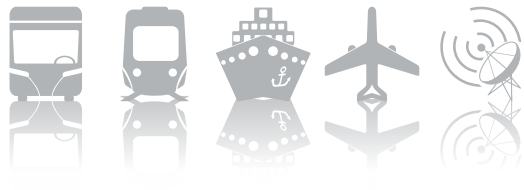
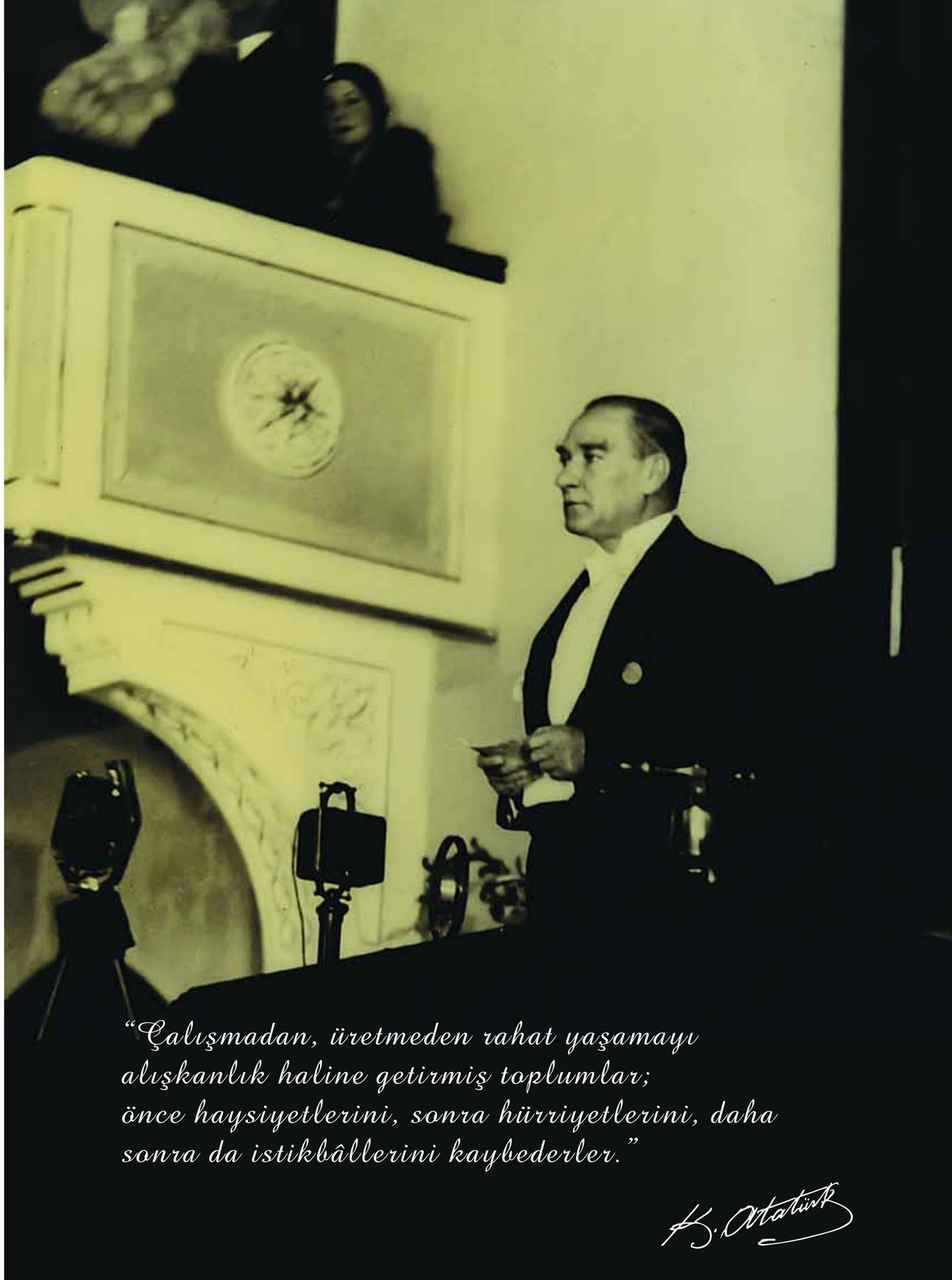
T.C.
ULAŞTIRMA BAKANLIĞI

# 2010

## Ulaşan ve Erişen

## TÜRKİYE





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

M. Atatürk



*“Ulaştırma altyapısı, enerji ve haberleşme*

*kalkınmanın temel altyapısıdır.*

*Yol medeniyettir.”*

Recep Tayyip ERDOĞAN
Başbakan

# 2023 UFKU
## ve TÜRKİYE'NİN İMKÂNLARI



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 Birliği'ne 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.

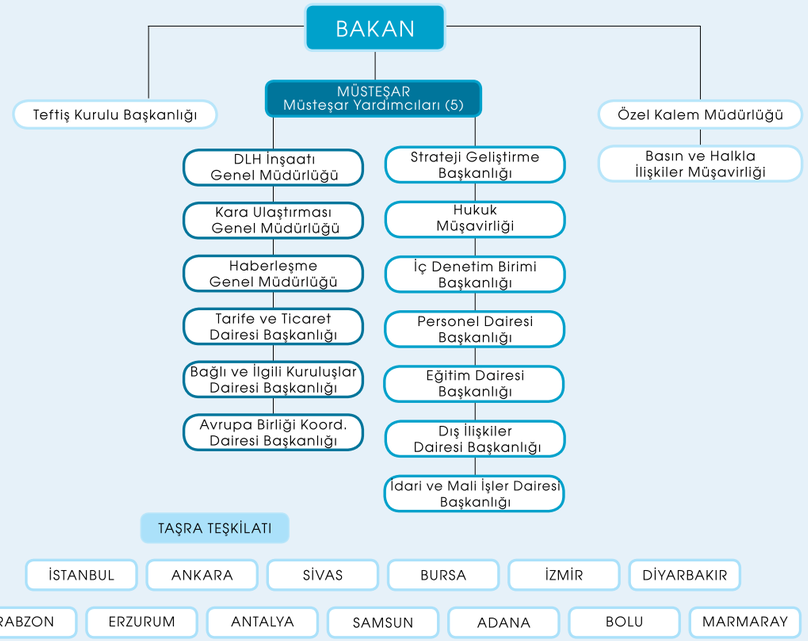
Elinizdeki çalışma, Hükümetimizin ulaşım ve bilişim alanında yaptığı yatırımları, geliştirdiği yeni hizmetleri ana başlıklarıyla kamuoyuyla paylaşmak için hazırlanmıştır.

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

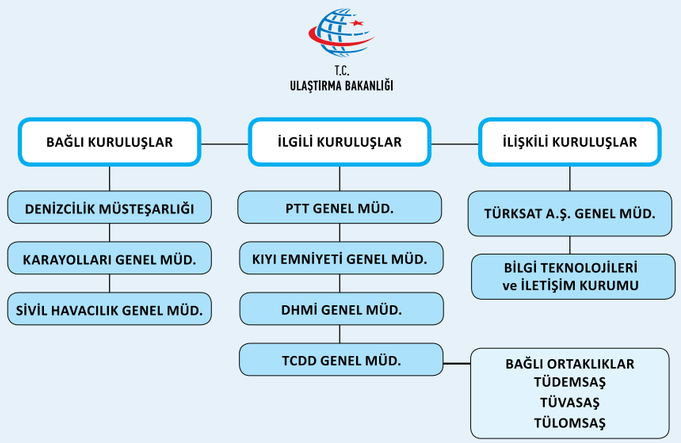
Cumhuriyetimizin 100. yılı olan 2023'teki Türkiye fotoğrafı dikkate alınarak planlanan ve yürütülen bütün bu çalışmaların doğal sonucu ise yalnızca insanımız ve ülkemiz için değil, dünya ve insanlık için de kazanım olacaktır.

Binali YILDIRIM
*Ulaştırma Bakanı*

## Organizasyon Şeması




## Bağlı İlgili ve İlişkili Kuruluşlar




# İÇİNDEKİLER


Ulaşım, Haberleşme ve Küreselleşme • 11

**KARAYOLU** • 16

**DEMİRYOLU** • 60

**DENİZCİLİK** • 118

**HAVAYOLU** • 190

**HABERLEŞME**
**BİLGİ TEKNOLOJİLERİ ve İLETİŞİM** • 248

**BÜTÇE** • 318

**PERSONEL** • 323

**İKİLİ VE ÇOK TARAFLI**
**ULUSLARARASI FAALİYETLER** • 326

**AVRUPA BİRLİĞİ İLE İLİŞKİLER**• 329

**10. ULAŞTIRMA**
**VE HABERLEŞME ŞURASI “HEDEF 2023”** • 343

# Ulaşım, Haberleşme ve Küreselleşme

Ulaşım olanakları insanlık tarihi boyunca toplumların gelişmişliğini belirleyen başat faktörlerden biri olmuş, aynı zamanda toplumlar arası etkileşimlerde de kilit roller üstlenmiştir. Bugün ulaştırma sektörü, küresel dünyanın mimarları olarak gündeme gelen iki ana sektörden biri olarak görülmektedir. Nitekim "küreselleşme" olarak tanımlanan bu yeni dünya düzeni; fiziksel olarak uzaklık kavramını yok eden ulaşım olanakları ve bilgi ve iletişim teknolojilerinde yaşanan baş döndürücü gelişmelerce biçimlenmiştir.

Ulaştırma, bir yandan dünyada entegrasyonu sağlarken diğer yandan arz-talep etkileşimi çerçevesinde gelişen bir sektör olarak, küresel dünyanın ihtiyaçlarına cevap vermek durumundadır. Bugün dünya, ekonomik etkinlik açısından sürekli hareket halindedir ve taşıma ihtiyacına yönelik yoğun beklentilere sahiptir. Daha kısa sürede, daha konforlu, daha güvenli ve daha planlı bir ulaşım isteği ise yalnızca ekonomik etkinlikler bağlamında değil bireysel beklentiler noktasında da kaçınılmaz olmuştur. Diğer yandan küresel dünyanın oluşumunda önemli basamaklardan biri olan bölgesel bütünleşmelerde ulaşım olanaklarının ne derece belirleyici olduğu da ortadadır. Ancak bu belirleyici etki ilerleyen yıllarda karşılıklı dönüşümlere neden olmuş ve dünya ticareti ile ulaştırma sektörünün birbirinin kaderini çizen karakteristik ilişkilerini ortaya koymuştur: Yirminci yüzyılın son otuz yılında artan bütünleşme hareketleri ilkin ulaşım imkanları dahilinde gerçekleşen ekonomik etkinler neticesinde hız kazanmış; ilerleyen zamanlarda serbest ticaretin yükselişi, politik anlayışın bu yöndeki evrimi ve dünya ticaretindeki diğer gelişmeler ekonomik bütünleşmenin daha geniş alanlara yayılmasına neden olmuştur. Bu durumun doğal bir sonucu olarak da ulaştırma sektörüne yönelik yeni yaptırımlar gündeme gelmiştir.

Çağımızı biçimlendiren bir diğer etken ise -bireysel yaşamlardan başlamak üzere toplumsal hayatın hemen her alanında derinden hissedilen dönüşümlere sahne olan- bilgi ve iletişim teknolojilerinde yaşanan gelişmeler olarak gözlemlenmektedir. Ticaretten eğitime, sağlıktan çevreye, iş yapma süreçlerinden devlete ve kamu sektörüne değin birçok alan bu teknolojiler etrafında yeniden yapılanma süreçlerine girmiş; söz konusu dönüşüm ülkeler, hükümetler ve uluslararası platformların gündeminde öncelikli tartışılan hususlardan biri olmuştur. Şüphesiz, küreselleşmenin her geçen gün daha hızlı yol almasında bilgi ve iletişim teknolojilerinin önemi oldukça büyüktür.

## Kriz, Yenilikçilik ve Küresel Rekabet

Ulaştırma ve iletişim sektörleri küreselleşmenin iki önemli aktörü olmalarının yanı sıra, bugünümüzü anlamak için başvuracağımız iki anahtar alan olarak görülmelidir. Söz konusu sektörler bir yandan yaşadığımız çağı şekillendirirken diğer yandan onun yarattığı dönüşümden etkilenmekte, onunla birlikte sürekli olarak biçimlenmektedir. Bu noktada, son birkaç yıldır dünya gündeminden düşmeyen küresel krize kısaca göz atmak, hem yeni dünya düzenini daha iyi anlamak hem de ulaşım ve iletişim sektörlerinin küresel dünyada üstlendiği rolleri açıkça görmek açısından önem taşımaktadır.

Öncelikle, son yaşanan 'küresel' ekonomik kriz, bu süreçte yeni dünya düzenine yönelik tartışmaları tekrar gündeme getirmiştir. Amerikan emlak piyasasının yarattığı kaos ortamının tüm ülke ekonomilerini etkilemesi, entegre ekonomilere içkin kelebek etkisinin bir sonucudur. Bu durum, kimi platformlarda "entegre ekonomileri" tartışma konusu haline getirirken küresel seyir bunun ne derece kaçınılmaz olduğunu sürekli olarak ortaya koymuştur. Teorisyenlerden hükümetlere, kamuoyuna hatta uluslararası platformlara değin uzun yıllardır dünya gündeminin hararetli tartışma konusu olan "küreselleşme", direnç kabul etmeyen karakteri ile muhaliflerini kendinde eritmiş; "küresel dünya ile bütünleşme" -bir dizi yaptırımı da beraberinde getirerek- politika üretme mercilerinin öncelikli hedefleri arasına girmiştir. Bugün küreselleşme, yönetimsel düzeyde hemen hemen tüm dünyanın barışık olduğu bir kavramdır ve artık tartışmalar, küreselleşmeye yönelecek tavrın ne olacağı değil; küresel dünyanın neresinde yer alınacağı noktasında yoğunlaşmaktadır. Kimi ülkeler küresel dünyanın aktörleri olmayı hedeflerken kimileri küresel iş bölümünün bir parçası olarak konumlanmakla yetinmiştir. Bu noktada vizyon belirlemeden önce çağımızı doğru resmetmek, şartları ve gereksinimleri doğru saptamak oldukça önemlidir. Bakanlığımızın "ulaşım ve iletişim hizmetleri ile bilgi teknolojilerinin, çağdaş uygarlık seviyesinin de üstünde sunulmasını sağlayarak, ülkemizin küresel rekabet gücünü ve insanların yaşam kalitesini arttırmak" olarak ortaya koyduğu vizyonunun bu şartlarca belirlendiğinin altı çizilmelidir. Zira küresel rekabet gücü, yeni dünya düzeninde rol alabilmenin en önemli anahtarı olarak karşımıza çıkmakta; -sahip olduğu güç oranında- ülke ekonomileri açısından, tehlike ve tehditleri aza indirmektedir. Küresel rekabet gücü, tüm bunlarla birlikte ülke ekonomilerinin küresel ekonomik krizi aşma potansiyelini belirlemektedir.

Küresel rekabet gücüne sahip olmayan ekonomilere yönelen tehditlerden bir diğeri de sürekli gelişen teknolojinin yarattığı beklentilerdir. Teknolojik gelişmelerdeki hız küresel ekonomide durağanlığa izin vermeden rekabeti öncelikli koşul haline getirirken bir yandan da üretim ve hizmet sunumunda yenilikçi arayışlara yol açmaktadır.

Krizlere karşı hazırlıklı olma, küresel rekabet gücüne içkin bir durumdur. Ancak küresel ekonominin risk yoğun karakteri de görmezden gelinmemelidir. Zira küresel dünya, her an yeni tehditler doğurmakta ve yeni tehlikeler yaratmaktadır. Tam da bu noktada; yenilikçilik, diğer bir deyişle inovasyon rekabet gücünü arttırarak, tehlike ve tehditlere karşı kullanılabilecek önemli bir araç olarak gündeme gelmektedir.

Yenilikçilik çalışmalarının diğer tüm boyutları ile birlikte fark yaratmaya odaklanan yapısı rekabet gücünü arttırırken; beklenen tehlikelere ilişkin de önemli bir manevra kabiliyeti taşımaktadır. Yenilikçilik çalışmalarının, nitelik itibariyle -iş süreçleri gereği- tehlike ve riskleri saptamaya yönelik bir anlayışı da içerdiği düşünülürse küresel ekonomideki önemi açıkça görülecektir.

Konunun bir diğer boyutunu değeri kriz dönemlerinde daha da önem kazanan karar mekanizmaları oluşturmaktadır. Yenilikçilik çalışmalarının kurumsal ifadesi olan AR-GE çalışmalarının sürekliliğinin tüm zamanlarda ve her alanda sağlanabilmesi oldukça önemlidir. Ancak, tüm bunların yeni yapılanma süreçlerine karşılık geldiği ve AR-GE çalışmalarının yeni bir yöntem, ürün ya da hizmet ve yeni bir iş modeli çıktısının arka planında önemli karar anlarını ve karar mekanizmalarının sağlıklı işleyen iradelerini barındırdığı açıktır. Bu noktada altı çizilmesi gereken husus, bu iradenin -tıpkı yenilikçilik çalışmalarının kendisi gibi- bilgi, teknoloji ve rekabet farkındalığı ile donanmış; yenilikçi politikalar üretebilecek nitelikte olması zorunluluğudur.

Yenilikçilik çalışmaları, küresel rekabet gücü ve küresel kriz bağlamlarında ülkemiz ekonomisi açısından ulaştırma ve iletişim sektörlerinin ifade ettiği anlam ise ayrıca önemlidir. Ulaşım ve iletişim altyapısı, bugün tüm sektörlerin verimlilik ve devamlılıkları üzerinde de etkili roller üstlenmektedir. Nitekim yeni küresel ekonominin bilgiyi temel alan niteliği üretim, pazarlama, tanıtım, lojistik vb. süreçlerine ancak ulaştırma ve iletişim altyapılarının imkanları oranında izin vermektedir. Bugün, herhangi bir ürünün tanıtımı için interneti kullanmayan bir şirket düşünülemezken, aynı şekilde ürünün dağıtımını yalnızca üretimin yapıldığı bölgelerle sınırlayan firmalar da yok denecek kadar azdır. Zira rekabete dayalı yeni ekonomik sistemde var olabilmenin temel koşulu çağın imkanlarını kullanırken onun beklentilerine cevap verebilmek olmalıdır.

## Bilgi Toplumu Dönüşümü

Bilgi ve iletişim teknolojilerinde yaşanan gelişmelerin önemli katkılarıyla biçimlenen bu çağı, teorisyenler "bilgi toplumu" olarak nitelemektedir. Zamanı ve toplumları teknolojik olanakları, ekonomik etkinliği ve bu alanlardaki bilgi üretimi ile birlikte düşünerek kategorileştiren bu anlayış, daha önce tarım toplumu ve sanayi toplumu gibi kavramsallaştırmalar sunmuştur. Bu tarz kavramsallaştırmalar dönemin üretim araçlarını ve toplumsal yapıyı biçimlendiren ekonomik etkinliği temel almaktadır ve geçiş süreçleri tanımlanırken toplumlar basamak atlayan, söz konusu alandaki gelişimini tamamlayarak bir sonraki sürece başlayan yapılar olarak konumlandırılmaktadır. Bugün, bilgi toplumu olarak anılan ve diğer çağlardan ya da toplum kategorilerinden farklı olarak geçiş sürecini "dönüşüm" sözcüğü ile ifade eden bu yeni örgütlenme biçiminde bilgi ve iletişim teknolojileri tüm etkinliklerin temel aktörü haline gelmiştir.

Bilgi ve iletişim teknolojilerinin yaygınlaşması ve etkin kullanımı, ekonomiden siyasete uzanan geniş bir yelpazede bilgi tabanlı örgütlenmeyi öğütlemektedir. Bu noktada küresel ekonomi ile ilişkili olarak "bilgi tabanlı ekonomi" kavramının da altı çizilmelidir. Bilgi üretimi, dağıtımı, pazarlaması ve kullanımı gibi süreçlerin tümünün ayrı uzmanlık alanlarını oluşturduğu bilgi tabanlı ekonomi, yeni küresel ekonominin de tarifini sunmaktadır: Üretim, emeğe değil bilgiye dayalıdır; zira yenilikçilik ve rekabet de bilgi üretimini önceleyen ve bilginin uygulanmasını içeren bir dizi süreci ifade etmektedir. Şirketlerden devletlere değin bilgi, bir malın, hizmetin ya da iş modelinin hem yenilikçi bir zeminde ortaya çıkışını hem üretimini hem de dağıtımını ve pazarlanmasını belirleyen yegane güçtür. Pazarın ve piyasaların küresel niteliği ise anılan tüm süreçlerde kaçınılmaz bir rekabet vurgusunu taşımaktadır.

Bu dönüşüm, ekonomik yapılanmada, gelişme ve kalkınma politikalarında da yeni arayışlara neden olmuştur. Ancak, bilgi toplumu dönüşümünün yarattığı bu arayışları yalnızca ekonomi ile sınırlamak doğru değildir. İhtiyaç duyulan bilgiye en doğru biçimde, en kısa yoldan ve en kısa sürede ulaşabilmek bugün dünya üzerinde birçok insan açısından sıradan bir beklentidir. Bilgi ve iletişim teknolojileri bu beklentiyi altyapı ve hizmet sunumu oranında karşılamaktadır. Ancak bu noktada, bilgi ve iletişim teknolojilerinin; bilgi gereksiniminin kısa sürede giderilmesi ile karar alma süresini hızlandırma, planlama süreçlerini kısaltma ve çabuk harekete geçebilme gibi faydalar sağlayarak zamanın etkin kullanımında önemli roller üstlendiğini ve bunun bir sonucu olarak -yalnızca bireysel yaşamlarda değil- yönetsel mekanizmalarda da dönüşümü başlattığı ifade edilmelidir. Söz konusu dönüşümün kamu yönetimi ve bürokrasi gibi alanlarda da yaşanıyor olması ise oldukça önemli bir gelişmedir.

Ülkemizde kullanıcı odaklı yapılanan hizmet anlayışı ile hem vatandaşların hem de iş dünyasının bu dönüşüme rahatlıkla uyum sağlamasına yarar sağlayan bu süreçler; iş yapma biçimini de dönüştürerek bürokratik işlemlerin hızlı ve kolay bir biçimde gerçekleşmesine zemin oluşturmaktadır. Diğer yandan kamu hizmetlerinde vatandaş memnuniyetini arttırmakta; iş dünyasına da benzer kolaylıklar getirerek ülkemiz ekonomisine rekabet gücü sağlamaktadır. İş dünyası ise küresel pazar talepleri ile buluşturulurken rekabet, AR-GE ve yenilikçilik temelleri üzerinde yükselmektedir.

Dönüşüm sürecinin kilit rollerini üstlenen sektörlerden oluşan sorumluluk alanı ile Bakanlığımız, ülkemizin bilgi toplumuna dönüşümü yolunda önemli görevler yüklenmiştir. Bilgi toplumu dönüşümünün vatandaşlarımıza, iş dünyamıza ve kamu sektörüne sağlayacağı faydalar ile birlikte çağı yakalamamız noktasındaki yaşamsal önemi de oldukça açıktır. Bu noktada Bakanlığımızın "ulaşım ve iletişim hizmetleri ile bilgi teknolojilerinin, tüm kullanıcılar için; kaliteli, dengeli, güvenli, çevreye duyarlı, adil ve ekonomik olarak sunulmasını sağlamak ve denetlemek" misyonu ile hareket ettiğini belirtmek gerekmektedir.

## Bölgesel Farklılıkları En Aza İndirmek

Ulaştırma ve haberleşme sektörlerinin çağı yakalama noktasındaki stratejik önemi oldukça açıktır. Ancak Türkiye'nin kendi bilgi toplumu dönüşümünü gerçekleştirebilmesi ve küresel dünyayla bütünleşebilmesi için öncelikli koşul kendi sınırları içerisinde bütünleşmeyi gerçekleştirebilmesidir. Bu, yeni dünya düzeninde aktör bir ülke olabilmenin de temel koşulu olarak görülmelidir. Bu noktada ülkemizde, gerek ulaşım olanakları açısından gerekse de bilgi ve iletişim teknolojilerine erişim bağlamında bölgesel farklılıkların en aza indirilmesi hem küresel dünyaya eklemlenmenin öncelikli gerekliliği hem de vatandaşlarımıza yönelik sorumluluğumuzun bir parçası olarak Bakanlığımızın üzerinde önemle durduğu bir diğer husus olmuştur.

Konunun ulaşım ve haberleşme sektörleri bağlamında iki yönü bulunmaktadır. Birincisi bilgi ve iletişim teknolojilerinin yaygın kullanımını sağlamak amacıyla yapılan düzenlemeler ve iletişim altyapılarının yaygınlaştırılmasıdır. Elektronik haberleşme sektöründe rekabetin arttırılması da bu kapsamda değerlendirilmelidir. İkincisi, ülkemizin batısından doğusuna, kuzeyinden güneyine ulaşım imkanlarını ve ulusal sınırlarımız içinde uzanan ulaşım yollarının kalitesini arttırmaktır. Ulaştırma sektörünün konusu olan bu durum, ülkemizin stratejik öneme haiz konumu ve son yıllarda yaşadığımız coğrafyada meydana gelen dönüşümler ile birlikte düşünüldüğünde oldukça önemli gelişmelere işaret etmektedir.

## Bir Köprü Ülke Olarak Türkiye.. Bir Merkez Ülke Olarak Türkiye

Avrupa ile Asya arasında bir köprü vazife gören Anadolu, çağlar boyunca önemli medeniyetlere ev sahipliği yapmıştır. Ancak bu konum günümüz küresel ekonomik düzeni içinde yeni anlamlar ifade etmektedir: Türkiye, dünya üretim-

tüketim merkezlerinin tam ortasında, Avrupa, Asya, Kafkasya, Kuzey Afrika, Ortadoğu ve Rusya Federasyonu'nun da yer aldığı toplam 1,4 milyar nüfuslu ve 34.5 trilyon tl'lik bir pazara giriş yapabilecek bir konumda yer almaktadır.

Asya-Avrupa demiryolu bağlantısını kesintisiz sağlamayı amaçlayan Marmaray, Samsun-Kavkaz, Kurtalan-Irak ve Kars-Bakü-Tiflis hatları gibi demiryolu projeleri ile uluslararası karayolu bağlantılarını sağlayan Kuzey-Güney Otoyolu ve Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru gibi uluslararası karayolları projeleri Türkiye'nin bu konumunu pekiştirici niteliktedir.

Türkiye ulaştırma altyapısının verimli, yüksek kapasiteli, çağdaş teknolojilerle donatılmış, evrensel beklentilere cevap veren nitelikte olması uluslararası transit taşımalar için ülkemizi cazip hale getirecektir. Ayrıca Türkiye konumu gereği lojistik üs olma potansiyeli de taşımaktadır. Son yıllarda Türkiye, birçok uluslararası firmanın Türk Cumhuriyetleri, Rusya, Ortadoğu, Afrika ve Balkan ülkelerine açılan kapısı ve yönetim üssü olmuştur. Bu noktada, Türkiye'nin sürekli büyüyen dinamik bir pazar olmasının yanı sıra son dönemlerde gösterdiği mali disiplin, istikrar ve güven ortamının da ayrıca altı çizilmelidir. Şüphesiz bu durum, ülkemizin küresel ekonomiye entegrasyonu açısından oldukça önemli bir gelişmedir.

Geride bıraktığımız küresel kriz neticesinde, kimi ülkelerde istikrar ortamının sağlanması uzun bir süreyi gerekli kılmış, söz konusu ülke ekonomileri ciddi yaralar almıştır. Ülkemizde ise küresel farkındalığa sahip siyasi irade ve halihazırdaki siyasi istikrar ortamı küresel krizin etkilerinin en aza indirilmesinde önemli rol oynarken, ülkemiz ekonomisinin küresel rekabet gücünü de ortaya koymuştur. Bakanlığımız da, kendi sorumluluk alanında olan iki sektörde vizyonu gereği küresel rekabet gücünü yakalama hedefiyle hareket etmiştir. Bugün Türkiye'nin kıtalar arası köprü görevi açıkça görülmektedir ancak diğer yandan Türkiye, bölgede merkez ülke olma yolunda da hızlı ve kararlı adımlarla yürümektedir.

## Ekonominin Lokomotif Sektörleri Olarak Ulaşım ve İletişim

Ulaştırma ve haberleşme sektörleri yukarıda da anıldığı üzere küreselleşmenin temel dinamikleri olarak yorumlanmaktadır. Ancak söz konusu iki sektörün hem küresel ekonominin hem de yerel ekonomilerin lokomotif sektörleri olduğu da ayrıca vurgulanmalıdır. Ülkemiz açısından, gerek faaliyet alanlarının genişliği, gerek milyonlarca çalışanı ile yarattığı istihdam gerekse de bünyesindeki kamu ve özel sektör yatırımları ile ulaştırma ve haberleşme, iki büyük sektör olarak karşımıza çıkmaktadır.

Bu durum, ulaştırma ve haberleşme sektörlerinin diğer sektörlerde ortaya çıkan gelişmelerden doğrudan etkilenmesine de neden olmaktadır. Dolayısıyla ulaştırma ve haberleşme yatırımlarının rasyonel bir biçimde planlanması ve söz konusu sektörlerin, diğer ekonomik faaliyetlerde meydana gelecek olumsuzlukların etkilerini en aza indirebilecek güçte olmalarının önemi büyüktür.

Bakanlığımızın tüm dünyanın gündeminde küresel krizin yer aldığı son iki yılda, ulaşım ve iletişim sektörlerine yönelik yatırımlarına hız kesmeden devam etmesinin temelinde de söz konusu sektörlere atfedilen önem oldukça etkili olmuştur: Ulaşım ve iletişimin bağımsız iki sektör olarak yaşamsal ekonomik etkinliklerle donanmış olması, ülke ekonomisinin kimi belirleyici kriterleri açısından önemli bir yüzdeye sahip olmaları, diğer sektörlerdeki gelişmeler üzerine belirleyici roller üstlenmeleri. Nitekim, bu küresel ekonomik krizin yıkıcı etkilerinin en aza indirilmesine katkı sağlamıştır.

Hem ekonomik yaşamın rutin seyrinde hem de kriz zamanlarında istikrarın ve güvenin telkin edilmesi, rekabet ortamının yaratılması ya da yeniden düzenlenmesi ve özel sektörün harekete geçirilmesi ayrıca üzerinde durulması gereken bir başka husustur. Özellikle ulaştırma ve haberleşme sektörlerinde özel teşebbüsün varlığı yaşamsal bir önem taşımaktadır.

Günümüz küresel ekonomisinde devletler işletmecilik faaliyetlerini özel sektöre yönlendirerek verimlilik sağlamayı amaçlarken daha çok düzenleyici görevler üstlenmektedir. Gerek ulusal ekonomimiz açısından gerekse de sektörel bazda küresel rekabet gücüne sahip olmanın yolu özel sektör için güvenli bir zemin oluşturulmasından ve özel sektörde rekabetin ve dinamizmin sağlanmasına yönelik düzenleyici, teşvik edici ve denetleyici çalışmalardan geçmektedir.

Öte yandan ulaştırma yatırımlarının yüksek maliyeti ve sürdürülebilirliği noktasındaki zorluklarına da değinilmelidir. Yatırım önceliklerinin iyi tespit edilmesi, kısıtlı ekonomik kaynakların en fazla yarar getirecek şekilde en doğru noktalarda kullanılması oldukça önemlidir. Ancak ülke için yüksek oranda katma değer sağlayacak bir yatırım projesinin en kısa sürede ve en düşük maliyetle gerçekleştirilebilmesi beklenmektedir. Bu nedenle kamu yatırım ve hizmetlerinde özel sektör ile işbirliği içerisinde bulunmak yatırım yapma gücünü arttırdığı gibi hizmet sunumunda kalitenin arttırılmasını da sağlayacaktır.

## Ulaşımdan Haberleşmeye Kalkınan Türkiye...

Ulaştırma alt sektörlerinin ülkemiz ihtiyaçlarına, önceliklerine ve vatandaşlarımızın taleplerine göre bir bütün olarak planlanması gerekmektedir. Ulaştırma türlerinin dengeli dağılımı, ulaştırma sistemlerinin birbirine entegre, bütüncül bir yapı arz etmesi ve çevre hassasiyetinin en üst düzeyde tutulması politika üretme sürecinde Bakanlığımızın öncelikleri arasında yer almaktadır. Diğer yandan ulaştırmada toplu taşımaya öncelik verilmesi ve güvenlik de ayrıca ön plana çıkarılan konu başlıklarıdır.

Ülkemizde hem yolcu hem de yük taşımacılığında karayolları yoğun olarak kullanılmaktadır. Yük taşımacılığının denizyolu ya da demiryolları gibi taşıma maliyeti daha ucuz olan ulaşım türlerine kaydırılması, yurt içi havayolu ulaşımının vatandaşlarımız için makul hale getirilerek teşviki ya da hızlı tren uygulaması ile hem konforlu hem de hızlı ulaşımın dikkate değer bir alternatif oluşturması gibi çalışmalar; karayollarımız üzerindeki ağır yükün hafiflemesine ve ülkemiz ulaşımının çevre, yol güvenliği ve ileri teknoloji konularında dünya standartlarını yakalamasına yönelik gelişmelerdir. Ancak dünya genelinde karayolu ulaşımının önemi de oldukça açıktır. Bu nedenle karayollarında can ve mal güvenliğinin sağlanmasına yönelik yatırımlar Bakanlığımız gündeminde güncelliğini sürekli olarak korumaktadır. Bölünmüş yol çalışmalarından akıllı ulaşım sistemlerinin yaygınlaştırılmasına değin gerçekleştirilen uygulamalar, kara ulaşımında güvenliğin en üst seviyede sağlanabilmesi amacıyla; dünya standartlarına uyumlu ve çağın beklentilerine yanıt verebilecek niteliktedir.

Ülkemiz coğrafi konumu gereği ulaşım modlarının uygulanması açısından elverişli bir yapıya sahiptir. Sınırlarının genişliği ile yurt içi hava taşımacılığına; önemli boğazlara sahip sularıyla da deniz ulaşımına elverişli olması bu durumun ispatı niteliğindedir. Bakanlığımız bu noktadan hareketle ulaştırma modlarının dengeli dağılımını önceleyen politikalar yürütmektedir. Örneğin son yıllarda, küresel ekonomilerin baş mimarı hava yolları sektöründe çağımız beklentilerini karşılayan gelişmeler yer almaktadır. Bu çalışmanın ilerleyen bölümlerinde ulaştırma alt sektörlerinde ve haberleşmede görülen gelişmeler detaylı bir biçimde incelenecektir. Ancak, ülkemizde havayolu ulaşımının bir lüks olmaktan çıkarıldığını; nitekim artan talebi karşılamak amacıyla havaalanı ve hava meydanları yatırımlarına gereksinim duyulduğunu, kısaca yeni dünyanın hızla akan zamanını yakalamada ülkemiz önündeki engellerin birer birer kaldırıldığını belirtmek Bakanlığımız adına gurur vericidir.

Küresel dünyanın öncelikli beklentilerinden biri maliyeti yükseltmeden ve güvenlikten ödün vermeden ulaşım sürelerinin kısaltılmasıdır. Bakanlığımızca önemli bir yatırım alanı olarak görülen hızlı tren, çevre duyarlılığını da eklediğinizde çağımız beklentilerini karşılayan bir ulaşım türü olarak gündeme gelmektedir. Öte yandan trafik yoğunluğunun ciddi sorunlara yol açtığı büyük kentlerden başlamak üzere Marmaray ve Egeray gibi projelerle toplu taşımayı özendirecek çözümlerin gerçekleştirilmesini sağlamak da Bakanlığımızın stratejik hedefleri arasında yer almaktadır. Ancak demiryolları sektöründeki gelişmeler bununla sınırlı değildir. Demiryolları hem bir Cumhuriyet projesi olmasıyla hem ülkemizde yolcu ve yük taşımacılığında karayollarının yükünü hafifletecek niteliğiyle hem de Türkiye'nin kıtaları birleştiren konumu dolayısıyla önemi yadsınamaz bir ulaşım biçimidir.

Türkiye'nin kıtalar arası köprü vazifesi görmesi ve önemli ulaşım koridorlarına ev sahipliği yapması yalnızca kara ulaşımında değil deniz ticaretinde ve ülkemiz denizciliğinde de önemli gelişmelere kapı açmıştır. Diğer ulaşım türleriyle entegre biçimde projelendirilen ve kombine taşımacılık yapılabilen birer lojistik merkez olmaları hedeflenen liman ve liman-kentlere yönelik yatırımlar, gemi ve yat inşasında ve tersane kapasitelerinin geliştirilmesinde görülen gelişmeler bu bağlamda değerlendirilmelidir.

Tüm bu gelişmeler yalnızca ulaşım sektöründe kat edilen yolu göstermekle kalmamakta, Türkiye'nin ekonomik gelişimini ve küresel rekabet gücünü de ortaya koymaktadır. Bu noktada bilgi ve iletişim teknolojileri altyapısına yönelik yatırımların ve söz konusu teknolojilerin kullanımının yaygınlaştırılmasını hedefleyen çalışmaların da anılması gerekmektedir. Nitekim bu alandaki gelişmeler Türkiye'nin bilgi toplumu dönüşümünü hızlandırmakta ve küresel dünya ile bütünleşme sürecine önemli katkı sağlamaktadır. Diğer yandan 21. yüzyılın gereksinimleri doğrultusunda, ulaştırma ve bilgi ve iletişim sektörlerinde verimlilik ve rekabet gücünün arttırılması amacıyla AR-GE faaliyetlerinin yenilik üretecek biçimde tasarımı, AR-GE harcamalarının GSYİH (Gayri Safi Yurt İçi Hasıla) içindeki payının ve harcamalarda özel sektörün ağırlığının arttırılması da Bakanlığımız politikaları arasında öncelik arz etmektedir.

Bakanlığımız faaliyetlerinin detaylı bir biçimde yer aldığı bu çalışmada, ülkemiz ulaştırma ve haberleşme sektörlerinde son yıllarda kaydedilen gelişmeler ve geleceğe yönelik stratejik hedefler bilgilerinize sunulmaktadır.


KARAYOLU

# KARAYOLU SEKTÖRÜ



Tarihin ilk dönemlerinde tekerleğin icadıyla başlayıp günümüze uzanan süreçte ulaşım, insanların en temel ihtiyaçlarından biri olmuştur. “Kişilerin ve eşyaların bir noktadan başka bir noktaya hareketi” olarak tanımlanan ve sosyo-ekonomik gelişmenin temel itici güçlerinden olan ulaşım, günümüzde karayolları, demiryolları, denizyolları, boru hatları ve havayolları gibi alt sistemlerle sağlanmaktadır.

Ulaşım faaliyetlerinin tarihsel sürecinde farklı dönemlerde farklı ulaştırma alt sistemlerinin ön plana çıktığı görülmektedir. 18. yüzyıla kadar denizyolu ve iç su yolu taşımacılığı ön plandayken, 18. ve 19. yüzyılda sanayi devrimi ve buharlı motorların icadı ile demiryolu taşımacılığı hakim sistem olmuştur. Karayolu taşımacılığı ise 20. yüzyılda ön plana çıkmış, II. Dünya Savaşı sonrası hızlı bir şekilde artış eğilimine girmiş ve diğer ulaşım sistemleriyle rekabet edebilir hale gelmiştir. 1970’li yıllarda yaşanan enerji krizinin aşılmasından sonra, 1980’li yıllarda karayolu ile taşımacılık artan eğilimini sürdürmüş ve 2000’li yıllarda pek çok gelişmiş ve gelişmekte olan ülkede hakim ulaşım sistemi haline gelmiştir. Ülkemizde mevcut durum itibariyla, yolcu taşımacılığının %94’ü, yük taşımacılığının ise %85’i karayoluyla gerçekleştirilmektedir.

Ekonomik kalkınmanın ve refahın gelişmesinde büyük önemi olan karayolu taşımacılığı, kendi bünyesi içinde başlı başına bir ekonomik faaliyet olduğu gibi, diğer sektörlerle de çok yakın ilişkisi olan, bu sektörleri olumlu veya olumsuz yönde etkileyen bir hizmet sektörüdür.

Küreselleşen dünyada ilişkilerin esnekleşmesi, rekabet unsuru ve zamanın giderek değer kazanması gibi faktörler ulaştırma hizmetinin önemini arttırmaktadır.

Türkiye Cumhuriyeti, Osmanlı İmparatorluğundan 18.000 km uzunluğunda bakıma muhtaç bir yol ağı devralmıştır. Yolun ülke kalkınmasındaki en önemli altyapı yatırımlarından biri olduğu bilinciyle, 1929 yılında çıkarılan yol kanunu ile karayolu çalışmalarına ağırlık verilmiştir. Yollar önceleri kazma kürekle, insan gücüne dayanarak yapılırken, II. Dünya Savaşı’nın ardından iş makineleri teknolojisindeki yenilikle makineli yol yapımına geçilmiştir. Getirdiği hızlı ve ucuz sistemle yol yapımında devrim niteliği taşıyan bu gelişme ve yine aynı dönemde motorlu taşıt sanayisindeki gelişmeler sayesinde, 1960’lı yıllarda karayolu ağı 60.000 km’ye ulaşmıştır. Bugün bu ağ; 2.036 km otoyol, 31.398 km devlet yolu ve 31.389 km il yolu olmak üzere toplam 64.823 km’dir.

Karayolu ulaşımında tüm bu gelişmelerin sağlanmasında büyük payı olan Bakanlığımız;

- Karayolu taşımacılığının ekonomik, teknik, sosyal ve ulusal güvenlik ihtiyaç ve amaçlarına uygun olarak yapılmasını ve bu hizmetlerin diğer ulaştırma hizmetlerine uyumunu sağlayıcı önlemlerini alarak;
- Karayolu ulaştırma hizmetlerinin gerektirdiği uluslararası ilişkileri yürüterek,
- Anlaşmalar ve karma komisyon çalışmalarını yaparak,
- Karayolu ulaştırmasında uluslararası düzeyde mevzuatı, teknolojik ve ekonomik gelişmeleri takip ederek ve kurallara uygun yeni çözümler geliştirerek;
- Karayolu taşıma etkinliklerinde bulunacak taşımacı, acente ve komisyoncuların yeterlilik şartlarını düzenleyip, gereken durumlarda yetki belgesi vererek ve denetleyerek,
- Karayolu taşımacılığında kamu ve özel sektör tarafından yürütülen faaliyetlerin kamu yararı ve piyasa ihtiyaçlarına göre gelişmesini sağlayıcı tedbirleri alarak,
- Karayolu ulaştırmasında güvenli, kaliteli ve ekonomik hizmet sunmak için tedbirler alarak veya aldırarak

daha iyi bir karayolu ulaşım hizmetinin sunulması adına karayolu sektörünün geliştirilmesi yönünde önemli çalışmalar gerçekleştirmektedir.

**4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu** ve bu Kanun kapsamında yürürlüğe konulan yönetmeliklerle karayolu taşımacılık sektöründe reform niteliğinde yeni bir dönem başlatılmıştır.

Bu dönemde yapılan yeni düzenlemelerle; mesleki yeterlilik, mali yeterlilik ve mesleki saygınlık ilkeleri mevzuatımıza taşınmış ve bu ilkelere sahip işletmelerin faaliyet gösterebildiği bir taşımacılık sektörünün temelleri atılmıştır.

## YETKİ BELGESİ FAALİYETLERİ

Karayolu Taşıma Yönetmeliği kapsamında faaliyette bulunanlara/bulunacaklara **2003 yılı** başı itibariyle **4.176** adet yetki belgesi düzenlenmişken, **30 Eylül 2010** tarihi itibariyle **407.420** adet yetki belgesi düzenlenmiştir.



30 Eylül 2009 ile 30 Eylül 2010 tarihleri arasında ise; **101.017** adet yetki belgesi düzenlenmiştir.

Karayolu Taşıma Kanunu ve Karayolu Taşıma Yönetmeliğine göre düzenlenen yetki belgesi sayılarını gösteren liste aşağıda yer almaktadır.

| BELGE TÜRÜ | VERİLEN BELGE SAYISI |
|---|---|
| A TÜRÜ TOPLAM | 199 |
| B TÜRÜ TOPLAM | 163 |
| C TÜRÜ TOPLAM | 1.732 |
| D TÜRÜ TOPLAM | 1.515 |
| F TÜRÜ TOPLAM | 2.300 |
| G TÜRÜ TOPLAM | 1.714 |
| H TÜRÜ TOPLAM | 1.534 |
| L TÜRÜ TOPLAM | 155 |
| M TÜRÜ TOPLAM | 53 |
| N TÜRÜ TOPLAM | 267 |
| P TÜRÜ TOPLAM | 80 |
| R TÜRÜ TOPLAM | 1.264 |
| T TÜRÜ TOPLAM | 340 |
| K TÜRÜ TOPLAM | 396.104 |
| **GENEL TOPLAM** | **407.420** |

## MESLEKİ YETERLİLİK

2003 yılına kadar herhangi bir eğitime tabi olmadan ticari taşımacılık faaliyetlerinde bulunan işletme sahiplerine ve şoförlere mesleki yeterlilik eğitimi alma zorunluluğu getirilmiş ve bu yönetmelik kapsamında mesleki yeterlilik eğitimi vermek üzere 30.09.2009 tarihine kadar 199 adet kurum Bakanlığımızca yetkilendirilmişken, 30.09.2010 tarihi itibariyle bu sayı 191 olmuştur.



