmalar sonucunda 2002 yılında toplam 492.601 adet geçiş imkanı sağlanabilir iken bu sayı 2007 yılı sonunda 1.036.000 adete, 2008 yılında ise 1.266.407 adete yükselmiştir. Geçiş belgesi gerekmeyen ülkelere yapılan taşımalar da hesaba katıldığında bu sayı daha da artmaktadır.

Son dört yıl içerisinde, dokuz ülke ile ikili ve transit taşımalar libere edilmiş olup belgesiz taşıma yapılan ülke sayısı 21'e yükseltilmiştir.

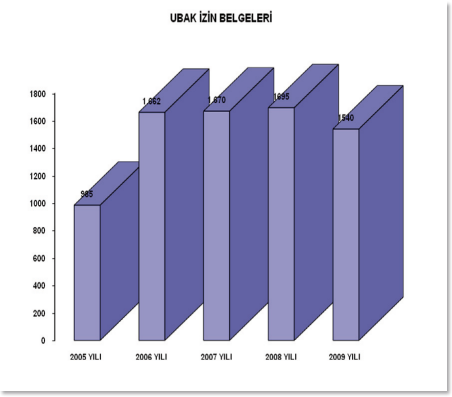
Aşağıdaki tabloda; 2002 yılından 2008 yılının sonuna kadar olan geçiş belgesi artışları görülmektedir.

Yıllar	Kota	Ek Belge	Çok-Girişli	UBAK Belgesi	Toplam	Artış Oranı
2002	406.100	63.101	150x20 3.000	531Adet 20.400	492.601	
2003	435.000	101.661	400x20 8.000	586Adet 28.116	573.116	16.3%(+)
2004	501.000	130.125	5.500x20 110.000	878Adet 54.248	796.108	39 % (+)



2005	605.996	94.200	5.500x20 110.000	985Adet 53.337	864.433	8.6 % (+)
2006	590.850	174.988	5.575x20 111.500	1662Adet 67.119	944.457	9.3 %(+)
2007	757.261	88.620	5725x20 114.500	1670Adet 75.827	1.036.208*	9.7 %(+)
2008	1.075.122	75.090	5725x20 114.500	1695 Adet	1.266.407	
2002'YE GÖRE 2008 YILI TOPLAM ARTIŞI						157.1 %(+)

Uluslararası karayolu taşımacılığımız açısından çok önemli bir araç olan UBAK üyesi 43 ülkede tek bir belge ile uluslararası karayolu taşımacılığında çok giriş-çıkışlı taşıma imkanı sağlayan UBAK çok taraflı izin belgesi sistemi yeniden yapılandırılmıştır. Diğer bazı üye ülkelerin yanı sıra ülkemiz adına Bakanlığımızın da 2 yıllık yoğun bir çalışması sonucu kabul edilmesi sağlanan yeni sistemle mevcut UBAK çok taraflı temel kotamız 141'den 250'ye çıkarılarak %75 oranında önemli bir artış sağlanmıştır. 2005 yılında elde edilen UBAK izin belge sayımız 985 adet iken bu sayı yeni kota artışı ile birlikte 2006 yılı için 1662, 2007 yılı için 1670, 2008 yılı için 1695, 2009 yılı için ise 1540 adet olmuştur.



4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanununun 33. Maddesi gereğince hazırlanan "Ulaştırma Bakanlığı Döner Sermaye İşletmesi Yönetmeliği" 06 Nisan 2004 tarihinde yürürlüğe girmiş ve böylece "Ulaştırma Bakanlığı Döner Sermaye İşletmesi Müdürlüğü" kurulmuştur. Buradan elde edilen kaynak sektörün iyileştirilmesi/ıslahı için harcanmaktadır.

Taşımacılık piyasasındaki mevcut arz fazlalığını azaltmak için ekonomik ve teknik ömrünü doldurmuş 30 yaşın üzerindeki ticari taşıtlar; taşıt sahiplerine her hangi bir zorunluluk getirilmeksizin bedeli karşılığında Bakanlığımızca satın alınarak hurdaya ayrılmaktadır.

Bu kapsamda bu güne kadar 6578 araç satın alınmış, 4921 araç için hak sahiplerine 26.508.160 TL ödeme yapılmış olup, 1657 araçla ilgili ödeme işlemleri devam etmektedir.





Ayrıca, uluslararası taşımacılık yaparken uğradıkları saldırı sonucu hayatını kaybeden şoförlerin yakınlarına tazminat ödenebilmesi amacı ile 4925 sayılı Kanunun 33. Maddesinde yapılan değişiklik kapsamında bu güne kadar 80 aileye toplam 2.965.000 TL tutarında ödeme yapılmış olup, işlemleri tamamlanan ailelere ödeme yapılmaya devam edilmektedir.



DLH İNŞAATI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

İSTANBUL BOĞAZI KARAYOLU BOĞAZ GEÇİŞ TÜNELİ PROJESİ



İnşa edilmesi planlanan ve sadece otomobil, minibüs gibi araçların kullanılabileceği Karayolu Boğaz Tüneli sayesinde hem Avrupa hem de Asya yakasındaki trafik akışı kolaylaşacaktır.

14,6 km uzunluğundaki bu yeni proje Avrupa Yakasındaki Kazlıçeşme mevkiinde başlayarak 5.4 km sonra Kumkapı mevkiinden Marmara denizine bağlanacak ve deniz altında 5.4 km ilerledikten sonra; Anadolu Yakasındaki Ankara Devlet Yoluna Eyüp Aksoy kavşağından bağlanarak 3.8 km sonra Göztepe mevkiinde sona erecektir.

Kamu kaynağı kullanılmadan, Yap-İşlet-Devret Modeli ile yaptırılacak bu projenin hayata geçirilmesi için ihalesi yapılmış olup, sözleşme taraflarca paraf edilerek Yüksek Planlama Kurulu'na intikal ettirilmiş, çalışmalar sürdürülmektedir.











KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

Ülkemizde karayolları; işlevlerine bağlı olarak otoyollar, devlet yolları, il yolları, şehir içi yollar, köy yolları, orman yolları ve turistik yollar olarak adlandırılmakta ve farklı kuruluşların sorumluluğu altında bulunmaktadır.

Otoyollar, devlet yolları ve il yollarının planlanması, projelendirilmesi, yapımı, bakımı ve işletilmesinden sorumlu olan Karayolları Genel Müdürlüğü etkin bir ulaşım altyapısına sahip olmanın bir ülkenin kalkınmasındaki en önemli etkenlerden biri olduğu bilinciyle; karayolu ulaşımı altyapı hizmetlerinde hareketlilik ve erişilebilirliğin kalitesini artırmak ve mevcut karayolu altyapısının daha verimli kullanılmasını sağlamak için çalışmalarını sürdürmektedir.

Karayolu altyapı yatırımları; otomotiv, petrol, lojistik, taşımacılık, inşaat sektörleri başta olmak üzere bir çok sektörle çok yakın ilişkisi olan ve bu sektörleri direk etkileyen bir hizmet türü konumundadır. Bu nedenle bugün taşımacılık sektörünün etkinliği ve verimliliği karayollarının etkinliği ve verimliliği ile ölçülmektedir.

Karayolları yatırımlarının sosyo-ekonomik etkileri ile ilgili olarak değişik ülkelerde yapılan çalışmalarda elde edilen sonuçlar, karayoluna yapılan kamu yatırımlarının oldukça yüksek katma değer yarattığı yönündedir. Üretim ve istihdamın artırılması, üretim maliyetinin düşürülmesi, tüm sektörlerde verimliliğin arttırılması, yol yapımının ekonomiye olan doğrudan veya dolaylı etkileri, arazi kullanımı ve bölgesel gelişime olan etkiler, iş ve sosyal amaçlı taşımacılık talebinin karşılanması, eğitim, sağlık ve turizm amaçlı seyahat talebinin karşılanması, milli gelirin ülke sathında dengeli dağılımı, alınan vergiler yoluyla ulusal bütçeye olan mali katkılar karayollarının sağladığı sosyo-ekonomik faydaların başlıcaları olarak sayılabilir.

Zemine, topografyaya, taşınacak yük miktarına ve zamana göre en esnek, en kolay, hızlı ve aktarmasız taşıma olanağı veren karayollarına olan talep; diğer ulaştırma modları çok gelişmiş ülkeler de dahil olmak üzere, bir çok ülkede yolcu ve yük taşımacılığında sürekli artan bir eğilim göstermektedir.

Ülkemizde de karayolu ulaştırması, ulaştırma türleri arasında hem yük hem de yolcu taşımacılığında en çok kullanılan ulaşım türüdür. Ne var ki, bu durum birtakım sorunları da beraberinde getirmiştir. Karayolu trafiğinde ağır taşıtların payı gelişmiş ülkelerde % 15 dolayında iken, ülkemizde bu oran bazı kesimlerde % 60'larda iken ortalama % 30 mertebesindedir. Karayolu üzerindeki ağır taşıt oranının bu derece yüksek oluşu trafik güvenliğini azaltan en önemli hususlardan biridir. Bu nedenle karayollarında hızın düşmesi, araç kapasitelerindeki azalma, yollarda daha fazla tahribatın oluşması, alt yapının zamanından önce yıpranması, hatta kul-

lanılamaz hale gelmesi ve en önemlisi artan trafik kazaları karayolunda ağır taşıt sayısının fazla oluşunun olumsuz sonuçları olarak karşımıza çıkmaktadır.

Ayrıca günümüzde insanlar, çevre kirlenmesine karşı giderek daha duyarlı hale gelmektedirler. Özellikle karayolu trafiğinin neden olduğu trafik sıkışıklığı, kazalar, gürültü, hava kirliliği gibi çevre sorunları ile küresel iklim değişiklikleri olgusu karşısında çevreye uyumlu gelişmeleri yönlendirecek "sürdürülebilir ulaştırma politikaları" önem kazanmaktadır.

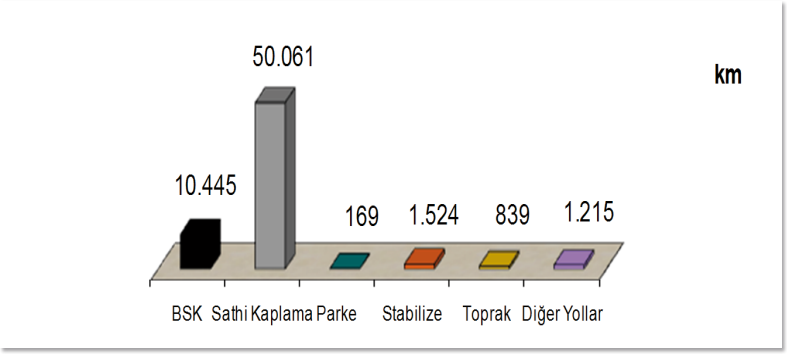
Bakanlığımızca, bu bağlamda karayolları üzerindeki yoğun trafiğin demiryolları ve denizyollarına kaydırılması ile karayolunun çok yüksek olan payını azaltarak ulaştırma türlerinin gereken ölçüde pay aldıkları dengeli bir sistem oluşturmaya çalışılmaktadır. Uygulanan kararlı ve istikrarlı politika ve uygulamalarla karayolunun toplam taşımacılıktaki payı azaltılmaya başlanmıştır. Bu doğru politikaların uygulanması ve yürüttüğümüz demiryolu ve denizyolu projelerine aksatılmadan devam edilmesi halinde, ulaşım türleri arasındaki çarpıklığın giderilerek, ulaşım sektöründe arzu edilen dengenin sağlanması mümkün olabilecektir. Yine Bakanlığımızca, karayollarının güvenliğini artırmak için yeni ve modern yollar, bölünmüş yollar, otoyollar yapılmakta ve mevcut karayollarımızın geometrik standartları iyileştirilerek bakımları tamamlanmaktadır. Yaptığımız çalışmalar neticesinde karayolları güvenliği artırılmış, trafik kazalarında önceki yıllara göre düşüş meydana gelmeye başlamıştır.

58., 59. ve 60. Hükümetleri döneminde ise ülkemizin ihtiyaç duyduğu güvenli, ekonomik ve rahat erişilebilirliği sağlayan bir karayolu ulaşımı için Acil Eylem Planı kapsamında "15.000 Km. Bölünmüş Yol Yapımı" çalışmaları başlatılmıştır.

Yapılan çalışmalar neticesinde, bugün Karayolları Genel Müdürlüğünün yol ağında 2.100 km otoyol, 31.273 km devlet yolu ve 30.880 km il yolu olmak üzere toplam **64.253 km** yol bulunmaktadır. Bu yol ağının **17.024 km.**si bölünmüş yol standardındadır. Hedefimiz; Bölünmüş yol yapımında 2009 yılı sonunda **17.058 km**.yi aşıp, 2012 yılı sonuna kadar **22.593 km**.ye ulaşmaktır.

KGM - YOL AĞI

ÜST YAPI SATIH DURUMU (km)





OTOYOLLAR

Otoyol yapım programı kapsamında **459 km** kavşak kolu ve **25 km** yan yol dahil toplam **2.584 km** otoyol tamamlanarak trafiğe açılmıştır. Şu ana kadar otoyol ağı için yapılan toplam harcama **18.3 Milyar ABD Dolarına** ulaşmıştır. **228 km** uzunluğundaki otoyol kesiminde yapım çalışmaları halen devam etmektedir.

OTOYOLLARDA YAP-İŞLET-DEVRET PROJELERİ

Karayolları Genel Müdürlüğü bünyesinde **Yap-İşlet-Devret Modeli** ile **12 adet** projenin ihalesi yapılacaktır. Bu projeler;

1. Gebze - Orhangazi - İzmir Otoyolu (421 km)
2. Kuzey Marmara Otoyolu (361 km)
3. Ankara - Samsun Otoyolu (370 km)
4. Tekirdağ - Çanakkale - Balıkesir Otoyolu (433 km)
5. Ankara - İzmir Otoyolu (549 km)
6. Afyon - Antalya Otoyolu (345 km)
7. Sivrihisar - Bursa Otoyolu (202 km)
8. Şanlıurfa - Habur Otoyolu (360 km)
9. Gerede-Gürbulak Otoyolu (950 km)
10. Ankara-Niğde Otoyolu (287 km)
11. Aydın - Denizli - Antalya Otoyolu (335 km)
12. Şanlıurfa-Diyarbakır Otoyolu (160 km)

1- Gebze–İzmir Otoyolu (421 km)

Gebze-Orhangazi-İzmir (İzmit Körfez Geçişi ve Bağlantı Yolları Dahil) Otoyolu projesinin 3996 sayılı "Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yaptırılması Hakkında Kanun" kapsamında Yap-İşlet-Devret Modeli ile gerçekleştirilmesine ve söz konusu yatırım hizmetleri yapmak üzere görevlendirilecek şirket ile sözleşme yapmaya Karayolları Genel Müdürlüğü yetkili kılınmıştır.



09.04.2009 tarihinde ihale teklifleri alınmıştır. Toplam 22 yıl 4 ay görev süresi ile NUROL – ÖZALTIN – MAKYOL – ASTALDI – YÜKSEL - GÖÇAY Ortak Girişiminin teklifi uygun teklif olarak kabul edilmiştir. Görevlendirmeye ilişkin karar 02.07.2009 tarihinde onaylanarak, işin sözleşme taslağı 16.07.2009 tarihinde Yüksek Planlama Kurulu Onayına sunulmuştur.

2- Kuzey Marmara Otoyolu (361 km)

Kuzey Marmara (3. Boğaz Geçişi Dahil) Otoyolunun projeleri henüz mevcut olmayıp, koridor tespiti yapılmıştır. Bu koridor tespitine dayalı ön fizibilite çalışmaları tamamlanmıştır. YPK kararını takiben 2009 yılı sonuna doğru görevlendirme ilanına çıkılması hedeflenmiştir.



3- Ankara –Samsun Otoyolu (370 km)

Ankara-Samsun Otoyolunun Ankara-Delice Kesiminin proje ve mühendislik hizmetleri, fizibilite etütlerini de kapsayacak şekilde 2008 yılında ihale edilmiş olup çalışmalar devam etmektedir.

4- Tekirdağ-Çanakkale-Balıkesir Otoyolu (433 km)

5- Ankara – İzmir Otoyolu (549 km)

Tekirdağ - Çanakkale - Balıkesir Otoyolu ve Ankara-İzmir Otoyolu projelerinin fizibilite, koridor etütleri ve ön proje işlerinin ihaleleri 27-28.08.2009 tarihlerinde yapılmış olup, ihale süreci devam etmektedir.

6- Afyon–Antalya Otoyolu (345 km)

7- Sivrihisar - Bursa Otoyolu (202 km)

8- Şanlıurfa - Habur Otoyolu (360 km)

9- Gerede-Gürbulak Otoyolu (950 km) Gerede-Merzifon Kesimi ve Ankara-Samsun Otoyolunun Delice-Samsun Kesimi projelerinin ise fizibilite, koridor etütleri ve ön proje işlerinin ihalelerinin 2010 yılında yapılması planlanmıştır.

10- Ankara-Niğde Otoyolu (287 km)

11- Aydın - Denizli - Antalya Otoyolu (335 km) Aydın-Denizli Kesiminin uygulama projeleri hazırlatılmıştır.

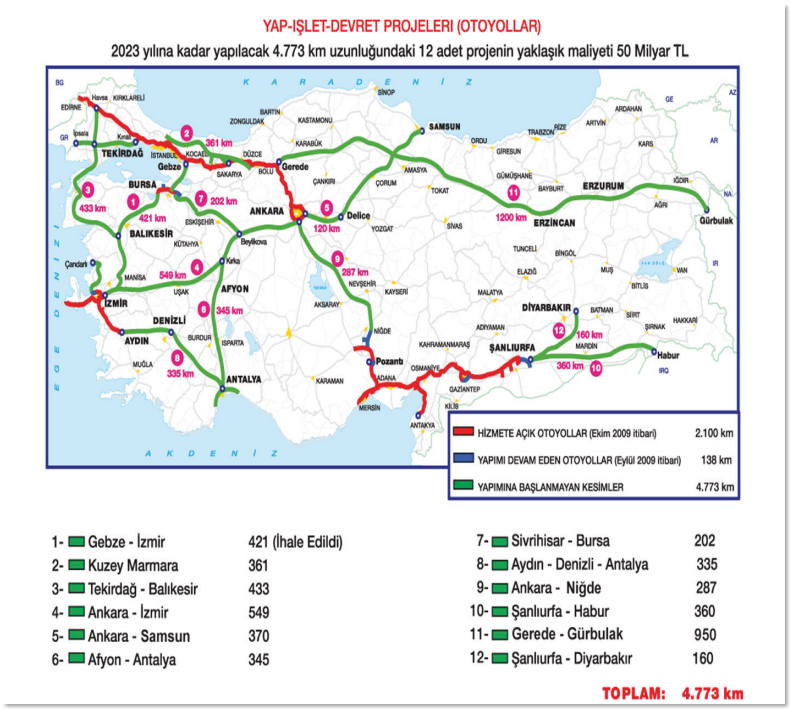
Geriye kalan;

12- Şanlıurfa-Diyarbakır Otoyolu (160 km)

- Gerede–Gürbulak Otoyolunun Merzifon - Gürbulak Kesimi,

- Aydın–Denizli-Antalya Otoyolunun Denizli-Antalya kesimine

ait projelerin ise fizibilite, koridor etütleri ve ön proje işlerinin ihalelerinin ilerideki yıllarda yapılması planlanmıştır.



OTOYOLLARDA ÖZELLEŞTİRME ÇALIŞMALARI

19/04/2007 tarih ve 2007/25 sayılı Özelleştirme Yüksek Kurulu Kararı ile;

- ✓ Edirne-İstanbul (Mahmutbey) Otoyolu,
- ✓ İstanbul (Çamlıca)-Ankara Otoyolu,
- ✓ Ankara Çevre Otoyolu,
- ✓ Pozantı-Mersin-Adana (Doğu K1 Kavşağı) Otoyolu,

- ✓ Adana (Doğu K1 Kavşağı)-İskenderun-Şanlıurfa Otoyolu,
- ✓ İzmir-Çeşme Otoyolu,
- ✓ İzmir-Aydın Otoyolu,
- ✓ İzmir Çevre Otoyolu,
- ✓ Fatih Sultan Mehmet Köprüsü,
- ✓ Boğaziçi Köprüsü.

bağlantı yolları ile birlikte özelleştirme programına alınmasına, bu yollar üzerindeki otoyol hizmet tesisleri ile bakım işletme ve ücret toplama merkezlerinin doğrudan özelleştirme programına alınmasına karar verilmiştir.

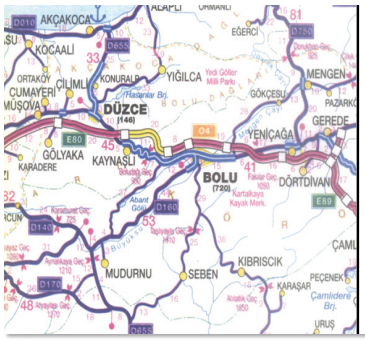
Özelleştirme ihalesinin sorunsuz yapılabilmesi için bazı kanunlarda (5539,1593 ve 3465 Sayılı Kanunlar) değişiklikler yapılması doğrultusunda yasa tasarısı hazırlanmıştır. Hazırlanan yasa tasarısı kanunlaşması için Meclise sunulmuş olup, tasarının TBMM Genel Kurulunda görüşülmesi beklenmektedir.

Mevcut otoyolların özelleştirilme ihalesini Özelleştirme İdaresi Başkanlığı yürütüp sonuçlandıracaktır. Yapılacak sözleşmenin yürütülmesi ise Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından yapılacaktır.

2009 yılı Eylül ayı sonu itibariyle otoyol ve köprülerden geçen 236 milyon araçtan toplam 454 milyon TL gelir elde edilmiştir.

OTOYOL YAPIM ÇALIŞMALARI

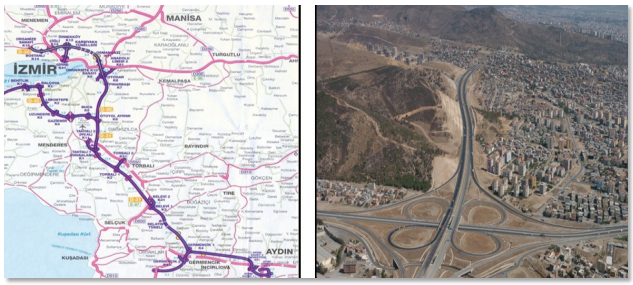
1. Gümüşova-Gerede Otoyolu (Bolu Dağı Geçişi)





25.5 km.si otoyol, 1.6 km.si bağlantı yolu olmak üzere toplam 27.1 km uzunluğundaki proje hizmete açılmıştır. Eksik kalan ikincil işlerde çalışmalar devam etmektedir.

2. İzmir-Aydın Otoyolu (İzmir Çevreyolu Dahil)



Toplam 170 km uzunluğundaki İzmir-Aydın Otoyolunun (İzmir Çevre Yolu Dahil) 145 km.si otoyol ve 21 km.si bağlantı yolu olmak üzere toplam 166 km.lik kesimi tamamlanarak trafiğe açılmıştır. Kalan 4 km.lik Kuzey Çevre yolunda ise çalışmalar devam etmektedir. Fiziki gerçekleşme % 98'dir.

3. İzmir-Urla-Çeşme Otoyolu (İkiztepe-Konak-Doğanlar Kesimi)



23 km otoyol, 33 km bağlantı yolu olmak üzere toplam 56 km uzunluğundaki otoyolun 45 km.lik kesimi trafiğe açılmıştır. Kalan 11 km.lik kesimin 5 km.lik kesiminde Danıştay tarafından iptal edilen imar planlarının yeniden yapılması halinde bu imar planına göre çalışmalar değerlendirilecektir. Fiziki gerçekleşme % 81 dir.

4. Kemerhisar-Pozantı Otoyolu (Kemerhisar ve Niğde Bağlantı Yolu Dahil)



Kemerhisar - Pozantı Otoyolu, 54,6 km.si otoyol, 65,9 km.si bağlantı yolu olmak üzere toplam 120,5 km uzunluğunda olup; fiziki gerçekleşmesi % 58'dir. Projenin Ereğli Kavşağı - Pozantı Kavşağı arasındaki 33 km.si otoyol ve 33 km.si bağlantı yolu olmak üzere toplam 66 km.lik kesimi binder seviyesinde ve devlet yolu statüsünde 13 Mart 2009 tarihinde trafiğe açılmıştır.

5. Gaziantep-Şanlıurfa Otoyolu



ADI	UZUNLUĞU (km)	TRAFİĞE AÇILAN UZUNLUK (km)	KALAN UZUNLUK (km)
Gaziantep-Birecik	63	63	0
Birecik-Suruç	53	53	0
Suruç-Şanlıurfa	76	51	25
Gaziantep Ç.Yolu	34	20	14
TOPLAM	226	187	39

Gaziantep-Birecik kesiminin kalan 19 km.si 6 Mart 2009 tarihinde otoyol statüsünde trafiğe açılmıştır. Bu kesimin açılmasıyla Gaziantep-Şanlıurfa Otoyolu, Gaziantep-Şanlıurfa arasında kesintisiz hizmet vermektedir.

6. Bursa Çevreyolu



63 km.si otoyol ve 23 km.si bağlantı yolu olmak üzere toplam 86 km uzunluğundaki otoyolun 65 km.si tamamlanarak trafiğe açılmıştır. Fiziksel gerçekleşmesi % 96 dır.



Kazıklı bağlantı yolu dışında kalan 14 km.lik kesimde çalışmalar sürdürülmektedir. Bursa Çevre Yolunun Yalova yönündeki uzantısı ile Yenişehir bağlantısı kısmının tamamlanmasıyla Bursa Çevre Yolunun tamamı bitirilmiş olacaktır.

OTOYOL BAKIM-İŞLETME FAALİYETLERİ

Otoyollarımızda 2008–2009 yılı kış programında, toplam 2.485 km otoyolun (kavşak kolu ve yan yol dâhil) bakım-onarım ve işletme çalışmaları yapılmaktadır. Bu çalışmalarda 43.000 ton tuz, 24.5 ton üre ve 77 ton kimyasal madde çözeltisi kullanılmıştır.

Otoyol kullanıcılarına zaman ve paradan tasarruf sağlayan OGS (Otomatik Geçiş Sistemi) ve KGS'nin (Kartlı Geçiş Sistemleri) daha da yaygınlaştırılması ile bugün itibariyle **OGS kullanıcı sayısı 1.850.000**'e, **KGS kullanıcı sayısı da 3.700.000**'e ulaşmıştır. Bu sistemlerin tüm otoyollarda yaygınlaştırılması çalışmaları kapsamında otoyolu bulunan bütün bölgelerimizde KGS sistemleri kurulmuştur. Böylece otoyollarımızda bugün itibarı ile **325 adet KGS gişesi**, **225 adet OGS gişesi** ve **390 adet nakit gişe** sayısına ulaşılmıştır (Ekim-2009).

Hasar görmüş tüm otokorkuluk ve telçitler ödenekler dahilinde yenilenerek montajları yapılmıştır. Yerleşim yerlerinden geçen ve sürekli tahrip edilen telçitler jiletli telçitlere dönüştürülmüştür. Otoyol güzergahlarında kazaların yoğun olduğu noktalara ilave trafik işaretleri yapılmıştır.

OTOYOL ve KÖPRÜ FAALİYETLERİ

Otoyol ve köprüler kapsamında; Türkiye'nin deprem ülkesi olması gerçeği ile önem verdiğimiz çalışmalardan biri de **İstanbul Çevre Yolları ile Otoyol ve Bağlantı Yolları Üzerindeki Köprü ve Viyadüklerin Sismik Takviyesi Projesi'**dir.

Bu kapsamda, iç kaynak ile finanse edilen projelerden 109 adet köprü ve viyadüğün sismik takviye çalışmaları 2008 yılı sonu itibariyle tamamlanmıştır. 159 adet köprü ve viyadüğün sismik takviye çalışmalarının yaptırılması için ihale hazırlıkları devam etmektedir. 2009 yılı itibarı ile 326 adet Köprü ve Viyadükte Sismik Takviye Projelendirme çalışmaları tamamlanmıştır.

Dış kredi ile finanse edilen, İstanbul'daki büyük açıklıklı köprülerin sismik takviyesi kapsamında Boğaz Köprüleri ve Haliç Köprüsünün de içinde bulunduğu 13 adet yapı, ilave iş olarak verilen Mecidiyeköy Viyadüğü dışında 2008 yılında tamamlanmıştır. Mecidiyeköy Viyadüğündeki çalışmaların ise Ağustos 2010'da tamamlanması planlanmaktadır.

KÖPRÜLERDE SİSMİK TAKVİYE ÇALIŞMALARI

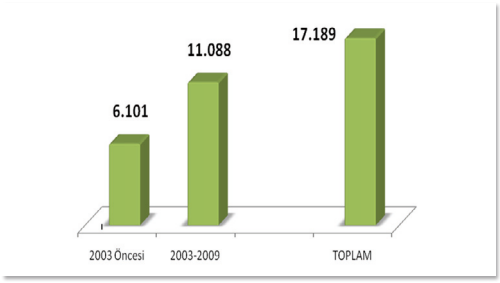
İstanbul Çevreyolları ile Otoyol ve Bağlantı Yolları Üzerindeki Köprülerin Sismik Güçlendirme Çalışmaları

İSTANBUL ÇEVRE YOLLARI İLE OTOYOL VE BAĞLANTI YOLLARI ÜZERİNDEKİ KÖPRÜLERİN SİSMİK GÜÇLENDİRME ÇALIŞMALARI GERÇEKLEŞMELERİ											
KÖPRÜ DİZAYN-UYGULAMA PROJE SAYISI						KÖPRÜ GÜÇLENDİRME YAPIM SAYISI					
2005 Yılında Biten	2006 Yılında Biten	2007 Yılında Biten	2008 Yılında Biten	2009 Yılı		2005 Yılında Biten	2006 Yılında Biten	2007 Yılında Biten	2008 Yılında Biten	2009 Yılı	
				Hedef	Devam Eden					Hedef	Devam Eden
168	58	57	42	1	1	11	10	5	97	1	1
325				1		123				1	

BÖLÜNMÜŞ YOLLAR

2003 öncesi 3859 km devlet yolu, 467 km il yolu, 1.775 km otoyolu olmak üzere toplam **6.101 km bölünmüş yol** mevcut iken; **2003–2009 y**ılları arasında **442 km.**si otoyol, **10.646 km.**si Devlet ve il yolu olmak üzere toplam **11.088 km** bölünmüş yol yapılarak trafiğe açılmıştır.

2009 yılı içerisinde **3.225 km** bölünmüş yolda çalışmalar devam etmiş olup, 15.10.2009 tarihi itibariyle **90 km** uzunluğunda otoyolla birlikte **1.831 km** Bölünmüş Yol tamamlanmış; böylece ülkemizdeki Bölünmüş Yol uzunluğu **17.189 km.**ye ulaşmıştır.







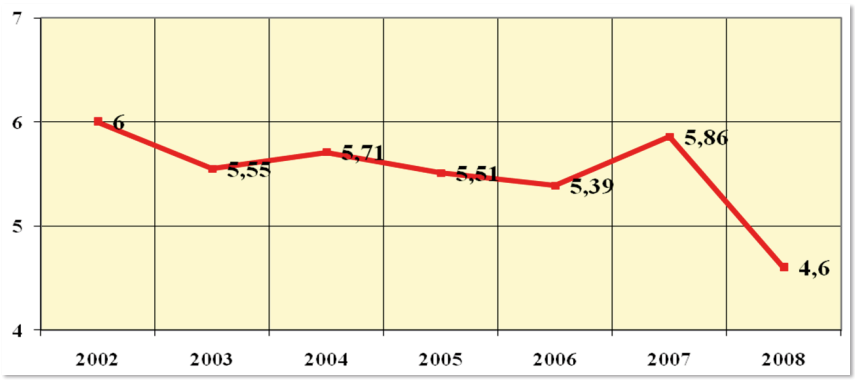
BÖLÜNMÜŞ ÇALIŞMALARI NEDEN YAPIYORUZ?

- ✓ Üretim ve istihdamın artırılması
- ✓ Üretim maliyetinin düşürülmesi,
- ✓ Tüm sektörlerde verimliliğin arttırılması,
- ✓ Arazi kullanımı ve bölgesel gelişime olan etkiler,
- ✓ İş ve sosyal amaçlı taşımacılık talebinin karşılanması,
- ✓ Eğitim, sağlık ve turizm amaçlı seyahat talebinin karşılanması,
- ✓ Milli gelirin ülke sathında dengeli dağılımı,
- ✓ Alınan vergiler yoluyla ulusal bütçeye olan mali katkılar
- ✓ Trafik güvenliğinin iyileştirilmesi
- ✓ Emisyon salınımının (CO_2) azaltılması

BÖLÜNMÜŞ YOLLARIN TRAFİK GÜVENLİĞİNE ETKİSİ

YIL	Taşıt x Km Milyon	Ölü 100 Milyon Taşıt x Km
2002	51.664	6
2003	52.349	5.55
2004	57.767	5.71
2005	61.129	5.51
2006	64.577	5.39
2007	69.609	5.86
2008	69.771	4.60

100 Milyon Taşıt x Km başına düşen ölü sayısı 2002 yılında 6 iken bu değer 2008 yılında 4.60 seviyesine inmiştir. AB ülkelerinde ise bu oran 3 seviyelerindedir.



BÖLÜNMÜŞ YOLLARIN EKONOMİYE ETKİSİ

➢ 2002 yılından itibaren bir program dahilinde yapılan bölünmüş yollar normal trafik artışına ilave olarak %3 trafik artışı oluşturmuştur.

➢ Gayri Safi Yurt İçi Hasıla (GSYİH) ile taşıt*km arasında % 97 mertebesinde istatistiksel olarak açıklanabilir doğrusal ilişki mevcuttur.

➢ Doğrusal bu ilişki taşıt*km'de % 1 artışa karşılık GSYİH'da % 1,2'lik artış olarak kendini göstermektedir.

➢ Bölünmüş yolların oluşturduğu %3'lük ilave trafik artışı GSYİH'da % 3,6'lık artış olarak yansımaktadır.

BÖLÜNMÜŞ YOL YAPIM ÇALIŞMALARIMIZDAN KESİTLER

ELMADAĞ RAMPALARI



Ankara-Kırıkkale-Delice Ayr.(2.Kısım) Yolunun 10 km uzunluğundaki Elmadağ Rampaları Projesi; viyadük - köprü ve kavşak bağlantıları çalışmaları ile beraber devam etmektedir. Fiziki gerçekleşmesi % 62 olan Ankara-Kırıkkale-Delice Ayr. Yolunun, Elmadağ Rampaları kesimi 2009 yılı sonunda açılacaktır.

SAMSUN-BAFRA- SİNOP



Samsun-Bafra-Sinop yolu 152 km uzunluğunda olup, 59 km.si BSK Kaplamalı Bölünmüş Yol olarak tamamlanmıştır. 2009 yılında 14 km.sinin BSK.lı olarak bitirilmesi hedeflenmiş olup 11 km.si tamamlanmıştır.

BURSA-BALIKESİR-İZMİR



Toplam 323 km uzunluğundaki yolun 296 km.si Bölünmüş Yol standardında trafiğe açılmıştır. 27 km.de BY yapım çalışmaları devam etmektedir.

ŞANLIURFA-KIZILTEPE-SİLOPİ



Güney TETEK Yolu 367 km uzunluğunda olup, 308 km.si Bölünmüş Yol olarak tamamlanmıştır (2009 yılında 149 km.si trafiğe açılmıştır). Kalan 59 km.nin 2009 yılı sonunda tamamlanması çalışmaları sürdürülmektedir.

DİYARBAKIR-SİVEREK-ŞANLIURFA



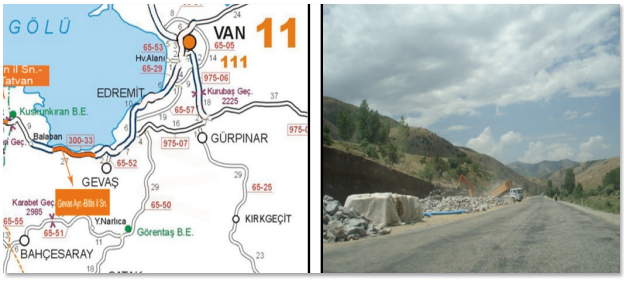
Diyarbakır-Siverek-Şanlıurfa yolu 187 km uzunluğunda olup, 111 km.si Bölünmüş Yol olarak tamamlanmıştır. 2009 yılında 76 km.sinin tamamlanması hedeflenmiş olup 27.5 km.si Bölünmüş Yol olarak tamamlanmıştır.

TATVAN AYRIM- BİTLİS- 9.BÖLGE HUDUDU (BİTLİS GEÇİŞİ DAHİL)



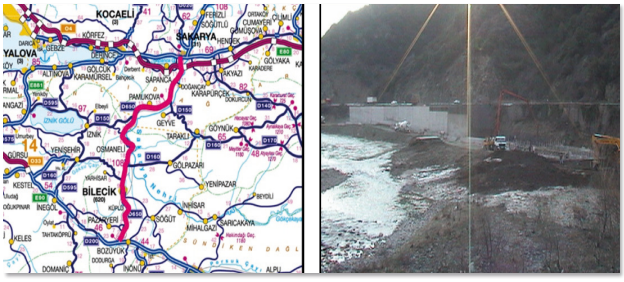
Toplam 59 km uzunluğundaki yolun 17 km.si BSK kaplamalı bölünmüş yol, 14 km si sathi kaplamalı bölünmüş yol olarak trafiğe açılmıştır. Bitlis Çevre Yolu dahil 22 km.lik kesimde Tünel, Viyadük, Köprü ve Toprak işlerinde çalışılmaktadır.

GEVAŞ-TATVAN DEVLET YOLU



Toplam 108 km uzunluğundaki yolun 52 km.si bölünmüş yol olarak trafiğe açılmıştır. 6 km.lik Tatvan Şehir Geçişi Bitümlü Sıcak Karışım Kaplamalı (BSK) yapılmıştır. 2009 yılında, 4 ihale kapsamında toplam 30 km.lik kesiminde çalışmalar devam etmektedir.

BOZÜYÜK-BİLECİK-MEKECE-ADAPAZARI



134 km uzunluğundaki yolun 128 km.si Bölünmüş Yol standardında tamamlanmıştır. Ayrıca 3.192 m uzunluğunda 2 adet tünel trafiğe açılmıştır. Kalan 6 km.lik kesimde yol yapım çalışmaları sürdürülmektedir.

(MALATYA-GÖLBAŞI)AYR.-DARENDE-6.BL.HD.(DAP)



85 km uzunluğundaki bölünmüş yolun 41 km.si Sathi kaplamalı olarak trafiğe açılmıştır. Bunun 8 km.si 2009 yılında tamamlanmıştır.

ANTALYA-ALANYA



Toplam 135 km uzunluğundaki yolun tamamı BSK kaplamalı olarak trafiğe açılmıştır. Akseki Köprülü Kavşağı ve 6 km toplayıcı yolda aşınma çalışmaları devam etmektedir.

SİVAS-YILDIZELİ AYR.-7.BÖL.HD.



Toplam 29 km uzunluğundaki yolun tamamı Sathi Kaplamalı bölünmüş yol olarak trafiğe açılmıştır. 6 km.nin BSK yapılması çalışmaları devam etmektedir.

BURSA-İNEGÖL-BOZÜYÜK-4.BÖLGE HUDUDU



Proje uzunluğu 125 km olup, bugüne kadar 111 km.lik kesim bölünmüş yol olarak tamamlanmıştır. Kalan 14 km.lik kesimin 5 km.sinin 2009 yılında, 9 km.sinin ise 2010 yılında tamamlanması planlanmaktadır. Çalışmalar devam etmektedir.

(ERZİNCAN-PÜLÜMÜR) AYR.-12 BÖLGE HUDUDU



Toplam 49,5 km uzunluğunda BY standardındaki (Erzincan-Pülümür)Ayr.-12.Bl. Hd. yolunun 2008 yılında 15 km.si sathi kaplama seviyesinde trafiğe açılmıştır. 2009 yılında 12 km bölünmüş yolun tamamlanması hedeflenmiş olup Eylül 2009 itibariyle 3.5 km.si tamamlanmıştır.

ERZİNCAN ÇEVRE YOLU



Toplam 18 km uzunluğunda BY standardındaki Erzincan Çevre Yolunun 2008 yılında 10 km.si sathi kaplama seviyesinde tamamlanmış olup, 2009 yılında yolun kalan 8 km.si Binder seviyesinde trafiğe açılmıştır.



VALİLİKLERCE SÜRDÜRÜLEN BÖLÜNMÜŞ YOL ÇALIŞMALARI

2009 yılında Valilikler koordinasyonunda, **1.166 km** bölünmüş yolun tamamlanması hedeflenmiştir. 1 Kasım itibarıyla; **409 km** toprak işleri seviyesinde, **155 km** üst yapı seviyesinde, **16 km** BSK kaplamalı ve **544 km** Sathi Kaplamalı bölünmüş yol tamamlanmıştır.

2009 – 2010 YILINDA TAMAMLANACAK

BÖLÜNMÜŞ YOL AKSLARI VE ÖNEMLİ PROJELER

2009 YILINDA BÖLÜNMÜŞ YOL OLARAK TAMAMLANACAK AKSLAR • Ankara-İzmir • Afyon-Antalya • Bozüyük-Mekece-Adapazarı • Bursa-Balıkesir-İzmir • Şanlıurfa-Habur	**2009 YILINDA TAMAMLANACAK ÖNEMLİ PROJELER** • Antalya-Kemer-Tekirova • Durağan-Boyabat • Yalova-Altınova • Bandırma-Susurluk • İstanbul-Şile • Gölcük-Altınova • Antakya Çevre Yolu • Çorlu-M.Ereğlisi • Elmadağ Rampaları
2010 YILINDA BÖLÜNMÜŞ YOL OLARAK TAMAMLANACAK AKSLAR • Bozüyük-Kütahya-Afyon • Ankara-Çankırı-Kastamonu • Afyon-Konya-Ereğli • Sivrihisar-Eskişehir-Bursa • Delice-Yozgat-Sivas-Refahiye • Malatya-Elazığ-Bingöl-Muş-Bitlis • Amasya-Tokat-Yıldızeli	**2010 YILINDA TAMAMLANACAK ÖNEMLİ PROJELER** • Boyabat-Osmancık • Bitlis Çevre Yolu • Trakya Otoyolu-Aziziye • Adapazarı-Karasu • Balıkesir Batı Çevreyolu

KUZEY – GÜNEY AKSLARI

Ulaşım talebi ve karayolu taşıyıcı sistemleri ağırlıklı olarak Doğu-Batı yönünde kurulmuş olan Türkiye'nin bulunduğu coğrafyada ulaşım koridoru olarak görev yapabilmesi ve ticaret trafiğinde diğer ülkelere karşı rekabet gücünü artırması için Karayolları Genel Müdürlüğünce Kuzey-Güney Aksları çalışması başlatılmıştır.

Akdeniz ve Karadeniz Limanlarını sınır kapılarına ve birbirlerine ve Orta Anadolu ile GAP'a yüksek standartlı yollarla bağlayacak olan bu koridorlar arazi yapıları nedeniyle düşük standarttadır. Karayollarımızın Kuzey-Güney aksında daha güvenli ve konforlu hale getirilmesi taşımacılığın farklı ülkeler üzerinden yapılması sonucunu azaltacaktır.

Devlet ve İl Yollarında Fiziki ve Geometrik İyileştirilmesi Yapılacak Kuzey-Güney Karayolu Koridorları şunlardır :

1. Edirne-Muğla (1.015 km)
2. Aziziye Sınır Kapısı-Antalya (846 km)
3. Karasu-Antalya (624 km)
4. Afyon-Silifke (465 km)
5. Zonguldak-Mersin (608 km)
6. Bartın-Gerede (169 km)
7. İnebolu-Manavgat (774 km)
8. Kırıkkale-Mersin (328 km)
9. Sinop-Mersin (639 km)
10. Samsun-Kırıkkale (336 km)
11. Ünye-Adana-Karataş (642 km)
12. Ordu-Sivas-İskenderun (830 km)
13. Giresun-Kilis (1.012 km)
14. Trabzon-Mardin (1.026 km)
15. Rize-Mardin (534 km)
16. Artvin-Erzurum (530 km)
17. Ağrı-Şırnak (399 km)
18. Ardahan-Van-Hakkari (717 km)

TOPLAM : 11.492 km

TEK PLATFORMLU YOLLAR

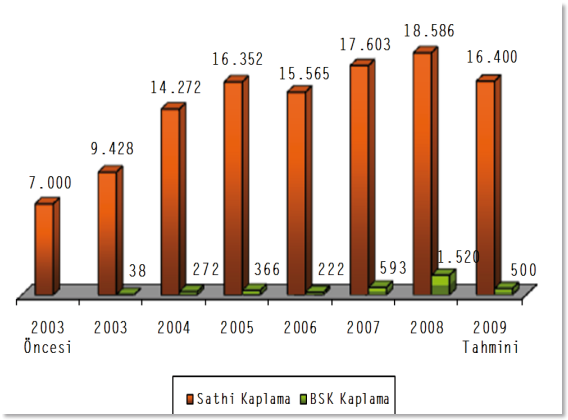
2009 yılında **1.100 km** de tek yol çalışmaları sürdürülmekte olup, **644 km** sinin tamamlanması hedeflenmiştir. 1 Kasım itibariyle **30 km.**si BSK Kaplamalı, **759 km**.si Sathi Kaplamalı olmak üzere toplam **789 km** tek yol tamamlanarak trafiğe açılmıştır.

GÜVENLİK YOLLARI

Ayrıca **350 km** uzunluğundaki Güvenlik Yollarında yapım ve iyileştirme çalışmaları yapılması hedeflenmiştir. 1 Kasım itibariyle **144 km.**lik kesim tamamlanmıştır.



ASFALT ÇALIŞMALARI VE ONARIMI



Geçmiş yıllarda Devlet ve İl yollarında yılda ortalama **7.000 km** asfalt yenileme çalışması yapılırken, 2003-2008 arasında yıllık ortalama **15.802 km** asfalt yenileme çalışması yapılmıştır.2009 yılında 1 Kasım itibariyle 16.379 km asfalt yapım ve onarım çalışması tamamlanmıştır.

BAKIM VE TRAFİK GÜVENLİĞİ ÇALIŞMALARI

2009 yılında;

• **18.625.000 m²** yatay işaretleme, **112.400 m²** düşey işaretleme ve **795 km** otokorkuluk yapılması hedeflenmiş olup; 1 Kasım itibariyle; **16.370.040 m²** yatay işaretleme, **79.339 m²** düşey işaretleme ve **969 km** otokorkuluk yapımı tamamlanmıştır (Grafik 1-2-3).

• **100 adet** kavşağın sinyalize kontrollü kavşak haline getirilmesi hedeflenmiş olup; 1 Kasım itibariyle; **89 adet** kavşakta çalışmalar tamamlanmıştır.

• **134 adet** Kaza Kara Noktası ve Kaza Potansiyeli Yüksek kesimlerin **85** adetinin iyileştirilmesi hedeflenmiştir. Çalışmalar devam etmektedir.

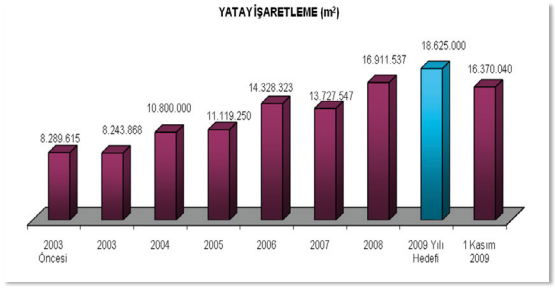
2010 yılında;

• **19.200.000 m2** yatay işaretleme, **105.000 m2** düşey işaretleme ve **850 km** oto korkuluk ve **330 km** telçit yapılması,

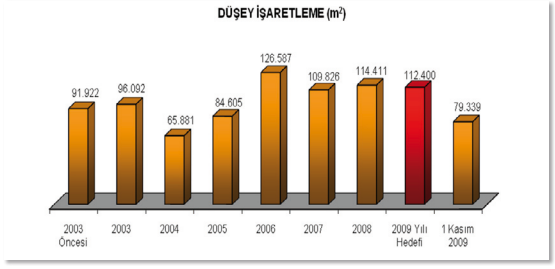
• **90 adet** kavşağın sinyalize kontrollü kavşak haline getirilmesi,

• **146 adet** Kaza Kara Noktası ve Kaza Potansiyeli Yüksek kesimlerin **90** adetinin iyileştirilmesi hedeflenmektedir.

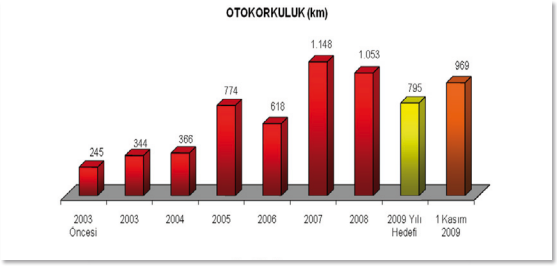
Grafik-1



Grafik-2



Grafik-3



KAZA KARA NOKTALARI

KGM tarafından kaza kara noktası ve kaza potansiyeli yüksek yer olarak belirlenip değişik karakterlerde iyileştirme yapılan 201 nokta ile ilgili gerçekleştirilen bir çalışmanın sonuçları aşağıda verilmektedir. Bu çalışmada, iyileştirme projeleri öncesinde söz konusu kara noktalarda meydana gelen kazaların yarattığı maliyetler ile yapılan iyileştirmeler sonucunda kaza değerlerinde (maddi hasarlı araç ile ölü ve yaralı sayısı) gözlenen azalmalar bazı varsayımlar altında analiz edilerek iyileştirme yapılması durumunda elde edilen faydalar tespit edilmiş ve elde edilen bu faydaların yatırım maliyetine oranları bulunmuştur.

Bu analizden elde edilen sonuçlara göre; iyileştirme yapılan 201 noktada toplam 17 665 806



Doları harcanmış, buna karşılık ortalama Fayda/Maliyet oranı "5,92" olarak tespit edilmiştir. Diğer bir deyişle, 1 birimlik harcamaya karşılık olarak yaklaşık 6 birimlik yıllık fayda elde edilmiştir.

Kaza kara noktaları iyileştirme projeleri etüt sonuçları

İŞİN ADI	NOKTA SAYISI	TOPLAM MALİYET (ABD DOLARI)	AZALMA YÜZDELERİ %				FAYDA/ MALİYET
			KAZA	ÖLÜ	YARALI	MHA(*)	
KAVŞAK DÜZENLEMESİ	74	9.558.858	75	94	88	78	4,59
KAVŞAK DÜZENLEMESİ+ SİNYALİZASYON	15	981.039	23	52	57	30	1,33
KURP İYİLEŞTİRMESİ	20	1.774.292	95	100	96	95	2,63
KÖPRÜ GENİŞLETİLMESİ	1	78.759	88	100	87	88	9,28
BÖLÜNMÜŞ YOL YAPIMI	7	1.282.079	77	92	75	80	2,4
TIRMANMA ŞERİDİ YAPIMI	6	924.001	68	97	70	77	2,21
ALT-ÜST GEÇİT YAPILMASI	12	506.038	66	93	78	80	8,31
SİNYALİZASYON TESİSİ	44	1.010.328	72	89	80	73	16,32
OTOKORKULUK TESİSİ	22	1.570.412	81	83	84	70	17,98
TOPLAM	**201**	**17.685.806**	**75**	**90**	**84**	**75**	**5,92**

(*) MHA: Maddi Hasarlı Araç

Kaza kara noktaları iyileştirilmesi sonucunda yılda;

- ✓ ***Kaza sayısında*** ***% 64,30***
- ✓ ***Ölü sayısında*** ***% 88,97***
- ✓ ***Yaralı sayısında*** ***% 73,41***
- ✓ ***Maddi hasarlı kazalarda*** ***% 65,28***

azalma sağlanmıştır.

Ayrıca, Acil Eylem planı kapsamında yapımı gerçekleştirilen bölünmüş yolların hizmete alınmasıyla da; kaza, yaralanma, ölümlerde, maddi hasarlı araç sayısında önemli ölçüde azalma olduğu yapılan istatistiki çalışmalarla tespit edilmiştir. Kaza karakterleri değişmiş ve özellikle kafa kafaya çarpışmaların önlenmesi sonucu ölümlü kazaların sayısında azalmalar olmuştur.

KAR MÜCADELESİ





2009 – 2010 Yılı Kış Programı Kar Mücadelesi (Devlet ve İl Yollarında)	
Kar Mücadele Merkezleri (Refüj Mahalli)	404 Adet
Makine ve Ekipman	3 765 Adet
Mücadeleye Fiilen Katılan Personel Sayısı	3 826 Adet
Depolarımızdaki Tuz Miktarı	71 498 Ton
Depolarımızdaki Agrega Miktarı	157 953 m3

AKILLI ULAŞIM SİSTEMLERİ (ITS)

Karayolları ağında özellikle otoyollarda trafiğin izlenmesi, sürücülere bilgi sunulması amaçlı Akıllı Ulaşım Sistemleri (ITS) uygulaması İstanbul, İzmir ve Mersin'de başlatılmıştır. Sistemin haberleşme altyapısı olarak otoyol güzergahına tesis edilmiş olan fiber optik kablo kullanılmıştır. Sistemler için kontrol odaları oluşturulmuş buradan izleme ve yönlendirme yapılmaktadır. Bu uygulamaya dair özet bilgiler aşağıda sunulmuştur.

İstanbul Akıllı Ulaşım Sistemleri:

İstanbul 2. Çevreyolu ve Avrupa Otoyolu güzergahlarına;

- Trafiği izlemek için kameralar,
- Kritik görülen yerlere ile hava koşulları ve yolun buzlanmaya karşı durumunu tespit etmek için meteorolojik bilgi istasyonları,
- Trafiğin sayımı için araç radarları,
- Sürücülere bilgi sunulması için değişken mesaj işaretleri

gibi cihazlar kurulmuştur.



Sistem Fatih Sultan Mehmet Köprüsü alanı içerisinde bulunan kontrol odası marifetiyle yönetilmektedir. Sistemde bulunan ve yukarıda sayılan ekipmanların sayısı yaklaşık 100'dür.

İzmir Akıllı Ulaşım Sistemleri:

İzmir-Aydın Otoyolu ve Çevreyolu ile İzmir-Çeşme Otoyoluna hitap etmektedir ve ağırlıklı olarak İzmir-Aydın Otoyolu ve Çevreyolu üzerinde yoğunlaşmıştır.

Sistemin kontrol merkezi Havalimanı Kavşağında bulunmaktadır.

Sistemin bünyesinde; trafiği izleyen kameralar, değişken mesaj işaretleri, değişken trafik işaretleri, yol ve hava durumu algılayıcılar, haberleşme ekipmanları, sis uyarı lambaları ve ağırlık ölçüm istasyonu yer almaktadır. Yukarıda anılan ekipmanların yaklaşık sayısı 200 dür.

Mersin Akıllı Ulaşım Sistemleri:

Gişe alanlarındaki trafiği izleyen kameralar bulunmakta ve fiber kablo üzerinden haberleşmektedir. Sistemin merkezi Mersin'dedir.

Tünel Kontrol Sistemleri :

Otoyollar üzerinde bulunan uzun tüneller, ihtiyaç duyulan güvenlik sistemler ile teçhiz edilmiştir. Bunun için tesis dilen başlıca sistemler şunlardır:

- Enerji sistemi,
- Aydınlatma sistemi,
- Hava kalite kontrol sistemi,
- Havalandırma sistemi,
- Yangın algılama sistemi,
- Yangın söndürme sistemi,
- Acil haberleşme sistemi,
- Kameralı izleme sistemi,
- Radyo yayın sistemi,
- Telsiz haberleşme sistemi,
- Anons sistemi,
- Trafik kontrol sistemi,
- Kontrol merkezi.

Benzer tünel kontrol sistemleri devlet yolu tünellerinde de bulunmaktadır.

Ayrıca devlet yolu ağında da kısıtlı boyutta Akıllı Ulaşım Sistemi uygulaması bulunmaktadır.

ETÜT VE PROJE ÇALIŞMALARI

2009 yılında Eylül ayı sonuna kadar emanet ve ihaleli olarak yapım çalışmaları sürdürülen proje uzunluklarımız aşağıdaki tabloda verilmektedir.

	Emanet (km)		İhaleli (km)		Toplam (km)	
	Hedef	Yapılan	Hedef	Yapılan	Hedef	Yapılan
Proje Yapımı	1.044	427	2.154	1.320	3.198	1.747

DEVLET VE İL YOLLARI ÜZERİNDEKİ KÖPRÜ ÇALIŞMALARI



Gülburnu Köprüsü (Giresun-Espiye)

2008 Yılı Yatırım Programında; 4 adet münferit proje, 6 adet global proje kapsamında toplam 300 adet köprüde çalışma yapılmıştır. 140 adet köprünün yapımı, 71 adet köprünün muhtelif bakım ve onarım çalışmaları, 13 adet tarihi köprünün onarımı işleri tamamlanmıştır. Ayrıca 253 adet köprü projesi tamamlanmıştır.

2009 Yılında 187 adet köprünün dahil edilmesiyle köprü yapım programında bulunan 500 adet köprüden mevcut ödeneklerle 50 adedinin bitirilmesi, köprü onarım programında bulunan köprülerden 52 adedinin onarımı ve tarihi köprülerden de 4 adedinin onarımının tamamlanması hedeflenmiştir. 2009 yılı sonuna kadar 190 adet köprünün projesinin de yapılması planlanmaktadır.

15.10.2009 tarihi itibariyle ihaleleri tamamlanan şantiyelerde köprü yapım, köprü bakım ve tarihi köprü çalışmaları devam etmektedir. Devam eden çalışmalardan 60 adet köprünün yapımı, 29 adet köprünün muhtelif bakım ve onarım çalışmaları ile 2 adet tarihi köprünün restorasyonu tamamlanmıştır. Köprü projelerinden de 185 adedi (15'i emanet, 170'i ihaleli) tamamlanmıştır.


"Demiryolları refah ve ümran tevlit eder."
"Railways beget prosperity and welfare."
Mustafa Kemal Atatürk


T.C.
BAŞBAKANLIK
HT 65002
YHT

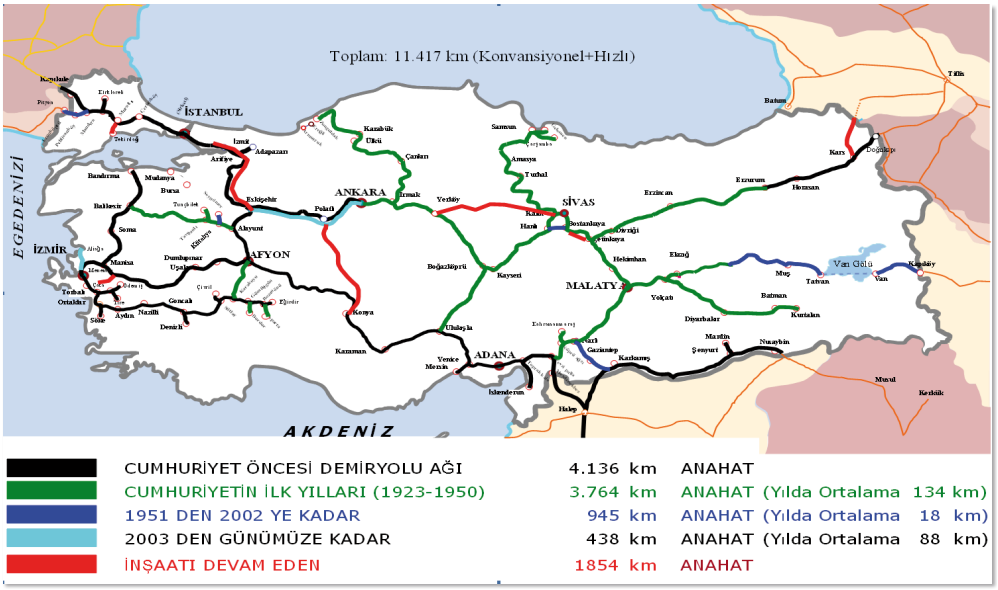



TCDD



DEMİRYOLU SEKTÖRÜ

1920'li yıllarda bir gazeteye demeç veren Atatürk, "Memleketin bütün merkezleri yekdiğerine az zamanla şimendiferle bağlanacaktır" hedefini ortaya koymuştur. Onca kıtlığa, imkânsızlığa rağmen, demiryolu yapımı 1950'li yıllara kadar hızla sürdürülmüştür. Ne var ki demiryolları 1950'li yıllardan itibaren ihmal edilmiş ve demir ağların ülke ulaştırması içindeki yeri giderek azalmıştır. Cumhuriyetten önce 4.136 km. demiryolu ağına sahip olan Türkiye'de 1923-1950 yılları arasında 3.764 km, 1951-2002 yılları arasında 945 km. yeni yol ağı yapılmıştır. 2003 ten günümüze kadar ise 438 km. demiryolu yapılmış olup, 1.854 km hızlı tren hattının ise inşaatı halen devam etmektedir.