Bu kurumlarda eğitim alan kişiler için 30.09.2010 tarihine kadar 77.604 kişinin katılımı ile 13 adet merkezi sınav yapılmış olup, 14. sınav 25.12.2010 tarihinde yapılacaktır.

Ayrıca müktesep hak çerçevesinde eğitim ve sınav şartı aranmayanlar için Eylül 2009 tarihine kadar 1.134.398 kişiye mesleki yeterlilik belgeleri teslim edilmişken, 30.09.2010 tarihi itibariyle belgesi teslim edilen kişi sayısı **1.416.291** olmuştur.



## AĞIRLIK VE BOYUT KONTROL İSTASYONLARI

Araçların ağırlık ve boyut kontrollerinin yapılması görevi, 5495 sayılı Kanunla Bakanlığımıza verilmiş ve mevcut 21 adet sabit ağırlık ve boyut kontrol istasyonu Karayolları Genel Müdürlüğünden devralınmıştır.

Bakanlığımıza verilen bu görev; Bakanlığımız Bölge Müdürlükleri sorumluluğunda toplam 24 adet sabit yol kenarı denetim istasyonunda 24 saat esasına göre yapılmaktadır. 21 adet olarak devralınan istasyonlara ilave olarak inşa edilen 3 istasyonla birlikte sayısı 24'e ulaşan istasyonlara ek olarak 2010 yılı içinde yer teminine bağlı olarak 36 adet daha istasyon kurulması planlanmaktadır.

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

## DENETİM

Bakanlığımıza bağlı Yol Kenarı Denetim İstasyonlarında yapılan denetimlerde;

- 2008 yılında **3.622.570** adet araç kontrol edilerek, **73.657** araca idari para cezası tutanağı,
- 2009 yılında **4.095.882** adet araç kontrol edilerek, **72.994** adet araca idari para cezası tutanağı,
- 1 Ocak-30 Eylül 2010 tarihleri arasında **5.462.818** adet araç kontrol edilerek, **77.682** adet araca idari para cezası tutanağı düzenlenmiştir.
- 2010 yılında asgari 6 milyon aracın denetlenmesi hedeflenmektedir.

## ARAÇ MUAYENE İSTASYONLARI

5228 sayılı Kanunla araç muayenelerini yapma ve yaptırma görevi Bakanlığımıza verilmiştir.

Karayolunda seyreden motorlu ve motorsuz araçların teknik muayenelerini daha etkin ve sağlıklı bir şekilde yapacak gerçek ve tüzel kişilere ait muayene istasyonlarının açılması ve işletilmesine yönelik kuralları belirleyen "Araç Muayene İstasyonlarının Açılması, İşletilmesi ve Araç Muayenesi Hakkında Yönetmelik"in yürürlüğe girmesinden sonra araç muayene hizmetleri özelleştirilmiştir. Bu çerçevede ülke genelinde toplam **30.09.2009** itibariyle 81 ilde **189 sabit 72 seyyar istasyon** hizmet vermekteyken, **30.09.2010** itibariyle 81 ilde **193 sabit ve 71 seyyar istasyon** hizmete açılmıştır.




Bu istasyonlarda; **30.09.2009** tarihi itibariyle **4.816.760** adet araç muayeneye tabi tutulmuş olup, **1.887.602** adet araç muayene tekrarı ile birlikte toplam muayene sayısı **6.704.362** adettir.






**Bu yıl içinde 30.09.2010** tarihi itibariyle ise **10.216.745** adet araç muayeneye tabi tutulmuş olup, **4.117.873** adet araç muayene tekrarı ile birlikte toplam muayene sayısı **14.334.618** adettir.

## Eski Model Taşıtların Piyasadan Çekilmesi





Taşımacılık piyasasındaki mevcut arz fazlalığını azaltmak amacıyla 2007 yılında başlatılan proje kapsamında, ekonomik ve teknik ömrünü doldurmuş **30 yaşın üzerindeki kamyon, çekici, tanker ve otobüs** cinsi ticari taşıtlar; taşıt sahiplerine herhangi bir zorunluluk getirilmeksizin bedeli karşılığında Bakanlığımız tarafından satın alınmış ve hurdaya ayrılma işlemleri 30 Haziran 2010 tarihinde sona ermiştir. Ancak 1985 model altı **kamyon, çekici, tanker ve otobüs** cinsi taşıtların bedeli karşılığında satın alınarak hurdaya ayrılması işlemleri için mevzuat düzenlemeleri devam etmektedir. Bu kapsamda **30 Eylül 2010** tarihine kadar **23.621** adet araç satın alınmış, **23.606** adet araç için hak sahiplerine **126.160.402,30 TL** ödeme yapılmış olup, **15** adet taşıt için ödeme işlemleri devam etmektedir.

## Saldırı Sonucu Hayatını Kaybeden Şoför Yakınlarına Yardım Yapılması



Yapılan yeni bir yasal düzenlemeyle, 01.01.2003 tarihinden sonra uluslararası taşımacılık yaparken uğradıkları saldırı sonucu hayatını kaybeden şoförlerimizin ve beraberindeki Türk vatandaşlarının varislerine belli bir miktarda yardım yapılması uygulaması başlatılmıştır. Bahsi geçen uygulama kapsamında; hayatını kaybeden şoförlerin ailelerinden **82 aileye bugüne kadar toplam 3.035.000 TL** ödeme yapılmış olup, işlemleri tamamlananlara ödemeleri en kısa sürede yapılacaktır.

## Dijital Takograf



Uluslararası karayolu taşımacılığında kullanılan ve yeni tescil edilen tüm araçlara (ağırlığı 3,5 tondan fazla kamyon ve çekici ile 9 kişiden fazla yolcu taşıyan otobüsler) dijital takograf cihazı takılması, Avrupa Birliği'nde 1 Mayıs 2006 tarihinden itibaren zorunlu hale gelmiştir.

Dijital takograf uygulamasıyla profesyonel sürücülerin davranışlarına/faaliyetlerine ilişkin daha fazla ve güvenilir veri toplayarak, karayolu güvenliğinin artırılması amaçlanmaktadır. Bu cihaz sürücülerin araç kullanma ve dinlenme sürelerini ölçen, özel çipli kartlar ile çalışabilen, suistimal ve usulsüzlükleri çok büyük oranda engelleyen bir cihazdır.

Ülkemizde AB ülkelerine yapılacak yolcu ve yük taşımacılığında kullanılan ve 16 Haziran 2010 tarihinden sonra tescil edilen araçlarda dijital takograf uygulaması 31 Aralık 2010 tarihine uzatılmıştır.

Dijital takograf sistemi uygulamasından sorumlu ulusal otorite olan Bakanlığımız, bazı teknik iş ve işlemleri yerine getirmek üzere Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği'ni (TOBB) yetkilendirmiştir.

Yapılan Yetki Devri çerçevesinde; takograf kartlarına ilişkin başvuruların alınması, değerlendirilmesi, kartların sertifikalandırılması, kişiselleştirilmesi ve sahiplerine dağıtılması sürecindeki iş ve işlemler 2011 yılı itibariyle Bakanlığımızın kontrol ve denetimi altında TOBB tarafından yürütülecektir.

Dijital takograflarda kullanılacak 4 farklı akıllı karttan birini **(sürücü kartı, polis kartı, firma kartı ve atölye kartı)** almak isteyen kişi, kurum veya kuruluşlar; TOBB'un önceden ilan edeceği il merkezlerindeki Ticaret veya Ticaret ve Sanayi Odalarına doğrudan başvuracaklardır.

İlk kartın dağıtımına **1 Ekim 2010** tarihinde başlanılması planlanmaktadır.

## Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması

İlgili kuruluşların görüşleri alınarak hazırlanan "Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik" 31.03.2007 tarih ve 26479 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır. Bu yönetmelik 01.01.2011 tarihinde yürürlüğe girecektir.

ADR'yi (Accord Dangereuse Routiers / Karayolu ile Tehlikeli Yük Taşıma) uygulama sürecinde danışmanlık yapacak kısa süreli uzman talebinde bulunulan bir SEI projesi hazırlanmıştır.

22.03.2010 tarihi itibariyle Türkiye ADR'ye taraf olmuştur.





2.07.2010 tarih ve 27629 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 2010/547 sayılı "Bazı Anlaşmaların Yürürlük Tarihlerinin Tespit Edilmesi Hakkında Karar" ile anlaşmanın yürürlülük tarihi onaylanmıştır.

Tehlikeli madde taşıyan şoförlerin eğitimi ile ilgili Genel Müdürlüğümüzce hazırlanan "Karayoluyla Tehlikeli Madde Taşıyan Araç Şoförlerine Yönelik Mesleki Yeterlilik Eğitimi Yönergesi" 17.06.2010 tarihinde yayımlanmıştır.

"Tehlikeli Madde Taşımacılığında Kullanılan Tankerler ve Bunlara Ait Teknik Ekipmanların Bir Kısım İş ve İşlemlerinin TSE Tarafından Yerine Getirilmesi Hususunda Bakanlıkça Yapılan Yetki Devrine İlişkin Protokol" hazırlanmış ve görüşleri alınmak üzere TSE'ye gönderilmiştir.

## Karayolları Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun

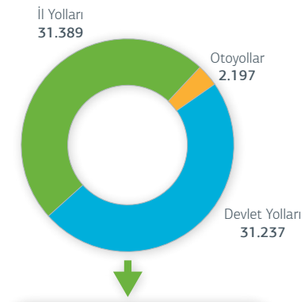
Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM); 11 Şubat 1950 tarih ve 5539 sayılı Kanun ile kurulmuş, Bayındırlık ve İskan Bakanlığına bağlı, tüzel kişiliğe sahip Katma Bütçeli bir Kuruluş iken; Başbakanlık Makamının 30 Ağustos 2007 tarih ve 10667 sayılı Kararının 31 Ağustos 2007 tarih ve 26629 Sayılı Resmi Gazete'de yayımlanması ile Bakanlığımıza bağlanmıştır.

Türkiye Büyük Millet Meclisinde 25 Haziran 2010 tarihinde kabul edilen ve 13 Temmuz 2010 tarihli ve 27640 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren 6001 sayılı "Karayolları Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun" ile KGM, kamu tüzel kişiliğe sahip Özel Bütçeli Kuruluşlar kapsamına alınarak yeniden yapılandırılmıştır. Kanun ile Karayolları Genel Müdürlüğünün Teşkilat yapısı;

- **Merkez Teşkilatı;** Genel Müdür, 4 adet Genel Müdür Yardımcısı, 10 adet Ana Hizmet Birimi, 3 adet Danışma ve Denetim Birimi, 3 adet Yardımcı Hizmet Birimi,
- **Taşra Teşkilatı;** Genel Müdürlüğe bağlı 18 adet Bölge Müdürlüğü, 1 adet İkmal Müdürlüğü ve 1 adet Atölye Müdürlüğü

şeklinde oluşturulmuştur.

Ayrıca aynı Kanunla, Karayolları Genel Müdürlüğünün görevleri; otoyollar, devlet ve il yolları ağına giren karayolları güzergâhlarını tayin ve tespit etmek, plan ve programlar gereğince bu ağlar üzerindeki yol ve sanat yapılarını inşa etmek, onarmak, bu hususlarda teknik esasları tespit etmek, yolların sürekli açık tutulması ile ilgili bakım ve onarımı ile kâr mücadelesini yapmak ve tarif edilen işlerle ilgili diğer tamamlayıcı işleri gerçekleştirmek şeklinde açıklanmıştır.

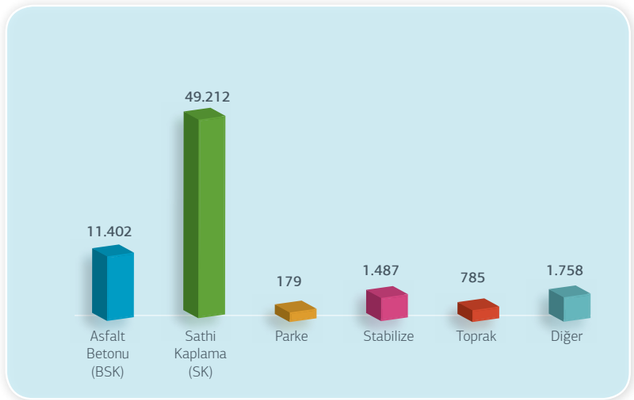



*Bu yol ağının **19.030 km**'si bölünmüş yoldur.*

## Yol Ağı Durumu ( 64.823 km)

Bugün Karayolları Genel Müdürlüğünün yol ağında **2.197 km** otoyol, **31.237 km** devlet yolu ve **31.389 km** il yolu olmak üzere toplam **64.823 km** yol bulunmaktadır.

## Üstyapı Satıh Durumu (64.823 km)




Grafik 1. *Üstyapı Satıh Durumu **(64.823 km)***

## Bölünmüş Yolların Satıh Durumu (19.030 km)

| BÖLÜNMÜŞ YOL | BSK (km) | SK (km) | TOPLAM (km) |
|---|---|---|---|
| **2002 SONU** | 3.890 | 2.211 | 6.101 |
| **2003-2010** | 2.595 | 10.334 | 12.929 |
| **TOPLAM** | 6.485 | 12.545 | 19.030 |

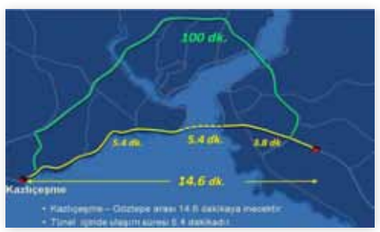
# İSTANBUL BOĞAZI KARAYOLU BOĞAZ TÜP GEÇİŞ PROJESİ

Anadolu Yakasında İstanbul-Ankara Devlet Yolu (E-5 Karayolu) ile Avrupa Yakasında tarihi yarımadadaki Kenedy Caddesini (Sahilyolu) birleştirecek, sadece otomobil ve minibüsler gibi hafif araçların kullanabileceği 5,4 km uzunlukta, tek tünelden çift kat, 2 gidiş-2 geliş olarak tasarlanmış bu projenin ihalesi ve değerlendirilmesi 2008 yılı içerisinde bitirilmiştir.

1 milyar 75 milyon ABD doları yatırım tutarı ile Yap-İşlet-Devret modeli kapsamında tek seferde ihale edilmiş olması, bu projemizi ülkemiz açısından ayrıcalıklı hale getirmektedir.

Sözleşmesi parafe edilerek, Yüksek Planlama Kurulu onayına arz edilmiş olup, 2011 yılı içerisinde sözleşmenin yürürlüğe girmesi hedeflenmektedir.

Teknik özelliklerinin yanı sıra, bilhassa küresel ekonomik krizin dünyada etkili olduğu bugünlerde, Yap-İşlet-Devret modeliyle gerçekleştirilmek üzere ihalesini yapmış olmamız bu projenin ne kadar büyük ve önemli olduğunun bir kanıtıdır.

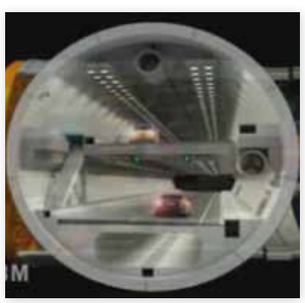












# OTOYOLLAR

Otoyol yapım programı kapsamında 2.197 km otoyol tamamlanarak trafiğe açılmıştır. Bugüne kadar otoyol ağı için yapılan toplam harcama 19,1 milyar ABD dolarına ulaşmıştır. 2010 yılında trafiğe açılan 44 km dışında yıl sonuna kadar 28 km daha tamamlanacaktır. Halen 78 km uzunluğundaki otoyol ve bağlantı yolunda çalışmalar sürdürülmektedir.

2002 yılı sonu itibariyle 1.714 km otoyol ve bağlantı yolu trafiğe açılmış durumda iken; 2003 yılında 39 km, 2004 yılında 26 km, 2005 yılında 5 km, 2006 yılında 241 km, 2008 yılında 14 km, 2009 yılında 114 km ve 2010 yılında 44 km otoyol ve bağlantı yolu olmak üzere 2003-2010 yılları arasında toplam **483 km otoyol** trafiğe açılmıştır.

Böylece bugüne kadar **2.197 km otoyol** ve bağlantı yolu trafiğe açılmış olup, bu envanterin 117 km'si 2004 yılında İstanbul Büyükşehir Belediyesine devredilen otoyoldur. Bugün itibariyle 2.080 km otoyol ve bağlantı yolunun Genel Müdürlüğümüz sorumluluğu altında bakım-işletmesi yapılmaktadır.

## Yap-İşlet-Devret Modeli ile Yapılacak Otoyol Projeleri

Yap-İşlet-Devret modeliyle yapılması planlanan **9.380 km** uzunluğundaki 24 adet otoyol projesinin finansmanı özel sektör tarafından temin edilecektir. Bu projeler;

| YİD MODELİ İLE YAPIMI PLANLANAN P ROJELER | UZUNLUĞU (km) |
|---|---|
| 1- Gebze-Orhangazi-İzmir Otoyolu (Yapım Çalışmaları Başladı) | 421 |
| 2- Kuzey Marmara Otoyolu (3. Boğaz Köprüsü dahil) | 414 |
| 3- Ankara-Niğde Otoyolu | 342 |
| 4-a Ankara-Samsun Otoyolu, Ankara-Kırıkkale-Delice Kesimi | 112 |
| 4-b Ankara-Samsun Otoyolu, Delice-Samsun Kesimi | 320 |
| 5-a Aydın-Denizli-Burdur Otoyolu , Aydın-Denizli Kesimi | 175 |
| 5-b Aydın-Denizli-Burdur Otoyolu, Denizli-Burdur Kesimi | 155 |
| 6- Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Balıkesir Otoyolu | 370 |
| 7- Sabuncubeli Tüneli | 4 |
| 8- Ankara-İzmir Otoyolu | 535 |
| 9- Afyonkarahisar-Antalya-Alanya Otoyolu | 490 |
| 10- Sivrihisar-Bursa Otoyolu | 202 |
| 11- Şanlıurfa-Habur Otoyolu (Diyarbakır Bağlantısı dahil) | 445 |
| 12-a Gerede-Merzifon-Gürbulak Otoyolu, Gerede-Merzifon Kesimi | 357 |
| 12-b Gerede-Merzifon-Gürbulak Otoyolu, Merzifon-Gürbulak Kesimi | 908 |
| 13- Bozüyük-Afyonkarahisar Otoyolu | 85 |
| 14- Afyonkarahisar-Niğde Otoyolu | 425 |
| 15- Düzce-Zonguldak Otoyolu | 90 |
| 16- Alanya-Mersin Otoyolu | 250 |
| 17- Delice-Sivas-Refahiye Otoyolu | 540 |
| 18- Nevşehir-Diyarbakır Otoyolu | 650 |
| 19- Diyarbakır-Gürbulak Otoyolu | 460 |
| 20- Sivas-Malatya Otoyolu | 230 |
| 21- Trabzon-Malatya Otoyolu | 540 |
| 22- Şanlıurfa-Akçakale Otoyolu | 50 |
| 23- Rize-Diyarbakır Otoyolu | 560 |
| 24- Pasinler-Türkgözü Otoyolu | 250 |
| YİD Projeleri Toplamı: | 9.380 km |

## Gebze-Orhangazi-İzmir Otoyolu (İzmit Körfez Geçişi ve Bağlantı Yolları Dahil)

Yap-İşlet-Devret modeli ile yapılması planlanan birinci öncelikli projemiz Gebze-Orhangazi-İzmir (İzmit Körfez geçişi ve bağlantı yolları dâhil) Otoyolu Projesi'nin yapım çalışmaları başlamıştır.




## Kuzey Marmara Otoyolu (3.Boğaz Köprüsü Dahil)

Yap-İşlet-Devret modeli ile yapılması planlanan ikinci öncelikli projemiz Kuzey Marmara Otoyolu (3. Boğaz Köprüsü Dahil) Projesi'nin 3996 sayılı Kanun'un uygulama usul ve esaslarında yer alan tüm hususları içerecek şekilde Yap-İşlet-Devret modeli ile gerçekleştirilmesi için, Karayolları Genel Müdürlüğü'ne yetki verilmesi konusunda Yüksek Planlama Kurulu (YPK) Kararı'nın alınması için Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı'na müracaat edilmiş olup, YPK kararının çıkmasını müteakip en kısa sürede görevlendirme ilanına çıkılacaktır.

## YAP-İŞLET-DEVRET PROJELERİ (OTOYOLLAR)

Yapılması planlanan 9.380 km uzunluğundaki 24 adet Projenin Yaklaşık Maliyeti 83 Milyar $

(Kamulaştırma Dahil)




| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 Nolu Otoyol Güzergahı | 421 (ihale Edilmiştir.) | 12/b Nolu Tünel Güzergahı | 908 |
| 2 Nolu Otoyol Güzergahı | 414 | 13 Nolu Otoyol Güzergahı | 85 |
| 3 Nolu Otoyol Güzergahı | 342 | 14 Nolu Otoyol Güzergahı | 425 |
| 4/a Nolu Otoyol Güzergahı | 112 | 15 Nolu Otoyol Güzergahı | 90 |
| 4/b Nolu Otoyol Güzergahı | 320 | 16 Nolu Otoyol Güzergahı | 250 |
| 5/a Nolu Otoyol Güzergahı | 175 | 17 Nolu Otoyol Güzergahı | 540 |
| 5/b Nolu Otoyol Güzergahı | 155 | 18 Nolu Otoyol Güzergahı | 650 |
| 6 Nolu Otoyol Güzergahı | 370 | 19 Nolu Otoyol Güzergahı | 460 |
| 7 Nolu Otoyol Güzergahı | 4 | 20 Nolu Otoyol Güzergahı | 230 |
| 8 Nolu Otoyol Güzergahı | 535 | 21 Nolu Otoyol Güzergahı | 540 |
| 9 Nolu Otoyol Güzergahı | 490 | 22 Nolu Otoyol Güzergahı | 50 |
| 10 Nolu Otoyol Güzergahı | 202 | 23 Nolu Otoyol Güzergahı | 560 |
| 11 Nolu Otoyol Güzergahı | 445 | 24 Nolu Otoyol Güzergahı | 250 |
| 12/a Nolu Otoyol Güzergahı | 357 | | |

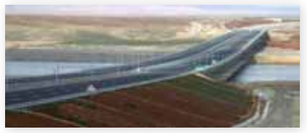
**PLANLANAN YİD PROJELERİ TOPLAMI: 9.380 km**

# YAPIMI DEVAM EDEN OTOYOL PROJELERİ














## Kemerhisar-Pozantı Otoyolu (Kemerhisar ve Niğde Bağlantı Yolu Dahil)

Kemerhisar-Pozantı Otoyolu, 54,6 km'si otoyol, 76,4 km'si bağlantı yolu olmak üzere toplam 131 km uzunluğunda olup; fiziki gerçekleşmesi %77'dir. Projenin Kemerhisar-Pozantı Kavşağı arasındaki 87,3 km'lik kesimi trafiğe açılmıştır.

## Gaziantep-Şanlıurfa Otoyolu

Gaziantep Şanlıurfa Otoyolu; 152 km otoyol ve 40 km bağlantı yolu olmak üzere toplam 192 km uzunluğunda olup, 167 km'si trafiğe açılmıştır. Fiziki gerçekleşmesi %87'dir. 2010 yılında kalan 25 km'lik kesimin tamamlanarak trafiğe açılması planlanmaktadır.

## Bursa Çevre Yolu

61 km'si otoyol ve 21 km'si bağlantı yolu olmak üzere toplam 82 km uzunluğundaki otoyolun 67.5 km'si tamamlanarak trafiğe açılmıştır. Fiziksel gerçekleşmesi %92'dir. 2010 yılında kalan 14.5 km'lik kesimin tamamlanması planlanmaktadır.

## İzmir Çevreyolu-Aydın Otoyolu

170 km uzunluğundaki İzmir Çevreyolu-Aydın Otoyolu'nun 166 km'si tamamlanarak trafiğe açılmıştır. Kalan 4 km'nin 2010 yılı sonunda tamamlanması hedeflenmektedir.



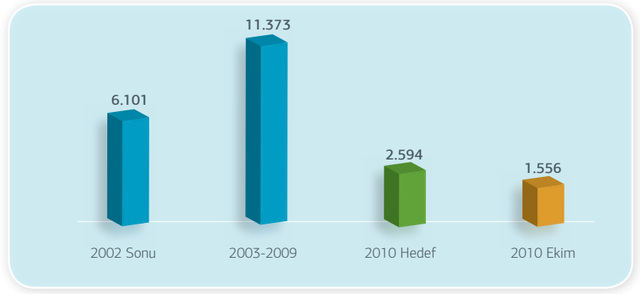

## İzmir-Urla-Çeşme Otoyolu (İkiztepe-Konak-Doğanlar Kesimi)

57.8 km uzunluğundaki Otoyolun 52.3 km'si tamamlanarak trafiğe açılmıştır. 2010 yılında Liman Viyadüğü'nün, Seferhisar ve Urla Kavşak Düzenlemeleri, Çamlıçay Köprüsü ve İYTE (İzmir Yüksek Teknoloji Enstitüsü) Kampüsü arasının üstyapı çalışmaları sürdürülmektedir.




# BÖLÜNMÜŞ YOLLAR






Grafik 2. *Bölünmüş Yollar (km)*




2002 yılı sonuna kadar; 1.714 km'si otoyol, 2.176 km'si BSK(Bitümlü Sıcak Karışım) kaplamalı, 2.211 km'si sathi kaplamalı olmak üzere toplam 6.101 km bölünmüş yol tamamlanarak trafiğe açılmıştır.

2003-2010 yılları arasında; 483 km'si otoyol, 2.112 km'si BSK kaplamalı, 10.334 km'si sathi kaplamalı olmak üzere toplam 12.929 km bölünmüş yol tamamlanarak trafiğe açılmıştır.

Böylece ülkemizdeki **"Bölünmüş Yol"** uzunluğu **19.030 km**'ye ulaşmıştır.

2010 yılında 72 km'si otoyol olmak üzere toplam **2.522 km** bölünmüş yolun tamamlanarak trafiğe açılması hedeflenmiştir.

15 Ekim 2010 tarihi itibariyle; **255 km'si BSK kaplamalı, 1.257 km'si sathi kaplamalı bölünmüş yol ve 44 km otoyol olmak üzere toplam 1.556 km bölünmüş yol** tamamlanarak trafiğe açılmıştır.

| | BÖLÜNMÜŞ YOLLAR (km) (15.10.2010) | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | DEVLET VE İL YOLLARI | | | OTOYOLLAR | GENEL TOPLAM |
| | BSK | SK | TOPLAM | BSK | |
| **2002 SONU** | *2.176* | *2.211* | *4.387* | 1.714 | 6.101 |
| **2003** | *243* | *1.080* | *1.323* | 39 | 1.362 |
| **2004** | *261* | *1.504* | *1.765* | 26 | 1.791 |
| **2005** | *336* | *1.709* | *2.045* | 5 | 2.050 |
| **2006** | *260* | *980* | *1.240* | 241 | 1.481 |
| **2007** | *76* | *1.006* | *1.082* | | 1 082 |
| **2008** | *396* | *1.081* | *1.477* | *14* | *1.491* |
| **2009** | *285* | *1.717* | *2.002* | *114* | *2.116* |
| **2010** | *255* | *1.257* | *1.512* | *44* | *1.556* |
| **2003-2010 TOPLAM** | *2.112* | *10.334* | *12.446* | *483* | *12.929* |
| **GENEL TOPLAM** | **4.288** | **12.545** | **16.833** | **2.197** | **19.030** |

EKONOMİYE KATKI : 2003 yılından sonra yapılmış olan 12.929 km Bölünmüş Yolun ekonomiye katkısı

| | | | |
|---|---|---|---|
| > | Yıllık seyahat süresinde azalma | 149.2 Milyon saat Karşılığı | 4, 690 Milyar TL |
| > | Akaryakıt tasarrufu | 622 Milyon İt Karşılığı | 2.020 Milyar TL |
| | YILLIK TOPLAM TASARRUF | | 6,710 Milyar TL |

## BÖLÜNMÜŞ YOL YAPIM ÇALIŞMALARI (01.10.2010)




| | |
|---|---|
| 2009 Yılı Sonuna Kadar KGM'ce Yapılan | 14.378 Km |
| 2010 Yılında KGM'ce Yapılan | 1.024 Km |
| 2010 Yılı Sonuna Kadar KGM'ce Yapılacak | 944 Km |
| 2009 Yılı Sonuna Kadar Valilik Koordinasyonunda Yapılan | 836 Km |
| 2010 Yılında Valilik Koordinasyonunda Yapılan | 340 Km |
| 2010 Yılı Sonuna Kadar Valilik Koordinasyonunda Yapılacak | 214 Km |
| 2009 Sonu Otoyol Yapılan | 2.259 Km |
| 2010 Yılı Sonu Kadar Yapılacak Otoyol | 72 Km |
| Trafiğe Açılan Bölünmüş Yollar Toplamı | 18.837 Km |
| 2010 Sonu Açılacak Bölünmüş Yollar | 20.067 Km |
| KGM'ce Çalışılan | 2.943 Km |
| Valilik Koordinasyonunda Çalışılan | 756 Km |
| Otoyol ve Bağlantı Yolları | 102 Km |
| Çalışma Devam Eden Bölünmüş Yollar Toplamı | 3.801 Km |
| İhale Edilecek Bölünmüş Yollar | 3.183 Km |
| Genel Toplam | 25.821 Km |

## Bölünmüş Yolların Trafik Güvenliğine Etkisi

| Yıl | Taşıt x Km Milyon | Can Kaybı 100 Milyon Taşıt x Km |
|---|---|---|
| **2002** | 51.664 | 6.00 |
| **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 |
| **2009** | 72.432 | 4.41 |

100 Milyon Taşıt x Km başına düşen can kaybı sayısı 2002 yılında 6 iken bu değer 2009 yılında 4.41 seviyesine inmiştir.

AB ülkelerinde ise bu oran 3 seviyelerindedir.

## 2003-2010 Yılları Arasında Yapılan 12.929 km Bölünmüş Yolun Sağlayacağı Ekonomik ve Çevresel Faydalar




Grafik 3. *Can Kaybı 100 Milyon Taşıt x km*

| | | |
|---|---|---|
| Yıllık Seyahat Süresi Azalması | 149,2 Milyon Saat | 4 Milyar 690 Milyon TL |
| Yıllık Akaryakıt Sarfiyatı Tasarrufu | 622 Milyon Litre | 2 Milyar 20 Milyon TL |
| **TOPLAM** | | **6 Milyar 710 Milyon TL** |

## "Kuzey-Güney Aksları" Yol Yapım Çalışmaları




1- Edirne-Muğla (1.015 km)
2- Aziziye SK.-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-Hakkâri (717 km)

**Aks Toplam Uzunluğu : 11.492 km**

**Tamamlanan Kesim: 6.912 km ( %60)**

**Kalan Kesim: 4.580 km**

Kalan 4.580 km uzunluğundaki kesimlerin yaklaşık 3.773 km'si ihaleli olarak devam etmekte olup 807 km'sinin ise ihale hazırlıkları sürmektedir.

## Bölünmüş Yol Çalışmalarından Kesitler

### BOZÜYÜK-KÜTAHYA-AFYON






Toplam 152 km uzunluğundaki bölünmüş yolun 140 km'sinin yapımı tamamlanmıştır. Kalan 12 km'lik bölümdeki çalışma 2010 yılı sonunda tamamlanacaktır.

### BURSA-BALIKESİR-İZMİR



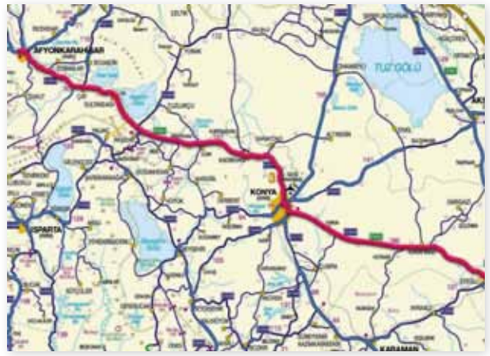


Toplam 323 km uzunluğundaki bölünmüş yolda 320 km'nin yapımı tamamlanmıştır.Kalan 3 km'de bölünmüş yol yapım çalışmaları 2010 sonunda tamamlanacaktır.

### DELİCE-SİVAS-REFAHİYE



## AFYON-KONYA-EREĞLİ






Toplam 358 km uzunluğundaki bölünmüş yolda 343 km'nin yapımı tamamlanmıştır. Kalan 15 km'de bölünmüş yol yapım çalışmaları 2010 sonunda tamamlanacaktır.

## ERZİNCAN-ERZURUM-AĞRI-GÜRBULAK




Toplam 514 km uzunluğundaki bölünmüş yolda 497 km'nin yapımı tamamlanmıştır. Kalan 17 km'de bölünmüş yol yapım çalışmaları 2010 sonunda tamamlanacaktır.

## ANKARA-İZMİR







Toplam 569 km uzunluğunda olup, bölünmüş yol olarak tamamlanmıştır.

## KONYA-AKSARAY







Toplam 135 km uzunluğunda olup, bölünmüş yol olarak tamamlanmıştır.

## ANKARA-KIRIKKALE






## MERSİN-ANTALYA YOLU (MERSİN-KALEDRAN ARASI)






Toplam 227 km uzunluğunda olup, 139 km'si bölünmüş yol olarak tamamlanmıştır.

## ANKARA- POZANTI OTOYOLU (ÇİFTEHAN-POZANTI KESİMİ)






18.5 km uzunluğundaki bölünmüş yol tamamlanmıştır.

## MİMARSİNAN KÖPRÜLÜ KAVŞAĞI







Kayseri Kuzey Çevre Yolu'nun; Kayseri-Malatya, Kayseri-Sivas ve şehir merkezi yollarının birleşim noktasına bağlanması için 5 kollu "Mimarsinan Köprülü Kavşağı" imalatı yapılmıştır.

## SAMSUN-ANKARA GÜZERGÂHI (SAMSUN-4.BÖLGE HUDUDU)






Toplam 291 km uzunluğunda olup, bölünmüş yol olarak tamamlanmıştır.

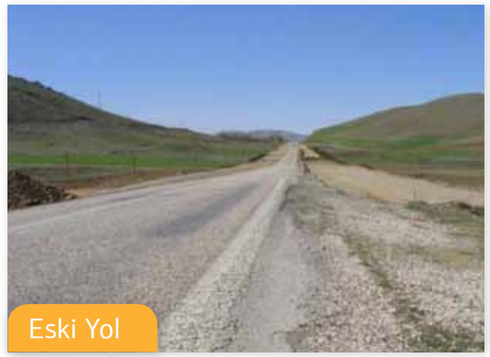
## SAMSUN-SİNOP






Samsun-Sinop arası 151 km uzunluğunda olup, 80 km bölünmüş yol olarak tamamlanmıştır.

## ELAZIĞ-BİNGÖL







Toplam 142 km uzunluğunda olup, bölünmüş yol olarak tamamlanmıştır.

## ELAZIĞ-TUNCELİ







Toplam 47 km uzunluğunda olup, 45 km'si bölünmüş yol olarak tamamlanmıştır. Kalan 2 km'de çalışmalar devam etmektedir.

## GÜNEY TETEK (ŞANLIURFA-HABUR)



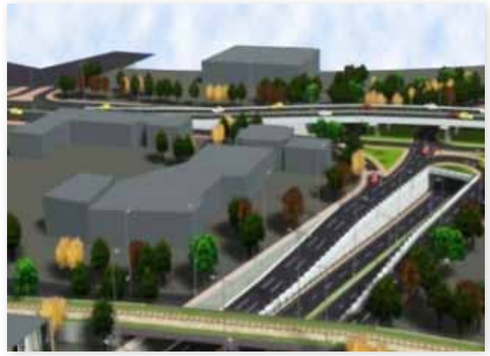







Toplam 367 km uzunluğunda olup, sathi kaplamalı bölünmüş yol olarak tamamlanmış, BSK (Bitümlü Sıcak Karışım) çalışmaları devam etmektedir.

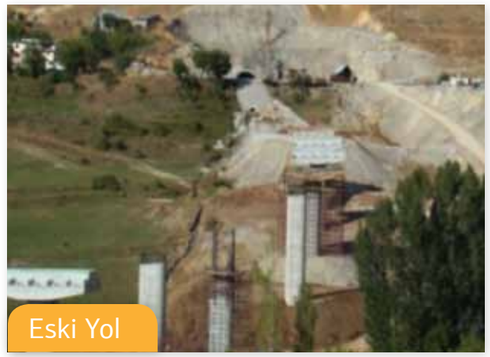
## DİYARBAKIR SEYRANTEPE KÖPRÜLÜ KAVŞAĞI





Seyrantepe Köprülü Kavşağı, viyadüğü ve DDY üstgeçidi tamamlanmıştır.

## BİTLİS ÇEVRE YOLU







## ANTALYA–KEMER-TEKİROVA







Toplam 48.5 km uzunluğunda olup bölünmüş yol olarak tamamlanmıştır.

## (BURSA-İNEGÖL)DY.AYR.-YENİŞEHİR








Proje uzunluğu 25 km olup, BSK kaplamalı bölünmüş yol olarak tamamlanmıştır.

## BARTIN-ÇAYCUMA-(DEVREK-ZONGULDAK) AYRIMI





51 km uzunluğunda olup, bölünmüş yol olarak tamamlanmıştır.

## K.K.T.C. (LEFKOŞA)



Ercan Ayrımı Gazimagusa Yolu (42 km)



Lefkoşa (Gönyeli Kavş.) Havaalanı Kavş. Yolu (16 km)



Lefkoşa-Güzelyurt Yolu (15 km)



Lefkoşa-Girne Bölünmüş Yolu (18 km)

## IĞDIR-DOĞUBAYAZIT YOLU






Toplam 49 km uzunluğunda olup, bölünmüş yol olarak tamamlanmıştır.

## ANKARA-ÇANKIRI






Toplam 121 km uzunluğunda olup, 119 km'si bölünmüş yol olarak tamamlanmıştır. Kalan 2 km'de çalışmalar devam etmektedir.

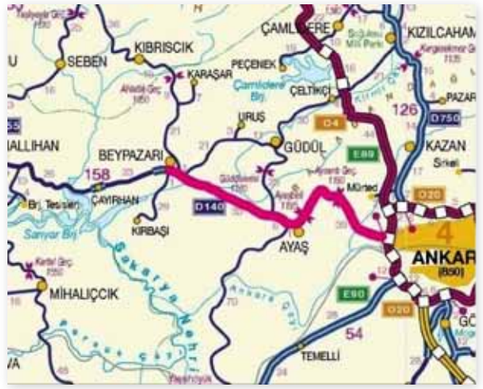
## DENİZLİ-ANTALYA






Toplam 200 km uzunluğunda olup, 196 km'si bölünmüş yol olarak tamamlanmıştır. Kalan 4 km' de çalışmalar devam etmektedir.

## ANKARA-BEYPAZARI






Toplam 80 km uzunluğunda olup, bölünmüş yol olarak tamamlanmıştır.

## DÜZCE-GEREDE






Toplam 101 km uzunluğunda olup, 99 km'si bölünmüş yol olarak tamamlanmıştır. Kalan 2 km' de çalışmalar devam etmektedir.

## BİTLİS-MUŞ






Toplam 81 km uzunluğunda olup, bölünmüş yol olarak tamamlanmıştır.

## BİTLİS-ADİLCEVAZ-ERCİŞ




Toplam 131 km uzunluğunda olup, bölünmüş yol olarak tamamlanmıştır.

## DİYARBAKIR-BİSMİL-BATMAN






Toplam 83 km uzunluğunda olup, 74 km'si bölünmüş yol olarak tamamlanmıştır. Kalan 9 km' de çalışmalar devam etmektedir.

## DİYARBAKIR-SİLVAN






Toplam 78 km uzunluğunda olup, 77 km'si bölünmüş yol olarak tamamlanmıştır. Kalan 1 km'de çalışmalar devam etmektedir.

## DİYARBAKIR-SİVEREK






Toplam 81 km uzunluğunda olup, 68 km'si bölünmüş yol olarak tamamlanmıştır. Kalan 13 km'de çalışmalar devam etmektedir.

## DİYARBAKIR-MARDİN






Toplam 91 km uzunluğunda olup, bölünmüş yol olarak tamamlanmıştır.

## KONYA-KARAMAN






Toplam 100 km uzunluğunda olup, 96 km'si bölünmüş yol olarak tamamlanmıştır. Kalan 4 km'de çalışmalar devam etmektedir.

## ADAPAZARI-KARASU






Toplam 59 km uzunluğundaki bölünmüş yolda 56,5 km'nin yapımı tamamlanmıştır. Kalan 2,5 km'de bölünmüş yol yapım çalışmaları 2010 sonunda tamamlanacaktır.

## ADAPAZARI-KAYNARCA








Toplam 26 km uzunluğunda olup, bölünmüş yol olarak tamamlanmıştır.

## İSTANBUL-KOCAELİ-SAKARYA






Toplam 127 km uzunluğundaki bölünmüş yolda 124 km'nin yapımı tamamlanmıştır. Kalan 3 km'de bölünmüş yol yapım çalışmaları 2010 sonunda tamamlanacaktır.

## MANİSA-TURGUTLU






Toplam 25 km uzunluğunda olup, bölünmüş yol olarak tamamlanmıştır.

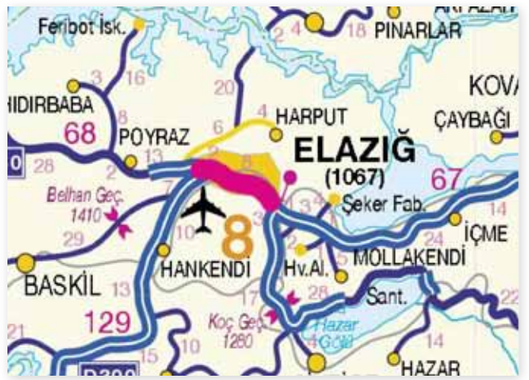
## KAYSERİ-GÜRÜN-DARENDE






Toplam 221 km uzunluğundaki bölünmüş yolda 208 km'nin yapımı tamamlanmıştır. Kalan 13 km'de bölünmüş yol yapım çalışmaları 2010 sonunda tamamlanacaktır.

## ELAZIĞ ÇEVRE YOLU






Toplam 15 km uzunluğundaki bölünmüş yolda 6 km'nin yapımı tamamlanmıştır. Kalan 9 km'de bölünmüş yol yapım çalışmaları 2010 sonunda tamamlanacaktır.

### AMASYA HACIHAMZA






Toplam 159 km uzunluğundaki bölünmüş yolda 148 km'nin yapımı tamamlanmıştır. Kalan 11 km'de bölünmüş yol yapım çalışmaları 2010 sonunda tamamlanacaktır.

### KAYSERİ-SİVAS

Toplam 187 km uzunluğundaki bölünmüş yolda 183 km'nin yapımı tamamlanmıştır. Kalan 4 km'de bölünmüş yol yapım çalışmaları 2010 sonunda tamamlanacaktır.






## TEK PLATFORMLU YOLLAR

2003-2009 yılları arasında 584 km'si BSK kaplamalı, 3.307 km'si sathi kaplamalı olmak üzere toplam 3.891 km tek platformlu yol tamamlanarak trafiğe açılmıştır.

2010 yılında güvenlik yolları dahil 700 km tek platformlu yolun tamamlanması hedeflenmiş olup, 15 Ekim 2010 tarihi itibariyle **686 km** uzunluğundaki **tek platformlu yol** tamamlanarak trafiğe açılmıştır.



## ASFALT YAPIM VE ONARIM ÇALIŞMALARI

Geçmiş yıllarda devlet ve il yollarında yılda ortalama 7.000 km asfalt yenileme çalışması yapılırken, 2003-2009 arasında yıllık ortalama 16.335 km asfalt yenileme çalışması yapılmıştır.

2010 yılında 1.700 km'si BSK kaplama olmak üzere toplam 18.500 km asfalt yapım ve onarım çalışması hedeflenmiştir.

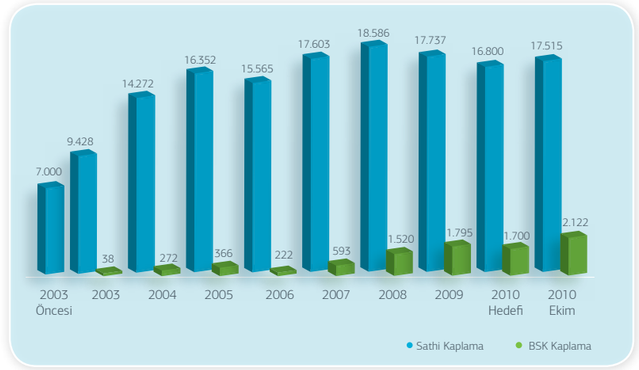
2010 Ekim ayı sonu itibariyle 2.122 km'si BSK kaplamalı, 17.515 km'si sathi kaplamalı olmak üzere toplam 19.637 km uzunluğundaki yolda çalışmalar tamamlanmıştır.

## BAKIM VE TRAFİK GÜVENLİĞİ ÇALIŞMALARI



Ses Perdesi

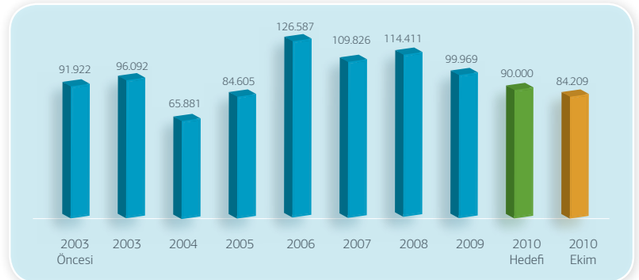
- 2010 yılında; 16.000.000 m2 yatay işaretleme, 90.000 m2 düşey işaretleme ve 550 km otokorkuluk yapımı hedeflenmiş olup, Ekim ayı itibariyle; 16.279.059 m2 yatay işaretleme, 84.209 m2 düşey işaretleme ve 593 km otokorkuluk yapılmıştır.



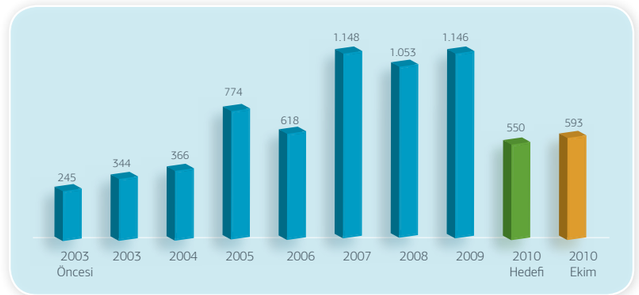

Grafik 4. Asfalt Yol Yapımı ve Onarım Çalışmaları




Grafik 5. Yatay İşaretleme (m²)




Grafik 6. Düşey İşaretleme (m²)




Grafik 7. Otokorkuluk (km)

- 2010 yılında, 90 adet kavşağın sinyalize kontrollü kavşak haline getirilmesi hedeflenmiş olup, Ekim ayında 97 adet kavşakta çalışmalar tamamlanmıştır.
- 2010 yılında 90 adet kaza kara noktası ve kaza potansiyeli yüksek kesimde iyileştirme çalışmalarının tamamlanması hedeflenmiş olup, çalışmalar tamamlanma aşamasındadır.

# KAR VE BUZ MÜCADELESİ

| 2010 – 2011 Yılı Kış Programı Kar Mücadelesi (Devlet ve İl Yollarında) | |
|---|---|
| **Kar Mücadele Merkezleri (Refüj Mahalli)** | 405 Adet |
| **Makine ve Ekipman** | 3 871 Adet |
| **Mücadeleye Fiilen Katılan Personel Sayısı** | 3 702 Adet |



# TÜNEL ÇALIŞMALARI

| 2002 Yılı Öncesi ve Sonrası Yıllara Göre Tünel Uzunlukları (m) | | |
|---|---|---|
| **Yıllar** | **Tünel Adedi** | **Tünel Uzunluğu** |
| **2002 Sonu Toplam** | 91 | 27.121 |
| **2003-2010** | 54 | 58.782 |
| **Yapımı devam eden ancak Trafiğe açık tüneller (2010)** | 15 | 3.413 |
| **TOPLAM** | **160** | **89.316** |



# PEYZAJ VE AĞAÇLANDIRMA ÇALIŞMALARI





2010 yılında kuruluşumuz sorumluluğunda bulunan yollarda; dikilen yapraklı ve ibreli fidan sayısı 990.000 adettir.





# ETÜT VE PROJE ÇALIŞMALARI

2010 Ekim ayı itibariyle; emanet ve ihaleli olarak tamamlanan proje uzunlukları aşağıdaki tabloda verilmektedir.

| İşin Adı | Emanet (km) | İhale (km) | Toplam (km) |
|---|---|---|---|
| Proje Yapımı | 430 | 1.130 | 1.560 |

# DEVLET VE İL YOLLARI ÜZERİNDEKİ KÖPRÜ ÇALIŞMALARI

2010 yılında; mevcut yatırım ödenekleri ile "Köprü Yapım Programı"nda bulunan köprülerden 200 adedinin bitirilmesi, Köprü Onarım Programı'nda bulunan köprülerden 72 adedinin onarımı ve tarihi köprülerden de 6 adedinin onarımının tamamlanması hedeflenmiştir. Ayrıca 195 adet köprü projesinin yapılması planlanmıştır.

2010 Ekim ayı itibariyle ihaleleri tamamlanan şantiyelerde köprü yapım, köprü bakım ve tarihi köprü çalışmaları devam etmektedir. Devam eden çalışmalardan 94 adet köprünün yapımı, 35 adet köprünün muhtelif bakım ve onarım çalışmaları ile 2 adet tarihi köprünün onarımı tamamlanmıştır. Ayrıca 253 adet köprü projesi tamamlanmıştır.





## Beylerderesi Köprüsü (Malatya)

Malatya – Darende – Kayseri yolunun, Malatya ili batı çıkışında yer alan Beylerderesi vadisinde inşa edilmekte olan köprünün yapılması ile vadiyi dolaşan yol yaklaşık 3 km kısalacaktır. Günlük ortalama taşıt trafiği 19.000 olan bu yolda köprünün 3 yıl gibi kısa bir sürede kendini amorti edeceği hesaplanmıştır.

Toplam uzunluğu 420 m olan köprünün 14.09.2010 tarihi itibariyle 388 m'si tamamlamış olup, geriye kalan 32 m'si nin 2010 yılı sonunda bitirilmesi planlanmaktadır.



| YILLAR | DEVLET VE İL YOLLARI ÜZERİNDEKİ KÖPRÜLER | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Betonarme | | Çelik | | Taş | | TOPLAM | |
| | Sayı | Uzunluk (m) | Sayı | Uzunluk (m) | Sayı | Uzunluk (m) | Sayı | Uzunluk (m) |
| 2002 | 4690 | 189.943,00 | 358 | 14.639,00 | 120 | 6.386,00 | 5168 | 210.968,00 |
| 2003 | 4821 | 198.585.00 | 355 | 14.482,00 | 117 | 5.823,00 | 5293 | 218.890,00 |
| 2004 | 4947 | 206.683,00 | 357 | 14.636,00 | 117 | 5.823,00 | 5421 | 227.142,00 |
| 2005 | 5054 | 213.852,00 | 345 | 13.979,00 | 112 | 5.492,00 | 5511 | 233.323,00 |
| 2006 | 5204 | 220.898,00 | 301 | 12.718,00 | 71 | 3.597,00 | 5576 | 237.213,00 |
| 2007 | 5346 | 230.685,05 | 304 | 12.927,70 | 68 | 3.473,95 | 5718 | 247.086,70 |
| 2008 | 5494 | 239.319,10 | 300 | 12.898,20 | 66 | 3.437,35 | 5860 | 255.654,65 |
| 2009 | 5815 | 259.737,45 | 287 | 12.770,50 | 56 | 3.259,55 | 6158 | 275.767,50 |

## Nissibi Köprüsü (Adıyaman)

Atatürk Barajı'nda su tutulması sonucunda; Kâhta-Narince-Siverek-D.Bakır Devlet Yolunun bir bölümü su altında kalmıştır. Bu kesimde halen feribotla geçiş sağlanmaktadır.

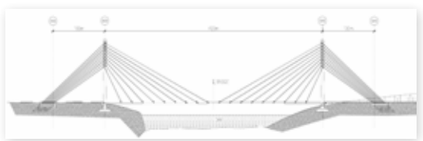
Baraj rezervuarı üzerinde yaklaşık boyu 600 m uzunluğunda, gergin eğik kablo askılı (Cable Stayed) köprü olarak projelendirilmesi planlanmıştır.

Projesi yapılmış olup 2011 yılında ihale edilecektir.



## Yeni Kömürhan Köprüsü (Malatya)

Elazığ-Malatya karayolunun bölünmüş yola dönüştürülmesi ile mevcut köprünün yanına yeni bir köprünün yapılması ihtiyacı doğmuştur. Yeni Kömürhan Köprüsü'nün uzunluğu 320 m olup tek açıklıklı gergin eğik kablo askılı (Cable-Stayed) köprü olarak projelendirilmiştir. Köprünün projesinin yapılması ile "Yapım Kontrollük ve Danışmanlık Hizmet Alımı İşi" için sözleşme imzalanmıştır. 2011 yılı başında ihale edilecektir.





## TARİHİ KÖPRÜLER

## Çeşnigir Köprüsü (Kırıkkale)

Kırıkkale ili Keskin ilçesinde bulunan ve Selçuklu Dönemi eseri olan köprü 115 m uzunluğundadır. Baraj gölü altında kalması nedeniyle büyük hasar gören köprüde restorasyon çalışmaları tamamlanmıştır.



## Palu Köprüsü (Elazığ)

Elazığ ili Palu ilçesinde Artuklu Dönemi'nde yapılan ve 4. Murat Dönemi'nde de büyük bir onarım gören köprü 180 m uzunluğundadır. Köprüde restorasyon çalışmalarının 2010 yılı içinde tamamlanması planlanmaktadır.



## Ongözlü (Dicle) Köprüsü (Diyarbakır)

Diyarbakır ili dahilinde bulunan ve kitabesinden 1065 yılında yapılmış olduğu anlaşılan köprü, 160 m uzunluğundadır. Köprüde çevre düzenleme çalışmaları halen devam etmekte olup, 2010 yılı sonunda tamamlanacaktır.



## Talazan Köprüsü (Tokat)

Tokat ili Niksar ilçesinde bulunan ve Selçuklu Dönemi eseri olan köprü 120 m uzunluğundadır. Köprüde restorasyon çalışmaları devam etmektedir.



## Kesikköprü (Sivas)

Sivas ili Merkez ilçede bulunan ve Selçuklu Dönemi eseri olan köprü 330 m uzunluğundadır. Köprü 2010 yılı çalışma programında yer almaktadır.



## ATA YADİGARI TARİHİ KÖPRÜLERİMİZ



**Drina Köprüsü (1577-78) Višegrad / Bosna Hersek**
**Sokullu Mehmet Paşa**



**Konjic Köprüsü (1682) Konjic / Bosna Hersek**
**Sultan 4.Mehmet**





9 Kasım 1993-Mostar

**Mostar Köprüsü (1566) Mostar / Bosna Hersek**
**Kanuni Sultan Süleyman**

# OTOYOL KÖPRÜ ÇALIŞMALARI



| HİZMETE AÇIK OTOYOLLAR (YILLARA GÖRE SAYI VE UZUNLUKLAR) | | |
|---|---|---|
| **YILLAR** | **SAYISI (Adet)** | **UZUNLUĞU(m)** |
| **2002** | 1 | 48 |
| **2003** | 5 | 218 |
| **2004** | 11 | 545 |
| **2005** | **2** | **127** |
| **2006** | **14** | **960** |
| **2007** | **1** | **32** |
| **2008** | **1** | **64** |
| **2009** | **5** | **277** |
| **2010** | **4** | **350** |
| **TOPLAM** | **44** | **2.621** |

27.10.2010 tarihi itibariyle yıllara göre köprü sayı ve uzunlukları

## SİSMİK TAKVİYE ÇALIŞMALARI

Mevcut yapıların yeni deprem şartnamelerine uygun hale getirilerek depremlerde daha iyi bir performans göstermesi amacıyla sismik takviye çalışmaları yapılmaktadır. 124 adet viyadük ve köprünün sismik takviyeleri tamamlanmıştır.



Boğaziçi Köprüsü Askı Halatı Manyetik Akı Kaybı Testleri



Geçici İzleme Sistemi Faz 2 Ölçüm Çalışmaları

## OGS – KGS ÇALIŞMALARI



**2002 TOPLAM ABONE**
**196.000 Kişi**

**OGS (OTOMATİK GEÇİŞ SİSTEMİ)**
**196.000**



**2010 TOPLAM ABONE**
**9.216.564 Kişi**

**KGS (KARTLI GEÇİŞ SİSTEMİ)**
**6.895.520**

**OGS (OTOMATİK GEÇİŞ SİSTEMİ)**
**2.320.835**

## AR-GE ÇALIŞMALARI

| NO | KURUM AR-GE PROJELERİ | DURUMU |
|---|---|---|
| **1** | Üstyapı yönetim Sistemi Kurulması | Devam Ediyor |
| **2** | Bakım Yönetim Sistemleri | Hedef |
| **3** | Trafik Yönetim Sistemi | Hedef |
| **4** | Asfalt Kaplamaların Geri Kazanımı | Devam Ediyor |
| **S** | Bitüm Performansının Artırılması | Devam Ediyor |

| NO | TÜBİTAK DESTEKLİ AR-GE PROJELERİ | DURUMU |
|---|---|---|
| **1** | Yol Üstyapı Tasarım Metotlarının Geliştirilmesi | Tamamlandı |
| **2** | Yüksek Performanslı Aşınma Tabakası Geliştirilmesi | Tamamlandı |
| **3** | Sathi Kaplamaların Performansının Artırılması | Devam Ediyor |
| **4** | Su Bazlı Yol Çizgi Boyası Geliştirilmesi | Devam Ediyor |
| **S** | Köprü Yönetim Sistemleri | Devam Ediyor |
| 6 | Ilık Karışım Asfalt Katkıları Geliştirilmesi | Panelde |
| 7 | Buz Çözücü Önleyici Çevre Dostu Sıvı Geliştirilmesi | Panelde |

# GAP (GÜNEYDOĞU ANADOLU) VE DAP (DOĞU ANADOLU) İLLERİ İÇİN YAPILANLAR

**1988-2002 yılları Arası DAP ve GAP illerinde Toplam 1 milyar 289 milyon 431 bin TL kullanılmışken 2003 yılından 15 Ekim 2010 tarihine kadar 5 milyar 927 milyon 378 bin TL kullanılmıştır.**

## GAP İlleri

- Adıyaman
- Gaziantep
- Kilis
- Diyarbakır
- Şanlıurfa
- Batman
- Mardin
- Şırnak
- Siirt

## ADIYAMAN

2002 öncesi 23 km bölünmüş yol varken 2003-2010 yılları arasında 83 km daha bölünmüş yol yapılarak bölünmüş yol uzunluğu 106 km'ye çıkarıldı.

1988-2002 arası 54.269.177 TL harcanmışken 2003-2010 arası 118.705.494 TL harcandı.

## BATMAN

2002 öncesi 15 km bölünmüş yol varken 2003-2010 yılları arasında 51 km daha bölünmüş yol yapılarak bölünmüş yol uzunluğu 66 km'ye çıkarıldı.

1988-2002 arası 8.624.392 TL harcanmışken 2003-2010 arası 80.002.000 TL harcandı.

## DİYARBAKIR

2002 öncesi 44 km bölünmüş yol varken 2003-2010 yılları arasında 261 km daha bölünmüş yol yapılarak bölünmüş yol uzunluğu 305 km'ye çıkarıldı.

1988-2002 arası 27.836.037 TL harcanmışken 2003-2010 arası 287.174 080 TL harcandı.

## GAZİANTEP

2002 öncesi 154 km bölünmüş yol varken 2003-2010 yılları arasında 174 km daha bölünmüş yol yapılarak bölünmüş yol uzunluğu 328 km'ye çıkarıldı.

1988-2002 arası 526.821.453 TL harcanmışken 2003-2010 arası 1.670 407.393 TL harcandı

## KİLİS

2002 öncesi 2 km bölünmüş yol varken 2003-2010 yılları arasında 29 km daha bölünmüş yol yapılarak bölünmüş yol uzunluğu 31 km'ye çıkarıldı.

1988-2002 arası 4.622.625 TL harcanmışken 2003- 2010 arası 26.671.405 TL harcandı.

## MARDİN

2002 öncesi 28 km bölünmüş yol varken 2003-2010 yılları arasında 206 km daha bölünmüş yol yapılarak bölünmüş yol uzunluğu 234 km'ye çıkarıldı.

1988-2002 arası 12.361.979 TL harcanmışken 2003-2010 arası 176.500.000 TL harcandı.

## SİİRT

2002 öncesi 7 km bölünmüş yol varken 2003-2010 yılları arasında 85 km daha bölünmüş yol yapılarak bölünmüş yol uzunluğu 92 km'ye çıkarıldı.

1988-2002 arası 11.211.010 TL harcanmışken 2003-2010 arası 182.000.000 TL harcandı.

## ŞANLIURFA

2002 öncesi 28 km bölünmüş yol varken 2003-2010 yılları arasında 373 km daha bölünmüş yol yapılarak bölünmüş yol uzunluğu 401 km'ye çıkarıldı.

1988-2002 arası 247.330.092 TL harcanmışken 2003-2010 arası 650.209.828 TL harcandı

## ŞIRNAK

2002 öncesi 25 km bölünmüş yol varken 2003-2010 yılları arasında 110 km daha bölünmüş yol yapılarak bölünmüş yol uzunluğu 135 km'ye çıkarıldı.

1988-2002 arası 26.984.911 TL harcanmışken 2003-2010 yılları arasında 181.497.000 TL harcandı.

## DAP İLLERİ

- Bayburt
- Erzurum
- Erzincan
- Ağrı
- Ardahan
- Iğdır
- Kars
- Bingöl
- Elazığ
- Malatya
- Tunceli
- Bitlis
- Hakkâri
- Muş
- Van

## AĞRI

2002 öncesi 16 km bölünmüş yol varken 2003-2010 yılları arasında 215 km daha bölünmüş yol yapılarak bölünmüş yol uzunluğu 231 km'ye çıkarıldı.

1988-2002 arası 19.635.000 TL harcanmışken 2003-2010 arası 198.600.000 TL harcandı.

## ARDAHAN

2002 öncesi bölünmüş yol yokken 2003-2010 yılları arasında 16 km bölünmüş yol yapılmıştır.

1988-2002 arası 35.116.000 TL harcanmışken 2003-2010 arası 63.865.000 TL harcandı.

## BAYBURT

2002 öncesi 2 km Bölünmüş yol varken 2003-2010 yılları arasında 46 km daha bölünmüş yol yapılarak bölünmüş yol uzunluğu 48 km'ye çıkarıldı.

1988-2002 arası 11.088.000 TL harcanmışken 2003-2010 arası 36.141.000 TL harcandı.

## BİNGÖL

2002 öncesi 5 km bölünmüş yol varken 2003-2010 yılları arasında 76 km daha bölünmüş yol yapılarak bölünmüş yol uzunluğu 81 km'ye çıkarıldı.

1988-2002 arası 25.663.678 TL harcanmışken 2003-2010 yılları arasında 143.553.000 TL harcandı.

## BİTLİS

2002 öncesi 19 km bölünmüş yol varken 2003-2010 arası 194 km daha bölünmüş yol yapılarak bölünmüş yol uzunluğu 212 km'ye çıkarıldı.

1988-2002 arası 47.775.134 TL harcanmışken 2003-2010 arası 625.900.000 TL harcandı

## ELAZIĞ

2002 öncesi 33 km bölünmüş yol varken 2003-2010 yılları arasında 245 km daha bölünmüş yol yapılarak bölünmüş yol uzunluğu 278 km'ye çıkarıldı.

1988-2002 arası 26.443.772 TL harcanmışken 2003-2010 arası 230.800.000 TL harcandı.

## ERZİNCAN

2002 öncesi 7 km bölünmüş yol varken 2003 – 2010 yılları arasında 223 km daha bölünmüş yol yapılarak bölünmüş yol uzunluğu 230 km'ye çıkarıldı.

1988-2002 arası 21.031.085 TL harcanmışken 2003-2010 arası 488.430.000 TL harcandı.

## ERZURUM

2002 öncesi 49 km bölünmüş yol varken 2003-2010 yılları arasında 348 km daha bölünmüş yol yapılarak bölünmüş yol uzunluğu 417 km'ye çıkarıldı.

1988-2002 arası 130.557.383 TL harcanmışken 2003-2010 arası 578.321.000 TL harcandı.

## HAKKARİ

2002 öncesi 1 km bölünmüş yol varken 2003-2010 yılları arasında 12 km daha bölünmüş yol yapılarak bölünmüş yol uzunluğu 13 km'ye çıkarıldı.

1988-2002 arası 3.455.296 TL harcanmışken 2003-2010 arası 227.644.000 TL harcandı.

## IĞDIR

2002 öncesi 10 km bölünmüş yol varken 2003-2010 yılları arasında 154 km daha bölünmüş yol yapılarak bölünmüş yol uzunluğu 164 km'ye çıkarıldı.

1988-2002 arası 5.188.112 TL harcanmışken 2003-2010 arası 44.500.000 TL harcandı.

## KARS

2002 öncesi 22 km bölünmüş yol varken 2003-2010 yılları arasında 127 km daha bölünmüş yol yapılarak bölünmüş yol uzunluğu 164 km'ye çıkarıldı.

1988-2002 arası 14.227.438 TL harcanmışken 2003-2010 arası 83.487.000 TL harcandı.

## MALATYA

2002 öncesi 36 km bölünmüş yol varken 2003-2010 yılları arasında 200 km daha bölünmüş yol yapılarak bölünmüş yol uzunluğu 236 km'ye çıkarıldı.

1988-2002 arası 45.621.953 TL harcanmışken 2003-2010 arası 265.474.322 TL harcandı.

## MUŞ

2002 öncesi 16 km bölünmüş yol varken 2003-2010 yılları arasında 76 km daha bölünmüş yol yapılarak bölünmüş yol uzunluğu 92 km'ye çıkarıldı.

1988-2002 arası 15.210.015 TL harcanmışken 2003-2010 arası 134.806.000 TL harcandı.

## TUNCELİ

2002 öncesi 2 km bölünmüş yol varken 2003-2010 yılları arasında 27 km daha bölünmüş yol yapılarak bölünmüş yol uzunluğu 29 km'ye çıkarıldı.

1988-2002 arası 61.359.998 TL harcanmışken 2003-2010 arası 97.923.000 TL harcandı.

## VAN

2002 öncesi 36 km bölünmüş yol varken 2003-2010 yılları arasında 255 km daha bölünmüş yol yapılarak bölünmüş yol uzunluğu 291 km'ye çıkarıldı.

1988-2002 arası 32.688.369 TL harcanmışken 2003-2010 arası 347.790.000 TL harcandı.


TCDD
CAF
DEMiRYOLU

# DEMİRYOLU SEKTÖRÜ

Dünya ve Avrupa Birliği'nde (AB) son otuz yılın ulaşım politikaları incelendiğinde köklü değişimlerin yaşandığı ve bu kapsamda demiryollarına verilen önemin yeniden ön plana çıkarıldığı görülmektedir. AB ulaşım politikalarının öncelikli amaçları arasında, ulaşım modları arasındaki dengenin sağlanması için demiryolu payının yükseltilmesi yer almaktadır. Bu amacın gerçekleştirilebilmesi için yolcu ve yük taşıma payı sürekli azalan demiryollarının canlandırılmasına yönelik daha etkin önlemlere başvurulmuştur. Bu politika değişikliği ile birlikte, demiryolu ulaşımını iyileştirmeye ve diğer ulaşım biçimleriyle rekabet edebilir hale getirmeye dönük çabalar hız kazanmıştır.

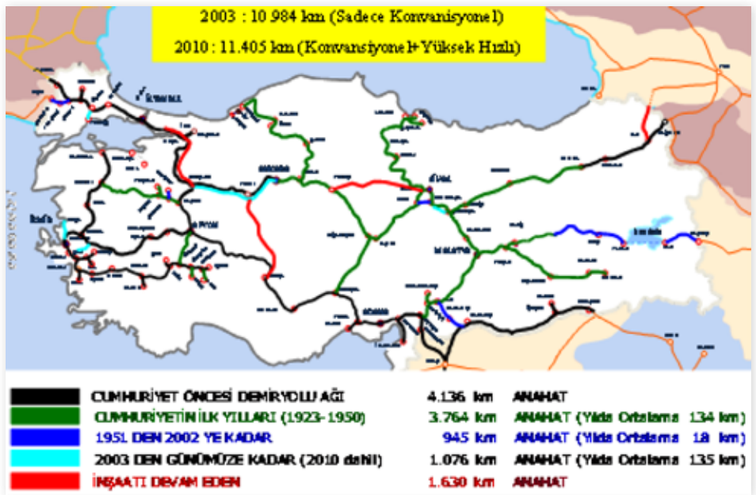
Özellikle artan yolcu talebinin karşılanması için ilk olarak 1964 yılında Japonya'da, 1981 yılında Fransa'da olmak üzere "hızlı tren" uygulamasına geçilmiştir. Son yıllarda ise Avrupa'daki ülkeler arasında yüksek hızlı demiryolu ağları kurularak ortalama 250-300 km/saat'lik hızla giden trenler kullanılmaya başlanmıştır. Avrupa Birliği ve diğer gelişmiş ülkeler hızlı tren teknolojilerinin geliştirilmesi için demiryollarına destek sağlayarak demiryolu ulaşımını yaygın bir şekilde kullanılır hale getirmişlerdir.

Avrupa Birliği'ne tam üyelik konusunun gündemde olduğu ülkemizde öncelikle demiryolu ulaşımındaki seviyeyi artırmaya yönelik çabaların ön plana çıkarılması gerektiği sonucuna varılarak geleceğin müreffeh Türkiye'si için artık karayolu ağırlıklı ulaşım politikası değiştirilmiş ve demiryolları gibi alternatif sistemler geliştirilmeye başlanmıştır. Böylece, hükümetimizin desteğiyle AB'ye üyelik sürecinde ülkemizde demiryolları konusundaki atılımlar hız kazanmıştır.

Türkiye'de demiryollarının tarihsel gelişimi incelendiğinde, uzun yıllardır ihmal edildiği gerçeği ortaya çıkmaktadır. Ülkemizde ilk demiryolu inşaatına 1856 yılında İzmir-Aydın arasında başlanmıştır. 1856-1923 yılları arasında inşa edilen demiryollarından bugünkü sınırlarımız içinde 4.136 km'lik kısmı kalmıştır. 1923-1950 yılları arasında demiryolu yapımı yine büyük bir hızla devam etmiş ve 3.764 km yeni demiryolu inşa edilmiştir. 1951-2002 döneminde ise demiryolları yapım ve yatırımlarında ciddi oranda azalma meydana gelerek, 2. ve 3. hatlar olmak üzere ancak 945 km demiryolu yapılmıştır.

2003'ten günümüze kadar ise 1.076 km demiryolu inşası yapılmıştır. Bu rakam yılda ortalama 135 km'ye tekabül etmekte olup inşa çalışmalarına devam edilmektedir. Bugün itibariyle ülkemizde 11.415 km demiryolu ağında işletmecilik yapılmaktadır.

Türkiye tarihinde ilk defa yüksek hızlı tren hatları yapılmaya başlanmış ve 13 Mart 2009 tarihinde yüksek hızlı tren işletmeciliğine başlanmıştır. Halen 1.630 km demiryolu inşası sürdürülmektedir.




2003






2010





# MARMARAY PROJESİ

Marmaray Projesi; Asya yakasında bulunan Gebze ile Avrupa yakasında bulunan Halkalı ilçelerini kesintisiz, modern ve yüksek kapasiteli bir banliyö demiryolu sistemiyle bağlamak amacıyla İstanbul'daki banliyö demiryolu sisteminin iyileştirilmesi çalışmalarından ve Demiryolu Boğaz Tüp Geçişi inşasından oluşmaktadır.

"Demiryolu Boğaz Tüp Geçişi ve Banliyö Hatlarının İyileştirilmesi (MARMARAY) Projesi" dört bölümden oluşmaktadır;

- Mühendislik ve müşavirlik hizmetleri,
- İstanbul Boğazı altında batırma tünel ile birlikte yaklaşım tünelleri, üç yeraltı ve bir yerüstü istasyonunun inşası,
- Mevcut banliyö demiryolu sisteminin hemzeminde üç hatta çıkartılarak iyileştirilmesi ve tamamen yeni elektromekanik bir sisteme kavuşturulması,
- Demiryolu aracı imali

Demiryolu sisteminin toplam uzunluğu 76 km olmak üzere; batırma tüp tünel bölümü 1,4 km, yaklaşım tünelleri 12,2 km ve iyileştirilecek olan yüzeysel metro hattının uzunluğu yaklaşık 63 km olacaktır. Proje kapsamında üç yeni yeraltı istasyonu inşa edilecek ve 37 istasyonun yenilenmesi ve modern istasyonlar haline getirilmesi sağlanacaktır. İki hattan oluşan mevcut demiryolu hattı üç hatta çıkarılarak; Asya ve Avrupa kıtaları arasında iki hatta yüksek kapasiteli banliyö trenleri çalışacak ve üçüncü hat ise şehirlerarası yolcu ve yük trenleri tarafından kullanılacaktır.  Tüp tünel Asya ve Avrupa arasında kesintisiz demiryolu bağlantısı sağlayarak, Türkiye'nin Trans European Network'e (Trans Avrupa Ağı) bağlanmasında da etkili olacaktır.

Marmaray Projesi dünyadaki en önemli ulaşım altyapı projelerinden biri olup; sadece İstanbul'un günlük trafiğine olumlu etkilemekle kalmayacak, aynı zamanda şehrin ve bölgenin kalkınmasında büyük rol oynayacaktır.

## Projenin en önemli amaçları:

- İstanbul'un ulaşım sorunlarına uzun süreli çözümler getirilmesi,
- Var olan banliyö hatlarının işletme problemlerinin ortadan kaldırılması,
- Proje ile Asya - Avrupa kıtaları deniz altından kesintisiz bir demiryolu sistemi ile birbirine bağlanması,
- İstanbul 100 yıllık tasarım ömrüne sahip, güvenli, konforlu, dayanıklı şehir içi ve şehirlerarası modern bir demiryolu sistemine kavuşturulması,
- Yolculuk süreleri kısalacak ve yüksek sayıdaki banliyö treni yolcusunun daha konforlu bir yolculuk  sağlanması,
- Motorlu taşıtlardan çıkan egzoz gazlarından kaynaklanan hava kirliliği azalacak ve İstanbul'un hava kalitesinin arttırılması,
- İstanbul'un tarihi merkezindeki araç sayısı azaltılarak tarihi ve kültürel çevrenin korunmasına katkı sağlanması şeklinde sıralanmaktadır.

## Mevcut Durum:

Türkiye Cumhuriyeti ile Japon Uluslararası İşbirliği Ajansı (JICA) arasında Resmi Kalkınma Yardımı (ODA) Kredileri çerçevesinde kredi anlaşması imzalanmıştır. JICA'dan alınan bu kredi; işlerin denetimini sağlayan mühendislik ve müşavirlik hizmetleri ile Demiryolu Boğaz Tüp Geçişi (BC1











Sözleşmesi) kısmının tünel işleri, derin istasyonlar ve elektro-mekanik işler gibi inşaat faaliyetlerinin maliyetini karşılamaktadır.

Projenin birinci safhası olan "Demiryolu Boğaz Tüp Geçişi (BC 1 Sözleşmesi )" işine 2004 yılında başlanılmıştır.

11 adet tüp elemanının tamamı 40-60 m derinlikteki deniz tabanında kazılan hendeğe batırılarak yerleştirilmiş ve birbirlerine bağlantıları yapılmıştır. Tünelin dış kısmında, tünel çevresinin ve üzerinin geri dolgusu ve tüp elemanlarının tünel iç taban, birleşim yeri betonları ve yürüme ve kaçış yolu imalatları tamamlanmıştır.

Tünel delme makinelerinden Asya yakasında çalışan, TBM4'ün batırma tüp tünele bağlantı çalışmaları tamamlamıştır, TBM5 ise Ayrılıkçeşme'den Üsküdar istasyon yapısına kadar olan kazıyı bitirmiş olup batırma tüp tünele ulaşarak bağlantı çalışmalarına başlanılmıştır. Yedikule-Yenikapı arasında TBM1 ile Yenikapı-Sirkeci arasında TBM2 tünel kazısına devam etmektedir. TBM3 Sirkeci İstasyonu'na ulaşmış, istasyon geçişini tamamlayarak batırma tüp tünele doğru kazıya tekrar başlamıştır.



Yenikapı, Sirkeci ve Üsküdar İstasyon inşaatlarının başlaması için yoğun şekilde arkeolojik kazıların yapılması gerekmiştir. Üsküdar İstasyonu'nda arkeolojik kazılar tamamlanmış, aç-kapa istasyon yapısının inşası devam etmektedir. Yenikapı istasyon bölgesinde arkeolojik kazı işleri tamamlanarak inşaat işlerine başlanılmıştır. Sirkeci İstasyonu için NATM metoduyla kazı işleri ve arkeolojik kazı çalışmaları devam etmektedir.

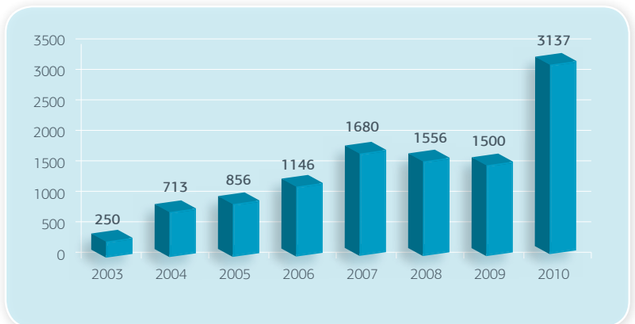


Projenin ikinci bölümü olan "Banliyö Hatlarının İyileştirilmesi" kısmen Avrupa Yatırım Bankası (AYB), kısmen de Avrupa Konseyi Kalkınma Bankası (AKKB) tarafından finanse edilmektedir. Söz konusu proje; hat işleri, sinyal sistemi, yerüstü istasyonları, işletme, kontrol merkezi ve güç kaynağı sistemi de dahil olmak üzere altyapı ve tüm elektro-mekanik işlerini kapsamaktadır.

Projenin üçüncü kısmı olan "Demiryolu Aracı İmali (CR2 Sözleşmesi)" için, Avrupa Yatırım Bankası ve Avrupa Konseyi Kalkınma Bankası'ndan finansman sağlanmıştır. Demiryolu Aracı İmali işinin ihalesi tamamlanmış olup; 25 Aralık 2008 tarihinde çalışmalara başlanılmıştır. Araç imalatına Kore ve Sakarya'daki fabrikalarda devam edilmekte olup, 60 vagon gövdesinin imalatı tamamlanmıştır. 06.07.2010 tarihinde beşli tren setine ait beş vagon Sakarya fabrikasına ulaşmış ve vagon gövdesi üzerine montaj işlemine başlanmıştır. Sözleşme kapsamında araçların teslimi ilk önce 1 adet 10 araçlık tren dizisi ve 2 adet 5 araçlık tren dizisi olmak üzere 1 Ocak 2011 tarihinden itibaren başlayacak, bunu takip eden her ay 2 adet 10 araçlık tren dizisi teslim edilecektir. CR2 işi kapsamında 440 aracın teslimi Haziran 2013'de tamamlanacaktır.

# HIZLI TREN YATIRIMLARI

Demiryollarının yıllardır ihmal edilmiş olmasının ana nedeni, demiryollarına ayrılan yatırım ödeneğinin yeterli olmayışıdır. Belli bir dönem süresince adeta kaderine terk edilen demiryolları, 2003 yılından sonra yeniden devlet politikası haline getirilmiş ve öncelikle yatırım ödeneği arttırılmıştır. Bu olumlu gelişmeyle birlikte TCDD'ye ayrılan önemli miktardaki ödenekler sayesinde, Ankara-İstanbul hattının diğer etaplarının yanı sıra Ankara-Konya, Ankara-Sivas, Ankara-Bursa, Ankara-İzmir Yüksek Hızlı Tren Projeleri'nde çalışmalar başlatılmış ve önemli ilerleme sağlanmıştır. Ayrıca, mevcut demiryolunun bakımı, yenilenmesi ve altyapısının geometrik standardının yükseltilmesine yönelik rehabilitasyon çalışmaları ile birlikte çeken ve çekilen araç filosunun yenilenmesi ve modernizasyonu projelerine öncelik verilmiştir.




Grafik 1. *2003-2010 Yılları Arasında TCDD'ye Ayrılan Ödenekler (Milyon TL)*




| HATTI | UZUNLUK |
|---|---|
| Ankara - İstanbul | 533 km |
| Ankara - Konya | 212 km |
| Ankara - Sivas | 460 km |
| Ankara - İzmir | 606 km |
| Bursa - Osmaneli | 106 km |
| Ankara - Kayseri | 150 km |
| Halkalı - Kapıkule | 230 km |
| TOPLAM | 2.297 km |

Daha açık bir ifadeyle 2003 yılında demiryollarına tahsis edilen ödenek 250 milyon TL iken, 2009 yılında bu miktarın 6 katı (1.500 milyon TL) ve 2010 yılında ise yaklaşık 13 katı (3.137 milyon TL) yatırım ödeneği ayrılmıştır. 2003 yılına göre daha sonraki yıllarda yatırım ödeneklerinde gerçekleştirilmiş olan bu artışlar, demiryollarının bir devlet politikası haline getirilerek önem verildiğinin en gerçekçi göstergesidir.

TCDD'ye 2003 yılından 2010 yılına kadar toplam 10.836 milyon TL'lik kaynak aktarılması sayesinde, TCDD, Dokuzuncu Kalkınma Planı'nda da belirtildiği üzere Hızlı Tren hatlarını yaygınlaştırmaya başlamış, çeken ve çekilen araç filosunu güçlendirmiş ve mevcut hatları yenilemeye devam etmiştir.

2010 yılında ise TCDD'ye taşıt onarım sektörüne 20 milyon TL, denizyolu sektörüne 10 milyon TL ve demiryolu sektöründe 3.107 milyon TL olmak üzere TCDD'ye toplam 3.137 milyon TL ödenek ayrılmış olup, projelerin tamamlanması için çalışmalar hızla sürdürülmektedir.

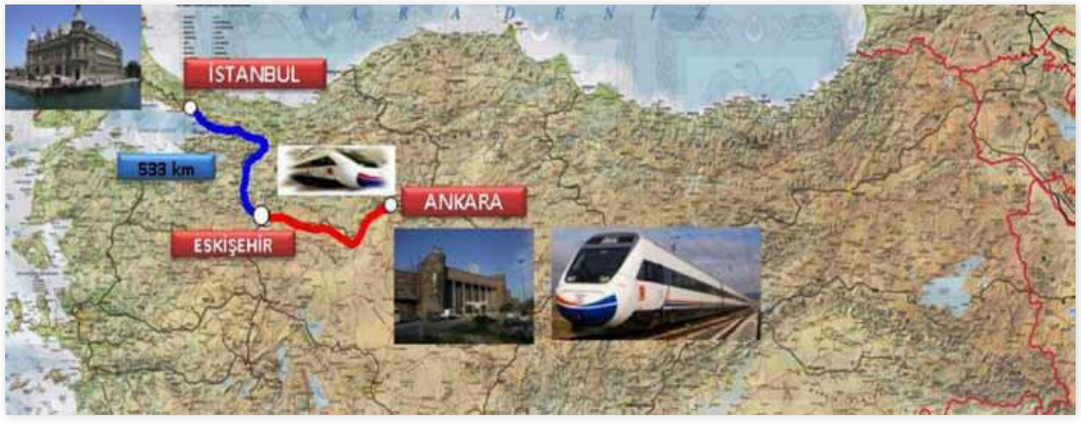
## Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesi

Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesi ile ülkemizin en büyük iki kenti olan Ankara-İstanbul arasındaki seyahat süresinin azaltılması, hızlı, konforlu ve güvenli bir ulaşım imkânı yaratılması ve dolayısıyla ulaşımdaki demiryolu payının artırılması amaçlanmaktadır.



Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesi'nin bitirilmesi sonucunda, iki büyük kent arasında çift hatlı, elektrikli, sinyalli, 250 km/saat hıza uygun hızlı demiryolu inşa edilerek Ankara-İstanbul arası mesafe 576 km'den 533 km'ye inecektir. Ankara merkez olmak üzere İstanbul-Ankara-Sivas, Ankara-Afyonkarahisar-İzmir, Ankara-Konya koridorlarından oluşan çekirdek ağ üzerinde Ankara-Eskişehir arası 13 Mart 2009 tarihinden itibaren günde 8 seferle Hızlı Tren işletmeciliğine açılmış, 6 Nisan 2009 tarihinde sefer sayısı 8'den 9'a çıkartılmıştır.

Artan yolcu talebi ile birlikte; 1 Eylül 2009 tarihinden itibaren sefer sayısı 9'dan 15'e, 1 Temmuz 2010 tarihinden itibaren ise sefer sayısı 15'den 22'ye çıkartılmıştır. Ayrıca, Ankara-Bursa arasında YHT+Otobüs bağlantılı kombine yolcu taşımacılığına da başlanmıştır. Yüksek Hızlı Tren işletmeciliğine başlanıldığı günden 2010 Eylül sonuna kadar toplam 2 milyon 300 bin yolcu taşınmıştır.




Ankara-İstanbul Yüksek Hızlı Tren Projesi kapsamında; ilk olarak projenin inşaatı tamamlanan 206 km'lik Esenkent-Eskişehir (Hasanbey) bölümünün açılışı 13 Mart'ta yapılmış ve Ankara-Eskişehir arasında 14 Mart 2009 tarihinden itibaren Yüksek Hızlı Tren seferleri başlatılmıştır. 15 km'lik Sincan-Esenkent arası ise 07.06.2010 tarihinde işletmeye açılmıştır. Halen 250 km/saat hız yapabilen Yüksek Hızlı Trenler (YHT) ile 1 saat 27 dakika olan Ankara-Eskişehir arası yolculuk süresi, Ankara-Sincan ve Eskişehir Gar Geçişi alt projelerinin de tamamlanması ile 1 saat 5 dakikaya inecektir.

Yüksek Hızlı Trenler sadece Ankara-Eskişehir arasındaki seyahat süresini değil YHT+Tren ve YHT+Otobüs kombine bağlantılarla diğer kentlere olan ulaşımı da kısaltmıştır. YHT+Tren bağlantısıyla İstanbul, Kütahya, Afyon ve YHT+Otobüs bağlantısıyla Bursa'ya olan yolculuk sürelerinde önemli ölçüde kısalmalar olmuştur.

Böylelikle, Ankara-İstanbul arası yolculuk süresi 7 saatten, 5 saat 30 dakikaya, Ankara-Kütahya arası yolculuk süresi de 4,5 saatten 3 saate, otobüslerle 6,5 saatte ulaşılabilen Ankara-Bursa arası 4 saate, Ankara-Afyon arası 6,5 saatten 4 saat 45 dakikaya indirilmiştir.

Eskişehir Gar geçişinin altyapı çalışmaları ile Eskişehir-İnönü kesiminin altyapı ve üstyapı inşaatları hızla devam etmektedir. Projenin 2.etabı olan İnönü-Vezirhan ve Vezirhan-Köseköy kesimlerinde ise inşaat çalışmaları hızla sürdürülmektedir.

Köseköy-Gebze arasının uygulama projeleri tamamlanmış olup, ihalesi 23 Kasım 2010 tarihinde yapılacaktır. Söz konusu projenin finansmanının % 85'i Avrupa Birliği Katılım Öncesi Mali Yardım Aracı'ndan, % 15'i ise AYB kredisinden sağlanacaktır.

Proje tamamlandığında seyahat süresi 8 saatten 3 saate düşecektir.





## Hızlı Tren Setleri

Ankara-İstanbul Hızlı Tren güzergâhında çalıştırılacak 12 adet Hızlı Tren setinin tamamı teslim alınmıştır.

13 Mart 2009 tarihinden itibaren Ankara-Eskişehir arasında işletmeye alınan 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 ve görsel yayın sistemi yer almaktadır. 1. sınıf vagonlarda ayrıca engelli yolcular için düzenlenmiş bölümler mevcuttur.