Bu rakamlar 1950'li yıllardan sonra demiryollarımıza ciddi bir yatırımın yapılmadığını ortaya koymaktadır. Bunun doğal bir sonucu olarak demiryollarımızın toplam taşımadaki payı 1950'den günümüze yükte % 68'den, % 5 yolcuda % 42'den % 2 seviyelerine kadar düşmüştür.

İşte bu nedenden dolayı Bakanlığımız, Cumhuriyetle başlayan demiryolu hamlesini bir sonraki aşamaya taşımayı görev bilmiş ve yalnız demiryolu taşımacılığını daha cazip hale getirmeyi değil, aynı zamanda demiryollarının modern bir görünüm kazanması hedefini de öncelemiştir.

Bu bağlamda Bakanlığımız, demiryollarının tekrar hak ettiği yeri alabilmesi için, demiryollarını öncelikle iyileştirilmesi gereken sektör olarak belirlemiştir. Yeni bir demiryolu seferberliğine dönüşen bu tercih sonucunda, Bakanlığımızca;



1. Yeni hızlı tren hatları inşa ederek Türk halkının hızlı trenle seyahat ettirilmesini,

2. Mevcut hatlarımızın iyileştirilerek trenlerimizin hızlarının normal seyir hızlarına getirilmesi,

3. TCDD'nin yeniden yapılandırılarak daha etkin ve verimli bir Kuruluş haline getirilmesi, şeklinde üç ana hedef belirlenmiştir.



Bu üç ana hedef doğrultusunda sektördeki projelere yeni bir ivme kazandırmak üzere, demiryolu sektöründe pek çok önemli projeye başlanmıştır. Bugün için Ülkemiz, 8.699 km si ana hat olmak üzere, tali hatlarla birlikte (organize sanayi bölgeleri iltisak hatları dahil) toplam 11.005 km konvansiyonel demiryolu ağına ve 412 km Yüksek Hızlı Tren Hattına sahip bulunmaktayken, bu projelerin tamamlanmasıyla Türkiye'nin demiryolu sektöründe uluslararası ve bölgesel çapta önemi büyük oranda artacak ve Türkiye demiryolu taşımacılığının kalbi durumuna gelecektir.

Bu bağlamda Bakanlığımız;

- Demiryolu sektörünün geliştirilmesi,
- Hızlı tren uygulamasının hayata geçirilmesi,
- MARMARAY Projesi,
- Mevcut demiryolu hatlarının iyileştirilmesi,
- Demiryollarında ve tren setlerinde modernizasyonun sağlanması,
- Kombine ve lojistik taşımacılığının geliştirilmesi,
- Blok tren işletmeciliğinin geliştirilmesi,
- Demiryolu sektörüne yönelik AR-GE sektörünün tesisinin sağlanması

konularında kapsamlı çalışmalar yapmaktadır.

DLH İNŞAATI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

MARMARAY

Dünyadaki en önemli projelerden ve İstanbul için asırlık bir rüyanın gerçekleşmesi olan Gebze – Haydarpaşa, Sirkeci – Halkalı Banliyö Hattının İyileştirilmesi ve Demiryolu Boğaz Tüp Geçişi İnşaatı (MARMARAY),

- Mühendislik-müşavirlik hizmetleri,
- Boğaz demiryolu tüp geçişi (BC-1),
- Banliyö hatlarının iyileştirilmesi (CR-1),
- Çeken-çekilen araçlar (CR-2),

olmak üzere 4 ana gruptan oluşmaktadır.



Tüm sistemin maliyeti yaklaşık 3 milyar ABD Doları'dır. "Projelendir-İnşa Et Anahtar Teslimi" ihale yöntemiyle yapılmakta olan Marmaray Projesinin "Demiryolu Boğaz Tüp Geçişi İnşaatı" kısmının temeli 09 Mayıs 2004 tarihinde atılarak çalışmalara başlanılmıştır.

Deniz tabanında 1 milyon 136 bin m^3 kazı (113.600 adet 18 tonluk kamyon yükü) yapılarak açılan kanala, Boğaz demiryolu tüp geçişi (BC-1) bünyesinde en derini 60 metre olmak üzere toplam 11 adet tüpün batırılması işlemi bitirildi. Tüp elemanların birleştirilmesi ve ara kapakların kaldırılması işlemi tamamlanıp ek yerlerindeki betonların dökülmesi suretiyle boğazın iki yakası denizin altında birleştirildi.

İSTANBUL'UN TARİHİ GÜN YÜZÜNE ÇIKARILDI.

Yedikule, Üsküdar, Sirkeci'de acil çıkış şaftında ve Yenikapı istasyon bölgesinde arkeolojik kazılar tamamlandı. İstanbul'un tarihine ışık tutan ve kültürel mirasımıza katkı sağlayan arkeo-


"Demiryolları refah ve ümran tevlit eder."
"Railways beget prosperity and welfare."
Mustafa Kemal Atatürk

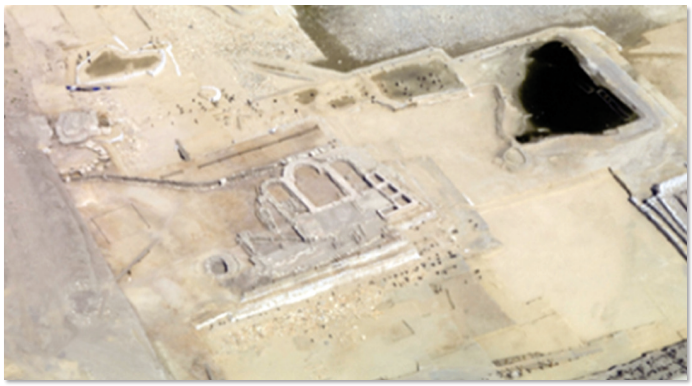

OMEGA
CE 150N


DLH



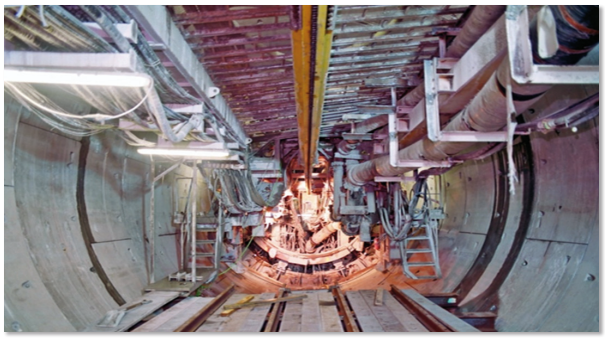


lojik kazılarda birçok eser çıkarılmak suretiyle İstanbul'un tarihinin MÖ 6400 yılına kadar uzandığı ispatlandı.



Ancak, kazıların öngörülenden çok uzun sürmesi projede gecikmelere neden oldu.

1.387 m'lik deniz altı batırma tüpleri dışında kara tünelleri'nin toplam uzunluğu çift yönlü 20.088 metredir. Bu tünellerin 6676 metresi TBM ile açılmış durumda olup, Anadolu yakasındaki TBM'ler Üsküdar istasyon bölgesine ulaşmış ve batırma tüp tünele doğru kazılara devam etmektedirler. Güzergah üzerindeki 127.2 metrelik Üsküdar Makas Tüneli, NATM (Yeni Avusturya Tünel Açma) Metodu ile açılmıştır.





Üsküdar Yeraltı İstasyonunda 630 metrelik diyafram duvarı bitirilmiş, 255.000 m^3 kazı yapılmıştır. TBM'ler Üsküdar istasyon bölgesine ulaşmış, temel beton inşaatı büyük ölçüde tamamlanmıştır. Kalan kısım için TBM'lerin geçişi beklenmektedir.

Sirkeci Yeraltı İstasyonunda ise İstasyonu oluşturan 225 metrelik tüneller Yeni Avusturya Metodu ile açılmaya devam etmektedir.

Kazlıçeşme'den Yenikapı İstikametinde TBM Metodu ile tünel açma çalışmalarına devam edilmektedir.

Yenikapı İstasyonunda, 18 Haziran 2009 tarihinde Arkeolojik çalışmalar tamamlanarak, tü-



nel portalı oluşturmak üzere makinalı kazıya başlanılmış, yıl sonu itibariyle tünel açma çalışmaları Sirkeci istikametinde 2 adet TBM makinası ile devam edecektir.

21 Haziran 2007'de başlanılan Banliyö hatlarının iyileştirilmesi (CR-1) kapsamında;

- 62.7 km'lik demiryolu hat sayısı 2'den 3'e çıkarılacak,
- 36 adet istasyon yenilenecek (tarihi özellikte olanlar restore edilecek),
- 157 adet sanat yapısı (alt geçit, menfez) yenilenecek,
- Mevcut 30 köprü iyileştirilecek,
- Yeni köprü inşa edilecek,
- Hat boyunca gerekli bölümlerde gürültü önleyici paneller kullanılacak,



Gebze ve Halkalı'da kamulaştırma çalışmaları tamamlanmış olup, depo sahalarında inşaat çalışmaları sürdürülmektedir. Zemin etüt çalışmaları kapsamında planlanan Gebze'de 60 adet Halkalı'da 80 adet sondajın tamamı bitirilmiştir.

CR2 Projesi Kapsamında;

- 440 Adet Çeken-Çekilen Araç Alınması,
- 22-23 M Boyunda araçlar,
- 5 ve 10'lu dizilerle işletme yapılması,

10.11.2008 tarihinde ihaleyi kazanan HYUNDAI ROTEM firması ile sözleşme imzalanmış olup, araçların tasarım çalışmaları devam etmektedir.



76.3 km.lik **MARMARAY Projesi**; saatte tek yönde 75.000 ve her gün 1 milyon yolcu taşıma kapasiteli, **Boğazın iki yakası arasındaki ulaşımı 4 dakikaya indirecek,** Asya-Avrupa kıtalarını deniz altından demiryoluyla bağlaya-

cak, çevre dostu, diğer ulaşım sistemleriyle entegre olacak ve **İstanbul'da toplu taşımada % 8 olan demiryolu ulaşım payını % 27.7'ye çıkartacaktır.**

MARMARAY HAVAALANLARINI BİRLEŞTİRİYOR

MARMARAY Projesi; İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığının yaptığı raylı sistemlerle entegre olacağı gibi, yürütülen çalışmalarla Atatürk ve Sabiha Gökçen Havalimanlarını da raylı sistemle birbirine bağlayacaktır.

BİR İL DAHA DEMİRYOLU ŞEBEKESİNE BAĞLANIYOR

TEKİRDAĞ-MURATLI DEMİRYOLU İNŞAATI

Tekirdağ Limanının Muratlı'da mevcut demiryolu hattına bağlantısını sağlayacak olan 31 Km uzunluğundaki bu yeni demiryolu projesi sayesinde; Derince ve İstanbul limanlarındaki sıkışıklık önlenecektir. Bandırma Limanı ile Tekirdağ Limanı arasında gerçekleştirilecek feribot taşımacılığı sayesinde ise **Ege Bölgesinin Avrupa'ya bağlantısında yaklaşık 600 km yol kısalması sağlanacak ve buna paralel olarak Boğaz trafiği azaltılacaktır.**



Alt yapısı çift, üst yapısı tek hatlı olan söz konusu işin, **2009 yılı sonunda** tamamlanarak işletmeye açılmasına yönelik olarak çalışmalar sürdürülmektedir.

KEMALPAŞA ORGANİZE SANAYİ BÖLGESİ DEMİRYOLU BAĞLANTISI

Kemalpaşa Organize Sanayi Bölgesindeki aktif olan 280 firmanın (370 adet'e çıkacak) 3 milyon ton mertebesinde yükünün, mevcut demiryoluna bağlantı yapılarak ekonomik bir şekilde taşınması amacıyla; yapımı devam eden 27 km. uzunluğundaki proje 2010 yılında ikmal edilerek işletmeye açılacaktır.





DEMİR İPEK YOLU TAM GAZ

BAKÜ-TİFLİS-KARS DEMİRYOLU (TÜRKİYE KESİMİ) İNŞAATI

Ülkemiz ile Gürcistan , Azerbaycan ve Orta Asya Türk Cumhuriyetleri arasındaki kesintisiz demiryolu bağlantısını sağlayarak tarihi İpek Yolunun canlandırılması ve bu şekilde ülkelerarası ekonomik ve kültürel işbirliğinin geliştirilmesi amaçlarıyla yapımı devam etmektedir.

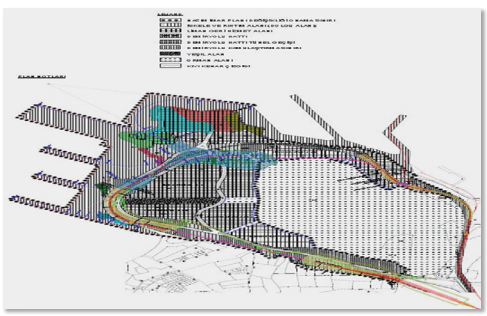


Projenin 76 km.si sınırlarımız içinde 29 km.lik kısmı ise Gürcistan sınırları içerisindedir. Günümüze kadar, %23 oranında gerçekleşme sağlanmış olup, 2012 yılında tamamlanması hedeflenmektedir.

MENEMEN-ALİAĞA ÇİFT HATLI DEMİRYOLU PROJESİ

NEMRUT KÖRFEZİ DEMİRYOLU BAĞLANTISI

Ege Bölgesindeki ve de Nemrut Körfezi civarındaki sanayi tesislerinin 14 milyon ton/yıl mertebesindeki ham ve mamul maddeleri sirkülasyonunun demiryolu/denizyolu karma taşımacılığı sayesinde en ekonomik şekilde sağlanması amacı ile Nemrut körfezinde mevcut 4 adet iskele ile yapımı planlanan 6 adet iskelenin 11 km uzunluğundaki bu yeni demiryolu ile mevcut demiryolu hattına bağlanması planlanmıştır.



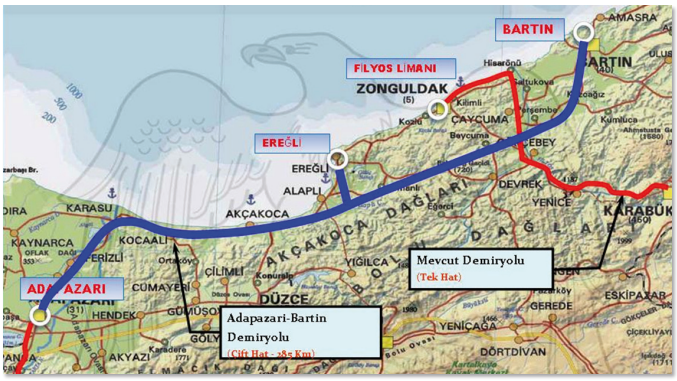
Söz konusu demiryolu hattının 2010 yılında ihale edilerek, 2011 yılında işletmeye açılması planlanmaktadır.

HALKALI-KAPIKULE (BULGARİSTAN) DEMİRYOLU PROJESİ



Ülkemiz, Asya-Avrupa arasında köprü konumunda olup; buna uygun olarak Halkalı-Bulgaristan hududu demiryolu hattı etüt proje işleri ihale edilmiştir. Avrupa standardındaki proje çalışmaları tamamlanmıştır.

ADAPAZARI-BARTIN DEMİRYOLU PROJESİ

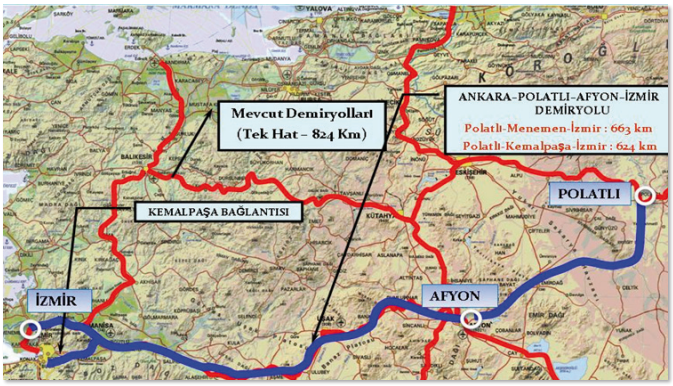


Ülkemizin önemli üretim merkezleri olan Ereğli Demir Çelik, Karabük Demir Çelik fabrikalarını ve Karasu, Ereğli, Bartın Limanlarını Adapazarı'ndaki mevcut demiryoluna bağlantısını sağlamak amacıyla proje çalışmalarına başlanılmıştır.

Adapazarı – Karasu arasındaki 57 Km.'lik bölümün yapım ihalesi için gerekli olan uygulama proje çalışmaları tamamlanmış olup, hattın yapımı 2010 yılı yatırım programında yer almaktadır.



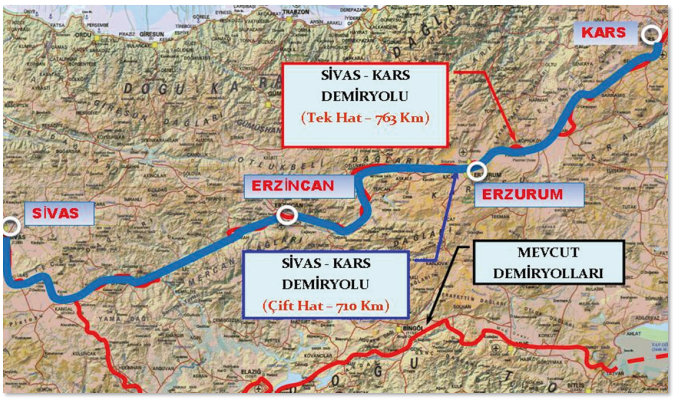
ANKARA–POLATLI–AFYON–UŞAK-İZMİR DEMİRYOLU PROJESİ



Ankara-İzmir arasında yüksek standartlı bir demiryolu hattının tesisi amacıyla planlanmıştır. Projenin gerçekleşmesi ile birlikte Ankara-İzmir arası seyahat süresi Menemen üzerinden 4 saate (663 km) Turgutlu-Kemalpaşa üzerinden 3,5 saate (624 km) düşecektir.

Ankara – İzmir Demiryolu hattının uygulama projeleri tamamlanmıştır.

SİVAS-ERZİNCAN-ERZURUM-KARS DEMİRYOLU FİZİBİLİTE VE ETÜT PROJE İŞLERİ



Uluslar arası doğu-batı koridorunda hızlı demiryoluna uygun projelendirilmeyen kısım olan, Sivas-Erzincan-Erzurum Kars arasının projelendirilmesi zaruri hale gelmiştir. Fizibilite ve etüt işi 3 bölüm halinde ihale edilmiştir. Söz konusu proje 2009 yılı sonunda tamamlanacaktır.


TCDD
CAF
TCDD
9-650016-9









TCDD GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

Yıllardır ihmal edilerek adeta kaderine terk edilen demiryolu taşımacılığı 58., 59. ve 60. Hükümetler döneminde yeniden devlet politikası haline getirildi.

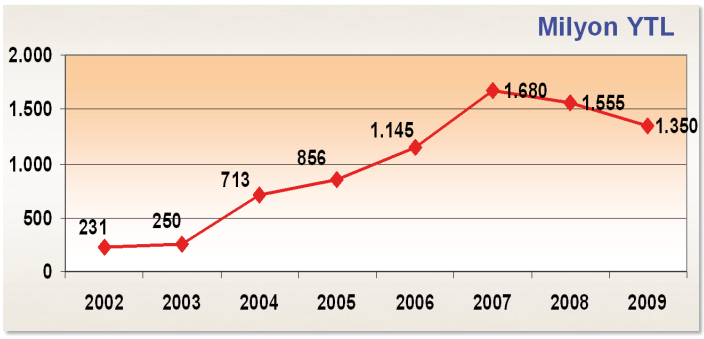
Bu kapsamda, Demiryolu (TCDD) yatırımları için;

2002 yılında ayrılan ödenek 230,8 Milyon TL iken,

- 2003 yılında : 250 Milyon TL
- 2004 yılında : 713 Milyon TL
- 2005 yılında : 856 Milyon TL
- 2006 yılında : 1.145 Milyon TL
- 2007 yılında : 1.680 Milyon TL
- 2008 yılında : 1.555 Milyon TL
- 2009 yılında ise : 1.350 Milyon TL olmuştur.

Daha açık bir ifadeyle 2002 yılında demiryollarına tahsis edilen ödenek 230,8 milyon TL iken, 2009 yılında bu miktarın 6 katı (1 milyar 350 milyon TL) yatırım ödeneği ayrılmıştır. 2002 yılına göre daha sonraki yıllarda yatırım ödeneklerinde gerçekleştirilmiş olan bu artışlar, Hükümetimizin demiryollarına vermiş olduğu önemin en gerçekçi göstergesidir.

Yıllar İtibariyle TCDD Yatırım Ödenekleri



Diğer taraftan, 59. Hükümetimiz döneminde hazırlanan Dokuzuncu Kalkınma Planında; Hızlı Tren Hatlarının yaygınlaştırılarak, Ankara merkez olmak üzere İstanbul-Ankara-Sivas, Ankara-Afyonkarahisar-İzmir, Ankara-Konya koridorlarından oluşan çekirdek ağ üzerinde Hızlı Tren ile yolcu taşımacılığına başlanılması politika olarak belirlenmiştir.



HAT KESİMİ	MEVCUT HAT KM	MEVCUT HAT SAAT	YENİ HAT KM	YENİ HAT SAAT
Ankara - İstanbul	576 km	7	533 km	3
Ankara - Konya	687 km	10,5	212 km	1,15
Ankara - Sivas	602 km	12	466 km	3
Ankara - İzmir	824	14	624 km	3,20
Bursa - Osmaneli	.....	.....	190 km	1
Ankara - Kayseri	374 km	7	350 km	2
Halkalı - Kapıkule	276	5	230 km	1

206 km.lik Ankara-Eskişehir kesimi 13.03.2009 tarihinde işletmeye açıldı, Toplam 705 km.lik Eskişehir-İstanbul, Ankara-Konya ve Ankara-Sivas İnşaatları devam ediyor.

Bu politika çerçevesinde, Ankara-İstanbul, Ankara-Konya ve Ankara-Sivas (Yerköy-Sivas) Hızlı Tren projelerinin yapım çalışmaları süratle devam etmektedir.

Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesi

Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesi ile ülkemizin en büyük iki kenti olan Ankara-İstanbul arasındaki seyahat süresinin azaltılması, hızlı, konforlu, güvenli bir ulaşım imkanı yaratılarak ulaşımdaki demiryolu payının artırılması amaçlanmaktadır. Ankara-İstanbul arasındaki mevcut hattımız toplam 576 km olup, tümü sinyalli ve elektriklidir.

Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesinin bitirilmesi sonucunda, iki büyük kent arasında çift hatlı, elektrikli, sinyalli, 250 km/s hıza uygun hızlı demiryolu inşa edilerek Ankara-İstanbul arası 533 km.ye inecektir.





Projenin inşaatı tamamlanan 206 km.lik Esenkent-Eskişehir (Hasanbey) bölümünün açılışı 13 Martta yapılarak, Ankara-Eskişehir arasında 14 Mart 2009 tarihinden itibaren Yüksek Hızlı Tren seferlerine başlanmıştır. Halen 250 km/saat hız yapabilen Yüksek Hızlı Trenler (YHT) ile 1 saat 27 dakika olan Ankara-Eskişehir arası yolculuk süresi, Ankara-Sincan, Sincan-Esenkent ve Eskişehir Gar Geçişi alt projelerinin de tamamlanması ile 1 saat 5 dakikaya inecektir.





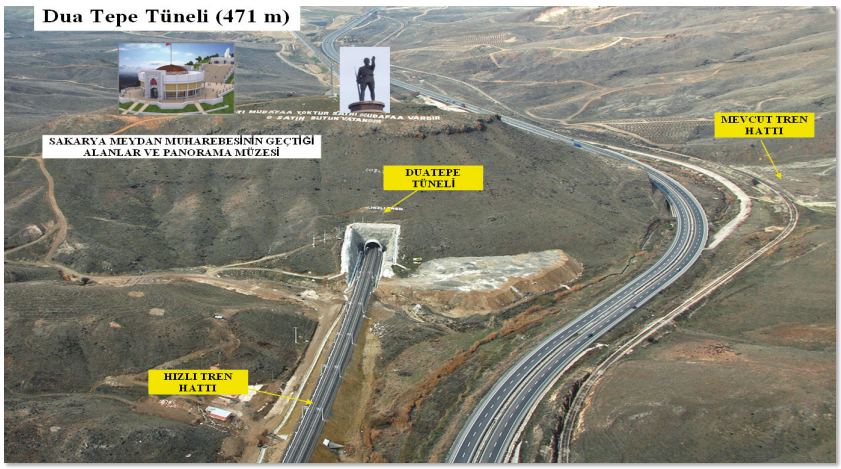
Diğer yandan, YHT bağlantılı olarak sefere konulan konvansiyonel trenlerle Ankara-İstanbul arası yolculuk süresi 5 saat 30 dakikaya, yine YHT bağlantılı Ray Otobüsleri ile Ankara-Kütahya arası yolculuk süresi de 3 saate, otobüslerle 6 saatte ulaşılabilen Ankara-Bursa arası YHT+Otobüs bağlantısı ile 4 saate indirilmiştir. Ayrıca, bu projenin hayata geçirilmesi ile bu güzergahla bağlantılı Ankara-Balıkesir-İzmir hattında da seyahat süresi 2 saat kısaltılmış olacaktır.



Sincan-Esenkent kesiminin üstyapı işleri tamamlanmakta olup, testlere başlanmak üzeredir. Eskişehir-İnönü kesiminin altyapı ve üstyapı inşaatları hızla devam etmektedir. II.Etabı İnönü-Vezirhan ve Vezirhan-Köseköy kesimlerinde inşaat çalışmaları da devam etmektedir. Köseköy-Gebze arasının da uygulama projeleri tamamlanmış olup, Avrupa Birliği Katılım Öncesi Mali Yardım Aracı (İPA) sağlanacak hibe temin edildiğinde ihalesine çıkılacaktır.-



Proje tamamlandığında Ankara-İstanbul arası mesafe 567 km'den 533 km'ye ve seyahat süresi de 7-8 saatten yaklaşık 3 saate düşecektir.



Hızlı Tren Setleri

Ankara-İstanbul Hızlı Tren güzergâhında çalıştırılacak 12 adet Hızlı Tren setinin 11 adedi teslim alınmış olup, geri kalan 1 adedi 2010 yılı Şubat ayına kadar teslim alınacaktır.



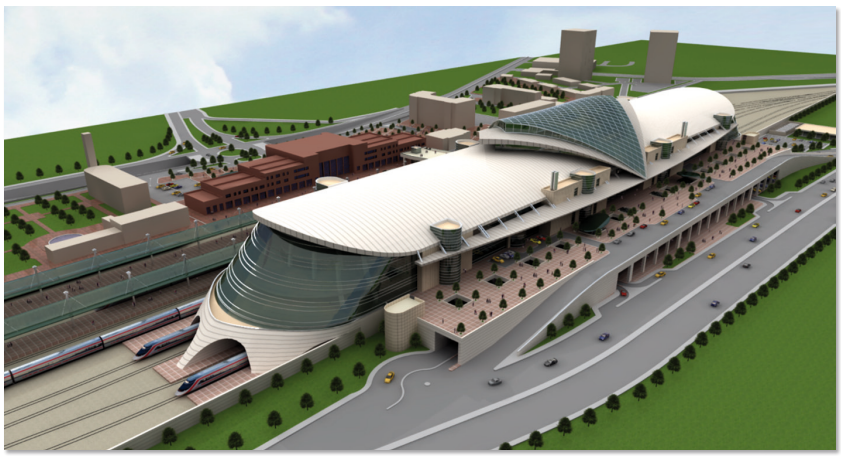


13 Mart 2009 tarihinden itibaren Ankara-Eskişehir arasında ticari seferlere başlanmış olup, 1 Eylül 2009 tarihinden itibaren de Ankara-Eskişehir YHT sefer sayısı 15 adede çıkartılmıştır. Ayrıca, YHT+Otobüs bağlantılı Ankara-Bursa kombine yolcu taşımacılığına da başlanmıştır. 2009 Ekim ayı sonu itibariyle 630 Bin yolcu taşınmış olup, Ekim ayında 117 Bin yolcu taşınmıştır.

Söz konusu tren setleri; saatte 250 km hız yapabilen, 419 kişi taşıma kapasiteli, 6'şar adet vagondan müteşekkildir.

Vagonlar business ve 1. sınıf olmak üzere iki tip olup koltuklar business vagonlarda 2+1 ve 1.sınıf vagonlarda ise 2+2 olarak yerleştirilmiştir. Vagonlarda entegre TFT ekran, klima, tren izleme, anons, müzik, görsel yayın sistemi ve 1. sınıf vagonlarda ayrıca engelli yolcular için düzenlenmiş bölümler mevcuttur.

Ankara Hızlı Tren Garı



Hızlı Tren Garı Projesiyle, Türkiye'nin Başkenti Ankara'ya yakışır, Bakanlığımız ve TCDD'nin prestijini artıracak ve sürekliliğini sağlayacak bir yapı olması arzu edilmektedir. Gar yapısı yolcuların tüm ihtiyaçlarını karşılayacağı gibi alışveriş, kafeterya, ofis ve otel birimleri ile Ankara'da yeni bir cazibe merkezi olacaktır. Hızlı Tren Gar Binası Yap-İşlet-Devret (YİD) Modeliyle yaptırılacak olup, Yüksek Planlama Kurulu (YPK) onayı için gerekli çalışmalar devam ettirilmektedir.

Hızlı Tren Setleri İçin Bakım Onarım Birimleri

Bu arada, Ankara-İstanbul arasında çalışacak Hızlı Tren setlerinin tamir, bakım-onarımının yapılabilmesi için Ankara / Behiçbey de ana atölye, İstanbul / Ispartakule de ise 1 adet servis birimi yapılması planlanmıştır. Proje hazırlık çalışmaları 2009 yılı sonunda tamamlanacak olup, 2010 yılı başında ise atölyenin yapım ihalesine çıkılması planlanmaktadır.

Ankara-Konya Hızlı Tren Projesi

Konya'nın Ankara'yla doğrudan demiryolu bağlantısı bulunmamaktadır. Ankara-Konya arası demiryoluyla 687 km, karayoluyla ise 258 km'dir.

Bu yüzden, Ankara-Konya arasında demiryolu ile yapılan yolcu ve yük taşımacılığı uzun süre aldığından kara yolu taşımacılığı tercih edilmektedir.



Sanayi, tarım, üniversite ve turizm kentimiz olan Konya'nın Türkiye'nin en büyük iki kentine (İstanbul, Ankara) daha kısa zamanda ulaşımının sağlanması büyük önem arz etmektedir. Bu nedenle Konya'nın Ankara, İstanbul ve İzmir ile demiryolu ulaşımını sağlayacak Ankara Konya Hızlı Tren projesi yapılması planlanmıştır



Ankara-Konya ve Ankara-İstanbul Hızlı Tren projelerinin tamamlanmasından sonra Ankara-Konya arasındaki 10 saat 30 dakikalık seyahat süresi 1 saat 15 dakikaya, İstanbul-Konya arasındaki 12 saat 25 dakikalık seyahat süresi ise 3 saat 30 dakikaya inecektir.





Bu bağlamda, Ankara-Konya Hızlı tren hattında altyapı inşaat işleri 2 kesim halinde ihale edilmiştir. Altyapı inşaat işlerinde % 95 fiziksel gerçekleşme sağlanmış olup, 2009 yılı sonuna kadar tamamlanacaktır. Üst yapı inşaat işlerin de ise % 15 fiziksel gerçekleşme sağlanmış olup, 2010 yılında tamamlanması programlanmıştır.

Ankara-Sivas Hızlı Demiryolu Projesi

Bu proje ile yüksek standartlı, çift hatlı, elektrikli, sinyalli 461 km. yeni demiryolunun inşası planlanarak, Hızlı Tren Hattında Doğu-Batı ekseni oluşturmak ve bu sayede hattın 141 km kısaltılmasını sağlayarak seyahat süresini de 12 saat'ten yaklaşık 3 saate indirmek amaçlanmıştır.



İlk etapta yapımı planlanan 287 km'lik Yerköy-Sivas bölümünün temeli 14 Mart 2009 tarihinde atılmış olup, altyapı çalışmaları devam etmektedir. Altyapı çalışmalarında % 5 fiziksel gerçekleşme gerçekleşme sağlanmıştır.



Projenin ikinci etabı olan 174 km'lik Ankara (Kayaş)- Yerköy arasının uygulama projeleri, mevcut hattın muhafazası için ve yol geometrisinin standartlarını yükseltmek için proje revizesi yapılmak üzere yapılan ihalenin değerlendirme çalışmaları tamamlanmak üzeredir.

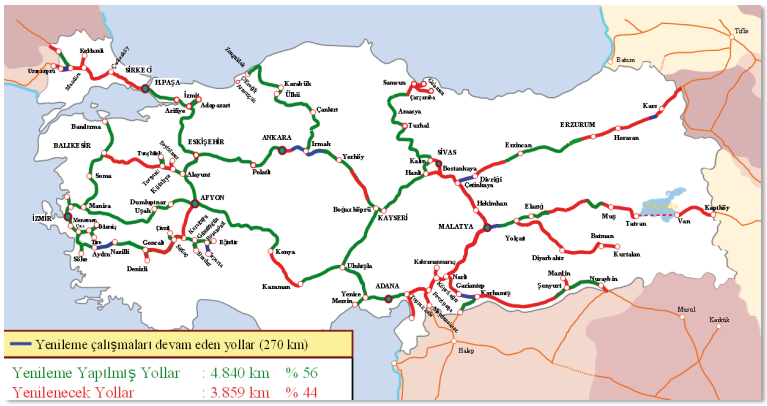
Hızlı Tren Hattı Bakım Araçları:

Yüksek Hızlı Tren hatlarının bakım, onarım ve kontrolünde kullanılmak üzere ihtiyaç duyulan bakım ve kontrol makinelerinin alınması için 2006 yılında ihale yapılmış ve 2007 yılında sözleşme imzalanmasına rağmen kredi müzakerelerinin sonuçlanamaması üzerine sözleşme fesh edilmiştir. Yeniden çıkılacak ihalede kredisi hazır bir şekilde ihale yapılabilmesi için Hazine Müsteşarlığımız ile AYB arasında kredi anlaşmasının imzalanması beklenilmektedir. Sözkonusu kredi sağlandığında Hızlı Tren hatlarının bakımında kullanılmak üzere 6 kalemde toplam 22 makinenin temini için ihaleye çıkılacaktır.



Ayrıca, Hızlı tren hatlarının ölçüm ve ultrasonik muayenesinin öncelik arz etmesi nedeniyle 1 adet Yol Muayene ve 1 adet Ultrason Makinesinin TCDD'nin öz kaynaklarından alınması konusunda çalışmalar yapılarak 29.05.2009 tarihinde ihalesi yapılmış, sözleşme aşamasına gelinmiştir. 2011 yılı içerisinde makineler teslim alınacaktır.

250 000 Ton Ray Alımı



Bu arada mevcut hatlarımızın yenileme, bakım ve onarımı için ihtiyaç duyulan 250.000 ton raydan ilk parti olan 125.000 tonunun İslam Kalkınma Bankası kredisi ile temin edilmesi için, İKB



ile 19.03.2009 tarihinde kredi anlaşması imzalanmıştır. 30.09.2009 tarihinde ihalesi gerçekleştirilmiş olup, ihale değerlendirme çalışmalarında son aşamaya gelinmiştir.

2.parti 125.000 ton rayın ise TCDD sermayesine mahsuben özkaynaklardan karşılanması için 03.06.2009 tarihinde Hazine Müsteşarlığına müracaat edilmiş olup, bu kapsamdaki çalışmalar sürdürülmektedir.

250.000 tonluk rayın dışında KARDEMİR'den 2003-2009 yılları arasında toplam 179.238 ton ray temin edilerek mevcut hatlarımızın yenileme ve bakım çalışmalarına devam edilmiştir.

89 Adet DE Anahat Lokomotifi



TCDD'nin Bağlı ortaklığı olan TÜLOMSAŞ'tan GM lisansı ve %51 yerli katkı payı ile 2003–2009 yılları arasında toplam 89 adet dizel anahat lokomotifi imal edilmiştir-

80 Adet Elektrikli Anahat Lokomotifi



Ayrıca, 80 adet elektrikli anahat lokomotifi alımı için 14.09.2009 tarihinde İslam Kalkınma Bankasından kredi sağlanmış olup, 2009 yılı içerisinde kredisi hazır şekilde ihale yapılacaktır.

32 Set Banliyö Treni Temini

Öte yandan, Ankara banliyösünde çalıştırılmak üzere imal ve temini planlanan üçer adet vagondan oluşan 32 set banliyö treni için 8 Mart 2006 tarihinde sözleşme imzalanmıştır. Bugüne kadar 30 adet tren setinin üretimi tamamlanmıştır. 2009 yılı sonuna kadar tamamı teslim alınmış olacaktır.



12 Adet Dizel Tren Seti (DMU)





Bu arada, kısa mesafeli şehirlerarası yolcu taşımacılığında kullanılmak üzere 28 Aralık 2005 yılında sözleşmesi imzalanan ve finansmanı Avrupa Yatırım Bankasından sağlanan 12 adet Dizel tren setinin tamamı ülkemize getirilmiştir. Bu setlerden 8 adedi yolcu taşımacılığında kullanılmaya başlanılmış olup, Aydın-Basmane, Kütahya-Eskişehir ve Adana-Mersin hatlarında seferle yapmaktadır. 12 adet Dizel Tren Setinin (DMU) tamamı teslim alınmış ve 4 adedinin test işlemleri devam etmektedir.



TCDD'nin Bakım Onarım ve İşletme Faaliyetleri

TCDD tarafından 2009 yılı Ekim ayı itibariyle;

- 280 km yol yenilemesi,
- 22 km takviye pozu,
- 10 km yol üstyapı yapımı,
- 154 adet makas yenilemesi,
- 21.000 adet ray kaynağı
- 13 adet dizel elektrikli ana hat lokomotif imali,
- 588 adet yük vagonu imali,
- Kaklık (Denizli), Hasanbey (Eskişehir), Köseköy (İzmit) Lojistik Merkezinin 1. etap inşaatları, gerçekleştirilmiştir.

Ayrıca;

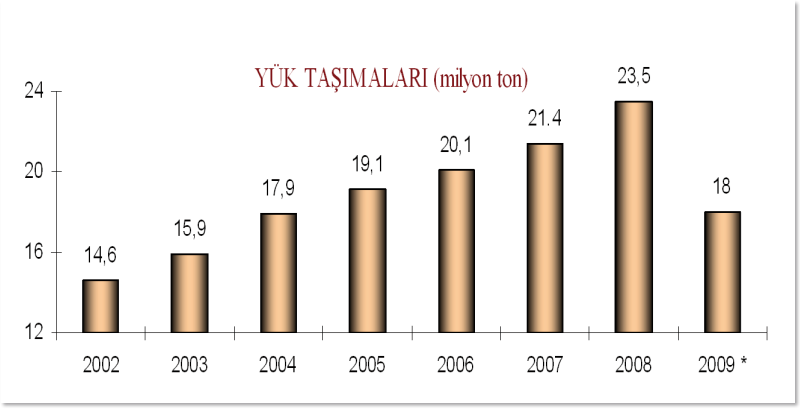
- 155 km yol yenilemesi,
- 13 km takviye pozu yapımı,
- 100 adet makas yenilemesi,
- Varyant yapımında üstyapı (Tecer-Kangal-33 km)
- 4 adet yüksek hızlı tren setinin test işlemleri,
- 261 adet yük vagonu imali,
- 4 adet DMU tren setinin test işlemleri,
- 2 adet elektrikli banliyö tren setinin temini
- 30 adet elektrikli banliyö tren setinin test işlemleri, çalışmaları devam etmektedir.

TCDD tarafından 2008 yılında;

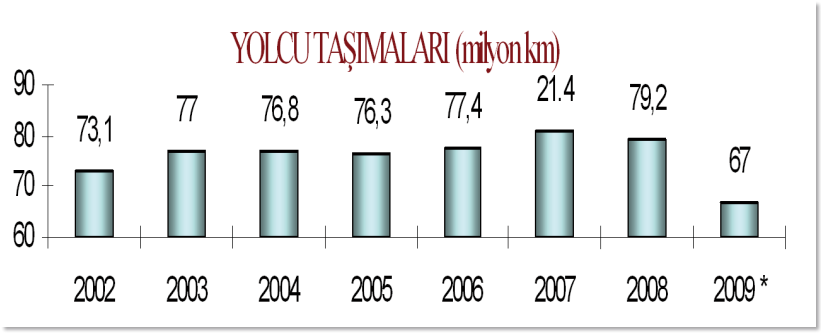
- Banliyöde 56,2 milyon kişi,
- Anahatta 23,9 milyon yolcu,
- Yükte 22,8 milyon ton, taşıma yapılmış,
- Limanlarda 30,4 milyon ton elleçleme gerçekleştirilmiştir.

2009 yılı Ekim sonu itibariyle;

- Banliyöde 47,8 milyon kişi,
- Konvansiyonel Anahatta 19 milyon kişi
- Yüksek Hızlı Tren Hattında 630 Bin kişi
- Yükte 18 milyon ton, taşınması ve
- Limanlarda da 20,7 milyon ton elleçleme yapılmıştır.



Alınan tedbirler ve gerçekleştirilen yeniliklerle 2003 yılına göre 2008 yılında yolcu taşımacılığında % 2,8 artış, yük taşımacılığında ise % 49 artış gerçekleştirilmiştir.



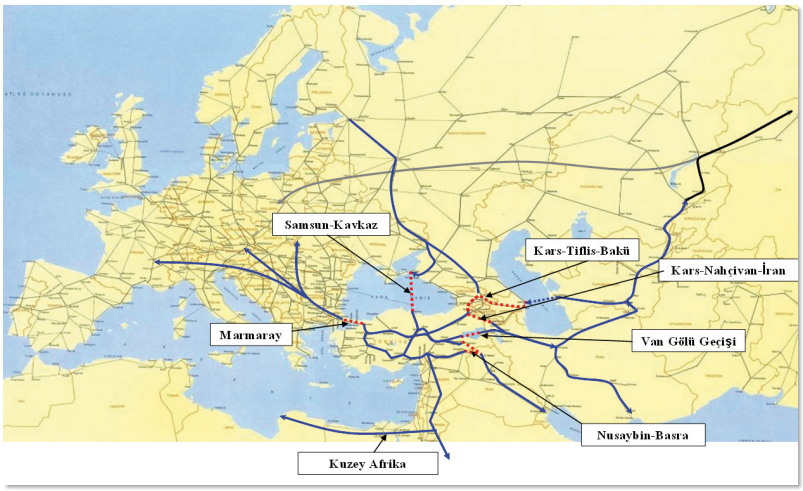
** 2009 Ekim Sonu*

- Banliyöde; 58,4 milyon kişi,
- Konvansiyonel Anahatta; 23,5 milyon kişi
- Yüksek Hızlı Tren Hattında; 1.4 milyon kişi
- Yükte; 21 milyon ton

taşıma ve

- Limanlarda; 26 hedeflenmektedir.





Avrupa ile Asya arasında var olan yaklaşık 75 milyar $ taşımacılık hacminde Türkiye'yi lojistik üs ve köprü haline getirmek için; Kuzey-Güney ve Doğu-Batı Ulaşım Koridorları oluşturuluyor. Bu çerçevede Marmaray, Kars-Tiflis, Muratlı-Tekirdağ Yeni Demiryolu hatları inşaa ediliyor, Kavkaz-Samsun Feribot hattı kuruluyor, güzergah üzerindeki tüm demiryolu hatları yenileniyor ve Komşu ülke demiryolları ile işbirliği geliştiriliyor.

2010 yılında;

- Ankara-İstanbul, Ankara-Konya ve Ankara-Sivas Hızlı Tren Projelerinin inşaatına devam edilmesi,
- 721 km. yol yenilemesi,
- 6 kalemde 22 adet yol bakım onarım makinesinin imalatına başlanılması,
- 1 adet yol muayene ve ultrason makinesinin imalatına başlanılması,
- 125.000 ton ray temini,
- 84 adet DMU (TÜVASAŞ) aracı,
- 673 adet yük vagonu,
- 2 adet Hızlı Tren setinin temini,
- 32 adet Banliyö tren setinin kesin kabulü,
- 12 adet acil müdahale ve kurtarma aracı ve dreyman aracı,
- 10 adet DE Anahat Lokomotifinin markizinin kaplanması,
- Dünya Bankasından temin edilen kredi ile Boğazköprü – Yenice ve Mersin –Adana-Toprakkale hat kesimlerinin sinyalizasyon ve telekomünikasyon tesislerinin yapımına devam edilmesi,
- Boğazköprü (Kayseri) lojistik merkezinin 1. etabının hizmete alınması,

➢ Gökköy (Balıkesir), Yenice (Mersin) lojistik merkezlerinin inşaat çalışmalarına başlanması planlanmaktadır.

Önümüzdeki Üç Yıllık (2010–2012) Dönemde;

➢ Ankara-İstanbul, Ankara-Konya ve Ankara-Sivas Hızlı Tren projelerinin inşaat çalışmalarına devam edilmesi,

➢ Bursa-Osmaneli Hızlı Tren projesinin revize edilerek yapım çalışmalarına başlanılması,

➢ 16 adet Hızlı Tren seti temini,

➢ TCDD'nin Bağlı Ortaklıklarında;

- 173 adet dizel ana hat lokomotifi,
- 1520 adet yük vagonu,
- 84 adet DMU tren seti,

➢ 3 adet otomatik tren muayene istasyonu kurulması,

➢ 39 adet akaryakıt istasyonuna ikmal tesisi kurulması

➢ 80 adet elektrikli anahat lokomotifinin imal ve temini,

➢ 1811 km yol yenilemesi,

➢ 111 km takviye pozu,

➢ 750 adet makas yenilemesi,

➢ 170 adet beton traversli makas temini

➢ 50.000 adet ray kaynağı yapılması,

➢ Hızlı Tren hattı bakım onarımı için araç temin edilmesi,

➢ 12 adet lojistik merkez kurulması,

➢ Dünya bankasından temin edilen kredi ile Boğazköprü-Yenice ve Mersin- Adana-Toprakkale sinyalizasyonu ile Irmak-Karabük-Zonguldak hat kesimlerinin elektrifikasyon, sinyalizasyon ve telekomünikasyon tesislerinin yapımı planlanmıştır.

Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğümüz (TCDD) tarafından yapılan çeşitli düzenlemelerle işletme faaliyetlerinde de önemli sayılabilecek gelişmeler sağlanmıştır. Bunlardan bazılarına kısaca değinecek olursak,

➢ Bandırma-İzmir hat kesiminde yapılan yol çalışmaları tamamlanmıştır. İzmir-Bandırma arasında Şubat 2007'de sefere konan 6 Eylül Ekspresine ilave olarak, 1 Eylül 2007 tarihinden itibaren 17 Eylül Ekspresi de sefere konmuştur. Bu trenlerin İstanbul feribot bağlantıları olup, İzmir-İstanbul arası tren-feribot olarak 7 saattir.

➢ Kırıkkale-Ankara-Kırıkkale arasında 10 Mayıs 2007, Kayseri-Adana-Kayseri arasında 12 Mayıs 2007 ve Amasya-Suluova-Amasya arasında 6 Haziran 2007'den itibaren ray otobüsleri

sefere konulmuştur. Kayseri-Adana arasındaki yolcu sayısının artması üzerine 22 Ekim 2007 tarihinden itibaren ray otobüsleri yerine 5 adet pulman vagonlu Erciyes Ekspresi sefere konmuştur.

➢ Öte yandan garlarımızda kredi kartı ile bilet satışlarına başlanmış olup, kredi kartı ile bilet satışı yapılan merkez sayısı 100'e ulaşmıştır.

➢ Yolcularımıza internet üzerinden bilet satış hizmeti verilmeye başlanmıştır. İnternetten bilet alan yolcuların gişelere uğramadan bilet alabilmelerini sağlayacak olan kioks (trenmatik) cihazı Haydarpaşa, Eskişehir ve Ankara Garlarına monte edilerek işler hale getirilmiş olup, önümüzdeki dönemde 100 adet kioks cihazı işyerlerine monte edilecektir.

➢ Yolcu taleplerinin karşılanması amacıyla 27.05.2009 tarihinden itibaren Adana-Mersin arasındaki yol iyileştirmeleri neticesinde bu parkurdaki günlük 48 adet olan sefer sayısı 54 adede yükseltilmiştir. 54 seferin 22 adedi yeni alınan DMU setleriyle yapılmaktadır. Seyahat süresi 68 km.lik mesafede 1 saatten 40-45 dakikaya indirilmiştir.

➢ Yol çalışmalarının tamamlanmasıyla beraber 17.03.2009 tarihinden itibaren İzmir-Aydın arasında yeni alınan DMU setleriyle günlük 8 sefer, Söke-Aydın arasında günlük 2 ilave sefer 01.07.2009 tarihinde konulmuştur.

➢ Zonguldak-Çaycuma hattında yaz sezonunda artan yolculuk taleplerinin karşılanması amacıyla 15 Haziran-15 Eylül 2009 tarihleri arasında sefere konulmuştur.

➢ Ankara-Eskişehir arasında 14.03.2009 tarihinden itibaren günlük 7 YHT sefere konulmuştur. Bu tarihten itibaren Ankara-İstanbul arasında çalışan Başkent ve Cumhuriyet Ekspreslerinin Ankara-Eskişehir arasında seferleri iptal edilerek bu trenler YHT'ler ile bağlantılı olarak Eskişehir-İstanbul arasında çalıştırılmaya başlanmıştır. Yine YHT'ler ile bağlantılı olarak Eskişehir-İstanbul arasında yeni iki tren (Sakarya, Eskişehir Ekspresleri) sefere konulmuştur. YHT'ler ile bağlantılı olarak Eskişehir-Kütahya arasında yeni alınan DMU setleriyle 6 adet tren sefere konulmuştur. 1 Eylül 2009 tarihinden itibaren Ankara-Eskişehir YHT sefer sayısı 15 adede yükseltilmiştir. Aynı tarihten itibaren Eskişehir'den hızlı trenler ile otobüs bağlantılı olarak Bursa'ya da hizmet verilmeye başlanmıştır.(Kamil Koç Otobüs İşletmesi) 6-6.5 saat olan seyahat süresi 4 saate indirilmiştir. 5 Ekim 2009 itibarı ile hızlı trenlerle 540.000 adet yolcu taşıması gerçekleştirilmiştir. Bunun 60 bin adedi İstanbul, 5 bin adedi Kütahya, 5 bin adedi Bursa bağlantılıdır.





➢ 27.05.2009 tarihinden itibaren mevcut trenlere ilave olarak İstanbul-Adapazarı arasında günlük 2 tren, İzmir-Ödemiş arasında günlük 4 tren sefere konulmuştur.

➢ TCDD personelinin iş kıyafetleri yeniden tasarlanarak daha modern ve çağdaş bir görünüme kavuşturulmuştur.

➢ Banliyö garlarındaki anons sistemi iyileştirilmiş, anahat yolcu trenlerinde tek noktadan müzik yayını ve bilgilendirme anonsu için sistem kurulmuştur.

➢ Tamamlayıcı hizmet olarak büyük garlara yolcuların bagajlarını bırakabilecekleri kilitli emanet dolapları konulmuştur

➢ 2003 yılında uygulanmaya başlanan blok tren işletmeciliği geliştirilerek devam etmekte olup, 158 adet yurt içi 33 adet uluslararası olmak üzere günde karşılıklı 191 adet blok yük treni çalıştırılmaktadır.



➢ Bu arada, Türkiye ile Avrupa arasında çalışan 8 adet blok yük trenine ilave olarak 2009 yılında dorse taşıması için Halkalı-Wels arasında blok yük treni sefere konulması çalışmaları sürdürülmektedir.

➢ İran'ın Kerman-Zahedan hattının tamamlanması ile Türkiye-Pakistan (İslamabad-Tahran-İstanbul) blok konteyner trenin ilk deneme seferini 14 Ağustos 2009 tarihinde İslamabad'dan gerçekleştirilmiştir. Toplam 6566 km'lik parkurunu planlanan sürede (13 gün) katederek 28 Ağustos 2009 tarihinde İstanbul'a (Haydarpaşa) ulaşmıştır. Kerman-Zahedan Demiryolu hattının tamamlanması ile Ülkemizin Pakistan'a ve dolayısıyla da Güney Asya'ya doğrudan demiryolu irtibatı sağlanmıştır.

➢ İran ve Suriye'ye konteynır ve konvansiyonel vagonlarla özellikle petrol ve petrol ürünleri, sanayi ürünleri, mobilya, beyaz eşya, inşaat malzemeleri, gıda maddeleri blok trenlerle taşınmaya başlanmıştır.

➢ Demiryolu ile taşınan geleneksel yüklerin yanında, bugüne kadar taşınamayan eşyaların demiryoluyla taşınması için özel sektörle işbirliği içerisinde çalışmalara başlanmış olup, bu kapsamda Türkiye'de ilk defa otomobil, sebze, bisküvi, gazlı içecekler, meşrubat, su ve benzeri içeceklerin demiryolu ile taşınmasına başlanmıştır.



➢ Gaziantep ve yöresinin Suriye'ye demiryolu ile bağlantısını sağlayan ve uzun yıllardır kapalı olan Çobanbey sınır kapısının tekrar açılması kapsamında Karkamış-Çobanbey arasındaki yolun yenilenmesine 2008 yılı sonunda başlanmış ve 58 km'lik yol 2009 yılı başlarında yenilenmiştir. Çobanbey'e yeni bir gar binası yapılmıştır. Eski gar binasının restorasyon çalışmaları tamamlanmıştır.

➢ Ayrıca, 91 km lik Gaziantep Karkamış kesiminin yenileme çalışmaları 2 ekip halinde devam etmekte olup, toplam 26 km yol yenilemesi gerçekleştirilmiştir. Yoğun sürdürülen yenileme çalışmalarının yıl içerisinde tamamlanması planlanmıştır.

➢ Hemzemin geçitlerdeki kazaların önlenmesi ve işletme güvenliğinin sağlanması amacı ile Demiryolu ve Karayolunun kesiştiği yerlerde hemzemin geçitlerin inşası görevinin diğer Kurumlara verilmiş olmasına rağmen kazaların azalmasını sağlamak amacıyla TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğümüz 3350 adet geçitte iyileştirme yapmış, 500 adet hemzemin geçit ise kontrollü hale getirmiştir.

➢ Hemzemin geçitlerdeki gerek karayolu araçlarının geçiş konforunun sağlanması, gerekse demiryolu araçlarının geçiş güvenliğinin sağlanması için hemzemin geçitlerde kaplama çalışmalarına ağırlık verilmiş olup, 2008 Yılında şebeke genelinde toplam 322 adet hemzemin geçitte kaplama çalışması yapılmıştır. Hemzemin geçitlerde kauçuk (lastik) kaplama uygulamasına geçilmiş olup, bu yıl içerisinde yaklaşık 23 adet hemzemin geçitte lastik kaplama uygulaması planlanmış olup, bugüne kadar 13 adedi tamamlanmıştır. Ayrıca karayolu araç trafiğinin yoğun olmadığı kesimlerdeki hemzemin geçitlerde lastik kaplama dışındaki kaplama uygulamaları devam etmektedir.



➢ Özelleştirme programı kapsamına alınan TCDD Genel Müdürlüğümüze bağlı 6 limandan;

- Mersin Limanı, 11 Mayıs 2007 tarihinde ihaleyi kazanan firmaya devredilmiştir.
- İzmir Limanı özelleştirme ihalesi nihai pazarlık görüşmeleri 03/05/2007 tarihinde yapıl-

mıştır. 24.07.2007 tarihinde özelleştirme İdaresince onaylanarak Danıştay'a gönderilmiştir. Danıştay sözleşmeye olumlu görüş vermiş olup, OİB İdaresi Limanı teslim alması için İşletmeciye davetiye göndermiş, TCDD Genel Müdürlüğünü de hazırlıklı olması için yazı ile bilgilendirmiştir.

- Derince Limanının özelleştirme ihalesi nihai pazarlık görüşmeleri 12.09.2007 tarihinde yapılmıştır. 22.11.2007 tarihinde Özelleştirme İdaresince onaylanarak Danıştaya gönderilmiştir. Danıştay da yapılan, TCDD yetkililerininde katıldığı toplantıda sözleşme görüşülmüş ve mutabık kalınmıştır.

- Samsun Limanı ile Bandırma Limanının özelleştirilmesine ilişkin olarak 20.02.2008 tarihinde ihaleye çıkılmış olup, söz konusu ihale 16.05.2008 tarihinde kamuya açık olarak yapılan nihai pazarlık görüşmeleri ile tamamlanmıştır. İhale sonuçları Özelleştirme Yüksek Kurulunun 19/09/2008 tarihli kararıyla onaylanmıştır. Sözleşme OİB'ce Danıştaya gönderilmiş, Danıştayda yapılan TCDD yetkililerininde katıldığı toplantıda sözleşme üzerinde mutabık kalınmış, hukuki süreç devam etmektedir.

- İskenderun limanı için ise ihale hazırlıkları devam etmektedir

- 5793 sayılı Kanunun 26. maddesi ile 4046 sayılı kanuna eklenen 24. madde kapsamında limanların özelleştirilmesinden elde edilen ve elde edilecek gelirlerin % 60'nın Karayolları Genel Müdürlüğüne % 40'nın ise demiryolu yapımı ile bu amaçla yapılacak kamulaştırma, demiryolu bakımı, onarımı ve demiryolu araçlarının alımı amacıyla ve sermaye artırmak suretiyle ödenmek üzere TCDD Genel Müdürlüğüne aktarılması sağlanmıştır.

- Haydarpaşa Gar, Liman ve Geri Sahasının değerlendirilmesine ait çalışmalarımız devam etmektedir. Kamu, Sivil Toplum Kuruluşları ve Üniversitelerin görüşleri alınıp katılımcı bir politika izlenerek İstanbul Büyükşehir Belediyesiyle birlikte koruma amaçlı imar planı üretme çalışmaları sürdürülmektedir.

➢ Kentsel dönüşüm projeleri kapsamında Büyük Kent Merkezlerindeki İl ve İlçe Belediyeleriyle yürütülen planlama çalışmaları devam etmektedir. Bu kapsamda; Balıkesir, Amasya, Ankara, Sivas, Kayseri, Gaziantep, Erzurum, Erzincan ve Kütahya illerindeki planlar onaylanmıştır.

➢ Organize sanayi bölgesine yakın ve yük potansiyeli yüksek olan 12 merkezde Ispartakule, Halkalı (İstanbul), Köseköy (İzmit), Gelemen (Samsun), Eskişehir (Hasanbey), Bozüyük (Bilecik), Boğazköprü (Kayseri), Balıkesir (Gökköy), Palandöken (Erzurum), Uşak, Konya, Kaklık (Denizli) ve Yenice (Mersin) Lojistik merkezi kurulması ve yaygınlaştırılması çalışmaları sürdürülmektedir. Gelemen (Samsun) lojistik merkezi 2007 yılında hizmete açılmış olup, Kaklık (Denizli), Hasanbey (Eskişehir) ve Köseköy (İzmit) lojistik merkezlerinin inşaat çalışmaları tamamlanarak 2009 yılında hizmete alınmıştır.

➢ Yük garlarının ve çevresinin modern bir görünüme kavuşturulması (rampa iyileştirilmesi, saha betonlaması, çevre düzenlemesi vb) amacıyla iyileştirme çalışmaları sürdürülmektedir.

➢ Tren feribot taşımacılığına yönelik olarak, Türkiye-Rusya Demiryolu Feribot hattı taşıma



projesi kapsamında Samsun Limanında yükleme-boşaltma iskelesi kurulması çalışmaları 2009 yılı sonunda bitirilecektir. Rusya-Ukrayna'dan Samsun'a getirilecek yükler Demiryolu ile Akdeniz ve Ortadoğuya taşınacaktır.

➢ Bandırma ve Derince limanları ile Tekirdağ limanı arasında özel sektörle işbirliği içerisinde tren-feribot taşımacılığı yapılması konusunda çalışmalar sürdürülmektedir.

➢ Kentlerimizdeki organize sanayi bölgeleri ile büyük kapsamlı üretim ve tüketim merkezlerinin ana demiryolu şebekesine bağlanması için iltisak hatlarının yapım çalışmaları devam etmektedir. 2002 yılına kadar 282 merkeze bağlantılı 382 km olan iltisak hatları uzunluğumuz 2008 yılı sonu itibariyle 318 adet ve 434 km ye ulaşmıştır. 2009 yılında da çalışmalar devam etmekte olup, bugüne kadar 1,9 km uzunluğunda toplam 2 adet iltisak hattı hizmete açılmıştır. Ekim 2009 itibariyle iltisak hattı 320 merkeze ve 436 km' ye ulaşmıştır. Halen 18 merkeze toplam yaklaşık 32 km'lik iltisak hattı bağlantısı ile ilgili çalışmalar devam etmektedir.



➢ Gar ve istasyonlarımızın güzelleştirilmesi kapsamında 2006-2007 yıllarında toplam 345 adet gar, istasyon ve işyerimiz kurumsal kimliğe uygun olarak düzenlenmiştir. Ayrıca 2008-2009 yılında 65 adet gar, istasyon ve işyerimizin çevre düzenlemesi, restorasyonu, onarımı kurumsal kimliğe uygun olarak yapılmıştır.



BALIKESİR



KEMER



YENİCE



BOZÜYÜK

Demiryolu-Özel Sektör İşbirliği Çerçevesinde

➢ TCDD ve İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından, metro standardında bir banliyö İşletmeciliği yapılması ve İzmir Banliyösünün Belediye ile ortak işletilmesi için işbirliğine gidilmiş, her iki Kuruluşun yetkililerince protokol imzalanmış ve bu amaçla Belediye'yle %50'şer hisseli ortak bir şirket (İZBAN AŞ) kurulmuştur. Söz konusu şirket Cumaovası-Aliağa arasında EGERAY adı altında banliyö işletmeciliği yapacaktır. Banliyö hizmetinin 2010 yılında işletmeye başlaması planlanmaktadır. Bu çerçevede, altyapının metro standardına çıkartılması için inşaat çalışmaları sürdürülmekte olup, 25 adet istasyonun düzenlemesi, hemzemin geçitlerin yerine alt ve üst geçit ile tünel inşaatlarının yapım çalışmalarının 2010 yılı Şubat ayına kadar tamamlanması planlanmıştır. 33 set araç temini için de ihaleye çıkılmış ve ihaleyi kazanan firma ile 08 Temmuz 2008 tarihinde sözleşme imzalanmıştır. Çalışmalar tamamlandığında metro standardında banliyö işletmeciliğine başlanacaktır.



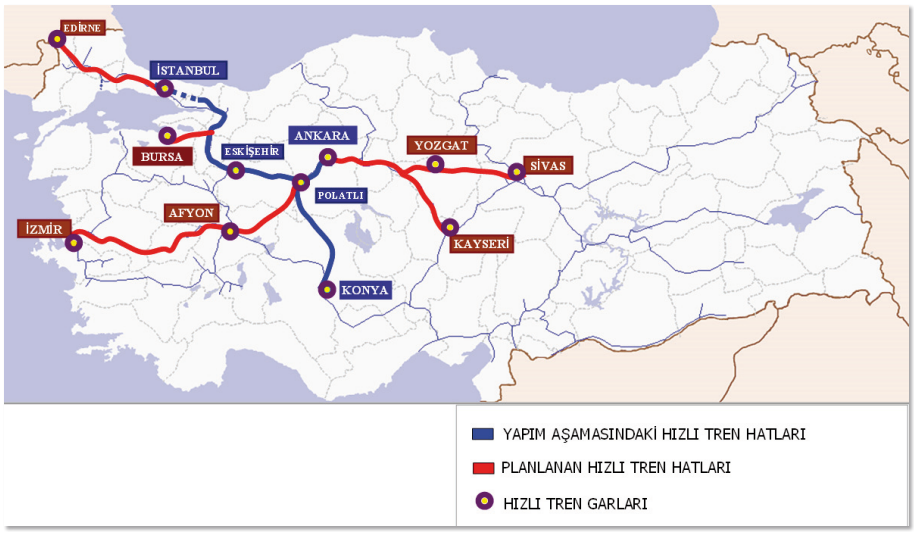
➢ Ankara Banliyösünün iyileştirilerek metro standartlarında işletmecilik yapılması için başlatılan BAŞKENTRAY Projesi kapsamında da yeni yol ilaveleri ile birlikte banliyö hattı anahat yolcu ve yük hattından tamamen ayrılması ve bütün istasyon, peron, alt-üst geçitler ve diğer tesislerin yenilenmesi planlanmıştır.

➢ TCDD hatlarında işletilen özel sektöre ait yük vagonu sayısı 2003 yılında 771 adet iken, 2009 yılı Eylül sonu itibariyle 2.453 adede yükselmiştir.

➢ Ülkemizin herhangi iki noktası arasında yeni demiryolu bağlantılarının gerçekleştirilmesi amacı ile Kamu Özel İşbirliği (PPP) çerçevesinde çeşitli finansman modelleri (Yap-İşlet, Yap-İşlet-Devret Vb.) konusunda araştırmalar sürdürülmektedir. İstekli kreditör ve yapımcı firma arayışlarımız ve görüşmelerimiz devam etmektedir. Gerek yazışmayla (e-mail vb.) gerekse internet ortamından, dünyadaki ulaştırma sektörü PPP'leri araştırılmaktadır. Kamu-Özel işbirliği ile



yeni demiryolları ve garların yapılması hususunda yurt içi ve yurt dışı firmalarla görüşmeler sürdürülmektedir.



➢ Demiryollarına özel sektör dinamizmi ve esnekliği katmak ve Bağlı Ortaklıklarımıza yurt dışından sermaye girişi sağlayarak rantabl hale getirmek için çalışmalar sürdürülmektedir. Bu çerçevede; TCDD'nin Adapazarı'ndaki bağlı ortaklığı TÜVASAŞ'ın kullanılmayan boş arazileri üzerinde, Türkiye'de teknolojisi bulunmayan her türlü Elektrikli Tren Dizisi ve Hafif Raylı Araçlar ile Hızlı Tren setleri ve Hızlı Tren yolcu vagonlarının üretimini yapmak üzere; ayrı bir özel hukuk tüzel kişiliğine haiz bir şirketin kurulması için Haco (Türkiye), Asaş (Türkiye), Hyundai (Güney Kore) ile TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü arasında 8 Mart 2006 tarihinde bir ortak işbirliği anlaşması imzalanmıştır. Bu çerçevede 4 Temmuz 2006 tarihinde EUROTEM şirketi kurulmuştur. 16 Eylül 2006 tarihinde fabrikanın temeli atılmış olup, yapım çalışmaları tamamlanarak, fabrika 2007 Aralık ayında üretime başlamıştır. Hızlı tren setleri ve modern metro araçları üreten fabrika, İstanbul Büyükşehir Belediyesinin 92 araçlık metro araçlarının teslimatını yapmaya başlamıştır. Ayrıca, TCDD'nin Banliyö tren setlerinden şu ana 30 setin üretimi tamamlanmış olup, son iki setinde üretim devam etmektedir. Ayrıca, 10.11.2008 tarihinde Hyundai-Rotem firması ile sözleşmesi imzalanan 440 adet MARMARAY metro aracının da Adapazarı'ndaki Hyundai-Rotem tesislerinde TÜVASAŞ ile işbirliği yapılarak ve yan sanayi katkısı ile üretilmektedir.

➢ TCDD İle Suriye Demiryolları arasında demiryolu çeken-çekilen araçlarının imalatı, bakımı, onarımı ve pazarlanması ile Demiryolu alt ve üst yapısının onarımı, inşası, bakımı, iyileştirilmesi gibi faaliyetlerde bulunacak bir iştirak kurulması yönünde çalışmalar devam etmektedir. Bu amaçla yapılacak işbirliğini düzenleyen protokol 6 Kasım 2007 tarihinde TBMM'ce onaylanmıştır. Suriye heyeti ile yapılan çalışmaların Suriye mercilerince (Başbakanlıkça) onaylanmasından sonra sonuçlandırılması ve işbirliğinin hayata geçirilmesi planlanmaktadır.

➢ Ülkemizde demiryolu sektörünün yaptığı atılıma ve yatırımların artışına paralel olarak, özel sektörün de bu alana ilgisi artmış ve daha önce yerli üretimi bulunmayan ve yurtdışından ithal edilen bir kısım demiryolu malzemelerinin özel sektör tarafından üretimine başlanmıştır. Bu çerçevede;

- Adapazarı, Konya, Ankara, Polatlı ve Afyon İhsaniye'de, kurulu tesislerde hızlı tren demiryolu traversi üretilmektedir.
- Erzincan'da kurulu tesislerde ray bağlantı elemanları üretimine başlanmıştır.

➢ TCDD'ye Bağlı Ortaklıkların ve fabrikaların faaliyet alanlarının özel sektöre açılması, TCDD`nin bünyesinde yer alan ve yol üst yapı elemanları üreten fabrikaların faaliyet alanlarında olmak üzere, günün şartlarına uygun teknoloji ile üretim modellerinin ülkemize transferini sağlayacak iştirakler kurulması çalışmalarına başlanılmıştır. Bu kapsamda Çankırı Makas Fabrikası ile Afyon ve Sivas Beton Travers Fabrikalarının boş arazisi üzerinde üretim tesisleri inşa etmek üzere 3.şahıslarla kurulacak iştirakler için yasal zemini oluşturacak YPK Kararları istihsal edilmiştir. YPK kararlarına istinaden 09.07.2007 tarihinde yayınlanan davete icabet eden VAE-KARDEMİR tarafından verilen teklif yeterli görülmüş ve başvuru sahibi firmalarla yapılan görüşmeler sonucu üzerinde mutabakata varılan anlaşma metinleri nihai onay için YPK'ya iletilmiştir.





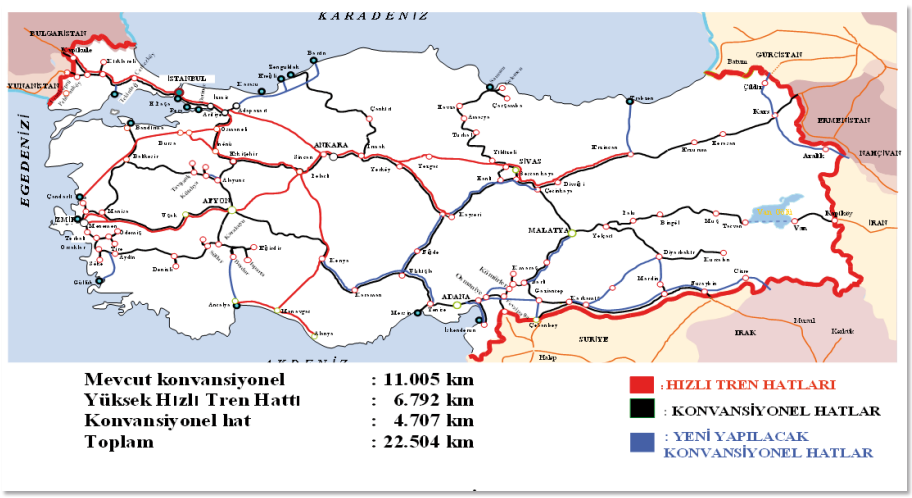
Afyon ve Sivas beton travers fabrikaları için yayınlanan iki davet ilanına rağmen uygun başvuru alınamamış, bu nedenle de öncelikle Sivas Beton Travers Fabrikası için yeni bir çalışma başlatılmış bulunmaktadır. Diğer yandan; demiryolu sanayine özel sektör dinamizmi ile esnekliği katmak, aynı zamanda yurt dışından sermaye girişi ve teknoloji transferi sağlayarak, mevcut üretim tesislerini geliştirmek ve yeni üretim tesisleri kurmak amacıyla araştırmalar sürdürülmektedir.







➢ 27 Eylül 1 Ekim 2009 tarihleri arasında 10. Uluslar arası Ulaştırma Şurası İstanbul'da gerçekleştirilmiştir. Şurada Demiryolu Sektörünün 2023 yılı vizyonu da belirlenmiştir. 2023 yılına kadar toplam 11.599 km demiryolu yapılarak toplam 22.504 km demiryolu ağına ulaşmak hedeflenmektedir.



Demiryolu Sektöründe Uluslararası İlişkiler

➢ Demiryollarındaki gelişmeler doğrultusunda TCDD'nin Uluslararası Kuruluşlar ve Organizasyonlarda etkinliği artmıştır. Bu kapsamda; TCDD, merkezi Paris'te bulunan ve demiryolu alanında 199 üyesi ile dünyada en büyük uluslararası kuruluş olan Uluslararası Demiryolu Birliği (UIC)'nin Ortadoğu Bölgesel Kurul Başkanlığını 2010 yılı sonuna kadar üstlenmiş ve aynı zamanda UIC'nin en üst organlarından olan İcra Kurulu üyeliğini de yürütmektedir.

➢ Ayrıca, Ülkemizin de üyesi olduğu ve asıl amacı üye Devletler arasında demiryolu ile yapılan uluslararası direkt yolcu, yük ve tehlikeli eşya taşımalarına uygulanan tek tip bir hukuk rejimi düzenlemek ve bu rejimin uygulanması ve gelişimini sağlamak olan 43 üyesi bulunan Demiryolu ile Uluslar arası Taşımalar için Hükümetlerarası Örgüt (OTIF)'in 2009-2012 döneminde Yönetim Kurulu üyeliğini üstlenmiştir.

➢ Yine, Güneydoğu Avrupa Demiryolu İdareleri Grubu (SERG) Başkanlığı da 2008-2009 döneminde TCDD tarafından yürütülmektedir.

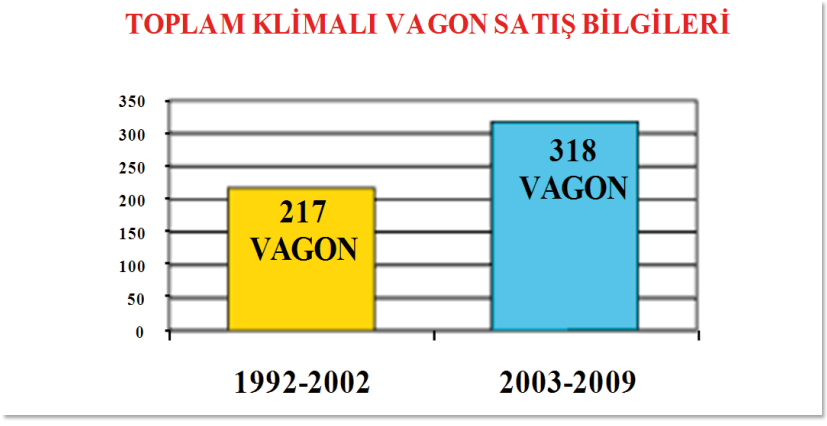
BAĞLI ORTAKLIKLAR

TÜVASAŞ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

TCDD Genel Müdürlüğünün bağlı ortaklıklarından biri olan ve halen Adapazarı'nda hizmet vermekte olan kısa adı TÜVASAŞ olan Türkiye Vagon Sanayi A.Ş Genel Müdürlüğünce 1964 yılından itibaren vagon imalatına da başlanarak, vagonlarla yapılan demiryolu işletmeciliğinin dışa bağımlılığını ortadan kaldırdığı gibi, tamamen ithal vagon bakım, onarım ve yedek parça konusundaki sıkıntıları giderilmiştir. Sermayesi **80.000.000** YTL. Olan Şirket; kuruluşundan bu yana **1.784** adet yolcu vagonu imalatı ve **35.000** adet civarında yolcu vagonu onarımı yapmıştır. Tamamen yerli olarak projelendirilerek üretilen vagonlar, uygulanan teknoloji gereği el emeğinin verimli kullanılması ve yan sanayi girdilerinin artırılması suretiyle düşük maliyetlerle imal edilmekte olup, dünya standartlarındaki kalitesi ve rasyonel bir üretim tarzıyla dünya piyasalarında rekabet edebilecek bir konuma gelmiştir.

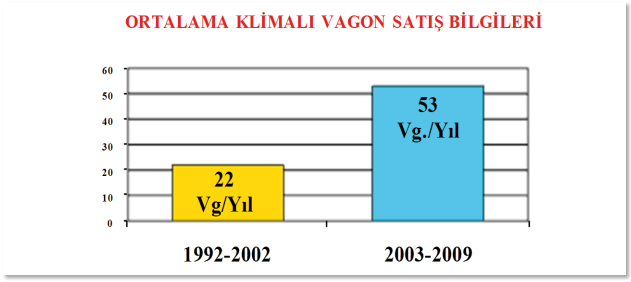
2003-2009 döneminde yüksek bilgi birikimi, mühendislik çalışması ve ileri teknoloji gerektiren yarı mamul ve ekipmanlar yerlileştirilerek, tasarım ve projesi tamamen TÜVASAŞ'a ait olarak %90 oranında yerlilik oranıyla, TVS 2000 tipi yolcu vagonu üretimi ve %95 yerlilik oranıyla M-Serisi ve K-Serisi yolcu vagonu modernizasyonu gerçekleştirilmeye başlanmıştır.

Bu dönemde klimalı ve lüks TVS2000 Pulman, Yemekli, Jeneratör, Yataklı, Kuşetli, Konferans, Salon tiplerinde 167 adet yolcu vagonu üretimi ile yine lüks ve klimalı Pulman, Yemekli ve Personel Bölmeli Engelli tipi 163 adet yolcu vagonu modernizasyonu olmak üzere, toplam 330 adet vagon üretimi ve modernizasyonu gerçekleştirilmiştir. Toplam üretilen ve modernize edilen klimalı vagonların % 62' sinin satışı 2003-2008 döneminde gerçekleşmiştir.

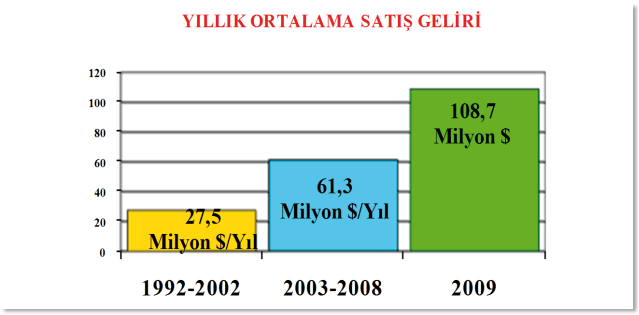




Ayrıca, 2003-2009 dönemi ile 1992-2002 dönemi kıyaslandığında üretim miktarı, performansı ve karlılığı yönünden çok büyük artışlar elde edilmiştir. 2003-2009 döneminde ortalama üretilen vagon sayısında %241 artış kaydedilmiştir.



Yolcu vagonu imalatı ve modernizasyonunda 2004, 2005 ve 2007 yıllarında en yüksek verimliliğe ulaşılmıştır. 2003-2009 Döneminde 1993-2002 dönemine göre yılda ortalama satış gelirinde %223 artış kaydedilmiştir. Son olarak 2009 yılında 108.7 Milyon Dolar satış geliri ile, TÜVASAŞ tarihinin en yüksek değerine ulaşılmıştır.



• Kurulduğu günden bu yana demiryolu muhtelif araç üretimi ve vagon onarımı gerçekleştirmiş olan TÜVASAŞ dizel tren seti yapımı konusundaki çalışmalarını sürdürmektedir. Bu bağlamda, 84 araçlık Dizel Tren Setinin (DMU) şirketimizde lisanslı olarak üretilmesi konusunda Hyundai/Rotem Company ile 28 Temmuz 2008 tarihinde sözleşme imzalanmıştır. 2012 yılı itibarıyla tamamı TCDD'ye teslim edilecek olan söz konusu araçların, lisans alımı kapsamında tasarım ve projeler ile ana komponentlerin temini konusunda çalışmalar sürdürülmektedir.





2006 yılından itibaren eski tip vagonların klimalı hale getirilmesine yönelik K-Serisi klimalı vagon modernizasyonu kapsamında 2007 yılında 25 adet K-10 tipi klima modernizasyonu yapılmış, 2008 yılında 22 Yemekli, 2009 yılında 10 Yataklı, 12 Kuşetli ve 7 Pulman vagonun modernizasyonu tamamlanmış, 20 adet Pulman vagon modernizasyonu ise 2009 yılı sonunda TCDD'ye teslim edilecektir. 2010 yılı için de 30 adet Pulman ve 30 adet Kompartımanlı vagon modernizasyonu öngörülmektedir.



İstanbul Büyükşehir Belediyesine ait 84 adet metro aracı ve TCDD İşletmesine ait 75 adet Elektrikli Dizi (Banliyö) araçlarının TCDD'nin de ortaklığı bulunduğu Hyundai/EURotem Şirketi ile ortak imali konusunda sözleşme imzalanmış ve bu araçların tümü 2009 yılı EKİM ayı içerisinde teslim edilmiştir. 2010 yılında ise İstanbul Büyükşehir Belediyesi Tüp geçidinde kullanılacak 440 adet aracın bir kısmının Hyundai/EURotem Şirketi ile ortak imali konusunda görüşmeler sürdürülmektedir.



TÜVASAŞ, ihracata yönelik çalışmalarından

Irak Demiryollarının talebi olan 12 adet jeneratör vagonu imal ederek 2006 yılında teslim etmiştir. Ayrıca Bulgaristan Demiryolları İşletmesi (BDZ) ile proje tutarı 32,2 Milyon Euro olan 30 adet lüks klimalı yeni yataklı vagon satışı konusunda 17 Kasım 2008 tarihinde Bulgaristan'da sözleşme imzalanmıştır.

2009 yılı Eylül ayında Irak Demiryolları ile TVS 2000 tipi (6 Pulman, 4 Kuşetli, 2 Yemekli, 2 Yataklı) vagon yapımı konusunda anlaşma yapılmıştır. Suriye, İran Libya pazarlarındaki çalışmalarımızda sevindirici gelişmeler olmaktadır.



BDZ için üretilecek lüks yataklı vagonlar



TÜLOMSAŞ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

Dünyanın önde gelen demiryolu araçları üretim merkezlerinden birisi olmayı hedefleyen TÜLOMSAŞ bu yöndeki çalışmalarını aralıksız ve etkin olarak sürdürmektedir. 2003 yılında TÜLOMSAŞ geliştirme programı hazırlamış ve Üretim, Pazarlama, İnsan Kaynakları, Satın alma, Malzeme İkmal politikaları belirleyerek hedeflerle yönetim, süreç ve performans Yönetim sistemlerini uygulamaya almıştır.

• Yeni yönetim ve üretim anlayışı ile dünyanın önde gelen firmaları ile rekabet edebilirlik, yönetim ve üretimde en ileri modellerin uygulanması hedeflenmiştir.

• Şirkette yazılım olarak Solid Works, Autocad gibi bilgisayar destekli tasarım programları aktif olarak kullanılmaktadır. ERP (Kurumsal Kaynak Planlaması) Projesi uygulaması başlatılmış ve halen canlı kullanımı etkin olarak sürdürülmektedir.

• Şirket çalışanlarının entelektüel bilgi birikimine sahip olmasına yönelik olarak, yurt içi ve yurt dışı teknik seyahatler ile fuarlara katılım planlanmış ve gerçekleştirilmiştir.

• Her seviyede personel için, şirket içi ve şirket dışında yoğun bir eğitim programı uygulanmıştır.

• İyileştirme ve geliştirme faaliyetlerinde innovasyon yöntemleri uygulanmaktadır.

• İhracata öncelik veren rekabetçi ve tercih edilen bir marka olmak için çalışmalarımızı etkin ve planlı bir şekilde sürdürmek hedeflenmiştir..

KALİTE FALİYETLERİ

• ISO 9001 Kalite Yönetim Sistemi 4. dönem belgelerinin (TSE, TÜV) yanı sıra,

• OHSAS 18001 İş Sağlığı ve Güvenliği Belgesi (TÜV) alınmıştır.

• ISO 14001 Çevre Yönetim Sistemi belgelendirme çalışmaları tamamlanmış, belge alınmaya hak kazanılmıştır.

• EN 15085-2 (Demiryolu Uygulamaları Demiryolu Araçları ve Komponentlerinin Kaynak İşleri, Bölüm-2 Kalite Şartları ve Kaynaklı İmalat Yapan Üreticilerin Sertifikasyonu Standardı) belgelendirme çalışmaları sürdürülmektedir.

• TSI standartlarına yönelik çalışmalar sürdürülmektedir.

• TÜLOMSAŞ VE ABİGEM (Avrupa Birliği İş Geliştirme Merkezleri) arasında ülkemizde Demiryolu Taşıt Araçları Sektörünün gelişmesine yönelik olarak ortak çalışmalar başlatılmıştır. Bu kapsamda yan sanayileri de içine alan yalın üretim modeli uygulaması devam etmektedir.

AR-GE FAALİYETLERİ

• Teknoloji ağırlıklı, sürekli iyileştirme hedefleyen, Üniversite, TÜBİTAK ve Yan Sanayilerle birlikte sektörün gelişmesini bilimsel altyapısını oluşturmayı hedeflemektedir.

• **TCDD Genel Müdürlüğünün** ihtiyacı olan 80 adet **Elektrikli Lokomotifin** en yüksek **yerli katkı oranı ile üretilmesi için** çalışmalar devam etmektedir.

• **Rilns Tenteli Vagon** proje çalışması tamamlanmış olup, vagonların imalatları devam etmektedir**. Çift Katlı Otomobil Taşıma Vagonu** proje çalışmaları sürdürülmektedir.

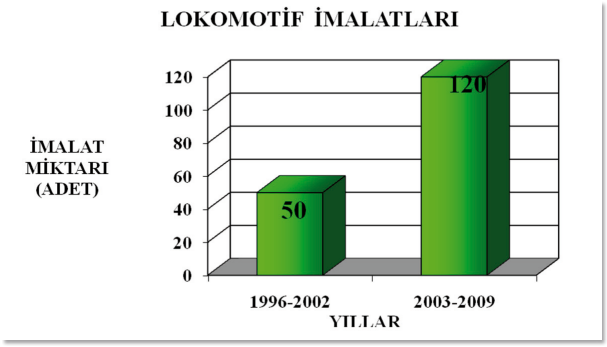
• **TÜBİTAK ile "Yerli Kompozit Sabo İmalatı Projesi"** devam etmektedir.

ÜRETİM FAALİYETLERİ

DE 33000 ANAHAT LOKOMOTİFİ / 119 t, 3300 HP, 131 km/h

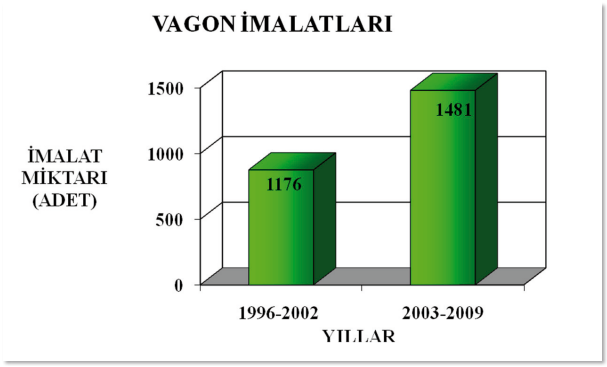


89 adet 3300 Beygir Gücünde Dizel Elektrikli Ana Hat lokomotiflerin imalatları tamamlanarak TCDD Genel Müdürlüğüne teslim edilmiştir. DE 33000 tipi lokomotiflerin üretimdeki yerli katkı oranı %20'den %55'e çıkarılarak ülke ekonomisine yaklaşık 80 milyon USD katkı sağlanmıştır.



Lokomotif İmalatında ; 2003-2009 yılları arasında 1996-2002 dönemine göre % 240 gerçekleşme olmuştur.

2008 yılında 38 adet lokomotif üretilerek son 24 yılın en yüksek imalat miktarına ulaşılmıştır.



Vagon imalatında; 1996- 2002 dönemine göre 2003- 2009 döneminde % 125 üretim gerçekleştirilmiştir.

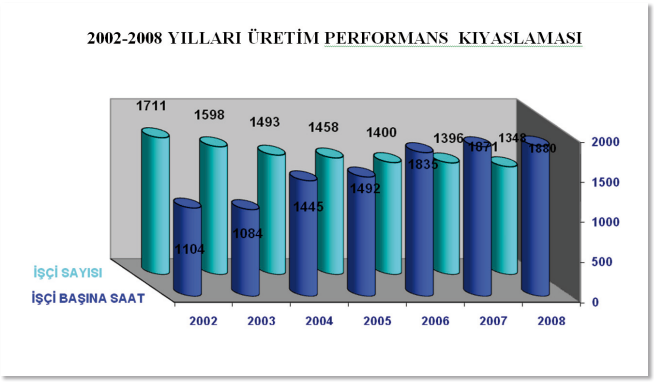
2003- 2009 yılında ilk defa özel sektöre yük vagonu imalatı gerçekleştirilmiştir.



SARNIÇ VAGONU

KAPALI KAYAR YAN DUVARLI VAGON

2002-2008 YILLARI ÜRETİM PERFORMANS KIYASLAMASI



• 2008 yılı sonu itibariyle son altı yıl içinde işçi sayısında %21 lik azalma olmasına karşın işçi başına düşen yıllık üretimde saat bazında % 70 verimlilik artışı sağlanmıştır.

SATIN ALMA VE TEDARİK FAALİYETLERİ

• Ar-Ge kapsamında teknoloji ağırlıklı üretim modelleri uygulamaya alınmış olup, emek yoğun işlerin yan sanayiden temin edilmesini hedefleyen Yan Sanayi Geliştirme Programı devreye alınmıştır. Bu kapsamda; yan sanayi katkısı yaklaşık Lokomotif imalatında %55, Vagon imalatında ise % 80 olmuştur.

• TÜLOMSAŞ'ın Yan sanayini geliştirme programı kapsamında son dört yıl içersindeki gerçekleşmeler aşağıda belirtilmiştir ;

YILLAR	2004-2008
YAN SANAYİDEN TEMİN EDİLEN İŞLERİN TUTARI	70 Milyon TL

• Ayrıca yan sanayiler söz konusu işler için ilave 400 kişiyi istihdam etmişlerdir.

• Yan sanayiler Demir yolu araç sektörüne yönelik olarak yurtdışından sipariş alarak, ihracat yapma kabiliyeti kazanmışlardır.

YURT İÇİ PAZARLAMA FAALİYETLERİ

Yurt içi pazarlarda etkin olmak amacıyla, **Yurt içi potansiyel haritası hazırlanmıştır.**

Bu çalışmalar sonucunda;

• **Gaziantep Büyükşehir Belediyesine**



Hafif Raylı Sistem (HRS) araçlarının modernizasyonu

- **Karabük Demir ve Çelik Fabrikalarına**



1Adet Dizel Hidrolik 10000 Ana Hat ve Manevra Lokomotifi

- **Türkiye Taş Kömürü Kurumuna**

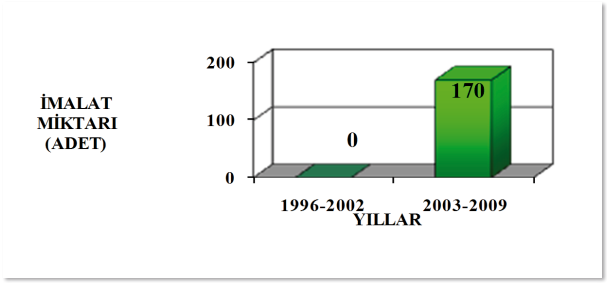
2 Adet Dizel Hidrolik 10000 Ana Hat ve Manevra Lokomotifi

- **Yurt içi Lojistik firmalarına**

170 Adet Çeşitli tipte Vagonlar

- **Hyundai Rotem Şirketine**

636 Adet Metro tekerlek ve aks takımlarının işlenmesi yapılmıştır.



Yurtiçi Pazarlama Kıyaslaması

1996-2002 döneminde özel sektöre vagon imalatı yapılmazken 2003-2009 döneminde 170 adet Vagon imalatı gerçekleştirilmiştir



YURT DIŞI PAZARLAMA FAALİYETLERİ

TÜLOMSAŞ, Amerika, Kore, Tayland, Mısır, Tayvan, İran, Irak, Cezayir, Fas, Kosova, Sırbistan, Bulgaristan, Almanya, Fransa, Suudi Arabistan, Hindistan, Suriye gibi ülkelere teklifler vermektedir. Dünya lokomotif devi olarak bilinen bazı firmalar, TÜLOMSAŞ'ın ürettiği Lokomotifleri kendi pazarlarına sunabilmektedir. Bu kapsamda son dönemde gerçekleşen ihracatlar;

- **IRAK**

Rafinerilerde kullanılmak üzere 5 adet Dizel Hidrolik Manevra Lokomotifi



- **İRAN**

2 Adet Dizel Hidrolik Manevra Anahat ve Manevra Lokomotifi



- **FRANSA**

Dizel motor yedek parçaları

- **TAYLAND**

Dizel motor gövdesi ve yedek parçaları

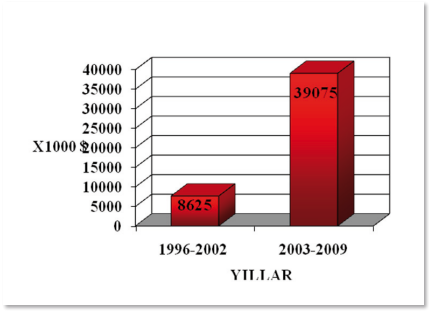
- **AMERİKA**

50 adet Lokomotif şasesi





İHRACAT FAALİYETLERİ



- 2003-2009 yıllarında ihracat **1996-2002 dönemine göre % 353** oranında artmıştır.

TÜLOMSAŞ-GE İŞBİRLİĞİ ANLAŞMASI



GE firması ile TÜLOMSAŞ arasında Yeni Nesil Avrupa Platformu Lokomotiflerin ortak imalatı ile ilgili stratejik ortaklık anlaşması 30.12.2008 tarihinde imzalanmıştır.



ANLAŞMANIN KAZANIMLARI

• TÜLOMSAŞ' ta üretilecek lokomotiflerin Avrupa Kıtası, Kuzey Afrika ile Ortadoğu Ülkelerine pazarlanması hedeflenmektedir.

• Beş yıl içerisinde %50 yerli katkı ile yılda 100 Lokomotif üretimi

hedeflenmektedir.

• Ülkemiz dizel elektrik lokomotifleri ile ilgili yüksek teknolojiye sahip bir ülke konumunda olacaktır. Böylece TÜLOMSAŞ dünyanın sayılı Demiryolu Araçları Üretim Merkezi haline gelecektir.

• GE' nin Lokomotifle ilgili dünyadaki tüm fabrikaları için ülkemizden malzeme teminine yönelik Tedarik Yönetim Sistemi TÜLOMSAŞ tarafından oluşturulacaktır. Bu sayede Demiryolu araçları yan sanayinin gelişmesi ile önemli oranda istihdam imkânları oluşacaktır.

• Lokomotifler maliyet açısından birim ürün olarak yüksek katma değer ürettiğinden bu birlikteliğin ülke ekonomisine sağlayacağı katkı maksimum seviyede olacaktır.

• Ücretsiz olarak teknoloji transferi sağlanacak ve eğitimler alınacaktır.

• 2010 yılında ilk lokomotifin üretimine başlanması hedeflenmektedir.

İHRACATA YÖNELİK YENİ YAKLAŞIMLAR

Yurt dışı pazarlarda rakiplerimize karşı rekabet üstünlüğü ile pazarlarda sürekliliği sağlamak amacına yönelik olarak yurt dışı faaliyetlerimizde yeni yöntemler uygulanmaktadır.

Bu amaca yönelik olarak ;

• **TAYLAND' ta yerleşik bir Taylandlı firma ile Dizel Motor ve Cer motorlarının onarımlarının yapılmasına yönelik stratejik ortaklık anlaşması yapılmış ve iki adet tesis kurulması sağlanmıştır. Bu anlaşma ile Tayland demiryollarının elinde bulunan lokomotiflere ait dizel motor ve cer motorlarının bakım onarım ve revizyonlarının gerçekleştirilmesindeki teknik desteğimiz ile yedek parça tedarikinde önemli bir ihracat avantajını yakalamış olacağız.**

• **İRAN' a yönelik iki yıldır süren çalışmamız başarı ile sonuçlanmış ve bu ülkede yerleşik temsilcimizle daha kapsamlı bir stratejik ortaklık anlaşması imzalanarak pazardaki sürekliliğimizin sağlanmasında önemli bir adım atılmıştır.**

• **VOSSLOH/ ALMANYA Firmasıyla Dizel Hidrolik Ana Hat Lokomotiflerini ortak üretimiyle ilgili olarak bir iyi niyet anlaşması yapılmıştır. Anlaşma hayata geçirildiğinde çift kabinli Dizel Hidrolik Anahat Lokomotiflerin Türkiye ve bölge ülkelerine pazarlanması planlanmaktadır.**



2023 TÜLOMSAŞ VİZYONU;

TÜLOMSAŞ 2023 Vizyonuna yönelik hedefler ise;

- TÜLOMSAŞ'ın ürünlerinin dünya markası yapılması,
- 2023 yılında ihracat ağırlıklı olarak 1 Milyar Euro Satış Cirosunu aşmak,
- 2023 yılında yan sanayilerimize en az 250 Milyon Euro'luk bir kaynak aktarımının sağlanması,
- Bölgemizin Demiryolu Taşıt Araçları Üretim Merkezi konumuna gelmesini sağlamak,
- 2023 yılında yaklaşık 30 bin kişinin istihdam edileceği bir sektörün oluşması,

olarak belirlenmiştir.



TÜDEMSAŞ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün bağlı ortaklıklarından biriside TÜDEMSAŞ Genel Müdürlüğü olup Sivas ilimizde faaliyetlerine devam etmektedir. 2003 yılından itibaren demiryollarına verilen önemin artması sonucu bu alandaki yatırımlar önceki dönemlere göre çok büyük artışlar kaydetmiş ve TÜDEMSAŞ'ta bundan nasibini almıştır. 1990'lı yıllarda düşük düzeyde kullanılabilen vagon üretim kapasitesi TCDD Genel Müdürlüğü'nün yeni bir atılımla yük vagonu üretiminde yoğun talepte bulunması nedeniyle bu konudaki atıl kapasiteyi büyük bir hamle ile devreye sokmuştur.

2003 yılında Şirket, Ana Kuruluşu olan TCDD Genel Müdürlüğü'nün teşviki ile ihtiyaç ve taleplerini karşılamaya yönelik olarak Avrupa Birliğine uyum ve gelişmiş demiryolu teknolojisinin yük vagonlarında da uygulanması için gerekli proje çalışmalarına başlamıştır.

Bu çalışmalar sonucunda Türkiye'de ilk defa Şirketimiz tarafından dingil yükü 20 tondan 22,5 tona, maksimum hızı ise 100 km/saat'ten 120 km/saat'e çıkarılarak üretilen vagonlar 2005 yılı Mart ayından itibaren servise verilmeye başlanmıştır.

2005 Yılından itibaren;

✓ Habis tipi Alüminyum Kayar Yan Duvarlı Kapalı Yük Vagonu ve Gabs tipi Kapalı Yük Vagonları 100 km/saat hız ve 22,5 ton dingil yükü,

✓ Sgss tipi Konteyner Taşıma Yük Vagonları ise 120 km/saat hız ve 22,5 ton dingil yüküne uygun olarak üretimi gerçekleştirilmiştir.

Bu özelliklere sahip vagonların üretilmesiyle hem TCDD'ye ait yük vagonlarının Avrupa demiryollarında kullanılması sırasında karşılaşılan sorunlar ortadan kaldırılmış hem de dara/yük oranı olumlu yönde değişmiştir.

TÜDEMSAŞ'ın son yıllardaki vagon üretimi konusundaki çalışmaları sonucunda;

✓ Vagonların yüklü kapasitesi % 12,5 arttırılarak 80 ton'dan 90 tona çıkartılması,

✓ İşletme hızının % 20 arttırılarak 100 km/saat'ten 120 km/saat'e çıkartılması,

✓ Fren kuvvetini manuel olarak değiştiren sistem yerine otomatik- pnomatik olarak ayarlayan sisteme geçilmesi,

✓ Tüm bu vagonlarda frenleme kuvvetinin 60 kN'dan 120 kN'na çıkarılması vb. çalışmalar başarıyla yapılmıştır.

✓ Sgss tipi Konteyner Taşıma Vagonunda sadece konteyner taşıma yerine paket ve yassı-uzun kargo yüklerinin de taşınabileceği çok amaçlı platform vagonu şeklinde projelendirilmesi,



✓ 2007 Yılı içerisinde Türkiye'de ilk defa Bojili Nitrik Asit Taşıma Vagonu üretimi, gerçekleştirilmiştir.

✓ 2008 yılında Yeni Nesil Yük Vagonu olan ve Kargo taşımacılığında kullanılacak Hbbillnss tipi yük vagonlarının üretimi gerçekleştirilmiştir.

✓ 2008 yılında; TCDD Genel Müdürlüğü, özel şirketler ve yurtdışı müşterilerin talepleri doğrultusunda darası hafifletilmiş, fren sistemi geliştirilmiş, ağırlık merkezi aşağıya çekilmiş, kilitleme sistemi kolaylaştırılmış, üstü branda sistemine sahip, taşıma kapasitesi artırılmış, aşınmaya ve korozyona karşı alınan tedbirlerle uzun ömürlü hale getirilmiş yeni Falns tipi Cevher Taşıma yük vagonu projesi hazırlanarak, prototip üretimi gerçekleştirilmiştir. Statik ve dinamik testleri yapılmıştır.

✓ 2009 yılında Habbillnss tipi bojili ve alüminyum kayar yan duvarlı yük vagonu Arge ve proje çalışmaları yürütülmektedir.

✓ Yeni tip tampon ve cer takımı ar-ge çalışması başlatılmıştır.

✓ TÜDEMSAŞ 2008 Yılında 500 büyük sanayi kuruluşu arasında yer almıştır.

2008-YENİ NESİL YÜK VAGONU AR-GE PROJESİNDEN ÇEŞİTLİ FOTOĞRAFLAR



Hbbillnss TİPİ

ALÜMİNYUM KAYAR DUVARLI ÖZEL YÜK VAGONU

Klasik yük vagonlarından farklı bir anlayışla hafif daralı (17 ton) tasarlanmış, bugüne kadar TCDD vagon parkında bulunmayan ve Türkiye'de ilk kez TÜDEMSAŞ tarafından üretimi yapılan vagonlardan 500 adeti servise verilmiştir. son teknoloji ürünü bu vagonlardan 2008-2009 yılları itibariyle toplam 1.000 adet üretilecektir.



Hbbillnss tipi vagon, TCDD Genel Müdürlüğü'nce Avrupa demiryollarında yük taşımacığında da kullanılması amacıyla 120 km/saat hız rejimine uygun ve 22,5 ton dingil yüküne göre üretilmiştir.



Kapalı tip olan bu vagon kargo taşımacılığında kullanılmaktadır. Vagon içi, ayarlanabilir bölmelerden oluşmakta böylece taşınan malzemelerin zarar görmesi en aza indirgenmektedir.



Kayar yan duvarlara sahip olan vagona yükleme ve boşaltma işlemi kolaylıkla uygulanabildiğinden taşınan malzemelerin bu aşamada da zarar görme riski azalmaktadır.





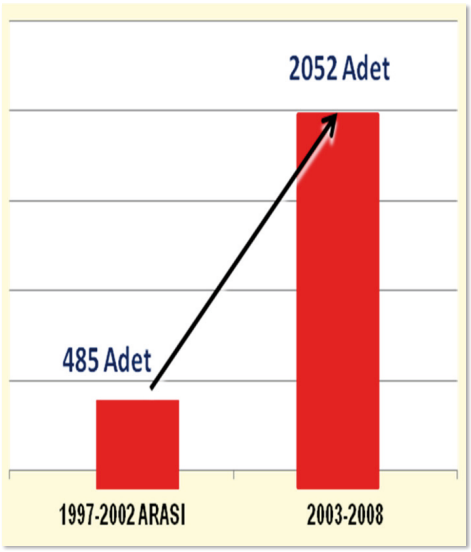


1953 yılından 01.10.2009 tarihine kadar **30 tipte toplam 18.492** adet vagon üretimi gerçekleştirmiştir





1939 yılından 01.10.2009 tarihine kadar toplam **328.326 adet** çeşitli grupta vagon onarımı gerçekleştirilmiştir



1997–2002 YILLARI ARASINDA;
- 350 Adet Fals Tipi Vagon,
- 135 Adet Petrol Taşıma Vagon,

2 Tipte 485 Adet Vagon üretilmiştir.

2003-2008 YILLARI ARASINDA;
- 150 Adet Petrol Taşıma Vagonu,
- 250 Adet Habis(s) Tipi Vagon,
- 350 Adet Sgss Tipi Vagon,
- 100 Adet Gabs Tipi Vagon,
- 68 Adet Uas Traver Taşıma Vagonu,
- 604 Adet Ks Tipi Vagon,
- 500 Adet Hbbillnss Tipi Vagon,
- 28Adet Ss Tipi Vagon,
- 1 Adet Nitrik Asit Taşıma Vagonu,
- 1 Adet Fals Tipi Vagonu

10 Tipte 2.052 Adet Vagon üretilmiştir.

2 DÖNEM ARASINDA VAGON ÜRETİMİNDE % 423 ORANINDA BİR ARTIŞ OLMUŞTUR.

2002-2009 YILLARINDA GERÇEKLEŞEN VAGON ÜRETİMİ

VAGON ÜRETİMİ (Adet)	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009 (01.10.2009 itibariyle)
	Gerç.	Gerç.	Gerç.	Gerç.	Gerç.	Gerç.	Gerç.	Gerç.
-Zas/Zaes (Petrol Taş.)	135	135	15	-	-	-	-	
- Kayar Yan Duvarlı (Habis)	-	-	-	50	200	-	-	
- Konteyner Taşıma (Sgss)	-	-	-	155	195	-	-	
- Kapalı Yük (Gabs)	-	-	-	100	-	-	-	
- Fals-Wu Yük	-	-	-	1	-	-	-	
- Uas	-	-	-	-	23	14	31	28
- Ks	-	-	-	-	-	559	45	-
- Hbbillnss	-	-	-	-	-	-	500	325
- Nitrik Asit Taşıma	-	-	-	-	-	1	-	
- Zırhlı Personel Taşıma	-	-	-	-	-	-	-	
-Ss Tipi Bojili Yük Vagonu	-	-	-	-	-	-	28	107
TOPLAM	135	135	15	306	418	574	604	460

ÜRETİMİ YAPILAN GÜNCEL VAGON TİPLERİ

PETROL TAŞIMA VAGONU
(Zas/Zaes)



Dingil Yükü- 20 Ton
Hız- 100 km/saat
Kullanım Alanı: Sıvı taşımaya mahsus sarnıçlı vagon ile her türlü akaryakıt taşımacılığında.

CEVHER TAŞIMA YÜK VAGONU
(Fals-Wu)



Dingil Yükü- 20,0 Ton
Hız- 100 km/saat
Kullanım Alanı: Özel tip yüksek kenarlı vagon ile kömür ve her türlü maden cevheri taşıması yapılır. Vagon üstten doldurulur, yanda otomatik boşaltma tertibatı vardır.



KAYAR DUVARLI KAPALI YÜK VAGONU (Habiss)



Dingil Yükü- 22,5 Ton
Hız- 120 km/saat
Kullanım Alanı: Paletli eşya vb. taşımacılığında.

KONTEYNER TAŞIMA YÜK VAGONU (Sgss)



Dingil Yükü- 22,5 Ton
Hız- 120 km/saat
Kullanım Alanı: Özel tip platform vagon ile konteyner, tank, ağır iş makineleri ve tır taşımacılığında

Hbbillnss YÜK VAGONU



Dingil Yükü 22,5 Ton - Dara 17,0 Ton
Hız 120 km/saat
Kullanım Alanı: Kargo Taşımacılığı

Ks 2 DİNGİLLİ YÜK VAGONU



Dingil Yükü- 20 Ton
Hız- 100 km/saat
Kullanım Alanı: Oto, pikap, kamyon, otobüs, iş ve tarım makineleri, beton, demir ve ağaç direkler taşıması yapılır.

KAPALI YÜK VAGONU (Gabs)



Dingil Yükü- 22,5 Ton
Hız- 100 km/saat
Kullanım Alanı: Her türlü ev ve mutfak eşyası, giyecek, yiyecek, içecek, torbalı çimento, gübre, canlı hayvan, vb. taşımacılığında.

NİTRİK ASİT TAŞIMA YÜK VAGONU (40m3)



Dingil Yükü- 20 Ton
Hız- 100 km/saat
Kullanım Alanı: Nitrik Asit Taşımacılığında

TRAVERS TAŞIMA YÜK VAGONU(Uas)



Dingil Yükü- 20 Ton
Hız- 100 km/saat
Kullanım Alanı: Demiryollarına ait travers taşımacılığında

Ss TİPİ Bojİİ YÜK VAGONU



Dingil Yükü 20,0 Ton - Dara 22,0
Ton - Hız 100 km/saat
Kullanım Alanı: Oto, pikap, kamyon, otobüs, iş ve tarım makineleri, beton, demir ve ağaç direkler taşıması yapılır.

2002-2009 YILLARINDA GERÇEKLEŞEN VAGON ONARIMI

Tüdemsaş Genel Müdürlüğü UIC standartlarına, günümüz tonaj ve hız rejimine uygun vagon üretimini ihracata yönelik olarak sürdürmeyi, bu amaçla teknik ve ekonomik ömrünü tamamlamış tezgâh ve tesislerin bir bölümünün yenilenmesini hedeflemiş olup, yatırım çalışmaları bu çerçevede yürütülmektedir. Şirketin ana faaliyet konularından biri olan yük vagonu onarımında yıllara göre gerçekleşmeler tabloda verilmiştir.

VAGONU ONARIMI (ADET)	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009 (01.10.2009 itibariyle)
	Gerç.	Gerç.	Gerç.	Gerç.	Gerç.	Gerç.	Gerç.	Gerç.
V0 ve Revizyon Grubu Yük Vagon Onarımı	3.410	2.649	2.270	1.748	2.157	1.760	2.282	1.484



2009YILI İŞ PROGRAMI VE GERÇEKLEŞMELERİ (01.10.2009)



Hbbillnss TİPİ İKİ DİNGİLLİ YÜK VAGONU

PROGRAM	GERÇEKLEŞME
500	325



Ss TİPİ BOJİLİ PLATFORM YÜK VAGONU

PROGRAM	GERÇEKLEŞME
172	107

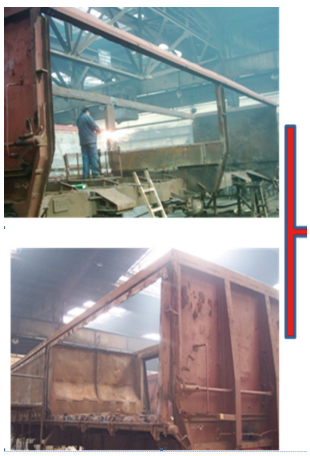


Uas TİPİ TRAVERS TAŞIMA YÜKVAGONU

PROGRAM	GERÇEKLEŞME
28	28

2009 yılında toplam 700 adet vagon üretimi programlanmış, 460 adet gerçekleşme olmuştur.

2009 YÜK VAGON ONARIM PROGRAMI VE GERÇEKLEŞMELERİ



	PROG. (Yıllık)	GERÇ. (01.10.2009)
V0H	1.130	631
REVİZYON	1.610	785
VAGON TADİLATLARI	-	68
TOPLAM	2.740	1.484

Şirketin 2010-2011-2012 Yılı (Üretim-Onarım) Programı;

VAGON ÜRETİM HEDEFLERİ

(Oluşacak yeni taleplere göre değişkenlik gösterebilir)

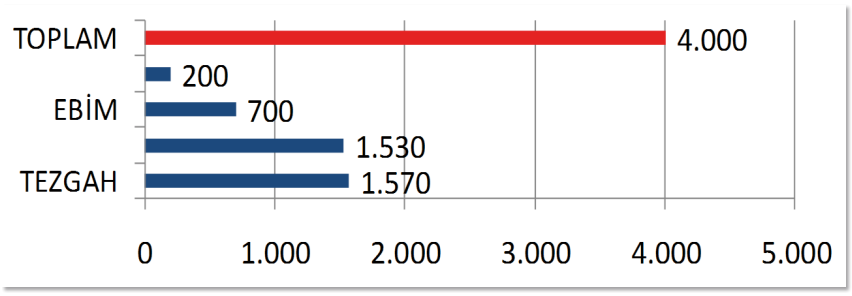
VAGON TİPİ	2010 PROGRAM	2011 PROGRAM	2012 PROGRAM
Sgss	400	200	150
Fals-Wu		200	-
TOPLAM	400 ADET	400 ADET	150 ADET

VAGON ONARIM HEDEFLERİ

VAGON GRUBU	2010 PROGRAM	2011 PROGRAM	2012 PROGRAM
V0H	1190	1190	1.225
REVİZYON	1550	1550	1.775
TOPLAM	2740 ADET	2740 ADET	3000 ADET

2009 YILI YATIRIM PROGRAMI VE GERÇEKLEŞMELERİ (01.10.2009)

	ÖDENEK
TEZGAH VE TESİS YENİLEME PROJESİ	1.570
İDAME VE YENİLEME PROJESİ	1.530
EBİM SİSTEM GELİŞTİRME VE UYGULAMA	700
YENİ NESİL YÜK VAGON AR-GE PROJESİ	200
TOPLAM	**4.000**





TEZGÂH VE TESİS YENİLEME PROJESİ

Proje ile;

Bu proje ile alınması mümkün olan tezgâhlar Şirketimizin ürün kalitesini ve çeşidinin artırılmasına, maliyetlerin düşürülmesine ve rekabet edebilme şansını elinde bulundurmasına katkı sağlayacaktır.

Vagon üretimini ihracata yönelik olarak sürdürmeyi hedefleyen Şirketimizin bu alandaki ihtiyaçlarını karşılamak amaçlanmıştır

TEMİN EDİLECEK TEZGAHLAR	Miktar (Adet)	Ödenek Tutar (Bin TL)
Elektrikli Kriko	3	470.000
Vagon Kaldırma ve Döndürme Sistemi	4	850.000
Elektronik Vagon Kantarı	1	250.000
	TOPLAM	**1.570.000**

İDAME VE YENİLEME PROJESİ

Proje ile ;

- Aşınan, eskiyen, yıpranan ve hasar gören tesislerin yenilenmesi,
- Küçük Çaplı Alet, cihaz ve donanım,
- Üretim ve onarım işlerinde ihtiyaç duyulan kalıp ve kolaylık,
- Ürün geliştirme için küçük çaplı hizmet, donanım ve proje,
- Küçük çaplı büro alet ve cihazları temin edilecektir.

	Tutarı (Bin TL)
Büyük Bakım ve Onarım İşleri	**260**
Küçük Çaplı Alet Cihaz Ve Donanımlar	**660**
Kalıp Ve Kolaylık İşler	**70**
Ürün Geliştirme İçin Küçük Çaplı Proje, Hizmet Ve Donanım Temin	**40**
Küçük Çaplı Bilgisayar Yazılım, Donanım Temini	**500**
Toplam	**1.530**

9 kalem yatırım ihtiyacı 350.357,6 TL karşılığında temin edilmiştir.

EBİM SİSTEM GELİŞTİRME VE UYGULAMA PROJESİ

2008 yılında başlanan ERP (Enterprise Resource Planning - Kurumsal Kaynak Planlama) kurulumu 2009 yılında içinde tamamlanarak, sistemin kullanılmasına başlanacaktır.

2009 YILI ÖDENEĞİ: 700 Bin TL

YENİ NESİL YÜK VAGONU AR-GE PROJESİ

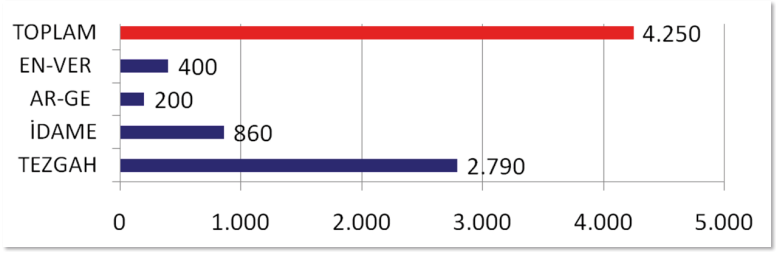
Türkiye'de ilk defa yapılan 2 dingilli Hbbillnss tipi yük vagonu Şirketimizde üretilmiştir. Bu vagon projesi üzerinde Ar-Ge faaliyetlerinde bulunularak (bojili hale getirilmesi, hacmi ve yük taşıma kapasitesinin artırılması) Habbllnss tipi yük vagonu prototip üretim çalışması yürütülecektir. Elastomerli Tampon ve Cer Paketi projesi yürütülecektir.

17.120 TL gerçekleşme sağlanmıştır.

2009 YILI ÖDENEĞİ: 200 Bin TL

2010 YILI YATIRIM PROGRAMI

	ÖDENEK
TEZGAH VE TESİS YENİLEME PROJESİ	2.790
İDAME VE YENİLEME PROJESİ	860
YENİ NESİL YÜK VAGON AR-GE PROJESİ	200
EN-VER PROJESİ	400
TOPLAM	**4.250**



2002-2009 YATIRIM GERÇEKLEŞMELERİ İLE 2010- 2012 YATIRIM ÖDENEKLERİ

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009 (01.10.2009 İtibariyle)	2010	2011	2012
ÖDENEK	2600	3300	2800	3080	3250	3500	3600	4000	4250	4330	4350
GERÇ.	2454	498	2348	2005	2538	2726	3374	367,4			
GERÇ. %'Sİ	94,4	15,1	83,9	65,1	78,1	77,8	94	9,1			



YATIRIM KAPSAMINDA TEMİN EDİLEN TEZGÂHLARDAN BAZILARININ FOTOĞRAFLARI



CNC (C EKSENLİ) TORNA TEZGAHI



CNC DİK TEKERLEK TORNA TEZGAHI



CNC TORNA TEZGAHI



CNC YATAY İŞLEME MERKEZİ



CNC ABKANT PRES



CNC DİNGİL PRES TEZGAHI



CNC ISIL KESME TEZGAHI



CNC TEKERLEK TORNA TEZGAHI



TRİBLİVALF TEST CİHAZI



REGÜLATÖR TEST CİHAZI



CNC GİYOTİN MAKAS



BOYAMA ÜNİTESİ



BASINÇLI HAVA ÜRETİM KOMPRESÖRÜ



ASETİLEN ÜRETİM TESİSİ



SPEKTRO ANALİZ CİHAZI



FREN TEST HOLÜ



ORTA GERİLİM ŞALT TESİSİ

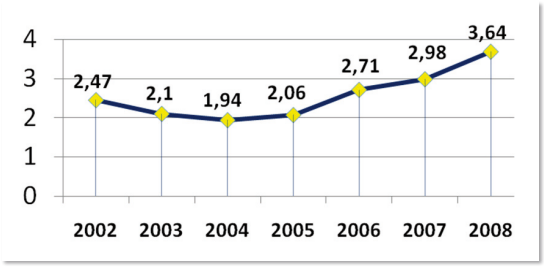


E- İMZA ÇALIŞMALARI

EBİM Sistem Geliştirme ve Uygulama Projesi kapsamında Kurumsal Kaynak Planlaması (ERP) kurulumu yapılacaktır. ERP içerisinde yer alan e-imza uygulaması ile ilgili olarak 12.05.2008 tarihinde TÜBİTAK Ulusal Elektronik ve Kriptoloji Araştırma Enstitüsü (UEKAE)'nde görüşme yapılmıştır. ERP uygulamasının canlı kullanımına geçildikten sonra E-imza sertifika başvurusu yapılması yönünde görüş alınmıştır.