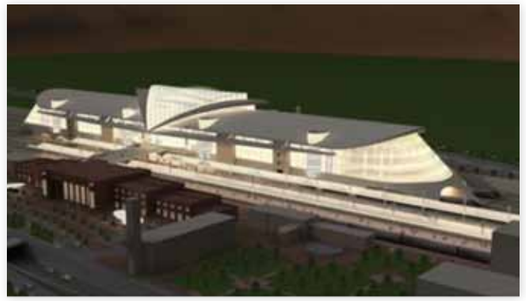
## Ankara Hızlı Tren Garı



"Hızlı Tren Garı Projesi" ile tamamlanacak olan yapının Türkiye'nin Başkenti Ankara'ya yakışacak, Bakanlığımız ve TCDD'nin prestijini artıracak ve daimi kılacak şekilde hayata geçirilmesi amaçlanmaktadır. 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 yaptırılacaktır. 03.05.2010 tarihli Yüksek Planlama Kurulu (YPK) onayı alınmış olup, YİD Modeliyle Kasım ayı içerisinde ihale ilanına çıkılması planlanmıştır.









## Hızlı Tren Setleri İçin Bakım Onarım Birimleri

Ankara-İstanbul arasında çalışacak hızlı tren setlerinin tamir, bakım-onarımlarının yapılabilmesi için Ankara Etimesgut Şeker Fabrikası yerleşkesinde toplam 320.000 $m^2$ arazide 50 adet/tren seti bakım kapasiteli Ana Bakım-Onarım Atölyesi kurulması planlanmaktadır. Yerleşim planı ve uygulama projelerinin hazırlanma çalışmaları 2011 Yılı içerisinde tamamlanarak 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 bağlamda, Ankara-Konya arasında demiryolu ile yapılan yolcu ve yük taşımacılığı süre kaybına neden olduğundan, 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 amacıyla Nisan 2006 tarihinde Ankara-Konya Hızlı Tren Projesinin yapımına başlanmıştır.

Projenin altyapı işleri tamamlanmış, üstyapı inşaat işlerinde de son aşamaya gelinmiş olup, 2010 yılı sonuna doğru testlere başlanılması planlanmıştır.

Ankara-Konya ve Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projeleri'nin 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.

## Ankara-Sivas Hızlı Tren Projesi

Hızlı Tren hattında Doğu-Batı ekseni oluşturmak, bu sayede hattın 136 km kısalarak seyahat süresinin 11 saatten yaklaşık 2 saat 50 dakikaya indirilmesi ile hali hazırda demiryolu bulunmayan Yozgat ilinin de Demiryolu ağına bağlanmasını sağlamak üzere; yüksek standartlı, çift hatlı, elektrikli, sinyalli 466 km yeni demiryolunun inşası planlanmıştır. Hızlı Tren'in devreye girmesiyle çok uzun mesafeler, günübirlik seyahatler için tercih edilebilir.






Ankara-İstanbul ve Ankara-Konya Yüksek Hızlı Tren hatları ile birlikte, ülkemizin doğusu ile batısı arasındaki bağlantıyı sağlayacak olan bu güzergâhta demiryolu trafiği yoğunlaşacaktır.

292 km'lik Yerköy-Sivas bölümünün temeli 13 Mart 2009 tarihinde atılmış olup, % 16 fiziksel gerçekleşme sağlanmıştır.

Ankara (Kayaş)-Yerköy kesiminin uygulama projelerinin hazırlanması için çalışmalar devam etmektedir.

### Bursa-Bilecik Yüksek Hızlı Tren Projesi

Bu proje ile yüksek standartlı, çift hatlı, elektrikli, sinyalli 110 km yeni demiryolu yapılarak, Hızlı Tren hattının Bursa ile bağlantısı planlanmıştır. İlk aşamada projenin Bursa-Yenişehir kesiminin 05.11.2010 tarihinde ön yeterlilik ihalesi yapılacak olup, Projenin tamamlanması ile birlikte Ankara-Bursa arası seyahat süresi 2 saat 15 dakika olacaktır.




### Hızlı Tren Hattı Bakım Araçları Temini

Yüksek Hızlı Tren hatlarının bakım, onarım ve kontrolünde kullanılmak üzere 7 kalemde toplam 22 makinenin alınması için *Avrupa Yatırım Bankası* (AYB)'den sağlanan kredi ile 14.04.2010 tarihinde ihale yapılmış ve değerlendirme çalışmaları tamamlanmıştır.

Toplam tutarı yaklaşık 40,5 milyon avro olan 4 adet dinamik hat stabilizatörü, 3 adet sürekli çalışan buraj makinesi, 4 adet balast regülatörü, 9 adet kombine buraj, 1 adet makas buraj ve 1 adet ray taşlama makinesinin 12-20 ay arasında teslim alınacaktır.

Ayrıca, hem hızlı hem de konvansiyonel hatların ölçüm ve muayenesinin yapılması amacıyla finansmanı öz kaynaklardan sağlanan 1 adet tahribatsız yol muayene makinesi ve 1 adet yol ve katener muayene makinesinin alınması için 03.12.2009 tarihinde imzalanan sözleşme kapsamında üretime başlanmıştır. 2011 Kasım ayında makineler teslim alınacaktır.

## TÜRKİYE-GÜRCİSTAN (KARS-TİFLİS) DEMİRYOLU İNŞAATI

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

### TÜRKİYE TARAFI:

| | | |
|---|---|---|
| Hat uzunluğu: | : | 76 km |
| Hat sayısı: | : | Altyapı çift hatlı ve elektrikli (üstyapı başlangıç aşamasında tek hatlı) |
| Minimum Kurp Yarıçapı | : | 800 m |
| Maksimum Eğim | : | % 018 |
| Toplam tünel boyu | : | Türkiye kesiminde çeşitli uzunluklarda toplam 10.280 m uzunluğundaki delme tünel ve 10.000 m uzunluğunda aç kapa tünel yapımı planlanmıştır. Türkiye-Gürcistan arasındaki sınırda toplam 4.450 m uzunluğundaki delme tünelin 2.380 m'lik bölümü Türkiye kesiminde, 2.070 m'lik bölümü Gürcistan kesimindedir. |



### GÜRCİSTAN TARAFI:

| | | |
|---|---|---|
| Hat uzunluğu | : | 28 km |
| Hat sayısı | : | Altyapı çift hatlı ve elektrikli (üstyapı başlangıç aşamasında tek hatlı) |
| Minimum Kurp Yarıçapı | : | 1.000 m |
| Maksimum Eğim | : | % 018 |

Projenin yapım ihalesine 20.09.2007 tarihinde çıkılmış ve 02.05.2008 tarihinde sözleşme imzalanarak 289.838.988 YTL'lik bedel ile Özgün Yapı Sanayi ve Ticaret A.Ş+Çelikler Taahhüt İnşaat ve Sanayi A.Ş Ortak Girişimine ihale edilmiştir. 04.05.2008 tarihinde yer teslimi yapılarak şantiye faaliyetlerine başlanılmış olup inşaat çalışmalarında günümüze kadar % % 43 oranında gerçekleşme sağlanmıştır. Projenin 2012 yılı sonunda ikmal edilmesi planlanmaktadır.

Kars–Tiflis Demiryolu Projesi'nin Gürcistan'daki 28 km'lik kesiminde inşaat faaliyetleri devam etmektedir.

# KEMALPAŞA ORGANİZE SANAYİ BÖLGESİ DEMİRYOLU BAĞLANTI HATTI

Bu demiryolu bağlantı hattıyla; toplamda 680 hektar alan üzerinde kurulmuş olan ve şu anda aktif 315 adet firmanın faaliyet gösterdiği (daha sonrası için 927 adet firma faaliyeti planlanmaktadır.) Kemalpaşa Organize Sanayi Bölgesi'nin (KOSBİ) yoğun yük taşımacılığına hizmet vermek amacıyla mevcut demiryoluna bağlanması planlanmıştır.

### TEKNİK ÖZELLİKLERİ:

| | | |
|---|---|---|
| Hat uzunluğu | : | 27 km |
| Hat Adedi | : | Tek hat |
| Minimum Kurp Yarıçapı | : | 300 m |
| Maksimum eğim | : | % 016 |
| İstasyon sayısı | : | 1 adet |
| Niteliği | : | Alt ve üst yapı imalatları birlikte ihale edilmiştir |




### PROJENİN SON DURUMU:

2010 yılı fiyatları ile 158 milyon TL harcama yapılmıştır. Projenin tamamının 2011 yılında ikmal edilmesi programlanmıştır.

# TEKİRDAĞ-MURATLI-B.KARIŞTIRAN DEMİRYOLU

Tekirdağ Limanı'nın mevcut demiryolu ağına ve uygulama projeleri yapılan Halkalı-Bulgaristan hududu demiryolu hattına bağlanması suretiyle Derince ve İstanbul Limanları'ndaki sıkışıklığın önlenmesi Bandırma-Tekirdağ feribot taşımacılığı sayesinde öncelikle Ege Bölgesi'nin Avrupa'ya bağlantısı noktasında yaklaşık 600 km yolun kısalması ve boğaz trafiğinin azaltılması amacıyla yapımı planlanan 31 km uzunluğundaki bu projenin ihalesi 20.10.2006 tarihinde yapılmış olup, söz konusu işe günümüze kadar toplam 245 milyon TL harcama yapılmıştır.

31 Aralık 2009 tarihinde ikmal edilmiş olup; 23.08.2010 tarihinde TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü'ne devir edilerek işletmeye açılmıştır.

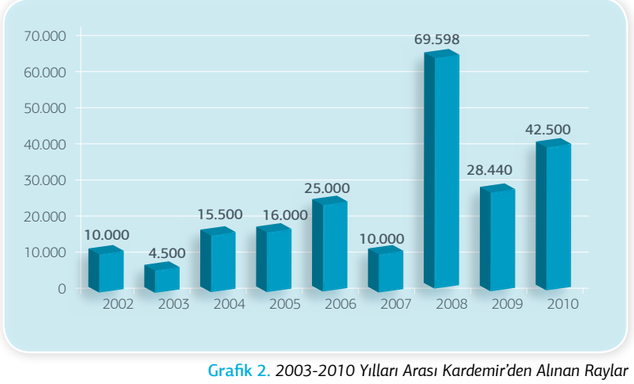
### TEKNİK ÖZELLİKLERİ:

| | | |
|---|---|---|
| Hat uzunluğu | : | 31 km |
| Hat Adedi | : | Tek hat |
| Minimum Eğim | : | % 0.18 |
| İstasyon Sayısı | : | 1 Adet |




# YOL YENİLEME ÇALIŞMALARI

Demiryollarında bir taraftan yeni hızlı ve konvansiyonel hatlar yapılırken, diğer taraftan da yol yenileme çalışmaları hızla sürdürülmektedir. Bu kapsamda, mevcut hatlarımızın yenileme, bakım ve onarımı için ihtiyaç duyulan 250.000 ton raydan ilk parti olan 125.000 tonunun İslam Kalkınma Bankasından sağlanan kredi ile temin edilmesi için 28.01.2010 tarihinde sözleşme imzalanmıştır. Bugüne kadar 97.000 ton ray teslim alınmış olup yıl sonuna kadar tamamının teslim alınması planlanmıştır.




Grafik 2. *2003-2010 Yılları Arası Kardemir'den Alınan Raylar*

250.000 ton rayın dışında da Kardemir'den 2003-2010 yılları arasında toplam 221.538 ton ray temin edilerek 5.449 km yol yenileme ile bakımı yapılmış ve ilk kez yol yenilemelerinde 60 kg/m'lik raylar ve B 70 beton traversler kullanılmaya başlanılmıştır.

**Ayrıca son 8 yılda (2010 dahil);**

- 1.521 adet makas yenilemesi,
- 145.976 adet ray kaynağı (fabrika kaynağı dahil) yapılmıştır.

Bahsi geçen çalışmaların yanı sıra, İzmir-Aydın hattı 154 yıl sonra yenilenmiştir. Ayrıca, Adana-Mersin hattı rehabilite edilmiş, Kütahya-Eskişehir ve Gaziantep-Karkamış-Nusaybin demiryolunun önemli bir kısmı yenilenmiştir. 2010 yılında ise, 500 km yol yenilemesi, 13 km takviye pozu, 120 km ise revizyon usulü bakım gerçekleştirilmiştir.

## 89 Adet DE Anahat Lokomotifi Temini

2003 yılında blok tren işletmeciliğine geçişle birlikte yük taşıma kapasitesinin arttırılması için TCDD'nin bağlı ortaklığı olan TÜLOMSAŞ'tan (Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayii A.Ş.) GM Lisansı ve % 51 yerli katkı payı ile 2003-2009 yılları arasında toplam 89 adet dizel anahat lokomotifi imal edilmiştir. Temin edilen lokomotifler işletmeye alınmıştır.

## 80 Adet Elektrikli Anahat Lokomotifi Temini

80 adet elektrikli anahat lokomotifi alımı için 14.09.2009 tarihinde İslam Kalkınma Bankasından kredi sağlanarak 15.07.2010 tarihinde yapılan ihalede teklifler alınmış olup, değerlendirme çalışmaları devam etmektedir.



## 32 Set Banliyö Seti Treni Temini

Ankara ve İstanbul banliyösünde çalıştırılmak üzere imal ve temini planlanan üçer adet vagondan oluşan 32 set banliyö treninin tamamı teslim alınarak hizmete sunulmuştur.

Söz konusu banliyö setlerinin azami hızı 140 km/saat, yolcu kapasitesi 747 kişidir.



## 12 Adet Dizel Tren Seti (DMU)

Kısa mesafeli şehirler arası yolcu taşımacılığında kullanılmak üzere 28 Aralık 2005 yılında sözleşmesi imzalanan ve finansmanı Avrupa Yatırım Bankası'ndan sağlanan 12 adet dizel tren setinin tamamı ülkemize getirilmiştir. Bu setler ile yolcu taşımacılığına başlanılmış olup, Aydın-Basmane, Eskişehir-Kütahya-Afyon ve Adana-Mersin hatlarında seferler yapılmaktadır.



Ayrıca, 84 araçlık DMU tren seti üretimi projesi ile TÜVASAŞ'da (Türkiye Vagon Sanayi A.Ş.) yıl içerisinde 1 adet prototip yapılarak TCDD'ye teslim edilmesi için çalışmalar devam etmektedir. Üretilecek dizel tren setlerinin maksimum hızı 140 km/saat ve 3 vagonlu diziler 198 yolcu, 4 vagonlu diziler ise 268 yolcu kapasiteli olacaktır.

## 65 Adet Mobil Demiryolu Aracı ve 7 adet Acil Müdahale Aracı Temini

Hem demiryolunda hem de karayolunda gidebilen 65 adet demiryolu bakım-onarım aracının tamamı hizmete alınmıştır. İçerisinde her türlü ekipmanın bulunduğu konforlu, klimalı mobil araçların hizmete alınmasıyla, yol kısım ve şube şefliklerinin tamamı mekanize yol ekibi haline gelmiştir. Araçların karayolunda kullanabilmesiyle, yol tamir bakım işçilerimizin yol bakım sahalarına gidiş-gelişleri hızlandırılmış ve bu sayede iş verimliliği de arttırılmıştır.

Ayrıca, TCDD hem karada hem rayda giden acil kurtarma araç filosunu da güçlendirmektedir Bugüne kadar 7 adet olan acil kurtarma aracı sayısı, 2009 yılında devreye alınan 12 adet araçla birlikte 19 adede ulaşmıştır.



## Çekilen Araçların İmali ve Modernizasyonu

TCDD'nin yolcu taşımacılığında çekilen araç filosunu güçlendirmek amacıyla 2003-2010 yılları arasında 155 adet yolcu vagonu üretilmiştir.

Yük taşımacılığında demiryolu payının artırılması; kaliteli bir işletmeciliğin yapılması ve çekilen araç parkının yeterli seviyede, müşteri tercihi doğrultusunda ihtiyaca cevap verecek kapasitede, günün şartlarına uygun, uluslararası standartlarda olması ile mümkündür. Bu nedenle; müşteri talepleri, müşteri tercihi, ekonomik durum, vagonların yaşları, tamirlik durumu, rotasyon, yol üstyapısı, yol altyapısı, işletmecilikte oluşabilecek iyileşmeler ve teknolojik gelişmeler dikkate alınarak 2003-2010 yılları arasında 3.870 adet yük vagonu imal edilmiştir. 2010 yılında ise planlanan 652 adet yük vagonunun 325 adedi imal edilmiştir.



## Lojistik Merkez Kurulması



Lojistik Merkez Kurulması Projesi ile, etkin karayolu ulaşımı olan ve müşteriler tarafından tercih edilebilir kent merkezlerinin dışındaki alanlarda, yük lojistik ihtiyaçlarına cevap verebilecek özellikte merkezler oluşturulması, teknolojik ve ekonomik gelişmelere uygun olarak, özellikle organize sanayi bölgelerine yakın ve yük potansiyeli yüksek olan bölgelerin de yeniden yapılandırılmaları amaçlanmıştır. Böylece, modern yük taşımacılığının kalbi olarak görülen, diğer ulaşım sistemleri ile de entegre olarak kombine taşımacılığı geliştiren lojistik merkezlerin ülkemizde kurulması hedeflenmiştir. Lojistik merkezler öncelikle organize sanayi bölgeleriyle bağlantılı olarak yük taşıma potansiyelinin yoğun olduğu İstanbul, İzmit (Köseköy), Samsun (Gelemen), Eskişehir (Hasanbey), Kayseri (Boğazköprü), Balıkesir (Gökköy), Mersin (Yenice), Uşak, Erzurum (Palandöken), Konya (Kayacık), Denizli (Kaklık) ve Bilecik (Bozüyük) olmak üzere 12 merkezde inşa edilmeye başlanmıştır.



Lojistik merkezlerde; konteyner yükleme boşaltma ve stok alanları, gümrüklü sahalar, müşteri ofisleri, otopark, tır parkı, bankalar, restoranlar, oteller, bakım-onarım ve yıkama tesisleri, akaryakıt istasyonları, antrepolar, tren teşkil kabul ve sevk yolları bulunmaktadır.

Samsun (Gelemen), Denizli (Kaklık) ve İzmit (Köseköy) lojistik merkezleri işletmeye açılmış olup, Eskişehir (Hasanbey), Kayseri (Boğazköprü) inşaat çalışmalarının 1. etabı tamamlanmıştır. Eskişehir (Hasanbey) ve Kayseri (Boğazköprü)'nün 2. etap işleri ile Erzurum (Palandöken) ve Balıkesir (Gökköy)'ün inşaat işlerine başlanacaktır. Diğer lojistik merkezlerde proje çalışmaları devam etmektedir.

# SİNYALİZASYON, ELEKTRİFİKASYON VE TELEKOMÜNİKASYON TESİSLERİ YAPIMI

## Boğazköprü-Ulukışla-Yenice, Mersin-Yenice, Adana-Toprakkale Sinyalizasyon ve Telekomünikasyon Projesi

Boğazköprü-Ulukışla-Yenice, Mersin-Yenice, Adana-Toprakkale arası yük trafiğinin yoğun olması ve personel ihtiyacını artırarak maliyetlerin yüksekliği nedeniyle bu bölge sinyalizasyon projesinin yapımı planlanmıştır.

Diğer taraftan Çukurova bölgesinin doğusundaki ekonomik gelişmeler Adana-Mersin arasında birçok fabrikanın kurulmuş olması, toplu yolcu ve yük taşımacılığının yapılmasını gerekli kılmaktadır.




Proje tamamlandığında, bölgedeki hat kapasitesi % 30 artacak, yeni trenlerin sefere konması imkânı doğacak, 14 istasyonun yol boylarının uzatılması ile trenlerin taşıma kapasiteleri artacaktır. Sonuç olarak bu durum yük ve yolcu gelirlerimizin artmasını sağlayacaktır. Bütün bu çalışmalar; seyahat süresinin kısalması, kapasite artırımı, emniyet ve konforun tesis edilmesi gibi işletmecilik ve taşımacılığın kalitesini de olumlu yönde etkileyecektir.

Bu proje ile 78 km çift ve 349 km tek hat olmak üzere ERTMS seviye 1 sinyalizasyon sistemleri tesis edilecek ve 14 istasyonda hat uzatılması inşaatı gerçekleştirilecektir. Proje sinyalizasyonu ön tasarım çalışmaları tamamlanmış olup, Mersin Limanı'na malzeme sevkiyatı devam etmektedir. Binalar, hat uzatmaları ve istasyonlardaki inşaat çalışmaları ise devam etmektedir.

## Irmak-Zonguldak Sinyalizasyon ve Telekomünikasyon Projesi




415 km'lik tek hatlı bölgede yapılacak "Irmak-Karabük-Zonguldak Sinyalizasyon, Telekomünikasyon Tesisleri Yapımı ve Altyapı İyileştirmesi Projesi" finansmanının % 50'sinin Avrupa Birliği Katılım Öncesi Mali Yardım Aracı'ndan (İPA) ve diğer % 50'nin de Avrupa Yatırım Bankasından teminine yönelik çalışmalar devam etmekte olup, çalışmalar tamamlandıktan sonra ihalesi yapılacaktır.

## Pehlivanköy–Uzunköprü-Hudut Sinyalizasyon, Elektrifikasyon ve Telekomünikasyon Projesi




Proje kapsamında 30 km tek hatlı bölgede maksimum 160 km/saat hıza uygun sinyalizasyon ve elektrifikasyon tesisleri inşa edilecektir. Sinyalizasyon ve telekomünikasyon işinin ihalesi yapılmış olup teklifler değerlendirilme aşamasındadır. Elektrifikasyon sistemleri ihalesine çıkılmak üzeredir.

Ayrıca söz konusu projede hat iyileştirmesi de yapılacaktır. Bu bölgede sinyalizasyon ve elektrifikasyon sistemi devreye girdiğinde hat kapasitesi artacak, Avrupa ülkeleri ile elektrikli tren işletmeciliğinin devamlılığı sağlanarak işletmecilik daha verimli hale getirilecektir.

## Eskişehir-Kütahya-Balıkesir Sinyalizasyon, Elektrifikasyon ve Telekomünikasyon Projesi




Proje kapsamında 328 km tek hatlı bölgede ETCS seviye-1 ve ETCS Seviye-2 sistemine uygun olarak sinyalizasyon tesisi ve elektrifikasyon açısından da 160 km/saat hıza uygun 25KV, 50Hz AC Katener Tesisi inşa edilecektir.

Eskişehir-Kütahya-Balıkesir arasında yapılacak olan sinyalizasyon ve telekomünikasyon sistemleri için ihale aşamasına gelinmiştir. Çalışmaların tamamlanmasından sonra Eskişehir-Kütahya-Balıkesir arasındaki yolcu ve yük taşımacılığında daha verimli bir işletmecilik yapılması sağlanacaktır.

## Bandırma-Balıkesir-Manisa-Menemen Elektrifikasyon, Sinyalizasyon ve Telekomünikasyon Projesi




Bu proje ile 341 Km Tek hatlı bölgede maksimum. 160 km/saat hızında çalışan ETCS seviye-1 sistemine uygun olarak sinyalizasyon tesisi 160 km/saat hıza uygun 25KV, 50Hz AC Katener tesisi inşa edilecektir. Proje ile ilgili ihale hazırlıkları devam etmektedir.

# GAP EYLEM PLANI PROJELERİ

Güney Doğu Anadolu Bölgesi'ndeki vatandaşlarımızın refah, huzur ve mutluluğunun artması için GAP'ın ekonomik kalkınma, sosyal gelişme ve altyapı yatırımlarını gerçekleştirecek şekilde hızlandırılması kararı çerçevesinde; 6 adet proje GAP Eylem Planı'na alınmıştır.

**GAP Eylem Planı Kapsamında;**

- Çobanbey Sınır Kapısı'nın Açılması,
- Nusaybin Aktarma İstasyonu Düzenlemesi,
- Başpınar Lojistik Köyü Düzenlemesi,
- Karkamış-Nusaybin Hattının 250 km'lik Kısmının Yenilenmesi,
- Fevzipaşa Varyantı İnşası
- Akçagözü-Başpınar Varyantı İnşası

projeleri bulunmaktadır.

Çobanbey Sınır Kapısı'nın 22.12.2009 tarihinde açılmasıyla GAP-Halep bağlantısı sağlanmıştır. Bu sayede Şanlıurfa, Gaziantep, Kilis gibi illerimiz önemli sınır ticareti merkezleri haline gelmiş ve 08.01.2010 tarihinde Gaziantep-Halep arasında yolcu trenleri sefere konmuştur.

Başpınar Lojistik Köyü düzenlemesiyle, Gaziantep'in artan potansiyeli karşısında yetersiz kalan lojistik köyün (Gaziantep Kara Konteyner Terminali) yeniden düzenlenmesi ve kapasitesinin artırılması sağlanacaktır.

Yol Yenilemesi Projesi'yle uzun yıllardır ihmal edilen 325 km'lik Karkamış-Nusaybin hattının 85 km'si 2005-2009 yılları arasında yenilenmiştir. Kalan 240 km'lik kısmının 120 km'si 2010 yılının sonuna kadar, geriye kalan 120 km'si de 2011 yılında yenilenerek söz konusu hat uluslararası taşımacılık standardına getirilmiş, seyir süresi ve taşıma kapasitesi arttırılmış olacaktır.

Bahçe-Fevzipaşa-Nurdağ arası ulaşım hâlihazırda her 3 yönde bulunan yüksek eğimli rampalarla sağlandığından gerek çekim gücü ve gerekse hat kapasitesi yönünden ciddi dar boğazlara neden olmaktadır. 17 km'lik Fevzipaşa varyantının yapılması ile 33 km'lik hat 16 km kısalacak ve Bu kesimdeki eğimin düşürülmesi ile lokomotif çekerleri arttırılarak daha verimli bir işletmecilik yapılacaktır.





Akçagözü-Başpınar arasında 26.8 km uzunluğundaki hat, yapılacak varyant ile yaklaşık 11 km'ye düşecektir. Yeni güzergâh boyunca 1 adet tünel ve 1 adet viyadük yapımına da ihtiyaç duyulmaktadır.

Akçagözü-Başpınar varyantının yapılması ile seyahat süresi yaklaşık 45 dakika kısaltılırken başta yakıt ve personel giderleri olmak üzere önemli ölçüde tasarruf sağlanacaktır.

2003-2010 yılları arasında toplam 410 gar ve istasyonumuzdan 394'ünün bakımı yapılmış ve kurumsal kimliğe uygun hale getirilmiştir.



# GAR VE İSTASYONLARIN MODERNİZE EDİLMESİ




## Feribot Alımı, İskele Tevsii, Bakım-Onarım Tesisi Yapımı

Teknik ömrünü doldurmuş eski gemilerin yenilenerek, ulaşım kalitesinin artırılması amacıyla 2 adet 50 vagon taşıma kapasiteli feribot alımı, iskele onarımı ve tevsii, feribotlar için bakım-onarımı tesisi yapımının sözleşmesi 18.05.2010 tarihinde imzalanmıştır. Kuru havuz inşaatı ve gemi bloklarının imalatı devam etmektedir.

## 3 Adet Otomatik Tren Muayene İstasyonunun Kurulması Projesi

Demiryollarında çeken ve çekilen araçların tekerlek takımlarında oluşabilecek düzensizliklerin otomatik olarak tespit edilmesi ve böylece kazaların önlenmesi amacıyla; hareket halinde iken, trenleri teşkil eden vagonların muayene edilmelerini sağlayacak sistemler kurulması planlanmıştır. Bu muayenelerde; Tekerlek profilleri, apletilikler, dingil/rulman sıcaklıkları, sürtünmeli fren sistemindeki sıcaklıklar, tekerleklerde 5-10 mm derinliğe kadar çatlaklar/kırıklıklar ölçülecek; kayıt edilecek ve uyarımlar verilecektir. Ayrıca, araçlar dururken, tekerleklerde iç çatlakların tespiti için ultrasonik çatlak muayeneleri de yapılabilecektir.



Başlangıçta tren trafiğinin yoğun olduğu Afyonkarahisar, Ankara ve Malatya' da kurulmasına karar verilen sistemler için 31.03.2009 tarihinde ihale yapılmıştır. 2010 yılı sonu itibariyle statik muayene binaların inşaatları bitirilerek 2011 yılında dinamik muayene binalarının hizmete verilmesi planlanmıştır.



2003-2010 Yılları arasında tamamlanan ve devam eden diğer önemli yatırım projeleri ise şunlardır:

# DİĞER YATIRIM PROJELERİ

- Kayseri Kuzey Demiryolu Geçiş hattının inşası devam etmekte olup, yıl sonunda projenin altyapısı tamamlanıp üstyapısına başlanacaktır.
- 3.350 geçitte iyileştirme yapılmış, 516 adet hemzemin geçit ise kontrollü hale getirilmiştir.
- Kurumsal Kaynak Yönetim Sistemi'nden canlı kullanıma geçilerek geçici kabulleri yapılmıştır.
- Ankara Demiryolu Fabrikası'nın bakım-onarım, test işlemlerinde kullanılmak üzere UIC standartlarını karşılayan, yüksek teknolojiye haiz cihaz, tezgâh, araç ve komponentlerle donatılmasını sağlayacak modernizasyon çalışmaları devam etmektedir.
- Şebekedeki akaryakıt ikmal tesisleri, tanklar ve sistemlerinin yenilenmesi kapsamında 39 lokasyona akaryakıt ikmal tesisi kurulması planlanmış olup, ÇED süreçleri devam etmektedir.
- Şebekede bulunan 10 adet dizel ana hat lokomotifinin makinist kabininin çelik iskeleti ve camlarının zırhla kaplanması işine başlanmıştır. 2010 yılı içerisinde 2 adedi tamamlanarak teslim edilecektir. Kalan 8 adet lokomotifin işlemleri ise 2011 yılında tamamlanacaktır.
- Daha ağır yük trenlerinin teşkil edilerek kısıtlı olan hat kapasitesinin arttırılabilmesi amacıyla, yük vagonlarına yarı otomatik koşum takımı takılması projesi kapsamında 2010 yılı için 200 adet vagona 400 adet temin ve montaj planlanmış olup, bu güne kadar 187 adet vagona 374 adet montaj gerçekleşmiştir.
- Dizel anahat lokomotiflerde yakıt tasarrufu amacı için kullanılan (APU cihazı) yardımcı güç ünitesi için TÜLOMSAŞ çalışmalarını sürdürmektedir.







## 2011-2015 YILLARI ARASINDA PLANLANAN FAALİYETLERİ

- 533 km'lik Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesi tamamlanacak,
- 455 km'lik Ankara-Sivas Hızlı Tren Projesi tamamlanacak
- 110 km'lik Bursa-Bilecik Hızlı Tren Projesi tamamlanacak,
- 2.148 km'lik yolun yenilenmesi yapılacak,
- 300 km uzunluğunda Sivas-Divriği-Erzincan Hızlı Tren Projesi tamamlanacak,
- 114 km uzunluğunda Palu-Genç-Muş Demiryolu Deplasmanı yapılacak,
- 505 km uzunluğunda Boğazköprü-Ulukışla-Yenice, Mersin-Yenice, Adana-Toprakkale Sinyalizasyon, Telekomünikasyon Tesisleri tamamlanacak,
- 415 km uzunluğunda Irmak-Karabük-Zonguldak Sinyalizasyon Elektrifikasyon, Telekomünikasyon Tesisleri yapılacak ve altyapı iyileştirilecek,
- 30 km uzunluğunda Pehlivanköy-Uzunköprü-Hudut Elektrifikasyon, Sinyalizasyon Projesi tamamlanacak,
- 341 km uzunluğunda Bandırma-Balıkesir-Manisa-Menemen Elektrifikasyon, Sinyalizasyon Projesi tamamlanacak,
- 328 km uzunluğunda Eskişehir-Kütahya-Balıkesir Elektrifikasyon, Sinyalizasyon Projesi tamamlanacak,
- 80 km uzunluğunda Kayaş-Irmak-Kırıkkale Elektrifikasyon Tesisleri yapılacak,
- 520 km uzunluğunda Kayseri-Boğazköprü-Ulukışla-Yenice, Mersin-Yenice, Adana-Toprakkale Elektrifikasyon Tesisleri tamamlanacak,
- 378 km uzunluğunda Samsun-Kalın Elektrifikasyon, Sinyalizasyon Projesi tamamlanacak,
- 622 km uzunluğundaki Kırıkkale-Çetinkaya Elektrifikasyon Tesisleri yapılacak,
- 12 adet Lojistik Merkezi tamamlanacak,
- 6 adet GAP Eylem Planı Projesi hayata geçirilecek,
- 2 adet Hızlı Tren Deposu yapılacaktır.

**Artan yolcu ve yük talebinin karşılanabilmesi amacıyla da;**

- 62 adet Hızlı Tren Seti temini gerçekleştirilecek,
- 80 adet Elektrikli Ana Hat Lokomotif temin edilecek,
- 50 adet Dizel Manevra Lokomotifi temin edilecek,
- Yüksek güçlü DE Anahat Lokomotif temin edilecek,
- 84 araçlık Dizel Tren Seti temin edilecek,



- 2.384 Yük Vagonu temin edilecek,
- 3 adet Otomatik Muayene İstasyonu kurulacak.

**Ayrıca;**

- 2 adet 50 Vagon Kapasiteli Feribot temin edilecek,
- 22 adet Yol Makinesi temin edilmiş olacaktır.

### ETÜT PROJE ÇALIŞMALARI TAMAMLANMIŞ OLAN DEMİRYOLU HATLARI:

- Halkalı-Kapıkule Demiryolu Hattı
- Tekirdağ-Muratlı Demiryolu Hattı
- Ankara-İzmir Demiryolu Hattı
- Kemalpaşa OSB Demiryolu Bağlantısı
- Adapazarı- Karasu, Ereğli, Bartın Liman Bağlantısı Demiryolu Hattı (Adapazarı-Karasu) arası
- Bandırma-Bursa-Ayazma; Osmaneli; Ayazma-İnönü Demiryolu Hattı (Bursa-Yenişehir)
- Samsun -Çarşamba-Terme-Ünye-Fatsa Demiryolu Hattı
- Çankırı-Çorum-Amasya Demiryolu Projesi
- Tokat-Turhal Demiryolu Bağlantısı Demiryolu Hattı
- Kırşehir-Yerköy Demiryolu Hattı
- Ankara-Sivas Demiryolu Hattı
- Sivas-Kars Demiryolu Hattı
- Kars-Tiflis Demiryolu Hattı
- Van Gölü Kuzey Geçişi Demiryolu Hattı
- Toprakkale-Habur Demiryolu Hattı
- Şanlıurfa-Mürşitpınar Demiryolu hattı
- Yerköy-Şefaatli-Kayseri Demiryolu Hattı
- Aydın-Çine-Yatağan-Güllük Limanı Demiryolu Hattı
- Kars-Çıldır-Ardahan Demiryolu Hattı
- Kemalpaşa Lojistik Merkezi

### ETÜT PROJE ÇALIŞMALARI DEVAM EDEN DEMİRYOLU HATLARI:





- Sabiha Gökçen ile Atatürk Hava Limanı Demiryolu Bağlantısı
- Adapazarı-Karasu-Bartın Limanı Demiryolu Hattı
- İstanbul-Antalya (Eskişehir-Antalya) ve Dinar-Denizli-Aydın Demiryolu Hattı
- Bandırma-İzmir Demiryolu Hattı
- Kırıkkale-Çorum-Samsun Demiryolu Hattı
- Konya-Karaman-Ulukışla-Mersin Demiryolu Hattı
- Trabzon-Erzincan Demiryolu Hattı
- Erzincan-Muş Demiryolu Hattı
- Kars-Iğdır-Aralık-Dilucu

# 2003-2010 YILLARI ARASI YATIRIM PROJELERİ DIŞINDA YÜRÜTÜLEN ÖNEMLİ PROJELER

### Adapazarı Hızlı Tren Fabrikası'nın Kurulması

Demiryollarına özel sektör dinamizmi ve esnekliği katmak ve bağlı ortaklıklarımıza yurt dışından sermaye girişi sağlayarak verimliliği arttırmak için gereken 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 bir şirket kuruluşu için Haco (Türkiye), Asaş (Türkiye), Hyundai-ROTEM (Güney Kore) ile TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü arasında 8 Mart 2006 tarihinde bir ortak iş birliği anlaşması imzalanmıştır.



Bu çerçevede 4 Temmuz 2006 tarihinde Hyundai-EUROTEM şirketi kurulmuştur. Kurulan şirket 16 Eylül 2006 tarihinde fabrika tesislerini 2007 Aralık ayında tamamlayarak üretime hazır hale getirmiştir. Hızlı tren setleri ve modern metro araçları üreten fabrika, İstanbul Büyükşehir Belediyesine 84 araçlık metro aracı teslim etmiştir. TCDD'ye ait 32 set (96 araç) elektrikli banliyö dizilerinin üretimi de bu tesislerde gerçekleştirilmiştir. Marmaray Projesi kapsamında Hyundai-ROTEM tarafından ihalesi kazanılan 440 adet metro aracının 300 adedinin yerli üretimi de bu tesislerde yapılacaktır. İlk 25 aracın üretimine Eylül 2010'da başlanmıştır.



### Çankırı Hızlı Tren Makas Fabrikası'nın Kurulması



Demiryollarımızın yol yenilemelerinde 60 kg/m'lik ray kullanma projesi, makas göbeklerinin mangan alaşımlı hale getirilmesi ve Hızlı Tren Projeleri'nde oynar göbekli makas kullanılması ile birlikte ihtiyaç yelpazesi oldukça genişletilmiştir. Yerel yönetimlerin raylı sistem yatırımları da göz önüne alınarak TCDD›nin önderliğinde yerli ve yabancı ortakların katılacağı, ülkemizde üretilmeyen her türlü konvansiyonel ve yüksek hıza uygun makasların üretimini gerçekleştirmek üzere bir iştirak kurulması çalışmalarına başlanmıştır. Bu çerçevede; Adapazarı'nda kurulan Hızlı Tren Fabrikası model alınarak, 26.05.2010 tarihinde VADEMŞAŞ kurulmuştur. Şirketin, Çankırı'da kurulacak üretim tesislerinin temeli 22.08.2010 tarihinde atılmış olup, 2011 yılının ikinci yarısında üretime geçilmesi planlanmaktadır.

### Yerli Demiryolu Sanayinin Geliştirilmesi

TCDD'nin demiryollarında kat ettiği mesafeye paralel olarak demiryolu sektörü yerli sanayide önemli yatırımlar gerçekleştirmiştir. **Bu kapsamda:**

- Kardemir önemli yatırımlar yaparak ray üretim tesislerini yenilemiştir. TCDD tarafından Kardemir'den 2003-2010 yılları arasında yaklaşık 222 bin ton ray alınmıştır.





- Sakarya (Pamukova), Konya, Ankara (Polatlı) ve Afyon'da (İhsaniye) kurulu tesislerde hızlı tren traversi üretilmeye başlanmıştır.
- Erzincan'da yerli ve yabancı müteşebbis iş birliği ile bağlantı elemanı üretilmeye başlanmıştır.
- MKEK tarafından monoblok tekerlek ve tekerlek takımı üretimi için fabrika kurulma çalışmaları başlamıştır.

### TCDD ve İzmir Büyükşehir Belediyesi İşbirliğiyle Oluşturulan Egeray

TCDD ve İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından, metro standardında bir banliyö işletmeciliği yapılması ve İzmir Banliyösü'nün Belediye ile ortak işletilmesi için iş birliğine gidilmiş, her iki kuruluşun yetkililerince protokol imzalanmış ve bu amaçla Belediyeyle % 50'şer hisseli ortak bir şirket (İZBAN A.Ş.) kurulmuştur. Cumaovası-Alsancak arasında 30.08.2010 tarihinde deneme işletmesine başlanmış olup, hattın tamamının yıl sonuna doğru işletmeye açılması planlanmıştır.

# 2003-2010 YILLARI ARASI FAALİYETLER



Ayda 1000 Adet Uluslararası Blok Tren Çalıştırılmaktadır.



İltisak Hattı Yapımları

## İşletme Faaliyetleri

### Yük Taşımacılığı

- TCDD'nin son yıllarda yapılan atılımlar neticesinde taşıma miktarları hızla artmıştır. 2003 yılına göre 2009 yılında taşıma miktarında %37 artış yaşanmıştır. 2010 yılı 9 aylık döneminde 17,4 milyon ton, 8.2 milyar ton km taşıma yapılmıştır. TCDD taşıma anlayışını değiştirmiş ve parça taşımacılığından 'blok tren işletmeciliği'ne geçmiştir. Bu bağlamda yük taşımacılığı kapsamında;
- Uluslararası taşımalarımızda Türkiye-Avrupa, Türkiye-Orta Doğu, Türkiye-Orta Asya ülkeleri arasında karşılıklı blok yük trenler çalıştırılmaya başlanmıştır.
- Yük taşımasının arttırılması için 322 adet yük merkezinin (Fabrika-Organize sanayi gibi) ana demiryolu ağına bağlantısını sağlayan 448 km iltisak hattı yapılmıştır.
- Taşınan madde cinslerine göre cevher, kömür, konteyner ve uluslararası taşımalar toplam taşımanın % 71'ini oluştururken bu oranın arttırılması için çalışmalar devam etmektedir.
- Özel sektörün gücünü yük taşımacılığına dahil etmek için TCDD hatlarında işletilen özel sektöre ait vagon sayısı 2003 yılında 771 adet iken, bugün itibarı ile bu değer 2.453 adet vagona yükselmiştir. 2009 yılında sahibine ait vagonlarla yapılan taşıma 4,2 milyon tona ulaşmış olup, toplam taşıma içindeki payı ise % 22'ye ulaşmıştır.
- 2003 yılına göre 2009 yılında ise ihracat taşımalarında % 78, ithalat taşımalarında % 9, transit taşımalarında % 93 ve toplam uluslararası taşımalarda % 38 oranında artış sağlanmıştır. 2010 yılı 9 aylık dönemde ithalat 926 bin ton, ihracat 741 bin ton ve transit 16,8 bin ton yük taşıması yapılmıştır.
- TCDD hatlarında işletilen özel sektöre ait 2.453 adet vagon ile 2010 yılı 9 aylık dönemde 3,2 milyon ton taşıma yapılmıştır.
- Türkiye'nin Avrupa ile Asya arasında bir köprü oluşturmasından dolayı uluslararası taşımalarımız yüksek potansiyele sahiptir. Başlatılan MARMARAY Projesi, Van Gölü Kuzey Geçişi Projesi, Kars-Tiflis ve Kars-Nahcivan Projeleri'nin hayata geçirilmesi ile Türkiye uluslararası taşımacılıkta dünyada söz sahibi olacaktır.
- Ülkemizde yük taşıma potansiyelinin artırılması için söz konusu artan taleplerin karşılanmasına yönelik AB'nin konuyla ilgili olarak olmazsa olmaz standartları ülkemizin de sahip olduğu olanaklar çerçevesinde dikkate alınarak özel şirketlere karşılıklı işletilebilirlik şartlarına uygun yük vagonu ve ana aksamları imalatına izin veren hukuki düzenlemeler yapılmış olup, 01 Temmuz 2010 tarihinde hazırlanarak yürürlüğe girmiştir.

### Yolcu Taşımacılığı

**Banliyö Taşımacılığı:** TCDD İstanbul'da Anadolu yakasında H.Paşa-Gebze (121 sefer/gün), Avrupa yakasında İstanbul-Halkalı parkurlarında (116 sefer/gün), Ankara'da Sincan-Kayaş parkurunda (169 sefer/gün) ile banliyö hizmeti vermektedir.



Ayrıca, İzmir'de TCDD ile İzmir Büyükşehir Belediyesi (İBB) tarafından, metro standartında bir banliyö işletmeciliği yapılması ve İzmir Banliyösü'nün Belediye ile ortak işletilmesi için iş birliğine gidilmiş olup, 30.07.2010 tarihinden itibaren Cumaovası-Alsancak arasında deneme seferlerine başlanılmıştır.



Banliyö taşımacılığında 2003 yılına göre 2009 yılında % 16 oranında artış olmuştur. 2010 yılında ise artış oranının % 20'ye çıkması beklenmektedir.

**Anahat Yolcu Taşımacılığı:** TCDD'de yurtiçi, uluslararası ve kombine yolcu taşımacılığı yapılmaktadır. Anahat yolcu taşımacılığında 2008 yılına göre 2009 yılında % 5 oranında azalma söz konusudur. Bu düşüşte; 2008 yılı sonlarında başlayıp bütün dünyayı saran ekonomik kriz nedeniyle oluşan durgunluk, yol bakım ve onarım çalışmaları nedeniyle bazı trenlerin geçici olarak seferlerinin kaldırılması veya saatlerinin değiştirilmesi etkili olmuştur. 2010 yılında 2009 yılına göre % 3 artış beklenilmektedir.

**Yüksek Hızlı Trenlerle Yolcu Taşımacılığı:** Yüksek Hızlı Tren (YHT) İşletmeciliği Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesi'nin 1.etabı olan Ankara-Eskişehir-Ankara arasında 13 Mart 2009 tarihinden itibaren başlamıştır. 13 Mart



2009 tarihinden günde toplam 8 seferle başlayan YHT'lerin sefer sayısı 6 Nisan 2009'da 9'a, 1 Eylül 2009'da 15'e ve 1 Temmuz 2010'dan itibaren 22 adede çıkartılmıştır.

YHT öncesinde konvansiyonel trenlerle günde 572 yolcu taşınırken, YHT sonrasında bu sayı 5800 kişiye ulaşmıştır. Daha önce Ankara-Eskişehir arasında % 8 olan taşıma payı YHT sonrası % 72'ye ulaşmıştır.

YHT'ler ile birinci yılda 1.250.000 yolcu taşınırken, bugün itibariyle 2.300.000 yolcu taşınmış olup, doluluk oranı % 70'e yükselmiştir.

YHT'lerin sefere başlamasıyla birlikte Ankara'dan İstanbul, Kütahya ve Afyon'a trenle, Bursa'ya otobüsle kombine yolcu taşımacılığına başlanmıştır. YHT'ler ile bağlantılı olarak Eskişehir-H.Paşa-Eskişehir arasında 4+4=8 sefer konvansiyonel tren, Eskişehir-Kütahya-Eskişehir arasında 3+3=6 sefer ve Eskişehir-Afyon-Eskişehir arasında 1+1=2 DMU setleri, Eskişehir-Bursa-Eskişehir arası 6+6=12 (cuma-pazar ek seferlerle) sefer otobüs ile kombine taşımacılık yapılmaktadır.

**Yüksek Hızlı Trenin Katma Değeri:**

- Hızlı Tren yatırımları tamamladığında 6 milyar yolcu-km daha fazla yolcu taşıması yapılacaktır. Bu da otobüse kıyasla harici maliyetlerde (iklim değişikliği, hava kirliliği, kazalar) ekonomiye yılda yaklaşık 228 milyon TL değerinde tasarruf sağlayacaktır.
- Hızlı Tren ile Ankara-Eskişehir arasında yapılan seyahat de kişi başına düşen ulaşım maliyetleri incelendiğinde otobüse göre 8 kat otomobile göre de 17,5 kat daha ekonomik olduğu görülmektedir.
- Hızlı Trende kişi başına düşen enerji maliyetleri incelendiğinde yolcu taşımacılığında YHT otobüse göre 1,5 kat, otomobile göre de yaklaşık 7 kat daha az enerji tüketmektedir.
- Hızlı Tren ile yolcu taşımacılığında karayolu taşımacılığına göre; karbonmonoksit salınımında 32 kat, karbondioksit salınımında 2,2 kat, azot oksit salınımında 1,6 kat daha az salınım yapmaktadır. Bu değerlere bakıldığında da YHT çevre dostudur.
- Hızlı Tren sayesinde şehirler birbirlerinin banliyösü olurken seyahat alışkanlıkları da değişmektedir. YHT Ankara ve Eskişehir'in ekonomik, sosyal ve kültürel yaşamına dinamizm getirmiş ve başta turizm olmak üzere, bu kentlerin yaşamına önemli oranda katkı sağlamıştır. Seyahat nedenlerinin dağılımında, gezi, sağlık ve turistik amaçlı seyahatler, YHT öncesinde azami % 15 iken, YHT sonrasında % 40'lara çıkmıştır.

## Liman İşletmeciliği

Liman hizmetleri ülkelerin ağırlıklı olarak dış ticareti ile ilişkili olduğundan, 2008 ve 2009'da dünyada yaşanan ekonomik kriz nedeniyle TCDD'nin liman hizmetleri olumsuz etkilenmiştir. 2008 yılına göre 2009 yılında liman elleçlemelerinde % 16 oranında azalma olmuş, yaklaşık 26 milyon ton elleçleme yapılmıştır.

Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 30.12.2004 tarih ve 2004/128 sayılı kararı ile TCDD tarafından işletilen limanlardan Mersin, İzmir, İskenderun, Samsun, Bandırma ve Derince Limanları işletme hakkının devri yöntemiyle özelleştirme kapsamına alınmıştır. Özelleştirme Programı kapsamına alınan TCDD Genel Müdürlüğümüze bağlı 6 limandan; Mersin Limanı 11 Mayıs 2007, Samsun Limanı 31 Mart 2010 ve Bandırma Limanı 18 Mayıs 2010 tarihinde ihaleyi kazanan firmalara devredilmiştir. İskenderun Limanı'nın özelleştirilmesine yönelik ihale 16 Eylül 2010 tarihinde gerçekleştirilmiştir.

## İşletme Faaliyetleri Kapsamında Yapılan Diğer Çalışmalar

İşletme faaliyetleri kapsamında yapılan diğer çalışmalar ise şunlardır:

- Yoğun bölgesel yolcu taşımacılığı yapılan hat kesimlerinde hizmet kalitesinin arttırılması amacıyla temin edilen 12 adet DMU tren setleri İzmir-Aydın ve Adana-Mersin hatlarında hizmete verilmiştir. Bu kapsamda, İzmir-Aydın arasında gerekli altyapı çalışmalarının tamamlanmasıyla 17.03.2009 tarihinden itibaren DMU tren setlerinden teşkil edilen günlük 8 tren sefere konulmuştur. Bu hatta eski trenlerle 3 saat civarında olan seyahat süresi bu trenlerle 2 saat civarına indirilmiştir.
- Adana-Mersin arasında gerekli altyapı çalışmalarının tamamlanmasıyla 18.03.2009 tarihinden itibaren iki adet DMU setlerinden teşkil edilen günlük 8 tren sefere konulmuş, 27.05.2009 tarihinden itibaren DMU tren sayısı 22 adede yükseltilmiştir. Yeni sefere konulan trenlerle daha önce 68 km'lik parkurda 1 saat 9 dakika olan seyahat süresi yaklaşık 50 dakikaya indirilmiştir.
- Dünyada ilk olarak Kuruluşumuz tarafından üretilen Tiyatro Vagonu 2008 ve 2009 yıllarında ülkemiz genelinde tiyatro gösterilerinde kullanılmış, ayrıca 14 Mayıs 2009-19 Temmuz 2009 tarihleri arasında Avrupa Tiyatro Birliği'nin talebi üzerine Ankara-Stuttgart arasında seferler düzenlemiştir.
- TCDD ve TRT iş birliği ile 01.07.2010-21.08.2010 tarihleri arasında Balkan Ekspresi Özel Treni sefere konulmuştur. Trenin uğradığı Bulgaristan, Romanya, Sırbistan, Macaristan, Hırvatistan, Bosna Hersek, Kosova, Makedonya ve Yunanistan'da belirlenen merkezlerde ülkeler arası ortak değerler, kültürel varlıklar ve gündelik hayat konusunda TRT'de canlı yayınlar yapılmıştır.

- Yolcularımıza internetten bilet satış hizmeti verilmeye başlanmıştır.
- İstanbul-Selanik, Gaziantep-Halep, Mersin-Halep yolcu trenleri sefere konulmuştur.
- İstanbul-İzmir arasında deniz otobüs bağlantılı trenler hizmete girmiştir.
- Özel sektör iş birliğiyle Köseköy-Bükreş (Romanya) arasında otomobil taşımacılığı başlatılmıştır.
- Yük garlarının ve çevresinin modern bir görünüme kavuşturulması (rampa iyileştirilmesi, saha betonlaması, çevre düzenlemesi vb.) amacıyla iyileştirme çalışmaları sürdürülmektedir.
- Avrupa-Asya arasındaki transit koridorlar içerisinde yer alan Güney Trans Asya Demiryolu Hattı'nın gelişimine önemli katkı sağlayacak olan "Pakistan-İran-Türkiye Demiryolu Hattı" ile; Pakistan'ın ve Hindistan'ın Avrupa, Orta Doğu, Orta Asya ve Çin bağlantısı sağlanmıştır.
- Pakistan'da meydana gelen sel felaketinde zarar görenlere gönderilecek yardımlarla ilgili İstanbul-Tahran- İslamabad konteyner treni çözüm olarak değerlendirilmiştir. Bu amaçla organize edilen "İyilik Trenleri" ile yardım malzemesi Pakistan'a gönderilmektedir..
- Tır kasası taşımacılığı, Wels (Avusturya)-Halkalı (İstanbul) arasında başlatılmıştır.
- 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.
- TCDD personelinin iş kıyafetleri yeniden tasarlanarak daha modern ve çağdaş bir görünüme kavuşturulmuştur.

Yukarıda anlatılan projelere ek olarak 2023 yılına kadar planlanan projeler gerçekleştiğinde, Türkiye demiryolu haritası şekildeki gibi ülkemiz doğudan batıya, kuzeyden güneye hızlı tren ağları ve konvansiyonel demiryolu ağlarıyla donatılmış şekilde olacaktır.

2035 yılında ise toplam demiryolu ağının 27.972 km'ye ulaşması planlanmıştır.

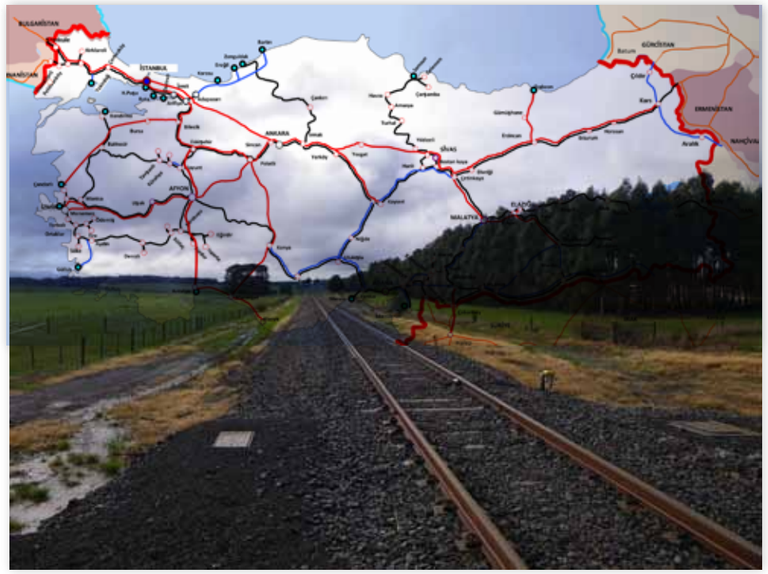
## DEMİRYOLLARINDA 2023 HEDEFİMİZ

2023 yılına kadar toplam 14.531 km demiryolu yapılarak 25.536 km demiryolu ağına ulaşmak




| | |
|---|---|
| Mevcut konvansiyonel | : 11.005 km |
| Yüksek Hızlı Tren Hattı | : 10.546 km |
| Konvansiyonel hat | : 3.985 km |
| Toplam | : 25.536 km |

: HIZLI TREN HATLARI
: KONVANSİYONEL HATLAR
: YENİ YAPILACAK KONVANSİYONEL HATLAR



## DEMİRYOLLARINDA 2035 HEDEFİMİZ

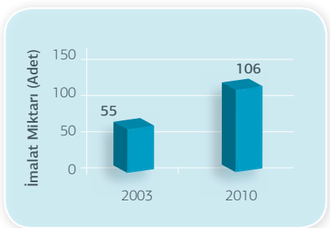
2023 yılına kadar toplam 10.546 km YHT ve 3.985 km konvansiyonel hat yaparak, toplam demiryolu ağını 25.536 km'ye, 2035 yılına kadar ise 12.026 km YHT ve 4.941 km konvansiyonel hat yaparak, toplam demiryolu ağını 27.972 km'ye yükseltmek

# TCDD BAĞLIORTAKLIKLARINA AİT FAALİYETLER

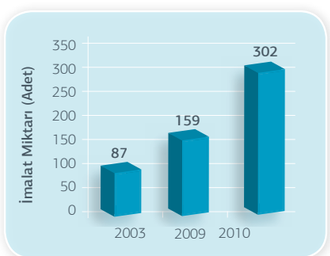
## TÜLOMSAŞ




119 t, 3300 HP,
131 km/saat




Grafik 3. *Lokomatif İmalatları*




Grafik 4. *Vagon İmalatları*

### ÜRETİM FAALİYETLERİ

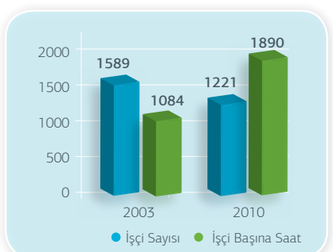
DE 33000 tipi lokomotiflerin üretimdeki yerli katkı oranı % 20'den % 55'e çıkarılarak ülke ekonomisine yaklaşık 80 milyon ABD doları katkı sağlanmıştır.

2003 itibariyle 55 lokomotif üretilmişken son 7 yılda 106 adet lokomotif imalatı gerçekleştirilmiştir.

- Vagon imalatında; 2003 yılında 87 adet 2010 yılında ise 302 adet vagon üretilerek % 247 oranında artış olmuştur.
- 2009 yılına göre ise 2010 yılında % 90 oranında artış sağlanmıştır.

### TÜLOMSAŞ ÜRETİM PERFORMANS KIYASLAMASI

2010 yılı sonu itibariyle son 7 yıl içinde işçi sayısında % 23'lük azalma olmasına karşın işçi başına düşen yıllık üretimde saat bazında % 75 verimlilik artışı sağlanmıştır.




Grafik 5. *Üretim Performansı*

### AB DEMİRYOLU ORTAK İŞLETİLEBİLİRLİK KAPSAMINADA GERÇEKLEŞTİRİLEN FAALİYETLER

- ERP Kurumsal Kaynak Planlaması
- İş Zekası
- ISO 9001 Kalite Yönetim Sistemi (TÜV,TSE)
- OHSAS 18001 İş Sağlığı ve Güvenliği Belgesi (TÜV)
- ISO 14001 Çevre Yönetim Sistemi,
- EN 15085-2 Demiryolu Uygulamaları-Demiryolu Araçları ve Komponentlerinin Kaynak İşleri, Kaynaklı İmalat Yapan Üreticilerin Sertifikasyonu Standardı
- Kaynak Eğitim ve Teknoloji Merkezi
- TS EN ISO / IEC17024 Kaynakçı personeli belgelendirme akreditasyonu (TURKAK )
- TSI (Ortak İşletebilirlilik) Standardı

### AR- GE FAALİYETLERİ

- Teknoloji ağırlıklı, sürekli iyileştirme hedefleyen, üniversite, TÜBİTAK ve yan sanayilerle birlikte sektörün gelişmesini ve bilimsel altyapısını oluşturmayı hedeflemektedir.
- Ana Kuruluşumuzun 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. 2011 yılında üretime geçilmesi hedeflenmektedir.
- TÜBİTAK ile "Yerli Kompozit Sabo İmalatı Projesi" başarıyla tamamlanmış olup üretime geçilecektir.

### TÜLOMSAŞ YURT İÇİ PAZARLAMA FAALİYETLERİ

**Gaziantep Büyükşehir Belediyesi'ne**

15 adet hafif raylı sistem (HRS) araçlarının modernizasyonu

**Karabük Demir ve Çelik Fabrikaları'na**

1 adet DH 10000 anahat ve manevra lokomotifi

**Türkiye Taş Kömürü Kurumu'na**

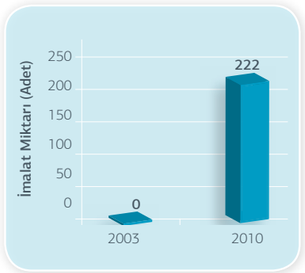
2 adet DH 10000 anahat ve manevra lokomotifi

**Yurt içi Lojistik Firmalarına**

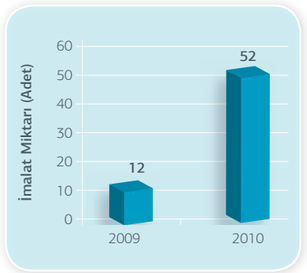
222 adet çeşitli tipte vagonlar

**Hyundai Rotem Şirketi'ne**

636 adet metro tekerlek ve aks takımlarının işlenmesi çalışmaları gerçekleştirilmiştir.




Grafik 6. *Vagon Üretimi*




Grafik 7. *Vagon Üretimi*

## TÜLOMSAŞ YURT İÇİ PAZAR KIYASLAMASI

2003 yılına kadar özel sektöre vagon imalatı yapılmazken 2010 yılı itibarıyla 222 adet vagon imalatı gerçekleştirilmiştir.

2009 yılında özel sektöre 12 adet vagon üretilirken 2010 yılında 52 adet vagon üretilmiştir.

## TÜLOMSAŞ YURT DIŞI PAZARLAMA FAALİYETLERİ

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



**IRAK:** Rafinerilerde kullanılmak üzere 5 adet dizel hidrolik lokomotif

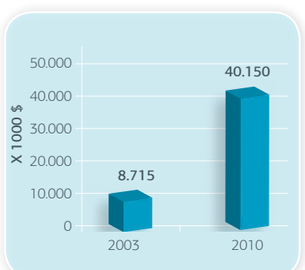
**İRAN:** 2 adet dizel hidrolik lokomotif

**FRANSA:** Dizel motor yedek parça

**TAYLAND:** Dizel motor gövdesi, cer motoru ve dizel ve cer motoru yedek parçaları

**AMERİKA:** 50 adet lokomotif şasesi

TÜLOMSAŞ'ın 2002 yılına kadar 5 ülke ile sınırlı olan ilişkileri, 2010 yılında 21 ülke ve 34 projeye ulaşmıştır.




Grafik 8. *İhracat Faaliyetleri*

## TÜLOMSAŞ İHRACAT FAALİYETLERİ

- 2003 yılı başı itibariyle 8 milyon 715 bin dolar olan ihracatımız 2010 yılı itibarıyla 40 milyon 150 bin dolar olmuştur.
- Tayland'da yerleşik bir 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 avantajı yakalanmıştır.
- Cer motorları şirketimize gelmiş ve iş birliği süreci başlatılmıştır.

## TÜLOMSAŞ-GE İŞ BİRLİĞİ ANLAŞMASI

GE firması ile TÜLOMSAŞ arasında Yeni Nesil Avrupa Platformu Lokomotiflerin Ortak İmalatı ile ilgili stratejik ortaklık anlaşması çerçevesinde 30 lokomotiflik sipariş kontratı imzalanmıştır. 2011 yılında İngiltere için 1 adet lokomotif üretimi gerçekleştirilecektir.

## ANLAŞMANIN KAZANIMLARI

- TÜLOMSAŞ'ta üretilecek lokomotiflerin Avrupa kıtası, Kuzey Afrika ile Orta Doğu 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 şirketimiz dünyanın sayılı demiryolu araçları üretim merkezi haline gelecektir.
- GE'nin lokomotifle ilgili dünyadaki tüm fabrikaları için ülkemizden malzeme teminine yönelik 'Tedarik Yönetim Sistemi' şirketimiz tarafından oluşturulacaktır. Bu sayede demiryolu araçları yan sanayinin gelişmesi ile istihdam imkânları önemli oranda artacaktır.
- Lokomotifler maliyet açısından birim ürün olarak yüksek katma değer ürettiğinden bu birlikteliğin ülke ekonomisine sağlayacağı katkı maksimum seviyede olacaktır.

## TÜLOMSAŞ 2023 Vizyonuna yönelik hedefler ise;

- TÜLOMSAŞ ürünlerinin dünya markası yapılması,
- 2023 yılında ihracat ağırlıklı olarak 1 milyar avro satış cirosunu aşmak,
- 2023 yılında yan sanayilerimize en az 250 milyon avroluk 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.

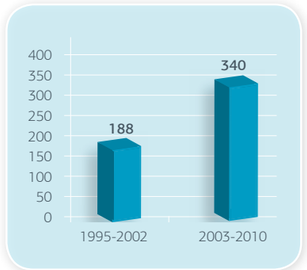
# TÜVASAŞ

Son yıllarda demiryollarına gereken önem verilmeye başlanmış ve bu gelişmeden şirket de payını almıştır. 2003 yılında 9 adet, 2004 yılında 33 adet, 2005 yılında 55 adet, 2006 yılında 12 adedi Irak Devleti'ne jeneratör vagonu olmak üzere 42 adet yolcu vagonu üretimi, 2007 yılında ise 28 adet vagon üretimi gerçekleştirilmiştir.

Bunun yanında Modernizasyon Projesi çerçevesinde kullanım ömürlerini tamamlamış RIC tipi vagonlar kaliteli ve konforlu yolcu vagonlarına dönüştürülmüştür. 2003-2010 Eylül döneminde farklı tiplerde 155 adet TCDD İşletmesi 12 adet Irak Demiryolları için toplam **167** adet yolcu vagon imalatı, **173 adet M + K** serisi yolcu vagonu modernizasyonu ve **4.049** adet de yolcu vagon onarımı yapılmıştır.

**Tiplerine göre gerçekleştirilen üretim miktarları aşağıda tablo halinde verilmiştir.**

| VAGON TİPİ | TOPLAM |
|---|---|
| **1- YOLCU VAGONU YAPIMI VE MODERNİZASYONU** | **340** |
| Lüks kuşetli vagon | 6 |
| Lüks pulman vagon | 103 |
| Lüks jeneratör vagon | 15 |
| Lüks yataklı vagon | 20 |
| Klimalı salon vagon | 2 |
| Lüks yemekli vagon | 9 |
| IRAK Demiryollarına jeneratör vagonu | 12 |
| M10 Tipi lüks pulman vagon | 57 |
| M70 Tipi lüks yemekli vagon | 9 |
| M80 Tipi personel bölmeli engelli wc'li lüks pulman vagon | 1 |
| K10 serisi pulman vagon | 25 |
| K11 serisi pulman vagon | 7 |
| K12 serisi pulman vagon | 30 |
| K50 serisi yataklı vagon | 10 |
| K60 serisi kuşetli vagon | 12 |
| K70 serisi yemekli vagon | 22 |
| **2- YOLCU VAGONU REVİZYONU VE ONARIMI** | **4.049** |




Grafik 8. *Yolcu Vagonu Yapımı ve Modernizasyonu*

## PROJE ÇALIŞMALARI

### GERÇEKLEŞTİRİLEN PROJELER

Bu dönemde rutin işletme faaliyetlerinin yanı sıra ilk kez gerçekleştirilen proje çalışmalarımız şunlardır:

**Modern Salon Vagon Projesi**





**Konferans Vagonu Projesi**





**Irak Demiryolları için Jeneratör Vagon projesi.**





Sektörde dünyanın önde gelen şirketleri arasında yer alan Güney Kore Hyundai / ROTEM Firması ile İstanbul Büyükşehir Belediyesi için "hafif raylı sistem" ve TCDD İşletmesi için "elektrikli tren seti (banliyö) aracı" üretimi konusunda 2007 yılı sonunda ortak üretim anlaşması yapılmıştır. Bu çerçevede, İstanbul Büyükşehir Belediyesi için 84 adet aracın imalatına 2008 yılında başlanmış ve proje 2009 yılında tamamlanmıştır.



## İstanbul Büyükşehir Belediyesi Hafif Raylı Sistem Araçları

Güney Kore HyundaI/ROTEM Firması ile 2007 yılı sonunda yapılan ortak üretim anlaşması kapsamında bulunan TCDD İşletmesi için 75 adet elektrikli tren seti (Banliyö) aracı imalatına 2008 yılında başlanmış ve proje 2009 yılında tamamlanmıştır.

## TCDD İşletmesi Elektrikli Tren Seti (Banliyö) Araçları



M ve K serisi modernizasyon projeleri ile aşağıda görülen kullanım ömrünü tamamlamış RIC tipi yolcu vagonları kaliteli ve konforlu yolcu vagonlarına dönüştürülmektedir.

## RIC Tipi Yolcu Vagonları

Şirket tarafından **M** serisi ve **K** serisi olarak projelendirilerek çağdaş demiryolu işletmeciliğinin gerektirdiği kalite ve konforu sunan modernize edilmiş yolcu vagonları.

## M- K Serisi Yolcu Vagonları





## DEVAM EDEN PROJE ÇALIŞMALARI

## Dizel Tren Seti (DMU) Üretimi Projesi

Modern demiryolu işletmeciliği yapan ülkelerde yolcu taşıma stratejisinde vazgeçilmez bir unsur olarak kabul edilen EMU/DMU gibi tren setlerinin TCDD hatlarında da yaygın olarak kullanılabilmesi için çalışmalara başlanmıştır. Bu yöndeki eğilime paralel olarak Şirketimiz de zaman geçirmeden gerekli çalışmalara başlamış, söz konusu araçların kısa süre içerisinde üretilerek ihtiyacın karşılanması amacıyla lisans alımı yöntemini benimsemiş ve bu konuda açılan ihaleyi Hyundai-Rotem Firması kazanarak 2008 yılında lisans alımı sözleşmesi imzalanmıştır. 2009 yılı sonu itibarı ile gerekli lisans dokümanları teslim alınmış, üretimde görevli kilit personelin Hyundai-Rotem tesislerindeki eğitimleri gerçekleştirilmiş olup, üretim için piyasadan temin edilecek komponentlerle ilgili satın alma süreçleri tamamlanmıştır.

Üretim için, 8 hatlı, toplam 4310 m² kapalı alanlı 2 atölye ve 2300 m² kapalı alana sahip ambar sahası tahsis edilmiştir.

Üretim faaliyetleri ile ilgili tüm hazırlık çalışmaları tamamlanmasını müteakip 2010 yılı Ağustos ayından itibaren DMU araçlarının imalatına başlanmıştır.

Ülkemizde ilk defa TCDD İşletmesi için üretilecek olan 3 araçlık 12 set ve 4 araçlık 12 set olmak üzere toplamda 84 araç dizel tren setlerinden (DMU), 3 araçlık 1 setinin 2010 yılı sonuna kadar, tamamının ise 2012 yılı sonuna kadar TCDD İşletmesine teslim edilmesi iş programına konulmuştur.

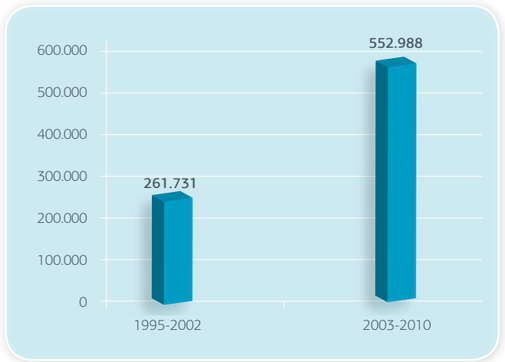
### DMU ARAÇLARI TEKNİK ÖZELLİKLERİ

| | | |
|---|---|---|
| > | Araç hızı | : 140 km/saat |
| > | Motor gücü | : 750 hp/araç, (559 kw/araç) |
| > | Araç boyu (dm) | : 26.850 mm |
| > | Araç boyu (m) | : 26.400 mm |
| > | Araç yüksekliği | : 4050 mm |
| > | Araç darası (dm) | : 58.9 ton |
| > | Araç darası (m) | : 58.4 ton |
| > | Boji | : hava yastıklı sistem |
| > | Yardımcı güç ünitesi | : 70 kva ac 380/220 v ac |
| > | Yolcu kapasitesi | : 194 kişi (3 araçlı set) |
| > | Yolcu kapasitesi | : 252 kişi (4 araçlı set) |

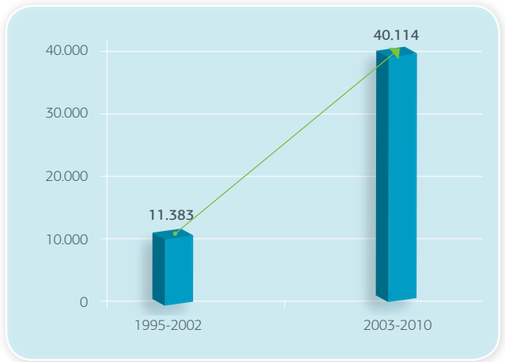




TÜVASAŞ Yukarıda teknik özellikleri belirtilen modern teknoloji ürünü DMU araçlarını üretmenin yanında söz konusu araçlar için servis, bakım ve yedek parça temini hizmetlerini de beraberinde sunacaktır. Ekonomik ömrü boyunca, yolcu taşımaya yönelik bir demiryolu taşıtının bakım ve onarım maliyeti edinim bedelinin (DMU 1 araç 2.000.000 avro) yaklaşık 2 katı tutarına




Grafik 10. *Şirket Geliri (1.000 Dolar)*




Grafik 11. *Şirket Yatırım Tutarları (1.000 TL)*

ulaştığı dikkate alındığında; söz konusu hizmetlerin şirketimiz tarafından karşılanacak olması ülkemiz ekonomisine sadece 84 araçlık bu proje için 336.000.000 avro'luk doğrudan katkı sağlayacaktır. Diğer yandan gerekli servis ve bakım hizmetinin ihtiyaç anında gecikmeden yerine getirilebilecek olması hususu da TCDD İşletmesi için seferlerin sağlıklı ve düzenli olarak sürdürülebilmesi açısından büyük önem arz etmektedir.

Şirket son yıllarda siparişlerindeki artışla birlikte diğer yandan üretim sürecinde alınan tedbirlerle üretim verimliliğini de arttırmış ve bunun neticesinde tarihindeki en yüksek satış gelirine ve üretim verimliliğine ulaşmıştır.

Satış geliri cinsinden üretim verimliliği 2003 yılından bu güne yükselmekte olup 30.09.2010 tarihi itibari ile en yüksek değerine ulaşmıştır.

## PAZARLAMA FAALİYETLERİ

Tarihinde ilk kez 1971 yılında Bangladeş'e yapılan yolcu vagonu ihracından sonra, Irak Demiryolları için toplam bedeli 6.014.400 ABD doları olan 12 adet jeneratör vagonu ihalesi kazanılmış olup, 2005 yılında imalatına başlanan vagonlar, 2006 yılının Mayıs ayında teslim edilmiştir. TÜVASAŞ böylece, tek müşterisi TCDD olan bir kamu şirketi hüviyetinden ihracat yapma yeteneği olan bir kamu şirketi hüviyeti kazanmıştır.

TÜVASAŞ Irak, Suriye, Mısır, Sudan, Ürdün, Bulgaristan Demiryolları ile yolcu vagonu imalatı ve onarımı konusunda görüşmeler yapmaktadır. Bu çerçevede;

- Irak Demiryolları'na ait yolcu vagonu yeni imalat ve yenileme projesi kapsamında ilk planda, TVS 2000 tipi (6 pulman, 4 kuşetli,2 yemekli, 2 yataklı) olmak üzere 14 adet vagon imalatı konusunda anlaşma yapılmıştır. Söz konusu araçlar 2010 yılı üretim programımızda ihzarat olarak yer almış olup, 2011 yılından itibaren üretime başlanılacaktır. Buna ilave olarak 30 adet yolcu vagonunun imali ve Irak Demiryolları'na ait mevcut yolcu vagonlarının modernizasyonu konusunda görüşmelerimiz devam etmektedir.
- Bulgaristan Demiryolları (BDZ) Genel Müdürlüğü'nün 11.04.2008 tarihinde açmış olduğu 30 adet yeni yataklı vagon satın alımı ile ilgili uluslararası ihale sonuçlanmış olup, Bulgaristan Demiryolları Genel Müdürlüğü'nün 06.10.2008 tarihli yazısı ile ihalenin şirketimize kaldığı bildirilmiştir. Sözleşme görüşmelerine halen devam edilmektedir
- Suriye Demiryolları, TCDD ve Bağlı Ortaklıkları arasında Suriye'de çeken ve çekilen araçların imalatı ve onarımının yapılması için bir şirket kurulmasına karar verilmiştir. Bu çerçevede ilk etapta 230 adet vagon modernizasyonu TÜVASAŞ tesislerinde yapılacaktır.

Raylı taşıt üretim sektörü; yüksek istihdam ve katma değer üreten, ülke ekonomisine faydası tartışmasız önemli stratejik bir sektördür. TÜVASAŞ 50 yılı aşkın bir sürede elde ettiği birikimi, yeniliklere uyum kabiliyeti, yetişmiş insan kaynakları ve toplam kalite yönetimi anlayışıyla, sektöründe hem bölgemizin hem de ülkemizin ekonomisine sağladığı katkıyla büyümekte ve gelişmektedir. TÜVASAŞ benimsediği misyon ve belirlediği vizyon doğrultusunda başarılarını sürdürecektir.

# TÜDEMSAŞ

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 artış kaydetmiş ve TÜDEMSAŞ da bu olanaklardan yararlanma imkânı kazanmıştır. 1990'lı yıllarda düşük düzeyde kullanılabilen vagon üretim kapasitesi, TCDD Genel Müdürlüğü yeni bir atılımla yük vagonu üretimindeki talebini yoğunlaştırmış ve dolayısıyla bu konudaki atıl kapasiteyi büyük bir hamle ile devreye sokmuştur.

2003 yılında şirket, ana kuruluşu olan TCDD Genel Müdürlüğü'nün teşviki ile ihtiyaç ve taleplerin karşılaması amacıyla Avrupa Birliği'ne ve gelişmiş demiryolu teknolojisinin yük vagonlarında da uygulanmasına yönelik gerekli proje çalışmalarına başlamıştır.

- Bu çalışmalar sonucunda Türkiye'de ilk defa 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 yıllarda vagon üretimi konusundaki çalışmaları sonucunda;**

- Vagonların yüklü kapasitesi % 12,5 arttırılarak 80 tondan 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.

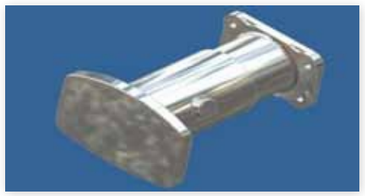


*Statik ve dinamik testleri yapılırken*

- 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 arttırılmış, aşınmaya ve korozyona karşı alınan tedbirlerle uzun ömürlü hale getirilmiş yeni falns tipi cevher taşıma yük vagonu projesi hazırlanarak, prototip üretimi gerçekleştirilmiştir. 2009 yılında statik ve dinamik testleri bitirilmiş olup 2010 yılında TCDD hatlarındaki işletme testi başarı ile sonuçlanmıştır. Söz konusu vagondan 2011 yılında 331 adet üretilecektir.
- 2009 yılında yeni tip elastomerli tampon ve cer takımı AR-GE çalışması yapılmış ve prototipler 2009 yılında üretilmiştir. 2010 yılı itibariyle test ve vagon üzerinde işletme denemesi yapılmaktadır.



*Falns tipi cevher taşıma vagonu*





- Türkiye'de ilk defa yapılan 2 dingilli Hbbillnss tipi yük vagonu Şirketimizde üretilmiştir. 2009 yılında Bu vagon projesi üzerinde Ar-Ge faaliyetlerinde bulunularak (bojili hale getirilmesi, hacmi ve yük taşıma kapasitesinin artırılması) Habbillnss tipi yük vagonu prototip üretim çalışması yürütülmüş olup, 2010 yılı itibariyle prototip üretim çalışmaları devam etmektedir.
- TÜDEMSAŞ 2009 yılında 500 büyük sanayi kuruluşu arasında yer almıştır.
- EN 150085-2 (Demiryolu Uygulamaları Demiryolu Araçları ve Komponentlerinin Kaynak İşleri, Bölüm-2 Kalite Şartları ve Kaynaklı İmalat Yapan Üreticilerin Sertifikasyonu Standardı ) belgelendirme çalışmaları devam etmektedir.
- TSI standartlarına yönelik çalışmalar devam etmektedir.

## Habbillnss 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 son teknoloji ürünü bu vagonlardan 2008-2009 yılları itibariyle toplam 1.000 adet üretilerek servise verilmiştir.



Hbbillnss tipi vagon, TCDD Genel Müdürlüğünce 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.



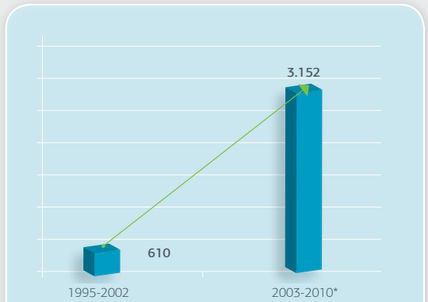
1953 yılından **01.10.2010** tarihine kadar 30 tipte toplam **18.858** adet vagon üretimi gerçekleştirmiştir.



1939 yılından **01.10.2010** tarihine kadar toplam **331.412** adet çeşitli grupta vagon onarımı gerçekleştirilmiştir.

**1995-2002 yılları arasında 8 yılda toplam 610 adet vagon üretilmişken, 2003-2010* yılları arasındaki 8yılda toplam 3.152 adet vagon üretilmiştir.**

2 Dönem Arasında Vagon Üretiminde % 517 Oranında Bir Artış Olmuştur




* 2010 yılı sonunda tamamlanması beklenen 400 adet vagon toplama dahil edilmiştir)

Grafik 12. *Vagon Üretimi*

## 1995-2002 YILLARI ARASINDA;

- 425 adet fals tipi cevher vagonu
- 50 adet balast vagonu
- 135 adet petrol taşıma vagon

3 Tipte 610 adet vagon üretilmiştir.

## 2003-2010 YILLARI ARASINDA;

(2010 Yılında tamamlanması beklenen 400 adet Sgss vagonu ile birlikte)

- 150 adet petrol taşıma vagonu,
- 250 adet habis(s) tipi vagon,
- 750 adet Sgss tipi vagon,
- 100 adet Gabs tipi vagon,
- 96 adet Uas Traver taşıma vagonu,
- 604 adet Ks tipi vagon,
- 1000 adet Hbbillnss tipi vagon,
- 200 adet Ss tipi vagon,
- 1 adet nitrik asit taşıma vagonu,
- 1 adet fals tipi vagonu,
- 3 Tipte 610 adet vagon üretilmiştir.

10 tipte 3.152 adet vagon üretilmiştir.

| | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **VAGON TİPİ** | **Gerç.** | **Gerç.** | **Gerç.** | **Gerç.** | **Gerç.** | **Gerç.** | **Gerç.** | **Gerç. (Beklenen)** |
| **Zas/Zaes (Petrol Taş.)** | 135 | 5 | - | - | - | - | - | - |
| **Kayar Yan Duvarlı (Habis)** | - | - | 50 | 200 | - | - | - | - |
| **Konteyner Taşıma (Sgss)** | - | - | 155 | 195 | - | - | - | 400 |
| **Kapalı Yük (Gabs)** | - | - | 100 | - | - | - | - | - |
| **Fals-Wu Yük** | - | - | 1 | - | - | - | - | - |
| **Uas** | - | - | - | 23 | 14 | 31 | 28 | - |
| **Ks** | - | - | - | - | 559 | 45 | - | - |
| **Hbbillnss** | - | - | - | - | - | 500 | 500 | - |
| **Nitrik Asit Taşıma** | - | - | - | - | 1 | - | - | - |
| **Zırhlı Personel Taşıma** | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **Ss Tipi Bojili Yük Vagonu** | - | - | - | - | - | 28 | 172 | - |
| **TOPLAM** | 135 | 15 | 306 | 418 | 574 | 604 | 700 | |

## ÜRETİMİ YAPILAN GÜNCEL VAGON TİPLERİ



### Kayar Yan Duvarlı Kapalı Yük Vagonu (Habiss)

*Kullanım Alanı:* Paletli eşya vb. taşımacılığında.

*Teknik Özellikleri:* Dingil yükü: 22,5 ton, Hız: 120 km/saat

## Konteyner Taşıma Vagonu (Sgss)



*Kullanım Alanı:* Özel tip platform vagon ile konteyner, tank, ağır iş makineleri ve tır taşımacılığında.
*Teknik Özellikleri:* Dingil yükü: 22,5 ton, Hız: 120 km/saat

## Petrol Taşıma Vagonu (Zaes)



*Kullanım Alanı:* Sıvı taşımaya mahsus sarnıçlı vagon ile her türlü akaryakıt taşımacılığında.
*Teknik Özellikleri:* Dingil yükü: 20 ton, Hız: 100 km/saat

## İki Dingilli Alüminyum Kayar Yan Duvarlı Kapalı Yük Vagonu (Hbbillnss)



*Teknik Özellikleri:* Dingil Yükü: 22,5 ton, Dara: 17 ton, Hız: 120 km/saat
*Kullanım Alanı:* Kargo taşımacılığı

## Travers Taşıma Yük Vagonu (Uas)



*Kullanım Alanı:* Demiryollarına ait travers taşımacılığında
*Teknik Özellikleri:* Dingil yükü: 20 ton, Hız: 100 km/saat

## Kapalı Yük Vagonu (Gabs)



*Kullanım Alanı:* Her türlü ev ve mutfak eşyası, giyecek, yiyecek, içeçek, torbalı çimento, gübre, canlı hayvan, vb. taşımacılığında.
*Teknik Özellikleri:* Dingil yükü: 22,5 ton, Hız: 100 km/saat

## Nitrik Asit Taşıma Yük Vagonu (40m³)




*Kullanım Alanı:* Nitrik Asit Taşımacılığında
*Teknik Özellikleri:* Dingil yükü: 20 ton, Hız: 100 km/saat

## Ss Tipi Bojili Yük Vagonu



*Kullanım Alanı:* Oto, pikap, kamyon, otobüs, iş ve tarım makineleri, beton, demir ve ağaç direkler taşıması yapılır.
*Teknik Özellikleri:* Dingil yükü: 20,0 ton, Dara: 22,0 ton, Hız: 100 km/saat

## Ks Tipi İki Dingilli Yük Vagonu



*Kullanım Alanı:* Oto, pikap, kamyon, otobüs, iş ve tarım makineleri, beton, demir ve ağaç direkler taşıması yapılır.
*Teknik Özellikleri:* Dingil yükü: 20 ton, Hız: 100 km/saat

## Cevher Taşıma Yük Vagonu (Fals-Wu)



*Kullanım Alanı*: Özel tip yüksek kenarlı vagon ile kömür ve her türlü maden cevheri taşıması yapılır. Vagon üstten doldurulur, yanda otomatik boşaltma tertibatı vardır.
*Teknik Özellikleri:* Dingil yükü: 20 ton, Hız: 100 km/saat

## 2003-2010 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.

| VAGON TİPİ | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 01.10.2010 Tarihi itibariyle |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Gerç. | Gerç. | Gerç. | Gerç. | Gerç. | Gerç. | Gerç. | Gerç. (Beklenen) |
| V0 ve Revizyon Grubu Yük Vagonu Onarımı | 2.649 | 2.270 | 1.748 | 2.157 | 1.760 | 2.282 | 2.385 | 2.185 |

## 2010 YILI İŞ PROGRAMI VE GERÇEKLEŞMELERİ

| PROGRAM (Yıllık) | GERÇEKLEŞME (Beklenen) |
|---|---|
| 400 | 400 |



*Sgss Tipi Yük Vagonu*

## 2010 YÜK VAGON ONARIM PROGRAMI VE GERÇEKLEŞMELERİ

| | PROGRAM (Yıllık) | GERÇEKLEŞME 01.10.2010 |
|---|---|---|
| VOH | 1231 | 968 |
| REVİZYON | 1524 | 1150 |
| VAGON TADİLATLARI | | 11 |
| HASAR ONARIMI | | 56 |
| TOPLAM | 2755 | 2185 |



*Regülatör Test Cihazı*

**Şirketin 2011-2012-2013 Yılı (Üretim-Onarım-Yatırım) Programı;**

## VAGON ÜRETİM HEDEFİMİZ

(Oluşacak yeni taleplere göre değişkenlik gösterebilir)

| VAGON TİPİ | 2011 PROGRAM | 2012 PROGRAM | 2013 PROGRAM |
|---|---|---|---|
| Sgss | 200 | 150 | 200 |
| Fals-Wu | 331 | 300 | 200 |
| Hs | 35 | 35 | - |
| TOPLAM | 566 ADET | 485 ADET | 400 ADET |

## VAGON ONARIM HEDEFİMİZ

| VAGON GRUBU | 2011 PROGRAM | 2012 PROGRAM | 2013 PROGRAM |
|---|---|---|---|
| V0H ve Revizyon Grubu TOPLAMI | 2.760 | 2.710 | 2.680 |

## YATIRIM TEKLİFİMİZ

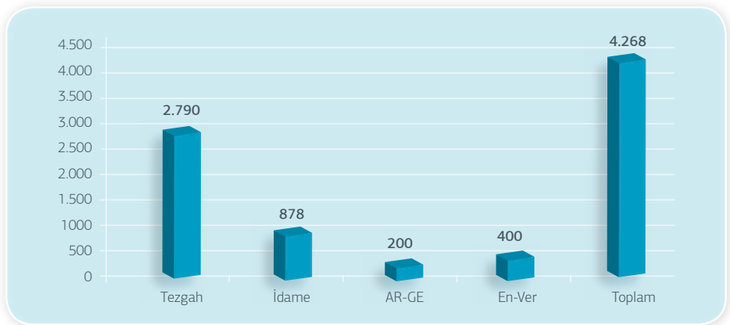
(2011 yılı fiyatlarıyla)

| YATIRIM | 2011 YILI PROGRAM | 2012 YILI PROGRAM | 2013 YILI PROGRAM |
|---|---|---|---|
| (BİN TL) | 4.524 | 4.512 | 4.530 |

## 2010 YILI YATIRIM PROGRAMI VE GERÇEKLEŞMELERİ

(01.10.2010)

| | ÖDENEK |
|---|---|
| TEZGÂH VE TESİS YENİLEME PROJESİ | 2.790 |
| İDAME VE YENİLEME PROJESİ | 878 |
| YENİ NESİL YÜK VAGON AR-GE PROJESİ | 200 |
| EN-VER PROJESİ | 400 |
| TOPLAM | 4.268 |




Grafik 13. *2010 Yılı Yatırım Programı ve Gerçekleşmeleri*

## TEZGÂH VE TESİS YENİLEME PROJESİ

Proje ile bir yandan yeterli kaliteye ve özellikle UIC tarafından demiryolu araç, gereç ve donanımlarında sağlanması şart koşulan özelliklere ulaşılması, diğer yandan da teknik ve ekonomik ömrünü doldurmuş tezgâh ve tesislerin bir proje dahilinde yenilenmesi ve günümüz teknolojisine uygun vagonların imali hedeflenmektedir.