ŞİRKETİN SON 7 YILLIK PERSONEL VERİMLİLİĞİ

Yıllar	Memur	İşçi	Vagon Üretim (Adet)	Vagon Onarım (Adet)	Eşdeğer Vagon Onarım (Adet)	1 İşçinin Vagon Onarım Performansı
2002	344	1595	135	3410	3950	2,47
2003	329	1516	135	2649	3189	2,10
2004	305	1457	15	2770	2830	1,94
2005	288	1438	306	1748	2972	2,06
2006	308	1412	418	2157	3829	2,71
2007	302	1363	574	1760	4056	2,98
2008	297	1291	604	2282	4698	3,64



Son yıllarda ülkemizde olduğu gibi Avrupa Birliği ülkelerinin demiryollarına yaptıkları yatırımlar sonucunda sarnıç vagonları, konteyner taşıma vagonları, kapalı (kargo) vagonları, araç taşıma vagonları gibi yük taşıma vagonları önem kazanmış olup, bu vagonlara duyulan ihtiyaç gün geçtikçe artmaktadır.

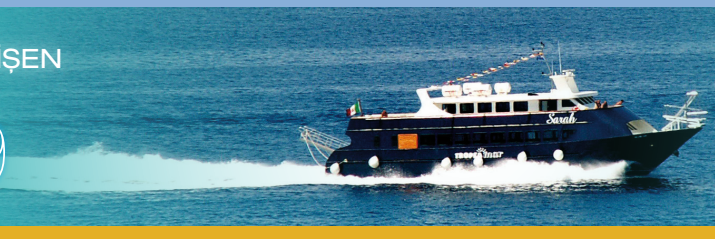
Avrupa Birliğinin ve önemli kargo firmalarının Çinin güneyi ve Hindistan'a yapılan yük taşımacılığını demiryolu ile yapma planları ülkemizi de bu konuda bir köprü durumuna getirmiş ve önemini artırmıştır. Önümüzdeki yıllarda söz konusu demiryolu hattının işletilmeye başlanması ile birlikte oldukça büyük miktarlarda yük vagonu ihtiyacı doğacak olup TÜDEMSAŞ'ta bu pazardan üzerine düşen payı alma noktasında 2008 yılından itibaren yukarıda zikredilen vagonların daralarının hafifletilerek, yük taşıma kapasitelerinin artırılması hususunda AR-GE çalışmalarına hız vermiş, son yıllarda yaptığı yatırımlarla bu taleplerin karşılanması konusunda yoğun gayret içinde bulunmaktadır.











DENİZYOLU SEKTÖRÜ

Dış ticaretimizin geliştirilmesi, ekonomimizin dışa açılarak dünya ekonomisiyle bütünleşmesi ve diğer ekonomik hedeflerimizin gerçekleştirilmesi açısından son derece önemli fonksiyona sahip denizcilik sektörümüzün geliştirilmesi yönünde de Bakanlığımızca önemli çalışmalar gerçekleştirilmektedir.

Hepimizin bildiği üzere, Denizyolu ulaşımı, demiryolu ulaşımına göre 3,5 kat, karayolu ulaşımına göre 7 kat, havayolu ulaşımına göre 22 kat daha ucuzdur. Bunun yanı sıra bu ulaşım türü TON/MİL bazında en çevre dostu ulaşım türüdür.

DENİZCİLİK MÜSTEŞARLIĞI

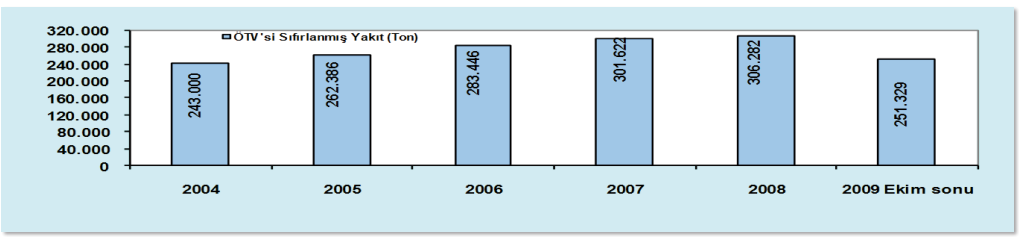
ÖTV' siz Yakıt Uygulaması

Denizcilik sektörüne verilen en önemli desteklerden biri belki de en önemlisi olan "Özel Tüketim Vergisi Sıfırlanmış Akaryakıt" uygulaması ile deniz ulaşımı teşvik edilmekle kalmamış, bu alanda olumlu gelişmeler gerçekleşmiş ve çok önemli sonuçlar alınmış ve alınmaya devam edilmektedir.

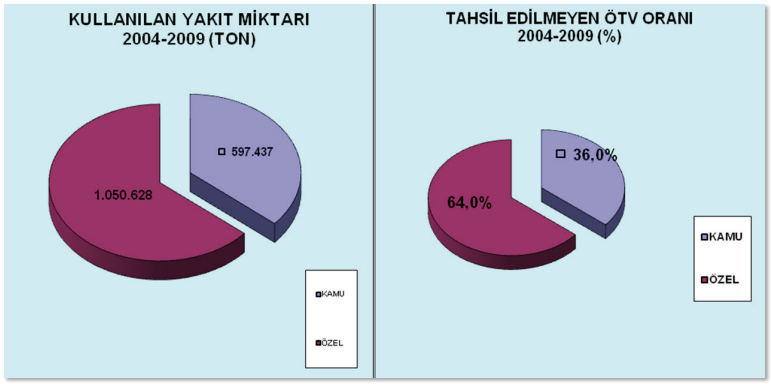
Bilindiği üzere, denizcilik sektöründe kabotajda çalışan yük, yolcu, balıkçı, bilimsel araştırma gemileri ile ticarî yatlar ve hizmet araçlarına yönelik özel tüketim vergisi indirilmiş yakıt uygulaması 1 Ocak 2004 tarihinde başlamıştır.

Van Gölü, Keban Barajı, Atatürk Barajı ve Birecik Barajı'nda kamuya ait ticari amaçlı faaliyet gösteren yük ve yolcu gemileri 1 Ocak 2009 itibariyle söz konusu uygulama kapsamına dahil edilmiştir.

ÖTV'siz yakıt uygulamasının başladığı 1 Ocak 2004 tarihinden 31.10.2009 tarihine kadar, sektöre toplam 1.648.065 ton ÖTV' siz akaryakıt teslimatı yapılarak, yıllık ortalama 262 milyon TL'lik ÖTV tahsil edilmeyerek önemli ölçüde destek sağlanmıştır.

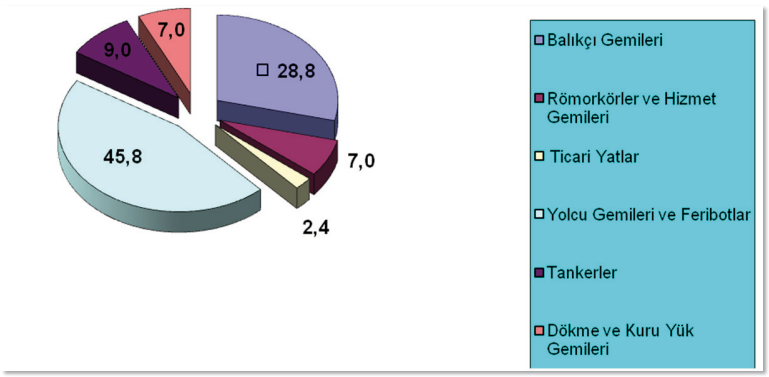


2009 Ekim ayı sonu itibariyle kullandırılan ÖTV' siz yakıt miktarlarına bakıldığında, kamu sektörü payının % 32, özel sektör payının ise % 68 olduğu, diğer taraftan, tahsil edilmeyen ÖTV yönüyle, % 36'lık kamu sektörü payına karşılık, özel sektör payı % 64 olarak gerçekleşmiştir.



2009 Ekim sonu verilerine göre, gemi cinsleri bazında ÖTV' siz yakıt kullanımında en büyük payı,% 45,8'lik oranla yolcu gemileri ve feribotlar alırken, en düşük payı % 2,4'lük oranla ticari yatlar almıştır. Balıkçı gemilerinin payı ise %28,8 olmuştur.

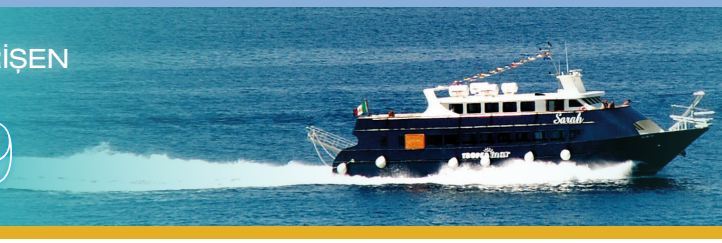
Gemi Cinsleri Bazında ÖTV'siz Yakıt Kullanımı 2004-2009 (%)



ÖTV' siz Yakıt Uygulaması Kapsamında Yapılan Denetimler

Uygulamaya yönelik olarak yapılan denetimler özetle;

- Yeminli mali müşavir raporu kapsamında mali yönden yapılan denetimler,
- Liman Başkanlıkları tarafından yapılan denetimler,
- Sahil Güvenlik Komutanlığı tarafından yapılan denetimler,
- Denizcilik Müsteşarlığı merkez binasında kurulu elektronik bilgisayar sistemi sayesinde tüm teslimat ve kullanım bilgilerinin merkezden takibi ve şüpheli teslimat bilgileri üzerine sahil teşkilatının talimatlandırılması suretiyle yapılan denetimler,



➢ Denizcilik Müsteşarlığınca yapılan program dışı ani denetimler,

➢ 5015 sayılı Petrol Piyasası Kanunu uyarınca ulusal marker uygulaması yönüyle Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu tarafından ve/veya anılan kurumca protokol imzalanan kurum ve kuruluşlarca yapılan ulusal marker denetimleri,

şeklinde gerçekleştirilmektedir.

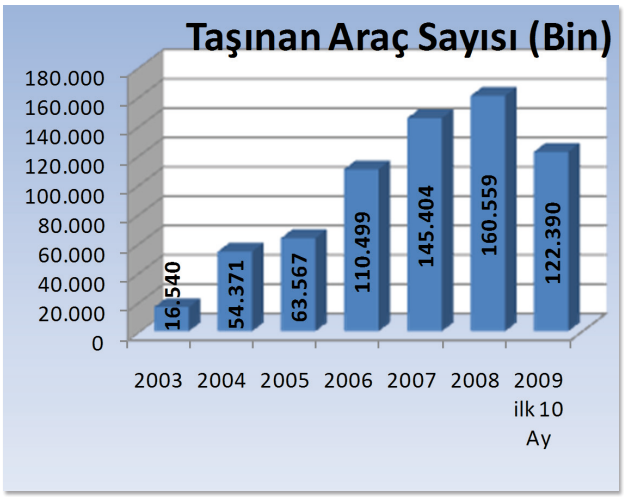
ÖTV' siz yakıt uygulamasına ilişkin Denizcilik Müsteşarlığı tarafından, dönem içerisinde toplam 2.697 adet program dışı ani denetim yapılmıştır. Yapılan bu denetimler sonucunda toplam 42 geminin teknik durumlarının ilgili mevzuata aykırılık teşkil ettiği tespit edilerek, ilgililer hakkında yasal işlem yapılmak üzere adli mercilere intikal ettirilmiştir.

Diğer taraftan, uygulamanın başladığı 1 Ocak 2004 tarihinden bugüne kadar ÖTV' siz yakıt uygulamasından yararlananlar hakkında, usulsüz kullanım nedeniyle kesinleşmiş herhangi bir adli merci kararı bulunmamaktadır.

ÖTV' siz Yakıt Uygulaması, gerek en ucuz ve gerekse en çevre dostu denizyolu ulaşımının teşvik edilmesini sağlamış, uygulamayla karayolu trafiği büyük ölçüde denize kaydırılmıştır.

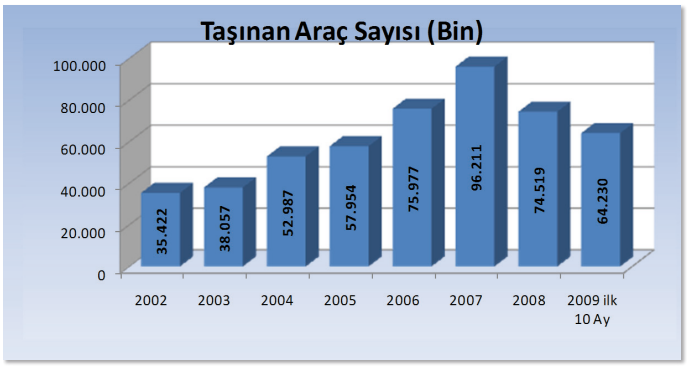
Uygulamayla;

Ambarlı-Bandırma Hattında özellikle yük taşıyan ağır vasıtaların taşınmasında 2003 yılı ile 2008 yılı arasında % 870'e varan ölçüde artışlar sağlanmıştır



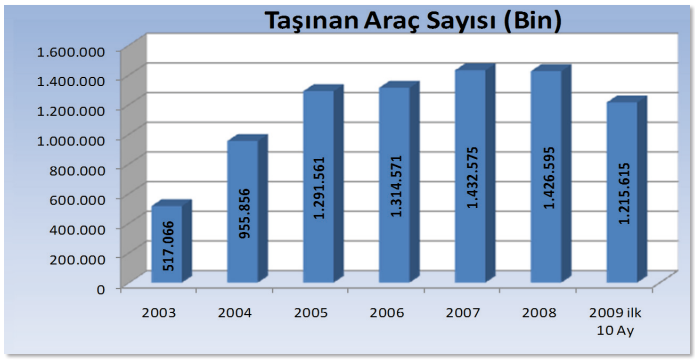
Ambarlı-Bandırma hatlarında taşınan araç sayısı

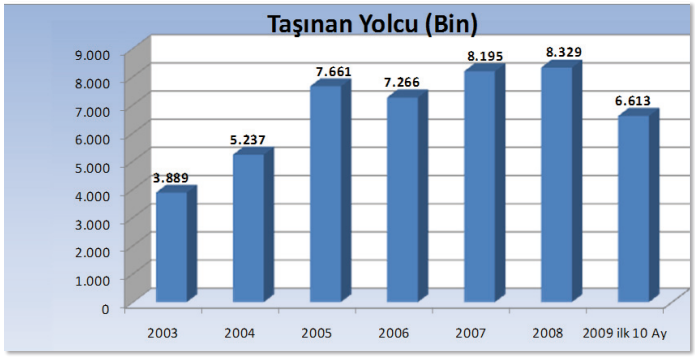
Tekirdağ-Bandırma, Barbaros-Erdek-Karabiga Hatlarında deniz yoluyla yapılan yolcu ve araç taşımasında 2008 itibariyle 2002 yılı değerlerine göre % 110 oranında artış gerçekleşmiştir.



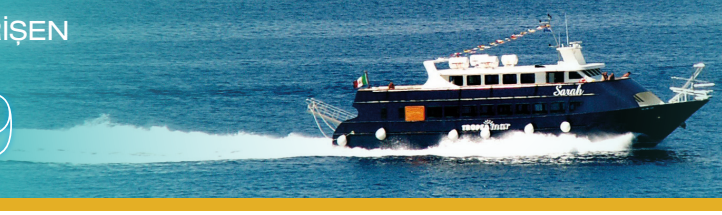
Tekirdağ-Bandırma, Barbaros-Erdek-Karabiga hatlarında taşınan araç sayısı

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





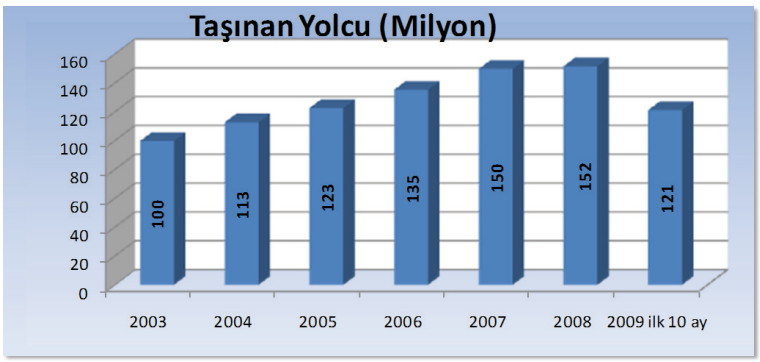
Ülke genelinde kullanılan ÖTV' siz yakıt miktarının % 33'lük dilimini kullanan İDO' nun, 2003 yılına kıyasla, 2008 yılında taşıdığı yolcu sayısında % 114, araç sayısında ise % 176 artış gerçekleşmiştir.



Kabotaj Hattında Taşınan Yolcu ve Yolcu x Mil Miktarı

Ayrıca, 2008 yılında Kabotaj hattında taşınan yolcu miktarında 2003 yılına göre % 52, "yolcu x mil" miktarında ise % 54'lük artış gerçekleşmiştir.

YIL	TAŞINAN YOLCU SAYISI	ÖNCEKİ YILA GÖRE % ARTIŞ	YOLCU x MİL	ÖNCEKİ YILA GÖRE % ARTIŞ
2003	99.825.813	-	550.524.602	-
2004	112.816.094	13	621.439.503	13
2005	122.661.230	9	670.701.951	8
2006	135.348.554	10	752.729.795	12
2007	149.824.929	11	843.088.753	7
2008	151.645.639	1,2	847.917.253	0,4
2009 ilk 10 ay	121.281.160	-	602.013.386	-



Kabotaj Hattında Taşınan Araç ve Araç x Mil Miktarı

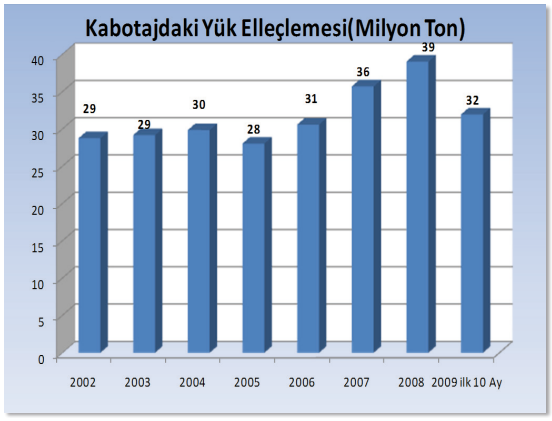
2008 yılında kabotaj hattında taşınan araç miktarında 2003 yılına göre % 43, "araç x mil" miktarında ise % 130'luk artış gerçekleşmiştir.

YIL	TAŞINAN ARAÇ SAYISI	ÖNCEKİ YILA GÖRE % ARTIŞ	ARAÇ x MİL	ÖNCEKİ YILA GÖRE % ARTIŞ
2003	6.219.645	-	35.997.359	-
2004	6.900.922	11	40.780.120	14
2005	6.961.643	1	42.261.090	4
2006	7.773.696	12	51.901.982	23
2007	8.161.999	5	60.213.508	16
2008	8.866.797	9	82.950.808	38
2009 ilk 10 AY	8.811.280	-	63.705.554	-

Kabotaj Hattında Yük Taşımacılığı (Ton)

Ülke genelinde kabotaj taşımacılığında, 2008 yılında elleçlenen yük miktarlarında 2002 yılına göre % 24 artış gerçekleşmiş olup, 2009 yılı sonunda bu rakamın %36'e çıkması beklenmektedir.

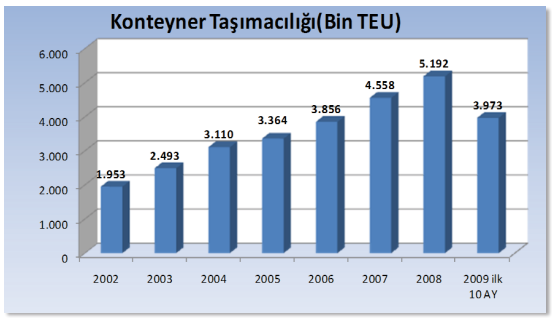
YILLAR	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009 ilk 10 Ay
YÜKLEME	14.032.368	14.319.652	14.922.573	14.145.672	15.473.067	17.724.009	18.923.148	15.460.179
BOŞALTMA	14.746.662	14.884.389	14.958.778	13.922.865	15.133.337	18.004.619	20.136.037	16.522.326
TOPLAM	28.779.030	29.204.041	29.881.351	28.068.537	30.606.404	35.728.628	39.059.185	31.982.505



Konteyner Taşımacılığı

LİMANLAR	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009 ilk 10 AY
TOPLAM	1.953.214	2.492.750	3.110.298	3.364.266	3.855.924	4.558.227	5.191.747	3.973.261

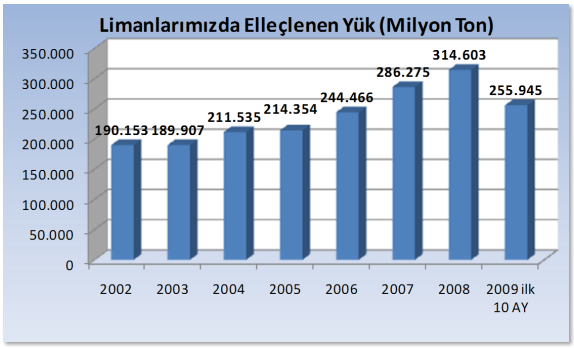
Bu arada, limanlarımızda işlem gören toplam konteyner sayısında (TEU bazında), 2002 yılına göre 2008 yılında % 166 civarında artış gerçekleşmiştir.



Limanlarımızda Elleçlenen Yük (Ton)

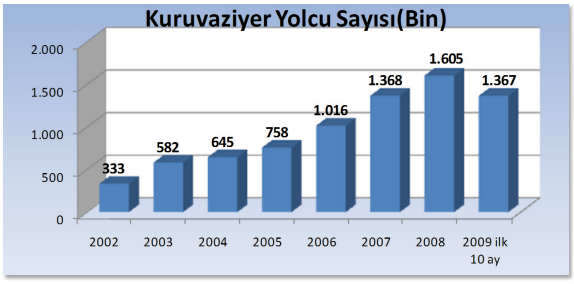
Limanlarımızda 2008 yılında elleçlenen yük miktarında 2002 yılına göre %65'lik artış gerçekleşmiştir.

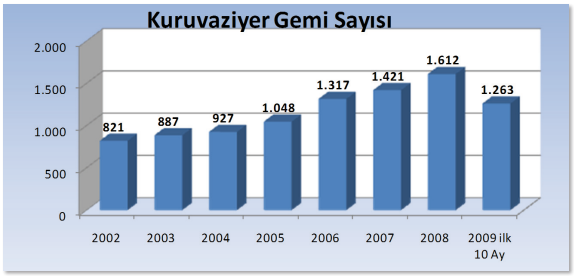
Yıllar	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009 ilk 10 AY
Toplam	190.152.723	189.906.753	211.535.099	214.353.527	244.466.347	286.274.648	314.603.062	255.945.048



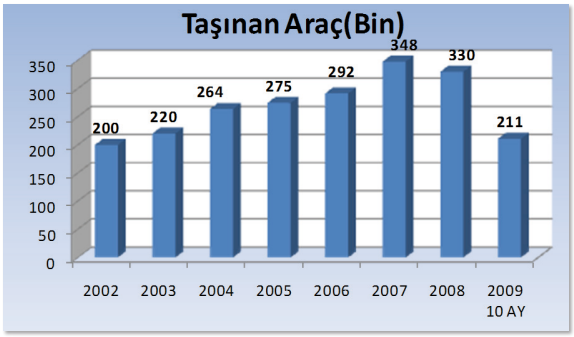
Limanlarımıza Gelen Kruvaziyer Gemi ve Yolcu

Ayrıca, liman, fener ve tahlisiye ücretlerinde yapılan indirimler neticesinde büyük tonajlı gemilerin gelmesine bağlı olarak yolcu sayısı 2008 itibari ile 2002 yılına göre **% 382 artmıştır**.





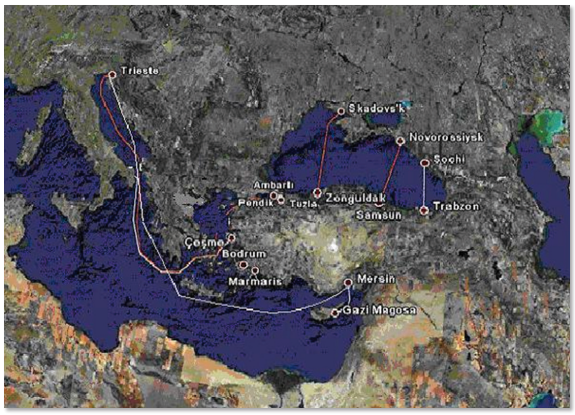
Yurtdışı Bağlantılı Ro- Ro Hatları

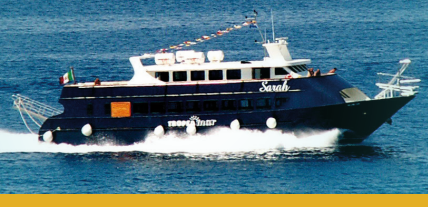


Uluslararası düzenli Ro-Ro hatlarında taşınan araç sayısında 2008 yılında 2002 yılına göre % 65' lik bir artış gerçekleşmiştir.

HATLAR	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2008 ilk 10 ay
PENDİK/HAYDARPAŞA-TRİESTE	92.297	107.135	112.602	107.640	119.088	160.203	149.062	92.630
ÇEŞME – TRIESTE	20.073	27.559	28.280	29.591	30.889	36.717	30.039	20.483
AMBARLI - TRİESTE	31.751	32.591	37.888	33.333	38.954	41.085	39.998	25.011
SAMSUN-NOVOROSSISKY	13.008	14.582	21.090	26.781	27.120	29.598	21.148	7.056
ZONGULDAK-UKRAYNA	8.977	8.739	9.153	15.629	19.147	27.099	23.632	16.684
RİZE-POTI	1.780	5.372	5.032	3.648	742	0	0	0
TRABZON-SOCHI	3.641	1.609	3.512	3.403	6.574	7.180	10.150	5.879
TAŞUCU-GİRNE	22.049	13.404	33.241	38.768	35.560	33.393	32.305	26.135
MERSİN-MAGUSA	6.440	9.354	13.112	15.985	13.488	12.938	23.766	17.064
TOPLAM ARAÇ (TIR-KAMYON)	**200.016**	**220.345**	**263.910**	**274.778**	**291.562**	**348.213**	**330.100**	**210.942**

Yurtdışı Bağlantılı Mevcut Hatlar (Ekim 2009)





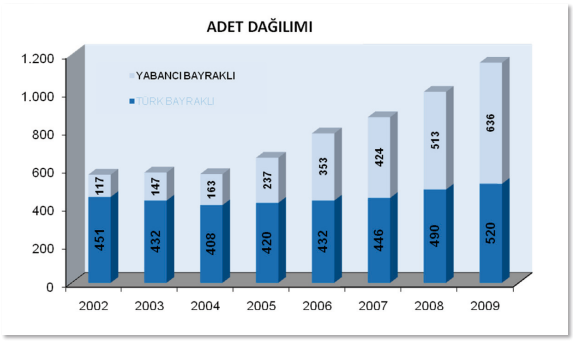
Deniz Ticaret Filosu

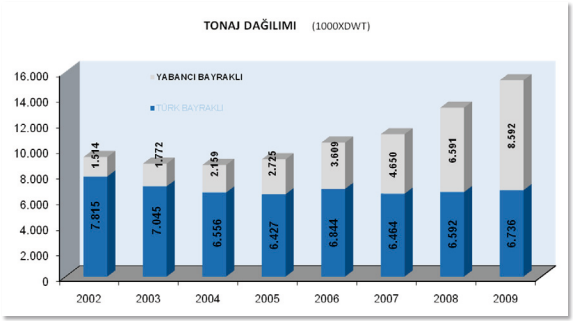
Sicillere Kayıtlı Gemi Sayısı (150 GT ve Üzeri)

YIL	TÜRK ULUSLAR ARASI GEMİ SİCİLİ			MİİLİ GEMİ SİCİLİ			TOPLAM		
	ADET	GT	DWT	ADET	GT	DWT	ADET	GT	DWT
1999	TUGS 1999 YILI SONUNDA BAŞLADI			1.242	6.778.000	10.322.000	1.242	6.778.000	10.322.000
2000	264	2.628.576	3.076.711	1.006	3.415.440	6.412.612	1.270	6.044.016	9.489.323
2001	316	3.217.128	5.216.867	945	2.784.646	4.090.220	1.261	6.001.774	9.307.087
2002	408	3.587.800	5.781.255	777	2.148.256	2.884.320	1.185	5.736.056	8.665.575
2003	446	3.299.581	5.145.251	702	1.813.833	2.481.596	1.148	5.113.414	7.626.847
2004	535	3.180.255	5.486.076	674	1.592.095	1.568.854	1.209	4.772.350	7.054.930
2005	677	4.412.902	6.753.346	702	815.637	849.944	1.379	5.228.539	7.603.290
2006	734	4.371.965	6.612.967	695	711.890	658.083	1.429	5.083.855	7.271.050
2007	807	4.406.072	6.758.218	744	788.915	511.523	1.551	5.194.987	7.269.741
2008	887	4.863.718	7.031.012	762	794.566	490.907	1.649	5.658.284	7.521.919
2009 KASIM	930	5.302.705	7.712.917	788	830.229	478.824	1.718	6.132.934	8.191.741

Türk Sahipli Deniz Ticaret Filosu

Türk sahipli deniz ticaret filosunda (1000 GRT ve üzeri); 2009 yılı itibariyle 2002 yılına göre adet bazında %103, tonaj bazında % 41 oranında artış gerçekleşmiştir.





Böylece, Türk sahipli deniz ticaret filosu dünya sıralamasında 2008 yılında 17'inci sırada iken, 2009 yılında 16'ıncı sıraya yükselmiştir.

(1000 GT ve üzeri)

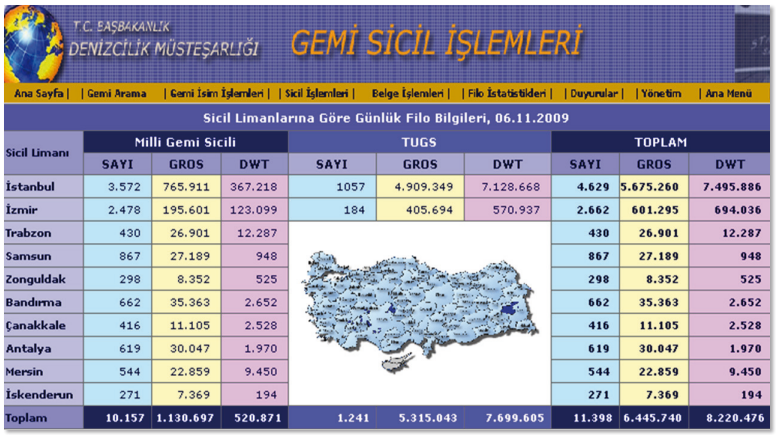
ÜLKE FİLOLARININ DWT BAZINDA DÜNYA SIRALAMASI			ULUSAL BAYRAK				YABANCI BAYRAK				KONTROL EDİLEN TOPLAM FİLO				BİR ÖNCEKİ YILA GÖRE DWT DEĞİŞİMİ (%)	YABANCI BAYRAK ALTINDAKİ ÜLKE FİLOSUNUN DWT PAYI (%)
2009 YILI	2008 YILI	ÜLKELER	GEMİ ADEDİ	1000 DWT	1000 TEU	ORTALAMA YAŞ (YIL)	GEMİ ADEDİ	1000 DWT	1000 TEU	ORTALAMA YAŞ (YIL)	GEMİ ADEDİ	1000 DWT	1000 TEU	ORTALAMA YAŞ (YIL)		
1	1	JAPONYA	646	12.024	39	12,4	3.028	164.353	1.155	8,4	3.674	176.377	1.194	9,1	9,7	93,2
2	2	YUNANİSTAN	733	54.361	234	14	2.361	121.123	489	16,8	3.094	175.485	722	16,1	-0,1	69
3	3	ALMANYA	442	17.620	1.220	9,6	3.034	87.256	3.341	8,8	3.476	104.875	4.560	8,9	11	83,2
4	4	ÇİN	1.657	36.237	392	22,8	1.491	54.955	420	17	3.148	91.192	812	20,1	9,8	60,3
5	12	İNGİLTERE	342	13.056	345	9,4	646	37.783	1.040	12,6	988	50.839	1.385	11,5	93,9	74,3
6	5	NORVEÇ	453	9.206	73	16,5	1.015	34.443	263	15,3	1.468	43.650	336	15,7	-3,3	78,9
7	6	KORE	719	19.330	107	17	364	18.685	225	13,8	1.083	38.015	332	15,9	3,4	49,2
8	8	ABD	217	6.280	153	26,7	750	28.412	122	15,9	967	34.692	274	18,3	5,1	81,9
9	7	HONG KONG	286	17.560	116	7,9	326	15.074	34	16,5	614	32.635	150	12,5	-3,4	46,2
10	11	TAYVAN	86	4.152	35	17,9	536	25.862	576	13,2	622	30.014	611	13,8	13,9	86,2
11	9	SİNGAPUR	454	16.001	256	11,5	307	11.436	77	20,3	761	27.438	333	15	-2,9	41,7
12	14	İTALYA	527	12.757	74	14,3	218	6.185	58	16,6	745	18.943	133	15	12,3	32,7
13	15	KANADA	104	758	4	28,7	223	16.794	159	11,4	327	17.552	164	16,9	5,2	95,7
14	13	RUSYA	945	5.104	50	25,7	473	12.198	52	20,4	1.418	17.302	102	24	-0,1	70,5
15	16	HİNDİSTAN	347	13.744	23	15,7	56	2.834	3	19,9	403	16.577	26	16,2	5,1	17,1
16	17	TÜRKİYE	520	6.736	69	18,1	636	8.592	61	19,7	1.156	15.328	130	19	16,3	56,1
17	18	S. ARABİSTAN	55	1.255	11	22,9	64	13.335	0	11,2	119	14.590	11	16,6	12,9	91,4
18	21	İRAN	65	1.325	25	20,4	126	13.201	63	10,4	191	14.526	88	13,8	42,4	90,9
19	19	BELÇİKA	68	5.890	7	11,8	109	6.660	19	15,5	177	12.550	26	14,1	8	53,1
20	10	DANİMARKA	193	4.040	12	12,6	362	7.710	127	13,3	555	11.751	139	13	-55,8	65,6
21	20	MALEZYA	242	7.289	66	17	65	3.706	5	14,1	307	10.996	71	16,4	2,9	33,7
22	22	B. ARAP EMİRLİKLERİ	38	631	1	17,5	298	8.233	53	21,2	336	8.864	54	20,8	3	92,9
23	25	KIBRIS RUM KESİMİ	123	3.305	44	8,7	224	4.581	100	17,9	347	7.886	144	14,7	20,9	58,1
24	26	FRANSA	121	2.870	139	10,6	164	4.782	212	11,7	285	7.652	350	11,2	19,9	62,5
25	24	İSVEÇ	136	1.719	11	13,2	211	5.566	9	13,3	347	7.285	20	13,2	3,8	76,4
26	23	ENDONEZYA	681	4.798	56	24,7	104	2.078	9	11,7	785	6.875	65	23	-4,4	30,2
27	28	KUVEYT	37	3.845	21	15,1	47	2.578	93	13,5	84	6.423	114	14,2	20,9	40,1
28	27	HOLLANDA	426	3.805	142	9,4	152	2.168	36	14,2	578	5.973	178	10,7	2	36,3
29	29	VİETNAM	361	3.456	18	14,3	66	1.923	10	23,3	427	5.379	29	15,7	33,1	35,7
30	31	İSPANYA	128	1.499	19	14,4	131	3.083	3	16,6	259	4.582	22	15,5	17,8	67,3
TOPLAM 30 ÜLKE			**11.154**	**290.652**	**3.762**	**17,6**	**17.587**	**725.592**	**8.815**	**13,8**	**28.741**	**1.016.244**	**12.577**	**15,4**	**0,4**	**71,4**
DİĞER			2.024	24.364	273	23,3	1.803	36.492	347	22,7	3.827	60.856	619	23	**-1,2**	60
ALT TOPLAM			**13.178**	3.150.166	**4.035**	**18,4**	**19.390**	**762.084**	**9.162**	**14,7**	**32.568**	**1.077.100**	**13.197**	**16,3**	**13,4**	**70,8**
BİLİNMEYEN			**...**	**...**	**...**	**...**			**...**	**...**	3.974	67.275	1.310	24,2	**13,5**	**...**
TOPLAM DÜNYA FİLOSU											**36.542**	**1.144.375**	**14.506**	**17,1**	**6,8**	

Kaynak: www.isl.org(2009-Ocak)



e-Gemi Sicil

Denizcilik alanında gemi sicil işlemleri ve isim onayları Haziran 2007'den itibaren elektronik ortamda yapılmak suretiyle günler süren bürokratik işlemler dakikalara indirilmiştir.



T.C. BAŞBAKANLIK
DENİZCİLİK MÜSTEŞARLIĞI

GEMİ SİCİL İŞLEMLERİ

Ana Sayfa | Gemi Arama | Gemi İsim İşlemleri | Sicil İşlemleri | Belge İşlemleri | Filo İstatistikleri | Duyurular | Yönetim | Ana Menü

Sicil Limanlarına Göre Günlük Filo Bilgileri, 06.11.2009

Sicil Limanı	Milli Gemi Sicili			TUGS			TOPLAM		
	SAYI	GROS	DWT	SAYI	GROS	DWT	SAYI	GROS	DWT
İstanbul	3.572	765.911	367.218	1057	4.909.349	7.128.668	4.629	5.675.260	7.495.886
İzmir	2.478	195.601	123.099	184	405.694	570.937	2.662	601.295	694.036
Trabzon	430	26.901	12.287				430	26.901	12.287
Samsun	867	27.189	948				867	27.189	948
Zonguldak	298	8.352	525				298	8.352	525
Bandırma	662	35.363	2.652				662	35.363	2.652
Çanakkale	416	11.105	2.528				416	11.105	2.528
Antalya	619	30.047	1.970				619	30.047	1.970
Mersin	544	22.859	9.450				544	22.859	9.450
İskenderun	271	7.369	194				271	7.369	194
Toplam	10.157	1.130.697	520.871	1.241	5.315.043	7.699.605	11.398	6.445.740	8.220.476

BAĞLAMA KÜTÜĞÜ

30 Haziran 2009 tarihinde yürürlüğe giren "Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluşu ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun" (Kanun No: 5897) ile Türk Uluslararası Gemi Siciline tescilli olanlar ve Milli Gemi Siciline tescili zorunlu olanlar dışındaki ticari veya özel kullanıma mahsus gemi, deniz ve iç su araçlarının "bağlama kütüğüne" kaydedilmesi zorunlu hale getirilmiştir. Yeni uygulama ile;

- Teknelerden MTV kaldırılmış olup, yerine tekne boyunun esas alındığı ve daha düşük orandaki ruhsat ve vize harcı getirilmiştir.
- Noter satışına gerek olmaksızın tarafların liman veya yetkili belediye başkanlıkları huzurunda imzalayacakları satış sözleşmesi ile teknelerin mülkiyet devirleri daha da kolaylaştırılmıştır.
- Münhasıran deniz taşımacılığı ve balıkçılık faaliyetinde kullanılan gemi, deniz ve iç su araçları ile 5 metreden küçük tekneler ruhsatname ve vize harçlarından müstesna tutulmuştur.
- Bağlama kütüğüne kayıtlı ve geçerli ruhsatnameye sahip gemi, deniz ve iç su araçları, her türlü gemi sağlık resmi ve fener ücretinden muaf tutulmuştur.

Bağlama kütüğünün tutulmasından limanlarda liman başkanı, herhangi bir liman başkanlığının yetki alanı içinde bulunmayan iç sularda ise belediye başkanı sorumlu olup, kayıt işlemleri Denizcilik Müsteşarlığı'nca devreye alınan "Bağlama Kütüğü Bilgi Sistemi" üzerinden elektronik ortamda yapılmaktadır. Bağlama kütüğü kayıt aşamaları;

a) Gemi, deniz ve iç su aracı için internet üzerinden isim talebinde bulunulması ve isim onayının alınması,

b) Tonaj ölçümü için ilgili Liman Başkanlığına müracaat edilmesi,

c) Liman Başkanlığınca tonaj ölçümünün yapılarak, tonilato belgesinin düzenlenmesi,

ç) Bağlama kütüğüne kayıt için talep dilekçesi ile müracaat edilmesi,

d) Bağlama kütüğüne kayıt işleminin tamamlanarak ruhsatnamenin düzenlenmesinden oluşmaktadır.

Bağlama kütüğüne başvuru ve kayıt işlemlerinin elektronik ortamda gerçekleştirilmesi cihetiyle, hem vatandaşlar hem de liman ve yetkili belediye başkanlıkları için bilgilendirme amaçlı iki ayrı web sayfası hazırlanmıştır.

Bağlama kütüğüne teknelerini kaydettirecek vatandaşlarımızın bilgilendirilmesi ve yönlendirilmesi amacıyla, Denizcilik Müsteşarlığı'nın web sitesi üzerinden hizmet veren bir bilgilendirme sayfası hazırlanmıştır. Söz konusu sayfa;

a) Bağlama kütüğüne ilişkin vatandaşlarımızın aklına gelebilecek soruların cevaplandırıldığı soru-cevap bölümü,

b) Teknelerin kaydında istenilen belgeler listesi,

c) Matbu başvuru dilekçeleri,

ç) Bağlama kütüğüne kayıt için ilk aşama olan isim başvurusunun internet üzerinden nasıl yapılacağına ilişkin bir video kaydı ve

d) Bağlama kütüğü mevzuat metinlerini içermektedir.

Anılan sayfaya http://www.denizcilik.gov.tr/tr/BK/giris.html adresinden ulaşılabilmektedir.

Liman ve belediye başkanlıkları için hazırlanan web sayfası, vatandaşlar için hazırlanan sayfadaki bilgileri de ihtiva etmekle birlikte, esasen yeni devreye alınan ve başkanlıkların henüz tamamen aşina olmadığı bağlama kütüğü programının nasıl kullanılacağını gösteren video kayıtları ile harca tabi gemi listesi ve uygulama talimatlarını içermektedir. Sözkonusu video kayıtları;

a) İsim başvurusunun onaylanması,

b) Bağlama kütüğüne yeni kayıt,

c) Ruhsatnamenin yazdırılması,

ç) Bağlama kütük kayıt örneği belgesinin hazırlanması,

d) Bağlama kütüğüne kayıtlı teknenin satışı ve

e) Teknenin bağlama kütüğünden terkin edilmesi işlemlerini içermektedir.

Anılan sayfaya https://atlantis.denizcilik.gov.tr/baglama/Egitim/giris.html adresinden ulaşılabilmektedir.



5897 sayılı kanun, isteğe bağlı olarak yabancı uyruklular ile Türk vatandaşlarına ait gemi deniz ve iç su araçlarının bağlama kütüğüne kayıt edilmelerini kapsamakta iken, 22 Ağustos 2009 tarih ve 27327 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren 2009/3 sayılı tebliğ ile Türk sahipli olup, yabancı bayrakta bulunan ve özel kullanıma mahsus gemi deniz ve iç su araçları da bu kapsama dahil edilmiştir. Dolayısıyla, Türk sahipli olup, yabancı bayrakta bulunan teknelerin Türk Bayrağı çekmesinin yolu açılmıştır.

22 Ağustos 2009 tarihi itibariyle yürürlüğe giren Tebliğ kapsamında gemi deniz ve iç su araçlarının ithal edilebilmesi için yabancı sicile tescil işleminin 5897 sayılı kanunun yürürlüğe girdiği tarih olan 30 Haziran 2009 tarihinden önce yapılmış olması şartı aranmaktadır. Dolayısıyla, 30 Haziran 2009 tarihinden sonra iktisap edilmiş olan yabancı bayraktaki Türk sahipli tekneler bu Tebliğ kapsamında ithal edilemeyecektir.

Söz konusu Tebliğin amacı,

- Türk vatandaşları veya,
- Türk Ticaret Kanununa göre kurulan tüzel kişiler tarafından yurt dışında kurulan veya,
- Yurt dışında kurulu bulunmakla birlikte hisselerinin bir kısmı Türk vatandaşlarına ait olan bir şirket tarafından iktisap edilmek suretiyle yabancı bayrak çekilmiş olan gemi, deniz ve iç su araçlarının bağlama kütüğüne kaydedilmesi amacıyla ithalini sağlamak olup, özel kullanıma mahsus gemi, deniz ve iç su araçlarından; GTİP Numarası 8901.10.10.00.11, 8901.10.90.00.11 ve 8901.03 olanların ithalinde uygulanacaktır.

Ayrıca, 22 Ağustos 2009 tarih ve 27327 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren 2009/15315 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile 30/11/2009 tarihine kadar 2009/3 sayılı Tebliğde yer alan ve aşağıda listelenen mallarda ÖTV kaldırılmış olup, KDV de %1'e indirilmiştir.

- 8901.10.10.00.11 (18 GRT'u geçmeyen gezinti gemileri),
- 8901.10.90.00.11 (yolcu ve gezinti gemileri),
- 8901.03 (yatlar ve diğer eğlence ve spor tekneleri, kürekli kayıklar ve kanolar).

Özel teknelerde;

a) Ülke içinde ilk edinimde;

b) İthalde ilk edinimde;

c) 30 Haziran 2009 tarihinden önce

– Türk vatandaşları veya

– Türk Ticaret Kanununa göre kurulan tüzel kişiler tarafından

– Yurt dışında kurulan veya yurt dışında kurulu bulunmakla birlikte hisselerinin bir kısmı Türk vatandaşlarına ait olan bir şirket tarafından iktisap edilmek suretiyle yabancı bayrak çekilmiş

olan gemi, deniz ve iç su araçlarının bağlama kütüğüne kaydedilmesi esnasında;

- ÖTV % 0
- KDV % 1 olarak uygulanacaktır.

2009/3 sayılı Tebliğ hükümlerine göre yurtdışından gemi, deniz ve iç su aracı ithali;

a) 30/6/2009 tarihinden önce iktisap edilmiş olması,

b) Hak sahipliğini gösterir belgenin (fatura, noter devir belgesi, mahkeme kararı, sicil kayıt belgesi, vergi, resim, harç veya benzeri ödeme yapıldığına ilişkin resmî belgeler) ibraz edilmesi,

c) Taşıdığı bayrağın ülke siciline kayıtlı ise sicil terkin belgesi, sicile kayıtlı değil ise sicil kaydının bulunmadığına dair konsolosluk onaylı yazının ibrazı,

şartına bağlıdır.

Tebliğin ithal için aranan koşullarını yerine getiren maliklerin talebi üzerine, gemi, deniz ve iç su aracı 491 sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin Ek 12 nci maddesi kapsamında bağlama kütüklerine kaydedilir. Kayıt için gerekli belgeler;

❖ Hak sahipliğini gösterir belge (fatura, noter devir belgesi, mahkeme kararı, sicil kayıt belgesi, vergi, resim, harç veya benzeri ödeme yapıldığına ilişkin resmî belgeler),

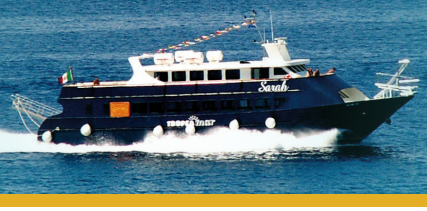
❖ Taşıdığı bayrağın ülke siciline kayıtlı ise sicil terkin belgesi, sicile kayıtlı değil ise sicil kaydının bulunmadığına dair konsolosluk onaylı yazı.

Bağlama kütüğüne kaydı yapılanlara ilişkin gümrük işlemleri, liman/belediye başkanlıklarının ilgili gümrük idaresine bağlama kütüğüne kaydın yapıldığının bildirimini müteakip otuz gün içinde tamamlanır. Ancak, kütüğe kayıt için gemi, deniz veya iç su araçlarının Türkiye'de bulunması şartı aranmaz. Bu kapsamdaki araçların gümrük işlemleri, Türkiye'ye geldiğinin liman başkanlığı tarafından ilgili gümrük idaresine bildirimini müteakip aynı usulle yapılır.Bağlama kütüklerinin tutulmasına ilişkin usul ve esaslar ile uygulanacak mali hükümler ve idari yaptırımların belirlendiği "Bağlama Kütüğü Uygulama Yönetmeliği" ise 14 Eylül 2009 tarih ve 27349 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak 30.06.2009 tarihinden geçerli olmak üzere yürürlüğe girmiştir.

Gemi Acenteliği Faaliyetleri

2005 yılında çıkarılan "Gemi Acenteleri Hakkında Yönetmelik"le acentelik uygulamaları düzene kavuşturulmuştur.Buna bağlı olarak;

➢ 777 Acente ile 168 acente şubesi yetkilendirilmiştir.



➢ 3110 Acente personeli adına personel tanıtım kartı düzenlenmiştir.

➢ 2007-2009 (Ekim) yıllarındaki sertifika eğitim programlarına katılan 613 acente personeli adına sertifika düzenlenmiştir.

GEMİ İNŞA SANAYİ

10.08.2008 tarih ve 26963 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren "**Tersane, Tekne İmal Ve Çekek Yerlerine İşletme İzni Verilmesine İlişkin Usul Ve Esaslar Hakkında Yönetmelik"** ile tersane, tekne imal ve çekek yeri tesis tanımları değişmiştir. Yeni Düzenlemeye Göre;

ÜLKEMİZ FAAL TESİS SAYISI	
GENEL TOPLAM	107
İSTANBUL (TUZLA)	49
İZMİT	9
YALOVA	23
ZONGULDAK	9
ÇANAKKALE	2
TRABZON	8
ORDU	1
SAMSUN	1
KASTAMONU	1
SAKARYA	1
BALIKESİR	1
HATAY	1
ADANA	1

TEKNE İMAL YERİ SAYISI	
GENEL TOPLAM	442
MUĞLA	134
İSTANBUL	79
İZMİR	65
ANTALYA	63
BARTIN	25
BALIKESİR	13
BURSA	8
YALOVA	7
İÇEL	7
ADANA	6
ÇANAKKALE	5
AYDIN	5
MERSİN	4
RİZE	4
SAMSUN	3
TRABZON	3
KOCAELİ	2
ZONGULDAK	2
KASTAMONU	2
ORDU	2
TEKİRDAĞ	1
ESKİŞEHİR	1
HATAY	1

YATIRIMDAKİ TERSANE SAYISI	
GENEL TOPLAM	68
İSTANBUL	5
YALOVA	27
ZONGULDAK	4
ÇANAKKALE	6
TRABZON	2
ORDU	2
SAMSUN	9
SİNOP	1
KASTAMONU	2
BALIKESİR	2
ADANA	6
HATAY	1
MERSİN	1

Tersane, Tekne İmal ve Çekek Yerlerine İşletme İzni Verilmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik ile, tesislerde aranacak özelliklerin belirlenmesinin yanı sıra; aşağıda belirtilen uygulamalar da getirilmiştir.

* Tesisler 3 yıl içinde Türk Akreditasyon Kurumu (TÜRKAK) tarafından gemi inşa sektöründe akredite edilmiş belgelendirme kuruluşlarından (TS EN ISO 9001) kalite yönetim sistemi, (TS EN ISO 14001) çevre yönetim sistemi ve iş sağlığı ve güvenliği (OHSAS 18001) standartlarında belgelerini almakla yükümlü olmuştur.

* Tersane ve tekne imal yerlerinde tüm çalışanların en az % 2'si mühendis, bu mühendislerin yarısı da gemi mühendisi olmak zorundadır. İnşa ve tadilat yapılan çekek yerlerinde ise en az 1 gemi mühendisinin çalıştırılması zorunlu olmuştur (mevcut tesislere 1 yıl geçiş süresi verilmiştir).

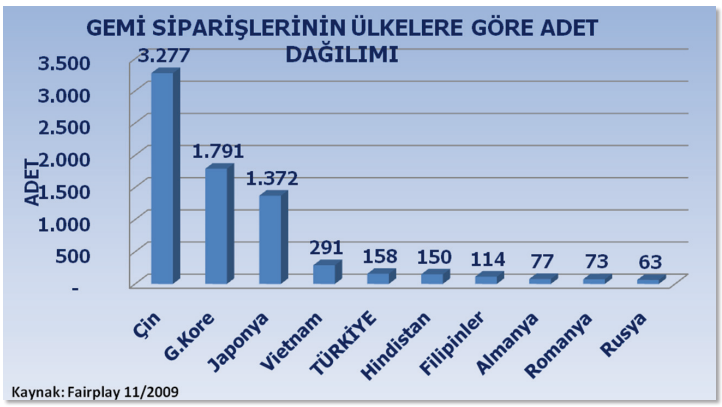
* Tersane alanı organizasyonu ve yerleşim plânları, yönetmelikte belirtilen kriterler dikkate alınarak hazırlanacak olup, İdare tarafından yetkilendirilmiş klas kuruluşlarına vize ettirilecektir.

* Yüzer havuzlara, klas kondisyon sörvey raporu alma zorunluluğu getirilmiştir. Ayrıca çevre ve can, mal emniyeti açısından perdeleme sistemi getirilmiştir.

* Tesislerdeki kreynlerin, basınçlı kapların, elektrik tesisatı ve panoların rutin kontrollerini yapma yetkisi, TÜRKAK tarafından yetkilendirilmiş klas kuruluşlarına verilmiştir.

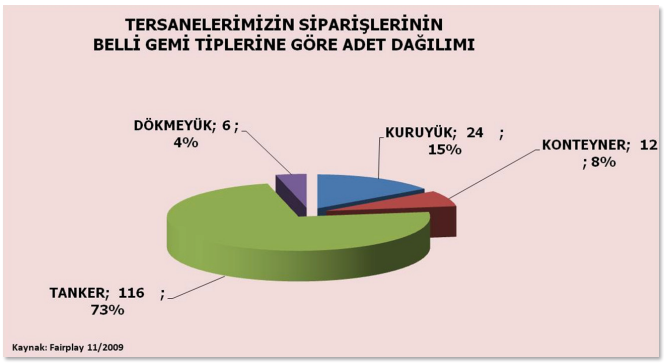
* Tesislerin gemi inşa veri tabanı programına gerekli verileri girmeleri zorunlu hale getirilmiştir.

Dünya Gemi Siparişlerinde Ülkemizin Durumu

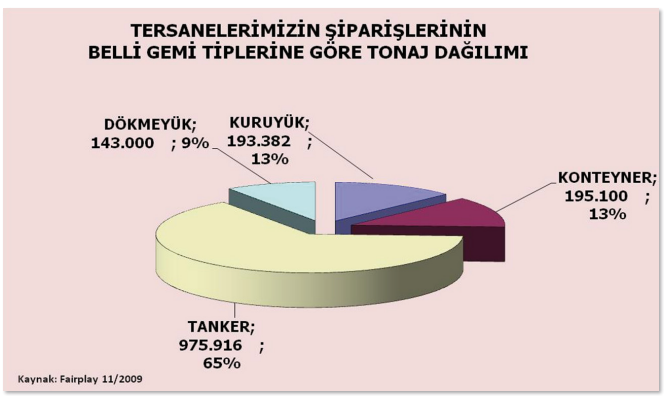


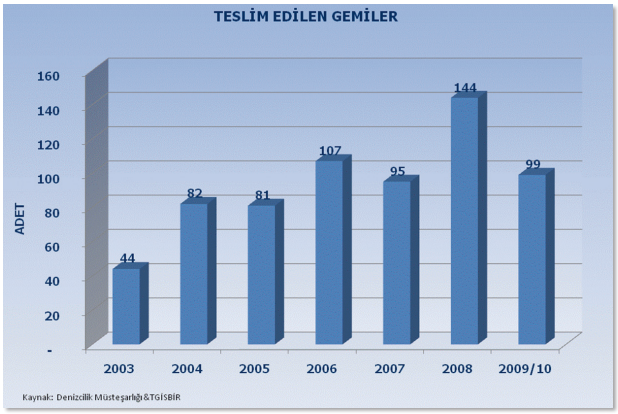
Ülkemiz, dünya yeni gemi inşa siparişlerinde adet bazında 5'inci sıradadır. (Fairplay 11/09)

Tersanelerimizin aldıkları gemi siparişlerinin adet bazında % 73'ü tankerlerden oluşmaktadır.

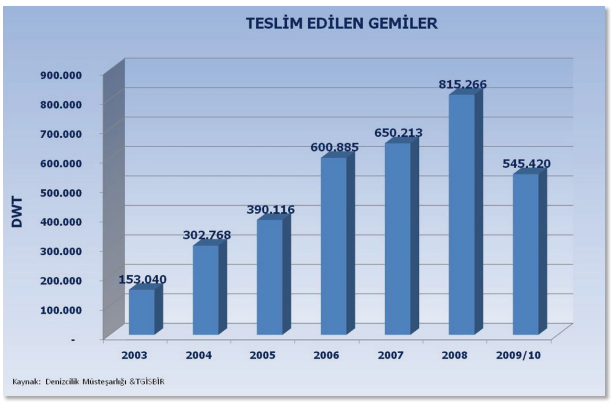


2008 yılında Tersanelerimizin aldıkları gemi siparişlerinin tonaj bazında yaklaşık % 60'ı tankerlerden oluşmakta iken bugün oran %65'dir.

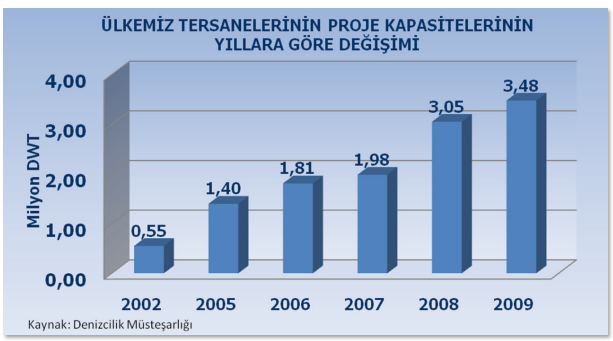


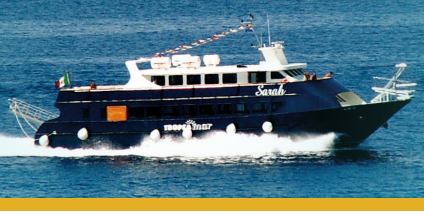


1998-2002 yılları arasında tersanelerimizde 56 adet gemi ihraç edilmişken, sadece 2008 yılında 38 adedi ihraç olmak üzere, 144 adet gemi inşa edilmiştir.