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

Bahsi geçen projeyle vagon üretimini ihracata yönelik olarak sürdürmeyi hedefleyen şirketimizin bu alandaki ihtiyaçlarını karşılamak amaçlanmıştır.

2010 yılında alınması programlanan tezgâhlar;

| 2010 YILINDA ALINMASI PROGRAMLANAN TEZGÂHLAR | MİKTAR (ADET) | TAHMİNİ TUTAR (BİN TL) |
|---|---|---|
| Robot kaynaklı boji imalat sistemi | 1 | 1550 |
| Boji kumlama tesisi | 1 | 1010 |
| Hidrolik test presi (150 ton) | 1 | 75 |
| Üniversal mukavemet test cihazı | 1 | 150 |
| Plazma kesme makinesi | 1 | 5 |
| | TOPLAM | 2.790 |

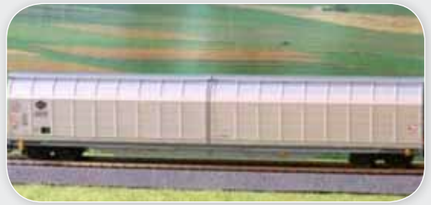
## İDAME VE YENİLEME PROJESİ

Şirketin vagon üretim ve onarım çalışmalarında ihtiyaç duyduğu büyük bakım- onarım işleri, küçük çaplı alet-cihaz-donanım ihtiyacı, kalıp-kolaylık ihtiyacı, ürün geliştirme için küçük çaplı proje-hizmet-donanım ihtiyacı, küçük çaplı bilgisayar yazılım-donanım ihtiyacı temin edilecektir.

| | Tutarı (Bin TL) |
|---|---|
| Küçük çaplı alet cihaz ve donanımlar | 398 |
| Büyük bakım ve onarım işleri | 215 |
| Küçük çaplı bilgisayar yazılım ve donanım temini | 135 |
| Ürün geliştirme için küçük çaplı proje, hizmet ve donanım temini | 50 |
| Kalıp kolaylık işleri | 80 |
| TOPLAM | 878 |

## YENİ NESİL YÜK VAGON AR-GE PROJESİ

2009 yılında başlanan Habbllnss tipi yük vagonu prototip üretim çalışması ve yeni tip kaynaksız tampon çalışmaları devam ettirilecektir. 2010 yılı ödeneği 200 bin TL



Kapasitesi : 65.000 kg
Darası : 25.000 kg
Hacmi : 140 m³
Şasi Boyu : 20.460 Mm
Uzunluk : 21.700 Mm
Dingil Yükü : 22,5 ton



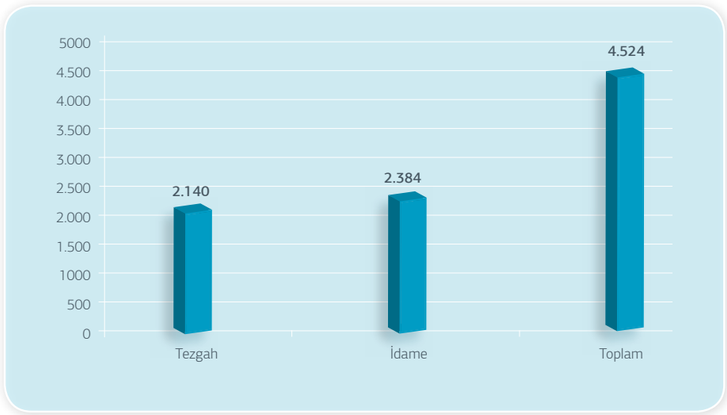

## EN-VER PROJESİ

Bu proje ile enerji tasarrufu sağlanarak vagon onarım ve üretim birim maliyetlerine yansıyan enerji giderleri azalacaktır. Ülkemizin enerji verimliliğine katkı sağlanacaktır. Şirketimizce yürütülen çalışma sayesinde atmosfere sera gazı salınımında azalma yaşanacağından çevre kirliliğinin önüne geçilmesi hususuna önemli ölçüde katkı sağlanacaktır.

2010 Yılı ödeneği 400 bin TL

## 2011 YILI YATIRIM PROGRAMI

| | 2011 Teklifi |
|---|---|
| Tezgâh ve Tesis Yenileme Projesi | 2.140 |
| İdame ve Yenileme Projesi | 2.384 |
| Toplam | 4.524 |




Grafik 14. *2011 Yılı Yatırım Program*

## 2003-2010 YATIRIM GERÇEKLEŞMELERİ

| YILLAR | 2003 YILI | 2004 YILI | 2005 YILI | 2006 YILI | 2007 YILI | 2008 YILI | 2009 YILI | 2010 YILI |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ÖDENEK | 3.300 | 2.800 | 3.080 | 3.250 | 3.500 | 3.600 | 4.000 | 4268 |
| GERÇ. | 498 | 2348 | 2005 | 2538 | 2726 | 3374 | 3.554 | 2.819* |
| GERÇ. % 'Sİ | 15,1 | 83,9 | 65,1 | 78,1 | 77,8 | 94 | 88,8 | 66,04 |

**01.10.2010 Tarihi itibariyle siparişe bağlanan yatırım ihtiyaçları gerçekleşmeye dahil edilmiştir.*

## YATIRIM KAPSAMINDA SON YILLARDA TEMİN EDİLEN TEZGÂH VE TESİSLERDEN BAZILARININ FOTOĞRAFLARI

**CNC (C Eksenli) Torna Tezgahı**



**CNC Dik Tekerlek Torna Tezgahı**



**CNC Torna Tezgahı**



**CNC Dik Tekerlek Torna Tezgahı**



**CNC Isıl Kesme Tezgahı**



**CNC Tekerlek Torna Tezgahı**



**Triblivalf Test Cihazı**



**Rigülatör Test Cihazı**



**Basınçlı Hava Üretim Kompresörü**



**Asetilen Üretim Tesisi**



**Spektro Analiz Cihazı**



**Fren Test Holü**



**Orta Gerilim Şalt Tesisi**



**Kumlama Ünitesi**



**Boyama Ünitesi**



**Kurutma Ünitesi**



**Server Merkezi**





**Elektronik Vagon Kantarı**





**Elektrikli Kriko**





## ŞİRKETİN SON 7 YILLIK PERSONEL VERİMLİLİĞİ

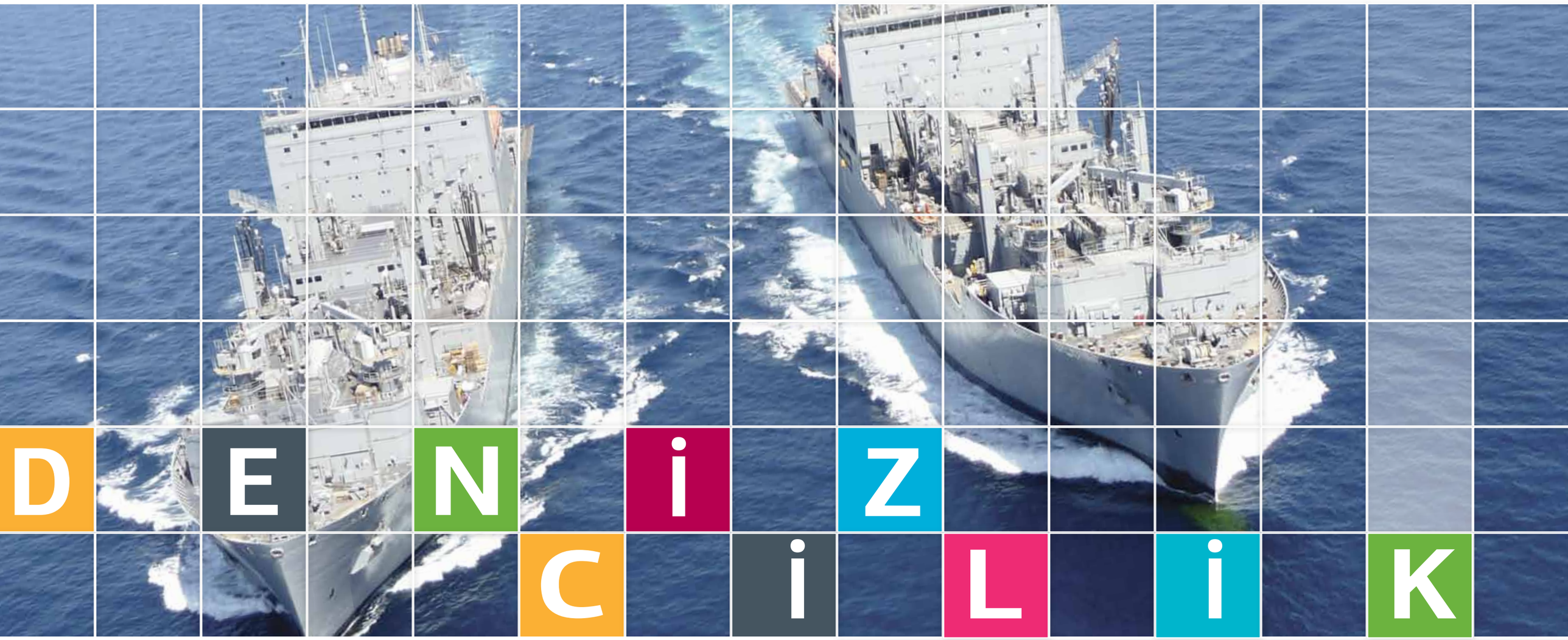
| Yıllar | Memur | İşçi | Vagon Üretim (Adet) | Vagon Onarım (Adet) | Eşdeğer Vagon Onarım (Adet) | 1 İşçinin Vagon Onarım Performansı |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **2003** | 329 | 1.516 | 135 | 2.649 | 3.189 | 2,10 |
| **2004** | 305 | 1.457 | 15 | 2.770 | 2.830 | 1,94 |
| **2005** | 288 | 1.438 | 306 | 1.750 | 2.972 | 2,06 |
| **2006** | 308 | 1.412 | 418 | 2.157 | 3.829 | 2,71 |
| **2007** | 302 | 1.363 | 574 | 1.760 | 4.056 | 2,98 |
| **2008** | 297 | 1.291 | 604 | 2.282 | 4.698 | 3,64 |
| **2009** | 291 | 1.234 | 700 | 2.385 | 5.185 | 4,20 |




Grafik 15. *Personel Verimliliği*

Son yılarda 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 Birliği'nin ve önemli kargo firmalarının Çin'in güneyi ve Hindistan'a yapılan yük taşımacılığını demiryolu ile yapma planları, ülkemizi de bu konuda bir köprü durumuna getirmiştir. Önümüzdeki yıllarda söz konusu demiryolu hattının işletilmeye başlanması ile birlikte oldukça büyük miktarda yük vagonu ihtiyacı doğacaktır. TÜDEMSAŞ, bu pazarda üzerine düşen payı alma noktasında 2008 yılından itibaren yukarıda zikredilen vagonlarının daralarının hafifletilerek, yük taşıma kapasitelerinin arttırılması hususunda AR-GE çalışmalarına hız vermiştir. Şirketimiz son yıllarda yaptığı yatırımlarla bu taleplerin karşılanması için yoğun olarak çalışmalarını sürdürmektedir.


DENİZCİLİK

# DENİZYOLU SEKTÖRÜ

Jeopolitik açıdan önemli bir konumda bulunan ülkemiz, Anadolu Yarımadası'nın elverişli iklim koşulları nedeniyle tarihi çağlardan itibaren çeşitli uygarlıkların kurulduğu ve geliştiği bir alan olmuş, Doğu ile Batı medeniyetleri arasında köprü vazifesi görmüştür. Bu durum ticaretin, dolayısıyla deniz ticaretinin gelişmesini sağlamıştır.

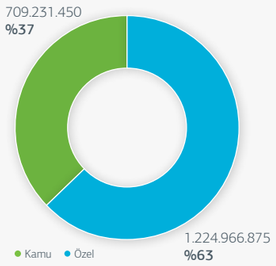
Denizden yararlanabilen toplumlar, denizin verdiği sonsuz nimetler, imkânlar ve çıkarlar yardımıyla yeni medeniyetleri oluşturmuşlar ve gelişim kaydetmişlerdir. Diğer toplumlar, bu gelişmelerden ve oluşan yeni medeniyetlerden çoğu zaman deniz yolu ile faydalanmışlardır. Denizyolu, demiryolu ulaşımına göre 3,5 kat, karayolu ulaşımına göre 7 kat, havayolu ulaşımına göre 22 kat daha ucuz ve bunun yanı sıra ton/mil bazında en çevre dostu ulaşım türüdür. Denizcilik sektörümüzü geliştirmemiz, dış ticaretimizin gelişmesi, ekonomimizin dışa açılarak dünya ekonomisiyle bütünleşmesi ve diğer ekonomik hedeflerimizin gerçekleşmesi açısından son derece olumlu etkilerde bulunacaktır. Dolayısıyla Bakanlığımızca bu yönde önemli çalışmalar gerçekleştirilmektedir.

## ÖTV'SIZ YAKIT UYGULAMASI

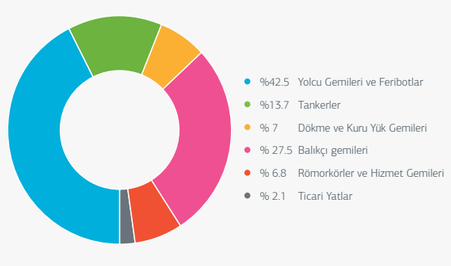
Denizciliğin gelişmesi ve karayolu ağırlıklı dahili taşımacılığın denizyoluna kaydırılması amacıyla, 16 Temmuz 2003 tarihli Bakanlar Kurulu Kararı ve Maliye Bakanlığı'nın 31.12.2003 tarihinde yayımlanan 6 Seri Numaralı Özel Tüketim Vergisi Genel Tebliği ile deniz araçlarında Özel Tüketim Vergisi İndirilmiş Yakıt Uygulaması 01 Ocak 2004 tarihinde başlamıştır.

Uygulamadan, kabotaj hattında çalışan yük, yolcu, balıkçı, bilimsel araştırma gemileri ve ticari yatlar ile hizmet araçları yararlanmaktadır. Ayrıca, 2009 yılı itibariyle bu kapsama iç sularda faaliyet göstermekte olan kamuya ait yük ve yolcu gemileri de dahil edilmiştir.

ÖTV'siz yakıt uygulamasının başladığı 1 Ocak 2004 tarihinden 30 Eylül 2010 tarihine kadar, toplamda 1 milyar 934 milyon TL ÖTV tahsil edilmeyerek sektöre önemli ölçüde destek sağlanmıştır.




*Sektöre Sağlanan Destek Miktarı 2004-2010 (TL)*




*Gemi Cinslerine Göre ÖTV'siz Yakıt Kullanım Oranı 2004-2010*

30 Eylül 2010 itibariyle, kullanılan ÖTV'siz yakıt miktarının gemi cinsleri bazında dağılımına bakıldığında; en büyük payı %42,5'lik oranla yolcu gemileri ve feribotların aldığı, en düşük payı ise %2,1'lik oranla ticari yatların aldığı görülmektedir. Balıkçı gemilerinin payı ise %27,9 olarak gerçekleşmiştir.

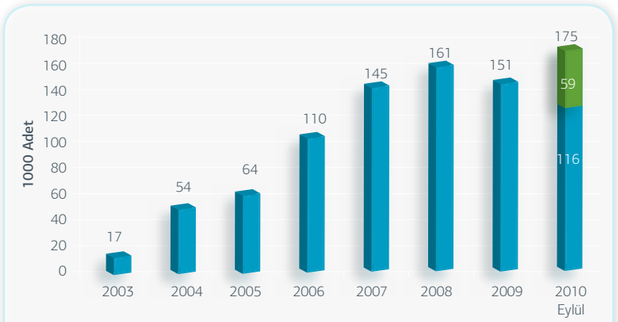
## DENİZYOLU TAŞIMACILIĞINDAKİ GELİŞMELER

En ucuz ve çevre dostu olan denizyolu ulaşımının teşvik edilmesini sağlayan ÖTV'siz Yakıt Uygulaması karayolu trafiğini büyük ölçüde denize kaydırmıştır.

Denizyolu taşımacılığının geliştirilmesi için alınan önlem ve düzenlemeler neticesinde yapılan uygulamayla; Marmara Denizi'nde birçok yeni hat kurulmuş, mevcut hatlarda ise araç ve yolcu taşıma kapasiteleri artmıştır.



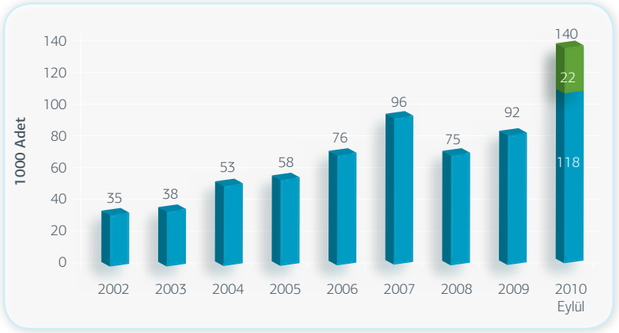

**Ambarlı-Bandırma Hattında** özellikle yük taşıyan ağır vasıtaların taşınmasında 2003 yılına göre 2009 yılında %810 artış gerçekleşmiş olup 2010 yılında %958 artış beklenmektedir.




*(*) 2002 yılı verileri bu hattın Eylül 2002'de açılması nedeniyle verilememiştir.*

Grafik 1. Ambarlı-Bandırma Hattında Taşınan Araç Sayısı

**Tekirdağ-Bandırma, Barbaros-Erdek-Karabiga Hatlarında** yapılan araç taşınmasında 2002 yılına göre 2009 yılında %159 artış gerçekleşmiş olup 2010 yılında %295 artış beklenmektedir.




Grafik 2. Tekirdağ-Bandırma, Barbaros-Erdek-Karabiga Hatlarında Taşınan Araç Sayısı

**İstanbul-Güney Marmara Hatları (Yenikapı-Yalova, Yenikapı-Bandırma, Pendik-Yalova, Yenikapı-Mudanya);** Bu hatlarda yapılan araç taşınmasında 2002 yılına göre 2009 yılında %146 artış gerçekleşmiş olup 2010 yılında %150 artış beklenmektedir.




Grafik 3. İstanbul-Güney Marmara Hatları (Yenikapı-Yalova, Yenikapı-Bandırma, Pendik-Yalova, Yenikapı-Mudanya) Taşınan Araç Sayısı

Bu hatlarda taşınan yolcu sayısında ise 2002 yılına göre 2009 yılında %115 artış gerçekleşmiş olup 2010 yılında %112 artış beklenmektedir.



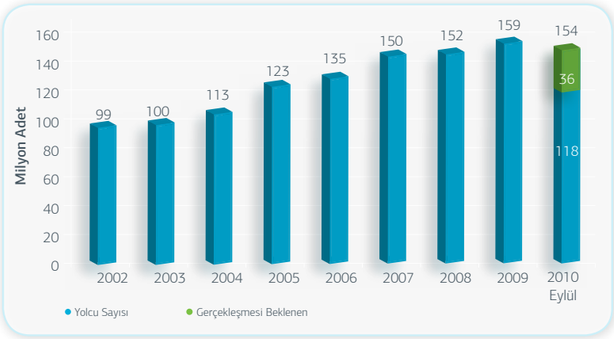

Grafik 4. İstanbul-Güney Marmara Hatları (Yenikapı-Yalova, Yenikapı-Bandırma, Pendik-Yalova, Yenikapı-Mudanya) Taşınan Yolcu Sayısı

## Kabotaj Hattında Taşınan Yolcu ve Yolcu x Mil Miktarı

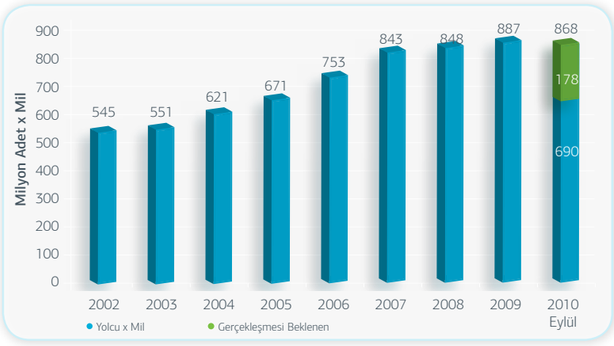
Kabotaj hattında taşınan yolcu miktarında 2002 yılına göre 2009 yılında %61, yolcu x mil miktarında ise %63 artış gerçekleşmiş olup 2010 yılında ise yolcu miktarında %56, yolcu x mil miktarında %59 artış beklenmektedir.

## Kabotaj Hattında Taşınan Araç ve Araç x Mil Miktarı

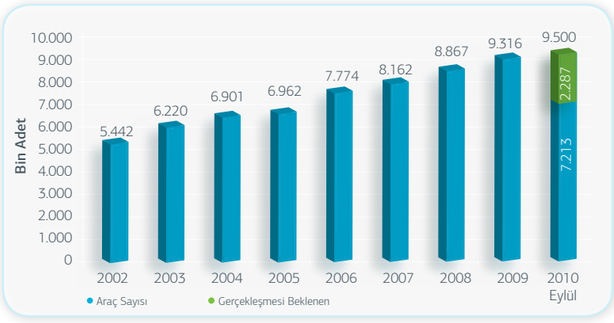
Kabotaj hattında taşınan araç miktarında 2002 yılına göre 2009 yılında %71, araç x mil miktarında ise %163 artış gerçekleşmiş olup 2010 yılında ise araç miktarında %75, araç x mil miktarında %174 artış beklenmektedir.



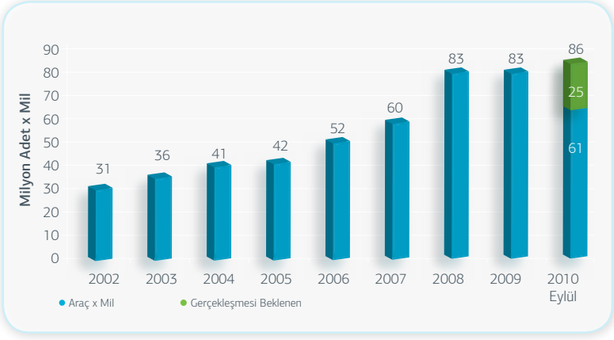

Grafik 5. Kabotaj Hattı Taşınan Yolcu Sayısı




Grafik 6. Kabotaj Hattı Taşınan Yolcu x Mil Miktarı



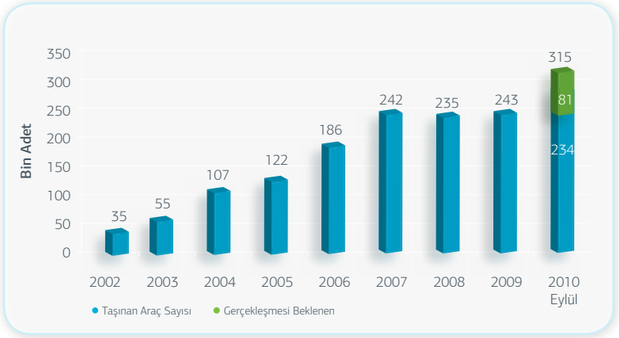

Grafik 7. Kabotaj Hattı Taşınan Araç Sayısı




Grafik 8. Kabotaj Hattı Taşınan Araç x Mil Miktarı

## Yük taşıyan ağır vasıtaların (kamyon/tır) karayolu trafiği denize kaydırılmıştır

Özellikle yük taşıyan ağır vasıtaların (kamyon/tır) İstanbul trafiğine girmeden Anadolu'dan Trakya'ya ve Trakya'dan Anadolu'ya geçişlerinde denizyolunu kullanması sonucu, 2002 yılına göre 2009 yılında taşınan ağır vasıta sayısında %584 artış gerçekleşmiş olup 2010 yılında %788 artış beklenmektedir.




Grafik 9. Denizyoluyla Taşınan Ağır Vasıta Sayısı

## Kabotaj Hattında Yük Taşımacılığı (Ton)

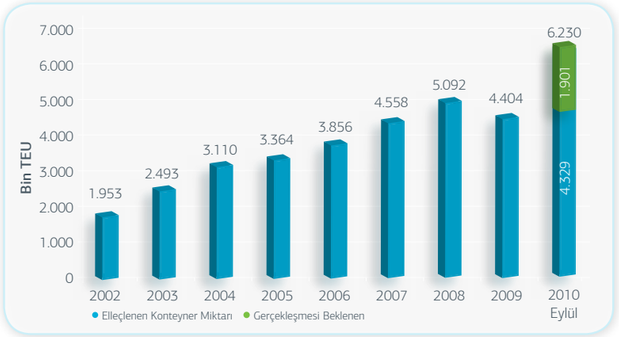
Ülke genelinde kabotaj taşımacılığında, elleçlenen yük miktarlarında 2002 yılına göre 2009 yılında %31 artış gerçekleşmiş olup 2010 yılında ise %36 artış beklenmektedir.




Grafik 10. Kabotaj Hattında Yük Taşımacılığı

## Konteyner Taşımacılığı

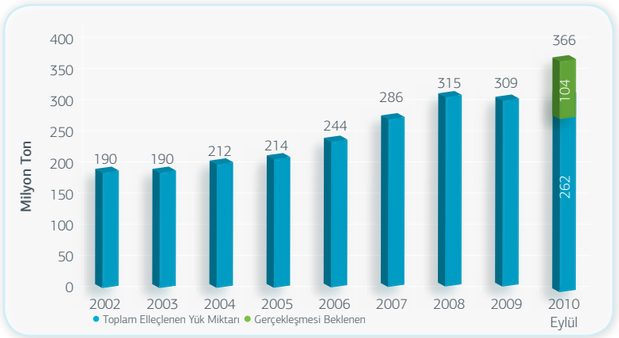
Limanlarımızda işlem gören toplam konteyner miktarında (TEU bazında), 2002 yılına göre 2009 yılında %125 artış gerçekleşmiş olup 2010 yılında ise %219 artış beklenmektedir.




Grafik 11. Toplam Konteyner Elleçmesi

## Limanlarımızda Elleçlenen Yük (Ton)

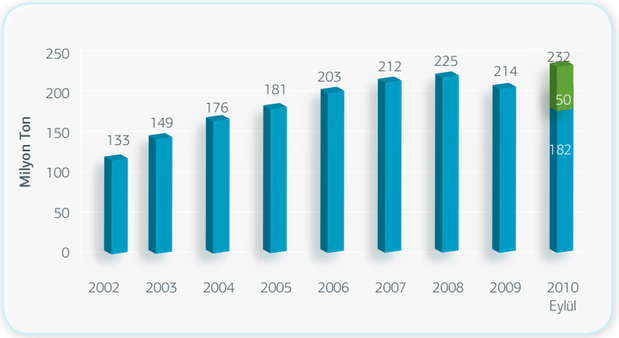
Limanlarımızda elleçlenen yük miktarında 2002 yılına göre 2009 yılında %63 artış gerçekleşmiş olup 2010 yılında ise %92 artış beklenmektedir.




Grafik 12. Limanlarımızdaki Toplam Konteyner Elleçmesi

## Denizyolu Dış Ticaret Taşımaları

Denizyolu dış ticaret taşımalarında 2002 yılına göre 2009 yılında ithalatta %56, ihracatta %72 artış gerçekleşmiş olup 2010 yılı sonunda ithalatta %69, ihracatta %86 artış beklenmektedir.




Grafik 13. Denizyolu Dış Ticaret Taşımaları İthalat-İhracat Toplamı

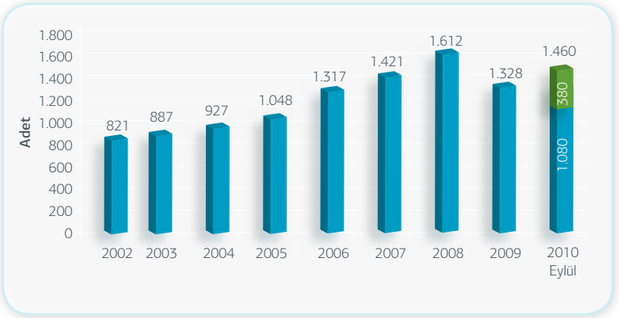
## Limanlarımıza Gelen Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayısı

Liman, fener ve tahlisiye ücretlerinde yapılan indirimler neticesinde limanlarımıza büyük tonajlı gemilerin gelmesine bağlı olarak limanlarımızı ziyaret eden kruvaziyer yolcu sayısında 2002 yılına göre 2009 yılında %346, limanlarımıza uğrayan kruvaziyer gemi sayısında ise %62 artış gerçekleşmiş olup 2010 yılında kruvaziyer yolcu sayısında %441, kruvaziyer gemi sayısında %78 artış beklenmektedir.

Günümüzde kruvaziyer turizmin gelişmesi nedeniyle kruvaziyer gemilerin kapasiteleri artmakta ve limanlarımızı ziyaret eden kruvaziyer gemi sayısı fazla artmıyor görünmekle beraber gemilerin büyüklüğü nedeniyle kruvaziyer yolcu sayısında büyük bir artış yaşanmaktadır.




Grafik 14. Kruvaziyer Yolcu Sayısı




Grafik 15. Kruvaziyer Gemi Sayısı

## Yurt Dışı Bağlantılı Ro-Ro Hatları

Yurt dışı bağlantılı devam eden Ro-Ro seferlerine ilave olarak 2009 yılında Mersin-Trieste, 2010 yılında Tekirdağ-Toulon ve Pendik/Ambarlı-Marsilya olmak üzere 3 yeni hat açılmıştır. Uluslararası düzenli Ro-Ro hatlarında taşınan araç sayısında 2002 yılına göre 2009 yılında %33 artış gerçekleşmiş olup 2010 yılında ise %64 artış beklenmektedir.




Grafik 16. Ro-Ro Gemileri ile Taşınan Araç Sayısı

# DENİZ TİCARET FİLOSU

**Sicillere Kayıtlı Gemi Sayısı (150 GT ve üzeri)**

2010 Eylül ayı itibariyle, sicillere kayıtlı deniz ticaret filomuz 2002 yılına göre adet bazında %49, GT bazında %18, DWT bazında ise %4 artış gerçekleşmiştir.




Grafik 17. Türk Bayraklı Filo-Adet Gelişimi




Grafik 18. Türk Bayraklı Filo-GT Gelişimi




Grafik 19. Türk Bayraklı Filo-DWT Gelişimi

**Türk Sahipli Deniz Ticaret Filosu**

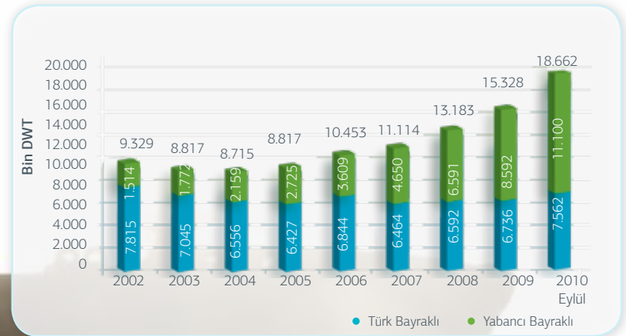
Türk sahipli deniz ticaret filosunda (1000 GRT ve üzeri); 2010 yılı Eylül ayı itibariyle 2002 yılına göre adet bazında %161, tonaj bazında %100 oranında artış gerçekleşmiştir.

Kaynak: ISL & Fairplay

Türk sahipli deniz ticaret filosu dünya sıralamasında 2008 yılında 17'nci sırada iken, 2009 yılında 16'ncı sıraya yükselmiştir.




Grafik 20. Türk Bayraklı Filo-GT Gelişimi




Grafik 21. Türk Bayraklı Filo-DWT Gelişimi

## ÜLKE FİLOLARININ DWT BAZINDA DÜNYA SIRALAMASI

(1.000 GT ve üzeri)

| | | | 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.A.E. | 38 | 631 | 1 | 17,5 | 298 | 8.233 | | 53 | 21,2 | 336 | 8.864 | 54 | 20,8 | 3 | 92,9 |
| 23 | 25 | KIBRIS RUM Y. | 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: ISL-Ocak 2009*

# GEMİ ACENTELİĞİ

Limanlarımıza gelen gemilere verilen hizmetler kapsamında, daha önce bir mevzuata tâbi olmaksızın yürütülen acentelik uygulamaları 2005 yılında çıkarılan "Gemi Acenteleri Hakkında Yönetmelik" ile düzene kavuşturulmuştur.

**Buna bağlı olarak 30.09.2010 itibariyle;**

- 825 acente ve 176 acente şubesi yetkilendirilmiştir,
- 3241 acente personeline personel tanıtım kartı düzenlenmiştir,
- 1019 acente personeli eğitim programına alınarak sertifikalandırılmıştır.

## KABOTAJ TAŞIMACILIĞININ ARTIRILMASI İÇİN YAPILANLAR

Kabotaj hattında denizyolu ile yapılan yük ve yolcu taşımacılığının geliştirilmesi, özellikle karayolu trafiğinin denizlere kaydırılması veya kombine taşımacılık vasıtasıyla karayolu kullanımının azaltılması ile mevcut imkan ve kabiliyetlerin tespit edilerek sektörün uygun yerlerde ve uygun şartlarla yatırım yapmasına rehber olmak amacıyla 2005 yılında başlatılan "Kabotaj Taşımacılığı Saha Etüt Çalışması" konulu proje 2007 yılında tamamlanmış olup sektörün yararlanması için Denizcilik Müsteşarlığı web sayfasında kullanıma açılmıştır.

Kabotaj dahilinde yolcu ve araç taşımacılığı yapmak için ağırlıklı olarak Marmara Denizi ve Türk Boğazları bölgesinde 40 farklı hatta 104 gemiye hat izni verilerek düzenli taşımacılığa geçilmiştir.

Kabotaj taşımacılığını geliştirmek için hazırlanan kabotaj yüklerinin transit yüklerle birlikte aynı gemide taşınmasına ve limanlarda elleçlenmesine yönelik kolaylaştırıcı hususları içeren "Türkiye Limanları ve İskeleleri Arasında Deniz Taşıtlarıyla Yapılan Yükleme, Taşıma ve Boşaltmalarda Gümrük Gözetim ve Denetimi Usul ve Esaslarına İlişkin Tebliğde Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ" 20.03.2008 tarihli ve 26822 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Böylece, kabotaj yükleriyle transit yüklerin birlikte aynı gemide taşınmasına ve aynı limanda elleçlenmesine yönelik uygulamalar başlatılmıştır.

## LİMAN HİZMETLERİ TARİFESİ

AB ve Akdeniz Havzası ülkeleri ile rekabet edilmesini teminen bu ülkelere göre çok yüksek olan ülkemizin liman ücret tarifelerinde yaklaşık olarak %50 indirim yapılmış ve uygulama 1 Ağustos 2003 tarihinde başlamıştır. Kabotaj taşımacılığında yaklaşık %75'e varan indirim sağlanarak komşu ülkelerle rekabet ortamı oluşturulmuştur. Bu sayede limanlarımızda elleçlenen yük miktarında ciddi bir artış meydana gelmiş ve bu da işletme gelirlerine yansımıştır. TDİ tarifelerinde yaklaşık %50 oranında bir indirim yapılarak ülkemiz limanlarında uygulanmak üzere 01.08.2003 tarihinden itibaren geçerli liman hizmet tarifeleri yayımlanmıştır. Ayrıca liman, fener ve tahlisiye ücretlerinde indirimler yapılarak deniz taşımacılığının geliştirilmesinde önemli katkı sağlanmıştır.



Liman ücret tarifeleri yanında fener ücretlerinde %30, turist gemilerinde (kruvaziyer) ve kabotaj hattında çalışan gemiler için sağlık rüsumunda %50 indirim yapılarak deniz taşımacılığının geliştirilmesinde önemli katkı sağlanmıştır.

## Gemi ithali kolaylaştırılmıştır

Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu'nda yapılan değişiklik ile yurt dışından ithal edilecek gemilerdeki 12.000 DWT olan tonaj sınırı 3.000 DWT'a, yolcu gemileri ile özel maksatlı, özel yapılı gemilerde ise; 499 GT sınırı 300 GT'a indirilmiştir.

Yurt dışından alınıp, Türk Uluslararası Gemi Sicili'ne (TUGS) kaydedilecek gemilerin yurda gelmeden kaydedilebilmesi imkanını sağlayan yönetmelik 17.09.2006 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa Tesislerinin Teşviki Hakkındaki Kanun uygulamasına ilişkin yönetmelik sektörün ihtiyaçlarına ve günün değişen koşullarına göre değiştirilmiş olup, tüm tonaj sınırlamaları ve özel maksatlı/özel yapılı gemi tanımı kaldırılmıştır.

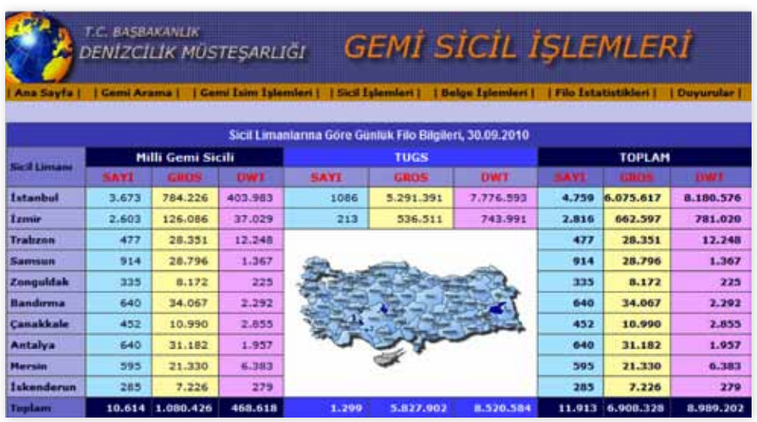
## Türk Ticaret Kanunu'nda yeni düzenlemeler yapılmıştır

Türk Ticaret Kanunu'nun 824. maddesinde yapılan değişiklik ile, daha önce en çok iki yıl olan geçici Türk bayrağı çekme izni süresi, geminin sözleşme ile bırakıldığı süre ile sınırlı olarak uzatılmıştır.

Türk Ticaret Kanunu'nun 851. maddesinde yapılan değişiklik ile, gemi siciline kayıtlı bir geminin gemi sicilinden terkin edilebilme sebepleri arasına, geminin yurt dışında cebri icra mahkeme kararı ile bir yabancıya satılması hali de eklenmiştir.

## 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 |

Sicil Limanlarına Göre Günlük Filo Bilgileri, 30.09.2010

| Sicil Limanı | Milli Gemi Sicili | | | TUGS | | | TOPLAM | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | SAYI | GROS | DWT | SAYI | GROS | DWT | SAYI | GROS | DWT |
| İstanbul | 3.673 | 784.226 | 403.983 | 1086 | 5.291.391 | 7.776.593 | 4.759 | 6.075.617 | 8.180.576 |
| İzmir | 2.603 | 126.086 | 37.029 | 213 | 536.511 | 743.991 | 2.816 | 662.597 | 781.020 |
| Trabzon | 477 | 28.351 | 12.248 | | | | 477 | 28.351 | 12.248 |
| Samsun | 914 | 28.796 | 1.367 | | | | 914 | 28.796 | 1.367 |
| Zonguldak | 335 | 8.172 | 225 | | | | 335 | 8.172 | 225 |
| Bandırma | 640 | 34.067 | 2.292 | | | | 640 | 34.067 | 2.292 |
| Çanakkale | 452 | 10.990 | 2.855 | | | | 452 | 10.990 | 2.855 |
| Antalya | 640 | 31.182 | 1.957 | | | | 640 | 31.182 | 1.957 |
| Mersin | 595 | 21.330 | 6.383 | | | | 595 | 21.330 | 6.383 |
| İskenderun | 285 | 7.226 | 279 | | | | 285 | 7.226 | 279 |
| Toplam | 10.614 | 1.080.426 | 468.618 | 1.299 | 5.827.902 | 8.520.584 | 11.913 | 6.908.328 | 8.989.202 |

Sicillere ve Bağlama Kütüğü'ne kaydedilecek gemilere verilecek adların onayı ve kayıtlı olanların adlarının değiştirilmesi taleplerinin internet üzerinden yapılmasını sağlayan "Gemi İsim Talebi ve Onayı" programı 07.02.2007 tarihinde devreye alınmıştır. Bu programla, gemiye verilmesi düşünülen ilk isim talebi, onayı ve mevcut ismin değiştirilmesi elektronik ortamda yapılmaktadır.

Sicillere kayıtlı gemilerin sicil bilgileri 06.06.2007 tarihinde devreye alınan "Gemi Sicil Bilgi Sistemi" adlı program ile elektronik ortama aktarılmıştır. Sicil işlemleri ve sicil belgelerinin (gemi tasdiknamesi, satış belgesi, terkin belgesi ve kütük kayıt örneği) hazırlanması elektronik ortamda gerçekleştirilmektedir. Sicillerimize kayıtlı tüm gemilerimiz program üzerinden takip edilebilmekte, filo istatistikleri anlık olarak alınabilmektedir.

## LİMAN YÖNETİM BİLGİ SİSTEMİ (LYBS) PROGRAMI



Türkiye Limanlarında ve Kıyı Alanlarında Deniz Güvenliğinin Geliştirilmesi adlı AB kaynaklı eşleşme projesinin teknik yardım bölümü altında yazılımı tamamlanan yeni Liman Yönetimi Bilgi Sistemi (LYBS) 1 Ocak 2010 tarihi itibariyle yetkili acenteler, liman başkanlıkları ve kılavuzluk teşkilatlarınca kullanılmaya başlanmıştır.

Bu yazılım, limanlarımızda her türlü gemi ve yük hareketleri, deniz trafiği düzeni, limancılık, liman çıkış belgesi gibi gemi belge ve işlemleri ile acente ve kılavuzluk işlemlerini kapsamaktadır.



Liman Bilgi Yönetim Sistemi (LBYS) ile, acente tarafından gemi tanım bilgileri, sefer bilgileri kısmı doldurularak, ordino ve liman çıkış belgesi talep edilmekte, bu talepler liman başkanlığı tarafından onaylandıktan sonra kılavuzluk teşkilatına ilişkin oluşturulan bölümden geminin kalkış ve ayrılışına ilişkin verilerin yine sisteme girişi sağlanarak, acente, liman ve kılavuzluk teşkilatına yönelik verilere, birbiriyle bağlantılı bir şekilde aynı programda, fakat her birinin farklı pencerelerden yetkili kişilere verilen şifrelerle erişilmesi sağlanmaktadır.

**Uygulama ile;**

- Türkiye karasularında yanaşma belgesi (ordino) ve liman çıkış belgesi (LÇB), sistem tarafından online olarak oluşturulmaktadır.
- Gemi yanaşma ve kalkış işlemleri bir iş akışına kavuşturulmuştur.
- Limanda yürütülen gemi işlemleri ile ilgili bilgiler; liman, acente ve kılavuzluk teşkilatlarına aynı anda ulaşmakta ve detaylandırılmış bilgi paylaşımı ile işlem süreleri kısalmaktadır.
- Denizcilik Müsteşarlığı bünyesinde bulunan diğer servislerle (e-Tahsilat, Hedefleme, Gemi Sicil, Gemi Sabıka, Gemiadamları Belge Sorgulama, Mernis) entegrasyon sağlanarak bilgi paylaşımı ve doğruluğu maksimum seviyeye çıkartılmıştır.







## LYBS Kapsamı Dışında Kabotajda Yolcu ve Araç Taşımacılığı İstatistikleri Oluşturma Programı

Marmara havzasında ve İzmir'de hat izni alarak liman çıkış belgesi almaksızın sefer yapan gemilerden yolcu, araç ve araç içi yüklere ilişkin istatistiklerin ilgili firmalardan temin edilmesine yönelik Denizcilik Müsteşarlığınca geliştirilen yazılım 01.07.2009 tarihinde devreye alınmıştır.

## Bağlama Kütüğü

Özel teknelerden alınan MTV'nin çok yüksek olması amatör denizciliğin gelişmesi önünde büyük bir engeldi. Bu olumsuzluk nedeniyle amatör tekne sahipleri, teknelerini yabancı ülke sicillerine kaydedip yabancı bayrakla sahillerimizde ve marinalarımızda bulunmakta idiler. Amatör denizciliğin geliştirilmesi ve söz konusu olumsuz durumun düzeltilmesi için yapılan çalışmalar neticesinde 15.05.2009 tarihinde Resmi Gazete'de yayımlanan 5897 sayılı Kanun'la, amatör teknelerden alınan MTV kaldırılmıştır. Öte yandan söz konusu kanunla bu kapsamdaki teknelerin Bağlama Kütüklerine kaydı zorunlu hale gelmiştir.

**Yeni uygulama ile;**

- Teknelerden MTV kaldırılmıştır.
- Noter satışına gerek olmaksızın tarafların liman veya yetkili belediye başkanlıkları huzurunda imzalayacakları satış sözleşmesi ile teknelerin mülkiyet devir işlemleri kolaylaştırılmıştır.
- Münhasıran deniz taşımacılığı ve balıkçılık faaliyetinde kullanılan gemi, deniz ve iç su araçları ile 5 metreden küçük tekneler ruhsatname ve vize harçlarından muaf tutulmuştur.
- Bağlama kütüğüne kayıtlı ve geçerli ruhsatnameye sahip gemi, deniz ve iç su araçları, her türlü gemi sağlık resmi ve fener ücretinden muaf tutulmuştur.

Uygulama neticesinde, Türk sahipli olup, yabancı bayrakta bulunan özel teknelerden 1.237 adedinin Türk bayrağına geçişleri sağlanmıştır.

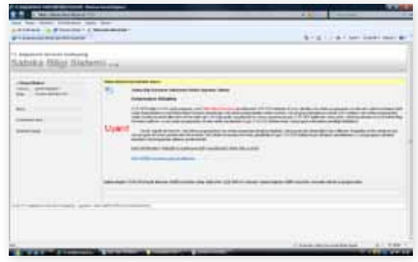


## Bağlama Kütüğü Bilgi Sistemi

Bağlama Kütüğüne kaydedilecek teknelerin kayıt işlemlerini gerçekleştirmek üzere "Bağlama Kütüğü Bilgi Sistemi" 1 Temmuz 2009 tarihi itibariyle devreye alınmış olup, söz konusu kayıt işlemleri liman ve yetkili belediye başkanlıkları tarafından elektronik ortamda yapılmaktadır.

Bağlama Kütüğüne, 30.09.2010 tarihi itibariyle **47.500** adet tekne kaydı yapılmıştır.

## SABIKA BİLGİ SİSTEMİ



Yeni Sabıka Bilgi Sistemi 13.01.2010 tarihinde devreye alınmıştır.

**Yeni uygulama ile;**

- Seferden men kararı hangi birime hitaplı gelmiş ise ilgili birim tarafından Sabıka Bilgi Sistemi'ne giriş yapılmaktadır.
- Seferden men'in kaldırılmasına yönelik karar hangi birime gelmiş ise o birim tarafından kaldırılmaktadır.

## TÜM TEKNELER ELEKTRONİK ORTAMDA KAYIT ALTINA ALINMAKTADIR

Tüm tekne kayıtlarının (Sicillere ve Bağlama Kütüğüne) elektronik ortamda yapılıyor olması, eski defter kayıtlarının elektronik ortama alınması ve elektronik ortamdaki kayıtların güncellenmesinin 2010 yılı sonuna kadar tamamlanmasıyla, 2011 yılı başından itibaren her türlü sorgulama ve takyidat elektronik ortamda yapılabilecektir.

Denizcilik Müsteşarlığı ile ilgili karar verici kurumlar arasında yapılacak protokollerle;

- Malvarlığı araştırmaları,
- Haciz, ipotek, seferden men vb. kararların ifası, elektronik ortamda ilgili karar verici kurumlarca yapılabilecektir.

## ELEKTRONİK HİZMETLER

Toplam 35 alanda online hizmet verilmekte olup 7 adedi e-Devlet kapısından, 28 adet hizmet ise e-Denizcilik kapsamında sunulmaktadır.

### A. e-Devlet Kapısına Entegre Çalışan Projeler:

**e-Tahsilat Projesi:** Denizcilik Müsteşarlığı'na yapılan tüm ödeme işlemlerinde tahakkukların otomatik olarak hesaplanarak bankalara e-Devlet Kapısı üzerinden bildirildiği e-devlet uygulamasıdır. Sisteme hem Denizcilik Müsteşarlığı arayüzlerinden hem de www.turkiye.gov.tr adresinden giriş yapılabilmektedir.

### B. e-Denizcilik Üzerinden Sunulan e-Devlet Hizmetleri (e-Devlet Kapısında Linki Bulunan Hizmeler):

1. Evrak Takibi,
2. Gemiadamı Yeterlilik Belgesi Doğrulama,
3. Gemi İsim Talep İşlemleri,
4. ÖTV'si İndirilmiş Yakıt Bilgi Ekranı,
5. Gemi Acenteleri Yetki Belgesi Doğrulama,
6. Gemi Belgeleri Doğrulama



## C. e-Denizcilik Kapsamında Çalışan Projeler:

**1. e-Denizcilik Giriş:** Tüm uygulama ve kullanıcıların tek bir noktadan yönetilmesini mümkün kılmaktadır. IP tabanlı güvenlik filtreleri, deneme yolu ile şifre hırsızlığının önlenmesi, şifre hatırlatma servisi; giriş uygulamasının özelliklerindendir.

**2. Gemiadamları Bilgi Sistemi:** Liman başkanlıklarının girmiş olduğu gemiadamlarının sicil bilgileri Bölge Müdürlükleri tarafından doğrulanarak belgelendirme işlemleri yapılabilmektedir.

Ayrıca verilen Zabitan Belgeleri, ilgili kuruluşlar tarafınca doğrulanabilmektedir. Darphane tarafından basılan cüzdanlar için geliştirilen cüzdan programı aynı veritabanından beslenerek gerekli sayfaların basılmasını sağlamaktadır

**3. Gemiadamları Eğitim Bilgi Sistemi:** Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü tarafınca özel kurslarda ve Milli Eğitim'e bağlı denizcilik eğitimi veren kurslarda online olarak başvurular, yoklama işlemleri, ilan işlemleri yapılmaktadır. Bu işlemler, Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü, Bölge Müdürlükleri, liman başkanlıkları ve kurs veren kurumlarca online olarak takip edilmektedir. Denizcilik Müsteşarlığı bu uygulama üzerinden kursa devam denetimi yapılmaktadır.

**4. Arama Kurtarma Koordinasyon Birimi Kaza Olay Kayıt Sistemi:** Oluşan deniz kazaları kayıt altına alınarak raporlama işlemi yapılmaktadır.

**5. ÖTV'siz Yakıt Bilgi Sistemi: ÖTV**'si indirilmiş yakıt uygulaması kapsamında yakıt alım defteri düzenlenmesinden, yakıt dağıtım firmalarının yaptıkları bildirimlerin maliyeye gönderilmek üzere hazır edilmesine kadar tüm süreçler bu yazılım ile elektronik ortamda gerçekleşmektedir.

**6. Elektronik Sertifika Sistemi:** Uluslararası sefer yapan gemilerimizin harmonize sörvey sistemi kapsamındaki belgelerinin düzenlenmesi, ön sörvey uygulamasına tâbi olacak gemilerin belirlenmesi ve raporlarının düzenlenmesi, ESS yazılımı ile gerçekleştirilmekte olan işlemlerin öne çıkanlarıdır. Ön sörveye tâbi olan gemilerin belirlenmesini ESS'nin bir modülü olan Hedefleme Sistemi üstlenmektedir. Hedefleme Sistemi ayrıca Liman İşlemleri Uygulaması ile gerçek zamanlı iletişim halinde olup ordino ve YEB belgelerinin düzenlenmesi süreçlerini kontrol etmekte, sörveye tâbi olup sörvey geçirmeyen gemilere belge düzenlenmesini engellemektedir.

**7. Transit Log:** Limanlarımızı ziyaret eden yatların yaptığı bildirimler Mayıs 2009'da elektronik ortama taşınmış; el yazısı ile doldurulan belgelerin elektronik ortamda düzenlenmesi ile limanlarımızdaki yat hareketleri ile ilgili elimizde detaylı bilgi oluşmuştur.

**8. Gemi Sicil Kayıt ve Bilgi Sistemi:** Uygulama ile Türk milli ve Türk uluslararası sicillerine kaydolan gemilerin teknik bilgileri, donatan bilgileri, takyidat bilgileri ile bu bilgilerde meydana gelen değişiklik kayıtları elektronik ortamda tutulmaktadır.

Program ile anlık olarak filo ile ilgili çeşitli istatistik veriler görülebilmektedir (filo değişimi, GT-DWT-yaş olarak filo dağılımları vs.). Ayrıca bazı raporlar düzenli olarak veritabanında kaydedilmektedir (günlük filo bilgisi vb.).



**9. Gemi İsim Talepleri:** Vatandaşların web sitemiz aracılığı ile liman başkanlığına gitmeden ev veya ofislerinden online olarak gemilerinde kullanmak istedikleri gemi ismini tescil ettirebildikleri bir e-Devlet uygulamasıdır.

**10. Teknik Kütük İşlemleri (Tonilato İşlemleri):** Teknelerin teknik kütük kaydının yapılarak tonilato belgelerinin düzenlendiği sistem Eylül 2009 itibariyle yenilenerek değiştirilen belge dizaynlarıyla devreye alındı. Yeni hazırlanan teknik kütük sistemi gemi sicil ve bağlama kütüğü sistemlerine bilgi altyapısı oluşturmaktadır.

**11. DEB İşlemleri:** Denize Elverişlilik Belgesi'nin yapısının değiştirildiği teknik yönetmeliğe de uygun olarak 2009 yılının son bölümünde Denize Elverişlilik Belgesi hazırlanması ile ilgili çalışan sistemin yenilenmesi için çalışmalar yapıldı.

**12. Bağlama Kütüğü İşlemleri:** 1 Temmuz 2009'da yürürlüğe giren yeni yönetmelik gereğince sicile kaydı zorunlu olmayan teknelerin kayıt altına alınması zorunlu hale gelmiş olup, kaydedilecek teknelere düzenlenecek ruhsatname, kütük kayıt örneği, satış belgesi gibi belgelerinin düzenlenmesi ve tekneler ile ilgili diğer işlemlerin sistem üzerinden yapılması sağlanmıştır.

**13. Gemi Acenteleri Kayıt ve Bilgi Sistemi:** Uygulama ile yetki belgesi verilen gemi acente şirketleri ve personel kayıtları elektronik ortamda tutulmaktadır. Web sitemiz aracılığı ile ilgili kuruluşlar tarafından bu belgelerin doğrulamaları yapılabilmektedir.

**14. Doküman Takibi ve Yönetimi Sistemi (e-Doküman):** Müsteşarlık merkez birimlerinde; kurum dışından veya Müsteşarlık birimlerinden genel evrak servisine gelen evrak, barkod sistemi ile tarih ve sayı alır, tarayıcıdan taranıp veritabanına kaydedilir ve ilgili birimlere gönderilir. Böylece mevcut sistemde iş akışına giren evrakın pdf, tiff, doc. formatında sayısal kopyası alınarak evrak metni görüntülenebilmekte ve Denizcilik Müsteşarlığı'nın sayısal arşiv sistemi oluşturulmaktadır.

e-Devlet uygulamaları kapsamında, Müsteşarlık merkez, bölge ve bağlısı liman başkanlıklarına gelen evrak, evrak sahibi veya Denizcilik Müsteşarlığı personeli tarafından internet üzerinden takip edilebilmektedir.

**15. SHOD Liman Bilgileri Paylaşım Sistemi:** Deniz Kuvvetleri, Seyir Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı ile liman başkanlıklarımız arasındaki iletişim bu yazılım aracılığı ile sağlanmaktadır. Liman başkanlıkları idari ve sorumluluk sahaları içerisinde meydana gelen değişikliklerden deniz haritalarına işlenmesi gerekenleri, uygulama aracılığı ile çevrimiçi olarak SHODB'ye bildirebilmektedirler.

**16. Mevzuat Programı:** Mevzuat Programı'nda gerekli mevzuat tutulmakta ve sorgulanabilmektedir.

**17. Kılavuzluk Bilgi Sistemi:** Kılavuzluk ve römorkör hizmeti veren kamu ve özel teşkilatları, vermiş oldukları hizmetin detaylarını bu yazılım aracılığı ile Denizcilik Müsteşarlığı'na bildirmektedirler. Yapılan bildirimler, "Kamu Payı"nın takip edilebilmesi açısından önem taşımaktadır.

**18. ADFSBS-Amatör Denizcilik Federasyonu Sınav Bilgi Sistemi:** Amatör Denizci Belgesi (ADB) ve Kısa Mesafe Telsiz Belgesi (KMT) başvuruları ve sınavları online olarak yapılmakta ve sonuçları hemen sınav bitiminde açıklanmaktadır.

**19. Seferberlik Otomasyonu:** Seferberlik anında, MSB tarafından elektronik veri değişimi (EDI) yöntemiyle bildirilen ihtiyaç bilgilerinin alınarak, ilgili tersane tahsisinin yapıldığı ve verinin yine EDI yöntemiyle MSB'ye aktarıldığı bir e-Devlet uygulamasıdır.

**20. Sabıka Bilgi Sistemi (SABİS):** Türk bayraklı ve yabancı bayraklı gemilerin sabıka kayıtlarının tutulması ve takibi tek bir merkezden yapılmaktadır.

**21.Deniz Kazaları:** Ana Arama ve Kurtarma Koordinasyon Merkezi tarafınca girilen kaza bilgileri ve sorgulamaları yer almaktadır. Bu bilgiler aynı zamanda web sayfasında sorgulanabilir durumdadır.

**22. Personel Bilgi Sistemi:** Geliştirilmekte olan Personel Projesi ile, T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığının elle yürütülen atama, kadro, sicil, izin, terfi, intibak, pasaport, disiplin ve bordro gibi her türlü personel işlemlerinin bir tek yazılım aracılığıyla yapılması, ayrıca kurum içindeki personele ait tüm verilerin merkezi bir veri tabanında tutulması sağlanmaktadır.

**23. Ayniyat:** Denizcilik Müsteşarlığı taşınır ve tüketim malzeme kayıtlarının takibi, işlem fişlerinin düzenlenmesi, defter ve cetvellerin çıkartılması, zimmet ve terkin işlemlerinin yürütülmesi, tutanakların alınmasının ayniyat mevzuatlarına uygun olarak elektronik ortamda yapılmasını sağlamaktadır.

**24. Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi (AAKKM):** EPIRB, ELT, SSAS ve PLB formlarının işlenmesi, www.denizcilik.gov.tr web adresinden online girişlere imkân tanınması ve veri sorgularının yapılması.

**25. Gemi Sanayi Veritabanı Programı (GSVP):** Tersane, tekne/yat imal yeri, gemi inşa yan sanayi, çekek yeri ve gemi söküm kuruluşlarına ait tesis, personel, faaliyet alanı gibi bilgiler "Tersane/Gemi İnşa Sanayisi" yazılımı üzerinden yürütülebilmektedir. Ayrıca ilgili kuruluşlara sağlanan kullanıcı adı/şifre aracılığıyla kurumlar kendi bilgilerini girebilmekte/güncelleyebilmektedir.

**26. Liman Yönetim Bilgi Sistemi (LYBS):** Gemilerin liman giriş çıkışı kapsamında gerçekleştirilen tüm bildirimlerin (gemi geliş bildirimi, personel bildirimi, yük bildirimi vs.) ve belgelendirmelerin (ordino, LÇB) gerçekleştirildiği sistemdir. Sistem üzerinden aynı zamanda deniz ticaret istatistikleri de elde edilmektedir.

**27. LYBS Kapsamı Dışında Kabotajda Yolcu ve Araç Taşımacılığı İstatistikleri Oluşturma Programı:** Marmara havzasında ve İzmir'de hat izni alarak liman çıkış belgesi almaksızın sefer yapan gemilerden yolcu, araç ve araç içi yüklere ilişkin istatistiklerin ilgili firmalardan temin edilmesine yönelik Denizcilik Müsteşarlığınca geliştirilen yazılım 01.07.2009 tarihinde devreye alınmıştır.

**28. Gemiadamları Online Sınav Sistemi (GOSS):** Zabitan sınıfı gemiadamlarına klasik sistemle yazılı olarak yapılan sınavların (GMDSS hariç) randevu sistemine dayalı olarak, çevrimiçi sınav sistemi yoluyla yapılması sağlanmaktadır.



# BAYRAK VE LİMAN DEVLETİ DENETİMİ

Denizcilik Müsteşarlığınca, Türk Bayraklı gemilerin deniz emniyeti kurallarına uyumunun ve yurt dışında Liman Devleti denetimlerinde performanslarının artırılması, tutulmaların önlenmesi amacı ile başlatılan Denetim ve Eğitim Seferberliği neticesinde, dünyanın en önde gelen liman denetim rejimi olan Paris Memorandumu Liman Devleti denetimlerinde Türk bayraklı gemiler 2003, 2004 ve 2005 yılları itibariyle giderek iyileşen bir performans göstererek 2006 yılında "Gri Liste"ye geçmiştir.

Müteakiben Denizcilik İdaremizce Türk bayraklı gemilerin deniz emniyeti kurallarına uyumunun artırılmasına yönelik yürütülen kararlı ve yoğun çalışma süreci neticesinde Türk bayraklı gemilerin, Paris Memorandumu çerçevesinde Liman Devleti denetimlerinde performansı iyileşmeye devam etmiş, 2008 yılında ilk kez "Beyaz Liste"ye geçişi sağlanmıştır.

Çoğunluğunu Avrupa Birliği ülkelerinin oluşturduğu Paris Memorandumu'nda; ülkelerin durumlarının belirlendiği Kara-Gri-Beyaz Listeler, dünya denizciliğinde ülkelerin denizcilik filolarının deniz emniyeti bakımından karnesi ve prestij açısından da kredibilitesi olarak değerlendirilmektedir.

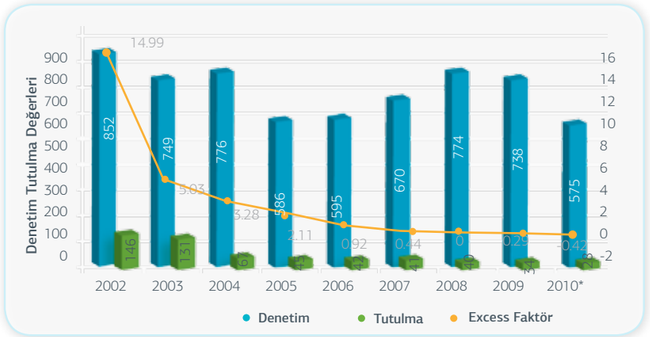
Türk Bayraklı gemilerin denetim ve tutulma durumlarına ilişkin olarak Paris Memorandumu Sekretaryasının 6 Temmuz 2010 tarihli raporunda Türk bayrağının Beyaz Liste'deki konumunu iyileştirerek devam ettirdiği görülmektedir.

**Türk bayraklı gemilerin liman devleti denetimlerine ilişkin 2002-2010 yılları arasında istatistiki bilgiler**

| YILLAR | DENETİM SAYISI | TUTULMA SAYISI | EXCESS FACTOR* | KARA-GRİ-BEYAZ LİSTEDEKİ DURUM |
|---|---|---|---|---|
| 2002 | 852 | 146 | 14,99 | ÇOK YÜKSEK RİSK |
| 2003 | 749 | 131 | 5,03 | ÇOK YÜKSEK RİSK |
| 2004 | 776 | 67 | 3,29 | YÜKSEK RİSK |
| 2005 | 586 | 45 | 2,11 | ORTA DERECELİ YÜKSEK RİSK |
| 2006 | 595 | 42 | 0,92 | GRİ LİSTE |
| 2007 | 670 | 41 | 0,44 | GRİ LİSTE |
| 2008 | 774 | 40 | 0 | BEYAZ LİSTE |
| 2009 | 738 | 34 | -0,29 | BEYAZ LİSTE |
| 2010** | 575 | 28 | -0,42 | BEYAZ LİSTE |

(*) EXCESS FACTOR: Memorandum kapsamındaki üye ülke limanlarında son üç yıl içerisinde denetlenen ve tutulan tüm gemilerin değerleri baz alınarak belirlenen ve ülkelerin Kara-Gri-Beyaz Liste'deki durumlarını gösteren değer.

(**) 2010 yılı Eylül ayı sonu




Grafik 22. Paris Mou Kapsamında Denetlenen ve Tutulan Türk Bayraklı Gemilerin Denetlenme ve Tutulma Analizi * 2010 Yılı Eylül Ayı Sonu

Türk limanlarına uğrak yapan yabancı bayraklı gemilerin denizde can, mal ve çevre emniyeti bakımından denetimleri Denizcilik Müsteşarlığı tarafından etkin bir şekilde gerçekleştirilmektedir.

Türkiye; Akdeniz ve Karadeniz Liman Devleti Denetimi Memorandumlarının üyesidir. Anılan memorandumların üyelerinin her yıl kendi limanlarına uğrak yapan farklı yabancı bayraklı gemilerin en az %25'ini denetleme yükümlülüğü bulunmaktadır.

Liman Devleti denetimlerinde etkin bir uygulama sağlanarak 2009 yılı sonu itibariyle denetim oranı %32'ye çıkarılmıştır. 2010 yılı Eylül ayı itibariyle bu oran %28 olarak gerçekleşmiştir.

# TÜRK BOĞAZLARI GEMİ TRAFİK HİZMETLERİ (TBGTH)

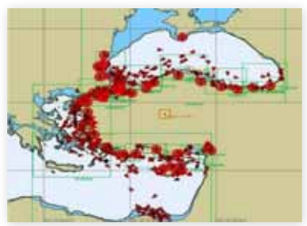
Türk Boğazlarında seyir, can, mal ve çevre emniyetinin arttırılması ile deniz trafiğinin anlık izlenerek yönlendirilmesi amacıyla İstanbul ve Çanakkale Boğazları'na kurulan TBGTH Sistemleri 30 Aralık 2003 tarihinde hizmete açılmıştır.

Marmara Denizi ve Kuzey Ege deniz alanlarının kapsanması amacı ile kurulan ilave teçhizatlar ile sistem 2008 yılında tam kapasite ile çalışmaya başlamıştır.




Sistemin devreye girmesi ile Türk Boğazları, Marmara Denizi'nin büyük bölümü ve Kuzey Ege deniz alanı kontrol altına alınarak gemi seyir güvenliğini-olumlu katkılar sağlanmış ve ülkemizin uluslararası alanda prestiji artmıştır.

# OTOMATİK TANIMLAMA SİSTEMİ (OTS)



Türkiye sahillerinde kurulu 25 adet ve KKTC'de kurulu 2 adet olmak üzere toplam 27 adet baz istasyonundan oluşan Otomatik Tanımlama Sistemi (OTS) 09.07.2007 tarihi itibariyle hizmete başlamıştır.

Denizlerimizde seyreden ve OTS cihazı olan gemiler tarafından yayınlanan statik, dinamik ve seyir ile ilgili bilgiler; OTS sahil baz istasyonları tarafından toplanmakta, OTS Ana Merkezi'ne iletilerek izlenmekte, yetki verilen diğer birim ve kuruluşlarca takip edilmekte ve yönetim fonksiyonlarında kullanılmaktadır.

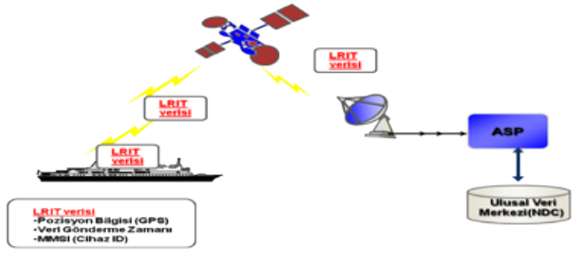
## Gemilerin Uzaktan Tanımlanması ve Takibi Sistemi (LRIT)

LRIT sistemi ile INMARSAT uyduları kullanılarak;

> Dünyanın neresinde olursa olsun tüm Türk Bayraklı gemiler,
> Kıyılarımızdan 1000 Deniz Mili uzaklığa kadar deniz alanı içerisinde yer alan tüm gemiler,

izlenebilmektedir.

LRIT sistemi, gemideki INMARSAT C (miniC), INMARSAT D+, IRIDIUM ve SSAS adlı uydu donanımları üzerinden çalışmaktadır.




LRIT Sistemi projesinde, 30.09.2009 tarihi itibariyle küresel olarak veri paylaşımına başlanmıştır.

Sistem üzerinden takip edilecek olan Türk bayraklı gemilere LRIT uyum testi yapacak firmalar, Denizcilik Müsteşarlığınca yetkilendirilmiş olup, yaklaşık 600 adet uluslararası sefer yapan Türk bayraklı gemilerin testleri yetkili firmalarca tamamlamış ve belgelendirilmiştir.

Ülkemizin ulusal LRIT veri merkezi, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından koordine edilen ve veri merkezlerinin LRIT küresel sistemine entegrasyonu için zorunlu tutuldukları test sürecini 08.03.2010 tarihi itibariyle başarıyla geçmiştir.

# GEMİ TRAFİK YÖNETİM SİSTEMİ PROJESİ





*İzmit Bölgesi inşaatları tamamlanmış, İzmir ve Mersin Bölgesi inşaatları devam etmektedir.*



*İzmir GTH Sistemi*



*İzmir GTH Sistemi*



*Mersin-İskenderun GTH Sistemi*

Gemi trafiğinin yoğun ve riskli olduğu, tehlikeli yüklerin büyük bir kısmının elleçlendiği, yolcu taşımacılığının yapıldığı İzmit, İzmir, İskenderun ve Mersin bölgelerinde seyir emniyetinin arttırılması amacıyla Gemi Trafik Hizmetleri (GTH) Sistemleri ile Türk karasularındaki her türlü gemi hareketiyle ilgili bilginin toplandığı bir sistem kurulacaktır.

Proje kapsamında gemi trafiğini izlemeye yönelik TBGTH, OTS, LRIT gibi sistemler birleştirilerek tek bir merkezden deniz trafiği yönetim sistemi oluşturulacaktır. Bununla birlikte, Liman Yönetim Bilgi Sistemi (LYBS) olarak adlandırılan ve Türk limanlarına gelecek veya Türk karasularını kullanacak Türk ve yabancı bayraklı gemilerin hareketleri ve bu gemilerdeki yükler ile ilgili tüm bilgilerin yönetim ve takibinin yapılabileceği bir yönetim ve bilgi sistemi kurulacaktır. Söz konusu sistemin kurulumu için, Açık ihale süreci sonunda İtalyan SELEX Sistemi Integrati (SELEX SI) firması ile 19 Şubat 2010'da sözleşme imzalanmıştır.

Bölgesel GTH Sistemleri ile;

- Deniz trafik emniyeti ve verimliliğinin arttırılması ve deniz çevresinin korunması amacıyla gemilerle etkileşim içinde, gemi trafik hareketlerinin izlenmesi, düzenlenmesi, organize edilmesi ve yönetilmesi,
- Bölgesel GTH alanlarının bir bölümü ya da tamamında bilgi, seyir yardımı ve trafik organizasyonu hizmetlerinden bir veya birkaçının sağlanması,

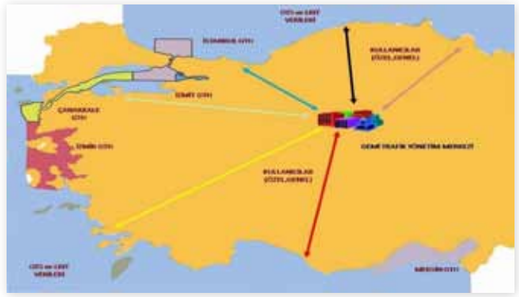
amaçlanmaktadır.

Bölgesel GTHS'ler 24 adet Gemi Trafik İstasyonu ve 3 adet Gemi Trafik Hizmetleri Merkezinden oluşmaktadır.

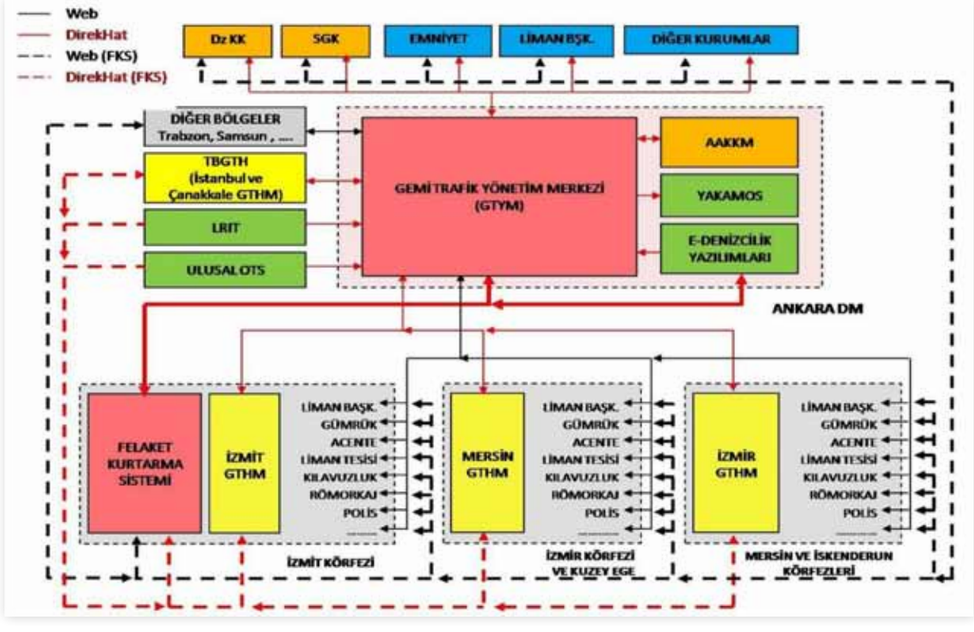
## Gemi Trafik Yönetim Merkezi (GTYM) ile;

- Bölgesel GTHM'lerde (TBGTHS, İzmit GTHS, İzmir GTHS, Mersin GTHS) oluşan deniz resimlerinin birleştirilmesi ve diğer sistemlerle (LRIT, OTS, e-denizcilik yazılımları) entegre edilmesi sureti ile tek bir ülke resminin oluşturulması,
- Ülke genelindeki tüm limanların daha verimli ve emniyetli kullanılabilmesi amacıyla bu limanlardaki gemi ve yük hareketlerinin (varış öncesi ilk bildirimlerinden, liman alanını terk edene kadar yapacakları tüm hareket ve operasyonlara kadar) izlenip takip edilebilmesi,
- Pilot bölge olarak seçilen İzmit Körfezi'ndeki petrol kirliliğinin takibi,
- Olağanüstü durumlarda kriz yönetimi (SAR),
- Sistemdeki tüm limanların ve sisteme dahil olan diğer kullanıcıların sistemin bir parçası olarak bilgi almalarının yanı sıra sisteme bilgi girişi de yapabilmeleri,
- Üst düzey yetkililerin, ülke resminin tamamını veya belirli bir kısmını görev mahallerinden izlemesi ve yönetmesi,

sağlanacaktır.



Söz konusu projenin elektronik donanım ihalesi tamamlanmış olup ihaleyi kazanan firma ile sözleşme imzalanmıştır.



Ayrıca aşağıda belirtilen ve halihazırda kullanılmakta olan e-denizcilik uygulamaları Sisteme entegre edilecektir.

- Gemi Sicil Sistemi
- ÖTV'siz Yakıt Bilgi Sistemi
- Elektronik Sertifika Sistemi
- Hedefleme Sistemi
- Sabıka Bilgi Sistemi
- Gemiadamları Bilgi Sistemi
- Gemi Acenteleri Bilgi Sistemi
- e-Tahsilat Projesi

## OTS KLAS-B CS

Denizde emniyet ve güvenliğin artırılması, deniz kirliliğinin önüne geçilmesi, yasadışı eylemlerin önlenmesi, kıyılarımızda seyreden SOLAS kapsamına giren ve girmeyen tüm deniz araçlarını izleyerek deniz resminin elde edilmesi, dolayısıyla emniyetli bir deniz ulaştırmasının sağlanması amacıyla SOLAS kapsamı dışındaki gemi ve deniz araçlarının OTS Klas-B CS cihazı ile donatılması 01.01.2010 tarihi itibari ile zorunlu hale getirilmiştir. Söz konusu cihazlar tamamen yerli olarak ulusal imkânlarla üretilmiştir.







## DENİZ HAYDUTLUĞU BİLGİ SİSTEMİ

Son zamanlarda Aden Körfezi/Somali kıyılarında artış gösteren deniz haydutluğu faaliyetleriyle ilgili olarak; Denizcilik Müsteşarlığı tarafından yayımlanan güncel duyuruların, ulusal ve uluslararası rehberlerin gemi kaptanlarına, donatanlarına ve acentelerine daha hızlı bir şekilde iletilebilmesi amacıyla Deniz Haydutluğu Bilgi Sistemi oluşturulmuştur.

Bölgeden geçiş yapacak gemilere ilişkin bilgiler sisteme girilmekte, Müsteşarlığa ve ilgili diğer kurum ve kuruluşlara bildirilmekte bu sayede, bölgedeki savaş gemilerimiz tarafından takip edilmekte ve korunması sağlanmaktadır.

Deniz Haydutluğu Bilgi Sistemi 4 Haziran 2009 tarihinde uygulamaya girmiş olup bu güne kadar 406 gemi bildirimli geçiş yapmıştır.





## ULUSLARARASI GEMİ VE LİMAN TESİSİ GÜVENLİK KODU (ISPS KOD)




ABD'de yaşanan 11 Eylül hadisesinden sonra deniz taşımacılığındaki güvenliği arttırmak amacıyla 1 Temmuz 2004'te yürürlüğe giren ve SOLAS bölüm XI–2 eki ile tanımlanan "Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu" (ISPS CODE) tüm dünyada geçerli hale gelmiştir. Kod kapsamında 634 adet Türk bayraklı geminin güvenlik planları onaylanmıştır.

Ayrıca, uluslararası sefer yapan gemilere hizmet veren 184 adet kıyı tesisinin güvenlik değerlendirmesi yapılmış ve bu tesisler belgelendirilmiştir.

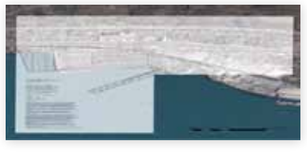
ISPS Kod Yönetmeliği gereği 2009 yılında, Denizcilik Müsteşarlığı koordinesinde ilgili diğer kurumların katılımıyla, Antalya'da, liman ve gemi güvenliğine yönelik başarılı bir tatbikat gerçekleştirilmiş olup 25 Ekim 2010 tarihinde İzmir'de de aynı mahiyette bir tatbikat icra edilmiştir.

# KIYI TESİSLERİ İŞLETME İZNİ



491 sayılı Denizcilik Müsteşarlığı'nın Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname'nin 2'nci maddesinin (m) bendi hükmü dahilinde Denizcilik Müsteşarlığınca kıyı tesislerine işletme izni verme işlemleri 18.2.2007 tarihli ve 26438 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan "Kıyı Tesislerine İşletme İzni Verilmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik" kapsamında gerçekleştirilmektedir. Bu kapsamda 130 kıyı tesisine işletme izni/geçici işletme izni belgesi düzenlenmiştir.

## KIYI TESİSLERİ YAPIM TALEPLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ



3621 sayılı Kıyı Kanunu kapsamında hazırlanan teklif 1/1000 ölçekli uygulama imar planlarına görüş oluşturulma işlemine yönelik Kıyı Tesisi Yapım Taleplerinin Değerlendirilmesine Dair Tebliğ 09.08.2009 tarih ve 26608 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.



Tebliğ gereği Denizcilik Müsteşarlığınca yatırımcının hazırlayacağı fizibilite formatı ve modelleme simülasyon raporu ortaya konulmuştur. Söz konusu raporların hazırlanması konusunda Denizcilik Müsteşarlığınca 14 kuruluş yetkilendirilmiştir.

# LİMAN MEVZUATI

618 sayılı Limanlar Kanunu'nun 5790 sayılı Kanun'la değişik 2'nci maddesi ile, limanların sınırları, limanlara gelen gemilerin ve gemi dışında kalan her türlü deniz aracının liman içinde seyir, demirleme, rıhtım ve iskelelere yanaşma, şamandıralara bağlama ve buralardan ayrılmalarında uyulacak kurallar ile ticaret eşyası, patlayıcı, yanıcı ve benzeri tehlikeli maddelerin boşaltma ve yükleme yöntemini, yer ve zamanlarını, gemilerin limanda kalabilecekleri süreleri, çevre kirliliğinin önlenmesi ile limanda düzen ve disiplinin sağlan-

masına ilişkin diğer hususları yönetmelik düzeyinde belirleme yetkisi Denizcilik Müsteşarlığına verilmiştir.

Bu hüküm gereği Denizcilik Müsteşarlığı'nın taşra teşkilatı olan 71 adet liman başkanlığına yönelik liman yönetmeliği taslağı hazırlanmıştır.

## ENVANTER PROGRAMI




Ülkemizde yer alan kıyı tesislerini tek elden sistemli bir şekilde takip edebilmek, bu tesislere yönelik veritabanı oluşturabilmek ve Denizcilik Müsteşarlığınca oluşturulan Coğrafi Bilgi Sistemi'ne entegre edilmesini sağlamak amacıyla, güncel, erişilebilir, hızlı ve sağlıklı bir yönetim bilgi sistemi oluşturularak veri standardı sağlanmıştır.

## LİMAN KONTROL TEKNELERİ

Liman başkanlıklarımızın geniş sorumluluk alanlarını daha etkin denetim ve kontrol altına alabilmeleri, gemi ve deniz araçları ile birlikte kıyı yapıları ve deniz tesislerinin kurallara uygunluklarının denizde denetimi imkan ve kabiliyetlerinin artırılması amacıyla, 2006 ve 2007 yıllarında üçer adet "liman kontrol teknesi" yaptırılmıştır.

**2006 yılı içerisinde yaptırılan 3 adet liman kontrol teknesi;**

- İzmit Liman Başkanlığı'na
- Aliağa Liman Başkanlığı'na
- Tuzla Liman Başkanlığı'na

teslim edilmiştir.



Özellikler;

- Yüksek güvenlikli,
- GRP sandviç elle yatırma tekniği ile inşa,
- Çift cidarlı,
- Tek motorlu,
- Boy: 9 m , En: 3 m,
- 9 GHz özelliğine sahip radar,
- GPS cihazı,
- 55 kanallı DSC özelliğine sahip deniz telsizi (VHF),
- Derinlik ölçme cihazı,

**2007 yılında yaptırılan 3 adet liman kontrol teknesinin;**

- İkisi İstanbul Liman Başkanlığı'na
- Biri Bodrum Liman Başkanlığı'na

teslim edilmiştir.





Özellikler;

- Yüksek güvenlikli,
- GRP sandviç elle yatırma tekniği ile inşa,
- Çift cidarlı,
- Çift motorlu,
- Boy: 13,35 m, En: 3,96 m,
- 9 GHz özelliğine sahip radar,
- GPS cihazı,
- 55 kanallı DSC özelliğine sahip deniz telsizi (VHF),
- Derinlik ölçme cihazı,
- 15 inç ekranlı AIS Klas-B cihazı,

**Liman kontrol tekneleri ile;**

- Denizde kontrol ve denetim imkanı artırılmış,
- Kural ihlallerine yerinde müdahale imkanı sağlanmış,
- Denizde emniyeti yerinde kontrol edebilen bir devriye sistemi elde edilmiştir.

## DENİZ KAZALARINI İNCELEME KOMİSYONU (DEKİK)

Türk bayraklı gemilerin karıştığı veya karasularımız içinde meydana gelen önemli deniz kazalarında, kazaya neden olan faktörlerin belirlenmesi ve benzer kazaların ileride meydana gelmemesi için önleyici tedbirlerin alınması, denizlerimizde emniyetin arttırılması amacıyla, 31 Aralık 2005 tarih ve 26040 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren "Deniz Kazalarının İncelenmesine İlişkin Yönetmelik" çerçevesinde deniz kazası incelemeleri yürütülmektedir.

Söz konusu yönetmelikle "Deniz Kazalarını İnceleme Komisyonu" hayata geçirilmiş, teknik kaza incelemelerine ilişkin görev yetki ve sorumluluklar tanımlanarak kurumsal yapının oluşumu tamamlanmıştır.



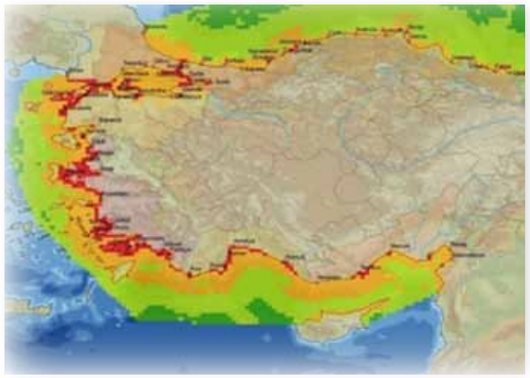




# DENİZ ÇEVRESİNİN KORUNMASI İLE İLGİLİ FAALİYETLER

## ACİL MÜDAHALE MERKEZLERİ PROJESİ

Ülkemizin, deniz kazaları sonucu meydana gelebilecek çevre felaketlerine karşı hazırlıklı olmasını sağlamak amacıyla TÜBİTAK ile ortak bir proje gerçekleştirilmiştir.





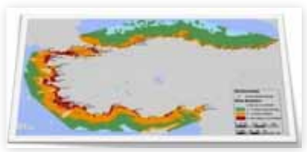

Acil Müdahale Merkezlerinin Oluşturulması ve Denizlerimizde Mevcut Durumun Tespiti Projesi'nin fizibilite çalışması TÜBİTAK ile birlikte yürütülmüş olup 20 Ekim 2009 tarihinde tamamlanmıştır. Proje kapsamında;

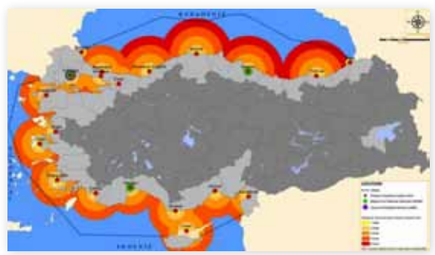
- Türkiye deniz ve sahillerinde duyarlılık haritaları,
- Risk yönetim sistemi,
- Coğrafi Bilgi Sistemi,
- Petrol Yayılım Modeli,

oluşturulmuştur.

### Acil Müdahale Merkezlerinin Kurulması

Tüm Türkiye kıyılarında bölgesel ve ulusal seviyede meydana gelebilecek muhtemel kazalara karşı 20 istasyondan müdahale imkânı planlanmıştır. Bunlardan 2 tanesi merkez, 18 tanesi konteyner depo alanı olarak belirlenmiştir.





Tekirdağ Marmara Ereğlisi Ulusal Deniz Emniyeti ve Acil Müdahale Merkezi ile Antalya Bölgesel Acil Müdahale ve Eğitim Merkezi projelendirme çalışmaları 2009 yılında tamamlanmıştır. İnşaat işlerine 2011 yılında başlanacaktır.

















## PETROL KİRLİLİĞİNE MÜDAHALE TATBİKATLARI:

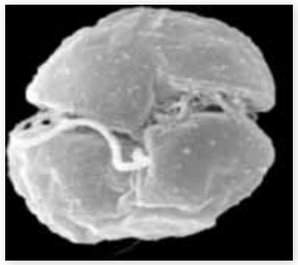
Deniz kirliliğinin önlenmesine yönelik mevcut imkan ve kabiliyetlerin uyumlu ve etkin olarak kullanılabilmesine ilişkin planlı tatbikatlar ulusal ve bölgesel boyutta düzenlenmiştir.