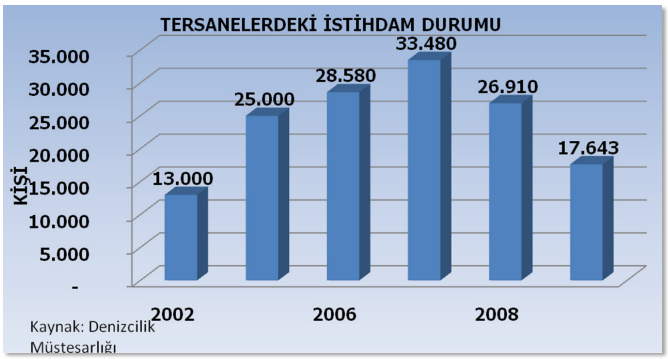
1998-2002 yılları arasında tersanelerimiz 680 bin DWT gemi teslim ederken, 2003-2008 yılları arasında 3 milyon DWT gemi teslim edilmiştir.





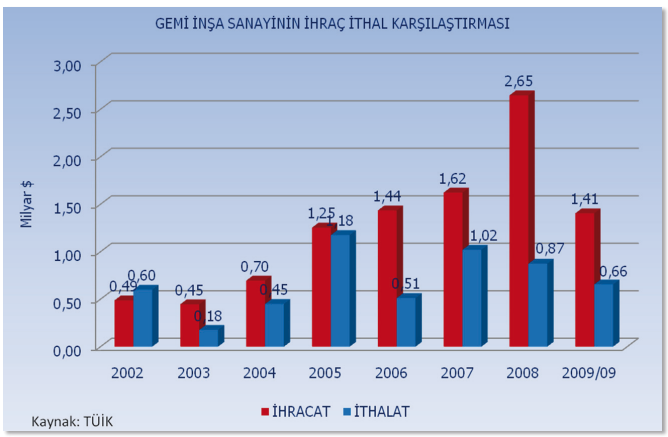
2002 yılında mevcut tersanelerimizin kurulu kapasitesi 550 bin DWT iken Haziran 2009 sonu itibariyle 3,48 milyon DWT'a çıkarak 6,6 kat büyüme sağlanmıştır.

Yatırımlar tamamlandığında tersanelerimizin kurulu kapasitesinin 3,74 milyon DWT daha artması beklenmektedir (planlama aşamasındaki yatırımlar dâhil değildir).



Emek yoğun yapıya sahip olan gemi inşa sanayiinde çalışanların sayısı 2002 – 2008 arasında iki kattan fazla artmıştır. Küresel krizin de etkisiyle tersanelerimizde Kasım 2009 itibariyle çalışan sayısı 17.643 kişiye gerilemiştir.

Ülkemiz gemi inşa sektörü, büyümesine paralel olarak gemi yan sanayimizdeki istihdama da sektörün yerli katkı oranı kapsamında 1'e 3'den 1'e 7'ye kadar istihdam imkânı vererek ülkemizin en büyük sorunu olan işsizliğin çözümüne katkı sağlamıştır.

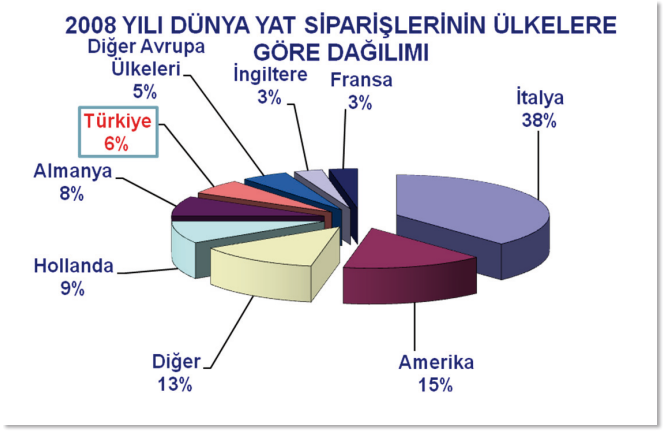


İnşa edilerek ihraç edilen gemilerin çoğu Avrupa Birliği ülkelerine ihraç edilmektedir. Tersanelerimiz 2002'de 490 Milyon dolar ihracat yapmışken, 2008 sonu itibariyle 2 Milyar 650 Milyon dolarlık ihracat rakamı aşılmıştır.

2008 yılının Eylül ayında Financial Times tarafından yayımlanan yat raporunda ülkemiz yat inşa siparişlerinin büyük ölçüde arttığından ve dünya yat inşa piyasasında etkileyici bir konumda olduğundan bahsedilmektedir.

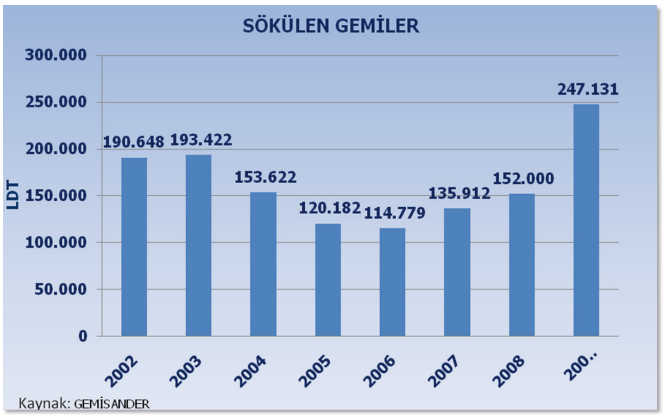


Gerek geleneksel, gerekse modern yat tipleri ile ülkemiz yat inşa sektörü dünya yat inşa piyasasında söz sahibidir.



Ülkemiz tekne imal sektörü 2008 yılı dünya yat siparişleri sıralamasında **%6 pay ile 5 inci sıradadır.**

Gemi geri dönüşümünde ise ülkemiz son 5 yılda sağladığı başarı ile dünyaya örnek olacak düzeye ulaşmış, uluslararası projelerde sektörün öncü uygulayıcısı görevini üstlenmiştir.



Gemi İnşa Sanayinde Eğitim

Denizcilik eğitimi veren **teknik liselerde eğitimcilerin deneyimini artırmak üzere**; Denizcilik Müsteşarlığımızın koordinesinde kurslar düzenlenmiştir. Bu kursların desteklenmesi için Tuzla'daki tesislere teknik gezi gerçekleştirilmiş olup, kursiyerlere Milli Eğitim Bakanlığı tarafından sertifika verilmiştir.

Denizcilik Müsteşarlığı ile Milli Eğitim Bakanlığı'nın ortak çalışması sonucu, 2008 Yılı içinde Tuzla'da yapımı devam eden ilköğretim okulunun Denizcilik Meslek Lisesine dönüştürülmesi sağlanmış, Yalova-Altınova Tersane Girişimcileri tarafından biri Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi diğeri Gemi Motorları Meslek Lisesi olmak üzere iki adet okulun temeli atılmıştır.



Yalova İlinde 2 Denizcilik Anadolu Meslek Lisesinin Temel Atma Töreni



Tuzla'da Eğitime Başlayan Piri Reis Gemi Yapım Meslek Lisesi

Daha önceki yıllarda kapatılan ve haliç tersanesinde bulunan gemi yapım meslek lisesinin, İstanbul Büyük Şehir Belediyesi ve Milli Eğitim Bakanlığıyla yürütülen çalışmalar neticesinde öğretime açılması kararlaştırılmıştır.Diğer taraftan gemi inşaatı ve onarımı sektöründe ihtiyaç duyulan eğitilmiş teknik eleman ve işçi açığını gidermek ve bu suretle sektöre nitelikli elemanlar kazandırmak amacıyla, 2004 yılından itibaren İstanbul Tuzla'da, Gemi İnşa Sanayi A.Ş. (GİSAŞ) ve Türk Loydu Vakfı ortak çalışması sonucunda kaynakçı kursu ile elektrik ark kaynağı ve gaz altı kaynağı eğitimleri verilmektedir. Ağır ve tehlikeli işlerde mesleki eğitim alınmadan çalışılmamaktadır. Bu bağlamda GİSBİR tarafından kurs verilmektedir. Diğer yandan; Milli Eğitim Bakanlığı ile Denizcilik Müsteşarlığımızın gerçekleştirdiği çalışma sonucu Gazdan Arındırma Denetmeni kursu verilmiş, yine Milli Eğitim Bakanlığı, Denizcilik Müsteşarlığımız ve Gemi Mühendisleri Odası ile birlikte gemi boya denetmeni yetiştirme kursu verilmiştir.

Bu kurslar sektörümüz için büyük önem taşıyan başlıca iş bölümleri olup, her çalışanın yaptığı işe göre güncel ve iş güvenliğine esas eğitimi alması amaçlanmıştır. Daha hızlı ve etkin kursların yürütülebilmesi amacıyla, Milli Eğitim Bakanlığı ile bu doğrultuda bir protokol de yapılmıştır.

Ayrıca, ülkemizde gemi ve yat inşa sektörünün ihtiyaç duyduğu eğitimli işgücünü karşılamak üzere;

İstanbul Teknik Üniversitesi Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi, Karadeniz Teknik Üniversitesi Sürmene Deniz Bilimleri Fakültesi, Yıldız Teknik Üniversitesi Makine Fakültesi,

KTÜ Abdullah Kanca Meslek Yüksek Okulu, Kocaeli Üniversitesi Karamürsel Meslek Yüksek Okulu, 19 Mayıs Üniversitesi Gerze Meslek Yüksek Okulu, Balıkesir Üniversitesi Bandırma Meslek Yüksek Okulu, Çanakkale 18 Mart Üniversitesi Çanakkale Meslek Yüksek Okulu, Zonguldak Karaelmas Üniversitesi Alaplı Meslek Yüksek Okulu, İzmir ve Antalya Meslek Yüksek Okulları bünyesinde gemi inşa eğitimi verilmektedir.

Meslek liselerimizde 2004 yılında 17 adet gemi yapım bölümü mevcut iken, 2009 yılında bu sayı 29 adet bağımsız Gemi Yapım Alanı Eğitimi Veren okul sayısına ulaştırılmıştır.

DENİZ EMNİYETİ VE GÜVENLİĞİ

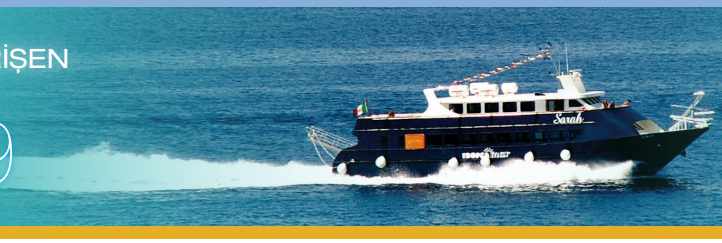
Denetim ve Eğitim Seferberliği

Denizcilik Müsteşarlığı, Türk Bayraklı gemilerin teknik durumlarının iyileştirilmesi, gemilerin emniyet standardının arttırılması ve ülkemiz gemilerinin yurtdışında tutulma sayısının azaltılması amacıyla, Türk Bayraklı gemilerin denetimine öncelik vermektedir. Denizcilik Müsteşarlığınca Türk Bayraklı gemilerin eğitimli personel tarafından denetlenmesini sağlamak amacıyla uzman personel tahsis edilmiş, iş ehline teslim edilerek **"denetim ve eğitim seferberliği"** başlatılmış olup, bu uygulamaya kararlılıkla devam edilmektedir.

Yıllar	Denizcilik Eğitimi Almış Personel Sayısı	Toplam Personel İçinde Yüzdesi
2002	57	% 6,7
2007	305	% 24,2
2008	320	% 25
2009	315	%24,9

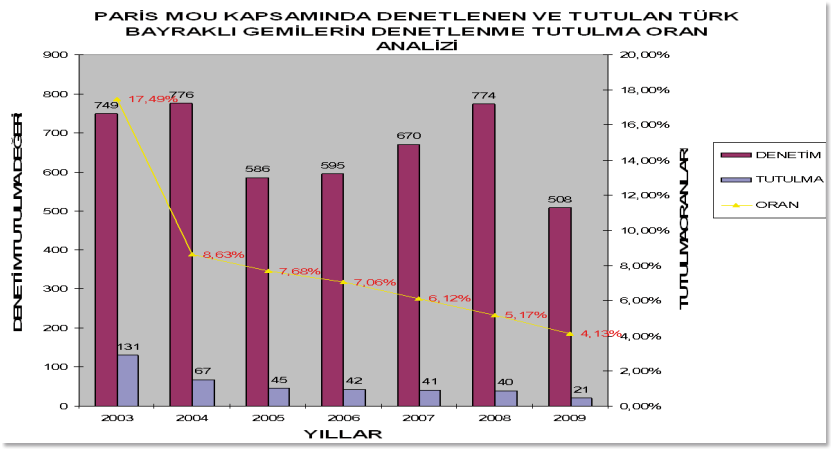
Bu bağlamda, Mayıs 2004 tarihinden itibaren limanlarımızdan, yurtdışına çıkış yapan Türk Bayraklı gemiler, 23 ana limanda "Ön Sörvey", yurtdışındaki limanlarda tutulmaları halinde ilk Türk limanında "Program Dışı İleri Sörvey" uygulamalarına tabi tutulmuştur. Diğer taraftan, Türk limanlarında yapılan Ön Sörvey denetimlerine tabi olacak gemilerin belirlenmesi için, "Elektronik Hedefleme Sistemi" kurulmuş, bu sistem sayesinde riskli gemilerin belirlenmesi sağlanmış, geçmiş performansı iyi olan gemilere ise, denetim yapılmayarak gereksiz beklemelerin önüne geçilmiştir.

Türk Bayraklı gemilerin belgelendirilmesine yönelik olarak kurulan, "Elektronik Sertifika Programı" ile belgelendirme faaliyetlerinde standart sağlanmıştır. Bayrak Devleti uygulamalarının sağlıklı olarak takibini teminen, "Ulusal Veri Tabanı" oluşturulmuş ve bu kapsamda Türk Bayraklı gemilere ilişkin, tüm verilerin sağlıklı ve hızlı şekilde alınması sağlanmıştır.



Yaptığımız çalışmalar neticesinde, Türk Bayraklı gemiler Paris Mou Kara Listesinde "Çok Yüksek Riskli" grubundan 2005 yılında "Orta Dereceli Riskli Gemiler" grubuna alınmış olup; 2006 yılında "Gri Liste"ye geçmiştir. Diğer taraftan, Türkiye'nin Avrupa Birliği (AB)'ne uyum sürecinde; 2005 yılı sonu itibariyle 2001 yılına göre Türk Bayraklı gemilerin tutulmasında % 40 oranında azalma sağlanacağı taahhüdü yerine getirilmiş olup, 2006, 2007 ve 2008 yılları itibarı ile Türk Bayraklı gemilerin Paris Liman Devleti Denetimlerinde giderek artan performansı sayesinde, ilk kez 2008 yılı sonu itibari ile "Beyaz Listeye" geçiş sağlanmıştır.

Beyaz listeye geçiş ile birlikte gemilerimizin AB limanlarında bekletilme ve alıkonulma süreleri ile bundan dolayı armatörlerimizin eksikliklerini giderme adına yapmak zorunda oldukları harcamalar azalmış olup, ticaret gemilerimizin yıllık bazda ticari faaliyette bulundukları gün sayısı yükselmiş dolayısıyla da armatörlerimizin kazançları eskiye nazaran artmıştır. Kısaca, elde edilen bu başarıyla Türk Deniz Ticaret filosunun itibarı artmış ve ticari bakımdan avantajlı konuma gelmiştir.



Deniz Çevresinin Korunması

Dünyada hızla kirlenen doğal kaynakların başında sular gelmekte olup, denizler de bu hızlı kirlenmeden payını almaktadır. Denizlere bırakılan tehlikeli ve zararlı atıklar, özellikle turizm ve balıkçılığı olumsuz etkilemekte ve bu durum devletleri kirliliğe karşı ve deniz ortamını korumaya yönelik tedbirler almaya yöneltmektedir.

Petrol Kirliliğine Müdahale Ulusal ve Bölgesel Tatbikatları

Ülkemizde mevcut olan imkan ve kabiliyetlerin uyumlu ve etkin olarak kullanılabilmesi için planlı tatbikatlar düzenlenmiştir. Bu tatbikatlardan birincisi Eylül 2007 tarihinde ulusal boyutta deniz kirliliğine müdahale, arama kurtarma ve yangın söndürme tatbikatı olarak Karadeniz Ereğlisi'nde SULH 2007 adı ile gerçekleştirilmiş olup, müteakibinde Mayıs 2008 de İzmit'de, Ka-

sım 2008 de İskenderun'da, Mayıs 2009 da İzmir'de ve son olarak ta Ekim 2009'da Samsun'da bölgesel boyutta deniz kirliliğine müdahale tatbikatları başarılı bir şekilde gerçekleştirilmiştir.







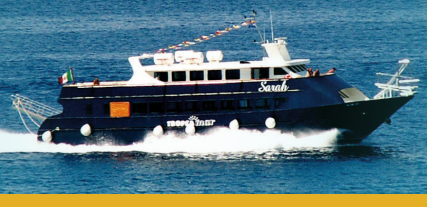
Acil Müdahale Merkezlerinin Oluşturulması ve Denizlerimizde Mevcut Durumun Tespiti

Denizcilik Müsteşarlığımız, tatbikatlara ilave olarak, iki evreden oluşan "Acil Müdahale Merkezlerinin Kurulması ve Denizlerimizde Mevcut Durumun Tespiti Projesi" ni hayata geçirmiştir.

YAKAMOS adını verdiğimiz Yardım, Arama-Kurtarma, Acil Müdahale, Otomasyon Sistemi ve acil müdahale merkezlerinin nitelik ve niceliklerinin belirlenerek projelendirileceği çalışmaların oluşturduğu birinci evre, TÜBİTAK Marmara Araştırma Merkezi ile Ekim 2006 yılında imzalanan sözleşmenin ardından başlatılmıştır.

Projenin birinci evresi kapsamında;

- Türk sahillerinde ve Türk sularında duyarlılık haritaları oluşturarak riskli ve az riskli bölgeler belirlenmiş ve bir Risk Yönetim Sistemi oluşturulmuştur.
- Denizlerimizin mevcut kirlilik durumu ile kıyılarımızdaki çevresel açıdan hassas alanların belirlenmesiyle çevresel açıdan hassas haritalandırma çalışmaları tamamlanmıştır.
- Coğrafi Bilgi Sistemi kurulmuştur.
- Petrol ve kimyasal madde yayılım modeli hazırlanarak Coğrafi Bilgi Sistemi ile entegrasyonu yapılmıştır.



➢ Türk Deniz trafiği ile kıyı tesisleri faaliyetlerinin mevcut durumu ve geleceğe yönelik eğilimleri belirlenmiştir.

➢ Tüm kıyılarımıza ait dikey hava fotoğrafları çekimleri tamamlanmış olup, bu fotoğraflar ve veriler Coğrafi Bilgi Sistemine entegre edilmiştir.

➢ Elde edilen tüm veriler ışığında Coğrafi Bilgi Sistemine dayalı bir Karar Destek Sisteminin kurulması çalışmaları tamamlanmıştır.

Ülkemiz açısından büyük önem taşıyan ve Türk Boğazları bölgesi dahil sahillerimize ilişkin böylesine detaylı bilgilerin ilk defa derleneceği, sonucunda Denizcilik ve Kıyı Bilgi Yönetim Sisteminin oluşturulacağı projenin birinci evresi 2009 yılı Ekim ayında tamamlanmıştır.

Birinci evrenin tamamlanmasının ardından, belirlenen ulusal ve bölgesel acil müdahale merkezlerinin inşasının ve donatımının yapılacağı ikinci evreye 2010 yılında geçilecek olup, kıyı tesislerimizin ekipmanlarına ilave olarak Denizcilik Müsteşarlığı'nca gerekli kamu alanlarında malzeme ve ekipman depoları oluşturulacaktır.

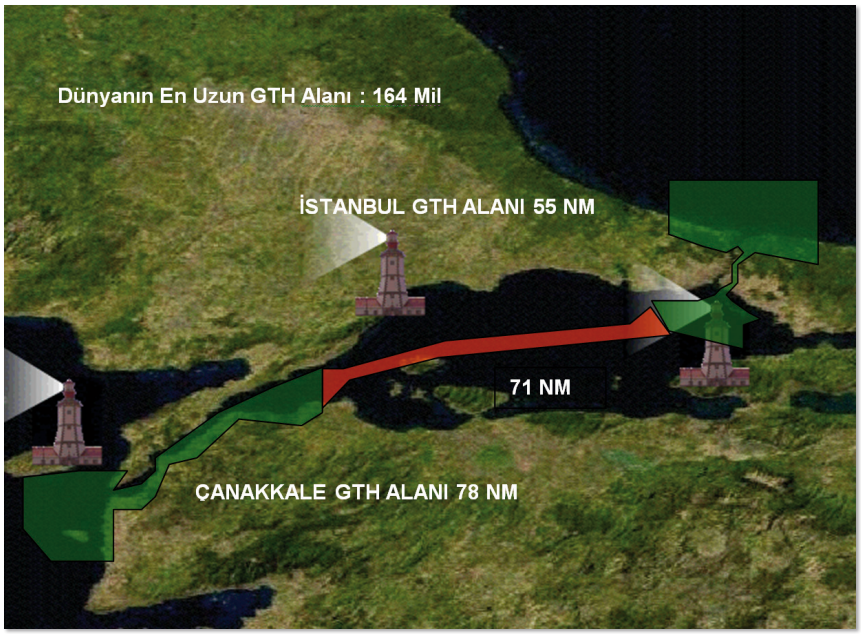
Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Sistemi Projesi

Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Sistemi Projesi İstanbul ve Çanakkale Boğazlarında yıllar içerisinde meydana gelen ve trajik sonuçlar da doğuran onlarca deniz kazalarının benzerlerinin bir daha yaşanmaması adına geliştirilerek Türk Boğazları Bölgesinde seyir, can, mal ve çevre emniyetinin en üst seviyeye çıkarılması ile bölgedeki deniz trafiğinin anlık izlenerek yönlendirilmesi ve kontrol altında tutulması amacıyla kurulmuş ve 30 Aralık 2003 tarihinde hizmete açılmıştır.



İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nda halen işletilmekte olan Gemi Trafik Hizmetlerine, Marmara Denizi ve Kuzey Ege deniz alanı ilâvesi yapılarak Şarköy, Bozcaada ve Armutlu Trafik Gözetleme İstasyonlarının (TGİ) kurulması tamamlanmıştır. Bu üç ilâve TGİ ile Marmara Denizi'ndeki trafik ayırım düzeni içinde kalan alanın tamamı ve Bozcaada'nın batı ve güneybatı istikametinde 20 deniz milini kapsayan alan sisteme dahil edilmiş-

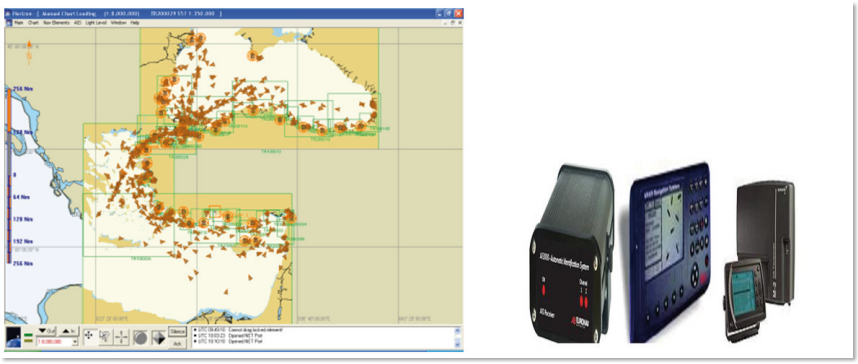
tir. Böylece Ege Denizi'nden Karadeniz'e kadar kalan alan içerisindeki deniz trafiğini kesintisiz izleme imkân ve kabiliyeti elde edilmiştir. Bir ucundan diğerine 164 deniz millik bölgede hizmet veren dünyanın en uzun GTH alanı oluşturulmuştur.





Otomatik Tanımlama Sistemi (AIS)

Denizlerimizde ve tüm Türkiye kıyılarında seyir emniyeti ve deniz güvenliğini arttırmak, dolayısıyla deniz kazalarının meydana gelme riskini azaltmak amacıyla, çok kısa bir sürede kurulumu tamamlanan Otomatik Tanımlama Sistemi (AIS)'nin Ana Merkezi 9 Temmuz 2007 tarihinde hizmete başladı. Bu sistemle gemilere ilişkin birçok statik, dinamik ve seyir bilgileri otomatik olarak alınmakta 8484 km uzunluğundaki kıyı şeridimizdeki gemi hareketlerinin anlık olarak izlenmesi ve etkin denetimi mümkün hale gelmiştir. Ana Merkez tarafından elde edilen AIS verileri, ilgili diğer kurumlarla da paylaşılmaktadır.





Sistemin hizmete girmesiyle birlikte;

- Ülkemiz kıyıları daha güvenli ve seyir açısından daha emniyetli hale gelmiş,
- Arama ve Kurtarma faaliyetleri daha etkin yürütülmeye başlanmış,
- Deniz kazalarının önlenebilmesi ve deniz kazalarına acil müdahaleye katkıda bulunulabilme imkanı elde edilmiş,
- Kaçakçılık ve yasadışı göçün önlenebilmesi ve Balıkçılık faaliyetlerinin kontrol altına alınabilmesi imkan ve kabiliyetine kavuşulmuş,
- ÖTV' siz yakıtın usulsüz kullanımının önlenebilmesi sağlanmıştır.

OTS Klas-B CS



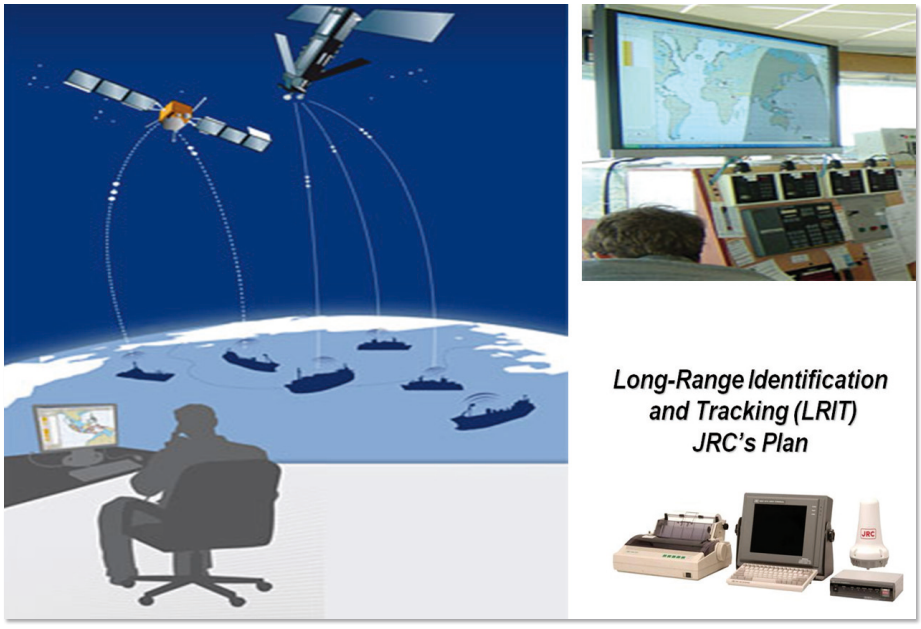
Seyir emniyet ve deniz güvenliği konusunda aldığımız tedbirlerden bir diğeri de; Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS-74) gerekliliklerine tabi olmayan gemi ve deniz araçlarının da OTS ile takip edilmesi için OTS Klas-B cihazı ile donatılmasıdır. Bu şekilde, Denizde emniyet ve güvenliğin arttırılması, deniz kirliliğinin önlenebilmesi, yasadışı eylemlerin engellenmesi, kıyılarımızda seyreden SOLAS kapsamına giren ve girmeyen tüm deniz araçları izlenerek tüm deniz trafiği görülebilir, dolayısıyla emniyetli bir denizyolu ulaşımı temin edilebilir hale gelmiştir.

Gemilerin Uzaktan Tanımlanması Ve Takibi Sistemi (LRIT)

11 Eylül 2001 tarihinde A.B.D.'de yaşanan terör eylemleri sonrasında deniz güvenliği uluslararası arenada en öncelikli konulardan biri haline gelmiş ve bu tür eylemlere karşı alınması gereken tedbirler belirlenmeye başlanmıştır.

Bu kapsamda, OTS'nin kıyıdan itibaren sadece belirli bir mesafede seyreden gemilerin izlenmesine imkan vermesi üzerine Uluslararası Denizcilik Örgütünce başlatılan çalışmalar neticesinde gemilerin daha uzak mesafelerde de (OTS kapsamı dışında) izlenmesinin gerekliliği kabul edilmiş ve "Uzak Mesafelerde Gemilerin Tanımlanması ve İzlenmesi Sistemi (Long Range Identification and Tracking - LRIT)" oluşturulmuştur.

Bu sistem ile gemi, INMARSAT uydusu, Yer İstasyonu, Uygulama Servis Sağlayıcısı ve Veri Merkezi arasındaki kesintisiz bir raporlama sistemidir. LRIT Sistemi ile kıyılarımızdan 1000 Deniz Mili uzaklığa kadar deniz alanı içerisindeki tüm gemiler ve dünyanın neresinde olursa olsun tüm Türk Bayraklı gemiler izlenerek takip edilebilecektir.



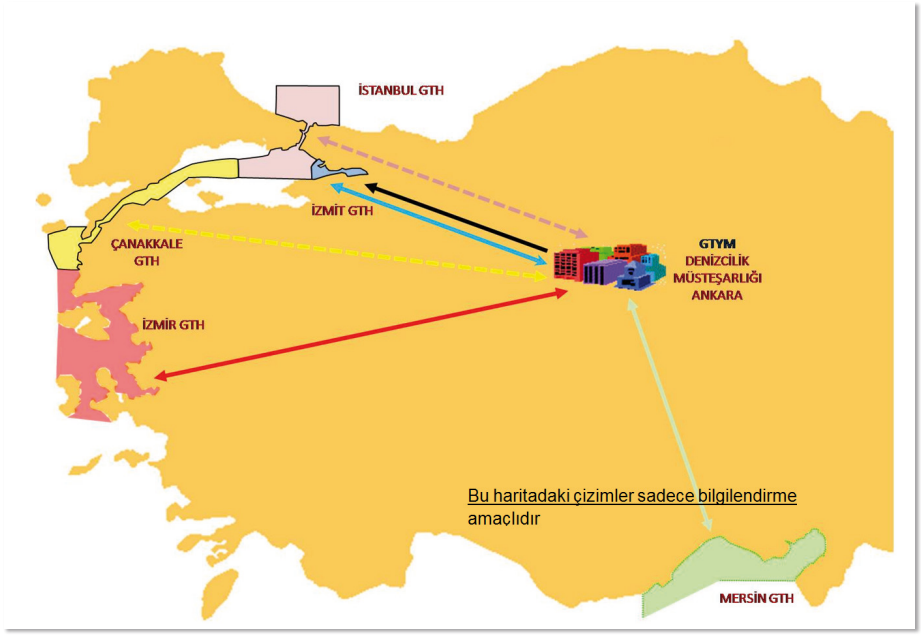
Adı geçen sisteme işlerlik kazandırmak için Türk Bayraklı Gemilere Uyum Testi yapacak firmalar yetkilendirilmiş ve LRIT kapsamına girecek olan 700 civarındaki Türk Bayraklı gemiden 550'den fazlasının testleri tamamlanarak gerekli belgelendirmeleri yapılmıştır.

Bunun yanı sıra, Ulusal LRIT Veri Merkezimiz, TÜRKSAT Uydu Haberleşme Kablo TV ve İşletme A.Ş. tarafından Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'ne bağlı Telsiz İşletme Müdürlüğü'nün fiziksel ortamında kurulmuş olup, işletmesi Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından yapılacaktır.

Ülkemizin Ulusal LRIT Veri Merkezi, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından koordine edilen ve veri merkezlerinin LRIT global sistemine entegrasyonu için zorunlu tutuldukları test sürecini 23 Eylül 2009 tarihi itibariyle başarıyla geçmiştir.

Gemi Trafik Yönetim Sistemi (GTYS) Projesi

Gemi trafiğinin yoğun ve riskli olduğu, tehlikeli yüklerin büyük bir kısmının elleçlendiği, yolcu taşımacılığının yapıldığı İzmit, İzmir, İskenderun ve Mersin Bölgelerinde deniz trafiğini emniyet ve kontrol altına almak amacıyla, Gemi Trafik Yönetim Sistemi kurulmasına ilişkin çalışmalara hızla devam edilmektedir.



Bu kapsamda İzmit Körfezi'ne ait inşaatlar devam etmektedir. Mersin ve İzmir inşaat ihalesi bu yıl içerisinde yapılacaktır. Projenin elektrik/elektronik sistem ihalesi ise Kasım ayı içerisinde yapılacaktır. Mevcut GTHM ile AIS, LRIT sistemlerinin de entegre olduğu sistem ile bir merkezden tüm denizlerimizdeki her türlü gemi hareketi tek bir deniz resmi üzerinden izlenebilecektir.

Uluslararası Gemi Ve Liman Tesisi Güvenlik Kod'u (ISPS Code) Uygulamaları

Denizde ve denizden gelen tehditlerin önlenmesi amacıyla gemi ve liman tesislerinin güvenliğine ilişkin yeni tedbirleri içeren, Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kod'u (ISPS Kod), 12 Aralık 2002 tarihinde yapılan IMO Diplomatik Konferansı sonucunda Akit Devletlerce kabul edilmiş olup ülkemizin de taraf olduğu Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi'nin (SOLAS-74) eki olarak 1 Temmuz 2004 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Bu kapsamda, güvenlik alt yapısının yeterli olduğu ve ISPS Kod kriterlerine uygunluk sağladığı tespit edilen 174 liman tesisinin Güvenlik Planı Denizcilik Müsteşarlığınca onaylanmış ve Liman Tesisi Güvenlik Sertifikaları verilmiştir. 1 Temmuz 2004 tarihinden bu yana uluslararası deniz trafiğine açık limanlarımızda uygulanmakta olan ISPS Kod hükümleri sayesinde limanlarımızda güvenlik, belli bir standarda ulaştırılmış ve uluslararası deniz trafiğinin aksamadan, güvenli bir şekilde devamı sağlanmıştır. Yine bu kapsamda, 5 Kasım 2009 tarihinde güvenlikle ilgili kurum/kuruluşlarımızın katılımı ile ulusal tatbikatımız gerçekleştirilmiştir.

Deniz Haydutluğuna Karşı Alınan Önlemler

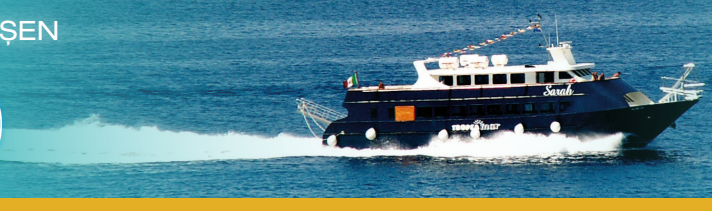
Son zamanlarda Aden Körfezi/Somali açıklarında meydana gelen deniz haydutluğu olayları ile ilgili gelişmeler ve deniz haydutluğunun önlenmesine yönelik uluslararası boyutlarda yapılan çalışmalar, başladığından bu yana çok yakından takip edilmiş ve alınabilecek tüm önlemler alınmıştır. Bu kapsamda; NATO ve AB'nin oluşturdukları NATO Daimi Deniz Görev Grubu-2(SNMG-2), Deniz Kuvveti (EUNAVFOR) ile birlikte **"Uluslararası Olarak Önerilen Geçiş Koridoru"** oluşturulmuş ve bu koridordan geçen gemilerin güvenliğinin sağlanması amacıyla çeşitli ülkelerin donanma kuvvetlerine mensup askeri gemiler görevlendirilmiştir.

Türk Bayraklı ticari gemilerimizin anılan bölgeden geçişleri esnasında koruma hizmeti sağlanabilmesine yönelik olarak da askeri gemilerimiz **TCG GİRESUN** (**17 Şubat - 18 Haziran 2009 Görev Gücü CTF-151**), **TCG GAZİANTEP** (**18 Haziran – 5 Ekim 2009 Görev Gücü CTF-151**) **TCG GEDİZ** (**19 Haziran – 15 Ekim NATO'da**) görevlendirilmiş, **TCG GÖKOVA** (**5 Ekim – 10 Şubat 2010 Görev Gücü CTF-151**) ise halen bölgedeki etkin görevini sürdürmektedir.

Deniz Haydutluğu Bilgi Sistemi

Bölgedeki deniz haydutluğu faaliyetlerine hazırlıklı olma ve önleyebilme amacıyla ticari gemilerimiz Deniz Ticaret Odaları vasıtasıyla düzenli olarak uyarılmış ve bilgilendirilmiştir.

Ayrıca, söz konusu deniz alanından geçiş yapacak olan gemilerimizin geçiş bilgilerinin bölgede görev yapan askeri gemilere bildirilmesinin kolaylaştırılması, gemilere imkân ve kabiliyetler elverdikçe koruma hizmetinin sağlanabilmesi, Denizcilik Müsteşarlığımız tarafından yayımlanan duyuruların ve gerek ulusal ve gerekse de uluslararası organizasyonlar tarafından yayımlanan ve rehber niteliğinde olan bilgi ve belgelerin gemi kaptanlarına, donatanlarına ve



acentelerine daha hızlı ve etkin bir şekilde duyurulabilmesi amacıyla **"Deniz Haydutluğu Bilgi Sistemi"** oluşturulmuştur. Söz konusu sistemin verimli kullanılabilmesini teminen, gemi kaptanları / donatanları / acentelerinin, bölgeden geçiş yapacak olan gemiye ilişkin verileri mümkün olduğunca önceden (96 saat ve daha öncesi) sisteme girmeleri gerekmektedir.Sistem, Gemi Geçiş Bildirimi, Duyurular, Rehber ve İstatistiksel bilgileri içermektedir. Duyurular penceresinde, Denizcilik Müsteşarlığımız ve ilgili kurum/kuruluşların görüşleri doğrultusunda denizcilik sektörüne duyurulması uygun görülen bildirimler yer almakta olup, devamlı güncel tutulmaktadır. Rehber penceresinde, gerek ulusal ve gerekse de uluslararası organizasyonlar tarafından, bölgede seyredecek olan gemi kaptanlarının almaları tavsiye edilen önlemler ve acil durum iletişim detayları gibi bilgileri içeren rehber niteliğindeki belgeler yayımlanmakta olup, devamlı güncel tutulmaktadır.

COSPAS – SARSAT ve MEOSAR Sistemleri

COSPAS-SARSAT sistemi, bir kaza yapan ve bu durumu 121.5 MHz, 243 MHz veya 406 MHz frekans bantları üzerinden gönderdikleri sinyallerle bildiren gemi, uçak veya şahısların kazaya uğradıkları noktanın COSPAS ve SARSAT uyduları aracılığıyla tespit edilmesini ve müteakibinde gerekli kurtarma-yardım işleminin bir an önce başlatılmasını sağlayan uluslararası bir sistemdir.



(Medium-Altitude Earth Orbiting Satellite System for Search and Rescue - MEOSAR); COSPAS-SARSAT Sistemi kapsamında kullanılması planlanan orta irtifa yörüngede (20.000 km) yer alacak olan MEO uyduları ile hayata geçirilecektir.

Ülkemize kurulumu Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğünün 2009 yılı yatırım programına alınmış olan yeni nesil COSPAS-SARSAT Sistemi olarak da bilinen Orta İrtifa Kutupsal Yörüngeli Uydu Arama Kurtarma Sistemi de MEO uyduları mevcut LEO uydulara nazaran daha büyük ayak izi (footprint) oluşturacak şekilde hareket ederek, küresel bir kapsama alanı sağlamakta ve bir LUT'ın birden fazla MEO uydusunu aynı anda izleyebilmesi sebebiyle be-

acon konumunu mevcut sisteme oranla çok daha hızlı ve hassas bir şekilde tespit edebilmesine olanak sağlamaktadır.

MEOSAR sistemiyle birlikte, halihazırdaki COSPAS-SARSAT sistemi genişletilmiş ve önümüzdeki yıllar için sistem modernize edilmiş olacaktır.

Gemiadamları Eğitimi

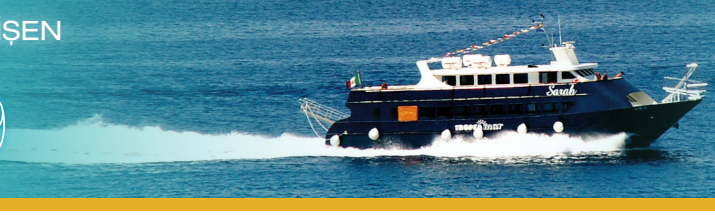
Türkiye'de denizcilik eğitimi, Yükseköğretim Kuruluna (YÖK) bağlı Meslek Yüksek Okulu ve Fakülteler, Milli Eğitim Bakanlığına (MEB) bağlı Anadolu Denizcilik Teknik Liseleri ve Özel Öğretim Kurumları tarafından verilmektedir. Denizcilik eğitimi veren tüm örgün ve yaygın eğitim kurumları, Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme (STCW)'sinin öngördüğü eğitim standartlarını sağlayıp uygulamakla mükelleftir. Bu eğitim standartlarının uygulanıp uygulanmadığı, izleme ve değerlendirme faaliyetleri ile kontrol edilmekte, buna uyum sağlayan eğitim kurumlarından mezun olan öğrenciler Denizcilik Müsteşarlığı tarafından gemilerde çalışabilmesi için belgelendirilmektedir. Günümüz itibariyle, YÖK'e bağlı 12, MEB'e bağlı 22 ve Özel Öğretim Kurumu olarak 44 okulun ve kurs yerinin izleme ve değerlendirme faaliyeti tamamlanmış bulunmaktadır. Bu kurumlardan mezun olan öğrenciler, STCW Sözleşmesine uygun gemiadamı belgesi alabilmektedir. 2002 yılına kadar toplam 18.724 zabitan sınıfı gemiadamına belge düzenlenmiş iken, izleme ve değerlendirme faaliyetleri sonucu yetkilendirilen denizcilik eğitim kurumlarının sayısındaki artış ile günümüz itibari ile bu rakam 35.673'e yükselmiştir.

Kurulan on-line "Gemiadamları Eğitimi Bilgi Sistemi" ile denizcilik eğitimi alan öğrencilerin durumları sürekli olarak takip edilmekte ve eğitim kalitesi arttırılmaktadır.

E-Devlet Uygulamaları

Denizcilik Müsteşarlığı, e-devlet portalı kapsamında ve Müsteşarlık web sayfası aracılığı ile,

- E-Tahsilat Sistemi,
- Transit Log İşlemleri,
- Gemi İsim Tescil İşlemleri
- Evrak Takip Sistemi,
- Gemi Adamı Belge Doğrulama,
- Gemi Belgeleri Doğrulama,
- ÖTVsi İndirilmiş Yakıt Bilgi Ekranı,
- Gemi İnşa Sanayi Veritabanı Programı,
- Gemi Acenteleri Belge Doğrulama,
- Elektronik Yola Elverişlilik Belgesi,



- Transitlog (Yat Kayıt Belgesi) İşlemleri,
- Hedefleme Sistemi,
- Klavuzluk Bilgi Sistemi,
- Hedefleme Sistemi,
- Online Gemiadamı sınavları,
- Gemiadamları eğitimi bilgi sistemi,
- Gemi inşa sanayi veri tabanı,

olmak üzere toplam 17 farklı hizmeti online ortamda denizcilik sektörünün hizmetine sunmuştur.

On-Line Sınav Sistemi

Denizcilik Müsteşarlığınca 2008 yılında on-line sınav sistemi uygulamasına geçilmiştir. Böylece, 2008 yılına kadar klasik sistemle yapılan yeterlik sınavlarında başarısız olunan derslerden dolayı bir sonraki sınav dönemini bekleyen gemiadamlarımız, 2008 yılında on-line sınav sistemi sayesinde yeterlik sınavında başarısız olduğu derslerden bir sonraki sınav zamanını beklemeden randevu usulü ile sınava girebilecek duruma gelmiştir. Böylece denizcilik sektöründeki gemiadamı istihdam sorununun çözümüne katkıda bulunulmuştur.





Söz konusu on-line sınav merkezlerinin Türkiye çapına yayılımı için gerekli donatım yapılmıştır. İstanbul'a ilave olarak Trabzon, İzmir, Antalya, Mersin Bölge Müdürlükleri ile Ankara'daki merkez teşkilatında on-line sınav merkezleri açılmıştır. 2010 yılı itibariyle Türkiye genelinde tüm zabitan sınıfı gemiadamları sınavları on-line olarak yapılacaktır.

Ödemeler Portalı

Denizcilik Müsteşarlığı tarafından verilen hizmetlere karşılık alınan harç ve döner sermaye ödemeleri; kısıtlı imkan ve personel gücü olan liman başkanlıkları tarafından tahsil edilmekte, zaman alıcı prosedürler ile ilgili yerlere aktarılması sağlanmaktaydı.

E-devlet portalı üzerinden hizmet veren elektronik ödeme uygulaması olan e-denizcilik

ödemeleri Şubat 2009'da hizmete girmiştir. Denizcilik Müsteşarlığınca yapılan e-tahsilat projemiz, e-Devlet Kapısı Projesinde pilot projedir.

E-tahsilat projesi aracılığıyla vatandaşların gerek e-Devlet kapısı gerekse Denizcilik Müsteşarlığı elektronik adresi üzerinde çalışan ödemeler portalı yardımıyla liman başkanlığındaki işlemleri için ödemeleri gereken harç miktarı hesaplanarak kendi adlarına tahakkuk oluşturabilmeleri sağlanmıştır.

Oluşturulan tahakkukların ödemesi, internet bankacılığı, ATM, telefon bankacılığı veya banka şubelerinden 7 gün 24 saat yapılabilmektedir.

Bu sayede liman başkanlıkları üzerindeki iş yükü önemli ölçüde hafifletilmiştir. Ayrıca gemi acentelerine, internetten doldurdukları elektronik formlar ve e-tahsilat sistemi sayesinde Liman Çıkış Belgesi gibi işlemler için liman başkanlıklarına gitmeden tamamlayabilme imkanı sunulmuştur.

Transitlog İşlemleri

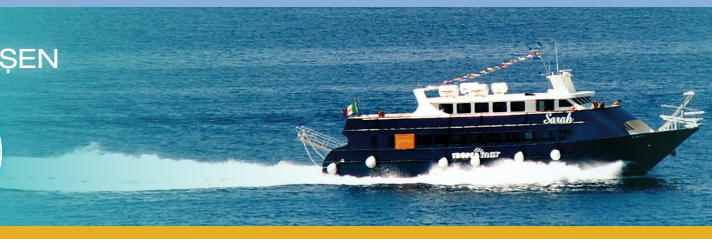
2634 sayılı Turizm Teşvik Kanunu ve bağlısı Yat Turizmi Yönetmeliği ile belirlenmiş olan rejimde yatların seyrüseferlerinde, Transitlog Belgesi (Yat Kayıt Belgesi) kullanılması öngörülmektedir. Denizcilik Müsteşarlığımızca, yatların seyrüseferlerinin elektronik ortamda kayıt altına alınmasına yönelik olarak yapılan çalışmalar neticesinde, Transitlog belgesinde yer alan bilgilerin elektronik ortamda girişi yapılarak limanlara yat giriş çıkışları da elektronik ortama aktarılmıştır.

Yat Kayıt Belgesi olarak anılan ve yeni ismiyle Seyir İzin Belgesinin elektronik ortamda veri girişi yapılması suretiyle kullanılması neticesinde, deniz turizmine ilişkin çeşitli istatistikî verilerin sağlıklı bir şekilde tutulmasının yanı sıra yatlarda çalışan gemi adamlarının da deniz hizmetlerinin hesaplanması kolaylıkla sağlanabilecektir. Kamu tarafından gerek güvenlik gerekse mali açıdan yapılabilecek incelemelerde bilgiye ulaşılması daha da kolaylaşmıştır.

Denizcilik Müsteşarlığı sunduğu hizmetleri çevrimiçi ortama taşıyarak, web üzerinden doldurulan elektronik formlar ve elektronik veri değişimi yöntemleri ile bürokrasinin asgariye indirilmesi, vatandaşlarımıza ve iş dünyasına hızlı ve kaliteli hizmet sunmayı amaçlamaktadır.

"Kamu hizmetlerinin sanal ortama taşınması" olarak ifade ettiğimiz bu süreçte, ülkemizde kamu hizmetlerinin sunumunda yepyeni bir dönem açılmaktadır. Elektronik işlemler çerçevesinde, bugüne kadar hayata geçirilen e-tahsilat ile diğer hizmetlerimizin, vatandaşlarımıza sağladığı kolaylığı yavaş yavaş görmeye başlıyoruz. Artık Liman Başkanlıklarımızda kuyruk bekleme anlayışı tarihe karışmıştır. Bilgisayar kullanan vatandaşlarımız ve sektör temsilcilerimiz hizmetlerimize internet üzerinden ulaşmaya başlamıştır.

Geçmişte, basit bir işlem için saatlerini, günlerini harcamak zorunda olan, hatta şehirlerarası yolculuk yapmak durumunda kalan sektör temsilcilerimiz, bugün bulundukları yerlerden, evlerinden, ofislerinden pek çok hizmetimize ulaşabilir hale gelmişlerdir.



Amatör Denizcilik

Denizciliği sevdirmek, denize olan ilgiyi ve alakayı arttırmak amacıyla, çağdaş, muhatabına güvenen bir anlayışla hazırlanan "Özel Teknelerin Donatımı, Kaydı ve Belgelendirilmesi ile Özel Tekneleri Kullanacak Kişilerin Yeterlikleri Hakkında Yönetmelik" 2008 yılında yayımlanmıştır. 2002 yılı öncesinde toplam yaklaşık 42.000 adet Amatör Denizci Belgesi düzenlenmişken, 2002 yılından bu güne kadar 76.000 adet belge düzenlenerek, Amatör Denizci Belgesine sahip vatandaş sayısı 118.000 lere ulaşmıştır.

Ayrıca, Amatör Denizcilik sınavları on-line olarak yapılmaya başlanmış olup, sınava girmek isteyen vatandaşlarımız bilgisayar ortamından sınav başvurusu yaparak, yine bilgisayardan kendisi için uygun olan bir tarihe sınav randevusu alabilir hale gelinmiştir. Denizcilik Müsteşarlığınca Ankara'da, hem kamu çalışanları hem de diğer vatandaşlarımız için on-line sınav merkezi açılmıştır.





Denizciliğimizin Anadoluda yaşayan insanımıza sevdirilmesi ve tanıtılması adına çeşitli illerimizde Denizcilik Bayramı etkinlikleri düzenlenmiştir. 2004 yılında Şanlıurfa'da, 2005 yılında Van'da, 2006 yılında Adıyaman'da, 2007 yılında Erzurum'da, 2008 yılında Kırşehir'de ve son olarak 2009 yılında Kırşehir ve Elazığ illerimizde denizcilik bayramı coşkuyla kutlamıştır.

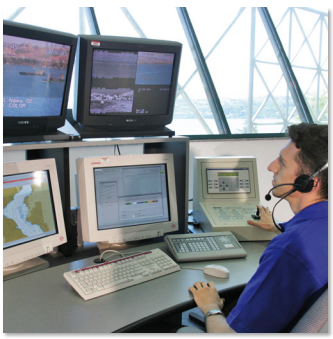
Engelli Vatandaşlarımız İçin Engelsiz Ulaşım

Türkiye'de hareket kabiliyeti sınırlı ve engelli vatandaşlarımızın denizyolu ulaşımından özellikle de kentiçi denizyolu yolcu taşımacılığından engelsiz, etkin ve rahat bir şekilde daha fazla yararlanmaları ve bu konudaki standartların yükseltilerek AB normlarına uygun hale getirilmesi amacıyla bir proje başlatılmıştır.

Proje kapsamında, mevcut durumun ortaya koyulması için Türk liman/iskele ve gemi yapıları incelenmiş, toplanan veriler ışığında Türkiye'de yapılabilecek düzenlemeler belirlenmiştir.

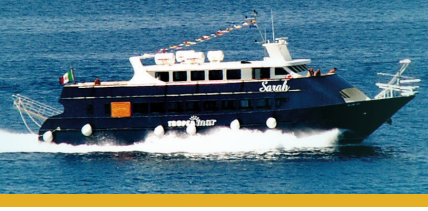
Belirlenen bu düzenlemeler yolcu gemileri, vapurlar ve deniz otobüslerine iniş ve biniş rahatlığı sağlamanın yanında yolculuk esnasında da rahatça hareket edebilme imkan ve kabiliyetlerinin de bu vatandaşlarımıza kazandırılması amaçlanmıştır.











KIYI EMNİYETİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğünün ana statüsünde, denizlerimizde ve kara sularımızda seyreden Türk ve yabancı bayraklı gemilerin seyir güvenliğine yardımcı olmak, kıyı emniyeti ve gemi kurtarma hizmetleri yapmak ve bunlarla ilgili cihaz ve tesislerini kurmak, işletmek, can, mal ve gemi kurtarmak, yardım, çeki, batık çıkarmak ve bunlarla ilgili römorkaj ve dalgıçlık hizmetlerini yürütmek, güvenli seyre yönelik kurulmuş ve kurulacak olan sahil telsiz istasyonları, Otomatik Tanımlama Sistemi, dGPS ve benzeri sistemlerle ilgili her türlü yatırımı yapmak ve tekel şeklinde işleterek seyir emniyetini artırmak olarak faaliyetleri tanımlanmaktadır.

Kısaca Kuruluşun verdiği hizmetler 5 ana grupta toplanabilir:

- Belirlenen Saha İçerisinde Tekel Olmak Üzere Tüm Denizlerde Gemi Kurtarma
- Tahlisiye (Can Kurtarma)
- Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Otoritesi
- Fenerler idaresi
- Deniz Haberleşmede Hesaplaşma Otoritesi Ve Navteks Yayın Koordinatörü

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğümüzce;

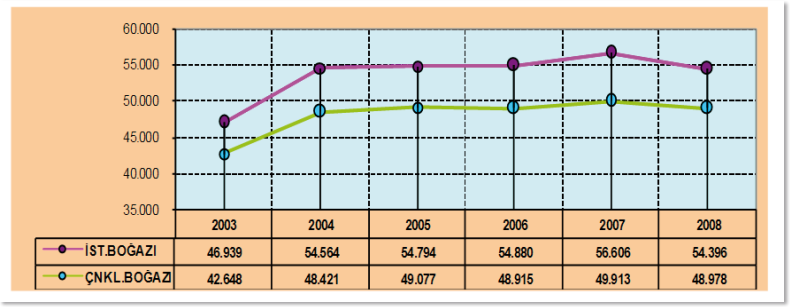
- Gemi kurtarma-yardım ve Tahlisiye (can Kurtarma) Hizmeti olarak; 2003 yılından 2009 yılının ilk on aylık dönemine kadar sırasıyla toplam 137 gemi kaynaklı kazaya müdahale edilmiş ayrıca 764 kişiye tahlisiye hizmeti verilmiştir.

- Diğer hizmetler; 2003 yılından 2009 yılının ilk on aylık dönemine kadar toplam 5.797 adet gemiye refakat, 2.906 adet gemiye römorkaj, 94 adet gemiye çeki ve 38 adet balık adam hizmeti verilmiştir.

Türk Boğazlarından gemi geçişlerinde 2003 yılı itibariyle yıllık ortalama

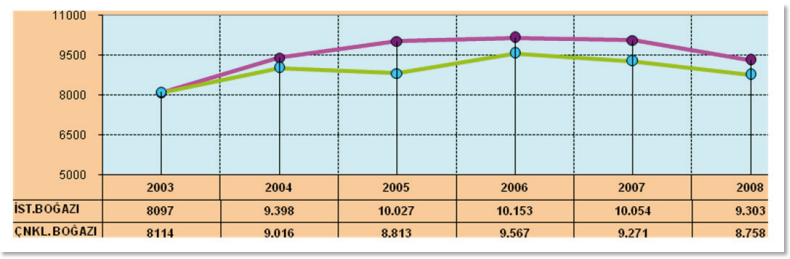
% 10 artış olmakla birlikte TBGTH sisteminin devreye girmesi ile seyir emniyetinden taviz verilmeden günlük Türk Boğazlarından ortalama Her 9 dakikada bir gemi, her 50 dakikada bir tehlikeli yük taşıyan gemi yılda ortalama 50.000 adet gemi ve her biri yüzer bomba olarak tabir edilen 9.000 civarında gemi ile 150 milyon ton tehlikeli yük, Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri tarafından zararsız olarak emniyetle geçirilmiştir.

Yıllar İtibariyle Boğazlardan Geçen Gemi Adet Grafiği



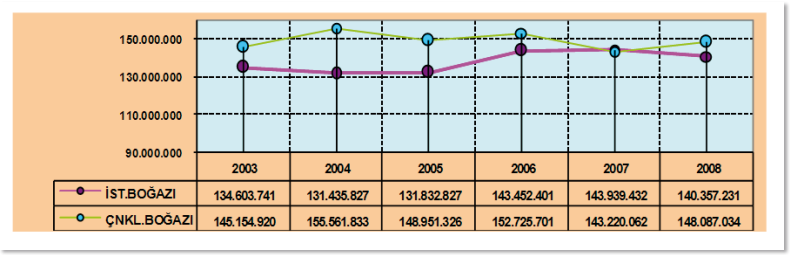
	2003	2004	2005	2006	2007	2008
İST.BOĞAZI	46.939	54.564	54.794	54.880	56.606	54.396
ÇNKL.BOĞAZI	42.648	48.421	49.077	48.915	49.913	48.978

Yıllar İtibariyle Boğazlardan Geçen Tehlikeli Yük Taşıyan Gemi Adet Grafiği



	2003	2004	2005	2006	2007	2008
İST.BOĞAZI	8097	9.398	10.027	10.153	10.054	9.303
ÇNKL.BOĞAZI	8114	9.016	8.813	9.567	9.271	8.758

Yıllar İtibariyle Boğazlardan Taşınan Tehlikeli Yük (M/Tons) Grafiği



	2003	2004	2005	2006	2007	2008
İST.BOĞAZI	134.603.741	131.435.827	131.832.827	143.452.401	143.939.432	140.357.231
ÇNKL.BOĞAZI	145.154.920	155.561.833	148.951.326	152.725.701	143.220.062	148.087.034

Ayrıca, Seyir Emniyetinin Artırılmasında Hizmet Bütünlüğü Sağlanması Amacıyla Deniz Haberleşme Hizmetleri Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğümüze bağlanmıştır.

Seyir emniyetinin artırılmasında hizmet bütünlüğü sağlanması amacıyla Deniz Haberleşme Hizmetleri Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğümüze bağlanmıştır. Böylece uydu üzerinden verilen deniz haberleşme hizmetleri hariç "deniz haberleşme ve seyir güvenliği hizmetleri" Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'ne devredilmiştir. Türk Radyo ile Navteks Koordinatörlüğü ve Deniz Haberleşme Hesaplaşma Otoritesi (TR01) 01.07.2005 tarihinde yürürlüğe giren protokol ile fiilen Kuruluşumuza geçerek bu kapsamda verilen hizmetlerde bütünlük sağlanmıştır. Ayrıca, Telsiz İşletme Müdürlüğü'nde (Türk Radyo) 490 ve 4209,5 kHz üzerinden Uluslararası Denizcilik Örgütünün (IMO) tavsiye kararları doğrultusunda Türkçe yayına başlanmıştır.

5089 Sayılı Elektronik Haberleşme Kanunu İle Artık Telsiz Haberleşme Sistemleri Kurma Ve İşletme Ruhsatlarını Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü Verecek.



05 Kasım 2008 tarihinde kabul edilen ve yürürlüğe giren kanun ile; Her çeşit deniz ve hava bandı telsiz haberleşme sistemlerini kurma, kurdurma, kullanma izinlerini verme, ruhsatlandırma, deniz bandı telsiz haberleşme ve seyrüsefer cihazlarına çağrı kodu ve benzeri tahsis ve tescil işlemleri (MMSI Numarası Verme) ile Amatör Telsizcilik Belgesi verilmesi, işlemleri Telsiz İşletme Müdürlüğü tarafından yerine getirilmektedir.

"151 Alo Kıyı Emniyet" Hizmete Girmiştir.

Böylece, ücretsiz olan 151 özel bildirim numarası ile olası gemi ve can kurtarma olayları gibi acil durumların zamanında ihbar ve müdahalesinin sağlanabilmesi ile denizcilerimizin huzurlu ve güvenli seyir yapabilmeleri için 24 saat 7 gün boyunca dinleme yapılmaktadır.

Tarihi Fenerler Türk Turizmine Kazandırılmıştır.

Böylece, tarihi fenerler yerel yönetimlerle işbirliği yapılarak fener turizmi başlatılmış ve bu kapsamda Şile Feneri, Rumeli ve Anadolu Fenerleri ve son olarak da kiraya verilen Çanakkale, Ayvacık İlçesi Bektaş Köyünde bulunan Sivrice Deniz Feneri halkımızla buluşmuş ve Deniz Feneri Kütüphanesine dönüştürülmüştür. Böylece yöre ekonomisine ve kültürüne katkı sağlanmıştır. Ayrıca kaynakları etkin kullanma kapsamında genellikle fenerlerin üzerinde kurulu bulunduğu gayrimenkulleri kar eden birer işletme haline dönüştürerek üzerinde hizmete mütaallik tesislerin kontrol ve işletmesi Kuruluşta kalmak üzere turizm amaçlı kiraya verilerek 76 kişiye dolaylı istihdam sağlanmıştır.

Liman Kontrol Ve Hızlı Tahlisiye Botlarının Kullanımıyla İlgili İl Çevre Ve Orman Müdürlüğü İle Sözleşme Yapılmıştır.

Denizlerimizdeki faaliyetlerin mevzuat çerçevesinde düzenli olarak denetlenebilmesi ve meydana gelebilecek deniz kazalarında oluşabilecek kirliliğin tespitinin yapılabilmesi için gerekli deniz araçlarının temini için Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğümüze ait liman kontrol ve hızlı tahlisiye botlarının kullanılması yönünde T.C. İstanbul Valiliği İl Çevre Ve Orman Müdürlüğü ile KEGM arasında sözleşme imzalanmıştır.

Operasyonel Faaliyetlerde İyileştirme Sağlandı

Operasyonel Faaliyetlerde İyileştirme Sağlanmıştır. Böylece, fener arızalarına müdahalede dünya standartlarının üzerine çıkılarak, fenerlerin kullanılabilirlik oranı %70' ten % 99,82 olan IALA standardına çıkarılmış, fener arızalarına müdahale süresi 20 günden 1.8 güne indirilmiştir. Can kurtarma hizmetlerinde müdahaleye hazırlık süresi 6 dakikaya, gemi kurtarma operasyonlarında müdahaleye hazırlık süresi 15 dakikaya indirilmiştir.

KEGM' de E-Kıyı Emniyet Dönemi

Ayrıca, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nde E-Kıyı Emniyet Dönemi Başlatıldı. Böylece, 1 Temmuz 2004 tarihinde www.kiyiemniyeti.gov.tr / www.dgcs.gov.tr adresleri ile devreye sokulmuş olan interaktif web sayfasından Genel Müdürlük ile ilgili tüm bilgilere halkımızın ulaşması ve bilgilendirilmesi sağlanarak bürokrasiden kaynaklanabilecek tüm kayıpların önüne geçilmiştir.

KEGM Organizasyon Yapısında İyileştirme

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü organizasyon yapısında iyileştirme yapıldı. Böylece, Kuruluş organizasyonunda ve idari yapılanmada, sisteme hız ve etkinlik sağlamak üzere yapılan köklü değişikliklerle, Genel Müdürlüğün daha dinamik bir yapıya kavuşması sağlanmıştır. Daire Başkanlıkları sayısı 14'den 11'e indirilmiş, 9 Taşra müdürlüğünden 7 tanesi kapatılmış, 10 adet Kara Tahlisiye istasyonlarından 5'i kapatılmış ve deniz araçları lojistiği tek bir enspektörlük altında

toplanmıştır. Personel Dairesi Başkanlığı "İnsan Kaynakları Dairesi Başkanlığı" olarak yeniden yapılandırılmıştır.

Yenilenebilir Enerji Kaynaklarından Yararlanılmaktadır





Ayrıca, Seyir yardımcılarımızın daha temiz, uygun maliyetli ve çevre dostu sistemlerle çalıştırılabilmesi amacıyla mümkün olduğu kadar yenilenebilir enerji kaynaklarından faydalanma yönünde adımlar atılmaktadır.

Eski sistemlerle (Asetilenli-Bütangazlı v.s) çalışan sinyaller güneş enerjili sisteme çevrilmekte ve (tarihinde ilk defa) 2003 yılından bu yana rüzgar jeneratörlerinden de faydalanılmaktadır. 1997 yılında yenilenebilir enerji kaynaklarından yararlanma oranımız % 25 iken, bugün (Eylül 2009) itibariyle bu oran % 65 olmuştur.

Balıkadam Hizmetlerimiz Tescillendi

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğümüzün balıkadam hizmetleri tescillendi. Uluslararası standartlara uygun olarak balıkadam hizmetleri vermeyi sürdüren Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğümüz 23 Mayıs 2006 tarihi itibarı ile Türk Lloyd'u ve DET NORSKE VERİTAS tarafından sualtı sörveyi servis sağlayıcı kuruluş olarak sertifikalandırılmıştır. Bundan böyle yapılan dalışlar sonrasında üretilen raporlar "uluslararası standartlarda", olarak kabul görecektir.

Denizcilik Araştırmalarına Büyük Destek, Alemdar II Gemisinin İstanbul Üniversitesine Devri

Ayrıca, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğümüzde Laid-Up statüsünde bulunan Alemdar II Gemisi, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve Araştırmacılığı Enstitüsüne Dışişleri Bakanlığı'nın talepleri doğrultusunda, Ege ve Akdeniz'deki Uluslararası sularda araştırma yapmak, bayrak göstermek, Karadeniz'de, Marmara'da ve İstanbul Boğazında devam eden proje çalışmalarını kesintisiz sürdürebilmek amacıyla iz bedelle devredilmiştir.

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün Uluslararası Alandaki Başarıları

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü uluslararası alanda da başarılar sağlamıştır. Bu bağlamda;

• Can-mal ve gemi kurtarma hizmetlerinde gösterilen başarılar Bulgaristan ve Ukrayna hükümetleri tarafından da takdir edilerek resmi teşekkür ve takdir mektupları ile memnuniyetleri iletilmiştir.

• IMO gibi uluslararası denizcilik örgütlerine ev sahipliği yapmıştır.

• Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü Uluslararası Seyir Yardımcıları ve Fener Otoriteleri Birliği'nin (IALA) Shanghay'da yapılan 16. Genel Kurulu'nda alınan kararla, IALA Konseyinde 2006 -2010 yılları arasında Ülkemizi temsil etmektedir.

• 2012 yılında yapılacak olan Uluslararası VTS sempozyumunun Türkiye'de yapılmasına IALA Konseyinde karar verilmiştir.

• 2012 yılında Uluslararası IALA Gemi Trafik Hizmetleri Komite toplantısı Türkiye'de yapılacaktır.

Doğal Afetlerde Haberleşme İmkanları Artırıldı.

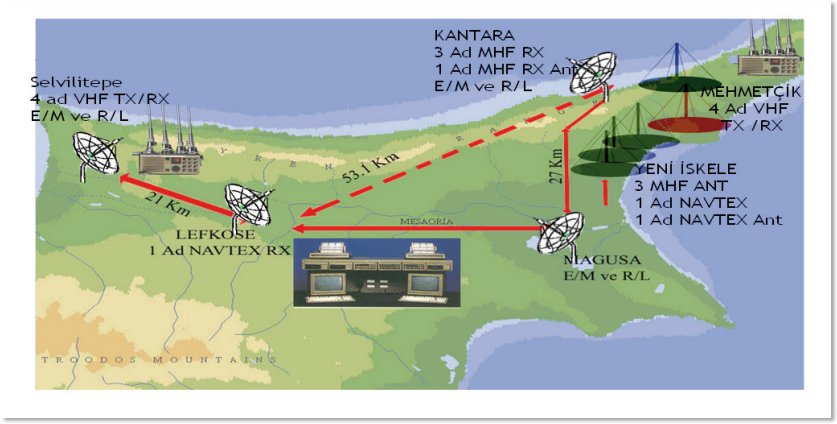
Bu bağlamda, Acil durumlarda Sivil Savunma Genel Müdürlüğü haberleşme sisteminin desteklenmesi ve alternatif oluşturulması amacıyla iki kuruluş arasında VHF/MF/HF telsiz imkanlarının ortak kullanımı için protokol imzalanmıştır. (03.01.2006)

2 Adet Yeni İnşa Fi-Fi 1 Römorkörü Türk Boğazlarında Hizmete Girdi



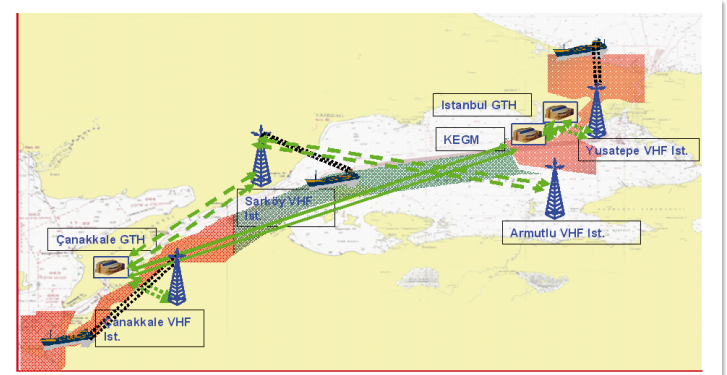
Bu bağlamda klasik, söndüren römorkörlerinden gerek çeki gücü (70 bp), gerek püskürtme kapasitesi (2400 m3/h), gerekse manevra kabiliyeti bakımından mutlak üstünlüğü olan 2 adet yeni inşa fi-fi 1 römorkörü 15 Temmuz 2005 tarihinde hizmete girmiştir.

Deniz Haberleşmesinde KKTC Denizde Daha da Güçlendirildi



Bu kapsamda, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyetinin Akdeniz'de güçlendirilmesi amacıyla Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından finanse edilen "Kıbrıs Türk Radyo" projesi tamamlanarak 31 Mart 2006 tarihinde hizmete girmiştir.

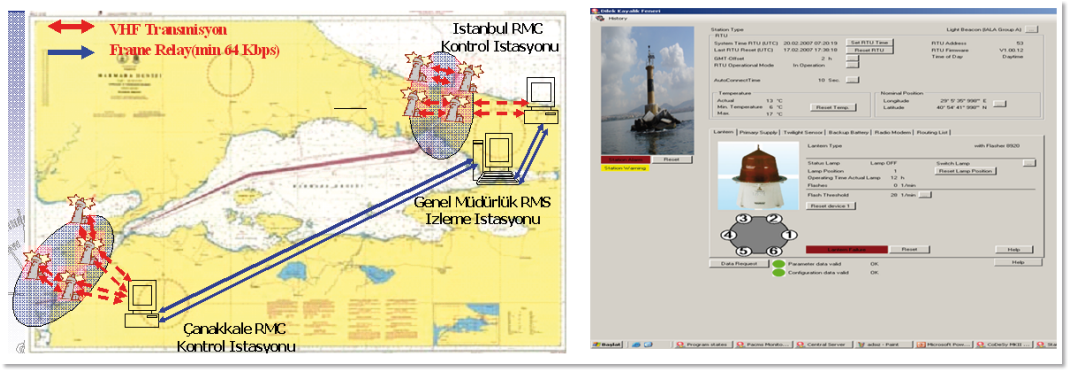
VHF Acil Haberleşme Sistemi İle Türk Boğazları Bölgesinde Denizde Kesintisiz Haberleşme Sağlanmıştır.



Bu sistem ile Türk boğazları ve Marmara denizini kapsayan mevcut TBGHT sisteminin bağımsız yedeği olan, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü kriz merkezinden kontrol edilebilen, deprem gibi olağanüstü hallerde haberleşmenin devamlılığını sağlayan ve ses kaydı yapılabilen haberleşme sistemi devreye alınmıştır.

2006 'da devreye alınan TBGTH VHF acil haberleşme sistemine Armutlu-Şarköy VHF istasyonu eklenerek yedeklenmesi sağlandı. Bu sistem ile İstanbul-Çanakkale Boğazları ve Marmara Denizini kapsayan mevcut TBGTH Sisteminin bağımsız yedeklemesi, kriz merkezinden kontrolü, deprem gibi olağanüstü hallerde haberleşmenin devamlılığı sağlanmaktadır.

Fenerlerin Uzaktan Kumanda Projesi 1.Etabı Tamamlanmıştır. Böylece Türk Boğazlarındaki Fenerler Elektronik Olarak İzlenerek Seyir Emniyeti Arttırılmıştır.



Seyir güvenliğinin arttırılması, kıyıda tesis edilmiş merkezler vasıtası ile gemilerin takip edilmesi, deniz araçlarıyla diğer gemi ve kıyı birimleri arasında gerçek zamana yakın bir bilgi akışının sağlanması herhangi bir tehlike durumunda seyir yardımcılarından kaynaklanan olumsuzlukların önlenebilmesi amacıyla kademeli olarak tüm Seyir Yardımcılarının Uzaktan İzlenmesi projesine geçilmesi hedeflenmiştir. Türk boğazlarında hizmet veren seyir yardımcısı sistemleri arızalarının süratle tespiti ve arızanın hemen giderilmesi için toplam 85 adet fenerin "uzaktan kumanda sistemi" ile kontrol edilmesi projesi 1. etabı 2006 yılında tamamlanmıştır.

2008-2009 yılları programı Karadeniz, Marmara, Ege denizini kapsayan 2. etap 185 adet fenerin uzaktan izlenmesi sistemin kurulumu işi sözleşmesi 1.164.069,72 EURO+KDV bedel üzerinden 14/11/2008 tarihinde imzalanmıştır. 2011-2013 Yılları programına alınan Ege ve Akdenizi kapsayan 3. etabın tamamlanması ile Türkiye sahillerinde Kuruluşumuz sorumluluğunda bulunan tüm seyir yardımcıları uzaktan kumandalı olması sağlanacaktır.

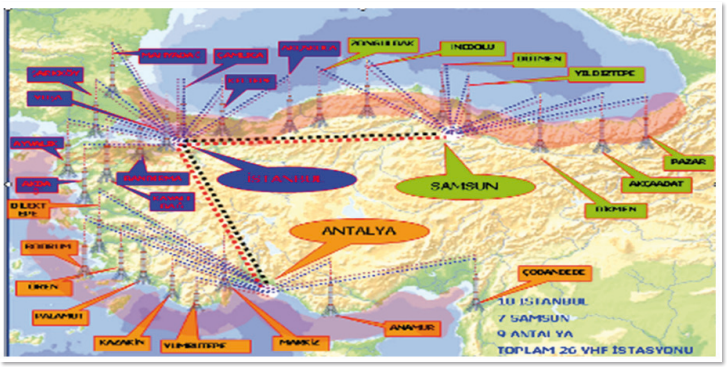
Bulunduğumuz Coğrafyada İlk Ve Tek Olan 2 Adet Fi- Fi 2 Römorkör Hizmete Girmiştir.

Tüm Türkiye kıyılarında olası can, mal ve çevre olaylarına müdahale edebilecek özellikle saatte 7200 m3 su basabilen 2 adet Fi-Fi 2 römorkörü filomuza katılmıştır.





VHF Deniz Haberleşme Sistemi



Ayrıca, 1982 yılında kurulumuna başlanan ve 26 İstasyonda Kurulu bulunan VHF sistemi ekonomik ömrünü tamamlamış olup, yeni teknolojiye uyumlu 80 adet Kara Tipi VHF deniz bandı cihazı ve 80 adet VHF anteninin alımı ile DSC ve Remote Kontrolü sağlayan yazılım ve donanımın temini planlanmıştır. Ayrıca, ekonomik ömrünü tamamlamış olan yazılım ve donanımlar günün teknolojisine uygun hale getirilmesi hedeflenmiştir. VHF Deniz haberleşme Projesi 1.950.000 EURO bedelle yüklenici firmayla sözleşmesi yapılmış olup, 2008 yılında tamamlanmıştır.

Deniz Kirliliğine Müdahale Yatırımı Yakıt Toplama Gemisi



Boğazlar bölgesinde oluşabilecek deniz kazalarında can ve mal emniyeti ile çevre koruma, fenerlerin bakımı faaliyetlerini yürütebilecek manevra kabiliyeti yüksek, 15 ton kaldırma kapasiteli kreyni ve deniz yüzeyindeki yağ, yakıt gibi petrol türevi atıkları kendi bünyesinde toplayıp ısıtarak transfer yapabilecek özelliklerde bir yakıt toplama gemisi, öncelikle tekel sahamız olan İstanbul ve Çanakkale Boğazları, Marmara Denizi ile sahillerimizde kurtarılan gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğini önlemek için görevlendirilecektir.

Yakıt Toplama Gemisi Temini işinin sözleşmesi 26/08/2008 tarihinde 4.994.000 EURO bedel üzerinden imzalanmış ve Ağustos 2009 tarihinde Kızağa koyma gerçekleştirilmiştir. 2010 yılında filoya katılması planlanmaktadır.

Deniz Haberleşme Altyapısının Modernizasyonu

Deniz Haberleşme alt yapısının modernizasyonu projesi kapsamında 6 adet verici 5 kw MF-HF verici, 15 adet alıcı, 1 adet Navteks cihazı (1 kw) ile 4 adet 490/518 kHz'i aynı anda alabilen Navteks alıcı cihazları ile 2 adet vertical log peryodik anten ile 1adet HF Rx anteni yeniden kurulacaktır. Projenin maliyeti 3.050.000 € olarak onaylanmış olup, Eşleştirme (Twinning) ve Ekipman Temini (Supply) olmak üzere iki bölümden oluşmaktadır. 250.000 € olan Eşleştirme bölümünün tamamı AB tarafından, 2.800.000 € olan Ekipman Temini bölümünün %25'ine denk gelen 700.000 € kısmı Kuruluşumuz öz kaynaklarımızdan %75'ine tekabül eden 2.100.000 € ise AB fonlarından karşılanacaktır.

İhale, Merkezi Finans ve İhale Birimi (CFCU) tarafından yapılacak olup, Kamu İhale Kanunu'ndan bağımsız olacaktır.

Projenin gerçekleştirilen ekipman temini ihalesi iptal edilmiş olup yeniden ihaleye çıkılabilmesi için teknik şartname revize edilerek CFCU vasıtasıyla delegasyona gönderilmiştir. 07/10/2009 tarihinde CFCU tarafından projenin Supply bileşeni için ihale dokümanı tekrar yayınlanmış olup, 02/11/2009 tarihinde firmalar tarafından site visit yapılacak ve 07/12/2009 tarihinde de ihale, komite tarafından değerlendirilecektir.

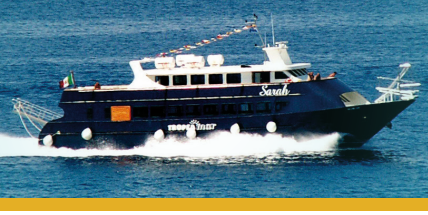
Çok Maksatlı Tahlisiye Botu 4 Adet

Çok Maksatlı Hızlı Tahlisiye botları ile Türk Boğazlarında, Marmara Denizinde ve yetki sahamız içindeki mevkilerde oluşabilecek kazalarda ve diğer hallerde can kurtarmak amacıyla arama ve kurtarma çalışmalarını yapmak amaçlanmıştır.Çok Maksatlı Hızlı Tahlisiye botları; tüm denizlerde, çok ağır hava koşullarında çalışabilecek şekilde dayanıklı ve yüksek süratlere erişebilmek üzere dizayn edilecektir. Botlar bütün deniz şartlarında, kendi kendine düzelebilme (Self Righting) özelliğine sahip ve yüksek süratlerde de kolaylıkla manevra edilebilir olacaktır. Tedarik edilecek botların sakin suda yüksek sürat yapabilecek ve maksimum hızda seyir yaparken mümkün olan en fazla sürede faaliyetlerini sürdürebilecek özellikte olması planlanmaktadır. 23.10.2009 tarihinde 14.564.000 Euro bedel üzerinden sözleşme imzalanmıştır.



Proje Maliyeti : 35 Milyon TL

Proje Dönemi: 2009-2011



Gerçekleştirilmesi Planlanan Önemli Yatırımlar

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü Kurtarma ve Yangın Söndürme römorkörleri, hızlı tahlisiye botları, Gemi Trafik Hizmetleri ve Seyir Yardımcıları ile Türk Boğazlar Bölgesinde deniz çevresinin ve seyir emniyetinin arttırılmasında etkin rol oynamaktadır.Söndüren tipi römorkörlerin sevk sistemlerinin eski olması, yangın söndürme kapasitelerinin ve çeki güçlerinin düşük olması, manevra kabiliyetlerinin hizmet ihtiyaçlarına cevap vermemesi ve yaşlarının ortalama 27 yıl oluşu nedeniyle bakım onarım masraflarının yüksek olması, Liman Kontrol Botlarının da günümüz motorbotlarına göre hızının düşük, yaşları itibariyle yedek parça bakım onarım masraflarının yüksek olmasından dolayı mevcut araçların elden çıkarılması ve hizmetlerin etkin bir şekilde yerine getirilmesi için filonun modernizasyonu gerekliliği ortaya çıkmıştır. Ayrıca teknik vasıfları yetersiz araçların elden çıkartılması 2003, 2004, 2005 yılı Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu önerilerinde de yer almıştır.

Çok Maksatlı Tahlisiye Botu 2 Adet



Proje Maliyeti: 25 Milyon TL

Proje Dönemi: 2013-2015

Römorkör Temini Projesi 4 Adet



Proje Maliyeti: 60 Milyon TL

Proje Dönemi: 2010-2012

4 Adet Hizmet Botu Temini



Proje Maliyeti: 8 Milyon TL

Proje Dönemi: 2012-2013

2 Adet Fener Bakım ve Transfer Botu



Proje Maliyeti: 1,5 Milyon TL

Proje Dönemi: 2010

DLH İNŞAATI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

DİDİM YAT LİMANI



Denizde 600 ve karada 600 yat kapasiteli Didim Yat Limanı 75 Milyon Dolar'lık yatırım yapılmak suretiyle Mayıs 2009 tarihinde (YİD Modeliyle) tamamlanarak işletmeye açılmıştır.

Yat Limanının işletme süresi 22 yıl 6 ay'dır.

ESKİFOÇA'YA YENİ BALIKÇI BARINAĞI

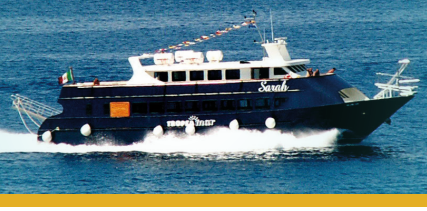


150 adet balıkçı motorunun barınacağı İzmir Eskifoça Balıkçı Barınağına, 400 metre uzunluğunda çelik boru kazıklı iskele ve 285 metre boyunda rıhtım inşa edilmiş, 24 ay yapım süresi olan proje, 16 ayda bitirilerek hizmete sunulmuştur.

ZONGULDAK KOZLU BALIKÇI BARINAĞI



200 adet balıkçı teknesinin barınacağı Balıkçı Barınağının inşaatına 1995 yılında başlanmış olup, yıllarca sürüncemede kalan proje, hız verilmek suretiyle Ekim 2009 sonunda tamamlanmıştır.



25.200.000 TL bedelli proje bünyesinde 625 metre ana mendirek, 100 metre tali mendirek, 102 metre iskele ile rıhtımlar inşa edilmiştir.

TRABZON AKÇAABAT-AKÇAKALE BALIKÇI BARINAĞI



150 adet balıkçı motorunun barınacağı Trabzon Akçaabat-Akçakale Balıkçı Barınağı inşaatına 2008 yılında başlanılmış olup, 2009 Yılı sonunda tamamlanacaktır.

6.552.000-TL Proje bedelli Barınağın bünyesinde 425 metre ana mendirek, 130 metre tali mendirek 100 metre – 4 lük rıhtım ve 300 metre çekek yeri bulunmaktadır.

KARADENİZ'DE 16.800 KİŞİLİK İSTİHDAM

TRABZON SÜRMENE YENİÇAM TERSANE İNŞAATI



13.11.2006 tarihinde işe başlanan Trabzon Sürmene Yeniçam Tersane İnşaatı da 2009 yılı sonunda bitirilecek olup, proje bünyesinde 2250 metre ana mendirek, 352 metre tali mendirek ve 350 metre – 10 metre derinlikte rıhtım bulunmaktadır.

Sürmene Tersane Limanının geri sahasında oluşacak tersanelerde direkt 1000, dolaylı ise 4000 olmak üzere toplam 5000 kişiye istihdam sağlanacak, 10.000 DWT'a kadar gemilerin inşasının yapılabileceği, tam kapasite ile çalışılması durumunda yıllık 100.000 DWT üretim yapılabilecektir. Tersaneden elde edilecek gelir takriben yıllık 130.000.000 ABD Doları olacak, bölge ve ülke ekonomimize ciddi katkılar sağlanacaktır.

SAMSUN TEKKEKÖY MENDİREK VE TERSANE LİMANI İNŞAATI



13.03.2008 tarihinde işe başlanan Samsun Tekkeköy Mendirek ve Tersane Limanı İnşaatı da 2010 yılı sonunda bitirilecek. Proje bünyesinde 1800 metre ana mendirek 200 metre tali mendirek ve 400 metre –10 metre derinlikte rıhtım bulunmaktadır.

Tekkeköy Tersane Limanında direkt 1500 dolaylı 6000 olmak üzere toplam 7500 kişiye istihdam sağlanacak, kapasiteleri 50.000-170.000 DWT (ortalama 110.000 DWT) gemilerin inşasını yapabilecek 4 adet tersanede yıllık 440.000 DWT üretim karşılığında ortalama 500 Milyon ABD Doları gelir elde edilmesi hedeflenmektedir.

KARADENİZ EREĞLİSİ TERSANELER BÖLGESİ MENDİREK VE TERSANE LİMANI İNŞAATI



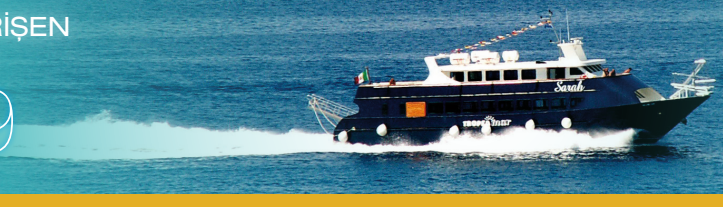
30.04.2007 tarihinde işe başlanan, Karadeniz Ereğlisi Tersaneler Bölgesi Mendirek ve Tersane Limanı İnşaatının da 2010 yılı sonunda tamamlanması hedeflenmektedir. Proje bünyesinde 370 metre ana mendirek 260 metre tali mendirek bulunmaktadır.

Hali hazırda bölgede maksimum tek parçada 10.000 DWT'lik gemi inşa kapasitesi projenin hayata geçirilmesi ile tek parçada 50.000 – 75.000 DWT'a çıkacak olup, yıllık toplam kapasite 450.000 DWT olacak ve yıllık 450 Milyon ABD Doları gelir elde edilebilecek, 4800 kişiye istihdam sağlanacaktır.

TURİZMİN LOKOMOTİFİ YAT LİMANLARI ARTIYOR.

Yıllık 3,5 Milyar Dolar'lık gelir 8,5 Milyar Dolar'a çıkacak…

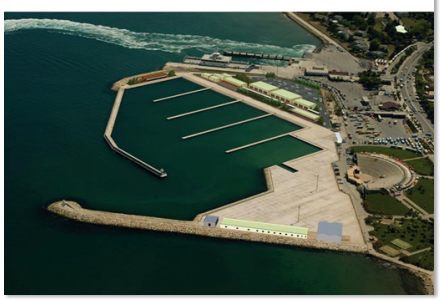
Yap-İşlet-Devret Modeli İle İhale Edilerek İnşaatları Devam Eden Projelerin Toplam Yatırım Bedeli 120 Milyon ABD Doları olup, toplam yat bağlama kapasitesi 3770'dir.



- Yalova Yat Limanı 245 Yat kapasiteli
- İzmir Çeşme Yat Limanı 400 Yat Kapasiteli
- İzmir Sığacık Yat Limanı 400 Yat Kapasiteli
- Muğla Datça Yat Limanı 250 Yat kapasiteli
- Muğla Dalaman Yat Limanı 700 Yat kapasiteli
- Antalya Kaş Yat Limanı 400 Yat kapasiteli
- Antalya Alanya Yat Limanı 275 Yat kapasiteli
- Antalya Gazipaşa Yat Limanı 200 Yat kapasiteli
- Mersin Yat Limanı 500 Yat kapasiteli
- Muğla Ören Yat Limanı 200 Yat Kapasiteli
- Mersin Kumkuyu Yat Limanı 200 Yat kapasiteli



Sığacık Yat Limanı



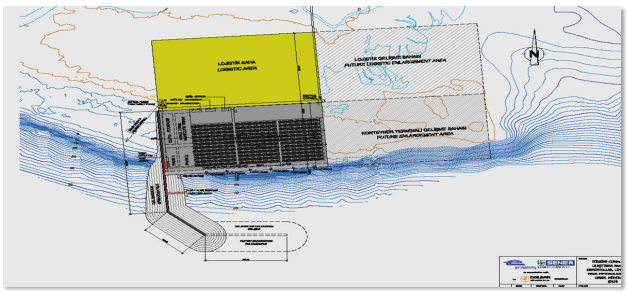
Yap-İşlet-Devret Modeli İle İhale Edilecek Projelerin Toplam Yatırım Bedeli 230 Milyon ABD Doları, toplam yat kapasitesi 3085 olup, ihale hazırlık süreçleri devam etmektedir.

- Trabzon Yat limanı 175 Yat kapasiteli
- Tekirdağ Yat Limanı 175 Yat kapasiteli
- Silivri Yat Limanı 450 Yat kapasiteli
- Balıkesir Avşa Adası Türkeli Yat Limanı 200 Yat kapasiteli
- Balıkesir Burhaniye Yat Limanı 300 Yat kapasiteli
- İzmir Yenifoça Yat Limanı 330 Yat kapasiteli
- İzmir Karaburun Yat Limanı 280 Yat kapasiteli
- İzmir Çeşme-Şifne Yat Limanı 700 Yat kapasiteli
- İzmir Seferihisar Ürkmez Yat Limanı 475 Yat kapasiteli

TÜRKİYE ANA KONTEYNER LİMANLARINA KAVUŞUYOR

Uluslar arası konteyner taşımacılığına uyumlu altyapının gerçekleştirilmesi amacıyla yeni limanlar planlanmıştır.

TÜRKİYE'NİN BATIYA AÇILAN DENİZ KAPISI: ÇANDARLI LİMANI



Egede Hubport Olarak Konteyner Taşımacılığına Hizmet Eden Liman Kompleksi, Akdeniz üzerinden geçen Ana Konteyner Taşımacılık hattından uzaklık açısından bölgedeki Pire Limanı ile aynı sapma mesafesinde; Ayrıca Akdeniz-Asya erişiminde Pire Limanına göre çok daha avantajlı konumdadır.

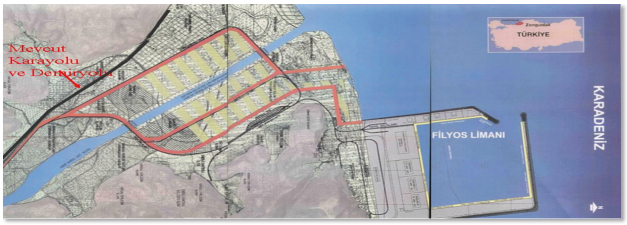
Kapasitesi;

- I. Aşama : 2.000.000 TEU/Yıl
- II. Aşama : 2.000.000 TEU/Yıl
- Toplam : 4.000.000 TEU/Yıl

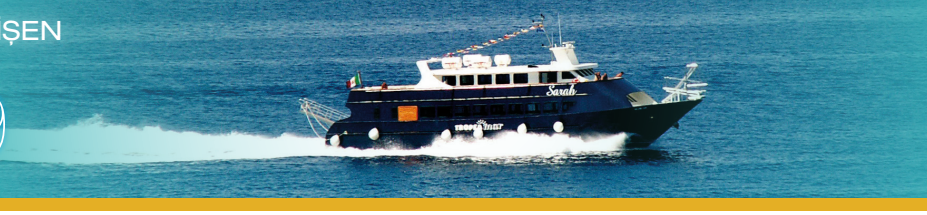
Aşamalı olarak yapılacak revizyonlarla kapasitenin, **12 Milyon TEU/Yıl'a** çıkarılması hedeflenmektedir.

Kamu kaynakları ile dalgakıran yol bağlantıları gerçekleştirilerek YİD Modeli üzerinden limanın tümünün inşa ve işletilmesi planlanmıştır. Yatırım programında yer alan proje için gerekli kaynak sağlanmış, ihale hazırlıkları başlamıştır.

TÜRKİYE'NİN KARADENİZ'E AÇILAN DENİZ KAPISI: FİLYOS LİMANI



Batı Karadeniz'de Kuzey güney aksında intermodal taşımacılık liman kompleksi, Aynı zamanda Serbest Bölge, Sanayi Bölgesi faaliyetleri nedeniyle de Bölgesel Kalkınma Projesidir. Batı Karadeniz illerinin gelişimi ve kalkınmasında önemli bir ivme oluşturulacaktır.



Türkiye, Karadeniz alanında önemli stratejik kazanımlar sağlayacak, kıtalararası ulaşımda söz sahibi olacak ve boğazların karşı karşıya kaldığı tehdit azalacaktır.

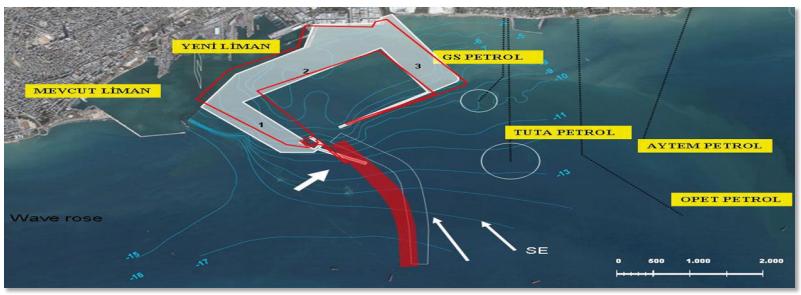
Cevher, Konteyner, akaryakıt gibi çeşitli yük türlerine hizmet verecek olup, 25 milyon ton /yıl kapasiteye sahip olacaktır.

Mevcut Karayolu ve Demiryoluna Bağlantı için 1 Km. lik ilave hatlar yapılacaktır. Islah edilecek Filyos Çayı üzerinden iki adet köprü geçişi sağlanacaktır.

- 3 adet 50.000 DWT Konteyner Gemisi
- 4 adet 30.000 – 100.000 DWT Cevher Gemisi
- 2 adet 90.000 DWT Sıvı Yük Gemisi
- 4 adet 30.000 DWT Kuru Yük Gemisi

hizmet görebilecektir.

TÜRKİYE'NİN VE ORTA ASYA'NIN AKDENİZE AÇILAN DENİZ KAPISI: MERSİN KONTEYNER LİMANI



Doğu Akdeniz'deki limanlarımızın mevcut kapasitesinin yetersizliği ve Orta Asya ve Orta Doğu ya yönelik gelecekteki talebi karşılamak üzere, elverişli konumu nedeniyle "Konteyner Aktarma Merkezi – Hubport" olarak hizmet vermek üzere planlanmıştır.

Mevcut Liman değişik yük türlerine hizmet etmekte olup, daha iyi işletim koşullarına kavuşturulması amacıyla özelleştirilmiştir. Kapasitesi 1.300.000 TEU ya ulaşacaktır. Mersin Konteyner Limanı mevcut limanın dışında planlanmıştır. Transit ve aktarma limanı HUB PORT hizmeti sunacaktır. Nihai kapasitesi 12 milyon TEU olacaktır.

- 1. aşama : 1,7 milyon TEU/Yıl (Kamu kaynağı)
- 2. aşama : 3,4 milyon TEU/Yıl (YİD)
- 3. aşama : 5,7 milyon TEU/Yıl (YİD)
- 4. aşama : 8 milyon TEU/Yıl (YİD)
- 5. aşama : 12 milyon TEU/Yıl (YİD)

Yapımı Planlanan bu projelerle, 2035 yılı itibariyle 185 milyon ton ilave kapasite oluşturulacaktır.

KIYILARIMIZIN 30 YILLIK GELECEĞİ PLANLANIYOR

ULAŞTIRMA KIYI YAPILARI MASTER PLANI

• Kamu ve özel sektöre ait deniz ulaşımı ve taşımacılık amaçlı kıyı yapılarının envanterinin çıkarılması,

• Ulaşım sektörünü etkileyen dünyada ve bölgemizdeki jeopolitik ve sosyo-ekonomik gelişmelerin değerlendirilmesi (yurt içi gelişmeler, AB boyutu, diğer uluslar arası gelişmeler),

• Bu değerlendirmeler ışığında 2030 yılı itibariyle yük trafiği tahminlerinin yapılarak ihtiyaç duyulan ilave kapasitelerin ortaya çıkartılması,

• bu kapasitelerin mekan ve zaman olarak gerçekleştirilmesinin planlanması,

• Limanların karayolu ve demiryolu bağlantılarının irdelenerek diğer ulaştırma modlarıyla entegrasyonunun değerlendirilmesi (iç su yolları taşımacılığı da dahil),

• İdari ve hukuki düzenlemelerin değerlendirilmesi,

• Ülkemizin uluslararası ölçekte jeopolitik, sosyo-ekonomik özellikleri ile yurt içi dinamikleri ışığında 2030 yılı itibariyle gelişmekte olan ticaret, enerji, imalat, sanayi, tarım sektörlerinin ihtiyacı nedeniyle yük talep tahminlerinin yapılması.

• Mevcut Deniz Ulaşım Tesislerinin Envanteri ve Bu Tesislerin Gelişme Kapasiteleri Dikkate Alınarak Talebin Mevcut Kapasiteyi Zorladığı Ve Üzerine Çıktığı Aşamalarda Uluslararası, Ülkesel Ve Bölgesel Bazda İhtiyaç Olabilecek tevsiat ve/veya yeni tesis ihtiyacının zamana dayalı olarak belirlenmesi ve ihtiyaç duyulan verimliliğe ulaşmak amacıyla işletmecilik, idari ve hukuki düzenlemelere ait değerlendirmelerin yapılması.

TURİZM KIYI YAPILARI MASTER PLANI

• Mevcut deniz turizmi tesislerinin envanterinin çıkarılması yat limanı, turizm amaçlı yanaşma tesisleri, kruvaziyer ve yolcu iskeleri v.b.),

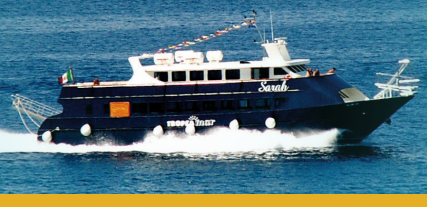
• Ülkemizin uluslararası ölçekte yurt içi ve yurt dışı dinamikleri ışığında 2030 yılı itibariyle gelişmekte olan ulusal ve uluslar arası turizm faaliyetleri ihtiyacı talep tahminlerinin yapılması,

• Ülkesel ve bölgesel bazda yeni yatırımların planlanması (terminalleri yat limanları, yat çekek yerleri, yolcu iskeleleri, kruvaziyer terminalleri),

• İhtiyaç duyulan ilave kapasitelerin belirlenerek deniz turizmi tesislerinin mekansal planlanması ve gerçekleştirilme zamanlamasının tespiti,

• Tesislerin Hinterlandındaki Karayolu, Havayolu, Demiryolu bağlantılarının irdelenmesi ve diğer ulaşım modlarıyla entegrasyonunun değerlendirilmesi,

• İdari ve hukuki düzenleme ihtiyacının belirlenmesi,



- Projenin süresi 390 takvim günüdür.
- İş devam etmektedir.
- İş 2010 yılında tamamlanacaktır.

BALIKÇILIK KIYI YAPILARI DURUM VE İHTİYAÇ ANALİZİ

- İhtiyaç duyulan ilave kapasitelerin belirlenerek tespit edilen onarım veya yeni barınak yapımı projelerinin kısa - orta ve uzun vade şeklinde sıralandırılması,
- Tesislerin hinterlandındaki ulaşım bağlantılarının değerlendirilmesi,
- Balıkçı barınaklarının işletilmesi sırasında yaşanılan sorunların belirlenmesi,
- İdari ve hukuksal düzenleme ihtiyacının değerlendirilmesi.
- Projenin süresi 390 takvim günüdür.
- İş devam etmektedir.
- İş 2010 yılında tamamlanacaktır.

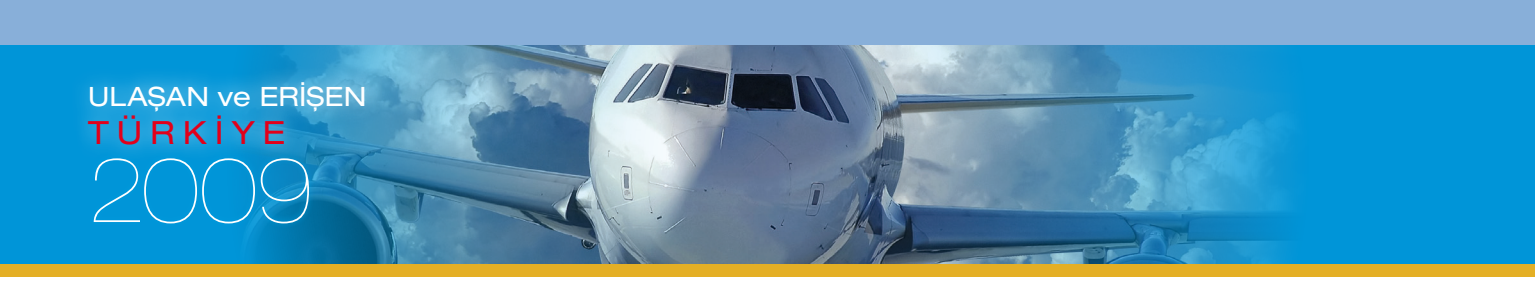
Bu çalışmalar tüm ilgili bakanlık ve kuruluşların katılımı ile oluşturulacak yönlendirme komitesi ile değerlendirilecek ve yönlendirilecek, Proje sürecinde Çalıştaylar düzenlenecektir.











HAVAYOLU SEKTÖRÜ

Günümüzde küreselleşme ile birlikte dünyadaki ticaret hacminin hızla artması, ulaşım sektörünü dünya ekonomisinin en önemli aktörlerinden biri haline getirmiştir.

Global dünya sisteminin oluşumunda en etkili unsurlardan biri olan havacılık, bu sistemin sürdürülebilmesinin de en önemli koşulu olarak, liderlik, işbirliği, ortaklık ve eşgüdüm çabalarını gerekli kılmaktadır.

Dünyada yaşanmakta olan küreselleşmeye paralel olarak hızla büyüyen havacılık sektörü, 2003 yılında Bakanlığımızca başlatılan Bölgesel Havacılık Politikası ile Ülkemizde de büyük bir gelişim göstermiştir.

"Her Türk Vatandaşı hayatında en az bir kez uçağa binecektir" sözü ile başlatmış olduğumuz Bölgesel Hava Taşımacılığı Politikası, Türk Sivil Havacılık Tarihinde bir milat olmuştur.

Son yıllarda dünyada yüzde 5 büyüyen havacılık sektörü, Ülkemizde yüzde 53,3'lük bir büyüme kaydederek, uluslararası örgütlerin ve dev havayolu ittifaklarının ilgi odağı haline gelmiştir.

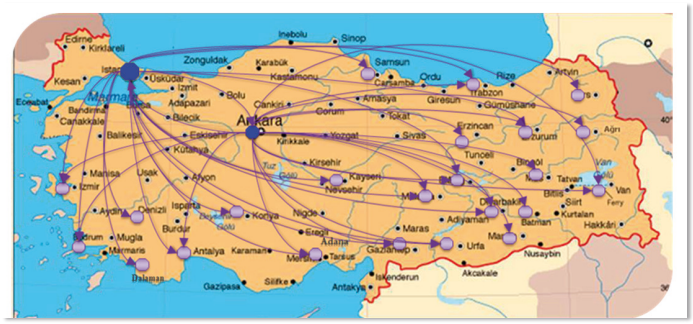
SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, 18 Kasım 2005 tarih ve 5431 sayılı kanunla Ulaştırma Bakanlığına bağlı, kamu tüzel kişiliğini haiz, özel bütçeli olarak yeniden yapılandırılmış, ayrıca hizmetin yerinde sunulması ve havacılık faaliyetlerinin yoğun olarak yürütülmekte olduğu İstanbul ve Antalya'da açılan temsilcilikleriyle birlikte faaliyetlerini sürdürmektedir.

İç ve Dış Hatlardaki Yeni Uçuş Noktaları

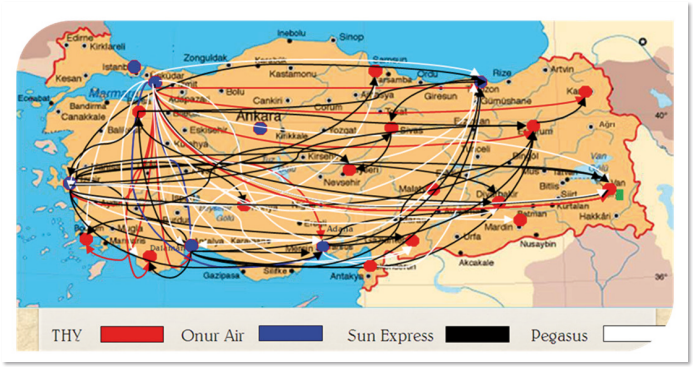
2002 yılında sadece THY tarafından 2 merkezden 25 noktaya yapılan tarifeli iç hat seferleri, özel sektör kuruluşlarının da iç hatlarda tarifeli seferlere başlamasıyla birlikte bugün 6 havayolu ile 7 merkezden 45 noktaya gerçekleşmektedir. Bölgesel Havacılık Projesi kapsamında Ankara, İstanbul ve İzmir illeri dışında da çapraz uçuş yapılan hat sayısında önemli ilerlemeler kaydedilmiş, 5 merkezden 20 havaalanına yapılan çapraz uçuşlar haritada net bir şekilde görülmektedir.

2002 YILI



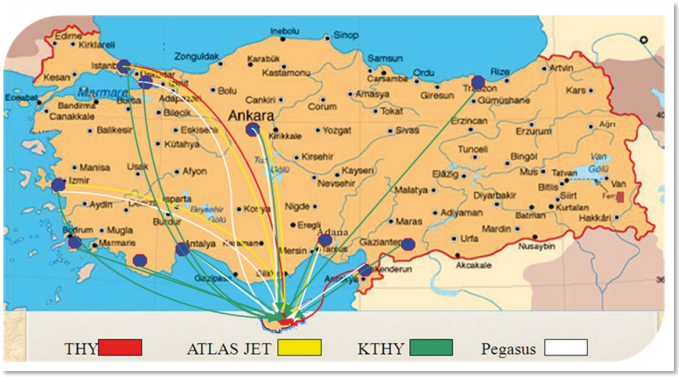
THY tarafından 2 Merkezden 25 Noktaya

ÇAPRAZ UÇUŞLAR



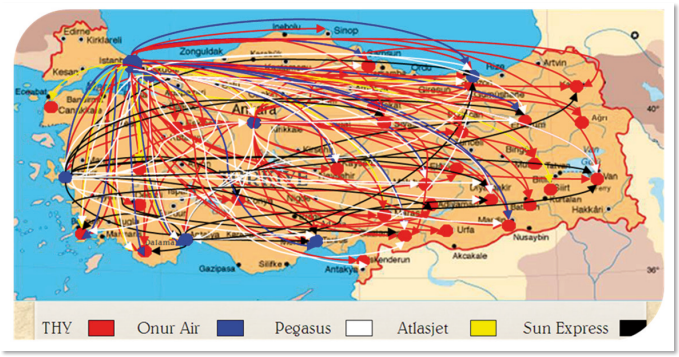
5 merkezden 20 havaalanına yapılan çapraz uçuşlar

KIBRIS UÇUŞLARI



2002 yılında Ercan Havaalanına 4 noktadan uçuş yapılırken, bugün 11 noktadan uçuş yapılmakta, bu da yavru vatanın ekonomik gelişiminde önemli rol oynamaktadır.

BUGÜN



Bugün 6 Havayolu 7 Merkezden 45 noktaya tarifeli iç hat seferleri gerçekleştirmektedir.

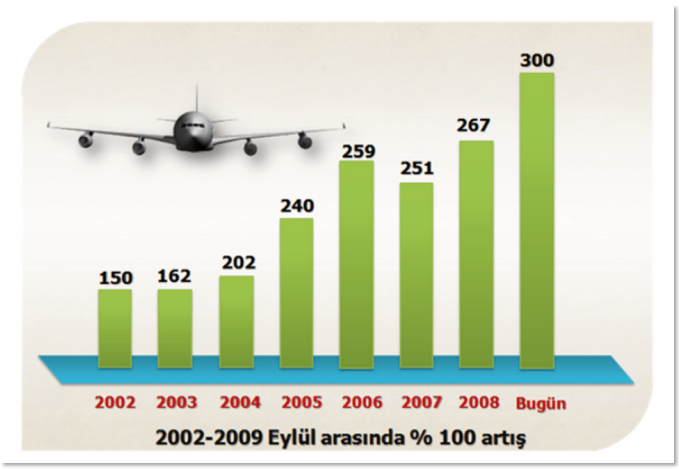
Türk Uçak Filosundaki Gelişim

2002 yılından bugüne kadar Türk uçak filosuna 150 büyük gövdeli uçak katılmıştır. 2002 yılında havayolu taşımacılığı yapan şirket sayısı 13 iken bugün bu sayı 17'ye yükselmiştir.

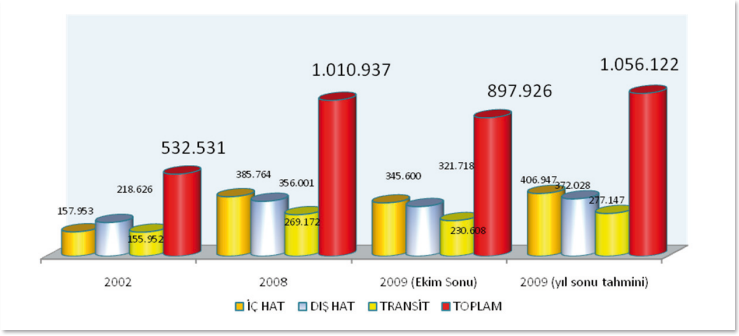
Türk tesciline kayıtlı büyük gövdeli uçak sayısı 150'den 300'e ulaşırken, koltuk kapasitesi yüzde 77 artarak 48.625 olmuştur. Havacılık sektöründe istihdam edilen kalifiye personel sayısı yüzde 100'lük bir artışla 100.000'e yaklaşmıştır.

Artan rakamların yanı sıra yapılan düzenlemeler ile pilot, teknisyen ve hava trafik kontrollerinin mevcut lisansları ile lisanslandırma usulleri uluslar arası standartlara uygun hale getirilmiştir.

Havayolu İşletmeleri Uçak Sayısı



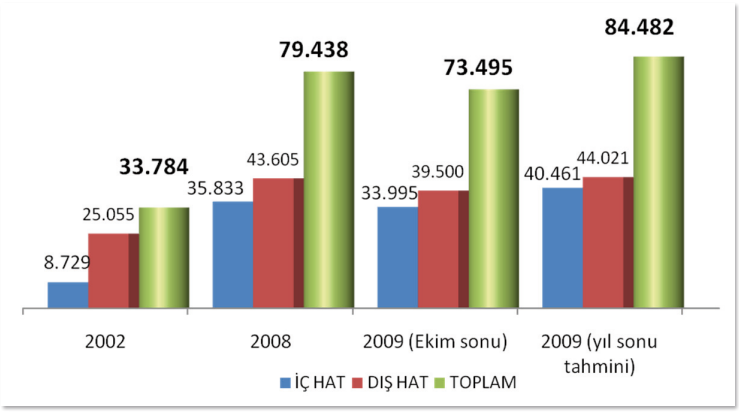
Uçak Trafiği



2002 – 2008 yılları arasında uçak trafiğinde iç hatlarda %144, dış hatlarda %63 gibi önemli bir artış yaşanırken, toplam uçak trafiğinde %90'lık bir artış gerçekleşmiştir.

Ülkemizi kullanan ve transit geçen hava aracı sayısında da önemli oranda artış yaşanmış, 2008 yılı sonunda 1 milyona ulaşan uçak trafiği, 2009 yılı Ekim ayı itibariyle yaşanan finansal krize rağmen 900 bine ulaşmıştır. Bu rakamın yılsonu itibariyle bir önceki yıl verilerini aşması beklenmektedir.

Havayolu Yolcu Sayıları



Ülkemizde artık **"havayolu, halkın yolu"** olmuş, havayolları ile ulaşım mutat bir hale gelmiştir. Bu bağlamda, 2002 yılında 8 milyon 729 bin iç hat olmak üzere toplam 33 milyon 784 bin olan toplam yolcu sayısı, Ekim 2009 itibariyle 73 milyon 495 bin olarak gerçekleşmiştir.

Havayolu Kargo Taşımacılığı



Ayrıca, Türkiye'nin hava kargo taşımacılığında bölgesel üs olması için ilk adımlar atılmış ve bu amaca yönelik olarak havaalanlarıyla her türlü ulaşım bağlantıları kurulmuştur.

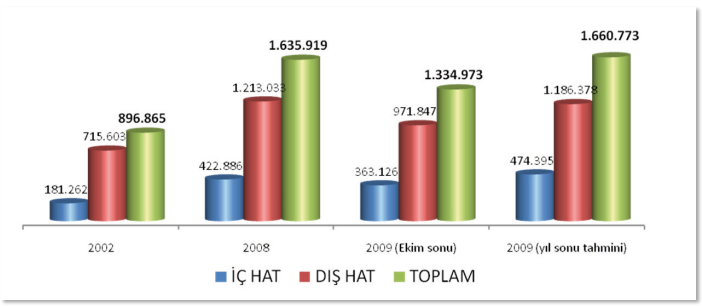
Atatürk Havalimanına bitişik olan ve Bakanlığımıza tahsis edilmiş olan 06/24 pistinin 24 pist başı yönünde bulunan 633.694 m²'lik alan Atatürk Havaalanının gelişimine katkı sağlaması için kazandırılmıştır.

Ayrıca diğer havaalanlarına yakın bölgelerde kargo köylerinin kurulması çalışmaları devam etmektedir.

Tarifeli iç hat yolcu ve kargo taşımacılığının, THY dışındaki özel havayolu işletmelerince de yapılabilmesi için gerekli düzenlemelerin yapılması ile Ekim 2009 tarihi itibariyle kargo taşımacılığında **1 milyon 186 bin ton**a ulaşılmıştır.

Ülkemizdeki hava kargo potansiyelinin artırılması amacıyla trafiği yoğun olan havaalanları dışında kalan havaalanlarımızın trafik hakları bakımından daha da serbestleştirilmesi planlanmaktadır.

Taşınan Yük Miktarı (Ton)

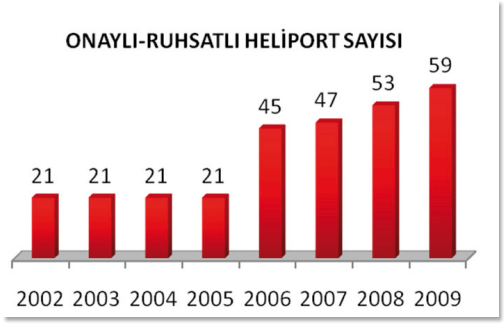


Havacılıkta yaşanan ve sayıların apaçık ortaya koyduğu gelişmeler, bölgesel hava taşımacılığını teşvik politikası ve sektöre verilen önemin bir sonucudur. Böylece, yıllarca hava taşımacılığında etkin kullanılamayan, Tokat, Uşak, Adıyaman, Siirt, Sinop, Kahramanmaraş ve Zonguldak Çaycuma gibi çok sayıda havaalanı ülke ekonomisine kazandırılmıştır.

Uluslararası trafiğe açık havaalanları ile sivil trafiğe açık havaalanlarının, belirlenen kriterler ve uluslararası standartlara göre sertifikalandırılması gerekmektedir. Bu kapsamda toplam 26 havaalanı ruhsatlandırılmış ve bu havaalanlarının 16'sı sertifikalandırılmıştır.

Ayrıca, sivil-asker müşterek olarak işletilen havaalanları, özel sektör tarafından işletilen terminal binaları ile bazı sivil havaalanlarının sertifikalandırma işlemleri de devam etmektedir.

2002 yılına kadar 21 olan heliport sayısı bugün itibariyle 59'a ulaşmıştır.

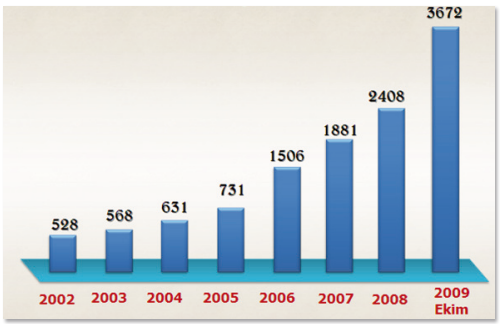


Havacılık sektöründe dünyada yaşanan hızlı gelişmelere paralel olarak, bu alandaki Ülkemiz ihtiyaçlarının giderilmesi ve bu suretle uluslararası platformdaki itibarının ve rekabet gücünün arttırılması ana hedeflerimizden birisidir.

Sivil havacılık alanında en önemli önceliğimiz; uçuş emniyeti ile havacılık güvenliğini sağlamak amacıyla sürdürdüğü çalışmalardır.

Uçuş emniyetinin sağlanmasına yönelik olarak hava alanlarımızın seyrüsefer hizmetleri denetimi kapsamında tüm havaalanlarımızın denetlenmesine başlanılmıştır.

Toplam Denetim Sayısı

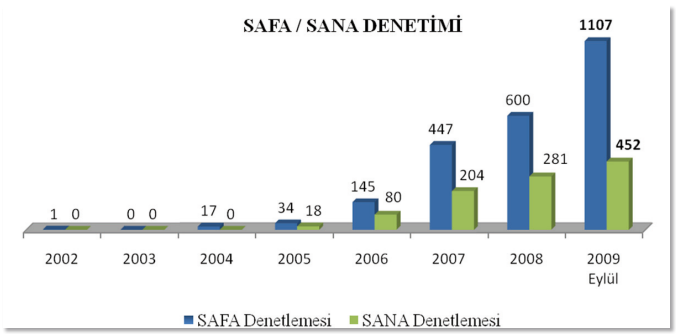


2007 ve 2008 yıllarında Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü denetimlerinde rekor bir artış yaşanarak 2008 yılı itibariyle 2408 denetim gerçekleştirilmiş olup, 2009 yılında bu artış miktarı katlanarak Ekim ayı itibariyle toplam **3 bin 672** denetim gerçekleştirilmiştir.

Bu kapsamda hava taşıma işletmelerimiz, faaliyetlerini uluslararası standartlara uygun olarak sürdürmeleri için sürekli denetim ve gözetime tabi tutulmaktadırlar.

Denetim Türü / YILLAR	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Uçuşa Elverişlik Denetlemesi	509	445	487	548	567	519	581	534
Bakım Kuruluşu (SHY/JAR-145) Denetlemesi	19	29	26	31	48	40	60	46
Bakım Sorumluluğu (SHY-M) Denetlemesi	18	22	14	20	29	35	48	51
Bakım Eğitim Kuruluşu Denetlemesi	0	0	0	0	1	4	7	8
CNS/ATM Denetimleri	2	3	1	2	4	16	22	41
Ticari Hakların Denetimi	0	0	0	0	0	1	5	55
AOC ve Operasyon Denetimleri	37	37	15	28	63	83	92	82
Yol boyu, Özel Yetki, Wet-Lease Denetimleri	3	2	7	24	29	56	108	82
Hastane Denetimleri	5	4	7	3	11	3	3	5
FTO/TRTO Denetimleri	21	20	21	25	25	37	38	34
Pilot Adayları Yetenek Testi	0	0	0	0	184	378	472	363
Uçuş Simülatörü ve FNPT II Uçuş Eğitim Cihazı Yetki Denetimi	6	6	6	7	8	11	18	12

Denetim Türü / YILLAR	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
SAFA Denetlemesi	1	0	17	34	145	447	600	1107
SANA Denetlemesi	0	0	0	18	80	204	281	452



2008 yılı sonu itibariyle 600 SAFA ve 281 SANA denetimi yapılmışken, 2009 yılında bu rakam **1107 SAFA**, **452 SANA** olarak gerçekleşmiştir.

Avrupa üyesi olan 44 ülke arasında 5. sırada olan Ülkemizin yılsonuna kadar ilk üç içersinde yer alabilmesi hedeflenmektedir.

Denetim Türü / YILLAR	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Havaalanı Denetlemeleri (SHY-14)	3	13	6	6	16	22	42	27
Yer Hizmet Kuruluşları Denetimleri								
- Havaalanı Bazında	0	0	4	1	14	19	50	41
- Hizmet Türü Bazında	0	0	34	4	55	243	393	345
Heliport Denetimleri	2	0	2	5	9	18	26	52
Gayrı Sıhhi İşyeri Denetleme Sayısı	0	0	0	0	0	0	0	39
Sıhhi İşyeri Denetleme Sayısı	0	0	0	0	0	0	0	686

Uluslararası Faaliyetler

Yabancı ülkelerle daha önce yapılmış mevcut ikili havacılık anlaşmalarını revizyona tabi tutan SGHM, 2006 yılında 11, 2007 yılında 13, 2008 yılında ise 16 ülke olmak üzere son üç yılda 40 ülke ile ikili havacılık müzakeresi yapmıştır.

Türk Sivil Havacılığında yaşanan gelişmeler çevresinde ICAO tarafından Türkiye'de yapılmasına karar verilen Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO)'nun ICAN'09 Havacılık Müzakereleri Konferansına, 64 ülkeden 250 katılımcı iştirak etmiş olup, konferansa katılan diğer ICAO üyesi ülkeler arasında yaklaşık 200 ikili havacılık müzakeresi yapılmış ve 50'nin üzerinde ikili hava ulaştırma anlaşması imzalanmıştır.

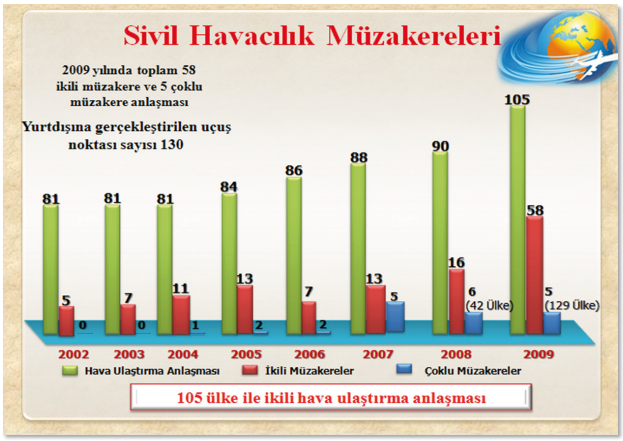
Bu müzakereler sonucunda, Çad, Fiji, Gana, Ruanda, Zambia, Uganda, Dominik Cumhuriyeti ve Jamaika olmak üzere toplam 8 ülke ile ilk kez ikili hava ulaştırma anlaşması imzalamıştır. Daha önce Türkiye'nin 97 ülke ile olan anlaşma sayısı 106 ülkeye yükselmiştir.



Ulaştırma Bakanı Sayın Binali YILDIRIM'ın liderliğinde çevresindeki ülkelerle ve bulunduğu coğrafyadaki ülkelerle sivil havacılıkta yakın işbirliğine giren SHGM konferans kapsamında; TRACECA, Akdeniz, KEİ, D-8, T-MAG ve AFCAC ülkeleri ile düzenlediği bölgesel işbirliği toplantıları ve Türkiye'nin Uluslararası Bakım ve Eğitim Merkezi olma projesini diğer ülkelere tanıtma fırsatı ile Türk Sivil Havacılığının gelişimine önemli katkı sağlamıştır.

Bu gelişmelere paralel olarak Türkiye'nin 2008 yılında dış hatlarda taşınan 42 milyon yolcu ile dünya yolcu trafiğindeki yeri 15'inci sıradan 13'üncü sıraya yükselmiştir.

Bugün itibariyle Ülkemizin, 105 ülke ile ikili hava ulaştırma anlaşması bulunmakta olup, 2009 yılında toplam 58 ikili müzakere ve 5 çoklu müzakere anlaşması imzalanarak, Ülkemizden yurtdışına gerçekleştirilen uçuş noktası sayısı 130'a ulaşmıştır.



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü üyesi bulunduğu uluslararası kuruluşlar;

	➢ **ECAC (International Civil Aviation Organization)** Koordinasyon Kurul Üyeliği, **AB Üyesi olmadan yönetime giren tek ülke**
EUROCONTROL	➢ **EUROCONTROL (European Organisation for the Safety of Air Navigation)** Geçici Konsey Koordinasyon Kurul Üyeliği
Joint Aviation Authorities JAA Europe	➢ **JAA – TO (Joint Aviation Authorities – Training Organization)** Yönetim Kurulu Üyeliği,
DEVELOPING 8 COUNTRIES D-8	➢ **D-8 (Developing Eight)** Havacılık Çalışma Grubu Başkanlığı

PROJELER

➢ **Her İlçeye Bir Heliport Projesi**



Her İlçeye Bir Heliport" Projesi kapsamında 2009 yılı içinde yapılan başvurular neticesinde Türkiye genelinde SHGM tarafından işletim izni verilen heliport sayısı 56'ya ulaşmıştır.

Bu sayede Sağlık, yangın, deprem gibi durumlara acil müdahale imkânı sağlanmıştır.

➢ **Her Gökdelene Bir Heliport Projesi**



Yüksek binalarda yaşanacak yangın ve benzeri olaylara zamanında müdahale edilebilmesi, doğal afetlerde kurtarma ve tahliye çalışmalarına destek sağlanması ve günlük hayatta helikopter taşımacılığının aktif olarak kullanılması hedeflenmektedir.

Projenin başlaması ile bu kapsamda Genel Müdürlüğümüze 10 gökdelen için yükseltilmiş heliport başvurusu yapılmıştır.

➢ **Ambulans Helikopteri Projesi**

Doğal afetler, yangın, deprem ve günlük hayatta da acil durumlarda hastaların naklinde Ambulans Helikopterleri projesi Sağlık Bakanlığı ile birlikte koordineli bir şekilde başlatılmış ve Ankara, Antalya, Diyarbakır, Erzurum, İstanbul, İzmir ve Kayseri ve Samsun illeri için çalışmalar tamamlanmış ve bu sayının artırılmasına yönelik çalışmalar devam etmektedir.

➢ **Yeşil Havaalanı Projesi**

Havaalanlarında faaliyet gösteren kuruluşların çevreye ve insan sağlığına verdikleri veya verebilecekleri zararların sistematik bir şekilde azaltılarak ortadan kaldırılabilmesi hedeflenmektedir.

➢ **Kontrolsüz Havaalanı Projesi**



Eğitim, sportif ve turizm amaçlı uçuşlar ile yangın söndürme ve hava ambulansı gibi genel havacılık faaliyetlerinde kullanılmak üzere kontrolsüz havaalanları olarak adlandırılan küçük ölçekli havaalanları için ilk adım atılmıştır.

➢ **Dolmuş Uçak Projesi**



Bölgesel Hava Taşımacılığının ikinci aşaması olan ve küçük gövdeli uçaklarla hava taşımacılığını içeren Dolmuş Uçak Projesi'nde son aşamaya gelinmiştir.

➢ **Yer Hizmetleri Gelişimi Projesi**



Ülkemizde yer hizmetleri konusunda faaliyet gösteren A, B ve C grubu ruhsatlı işletmelerin sahip olduğu ruhsat s ayısı 579'a yükselmiştir.

➢ **Türkiye'nin Uçak Bakım ve Eğitim Merkezi Olma Projesi**

Ülkemizin bulunduğu coğrafyada, gelecek 10 yıl içinde oluşması beklenen 1500 uçaklık dev bir filoya bakım merkezleri ile ev sahipliği yapması hedeflenmektedir.

➢ **Atatürk Havaalanı Genişleme ve Kargo Tesisleri Projesi**

Atatürk Havaalanının gelişimine katkı sağlamak amacıyla, Maliye Bakanlığı tarafından Bakanlığımız adına tahsisi yapılan, Atatürk Havaalanı 06/24 pistinin 24 pist başı yönünde bulunan 633.694 m²'lik alan, Türk Sivil Havacılığına kazandırılmıştır.

➢ **Hava-Kara Taşımacılığı Entegrasyonu**





Belediyelerin havaalanı-şehir merkezi arasında yolcu taşıma imkânı getirilmiş ve izin alma prosedürleri kolaylaştırılmıştır. Yapılan çalışmalar sonucunda yolcuların, havaalanına alternatifli, ekonomik ve rahat ulaşım imkânı sağlanmıştır.

Bu kapsamda başta Atatürk, Sabiha Gökçen, Esenboğa, Erzurum, Diyarbakır ve Adnan Menderes havaalanları olmak üzere birçok havaalanında belediyeler tarafından yolcu taşımacılığı yapılmaktadır.

➢ **"Engelsiz" Havaalanı Projesi**

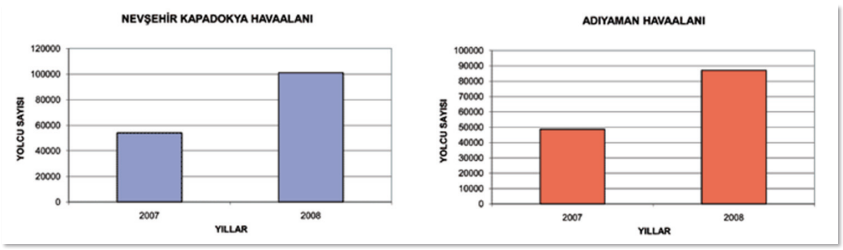
Engelsiz
Havaalanı

SHGM tarafından, havaalanlarında engelli yolculara direkt olarak hizmet veren kuruluşların (Havaalanı işletmecisi, terminal işletmecisi, havayolu şirketi ve yer hizmetleri kuruluşu) bu konuda gerekli tedbirleri almaları, bu yolcuların mağdur edilmemesi ve verilen hizmetlere ilişkin olarak yolculara gerekli tüm kolaylığın sağlanarak, bu yolcuların diğer yolcularla eşit şartlarda

seyahat edebilmesine yönelik imkânların, herhangi bir ek ücret talebinde bulunulmaksızın yerine getirilmesi amacıyla "Engelsiz Havaalanı" projesi başlatılmıştır. Proje çerçevesinde, havaalanında faaliyet gösteren kuruluşların gerekli şartları yerine getirmesinin ardından söz konusu havaalanı SHGM tarafından "Engelsiz" Havaalanı olarak adlandırılacak ve bu kurum ve kuruluşlara Hizmet Tarifesinde indirimler ile teşvikler sağlanacaktır. Bir havaalanında, şartları yerine getiren SHGM tarafından yetkilendirilmiş herhangi bir kuruluşun, o havaalanı için ödeyeceği yetki belgesi, ruhsat, sertifika gibi izin belgelerinin temdit ücretlerinde yüzde 10 indirim yapılacaktır. Eğer, bir havaalanındaki tüm kuruluşlar bu şartları yerine getirirse; o havaalanına - "Engelsiz" Havaalanı - unvanı verilecek ve bu havaalanında hizmet veren, havaalanı işletmecisi dâhil, tüm kuruluşların SHGM tarafından verilen yetki belgesi, ruhsat, sertifika gibi izin belgelerinin temdit ücretlerinde yüzde 25 indirim yapılacaktır. Söz konusu proje, havaalanlarının herkes için "ulaşılabilir" hale gelebilmesi için büyük bir etken olacak ve aynı zamanda bu projelerde yer alan havacılık işletmelerine de önemli bir katkı sağlayacaktır.

➢ **Ekonomik Havaalanı projesi**

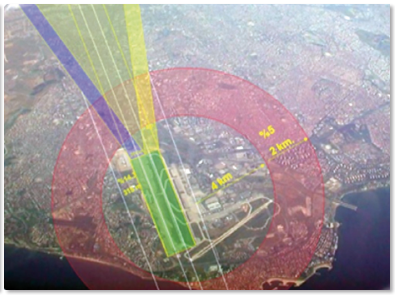
Ülkemizde hava taşımacılığının geliştirilmesi amacıyla havayollarına düşük maliyetli havaalanı sağlayan Ekonomik Havaalanı Projesi hayata geçirilmiştir. Proje ile, Isparta Süleyman Demirel, Nevşehir Kapadokya ve Bursa Yenişehir Havaalanlarında iç ve dış hat yolcu servis hizmet bedelleri ile konma, konaklama ve aydınlatma bedellerinde sıfır ücret olarak uygulanmaktadır. Bunun yanı sıra, DHMİ Genel Müdürlüğü Ücret Tarifesinde yapılan yeni değişiklikler ile diğer havaalanları için de çeşitli havaalanı hizmet bedellerinde minimum %10 maksimum %80 oranlarında indirimler yapılmıştır.



Eğitim Çalışmaları

Hava taşımacılığının ayrılmaz bir parçası olan yer hizmetlerinde yer emniyetin sağlanması ile yer hizmetlerin ulusal mevzuata uygun olarak uluslararası standartlarda gerçekleştirilmesinde önemli unsurlardan birisi bu hizmetlerin eğitimli personel tarafından gerçekleştirilmesidir. Diğer taraftan verilen çalışma ruhsatları ve yeni açılan istasyonlarla birlikte birçok insan sektörde görev almaya başlamıştır. Bu kapsamda sektördeki üst düzey ve kilit pozisyondaki insanların bilgilerin tazelenmesi ile bu bilgileri diğer çalışanlara aktarması amacıyla temsil ile gözetim ve yönetim kuruluşlarına yönelik eğitimler düzenlenmiştir. Bu eğitimlere yaklaşık 100 kişi katılmış ve katılan personel sertifikalandırılmıştır.





Ülkemizde sayıları hızla artan hava taksi işletmelerinin yer hizmetlerini uluslararası standartlarda, mevzuata uygun olarak yürütmesi, yer emniyetinin sağlanması ve müşteri memnuniyetin artırılması amacıyla Atatürk Havaalanı'nda yer hizmetleri eğitimi verilmiştir. Hava taksi işletmelerine yönelik olarak düzenlenen bu eğitimlere yaklaşık 20 kişi katılmıştır. Katılan personel sertifikalandırılmıştır.

Havaalanlarının çevresindeki yapılaşmaların Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO) tarafından belirlenmiş olan standartlar çerçevesinde oluşturulan havaalanı mânia planlarında belirtilen kriterlere uygun olarak yapılması ve kontrolünün sağlanması konusundaki teknik gereklilikler ile bu konudaki görev ve sorumluluklara ilişkin Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Havaalanları Daire Başkanlığı tarafından belediyelere yönelik eğitim düzenlendi.

`Havaalanları Çevresinde Mâniaların Kontrolü' konulu eğitim semineri, 17 Nisan 2008 ve 23 Eylül 2008 tarihlerinde, havaalanları civarında bulunan Türkiye genelinde çok sayıda belediyenin ilgili birimlerinin katılımıyla gerçekleşti.

Havacılık Güvenliğine Yönelik Tedbirler

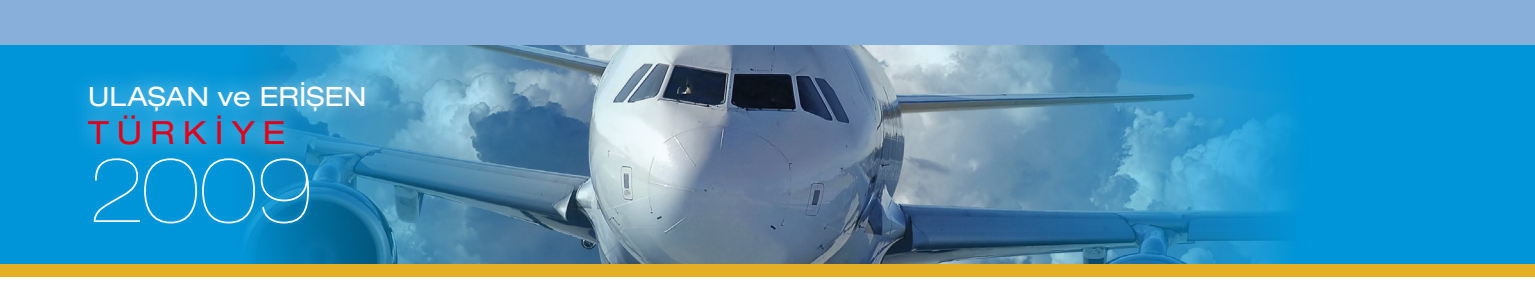
Özellikle 11 Eylül terör saldırıları sonrasında uluslararası sivil havacılığın üzerinde önemle durduğu hususlardan biri haline gelen havaalanlarının güvenliği konusunda mevcut güvenlik cihazları uluslar arası standartlarda modernize edilerek, havaalanlarımız EDS sistemleri gibi son derece gelişmiş cihazlarla donatılmıştır.

Bu gelişmeler sonucunda; binlerce kişiye iş imkânı, on binlerce kişiye aş imkânı doğmuş ve böylece yaratılan katma değer, ülke ekonomisine büyük katkı sağlamıştır.

Ülkemizde bölgesel havacılığın geliştirilip, yaygınlaştırılarak atıl durumda bulunan hava alanlarının bulundukları bölge turizmine ve dolayısıyla da gerek bölge gerekse de ülke ekonomisine kazandırılması adına önemli mesafeler alınmıştır.

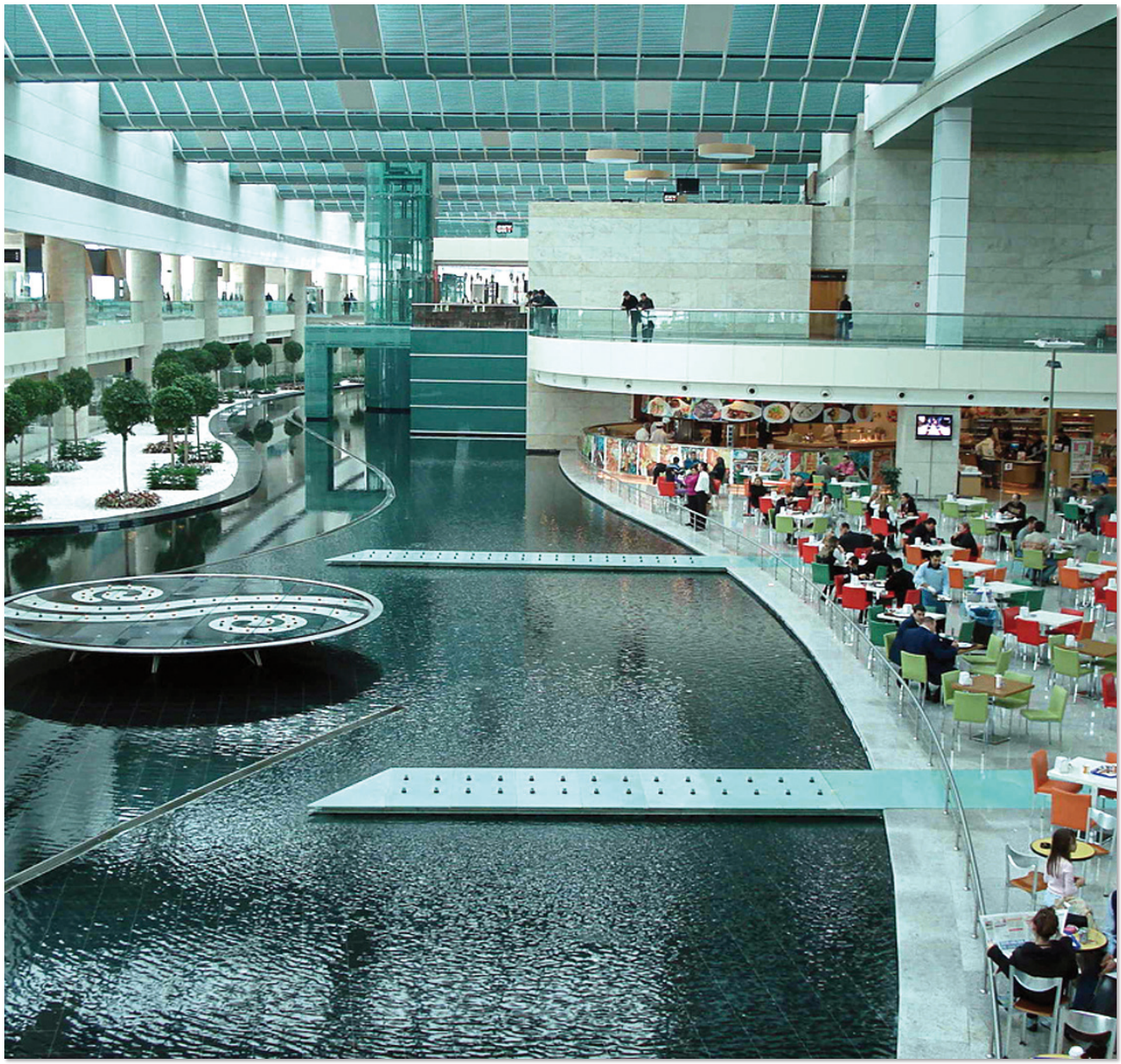
Yayınlarımız

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, kurulduğu tarihten bugüne bir ilki gerçekleştirmiş ve havaalanları konusunda teknik ve görsel materyalleri içeren kitap yayınına başlamıştır. Toplam sa-



yısı 15'e ulaşan SHGM Yayınlarından 6000 adet kitabın başta üniversiteler olmak üzere çeşitli eğitim kurumlarına, havacılıkla ilgili kuruluşlara ve yapılan talepler doğrultusunda ilgili diğer kişi ve kuruluşlara ücretsiz olarak dağıtımı yapılmıştır.

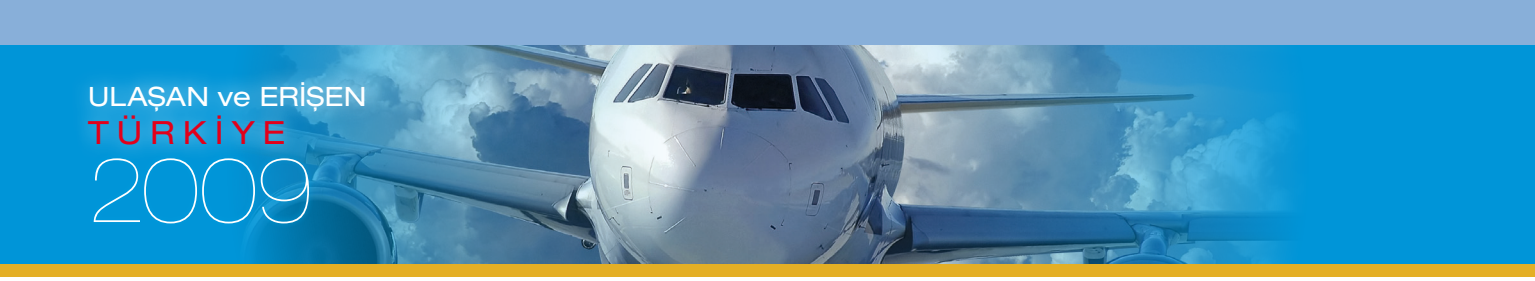
No	Yayın Kodu	Yayın Adı
1	HAD/A-01	Havaalanı Terminal Binalarında Yap İşlet Devret Modeli
2	HAD/T-01	Havaalanı Hizmetleri El Kitabı - Maniaların Kontrolü
3	HAD/T-02	Maniaları Belirlemek İçin Görsel Yardımcılar
4	HAD/T-03	Tehlikeli Maddelerin Havayolu İle Emniyetli Taşınması
5	HAD/T-04	Havaalanları Master Planlama Esasları
6	HAD/T-05	Standart Yer Hizmetleri Anlaşması (SYHA) - Standard Ground Handling Agreement (SGHA)
7	HAD/G-01	Havaalanı Terminal Binaları - AIRchitecture Major Airport Terminals in Turkey
8	HAD/T-06	Annex 14 - Havaalanları Cilt 1 Havaalanı Tasarımı ve İşletimi
9	HAD/T-07	Annex 14 - Havaalanları Cilt 2 Heliportlar
10	HAD/T-09	Havaalanı Yer Hizmetleri El Kitabı
11	HAD/T-08	Heliport El Kitabı - Heliport Yapım ve İşletim Esasları
12	HAD/T-10	Havaalanı Yolcu Terminalleri Tasarım Esasları
13	13	2002'den 2008'e Sivil Havacılık
14	14	From 2002 to 2008 Turkish Civil Aviation
15	HAD/A-02	Built Operate Transfer Model in Airport Terminal Buildings






İç Hatlar - Dış Hatlar Giden Yolcu Girişi
Domestic - International Departures Entran





DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

Devlet Hava Meydanları Genel Müdürlüğümüzce, Hava seyrüsefer hizmetlerinin sağlanması ve havaalanlarının işletilmesi görevleri çerçevesinde 12'si havalimanı ve 28'i havaalanı statüsünde olmak üzere toplam 40 havaalanı işletilmektedir. 12 havalimanı dış hat seferler ile iç hat seferlerine; 18 havaalanı tarifesiz dış hat seferler ve iç hat seferlerine; 10 havaalanı ise sadece iç hat seferlerine açıktır.

DHMİ Genel Müdürlüğü bu hizmetleri 343'ü 1 sayılı cetvele tabii kadrolu sözleşmeli, 7191'i 2 sayılı cetvele tabii sözleşmeli olmak üzere toplam 7534 personelle vermektedir.

Havayolu Ulaşımı

20.Yüzyılın son çeyreğinden itibaren, dünyada giderek hızlanan globalleşme süreci; havayolu ulaşımını sürat ve emniyet yönünden giderek ön plana çıkarmış ve çağımızın vazgeçilmez bir unsuru haline getirmiştir.

Bu gelişmeler, uçak ve yolculara daha hassas, daha güvenli hizmet sunma anlayışını da beraberinde getirmiştir. Bu bağlamda, gerek ülkemizde gerekse dünyada, hava alanları, havayolu taşımacılığının temel taşları haline gelmiştir.

2003 yılında başlatılan Bölgesel Havacılık Projesi ile çapraz uçuşların canlandırılması sonucunda hava sahamızda gerek taşınan yolcu sayısında gerekse uçuş sayısında ciddi artışlar gerçekleşmiştir.

• Transit uçuşlar %72 arttı

2002 yılında gerçekleşen 155.952 olan Overflight trafiği 2008 yıl sonunda % 72 artarak 269.172'ye ulaşmıştır. 2009 yılı Ekim sonu Overflight trafiği ise; 230.608 olmuştur.

• İç Hat Yolcu % 310 arttı

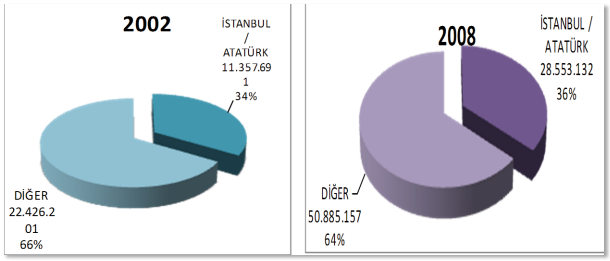
2002 yılında 8.729.279 olan iç hat yolcu trafiği 2008 yıl sonunda % 310 artarak 35.832.776'ya ulaşmıştır 2009 yılı Ekim sonu iç hat yolcu trafiği ise; 3.995.062 yolcu olmuştur.

• Dış Hat Yolcu %.74 arttı

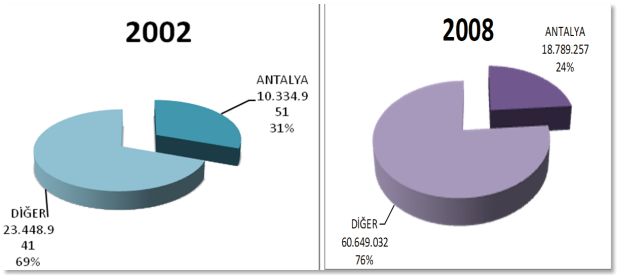
2002 yılında 25.054.613 olan dış hat yolcu trafiği 2008 yıl sonunda % 74 artarak 43.605.513'e ulaşmıştır. 2009 yılı Ekim sonu dış hat yolcu trafiği ise; 39.500.874 yolcu olmuştur.

• Toplam Yolcu %135 arttı

2002 yılında 33.783.892 olan toplam yolcu trafiği 2008 yıl sonunda % 135 artarak79.438.000`e ulaşmıştır. 2009 yılı Ekim sonu toplam yolcu trafiği ise; 73.495.936 yolcu olmuştur.



2002 yılında İstanbul Atatürk Hava Limanı Türkiye genelinde toplam yolcunun % 34'üne tekabül eden 11.357.691 adet yolcuyu ağırlarken 2008 yılı sonunda 28.553.132 adede; Türkiye genelindeki payı da % 36' ya yükselmiştir.



Aynı şekilde Antalya Hava Limanının 2002 yılı yolcu payı %31 ve bu paya tekabül eden yolcu sayısı 10.3 Milyon iken 2008 yıl sonunda bu pay %24'e düşmüş ancak ağırlanan yolcu sayısı 18,7 Milyon yolcuya yükselmiştir.

Bu durum; sektörde yolcu sayılarının ciddi ölçüde artmasına rağmen yeni havaalanlarının da aktif hale geldiğinin önemli bir göstergesidir.

AVRUPA ÜLKELERİ HAVAALANLARININ YOLCU SIRALAMASI

SIRALAMA	HAVAALANI	2002 YOLCU SAYISI (BİN)
1	LON - HEATHROW	63.041
2	PAR - CHARLES DE GAULLE	48.257
3	FRANCFORT	48.078
4	AMSTERDAM	40.587
5	BARAJAS	33.695
6	LON - GATWICK	29.509
7	ROMA-FUMINICIO	24.055
8	PARIS-ORLY	23.143
9	MUNICH	22.877
10	BARCELONA	21.164
11	MANCHESTER	18.805
12	KOPENHAGÜ	18.189
13	MALLORCA	17.758
14	MALOENSA	17.330
15	STOCHOLM	16.636
16	LONDON-STANSET	16.044
17	DUBLIN	14.836
18	DUSSELDORF	14.588
19	BRUXELLES	14.315
20	VİYANA	11.911
21	İSTANBUL/ATATÜRK	11.357
22	ANTALYA	10.334
23	MALAGA	10.300
24	BERLIN	9799

SIRALAMA	HAVAALANI	2008 YOLCU SAYISI (BİN)
1	LON - HEATHROW	67.056
2	PAR - CHARLES DE GAULLE	60.852
3	FRANCFORT	53.467
4	MAD - BARAJAS	50.823
5	AMSTERDAM	47.430
6	ROM - DE VINCI	35.133
7	MUNICH	34.531
8	LON - GATWICK	34.214
9	BARCELONE	30.196
10	İSTANBUL ATATÜRK	28.553
11	PAR - ORLY	26.208
12	DUBLIN	23.467
13	PALMA DE MAJORQUE, BALEARES	22.826
14	LON - STANSTED	22.355
15	ZURICH	22.051
16	COPENHAGUE	21.479
17	MANCHESTER	21.407
18	MOW - DOMODEDOVO	20.438
19	VIENNE	19.747
20	OSLO	19.339
21	MIL - MALPENSA	19.222
22	ANTALYA	18.789
23	BRUXELLES	18.533
24	STO - ARLANDA	18.176

Kaynak : EUROSTAT SIF REPORT

Avrupa Ülkeleri arasında İstanbul –Atatürk Hava Limanı 2002 yılında yolcu sıralamasında 21. sıradayken, 2008 yılında 10. sıraya yükselmiştir.

HAVA ULAŞIMI
- Avrupa Ülkeleri arasında İstanbul –Atatürk Hava Limanı
- 2002 yılında yolcu sıralamasında **21.** sıradayken, yılında 10. sıraya yükselmiştir.

HAVA ULAŞIMI
- AVRUPA BİRLİĞİNE ÜYE ÜLKELER (EU-27) TOPLAM YOLCU TRAFİĞİ SIRALAMASINDA TÜRKİYE; 2002 Yılında 7. sırada iken, **2008** Yılında 6. sıraya yükselmiştir.

HAVA ULAŞIMI
- AVRUPA'NIN ÖNEMLİ TAŞIYICILARI ARASINDA YER ALAN THY, Avrupa Hava Yolları Birliği pazarının 2002 yılında % 4'üne sahip iken, 2008 yılında % 6'sına sahip olmuştur. Hava yolları sıralamasında 2002 yılında 9. sırada yer alır iken 2007 yılında 6. sırada yer almıştır.

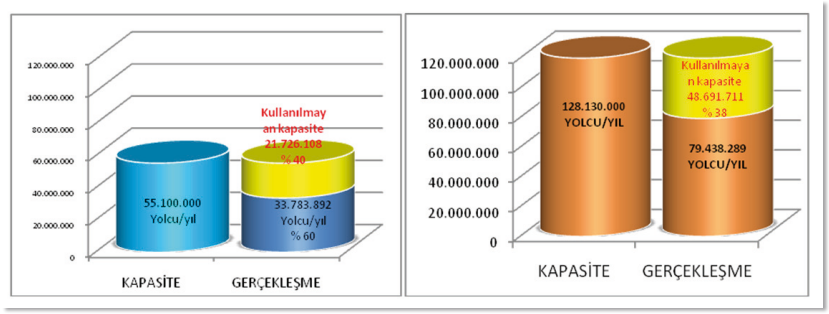
HAVA ULAŞIMI
- THY Dünya Pazarında 2002 yılında % 0,5 Pazar payına sahip iken 2008 yılında % 1'ine sahip olmuştur.

HAVA ULAŞIMI
- Esenboğa Havalimanı ACI tarafından 2009 yılında Avrupa'nın en iyi havalimanı seçildi.

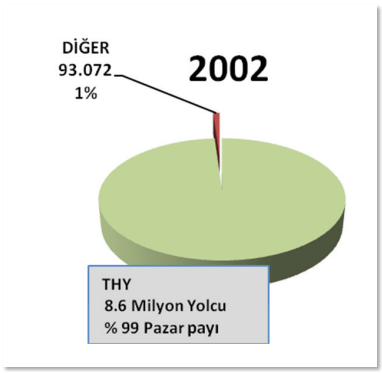
HAVA ULAŞIMI
- KATAR Sivil Havacılık Otoritesi tarafından düzenlenen DOHA Havacılık Zirvesinde Yeşil Havalimanı dalında İzmir Adnan Menderes Havalimanı birinci seçildi.

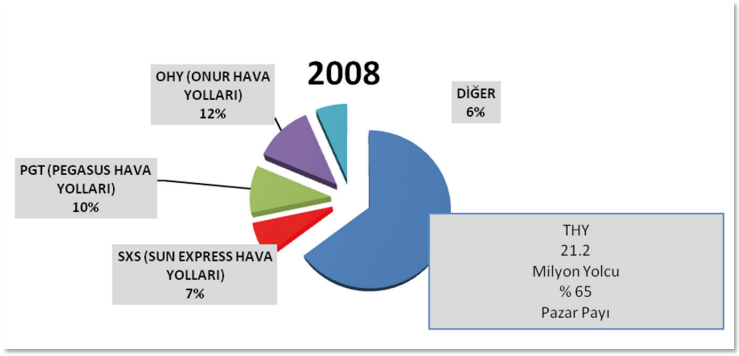
Havalimanı ve havaalanlarında; 2002 yılında var olan yolcu kapasitesinin sadece yarısı kullanılıyorken, bu oran 2009 yılında % 71'e yükselmiştir. Böylece mevcut kapasite doluluk oranları arttırılırken, bir yandan da atıl bekleyen kapasite eritilmiştir.

2002 2009



2002-2008 YILLARI İÇ HAT YOLCU TAŞIMACILIĞI



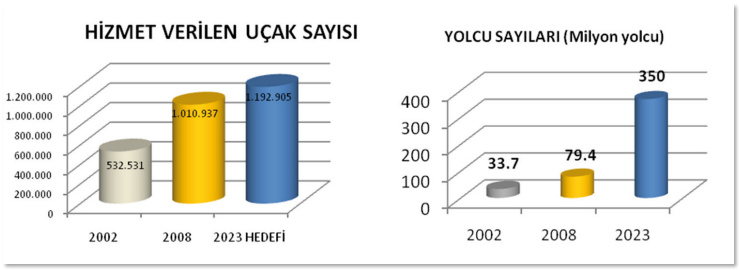


DHMİ İşletiminde bulunan Havaliman ve Havaalanlarında İç hat Yolcu Trafiği ve Pazar Payları

	TAŞINAN YOLCU SAYISI		PAZAR PAYI	
İÇ HAT HAVAYOLU TAŞIYICILARI	2002	2008	2002	2008
THY	8.604.792	21.273.914	98,9%	% 64,68
OHY	22.296	3.968.457	0,3%	% 12,06
PGT	13.282	3.210.358	0,2%	% 9,76
SXS	4.692	2.299.469.	0,1%	% 7
KKK	-	2.047.040	0,0%	% 6,22
DİĞER	52.802	89.355	0,6%	% 0,28
TOPLAM	8.697.864	32.889.593	100%	100,0%

• THY nin 2002 yılında Pazar payı % 99 iken 2008 yıl sonunda % 64,68'e düşmüştür.

• Buna rağmen taşıdığı yolcu sayısı 8.604.792 den 21.273.914'e yükselmiştir.

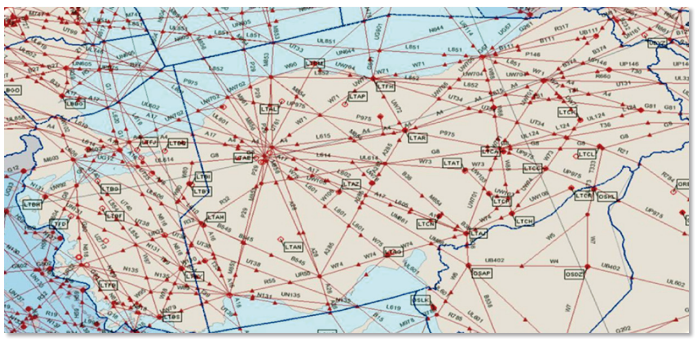


• Yukarıdaki grafiklerde görüleceği üzere; uçak trafiğindeki artış hızının 2023 yılına kadar giderek düşeceği; 2008 yılında 1.010.937 olan uçak trafiğinin 2023 yılında 1.192.905'e çıkarak yaklaşık % 18'lik bir artış olacağı tahmin edilmektedir. Yolcu trafiğinde ise, lineer bir artış olacağı, 2008 yılında 79,4 milyon olan yolcu sayısının 2023 yılında 350 milyona ulaşarak % 340'lik bir bü-

yümenin ortaya çıkacağı tahmin edilmektedir. Uçak trafiğindeki artış % 18 seviyelerinde iken yolcu trafiğinde ortaya çıkan bu hızlı büyüme, uçak doluluk oranlarının yükseleceği ve daha yüksek yolcu kapasiteli uçakların tercih edileceği şeklinde yorumlanabilir.

• Bugün ülkemizde hava alanları alt yapısı kapsamında 2023 yılı hedefi olan ticari uçak ve yolcu sayısından pay kapmak üzere ülkemiz havacılık sektörü var olan alt yapısı ve hizmet deneyimi ile olası gelişmelere hazır olmak zorundadır.

Havayolları Ağı



2002 yılında 44.569 km olan Uçuş yolları % 21lik bir artış ile 2009 yılında 53.857 kilometreye ulaşmıştır.

11 ADET HAVAALANI UÇUŞA AÇILMIŞTIR

Bölgesel havacılık politikası ile canlanan hava ulaşımı çerçevesinde uçak trafiğine kapalı bulunan hava alanları açılmış, uçak seferi bulunmayan hava alanlarına da uçuşlar başlamıştır. Bu hava alanları;

- ✓ Sivas Havaalanı (Sivil trafiğe açıldı)
- ✓ Uşak Havaalanı (Sivil trafiğe açıldı)
- ✓ Tokat Havaalanı (Sivil trafiğe açıldı)
- ✓ Balıkesir-Merkez Havaalanı (Sivil trafiğe açıldı)
- ✓ Balıkesir-Körfez Havaalanı (Seferlere açıldı)
- ✓ Bursa-Yenişehir Havaalanı (Seferlere açıldı)
- ✓ Çanakkale Havaalanı (Seferlere açıldı)
- ✓ Siirt Havaalanı (Seferlere açıldı)
- ✓ Zonguldak Çaycuma Havaalanı (Sivil trafiğe açıldı)
- ✓ Sinop Havaalanı(Sivil trafiğe açıldı)
- ✓ Antalya-Gazipaşa Havaalanı'dır. (Sivil trafiğe açıldı)

HAVA ALANI ALT VE ÜST YAPI YATIRIMLARI

Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğünün öz kaynakları ile hava alanlarının pist, apron, taksi yollarının mevcut alt yapıları yenilenmiş, terminal binalarının kapasiteleri arttırılmış, meydanların işletme ve elektronik alt yapıları güçlendirilmiştir.

DHMİ gelirleri % 102 arttı

2002 yılında 396.134.056 Dolar olan DHMİ gelirleri % 234 lük bir artışla 2008 yılsonu itibariyle 1.322.339.529 Dolar'a yükselmiştir.

1. HAVA ALANLARI ALT VE ÜST YAPI YATIRIMLARINDAN HİZMETE VERİLEN HAVA ALANLARI



• Proje tutarı 1.6 Milyon TL (2009 yılı fiyatlarıyla) olan Çanakkale Hava Alanı yeni terminal binası yapımı tamamlanarak 23.02.2008 tarihinde hizmete verilmiştir.



• Proje tutarı 31 Milyon TL (2009 yılı fiyatlarıyla) olan Denizli Çardak Hava Alanı sivil tesisler inşaatı tamamlanarak 27.04.2008 tarihinde hizmete verilmiştir.



• Proje tutarı 10,6 Milyon TL (2009 yılı fiyatlarıyla) olan Amasya Merzifon Hava Alanı Sivil Tesisler inşaatı tamamlanarak 20.06.2008 tarihinde hizmete verilmiştir.

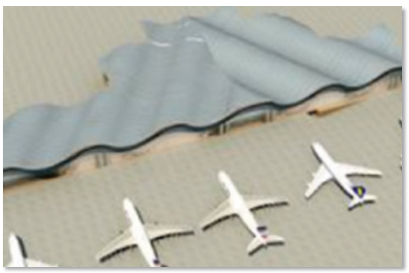


• Proje tutarı 30 Milyon TL (2009 yılı fiyatlarıyla) olan Trabzon Hava Limanına yeni iç hatlar terminal binası 22.11.2008 tarihinde hizmete verilmiştir.

2. DEVAM EDEN YATIRIMLAR



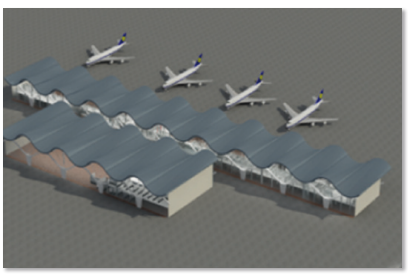
• Sözleşme bedeli 38.859.895,87 TL olan Batman Havaalanı Terminal Binası işi'nin 10.06.2010 tarihinde bitirilmesi planlanmaktadır.



• Sözleşme bedeli 39.785.163 TL olan Sivas Havaalanı Yeni İç ve Dış Hatlar Terminal Binası ve Mütemmimleri inşaatının 19.11.2010 tarihinde bitirilmesi planlanmaktadır.



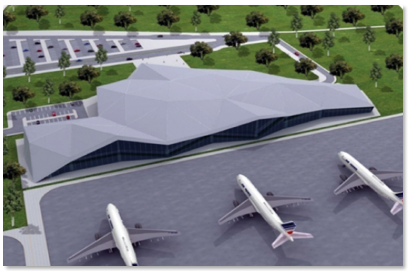
• Sözleşme bedeli 13.321.197 TL olan Kayseri Havaalanı İç Hatlar Terminal Binası ve VIP Binası inşaatı işinin 18.08.2010 tarihinde bitirilmesi planlanmaktadır.



• Sözleşme bedeli 63.732.000 TL Hatay Havaalanı Terminal Binası İnşaatı işinin 09.10.2010 tarihinde bitirilmesi planlanmaktadır



• Sözleşme bedeli 43.430.000.TL olan Erzincan Havaalanı Terminal Binası inşaatı işinin 31.12.2010 tarihinde bitirilmesi planlanmaktadır.



• Kars Havaalanı Terminal Binası yapımı işinin ihalesi 16.07.2009 tarihinde yapılmış olup; karar aşamasındadır.



Atatürk Hava Limanı 06/24 pisti onarımı ve uzatılması işinin sözleşmesi 05.08.2009 tarihinde 179.480.000 TL bedelle imzalanmıştır. Yer teslimi 07.08.2009 tarihinde yapılan işin sözleşmeye göre 15.02.2011 tarihinde bitirilmesi planlanmaktadır.



Sözleşme bedeli 7.796.000 TL olan Antalya Hava Limanı PAT Sahaları Onarımı işi % 8.84 fiziki gerçekleşme mertebesinde olup; işin 29.06.2010 tarihinde bitirilmesi planlanmaktadır.

Adana Hava Limanı, Adıyaman, Uşak, Samsun, Malatya, Erzincan, Kahramanmaraş ve Siirt Hava Alanlarının PAT saha onarımları ile Erzurum Hava Limanı pistinin CAT II, Esenboğa Havalimanı pistinin CAT III standartlarına getirilmesi işi devam etmekte olup; işlerin 2010 yılında bitirilmesi planlanmaktadır.



Adıyaman ve Mardin havaalanları Teknik Blok ve Kule Yapımı işleri devam etmekte olup; Tekirdağ - Çorlu, Denizli – Çardak (Kule), Bursa-Yenişehir , Ağrı Hava Alanları teknik blok ve kule yapımı ile Erzurum havalimanı Teknik Blok ve Kule Kompleksi yapımı işleri ihale aşamasındadır.

• Havaalanlarına yeni nesil İtfaiye ve Kombine Karla Mücadele araçları alımı gerçekleştirilmiştir.

• Atatürk Havalimanı Garaj Binası yapımına 13.10.2009 tarihinde başlanılmış olup; 17.10.2010 tarihinde bitirilmesi planlanmaktadır.

• Malatya Havaalanı İtfaiye Binası işine 07.10.2009 tarihinde başlanılmış olup; 01.10.2010 tarihinde bitirilmesi planlanmaktadır.

• Tokat Havaalanı Garaj Binası yapımına 20.10.2009 tarihinde başlanılmış olup; 14.10.2010 tarihinde bitirilmesi planlanmaktadır.

• Adıyaman Havaalanı İtfaiye ve Garaj Binası yapımına 13.10.2009 tarihinde başlanılmış olup; 17.10.2010 tarihinde bitirilmesi planlanmaktadır.

• Adnan Menderes Havalimanı (İtfaiye binasına aks ilavesi), Uşak Havaalanı (İtfaiye ve Garaj Binası) ve Gaziantep Havalimanı (İtfaiye Binası) yapımı işlerinin ihaleleri gerçekleştirilmiş olup; inceleme aşamasındadır.

HAVA TRAFİK KONTROL ALT VE ÜST YAPI YATIRIMLARI

134 milyon EURO bedelli; **" Türkiye Hava Trafik Yönetiminin Modernizasyonu "** projesi (SMART) büyük bir hızla devam etmektedir. Projenin hizmete girmesi ile birlikte Ülkemiz EUROCONTROL'e üye olan ve çok az Ülkede bulunan hava trafik güvenliğine yönelik çok modern bir alt yapıya kavuşmuş olacaktır.

Halen İstanbul ve Ankara Hava Sahası Kontrol Ünitesi tarafından yürütülmekte olan kontrol hizmetleri, tüm Türkiye hava sahasını kapsayacak şekilde yeni yapılan Ankara Merkezi Hava Sahası Kontrol Kompleksinden sağlanacaktır. Söz konusu tesis inşaatı ve hava seyrüsefer cihaz ve sistemlerinin temin ve tesisi amacıyla, 19.09.2006 tarihinde yapılan ihale sonucunda 26.09.2006 tarihinde işe başlanılmıştır.

Proje kapsamında yürütülen işlerden; Esenboğa Hava Limanı Hava Trafik Merkezi (ACC/APP Binasının) inşaatı tamamlanmış; ATC sistemleri montaj aşamasındadır. Kıbrıs-Ercan Hava Hava Limanı ACC/APP/TWR Binasının 24.10.2009 tarihinde hizmete verilmiştir. Atatürk Hava Limanı yaklaşma ve Kule binası inşaatı tamamlanmıştır.



Ara Modernizasyon kapsamında temin ve tesis edilen sistemler 14.04.2008 tarihinden itibaren operasyonel olarak kullanılmaya başlanmıştır.

Mevcut radarların yenilenmesi ve ilave ihtiyaçların temini projesinin sözleşmesi 16.02.2009 tarihinde sözleşmesi imzalanmış olup; 23 adet radar alımı gerçekleşmiş olup, bunlardan 7 adeti yeni istasyona kurulacaktır.

Proje kapsamında yer alan Yüzey Hareketleri Gelişmiş Rehberlik ve Kontrol Sistemi işinin sözleşmesi 7.899.900 Euro bedelle 28.11.2008 tarihinde imzalanmış olup; iş devam etmektedir.

ILS SİSTEMİ YATIRIMLARI

Türk sivil havacılığına açık 27 adet havaalanında toplam 41 adet ILS hizmet vermektedir.

- 2008 yılında, Elazığ ve Şanlıurfa-GAP Havaalanlarına ILS sistemlerinin montajı tamamlanmıştır.
- Antalya,Esenboğa ve Adnan Menderes havalimanlarında ise ILS Sistemleri yenilenmiştir.
- Esenboğa ve Erzurum Havalimanındaki yenilenen ILS Sistemleri montaj aşamasındadır.
- Ağrı, Uşak, Çanakkale ve Amasya / Merzifon Havaalanına önümüzdeki dönemde ILS sitemleri kurulacaktır. Trabzon havalimanında bulunan ILS sistemi ise yenilenecektir.

PLANLAMA AŞAMASINDA BULUNAN

YENİ HAVALANI ALT VE ÜSTYAPI YATIRIMLARI

DHMİ Genel Müdürlüğüne 2010 yılı için, 350.000.000 TL, 2011 yılı için 350.000.000 TL, 2012 yılı için de 400.000.000 TL yatırım ödeneği tahsisi öngörülmüştür.

Bu ödenek tavanı içinde önceki yıllardan devam eden işlerle birlikte, 2010-2012 yılları arasında planlanan yatırımlar aşağıda sıralanmıştır.

2010 yılında;

- ✓ Ağrı Havaalanı Terminal Binası Yapımı,
- ✓ Adıyaman Havaalanı Terminal Binası Yapımı,
- ✓ Balıkesir-Körfez Havaalanı Terminal Binası Yapımı,
- ✓ Adana Havalimanı Gelen Yolcu Terminal Binası Aks İlavesi
- ✓ Ferit Melen Havaalanı Terminal Binasına Aks İlave Edilmesi İşi;



HAVALİMAN VE HAVAALANLARI PAT SAHALARI YAPIMI VE ONARIMI İŞLERİ



✓ Adıyaman Havaalanı Pist Genişletilmesi ile Apron ve Taksiyolu Yapımı Antalya Havalimanı G Taksiyoluna Paralel Taksiyolu Yapımı

- ✓ Mardin Havaalanı Pist Genişletilmesi ve PAT Sahaları Onarımı
- ✓ Konya Havaalanı Apron Yapımı
- ✓ Trabzon Havalimanı Apron Büyütülmesi
- ✓ Antalya Havalimanı G ve M Taksiyollarına Bağlantı Taksiyolu Yapımı

İTFAİYE VE GARAJ BİNALARI YAPIMI



- ✓ Atatürk Havalimanı İtfaiye Binası Yapımı (2010 yılı)
- ✓ Ağrı Havaalanı Garaj Binası Yapımı (2010 yılı)
- ✓ Çanakkale Havaalanı İtfaiye Binası Yapımı (2010 yılı)
- ✓ Ferit Melen Havaalanı Garaj Binasına Aks İlave Edilmesi İşi (2010 yılı)
- ✓ Konya Havaalanı Garaj Binası Yapımı (2010 yılı)

TEKNİK BLOK VE KULE YAPIMI



- ✓ Uşak Havaalanı Teknik Blok ve Kule Yapımı, Balıkesir Körfez Havaalanı Teknik Blok Ve Kule Yapımı
- ✓ Urla Arama Kurtarma İstasyonuna Kalıcı Tesisleri Yapımı

HAVA ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNDE GERÇEKLEŞTİRİLEN KAMU ÖZEL İŞBİRLİĞİ PROJELERİ;

Yap-İşlet-Devret projeleri ile; 2002-2008 yılları arasında 1,4 Milyar Dolar ($)'tutarındaki yatırım, kamu kaynağı kullanılmadan sektöre kazandırılmıştır. Sektörde yaratılan fiili kapasite ise 50 Milyon yolcu yıldır.



Bu projelerin mütemmimleri kapsamında eski dış hatlar terminal binaları da komple yenilenerek, sistem ve cihazları modernize edilmiş ve iç hatlar terminal binaları olarak hizmete verilmiştir. Böylece İstanbul, Ankara, İzmir, Antalya ve Dalaman Hava Limanlarının çehresi değişmiştir.

Yap-İşlet-Devret Modeli uygulamaları kapsamında; Antalya Hava Limanı Birinci Dış Hatlar Terminali, Antalya Hava Limanı İkinci Dış Hatlar Terminali, Atatürk Hava Limanı Dış Hatlar Terminali, Dalaman Hava Limanı Dış Hatlar Terminali, Esenboğa Hava Limanı İç Hatlar ve Dış Hatlar Terminali, Adnan Menderes Hava Limanı Dış Hatlar Terminali yapılmıştır.

- Antalya Hava Limanı I. Dış Hatlar Terminali



- Atatürk Hava Limanı Dış Hatlar Terminali



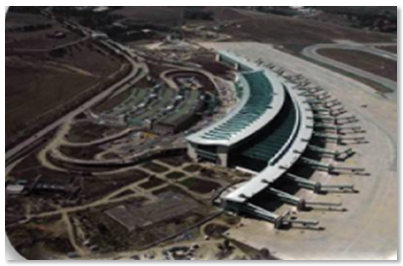
- Antalya Hava Limanı İkinci Dış Hatlar Terminali



- Dalaman Hava Limanı Dış Hatlar Terminali



- Esenboğa Hava Limanı İç Hatlar ve Dış Hatlar Terminali



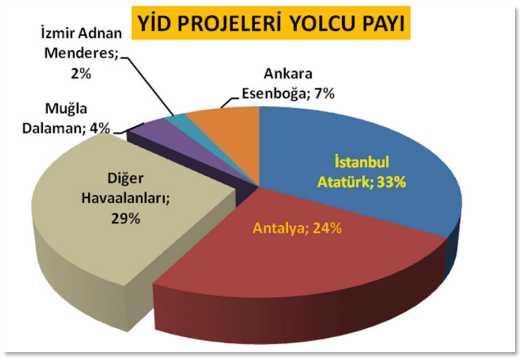
- Adnan Menderes Hava Limanı Dış Hatlar Terminali



Yanı sıra; Yap-İşlet-Devret modeli kapsamında 5.000.000 yolcu/yıl kapasiteli Bodrum havalimanı Dış Hatlar Terminali inşaatına 15.10.2009 tarihinde başlanılmış olup; 2011 yılında hizmete verilmesi planlanmaktadır.



Diğer taraftan, kira sözleşmesi çerçevesinde İdaremizle kiracı şirket arasında 6 Kasım 2008 tarihinde imzalanan Ek Mukavele uyarınca "Atatürk Havalimanı Gelişim Projesi" adı verilen projelere hayatiyet kazandırılmış, bu kapsamda terminaller ve otopark alanında önemli ölçüde kapasite artışının sağlanması amaçlanmıştır. Tamamı kiracı şirket tarafından karşılanacak söz konusu projenin toplam yatırım tutarı 35.440.000 Euro olup, 11.11.2008 tarihinde yer teslimi gerçekleştirilmiştir.



2002-2008 yılları arasında toplam yolcu trafiğinde yaşanan % 136.3'lük artış paralelinde, hizmete verilen bu projelerin Ülke genelindeki toplam yolcu trafiğindeki payları; % 73'tür.

- ✓ YİD Modeli İle Gerçekleştirilen Yolcu Terminallerinin Toplam Proje Bedeli 1.4 Milyar $'dır.
- ✓ Bu Tutarın Tamamı Kamu Kaynağı Kullanılmadan Tamamen Özel Sektör İmkanları İle Finanse Edilmiştir.
- ✓ YİD Projelerinin Tamamlanma Süreleri, Proje Yapım Süreleri Dahil Ortalama 1.5 Yıldır.
- ✓ Gerçekleştirilen YİD Projelerinin Toplam İnşaat Alanı 2.250.000 Metrekaredir.
- ✓ YİD Projelerinin Yapım Ve İşletme Dönemlerinde Yaratılan Ek İstihdam Ortalama 60.000 Kişidir.

2002-2008 yılları arası kiralama yoluyla işletme hakkı devredilen terminal binaları/havaalanları adedi : 3 olup, toplam kira geliri : 9,6 Milyar $ dır.

Yap-İşlet-Devret Modeli Kapsamında gerçekleştirilen projelerin, işletme sürelerinin bitimini müteakip; işletme hakkının kiralama suretiyle devirleri gerçekleştirilmiştir. Bu projeler ise;

✓ Atatürk Hava Limanı İç Hatlar, Dış Hatlar Terminalleri ve Genel Havacılık Terminalinin Kiralamak Suretiyle İşletme Hakkının Devri (2005 yılında 15,5 yıllığına 3 Milyar ABD $ kira bedeli karşılığında)



✓ Antalya Hava Limanı Birinci ve İkinci Dış Hatlar Terminalleri ile İç Hatlar ve CIP Terminallerinin Kiralamak Suretiyle İşletme Hakkının Devri (2007 yılında 17 yıl süre ile 3,1 Milyar ABD $ kira bedeli karşılığında)



✓ Savunma Sanayi Müsteşarlığı tarafından gerçekleştirilen diğer bir proje olan Sabiha Gökçen Hava Alanının İşletme Hakkının Devri ve Yeni Dış Hatlar Terminal Binası Yapımı (2008 yılında 20 yıl süre ile 3,1 Milyar ABD $ kira bedeli karşılığında)İşletme hakkı devirleri sadece yap-işlet-devret terminalleri ile sınırlı kalmamış, istenen verim alınmayan hava alanları da özel sektöre devredilmiştir.

Bunlar:

✓ Zonguldak/Çaycuma Hava Alanının Kiralamak Suretiyle İşletme Hakkının Devri (2006 yılında cirodan pay alma karşılığında),



✓ Antalya-Gazipaşa Hava Alanının



Kiralamak Suretiyle İşletme Hakkının Devri (2007 yılında 25 yıllığına, karının % 65'i devlete ait olmak üzere)

✓ Ayrıca; Zafer (Kütahya-Afyon-Uşak) Havaalanının YİD modeliyle yaptırılmasına ilişkin Yüksek Planlama Kurulu Kararı alınmış olup, ihale hazırlık çalışmaları başlatılmıştır.

✓ Atatürk Havalimanı Kargo Tesisleri Yapımı Projesinin YİD modeliyle ihale edilebilmesini teminen hazırlıklar başlatılmıştır.

DLH İNŞAATI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

ELAZIĞ'IN 50 YILLIK ÖZLEMİ SONA ERDİ... ELAZIĞ HAVAALANI YENİ PİST YAPIMI



Geliştirilemeyen kısa pist yerine 3000 x 45 m. yeni konvansiyonel pist ve bağlantı taksirutları yapıldı. Apron kapasitesi 2 uçaktan 4 uçağa çıkarıldı.

Kamulaştırma dahil toplam 59.000.000 TL'ye mal olan Havaalanı yeni pisti 15 Mart 2009 tarihi itibarıyla hava trafiğine açıldı.

75 Milyon TL Proje Bedelli; Terminal Binası ve diğer Destek Binalarına ait proje çalışmaları devam etmekte olup, 2010 yılı içerisinde yapım ihalesi yapılacaktır.

KUZEY EGE ULUSLARARASI HAVAALANINA KAVUŞUYOR

BALIKESİR KÖRFEZ HAVA ALANI

2080 x 30 m'lik mevcut pist 3000 x 45 m.'ye geliştirilerek konvansiyonel boyutlara çıkarılmakta, terminal binası büyütülmektedir.



Mart 2009'da temeli atılan proje Nisan 2010'da tamamlanarak hizmete girecektir. Projenin toplam bedeli 43.400.000 TL'dir.

ESKİŞEHİR DÜNYAYA AÇILIYOR

ESKİŞEHİR HAVAALANI PAT SAHALARININ GELİŞTİRİLMESİ İNŞAATI

2520 x 30 m.'lik mevcut pistin her iki yönde uzatılarak konvansiyonel uçaklara hizmet verebilmesi için 3000 x 45 m.'ye geliştirilmesi ile Paralel Taksirutun Piste dönüştürülmesi işlerine başlanılmıştır.



Çalışmaları yoğun olarak devam eden projenin bedeli 35.000.000 TL'dir.

AĞRI KONVANSİYONEL HAVAALANINA KAVUŞUYOR!!!

AĞRI HAVAALANI PİSTİNİN GENİŞLETİLMESİ İNŞAATI



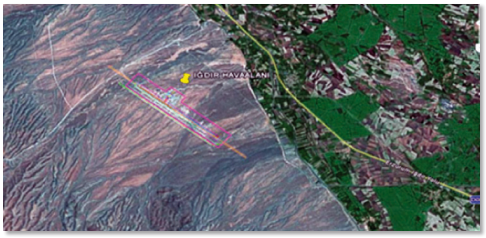
2000x30 m.'lik mevcut pistin; konvansiyonel uçaklara hizmet verebilmesi için 3000x45 m.'ye geliştirilmesi işine Mayıs 2009 tarihinde başlanılmıştır.

2010 yılı sonunda tamamlanması planlanan projenin bedeli 35.000.000 TL'dir.

YARIM KALMIŞ PROJELER TAMAMLANIYOR

IĞDIR HAVAALANI ALT YAPI İKMAL VE MÜTEFERRİK İŞLER İNŞAATI

Valilikçe inşaatına 1997 yılında başlanıp 2001 yılında inşaatı durdurulan havaalanı, bölgenin gelişmesini sağlamak ve hava ulaşım ihtiyacını karşılamak amacıyla; 3000 x 45 m konvansiyonel boyutlarda yeniden planlanarak, ihalesi 25.08.2009 tarihinde yapılmış olup, 20.817.006,47 TL bedel üzerinden ihale edilmiş, ihale sürecinin tamamlanması beklenmektedir.



Terminal Binası ve Destek Binalarına ait Uygulama Projeleri hazırlanmış ve 2009 yılı sonunda Üst Yapı ihalesi yapılacak, toplam proje bedeli: 63.600.000 TL'dir.

BİNGÖL HAVAALANI ALT YAPI İKMAL VE MÜTEFERRİK İŞLER İNŞAATI

Valilikçe inşaatına başlanıp bitirilemeyen havaalanının, Bölgenin gelişmesini sağlamak ve hava ulaşım ihtiyacını karşılamak amacıyla planlanan 2300 x 30 m boyutlarda pist, apron, taksirut, aydınlatma ve müteferrik işlerden oluşan işin ihalesi 27.08.2009 tarihinde yapılmış olup, ihale süreci devam etmektedir.



Terminal Binası ve Destek Binalarına ait proje ihalesi yapılmış olup, 2010 yılı içerisinde Üst Yapı ve Emniyete Yönelik İşlerin ihalesi yapılacaktır. Alt, Üstyapı ve Emniyete Yönelik işlerin toplam proje bedeli: 54.500.000 TL'dir.

HAKKARİ ARTIK DAHA DA YAKIN

HAKKARİ YÜKSEKOVA HAVAALANI ALT YAPI VE MÜTEFERRİK İŞLER İNŞAATI

Bölgeye kolay ve süratli ulaşımı sağlamak amacıyla planlanan havaalanında 3200 x 45 m pist, PAT sahaları ile çevre aydınlatma işleri ve diğer müteferrik işler ünitelerinden oluşan işin ihalesi 29.07.2009 tarihinde 40.741.685,40 TL bedel üzerinden ihale edilmiş olup, ihale sürecinin tamamlanması beklenmektedir.



Terminal Binası ve Destek Binalarına ait proje ihalesi yapılmış olup, 2010 yılı içerisinde Üst Yapı İhalesinin yapılarak işe başlanılması planlanmaktadır. Alt ve Üstyapı ile birlikte Toplam proje bedeli: 101.600.000 TL'dir.

ŞIRNAK HIZLI VE KONFORLU ULAŞIMA KAVUŞUYOR

ŞIRNAK HAVAALANI ALT YAPI VE MÜTEFERRİK İŞLER İNŞAATI

Bölgeye hızlı ve konforlu ulaşımı sağlamak amacıyla konvansiyonel uçaklara hizmet verebilmesi için 3000 x 45 m pist, apron, taksirut, çevre yolu ve emniyet tel örgüsü, çevre aydınlatması ve müteferrik işlerden oluşan Havaalanı ihalesi 09.09.2009 tarihinde yapılmış olup, ihale süreci devam etmektedir.



Terminal Binası ve Destek Binalarına ait proje ihalesi yapılmış olup, 2010 yılı içerisinde Üst Yapı İhalesinin yapılarak işe başlanılması planlanmaktadır. Alt ve Üstyapı olarak Toplam proje bedeli 72.500.000 TL'dir.

BÖLGESEL HAVA ÜSSÜ

ÇUKUROVA BÖLGESEL HAVAALANI:

Adana Mersin arasında, Çukurova Bölgesinde uluslararası standartlarda bölgesel bir havaalanı yapılması için Zemin etüdü ve yer seçimi çalışmaları tamamlanmış olup, ÇED ve halihazır harita yapım çalışmaları sürdürülmektedir.

Birbirinden bağımsız 2 adet 3500 x 60 m. boyutlarında konvansiyonel pist, 3500 x 45 m'lik Paralel Taksirut olarak planlanmış olup, ilk etapta bir adet 3500 x 60 m'lik Pist ve 3500 x 45 m'lik pist karakterinde Paralel Taksirut, Apron, Bağlantı Taksirutu ile İç ve Dış Hatlar Terminal Binası ve destek ünitelerinden oluşmaktadır.

2010 Yılında YİD modeli ile ihale edilmesi planlanmaktadır.

AVRUPA BİRLİĞİ İLE İLİŞKİLER

Avrupa Birliği (AB)'ne adaylık sürecinde olan ülkemizde, ulaştırma ve haberleşme sektöründe yürütülen uyum çalışmalarının koordinasyonu, yönlendirilmesi ve takibinden Bakanlığımız sorumludur. Söz konusu uyum çalışmaları, ulusal mevzuatımızın ilgili AB müktesebatı ile uyumlaştırılması ve Türkiye-AB mali işbirliği çerçevesinde yürütülen projeler olmak üzere iki temel alanda yürütülmektedir.

I. MÜZAKERE SÜRECİ

Türkiye ile AB arasındaki ilişkilerde önemli bir dönüm noktası olan ve 3 Ekim 2005 tarihinde başlayan katılım müzakerelerinin ilk aşamasını oluşturan 'Tarama Süreci' 20 Ekim 2005 tarihinde başlamıştır. Tarama sürecinde, 35 başlık altında sınıflandırılmış olan AB Müktesebatının Bakanlığımızın görev ve sorumluluk alanıyla ilgili olan 11 adet faslın çalışmalarına katılım sağlanmıştır. Söz konusu 11 başlık arasında yer alan 14 No.lu Taşımacılık Politikası ve 21 No.lu Trans-Avrupa Ağları fasıllarında ise Bakanlığımız koordinatörlük görevini üstlenmiş, söz konusu fasılların tanıtıcı ve ayrıntılı tarama süreci Haziran - Eylül 2006 tarihleri arasında gerçekleştirilmiştir.

Bilindiği üzere, AB ile müzakere sürecinde 8 fasıl başlığı askıya alınmıştır. Ulaştırma Politikası faslı da, askıya başlıklardan biridir. Bu faslın askıya alınmasının sebebini teknik konulardan ziyade siyasi konular teşkil etmektedir.

Enerji, telekomünikasyon ve enerji ağlarından müteşekkil olan 21 No.lu Trans-Avrupa Ağları faslı, 19 Aralık 2007 tarihinde gerçekleştirilen AB Hükümetlerarası Konferansı neticesinde müzakerelere açılmış olup, bu faslın Ulaştırma Ağlarına ilişkin müzakere çalışmaları Avrupa Komisyonu ile ortaklaşa yürütülmektedir. Müktesebat uyum yükümlülüğümüz bulunmayan bu fasıldaki müzakerelere 23 Mayıs 2008 tarihinde tamamlanan Ulaştırma Altyapı İhtiyaç Değerlendirmesi (TINA) Çalışması temel teşkil etmektedir.

Bu fasılda konulan kapanış kriterleri:

- Türkiye'nin 1963 tarihli Ankara Anlaşmasını, 1 Mayıs 2004 tarihinde AB'ye katılan 10 yeni ülkeye ayrım gözetmeksizin teşmil eden Katma Protokolü hayata geçirmesi,

- Türkiye'nin ve Avrupa Komisyonunun 1692/96 sayılı Kararın tadil edilmiş haline göre gelecekteki Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları üzerine mutabakata varmaları ve bu ağ üzerinde yer alan "Avrupa Yararına (European Interest)" bir proje üzerinde mutabakata varmalarıdır.

Birinci kriter, siyasi içerikli olup ülkemizin "Kıbrıs" politikası ile doğrudan ilgili olduğundan Dışişleri Bakanlığının yetki ve sorumluluk alanına girmektedir.

İkinci kriter ise, "teknik" içeriklidir. Halkalı-Kapıkule Demiryolu Hattı Yapımı Projesi üzerinde mutabık kalınarak söz konusu kriter karşılanmıştır.

Ancak, bu faslın geçici olarak kapatılması gerek enerji ve telekomünikasyon ağlarındaki

ilerlemeye, gerekse bahsekonu siyasi kriterin karşılanmasına tabidir. AB'nin tüm fasılların geçici olarak kapanabilmesi için şart koştuğu Katma Protokolün tüm AB üye ülkelerine uygulanması konusunda gelişme olduğu taktirde, bu faslın yakın zamanda kapatılmasının önünde bir engel görülmemektedir.

II. MEVZUAT UYUM ÇALIŞMALARI

II.1 2003-2008 Yılları Arasında Yapılan Yasal Düzenlemeler

2008 yılına kadar gerçekleştirilen mevzuat uyum çalışmalarının temel hedefi AB Müktesebatı'nın Üstlenilmesine ilişkin 2003 Ulusal Programı'nda belirtilen yükümlülüklerin gerçekleştirilmesi yönünde olmuştur. Bu kapsamda, karayolu ulaştırması, demiryolu ulaştırması, denizyolu ulaştırması, havayolu ulaştırması, haberleşme, telekomünikasyon ve posta sektörlerinde olmak üzere "AB Müktesebatının Üstlenilmesine ilişkin 2003 yılı gözden geçirilmiş Ulusal Programı"nda toplam 12 adet kanuni düzenleme ve 63 adet ikincil düzenleme taahhüt edilmiş olup bunlardan 5 adet kanun ve 45 adet ikincil düzenleme yayımlanmıştır. 2003-2008 yılları arasında AB mevzuatına uyum oranı genel olarak % 67'dir.

II.2 2008 ve Sonrasında Yapılacak Yasal Düzenlemeler

Avrupa Birliği'ne tam üyelik perspektifi çerçevesinde, ilgili tüm kuruluşların katkılarıyla 35 başlık altında hazırlanan ve bu başlıklara ilişkin ülkemizin kısa, orta ve uzun vadede gerçekleştirmesi gereken yükümlülükleri kapsayan "Avrupa Birliği Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı"nın taslak hali Ağustos 2008 itibariyle Avrupa Birliği Genel Sekreterliği tarafından yayımlanmıştır. Bu çerçevede, Ulaştırma Bakanlığı'nın sektör bazında çıkarmayı taahhüt ettiği 9 adet kanun ve 53 adet ikincil düzenleme bulunmaktadır:

SEKTÖR		Kanuni Düzenleme	İkincil Düzenleme	Toplam
Karayolu Ulaştırması		-	8	8
Havayolu Ulaştırması		-	22	22
Demiryolu Ulaştırması		2	8	10
Denizyolu Ulaştırması		4	3	7
Bilgi ve İletişim	Haberleşme	-	1	1
	Posta	2	3	5
	Telekomünikasyon	-	5	5
ABKD[1]		1	1	2
ABKD / SGB[2]		-	1	1
DİD / DLHİ [3]		-	1	1
TOPLAM		9	53	62

Dipnotlar:

1. 3348 sayılı Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkındaki Kanunda AB mali yardımlarının kullanılmasına yönelik Değişiklik Yapılmasına İlişkin düzenlemeler (ABKD: Avrupa Birliği Koordinasyon Dairesi)
2. Petrol depolamadan kaynaklanan uçucu organik bileşiklerin kontrolüne ilişkin düzenlemeler (SGB: Strateji Geliştirme Başkanlığı)
3. Sera Gazlarının İzlenmesine Dair Yönetmelik (DİD: Dışilişkiler Dairesi, DLHİ: Demiryolları, Limanlar, Havameydanları İnşaatı)

2009 Kasım ayı itibarıyla, bilgi ve iletişim sektöründe 4 adet (Elektronik Haberleşme Sektörüne İlişkin Yetkilendirme Yönetmeliği, Telekomünikasyon Hizmet ve Altyapılarına İlişkin Yetkilendirme Yönetmeliğinin EK A-11 "Genişbant Sabit Telsiz Erişim Hizmeti" ekinin başlığı ve kapsamının "Genişbant Telsiz Erişim Hizmeti" olarak değiştirilmesine ilişkin Yönetmelik, Sanal Mobil Şebeke Hizmeti İşletmeciliğinin Yetkilendirilmesine İlişkin Yönetmelik, IMT-2000/UMTS Hizmet ve Altyapılarına İlişkin Telekomünikasyon Hizmet ve Altyapılarına İlişkin Yetkilendirme Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik) ve denizcilik sektöründe de 1 adet (Gemi ve Deniz Araçlarının Tonilatolarının Ölçülmesi ve Belgelendirilmesi Hakkında Yönetmelik) olmak üzere, toplam 5 adet ikincil düzenleme gerçekleştirilmiştir.

➢ **Karayolu Sektörü**

2009 yılı Kasım ayından sonra çıkarılacak mevzuat sayısı:8

- Tehlikeli Maddelerin Taşınması Hususunda Görevli Güvenlik Danışmanlarına İlişkin Tebliğ
- Ticari Araçların Yol Kenarında Teknik Kontrollerinin Yapılmasına İlişkin Yönetmelik
- Kombine Yük Taşımacılığı Yönetmeliği
- Karayolları Genel Müdürlüğünün 8/3/2005 tarih ve B091TCK1303/720/0330 sayılı Genelgesinde Değişiklik
- Tünel İşletme Yönergesinde Değişiklik
- Otoyol İşletme Yönetmeliğinde Değişiklik
- Elektronik Ücret Toplama Sistemlerinin Birlikte İşletilebilirliğine Dair Düzenleme
- İstanbul Boğaziçi Köprüsü İşletme Yönetmeliğinde Değişiklik

➢ **Demiryolu Sektörü**

2009 yılı Kasım ayından sonra çıkarılacak mevzuat sayısı:10 (2 Kanun ve 8 Yönetmelik)

- Demiryolu Çerçeve Kanunu
- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Kanunu
- Demiryolu Emniyeti Yönetmeliği
- Demiryolu İşletmeciliği Lisans Yönetmeliği
- Karşılıklı İşletilebilirlik Yönetmeliği
- Demiryolu Altyapısına Erişim Yönetmeliği
- Tehlikeli Maddelerin Demiryolu ile Taşınması Yönetmeliği

- Makinistlerin Brövelendirilmesi Yönetmeliği
- Yolcu Hakları Yönetmeliği
- Kamu Hizmeti Yükümlülüğü Yönetmeliği

➢ **Denizcilik Sektörü**

2009 Kasım ayı itibarıyla çıkarılan mevzuat sayısı:1

- Gemi ve Deniz Araçlarının Tonilatolarının Ölçülmesi ve Belgelendirilmesi Hakkında Yönetmelik (12.03.2009 tarihli ve 27167 sayılı Resmi Gazete)

2009 yılı Kasım ayından sonra çıkarılacak mevzuat sayısı:6 (4 kanun ve 2 Yönetmelik)

- Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşmenin (MARPOL 73-78) III. EK'ine Taraf Olunmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun
- Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Ait Uluslar arası Sözleşmenin (MARPOL 73-78) IV. EK'ine Taraf Olunmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun
- 1974 Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesine İlişkin 1988 Protokolüne (SOLAS Protokol 1988) Taraf Olunmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun
- Deniz Emniyeti Kanunu
- Türk Limanlarında Raporlama Usulleri Hakkında Yönetmelik
- Organokalay Bileşeni İçeren Antifouling Sistemlerinin Gemilerde Kullanımının Kontrolüne Dair Yönetmelik

➢ **Havacılık Sektörü**

2009 yılı Kasım ayından sonra çıkarılacak mevzuat sayısı:22

- Hava Sahasının Esnek Kullanımı İçin Ortak Kurallar Tüzüğüne uyum amaçlı düzenleme
- Hava Sahası Sınıflandırması Tüzüğüne uyum amaçlı düzenleme
- Slot Uygulama Prensipleri Yönetmeliği
- Hava Seyrüsefer Hizmetlerinin Sağlanması için Ortak Gerekler Tüzüğüne uyum amaçlı düzenleme

- Tek Avrupa Seması Çerçeve Tüzüğüne uyum amaçlı düzenleme
- Tek Avrupa Seması - Hizmet Sağlama Tüzüğüne uyum amaçlı düzenleme
- Tek Avrupa Seması - Hava Sahası Tüzüğüne uyum amaçlı düzenleme
- Tek Avrupa Seması - Avrupa Hava Trafik Yönetim Ağı Birlikte İşlerlik Tüzüğüne uyum amaçlı düzenleme
- Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Bakım Sistemi Yönetmeliği (SHY-M Rev.1)
- Havaalanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği (SHY-22)
- Yolcu Hakları Talimatı
- Bilgisayarlı Rezervasyon Sistemleri Talimatı
- Hava Yoluyla Taşınan Engelli ve Hareket Kabiliyeti Kısıtlı Kişilerin Haklarına İlişkin Yönetmelik
- Yerli ve Yabancı Hava Araçlarının Emniyet Değerlendirmesi Yönetmeliği
- Hava Trafik Kontrol Üniteleri Arasında Uçuşların Bildirimi, Koordinasyonu ve Transferi Amacıyla Uçuş Bilgisinin Değişimi için Otomatik Sistem Gerekliliklerine ilişkin Yönetmelik
- Tek Avrupa Seması için uçuş öncesi safhada uçuş planları için prosedürler üzerine gerekliliklere ilişkin yönetmelik
- Hava seyrüsefer hizmetleri için genel ücretlendirme yönetmeliği
- Hava Trafik Kontrol Üniteleri Arasında Uçuşların Bildirimi, Koordinasyonu ve Transferi Amacıyla Kullanılan Uçuş Mesajı Transfer Protokolünü Uygulama Gerekliliklerine ilişkin Yönetmelik
- Tek Avrupa Seması için Hava – Yer Ses Kanal Aralığı Gerekliliklerine ilişkin Yönetmelik
- Hava Trafik Yönetiminde Emniyet Gözetimine ilişkin Yönetmelik
- Sivil Havacılık Hadiseleri ile ilgili Bilginin Merkezi bir Havuzda Birleştirilmesi için Uygulama Kurallarına dair Yönetmelik
- Sivil Havacılık Hadiseleri ile ilgili Bilginin ilgili Partilere dağıtımı için Uygulama Kurallarına dair Yönetmelik

➢ **Bilgi ve İletişim Sektörü**

• Telekomünikasyon Sektörü

2009 Kasım ayı itibarıyla çıkarılan mevzuat sayısı: 4

- Elektronik Haberleşme Sektörüne İlişkin Yetkilendirme Yönetmeliği

(28.05.2009 ve 27241 sayılı Resmi Gazete)

Aşağıda adı geçen 3 yönetmelik, 5809 Sayılı Elektronik Haberleşme Kanununun Yetkilendirme Rejimini toptan değiştirmesi sebebiyle ayrı birer yönetmelik olmaktan çıkarılıp Elektronik Haberleşme Sektörüne İlişkin Yetkilendirme Yönetmeliği'ne bağlı olarak Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu (BTK) tarafından "Elektronik Haberleşme Hizmet, Şebeke ve Altyapılarının Tanım, Kapsam ve Süreleri" isimli Kurul Karalı ile düzenlenerek 28.05.2009 tarihinde yürürlüğe girmiştir:

- Telekomünikasyon Hizmet ve Altyapılarına İlişkin Yetkilendirme Yönetmeliğinin EK A-11 "Genişbant Sabit Telsiz Erişim Hizmeti" ekinin başlığı ve kapsamının "Genişbant Telsiz Erişim Hizmeti" olarak değiştirilmesine ilişkin Yönetmelik
- Sanal Mobil Şebeke Hizmeti İşletmeciliğinin Yetkilendirilmesine İlişkin Yönetmelik
- IMT-2000/UMTS Hizmet ve Altyapılarına İlişkin "Telekomünikasyon Hizmet ve Altyapılarına İlişkin Yetkilendirme Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik

2009 yılı Kasım ayından sonra çıkarılacak mevzuat sayısı: 1

Karasal Sayısal Platform Hizmetine İlişkin "Telekomünikasyon Hizmet ve Altyapılarına İlişkin Yetkilendirme Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik"
(BTK ile Radyo Televizyon Üst Kurulu (RTÜK) tarafından ortaklaşa olarak çalışmalar devam etmektedir.)

• Posta Sektörü

2009 yılı Kasım ayından sonra çıkarılacak mevzuat sayısı:5 (2 kanun ve 3 İkincil Düzenleme)

- Posta Hizmetlerinin Düzenlenmesi Hakkında Kanun
- Posta ve Telgraf Teşkilatı Genel Müdürlüğünün Görev, Yetki ve Sorumlulukları Hakkında Kanun

- Strateji

- Posta Hizmetlerinin Düzenlenmesi Hakkında Yönetmelik

- Posta ve Telgraf Teşkilatı Genel Müdürlüğünün Görev, Yetki ve Sorumlulukları Hakkında Yönetmelik

• Haberleşme Sektörü

2009 yılı Kasım ayından sonra çıkarılacak mevzuat sayısı:1

- 5369 sayılı Evrensel Hizmetin Sağlanması ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanunun 5. maddesi gereğince çıkarılacak Bakanlar Kurulu Kararı

➢ **Ulaştırma Bakanlığı Genel Düzenlemeler**

2009 yılı Kasım ayından sonra çıkarılacak mevzuat sayısı:2 (1 Kanun ve 1 İkincil Düzenleme)

- 3348 sayılı Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkındaki Kanunda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun

- AB mali yardımlarının kullanılmasına yönelik düzenlemeler

➢ **Çevre Faslında Bakanlığımızı ilgilendiren düzenlemeler**

2009 yılı Kasım ayından sonra çıkarılacak mevzuat sayısı:2

- Petrol depolamadan kaynaklanan uçucu organik bileşiklerin kontrolüne ilişkin düzenlemeler

- Sera Gazlarının İzlenmesine Dair Yönetmelik

II.3 2009 İlerleme Raporu ve Ulaştırma Sektörü

Türkiye'nin 2009 İlerleme Raporu 14 Ekim 2009 tarihinde Avrupa Komisyonu tarafından yayımlanmıştır. Ulaştırma Bakanlığı görev ve yetki alanına giren hususlar itibarıyla söz konusu Raporda genel olarak olumlu ifadeler yer almıştır.

Örneğin, denizcilik sektöründe geçen yılın İlerleme Raporu'nda gri listede olarak beyan edilen ülkemiz, bu yılın İlerleme Raporu'nda Türkiye Paris Mutabakat Zaptı'nın beyaz listesine geçmiştir ki bu durum bayrak devleti olarak iyi performansımızı teyit etmektedir. Diğer taraftan, 2008'de % 5.7 olan Türk gemilerinin alıkonulma oranları daha da düşmüştür. Bunlara ilaveten, denizcilik emniyeti alanında uyumumuz da ileri düzeydedir.

Aynı şekilde, elektronik haberleşme ve bilgi teknolojileri alanında da önemli ilerlemeler kaydedilmiştir. Türkiye'deki düzenleyici çerçevenin AB Müktesebatıyla uyumu bakımından önemli bir adım olan 5809 sayılı Elektronik Haberleşme Kanununu 2008 Kasım ayında çıkarılmıştır.

Diğer taraftan, cep telefonu piyasasındaki rekabeti koruma önlemleri bakımından da büyük ilerleme kaydedilmiştir. Cep telefonu piyasasındaki operatörler arası bağlanım ücretleri rapor döneminde %30 oranında indirilmiştir. Ayrıca, Kasım 2008'de numara taşınabilirliği uygulamasının başlatılmasının ardından, Ağustos 2009'a kadar toplam 6.2 milyon numara taşınmasını sağlanmıştır. Sabit ağ altyapısı alanında 628 milyon Avro; cep telefonu ağı altyapısında 1.190 milyon Avro yatırım yapılmıştır. Son olarak, bilgi toplumu hizmetleri bakımından, Türkiye'nin yasal çerçevesi ağ güvenlik yükümlülükleri ve siber suç alanlarındaki müktesebatla iyi şekilde uyumlaştırılmıştır.

Ulaştırma sektörünün lokomotifi olan kara ulaştırması sektöründe de önemli ilerlemeler kaydedilmiştir. Önemle vurgulamak gerekir, bu sektörde AB mevzuatına uyum büyük oranda sağlanmıştır. Örnek vermek gerekirse, Türkiye filo yenileme takviminin daha etkin bir şekilde kolaylaştırılmasını ve eski araçların hizmet dışı bırakılmalarını amaçlayan ikinci bir kararname yayımlanmıştır. Diğer bir önemli husus ise, Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Uluslararası Taşınmasına İlişkin Avrupa Anlaşması'na (ADR) yakın zamanda taraf olunacağı hususudur. Ayrıca, kara ulaştırması sektöründe faaliyet gösteren motorlu taşıtlarla ilgili olarak yola elverişlilik testleri için denetim tesisleri kurulması görevi tamamlanmıştır.

Bahse konu Raporda da değinildiği üzere, Ulaştırma Bakanlığı, demiryolu sektöründeki eksikliklerin farkındadır. Demiryolu sektöründe altyapı ve işletmeyi ayırarak daha etkin bir demiryolu taşımacığı sisteminin kurulmasını sağlayacak Demiryolu Çerçeve Kanunu ve Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Kanununun taslakları tamamlanmış olup, 2010 yılında bu kanunların ve bunlara bağlı yönetmeliklerin çıkarılması planlanmaktadır.

Son olarak, ülkemiz açısından da önemli bir sektör olan sivil havacılık sektöründe de bir takım ilerlemeler kaydedilmiştir. AB düzenlemeleri ile uyumlu olarak, uçak içinde sıvı taşınması konusunda yeni bir yönetmelik yayımlanmıştır. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün uçak bakımı alanında kapasitesini geliştirilmiştir. Buna ek olarak, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı'nın akreditasyonu temelinde uçak bakım kurumlarına AB standartlarıyla uyumlu olarak onay vermektedir

III. TÜRKİYE-AB MALİ İŞBİRLİĞİ KAPSAMINDA YÜRÜTÜLEN PROJELER

A) Kurumsal Kapasite Arttırılmasına Yönelik Projeler

1- Türk Radyonun Teknik ve Operasyonel Kapasitesinin Geliştirilmesi

Projenin Genel Hedefi:

Türk Kıyı Sahasında can, mal, sefer ve çevre güvenliğinin artırılması ve deniz güvenliği ko-

nusunda AB müktesebatı ile uyumlu bir şekilde Türk kıyı radyosunun idari ve teknik kapasitesinin güçlendirilmesi.

Projenin Bütçesi:

Projenin öngörülen toplam bütçesi 3.800.000 Euro ve bunun 3.100.000 Euro AB tarafından finanse edilecek olup, bütçenin bileşenlere dağılımı şu şekildedir:

Eşleştirme Bileşeni : 250.000 Euro

Tedarik (Supply) Bileşeni: 2.800.000 Euro

Projenin Süresi:

Projenin eşleştirme bileşeni ve tedarik bileşeninin ihalesine çıkılmıştır. Söz konusu ihalelerin 2010 yılı başına kadar sonuçlandırılması planlanmaktadır.

2- Türk Demiryolu Sektörünün Kurumsal Kapasitesinin Geliştirilmesi ve Reformu

Projenin Genel Hedefi:

Türk demiryolu sektörünün AB müktesebatı ile uyumlu olacak şekilde rekabete açılması için yeniden yapılandırılması.

Projenin Bütçesi:

Proje için öngörülen toplam bütçe 4.562.000 Euro'dur. (tamamı AB tarafından finanse edilecektir.)

Projenin süresi:

Proje halihazırda Merkezi Finans ve İhale Biriminde ihale aşamasında olup 24 ay sürmesi öngörülmektedir.

3- Türkiye'de Karayolu Güvenliğinin Artırılması Projesi

Devlet ve il yolları üzerinde kaza riski taşıyan kesimlerde geometrik ve fiziksel standartların iyileştirilerek kaza sayısı, ölü ve yaralı sayılarının azaltılması, bunun neticesi olarak da sosyal ve ekonomik kayıpların azaltılmasıdır. Projenin toplam bütçesi 27 milyon 300 bin Euro olup 36 ay sürecektir.

B) Ulaştırma Operasyonel Programı Altyapı Projeleri (2007-2009 Dönemi)

"Katılım Öncesi Mali Yardım Aracı - Instrument for Pre-accession Assistance" (IPA)'nın III. bi-

leşeni olan "Bölgesel Kalkınma" kapsamında hazırlanan ve ulaştırma sektörünün önceliklerini, müdahale alanlarını ve TINA-Türkiye Çalışması kapsamında altyapı projelerini içeren Ulaştırma Operasyonel Programı, IPA fonu ve diğer uluslararası fonlarla desteklenebilecektir. IPA çerçevesinde 2007-2009 dönemi için Ulaştırma Operasyonel Programına ayrılan AB eş finansman miktarı 180 Milyon Avro civarında olacaktır. Ayrıca, AB tarafından 200-2011 yılları için hazırlanan Çok Yıllı İndikatif Planlama Dokümanı'nda yapılan yeni tahsisat düzenlemesine göre 2010-2011 döneminde ulaştırma altyapı projeleri için ayrılan fon miktarı 160 milyon Avro civarındadır.

Söz konusu IPA fonlarının eş finansmanıyla, Ulaştırma Operasyonel Programında öncelikli alanlar olarak belirlenen demiryolu ve liman altyapı projelerinin gerçekleştirilme si hedeflenmektedir. Bu bağlamda, daha önce Halkalı- Kapıkule Demiryolu Hattı Projesi öncelikli olarak sunulmuş olmasına rağmen, projenin ortak finansman başvurusu teknik dokümanlarındaki eksiklikler nedeniyle Avrupa Komisyonu ve Avrupa Yatırım Bankası tarafından reddedilmiştir.

Bu durumda, 2007-2009 yıllarına ait Ulaştırma Operasyonel Programı için tahsis edilen IPA fonlarının kaybedilmemesi için uygun bir başka projenin teklif edilmesinin gerekliliği ortaya çıkmıştır. Bu kapsamda, İstanbul-Ankara Hızlı Tren Projesi'nin önemli bir bölümü olan Köseköy - Gebze Mevcut Demiryolu Hattının Yüksek Hıza Uygun Olarak Yeniden Yapılandırılması Projesinin Halkalı Kapıkule Demiryolu Yapımı Projesi'nin yerine öncelikli proje olarak Avrupa Komisyonu'na teklif edilmiş ve Proje Avrupa Komisyonu tarafından uygun görülmüştür. Komisyon Halkalı-Kapıkule Projesi için daha sonra eksikliklerin Teknik Yardım başlığı altından hizmet alımı yoluyla giderilebileceğini ve bu proje için Ulaştırma Operasyonel Programı (UOP) kapsamında IPA fonlarından yararlanmak üzere yeniden başvurulabileceğini belirtmiştir.

Ulaştırma Operasyonel Programının öncelikleri ve TINA-Türkiye Çalışması'nın sonuçlarıyla uyumlu olarak (TINA-Türkiye 2020 Yılı Çekirdek Ağı Haritaları EK-1), 2007-2009 dönemi programı için seçilen diğer 3 proje Çandarlı Limanı İnşası, Mersin Konteyner Limanı İnşası ve Irmak-Karabük-Zonguldak Demiryolu Hattının Elektrifikasyon ve Sinyalizasyonu projeleridir.

- ***Çandarlı Limanı Projesi***

Çandarlı Limanı Yapımı Projesi'nin Fizibilite Çalışması, Fayda-Maliyet Analizi, Çevresel Etki Değerlendirmesi ve ilgili ihale dokümanlarının AB standartlarında hazırlanmasına yönelik Teknik Destek Projesi, 30 Kasım 2008 tarihinde hizmet sözleşmesinin imzalanmasıyla başlamış olup proje kapsamında 4 Şubat 2009 tarihinde bir saha ziyareti gerçekleştirilmiş, Bakanlığımız ve MFİB temsilcileri ile danışman firmanın proje takımının katılımıyla gerçekleştirilen saha ziyaretinde, Zeytindağ Belediyesi yetkilileriyle toplantılar yapılmıştır.

Projenin yönlendirme toplantıları 24 Mart 2009 ve 8 Temmuz 2009 tarihlerinde gerçekleştirilmiştir. Talep tahmin analizleri ve trafik analizleri, algılanan idari ve ekonomik kısıtlamaların analizi, potansiyel gerçekleşme senaryolarının tanımlanması ve değerlendirmesi, tercih edilen gerçekleşme senaryosunun seçilmesi görevlerinden oluşan I. Aşama Mayıs ayı sonunda tamam-

lanmış ve I. Aşama raporu danışman firma tarafından sunulmuştur. Son olarak Haziran ayı ilerleme raporu sunulmuştur.

Projenin İş Tanımına göre Haziran-Ağustos aylarını kapsayan 3 aylık dönemde firma, seçilen alternatifin detaylı analizini, proje finansman planını ve finansal analizi ve Çevre Etki Değerlendirme Analizini hazırlayacaktır. Ağustos ayı sonunda 2. aşama raporu ile birlikte Büyük Proje Başvuru Formunu teslim edecektir.

• ***Mersin Konteyner Limanı Projesi***

Mersin Limanı Yapımı Projesi'nin Fizibilite Çalışması, Fayda-Maliyet Analizi, Çevresel Etki Değerlendirmesi ve ilgili ihale dokümanlarının AB standartlarında hazırlanmasına yönelik Teknik Destek Projesi 30 Kasım 2008 tarihinde hizmet sözleşmesinin imzalanmasıyla başlamıştır. Süresi 12 ay olan Mersin Konteyner Limanı projesinin Başlangıç Toplantısı, 16 Aralık 2008 tarihinde Ankara'da MFİB ofisinde yapılmıştır.

3 Şubat 2009 tarihinde bir saha ziyareti gerçekleştirilmiş, Başkanlığımız ve MFİB temsilcileri ile danışman firmanın proje takımının katılımıyla gerçekleştirilen saha ziyaretinde halen faaliyet gösteren özel limanın temsilcileri ve Mersin Belediyesi Liman işlerinden sorumlu yetkililerle toplantılar yapılmıştır.

Projenin yönlendirme toplantıları 24 Mart 2009 ve 8 Temmuz 2009 tarihlerinde gerçekleştirilmiştir.

Talep tahmin analizleri ve trafik analizleri, Algılanan idari ve ekonomik kısıtlamaların analizi, Potansiyel gerçekleşme senaryolarının tanımlanması ve değerlendirmesi, Tercih edilen gerçekleşme senaryosunun seçilmesi görevlerinden oluşan I. Aşama Mayıs ayı sonunda tamamlanmış ve I. Aşama raporu danışman firma tarafından sunulmuştur. Son olarak Haziran ayı ilerleme raporu sunulmuştur.

• ***Irmak-Karabük-Zonguldak Elektrifikasyon ve Sinyalizasyonu Projesi***

Irmak-Zonguldak-Karabük Demiryolu Hattı Sinyalizasyon ve Elektrifikasyonu Projesi'nin Fizibilite Çalışması, Fayda-Maliyet Analizi, Çevresel Etki Değerlendirmesi ve ilgili ihale dokümanlarının AB standartlarında hazırlanmasına yönelik Teknik Destek Projesi, 29 Kasım 2008 tarihinde hizmet sözleşmesinin imzalanmasıyla başlamıştır. Projenin Başlangıç Toplantısı (Kick – Off) 7 Ocak 2009 tarihinde yapılmış olup, 27 – 31 Ocak 2009 tarihleri arasında bir saha gezisi düzenlenmiştir. Projenin Yönlendirme Komitesi toplantıları sırasıyla 25 Mart 2009, 12 Mayıs 2009 ve 25 Haziran 2009 tarihlerinde yapılmıştır. Üç aşamadan oluşan projenin birinci aşamasında modernizasyon senaryoları belirlenmiş ve Birinci Aşama Raporu 8 Haziran 2009 tarihinde hazırlanmıştır. Raporun gelen yorumlara göre revize edilmiş hali ise 17 Ağustos 2009 tarihi itibariyle gönderilmiştir. Halen ikinci aşama çalışmaları devam etmekte olan projenin 29 Kasım 2009 tarihinde bitirilmesi planlanmaktadır.

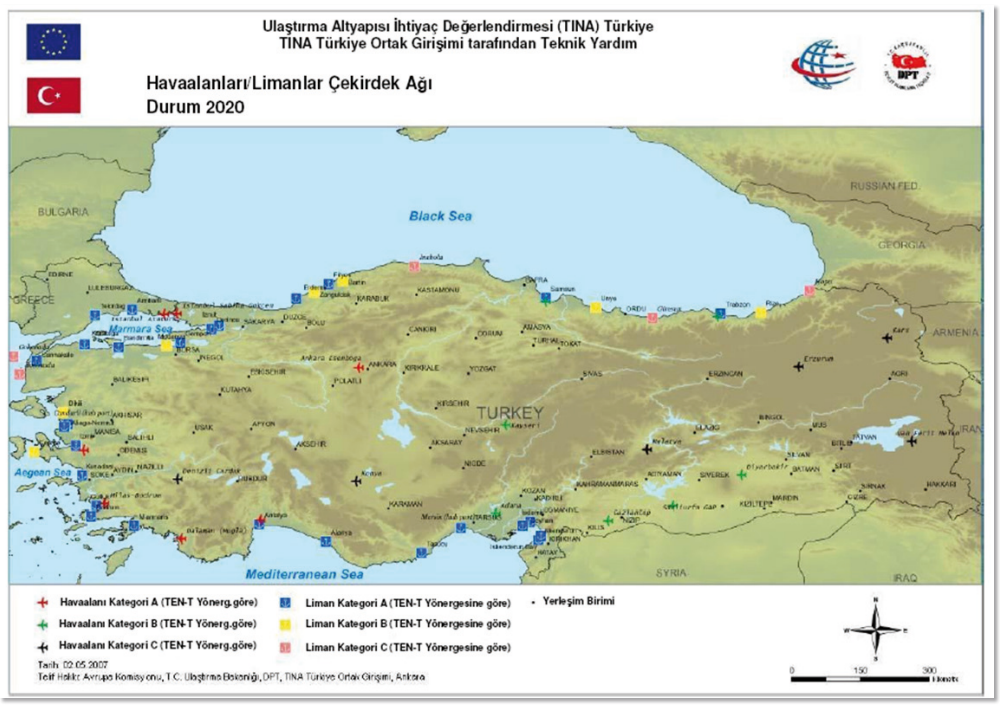
Bu projelerin daha geniş bir ifadeyle Operasyonel Programın yürütülmesine ilişkin olarak Bakanlığımız, IPA çerçevesinde önümüzdeki dönemde faaliyete geçmesi planlanan yeni bir idari yapılanma çalışmasını da tamamlamıştır. Bu çerçevede, Program Otoritesi olarak belirlenen Bakanlığımızın bünyesinde; IPA uygulama birimi kurulmuş olup, bu birim altında faaliyet gösterecek alt birimler ile alt birim personeli belirlenmiştir. ABGS, Hazine Müsteşarlığı ve DPT koordinasyonunda, IPA kapsamında Operasyonel Programları yürütecek olan ilgili Bakanlıklardaki Program Otoritelerinin ve bu bağlamda Bakanlığımız Program Otoritesinin hukuki zeminini oluşturmak üzere kanun çalışmaları yürütülmektedir. İdari yapılanmanın haricinde, Bakanlığımız AB fonlarının kullanımına yönelik çalışmalarını da tamamlamış olup 23.07.2009 tarihinde Bakanlığımızın Ulaştırma Operasyonel Programını yürütmesi hususunda AB Komisyonu tarafından Yetki Devri Kararı verilmiştir.

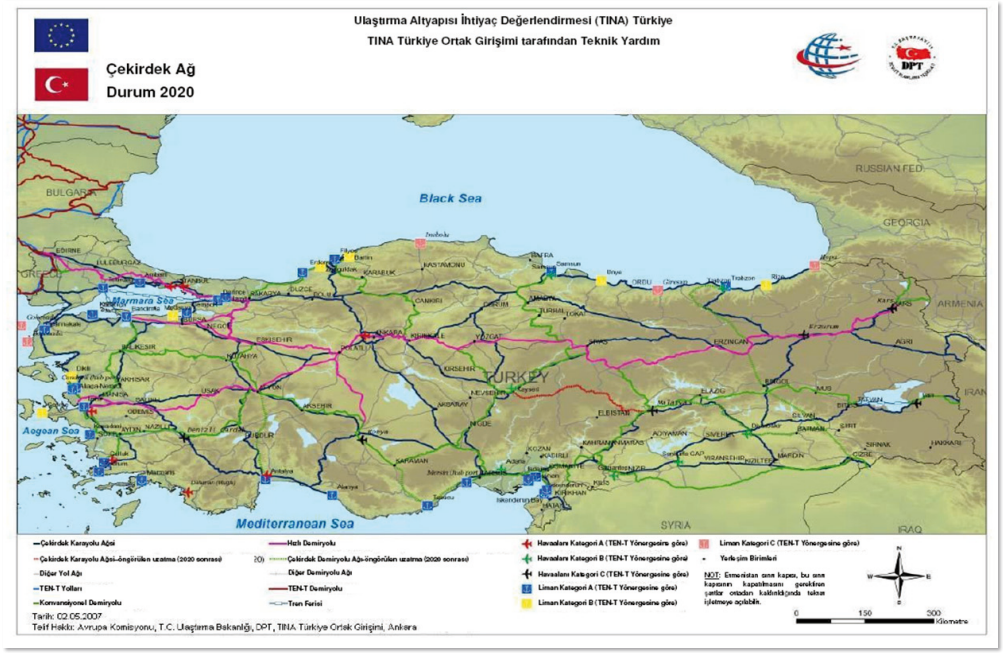
Ayrıca, Ulaştırma Operasyonel Programının Teknik Destek önceliği çerçevesinde hazırlanan Teknik Destek Planı Operasyonel Programın uygulanmasında Yönetim Birimine destek sağlamak ve Yönetim Biriminin idari kapasitesini eğitim programları ile geliştirmek amaçlarının yanı sıra 2010-2013 dönemi proje havuzunun geliştirilmesi ve gerek Operasyonel Program ve gerekse bu çerçevedeki projelerin görünürlüğünün arttırılması amaçlarını benimsemektedir.

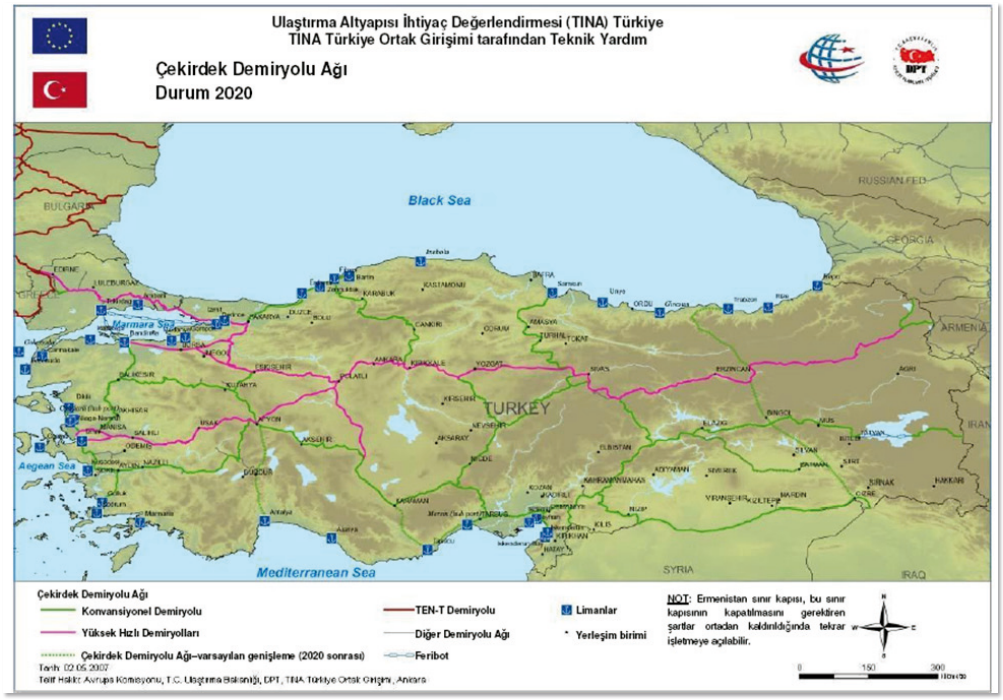
Operasyonel Program Teknik Destek önceliğinin bütçesine ayrılan ödenek 4.656.000 Avro olup bunun 3.492.000 Avroluk bölümünün AB eş finansmanı ile gerçekleştirilmesi öngörülmektedir.

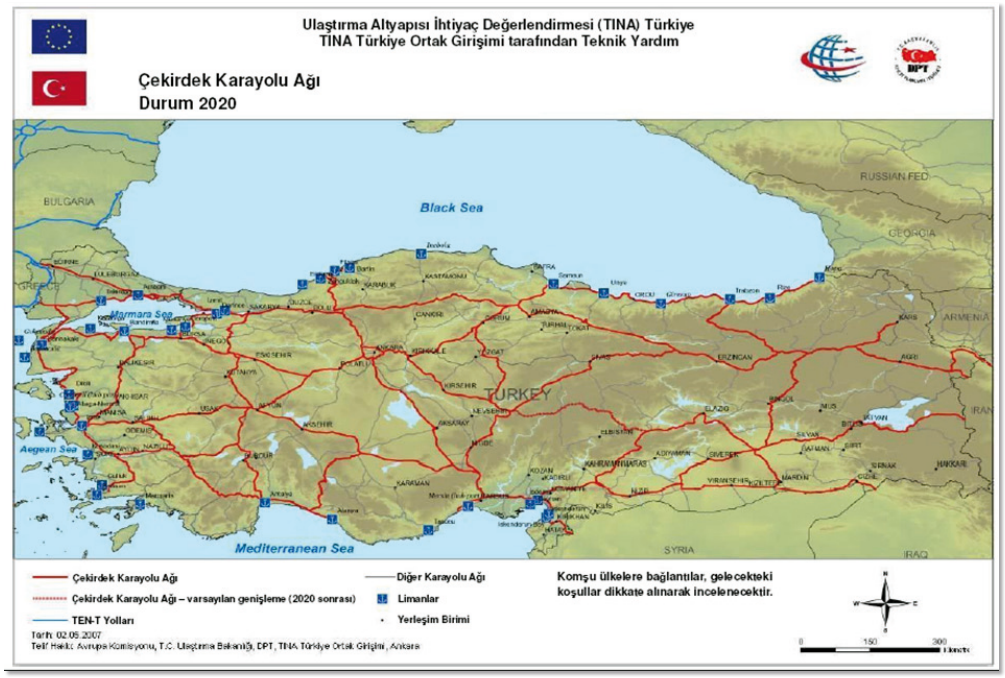
EK-1

TINA-TÜRKİYE 2020 YILI ÇEKİRDEK AĞI HARİTALARI




Ulaştırma Altyapısı İhtiyaç Değerlendirmesi (TINA) Türkiye
TINA Türkiye Ortak Girişimi tarafından Teknik Yardım
Çekirdek Ağ
Durum 2020
Black Sea
Marmara Sea
Aegean Sea
Mediterranean Sea
TURKEY
BULGARIA
GREECE
SYRIA
IRAQ
GEORGIA
ARMENIA
IRAN
RUSSIAN FED.
Çekirdek Karayolu Ağı
Çekirdek Karayolu Ağı-öngörülen uzatma (2020 sonrası)
Diğer Yol Ağı
TEN-T Yolları
Konvansiyonel Demiryolu
Hızlı Demiryolu
Çekirdek Demiryolu Ağı-öngörülen uzatma (2020 sonrası)
Diğer Demiryolu Ağı
TEN-T Demiryolu
Tren Feribi
Havaalanı Kategori A (TEN-T Yönergesine göre)
Havaalanı Kategori B (TEN-T Yönergesine göre)
Havaalanı Kategori C (TEN-T Yönergesine göre)
Liman Kategori A (TEN-T Yönergesine göre)
Liman Kategori B (TEN-T Yönergesine göre)
Liman Kategori C (TEN-T Yönergesine göre)
Yerleşim Birimleri
NOT: Ermenistan sınır kapısı, bu sınır kapısının kapatılmasını gerektiren şartlar ortadan kaldırıldığında tekrar işletmeye açılabilir.
Tarih: 02.05.2007
Telif Hakkı: Avrupa Komisyonu, T.C. Ulaştırma Bakanlığı, DPT, TINA Türkiye Ortak Girişimi, Ankara


Ulaştırma Altyapısı İhtiyaç Değerlendirmesi (TINA) Türkiye
TINA Türkiye Ortak Girişimi tarafından Teknik Yardım
Çekirdek Demiryolu Ağı
Durum 2020
Black Sea
Marmara Sea
Aegean Sea
Mediterranean Sea
TURKEY
BULGARIA
GREECE
SYRIA
IRAQ
GEORGIA
ARMENIA
IRAN
RUSSIAN FED.
Çekirdek Demiryolu Ağı
Konvansiyonel Demiryolu
Yüksek Hızlı Demiryolları
Çekirdek Demiryolu Ağı–varsayılan genişleme (2020 sonrası)
TEN-T Demiryolu
Diğer Demiryolu Ağı
Feribot
Limanlar
Yerleşim birimi
NOT: Ermenistan sınır kapısı, bu sınır kapısının kapatılmasını gerektiren şartlar ortadan kaldırıldığında tekrar işletmeye açılabilir.
Tarih: 02.05.2007
Telif Hakkı: Avrupa Komisyonu, T.C. Ulaştırma Bakanlığı, DPT, TINA Türkiye Ortak Girişimi, Ankara


Ulaştırma Altyapısı İhtiyaç Değerlendirmesi (TINA) Türkiye
TINA Türkiye Ortak Girişimi tarafından Teknik Yardım
Çekirdek Karayolu Ağı
Durum 2020
Black Sea
Marmara Sea
Aegean Sea
Mediterranean Sea
TURKEY
BULGARIA
GREECE
RUSSIAN FED.
GEORGIA
ARMENIA
IRAN
SYRIA
IRAQ
Çekirdek Karayolu Ağı
Çekirdek Karayolu Ağı – varsayılan genişleme (2020 sonrası)
TEN-T Yolları
Diğer Karayolu Ağı
Limanlar
Yerleşim Birimi
Komşu ülkelere bağlantılar, gelecekteki koşullar dikkate alınarak incelenecektir.
Tarih: 02.05.2007
Telif Hakkı: Avrupa Komisyonu, T.C. Ulaştırma Bakanlığı, DPT, TINA Türkiye Ortak Girişimi, Ankara

İKİLİ ve ÇOK TARAFLI ULUSLARARASI FAALİYETLER

Bakanlığımız ülkemizin dış politikası ve uluslararası menfaatlerine uygun bir şekilde bir dizi ikili ve çok taraflı uluslararası faaliyet gerçekleştirmiştir.

1- 2009 YILI İÇERİSİNDE 12'Sİ TÜRKİYE'DE 18'İ İSE YURTDIŞINDA GERÇEKLEŞEN 30 İKİLİ GÖRÜŞMEDE BULUNULMUŞTUR.

2- ÇOK TARAFLI İLİŞKİLER KAPSAMINDA İSE TÜRKİYE'DE 40, YURTDIŞINDA 13 OLMAK ÜZERE TOPLAM 53 TOPLANTI VE KOMİSYON ÇALIŞMALARI GERÇEKLEŞTİRİLMİŞTİR.

3- BAKANLIĞIMIZ 2009 YILINDA GENİŞ KAPSAMLI 2 ULUSLARARASI ORGANİZASYONA EV SAHİPLİĞİ YAPMIŞTIR.

2009 ITF Forumu hazırlıklarını yürüten Ulaştırma Yönetim Kurulu Toplantısı (TMB) 1-2 Nisan 2009 tarihleri arasında Bakanlığımızın ev sahipliğinde ve başkanlığında İstanbul'da gerçekleştirilmiştir.

Nisan 2009'da Almanya'da, Sayın Bakanımız, Alman Federal Cumhuriyeti Ulaştırma, Yapı ve Kent İşleri Federal Bakanı ve ITF Genel Sekreteri'nin katılımları ile Türk ve Alman basınının yanısıra uluslararası basın kuruluşlarına ITF 2009'un basın tanıtımı yapılmıştır.

ITF 2009 Ülkemizin Dönem Başkanlığında, 27-29 Mayıs 2009 tarihleri arasında Leipzig'de "Global bir Ekonomi İçin Ulaştırma: Yeni Sorunlar ve Fırsatlar" ana temasıyla Sayın Bakanımızın Başkanlığında toplanmıştır.

Foruma, 94'ü basın temsilcisi, 79'u sergi katılımcısı, 106'sı konuşmacı ve VIP davetlisi, 227'si ulusal delege, **45'i Bakan/Bakan Yardımcısı** olmak üzere toplam 904 kişi katılım sağlamış ve **Forumda 53 ülke** temsil edilmiştir.

28 Eylül-01 Ekim 2009 tarihleri arasında İstanbul'da düzenlenen Uluslararası 10. Ulaştırma Şurasına; 1 Ülke Başbakan, 14 Ülkenin Ulaştırma Bakanı/Bakan Yardımcısı, IMO ve ITF Genel Sekreterleri ile farklı ülkelerden 150 yakın Ulaştırma ve Haberleşme Uzmanı katılım sağlamıştır.

Ayrıca; Şura'ya hergün 6000 civarında katılımcı ziyaret etmiştir.

4- BAKANLIĞIMIZIN İLGİLİ/BAĞLI KURUŞLARI FAALİYETLERİ

BAKANLIĞIMIZ İLGİLİ KURULUŞLARINCA YIL İÇİNDE TOPLAM 75 ANLAŞMA, MUTABAKAT ZAPTI, PROTOKOL VB. NEVİ BELGE İMZALANMIŞTIR.

KARA ULAŞTIRMASI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

2009 yılında 9 tanesi ülkemizde (Moldova, Portekiz, İngiltere, Slovenya, Beyazrusya, Hırvatistan, Rusya, Polonya, Arnavutluk) 11 tanesi ilgili ülkelerde (Yunanistan, Fransa, Rusya, Makedonya, Letonya, Karadağ, Avusturya, Gürcistan, Umman, Suudi Arabistan, Rusya) olmak üzere 20 Kara Ulaştırması Karma Komisyon Toplantısı (KUKK) gerçekleştirilmiş olup, müzakereler sonucunda 17 adet Protokol imzalanmıştır.

SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

2009 yılında 44 ülke ile Sivil Havacılık Müzakereleri gerçekleştirilmiş olup, toplantılar sonunda 17 ülke ile (Kanada, Vietnam, İzlanda, Mali, Somali, Komorlar, Gambiya, Fiji Adaları, Çad, Zambia, Dominik Cumhuriyeti, Raunda, Uganda, Gana, Tanzanya) Anlaşma parafe edilmiştir**.**

DENİZCİLİK MÜSTEŞARLIĞI

Denizcilik alanında. 6 Adet (Irak ile 3 Adet, İran ile 2 Adet, KKTC ile 1 Adet) Mutabakat Zaptı, 1 Adet Denizcilik Anlaşması olmak üzere 7 belge (Suudi Arabistan) imzalanmıştır.

Diğer taraftan; 5. Dönem Karadeniz Bölgesel Arama Kurtarma Konferansı ve İzmit Körfezi'nde petrol kirliliği tatbikatı ve İskenderun Körfezi acil müdahale tatbikatı Müsteşarlığımızın ev sahipliğinde düzenlenmiştir.

TCDD İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

Türkiye-Irak Yüksek Düzeyli Stratejik İşbirliği Konseyi II. Bakanlar Toplantısı çerçevesinde demiryolu alanında **4. adet Mutabakat Zaptı imzalanmıştır.**

5- 2009 EĞİTİM FAALİYETLERİ

2009 yılı içinde Bakanlığımızın çeşitli birimlerinden **247 personel eğitim amaçlı çeşitli sürelerde olarak yurtdışına gönderilmiştir.**

6- DEĞERLENDİRME

İkili ve çok taraflı uluslararası faaliyetlerimiz, denizyolu, demiryolu, karayolu ve havayolu taşımacılığı konusunda diğer ülkelerle olan mevcut işbirliğimizi pekiştirirken, yeni işbirliği platformlarının oluşmasına katkı sağlamıştır.

Bu sayede ulaştırma sektörü ekonomik, teknik, ticari ve sosyal hayatın gereklerine uygun bir şekilde ve uluslararası camiadaki gelişmeleri de yakından takip ederek büyümeye devam etmektedir.

Özellikle Komşu Ülkeler ile (İran, Irak, Suriye, Bulgaristan, Rusya Federasyonu) uzun süreden bu yana yaşanmakta olan, ulaştırma sorunları büyük ölçüde çözüme kavuşturulmuştur. (Örnek: Rusya ve Bulgaristan ile İkili Karayolu Kota Sorunu, İran ile Akaryakıt Fiyat farkı vb.)