- Karadeniz Ereğli (SULH 2007) - Eylül 2007
- İzmit Körfezi - Mayıs 2008
- İskenderun Körfezi - Kasım 2008
- Aliağa Körfezi - Mayıs 2009
- Romanya / Köstence (RODELTA) - Temmuz 2009
- Samsun - Ekim 2009
- Çanakkale - Mayıs 2010
- Antalya  Ekim 2010



















## BALAST SUYU PROJESİ

Gemilerin balast suları ile taşınan zararlı sucul organizmaların denizlerimize vereceği ekolojik ve ekonomik zararların en aza indirilmesini sağlayacak bir yönetim sistemi kurulması amacıyla TÜBİTAK ile birlikte 2006-2008 yılları arasında bir proje yürütülmüştür.

**Proje kapsamında;**

- Web tabanlı Balast Suyu Raporlama Sistemi oluşturulmuştur
- İstilacı Türler Veri Tabanı oluşturulmuştur.
- Balast Suyu Coğrafi Bilgi Sistemi oluşturulmuştur.
- Tüm limanlarımız için Globallast modeline uygun bir risk değerlendirmesi yapılmıştır.
- Eğitim Dokümanları hazırlanmıştır.
- Balast değişim alanları belirlenmiştir.
- Ülkemiz kıyılarına taşınan balast suyu miktarları hesaplanmıştır.

### Balast Suyu Pilot Uygulaması

Balast Suyu Yönetimi uygulamaları 2009 yılında BOTAŞ Liman Başkanlığımız bölgesinde başlatılmıştır.

**Bu kapsamda;**

- Gelen gemilere balast değişimi yapma zorunluluğu getirilmiştir.
- Balast değişimi yapmayan gemiler denetime tâbi tutulmaktadır.
- Denetim yapılan gemilerden balast suyu numuneleri alınmakta ve analiz edilmektedir.
- Bölgedeki personele balast numune alma eğitimi verilmiştir.

### Acil Müdahale Konusunda Yetkilendirme

Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale Görevi Verilebilecek Şirket/Kurum/Kuruluşların Seçimine İlişkin Tebliğ (Tebliğ No: 2009/4) kapsamında 10 adet firma yetkilendirilmiştir. Yetkilendirilen firmalar deniz kazaları sonucu oluşan kirliliğe müdahale etme konusunda tecrübeye sahip firmalar olup acil müdahale konusunda gerekli tüm ekipmanlara sahiptirler.

## GEMİADAMLARI ONLİNE SINAVLARI

Gemiadamları Sınavları Merkezi (GASM) tarafından yapılan gemiadamları yeterlik sınavları klasik sistemde yazılı olarak yılda üç defa yapılmaktaydı. Sınavların sınırlı sayıda yapılması gemide çalışan personelin çalışma düzenleri göz önüne alındığında sınav tarihlerinde hem gemi şirketleri hem de sınava girecek adaylar için çeşitli sorunlara yol açmaktaydı.

Yukarıda belirtilen sorunların çözümü amacıyla, GASM tarafından çeşitli yeterlik dallarında ve çeşitli derslerden oluşan gemiadamları yeterlik sınavlarının çevrimiçi (online) olarak yapılmasına imkan tanıyacak olan Gemiadamları Online (çevrimiçi) Sınav Sistemi (GOSS) programının yazılımı gerçekleştirilmiştir.

GOSS programının uygulanmasına, 15.04.2008 tarihinde İstanbul'da, 02.03.2010 tarihi itibariyle de Ankara, Trabzon, İzmir, Antalya ve İskenderun'da açılan online sınav merkezlerinde başlanmıştır.

Böylece, gemiadamları sınav dönemlerini beklemeden, istediği tarihte ve bölgede bilgisayardan randevu alarak sınavlara girebilmektedir. Online sınav merkezleri diğer bölgelerde de açılarak Türkiye geneline yayılması sağlanacaktır.

Online sınavlarının başladığı tarihten bugüne kadar 2000'e yakın gemiadamı online sınav sistemini kullanarak sınava girmiştir.

### Gemiadamları Eğitimi ve Denetimi Bilgi Sistemi

Denizcilik Müsteşarlığı tarafından gemiadamları eğitimi veren yetiştirme kurslarında kurs açma, kayıt ve yoklama işlemlerinin web tabanlı bir program üzerinden online olarak yürütülmesi ve izlenmesi için gemiadamları eğitimi bilgi sistemi oluşturulmuştur.

Bu sistemle, verilmekte olan eğitimler, liman başkanlıkları ve kurs merkezlerindeki işlemler online olarak takip edilmektedir. Sisteme 78 eğitim kurumu ve 66 farklı eğitim programı tanımlanmıştır.

Uluslararası Denizcilik Örgütü'ne (IMO) ülkemizin STCW Sözleşmesi gereklerinin bütünüyle etkin biçimde uygulanmasına ilişkin "üçüncü ülke raporu" sunulmuştur. Söz konusu rapor IMO tarafından kabul edilmiş ve Türkiye IMO tarafından yayımlanan Beyaz Liste'deki yerini korumuştur.

Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı (EMSA), Türk denizcilik eğitimine yönelik olarak ülkemizde yaptığı denetimleri tamamlayarak raporunu Avrupa Komisyonu'na sunmuştur. Raporla ilgili Avrupa Komisyonu'ndan alınan mektupta, Türkiye'nin STCW sözleşmesi gerekliliklerini tam olarak karşıladığının onaylandığı, sonuç olarak Türkiye'nin gemiadamları eğitim ve sertifikasyon sisteminin 107/2008/EC sayılı Avrupa Birliği direktifine uygun olarak kabul edildiği bildirilmiştir.

Söz konusu rapora istinaden tüm AB ülkeleri, ayrı bir denetim yapmadan EMSA'nın raporunu kabul edecek ve gemiadamlarımız Avrupa Birliği üyesi ülke bayrağını taşıyan gemilerde serbestçe çalışabilecektir.








### Amatör Denizcilik Faaliyetleri

Toplumda deniz sevgisini yerleştirmek ve deniz kültürünü yaygınlaştırmak için; yurt genelinde amatör denizciliği özendirici sosyal-kültürel etkinlikler gerçekleştirilmiştir. Denizcilik Müsteşarlığınca, amatör denizciler ve amatör denizci adayları için "Denizcinin El Kitabı" isimli kitap 10 bin adet bastırılarak Kabotaj ve Denizcilik Bayramı etkinlikleri çerçevesinde ücretsiz dağıtılmıştır.

Ulusal mevzuatta kolaylaştırıcı düzenlemeler yapılarak, 2002 yılından günümüze kadar yaklaşık 85.000 kişiye sınavla amatör denizci belgesi verilmiştir.

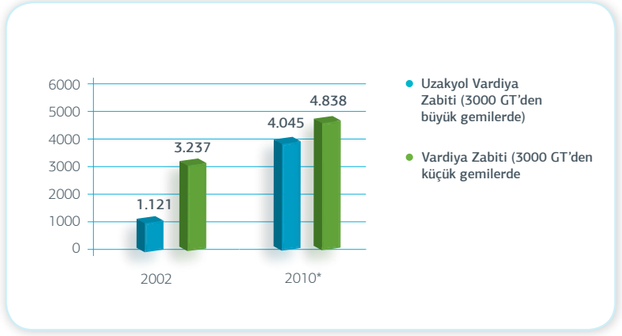
### Gemiadamı Yeterlilik Belgesi Doğrulama

Oluşturulan web tabanlı program ile gemiadamı cüzdanı ve gemiadamları belgesi doğrulama işlemleri, Denizcilik Müsteşarlığı ve Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) internet sayfalarından sorgulanabilmektedir.

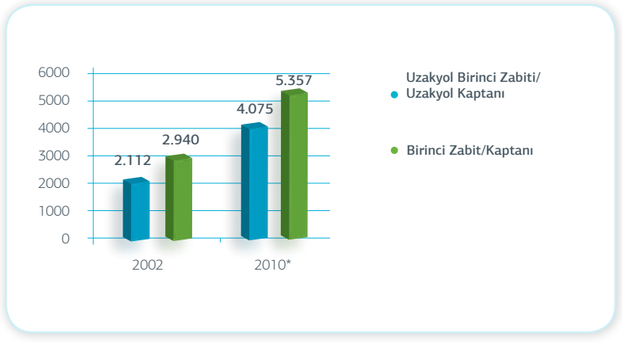
## Gemiadamı Cüzdanları

15.12.2003 tarih ve 25317 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 4939 sayılı Kanun ile taraf olunan Gemiadamlarının Ulusal Kimlik Kartlarına İlişkin 108 sayılı ILO Sözleşmesi çerçevesinde hazırlanan yeni gemiadamı cüzdanları, Hazine Müsteşarlığı Darphane ve Damga Matbaası Genel Müdürlüğü tarafından, son teknoloji güvenlik unsurları kullanılarak basılmaktadır. İçişleri Bakanlığı Emniyet Genel Müdürlüğü ile varılan mutabakat doğrultusunda, yeni gemiadamı cüzdanları pasaportlarla aynı özellikleri taşımaktadır.

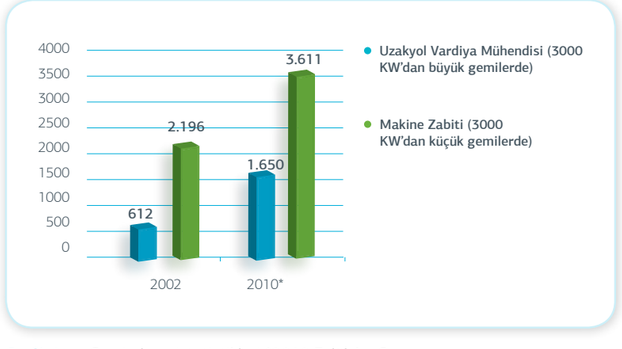
## Gemiadamı istatistikleri



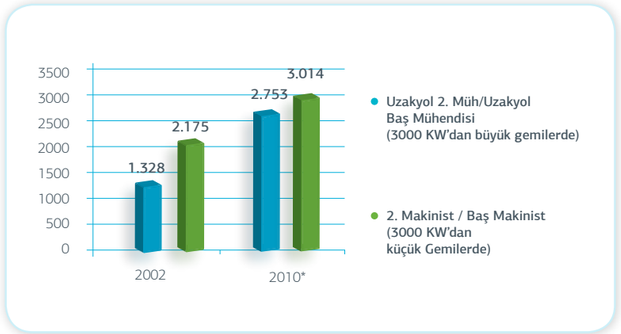

Grafik 23. Gemiadamı istatistikleri *2010 Eylül Ayı Sonu




Grafik 24. Gemiadamı istatistikleri *2010 Eylül Ayı Sonu




Grafik 25. Gemiadamı istatistikleri *2010 Eylül Ayı Sonu




Grafik 26. Gemiadamı istatistikleri *2010 Eylül Ayı Sonu

# ANA ARAMA KURTARMA KOORDİNASYON MERKEZİ (AAKKM) FAALİYETLERİ

> 2002-2009 yılları arasında toplam 1.116 olaya,
> 2010 yılı içinde 2010 Ekim ayı sonu itibari ile 191 olaya,

başarı ile müdahale edilmiştir.

## UYDU HABERLEŞME SİSTEMLERİ TESİSİ

Gemilerle daha etkin haberleşmenin sağlanabilmesi için AAKKM'ye Aralık 2004'de INM-C, M4GAN uydu haberleşme cihazları kurulmuştur.

## COSPAS-SARSAT (Uydu Yardımlı Arama Kurtarma Sistemi)

Ülkemiz COSPAS-SARSAT sistemine 11 Haziran 2005 tarihinde Yer Kesimi Servis Sağlayıcı (Ground Segment Provider) ülke olarak üye olmuştur.

> 6 Ekim 2005 tarihinde Başlangıç Operasyonel Kabiliyeti (Initial Operational Capability -IOC) yeterliliği kazanmıştır.
> 17 Ocak 2006 tarihinde Tam Operasyonel Kabiliyeti (Full Operation Capability – FOC) safhasına geçmiştir.
> 1 Haziran 2006 tarihinde İran, Irak ve Afganistan İrtibat Noktası Ülke (Sar Point of Contact – SPOC) sıfatıyla Türk Görev Kontrol Merkezinin (TRMCC) sorumluluğu altına alınmıştır.

## AAKKM'nin Yeniden Yapılandırılması

2007 yılında AAKKM'nin yeni harekat merkezinin inşası tamamlanarak yeni sistemlerin kurulumuna hazır hale getirilmiştir.

### 2010 Yılında AAKKM Tarafından İcra Edilen Faaliyetler

Yeni nesil COSPAS-SARSAT Sistemi olarak da bilinen MEOSAR sisteminin (Medium Earth Orbit Search and Rescue System/Orta İrtifalı Kutupsal Yörüngeli Uydu Arama Kurtarma Sistemi) kurulumu Ağustos 2010'da tamamlanmıştır.



# GEMİ İNŞA SANAYİSİ

## Faal Tersanelerin İllere Göre Dağılımı

18.08.2008 Tarihli Tersane Tekne İmal ve Çekek Yeri Yönetmeliği Kapsamında







## Yatırımdaki Tersanelerin İllere Göre Dağılımı

Yatırımda bulunan tersane sayımı 2010 Eylül Ayı itibariyle 59 adettir.




Grafik 27. Ülkemiz Tersanelerinin Proje Kapasitelerinin Yıllara Göre Değişimi

Selçuklu döneminden Osmanlı dönemine uzanan, Fatih Sultan Mehmet döneminde ***"Dünyanın En Büyük Tersaneleri"*** olarak adlandırılan Haliç Tersaneleri'nden gelen kabiliyetle, 1969'da Haliç ve Boğaz'dan, Aydınlı koyuna taşan, günümüzde ise, geleneksel inşa tekniklerinden; kalitesini ve sağlamlığını kanıtlamış, modern tesislere sahip, büyük bir katma değer yaratma kabiliyetinde olan ve hem istihdam sağlayan hem de bağlısı sektörleri sürükleyen gemi inşa sanayimiz, emek-yoğun bir ağır sanayi koludur.

Bu sanayimiz yeni gemi inşa, bakım onarım, yat imalatı ve çevreye duyarlı gemi geri dönüşümden (gemi sökümü) oluşmaktadır. 1999 yılı sonunda kamu, gemi inşa sanayisinden çekilmiş olup, bugün Büyük Şehir Belediyesi'ne bağlı Haliç Tersanesi ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri (TDİ) bünyesinde atölyeleri harap olmuş bir Camialtı Tersanesi mevcuttur.

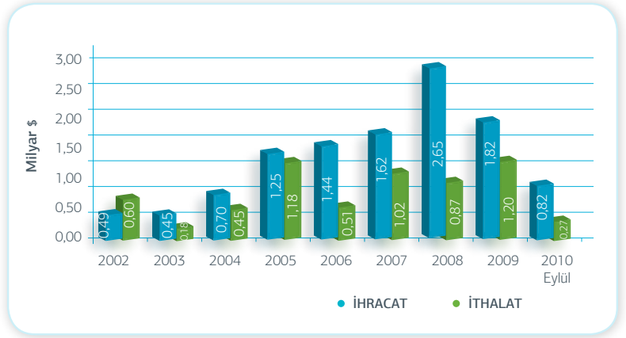
2000'lerin başında gemi inşa sanayimizde artan talep ve denizcilik sektörüne duyulan yoğun ilgi, Denizcilik Müsteşarlığı koordinesinde ilgili kamu kurumları ve özel sektörün özverili çalışması ile bir ivme yakalamış, 2002 yılında tespiti ve proje çalışmaları tamamlanan tersane, tekne imal alanlarının 2004 yılında art arda açılması ile birlikte büyük bir güce sahip olmuştur.

2002 ve 2003 yıllarında 37 adet olan tersane sayımız 2010 yılında 67 adede çıkmıştır. Ancak 2008 yılında başlayan krizin etkisiyle yatırımdaki tersanelerin faaliyete geçme ivmesi düşmüştür.

Tersanelerimizin 4 milyon m²'lik bir alanda ve 12.600 m deniz cephesiyle mevcut proje kapasitesi 3,41 milyon DWT'dur. Yatırımdaki tesislerin faaliyete geçmesi ile bu rakamlara yaklaşık 9 milyon m²'lik bir alan ve 12.565 m deniz cephesiyle, 3 milyon 800 bin DWT'luk kapasite gücü eklenecektir. Bunun sonucu olarak kapasitemiz 6,27 milyon DWT'a yükselecektir. Bu durumda; 2002 yılından bugüne 6 kattan fazla büyüme sağlanmıştır.



İnşa edilen gemilerin çoğu Avrupa Birliği ülkelerine ihraç edilmektedir.

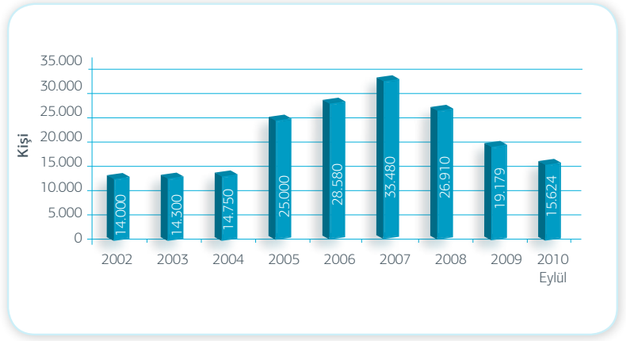



Grafik 28. Gemi İnşa Sanayinin İhraç İthal Karşılaştırması

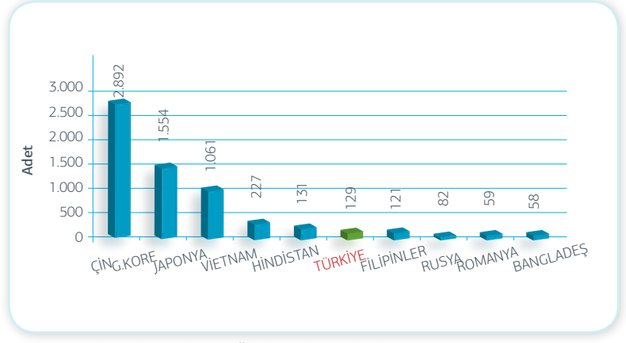
Emek-yoğun yapıya sahip olan gemi inşa sanayisinde çalışanların sayısı; 2002'ye göre 2007 yılında üç kattan fazla artış göstermiştir.

2008 yılında görülen azalma, Ağustos ayında Tersane Tekne İmal ve Çekek Yeri Yönetmeliği'nin yürürlüğe girmesi ile tesis tanımları gereği, 50 metrenin altında olan deniz cepheli tersanelerin tekne imal statüsüne alınmasından kaynaklanmıştır. 2008 yılının Haziran-Temmuz aylarında bu rakam yaklaşık 35.000'dir. Küresel krizin de etkisiyle tersanelerimizdeki doğrudan istihdam sayısı, 2009 yılının son çeyreğinden itibaren 20.000 kişinin altına düşmüştür.

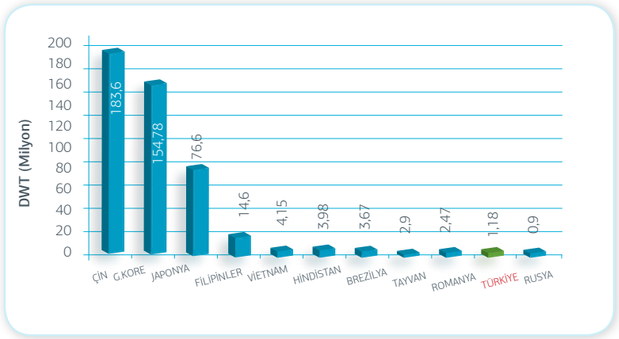
Ülkemiz, dünya yeni gemi inşa siparişlerinde 6'ncı sıradadır.




Grafik 29. Tersanelerdeki İstihdam Durumu

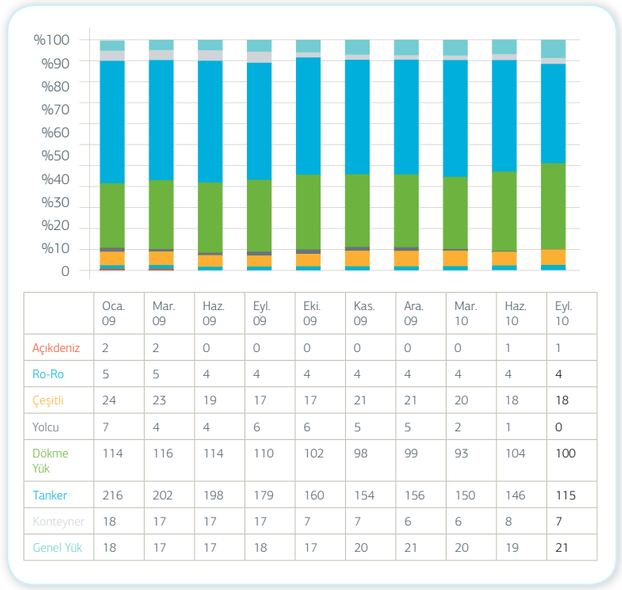



Grafik 30. Gemi Siparişlerinini Ülkelere Göre Adet Dağılımı




Grafik 31. Gemi Siparişlerinin Ülkelere Göre DWT Cinsinden Dağılımı

Ülkemiz DWT bazında 1,18 milyon DWT ile 10'uncu sıraya yükselmiştir.



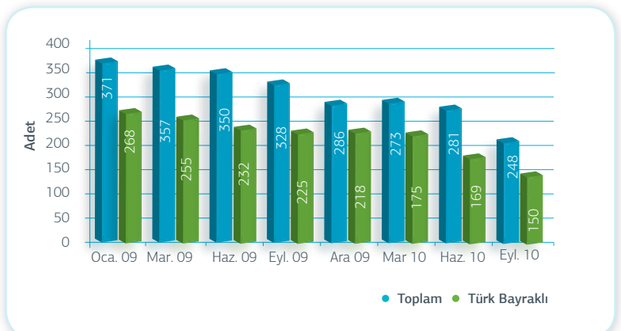

| | Oca. 09 | Mar. 09 | Haz. 09 | Eyl. 09 | Eki. 09 | Kas. 09 | Ara. 09 | Mar. 10 | Haz. 10 | Eyl. 10 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Açıkdeniz | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| Ro-Ro | 5 | 5 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 |
| Çeşitli | 24 | 23 | 19 | 17 | 17 | 21 | 21 | 20 | 18 | 18 |
| Yolcu | 7 | 4 | 4 | 6 | 6 | 5 | 5 | 2 | 1 | 0 |
| Dökme Yük | 114 | 116 | 114 | 110 | 102 | 98 | 99 | 93 | 104 | 100 |
| Tanker | 216 | 202 | 198 | 179 | 160 | 154 | 156 | 150 | 146 | 115 |
| Konteyner | 18 | 17 | 17 | 17 | 7 | 7 | 6 | 6 | 8 | 7 |
| Genel Yük | 18 | 17 | 17 | 18 | 17 | 20 | 21 | 20 | 19 | 21 |

Grafik 32. Türk Armatörlerin Toplam Gemi Siparişlerinin Gemi Tiplerine Göre Dağılımı

Türk Armatörleri özellikle Dökme Yük ve Tanker Siparişleri ile pazarda yer almaktadır.

Türk Armatörleri Ocak 2009 da toplam 371 adet gemi siparişi vermiş olup bunların içerisinde Türk bayrağı çekecek olan gemi sayısı 268 adetti. Eylül 2010 itibariyle %12'lik bir azalışla 248 adede düşen toplam sipariş sayısı içerisinde Türk bayrağı çekme oranı %44 azalmıştır.

Krizin tüm dünyayı sarstığı dönemde, Denizcilik Müsteşarlığı koordinesinde Antalya'da krizle ilgili arama konferansı (beyin fırtınası) yapılmış, hayata geçirilebilecek projeler ve mevzuat anlamında yapılabilecekler tespit edilmiştir. Ardından, Tersane, Tekne İmal ve Çekek Yerleri Yönetmeliği'nde revizyon gerçekleştirilmiş, Koster Filosu Projesi yeniden değerlendirme çalışmaları yapılmış ve bu konuda önemli yol alınmış, yarım kalan gemilerle ilgili kredi garanti fonundan kaynak sağlanması başlatılmıştır.




Grafik 33. Türk Armatörlerin Toplam Siparişlerinin İçinde Türk Bayrağı Çekeceklerin Oranı

## Kredi Garanti Kurumlarına Sağlanacak Hazine Desteği

2010/406 sayılı Kredi Garanti Kurumlarına Sağlanacak Hazine Desteğine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Kararda Değişiklik Yapılmasına Dair Karar 13.05.2010 tarih ve 27580 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Söz konusu Karar'la tersane ve gemi işletmecilerine yatırım ve işletme kredisi olmak üzere iki farklı kredi imkânı sağlanmıştır.

Kamu tersanesi olan Haliç Tersanesi'nde 3 adet, Pendik Tersanesinde 1 adet, özel sektörde ise 4 adet kuru havuz (Tuzla Gemi Endüstrisi, Deniz Endüstrisi, Ursa Gemicilik ve Beşiktaş Denizcilik) faaliyetini sürdürmekte olup, yatırımı devam eden ve planlanan kuru havuz yatırımlarıyla, kuru havuz sayısının 2013 yılında 30 adet olması beklenmektedir.

Yüzer havuz sayısı 2002 yılında 11 adet iken, 2007 yılı sonunda 15'e çıkmıştır. 2010 yılı itibariyle yüzer havuz sayısı 17 adete çıkmış, kaldırma kapasitesi toplam 293.070 ton'a ulaşmıştır.

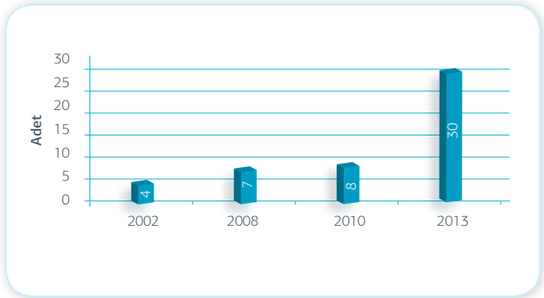
## Bugün Gemi İnşa Sanayimiz Başarılarına Yenilerini Eklemeye Devam Ediyor

### Dünyanın İlk Enerji Gemisi Türkiye'den

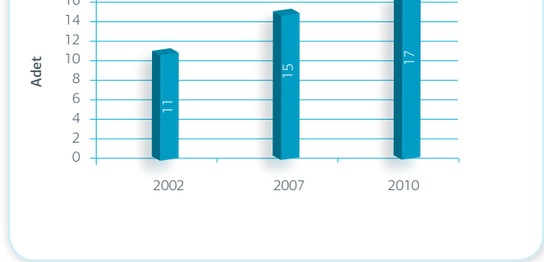



Karadeniz Holding bünyesindeki Karadeniz Enerji Grubu tarafından inşa edilen dünyanın 'ilk enerji gemisi', 144 megavat gücündeki **'Karadeniz Powership Doğan Bey'** için Sedef Tersanesi'nden Tuzla'da denize indirildi.




Grafik 34. Kuru Havuz Yatırımları




Grafik 35. Yüzer Havuzlar

**Özel sektör tersanelerinde yapılan en büyük gemi;**

58.500 DWT'luk kuru yük gemisinin inşası tamamlanarak armatörüne teslim edildi.



Askeri amaçlı gemilerimiz özel sektör tersanelerinde de inşa edilmeye başlanmıştır.




## İç Sularda Kullanılacak "Çok Amaçlı Hizmet Tekne Projesi"

Kamunun özel sektör tersanelerine gemi siparişi teşvik edilerek 1,453 milyar TL proje bedelli girdisi sağlanmıştır. Ayrıca Denizcilik Müsteşarlığı olarak 7,5 milyar TL lik iç sularda kullanılmak üzere 1 adet 30 araçlık feribot ile 8 adet 30'ar yolcu kapasiteli tekne ihalesi gerçekleştirilmiştir.

## A Tipi Tekne (8 Adet)



İhalesi sonuçlandırılan proje ile; iç sularda seyir, can, mal emniyeti ile çevre kirliliğinin önlenmesine yönelik olarak etkin bir kontrol görevinin icrası amaçlanmaktadır. Buna ilave olarak, iç sularda arama kurtarma, yangınla etkin mücadele ile teknelerin çalıştırılacağı illerde bulunan vatandaşların ulaşım ihtiyaçlarının karşılanması ve denizciliğin ülkemizin iç kesimlerinde yaşayan kitlelere tanıtılarak, sevdirilmesi ve özendirilmesi, iç sulardaki turizm ve ekonomik potansiyelin değerlendirilmesi amaçlanmıştır.

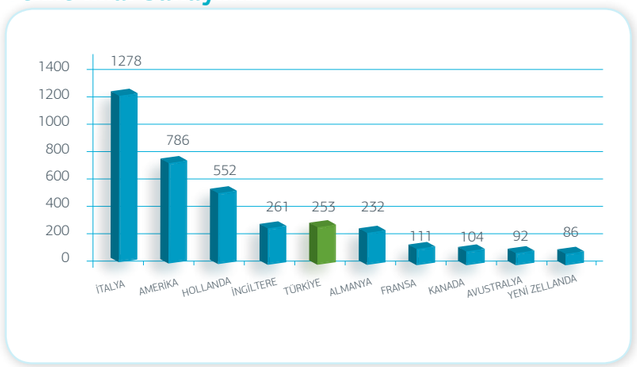
## B Tipi Tekne (Feribot)



Keban Baraj Gölünde Elazığ (Muratçık) - Tunceli (Çemişgezek) hattında çalışan, 1984 yılında inşa edilmiş olan ve 27 yıldır hizmet veren eski ve bakımsız feribot'un can ve mal güvenliğinin yetersizliği göz önünde tutularak, bu hizmeti sağlayacak minimum 41 metre boyunda 1 adet feribotun ihalesi gerçekleştirilmiştir.

## Tekne İmal Sanayimiz






Grafik 36. 2009 Yılında Teslim Edilen Yat Yat Sayısına Göre Düya Sıralaması

600 adedi aşan tekne imal ve çekek firmasının oluşturduğu sektörle ilgili envanter çalışmasına bölgesel bazda başlanmış olup, 2010 yılı sonunda katalog çalışması ile tamamlanması hedeflenmektedir. Bu çalışmalar sonunda hazırlanacak katalog, sektörün yanı sıra sektörle ilgilenen kurum ve kişiler için önemli bir eser olacaktır.

**65 metre uzunluğunda Kocaeli Serbest Bölgede Türkiye'nin ürettiği en büyük mega-yat Suudi Arabistanlı bir müşteri için yapılmış ve 2008 yılında teslim edilmiştir.**

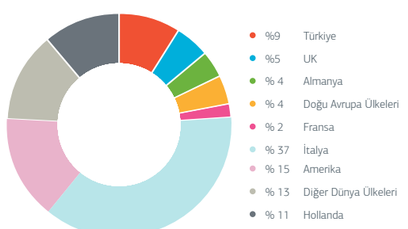


*Yelken sistemi ile dünyada bir ilk; Malta şahini*



*Geleneksel ahşap yat sanayisinde dünyanın en iyileri arasındayız.*

Ülkemiz tekne imal sektörü 2010 yılı itibariyle dünya yat siparişleri sıralamasında %9'luk pay ile 5'inci sıradadır. 2008 yılında aynı sırada yer alırken bu pay %6 idi.








Mega yat inşası
(Dünya Yatçılık &Ursa Tersanesi-72,50 m. DY-006)



## Gemi Sanayisi Veri Tabanı Programı (GSVP) Üzerinden 2581 Teşvik Kanununun Veri Girişi Uygulaması

2581 sayılı Kanun kapsamında yapılan işlemlerin elektronik ortamda kaydı ve takibi için yeni bir program hazırlanmıştır.

GSVP ile ilgili testler tamamlanarak 2010 yılı içerisinde kullanıma açılacaktır.

Özellikle istatistiki veri temini ve analizindeki sıkıntılar aşılacağı gibi, bu kayıtların Bölge Müdürlüklerimizce yazılı olarak gönderilmesi işlemi de ortadan kalkacaktır.

## GSVP Başvuru İşlemleri

Sektörle ilgili istatistiki bilgilerin doğrudan alımı ile, sektör açısından iş ve işlemlerin bir an önce tamamlanmasını sağlayan sistem hizmete alınmıştır. Böylece firmalar birçok işlemini liman başkanlığına gelmeden internet üzerinden gerçekleştirebilmektedir.

Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürlüğü tarafından GSVP kaydı yapılan firmaların kullanıcı adı ve şifreleri gerçek veya tüzel kişilerin GSVP başvuru dilekçesinde belirttikleri e-posta adresine gönderilmektedir.

Üretici Kodu başvurusu yapmış olan gerçek veya tüzel kişilerin ayrıca GSVP başvurusu yapmasına gerek yoktur, üretici kodu ile birlikte GSVP işlemleri de yapılıp kullanıcı adı ve şifreleri kendilerine iletilmektedir.

## Gemi Geri Dönüşüm Sanayisi

Gemi geri dönüşüm sanayisi, yeni düzenlemeler sayesinde küresel krizi fırsata çevirebilmiştir. 2010 yılı itibariyle sektörde 1.000 kişi doğrudan çalışmaktadır.



İzmir, Aliağa Gemi Geri DönüÇüm Bölgesi

## Gemi Sökümün Uluslararası Boyutu

**Alınan kararları takip etmek yerine, uluslararası mevzuata yön verilmeye başlanmıştır.**

Güvenli ve Çevreye Uyumlu Gemi Geri Dönüşümü İçin Uluslararası Anlaşma Taslağı, Mayıs 2009'da Hong Kong'da imzaya açılmış, TBMM'nin onay şartı ile imzalanmıştır.




Mayıs 2009'da Hong Kong Konvansiyonu'nun nihai metninin IMO'da kabulünün ardından ve IMO'nun ilgili rehber hazırlıkları sürecinde gerçekleştirilen İzmir Çalıştayı ilgili uzmanların ve sektörün temsilcileri arasında deneyimlerin paylaşımı ve görüş alışverişi için eş zamanlı bir fırsat olmuştur. Çalıştaya 30 yabancı uzman, 100'ü aşkın katılımcı iştirak etmiştir.




Pakistan Hükümeti tarafından Basel Sekretaryasından gemi geri dönüşümü ile ilgili teknik kapasiteyi geliştirme konusunda yardım talebinde bulunulmuş, Sekretarya ise bu çalışmanın ülkemizde yapılmasını tercih etmiştir. Bu amaçla teknoloji ve bilgi transferini sağlayacak bir çalıştay Ağustos 2010 tarihinde gerçekleştirilmiştir.

Gemi Geri Dönüşüm Tesislerinin Yetkilendirilmesine İlişkin Rehber'in geliştirilmesi sorumluluğu üstlenilmiştir. MEPC 61. dönem toplantısına sunulmuştur.

2002 yılında 190.648 LDT sökümü gerçekleştirilirken 2010 yılının Eylül ayında 289.130 LDT'ye ulaşılmıştır.

2002 yılında 83 adet geminin sökümü gerçekleştirilirken 2010 yılının Eylül ayında rekor kırılarak 174 adede ulaşılmıştır.

## Batık ve Terk Edilmiş Gemi ve Deniz Araçları

Denizcilik Müsteşarlığınca, batık ve terk edilmiş gemi ve deniz araçlarının tespit edilmesi ve değerlendirilerek çözüme kavuşturulması amacıyla 2010 yılında kurulan komisyonca çalışmalara başlanmıştır. İstanbul, Samsun ve Mersin bölgelerinde çalışmalar tamamlanmış olup söz konusu çalışmaların 2011 yılının ilk yarısında bitirilmesi hedeflenmektedir.

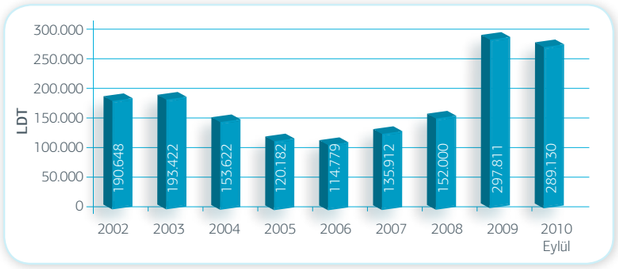
Denizcilik Müsteşarlığınca yapılan çalışmalarda kıyılarımızda; 160 adet irili ufaklı batık/terk edilmiş/ihtilaflı deniz aracı bulunduğu tespit edilmiş olup yerinde söküm işlemleri ile ilgili kural ve yöntemler belirlenmiştir.

## Gemi İnşa Yan Sanayisi

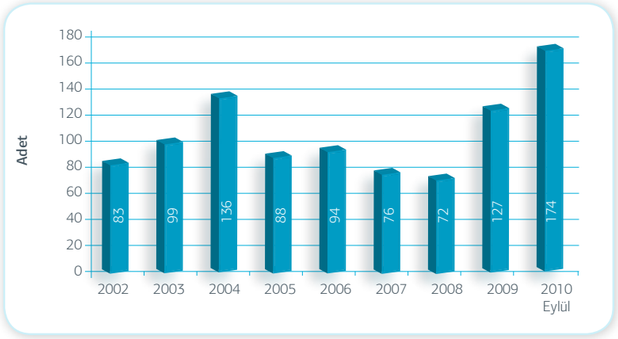
Ülkemiz gemi inşa sektörü büyümesine paralel olarak gemi yan sanayimizdeki istihdam da sektörün yerli katkı oranı kapsamında 1'e 3 istihdam imkânı vererek ülkemizin en büyük sorunu olan işsizliğin çözümüne katkı sağlamıştır.

2003 yılında 32.750'lerde olan yan sanayi çalışan sayısı, 2007 yılı sonunda 100.000'e ulaşmıştır. Ancak, küresel krizin de etkisiyle tersanelerimizde yaşanan olumsuzluklara paralel olarak yan sanayideki çalışan sayısı 2009 yılı sonunda 57.537 kişiye düşmüştür.

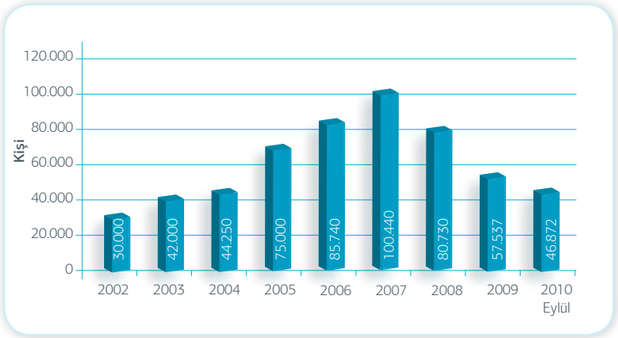
Ülkemiz gemi yan sanayisi; bazı ürünlerin üretiminde (ırgatlar, dümen makineleri, elektrik teçhizatı, gemi zincirleri ve çapalar vs.) kendini kanıtlamış olmakla birlikte, bazılarında ise (gemi ana makinesi, gemi kazanı, yağ-yakıt separatörleri, seyir cihazları, algılayıcılar vs.) yetersiz kalmaktadır. Diğer yandan, gemi inşasının hammaddesi




Grafik 37. Donanım ve Kurulu Ağırlığı Bazında Sökülen Gemiler (LDT)




Grafik 38. Adet Bazında Sökülen Gemiler




Grafik 39. Gemi Yan Sanayindeki İstihdam Durumu

olan sertifikalı çelik sac ve profilin ülkemizdeki üretim kapasitesi ise ihtiyacın altındadır.

Bu kapsamda, Denizcilik Müsteşarlığı, gemi inşasında sağlanan başarının yan sanayi ile devam ettirilmesi hedefiyle, gemi yapımında kullanılan her türlü makine, teçhizat ve malzemenin yerli üretim imkânlarının geliştirilmesi amacıyla "Gemi Yan Sanayi Envanter ve Katalog Çalışması" başlatılmıştır.

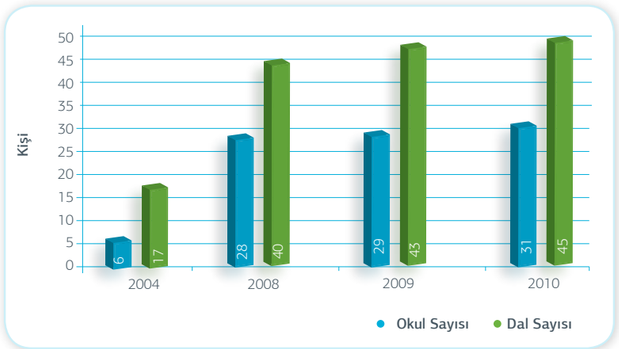
## Gezi Teknelerine Yönelik Piyasa Gözetimi ve Denetimi

Denizcilik Müsteşarlığı tarafından; 16.02.2005 tarih ve 25729 sayılı Resmi Gazete'de "Denizcilik Müsteşarlığı Tarafından Gerçekleştirilecek Piyasa Gözetimi ve Denetimine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik" yayımlanarak 31.05.2005 tarihinden itibaren Gezi Tekneleri Yönetmeliği kapsamındaki teknelere Piyasa Gözetimi ve Denetimi faaliyeti uygulanmaya başlanmıştır.

Denizcilik Müsteşarlığı personeline konuyla ilgili teorik ve pratik eğitim verilerek Piyasa Gözetim ve Denetimi hususunda 154 kişi yetkilendirilmiştir. Bu kapsamda;2009 yılında 1'i şikâyetten olmak üzere toplam 258 ürün, 2010 yıllının ilk 9 ayında ise 1'i şikâyetten olmak üzere toplam 207 ürün denetlenmiştir.

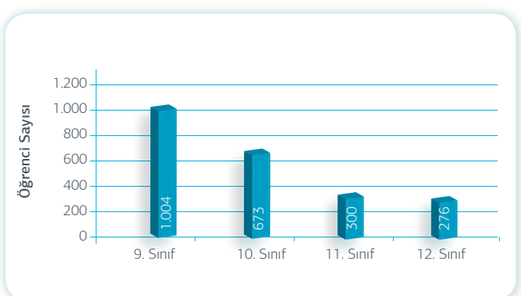
## Eğitim

- Denizcilik eğitimi veren teknik liselerde eğitimcilerin deneyimini artırmak üzere Türk Loydu Vakfı ve Milli Eğitim Bakanlığının katkılarıyla 49 öğretmene hizmet içi eğitim düzenlenmiş ve katılımcılara sertifika verilmiştir.
- Yalova-Altınova Tersane Girişimcileri tarafından 26 Ekim 2008 tarihinde 2 adet Denizcilik Meslek Lisesi'nin temeli atılmıştır. Tuzla Tersaneler bölgesinde Piri Reis Anadolu Denizcilik Meslek Lisesi 2009 yılında öğretime başlamıştır.

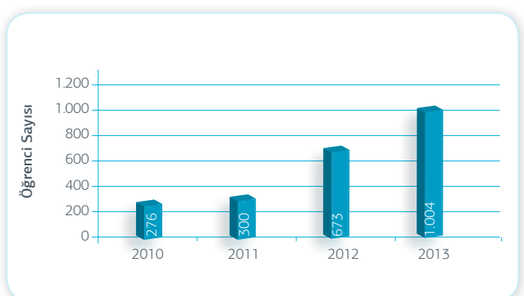



Grafik 40. Gemi Yapımı Eğitimi Veren Anadolu Denizcilik Meslek Liseleri

2004 yılında 6 meslek lisesinde gemi yapım eğitimi verilirken, 2010 yılında bu sayı 31'e yükselmiştir. Dal sayısı ise aynı dönemde 17'den 45'e çıkmıştır.




Grafik 41. Gemi Yapım Alanında Eğitimi Veren Denizcilik Meslek Liselerinde Eğitim Gören Öğrencilerin Sınıflarına Göre Dağılımı




Grafik 42. Gemi Yapım Alanında Eğitimi Veren Denizcilik Meslek Liselerinde Eğitim Gören Öğrencilerin Mezuniyet Yıllarına Göre Dağılımı

## Yüksekokul Seviyesinde Gemi İnşa Eğitimi Veren Okullarımız

| İLİ | İLÇESİ | OKUL ADI |
|---|---|---|
| BALIKESİR | Bandırma | Bandırma Meslek Yüksekokulu |
| ÇANAKKALE | Merkez | Çanakkale 18 Mart Meslek Yüksekokulu |
| KOCAELİ | Karamürsel | Karamürsel Meslek Yüksekokulu |
| ZONGULDAK | Alaplı | Alaplı Meslek Yüksekokulu |
| TRABZON | Sürmene | Abdullah KANCA Mesl.Yüks.Okul. (Henüz altyapı çalışmaları tamamlanamadığı için eğitime açılmamıştır.) |

## Lisans Seviyesinde Gemi İnşa Eğitimi Veren Okullarımız

| İLİ | OKUL ADI |
|---|---|
| İSTANBUL | İstanbul Teknik Üniversitesi Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi |
| İSTANBUL | Yıldız Teknik Üniversitesi Gemi İnşaatı ve Denizcilik Fakültesi |
| TRABZON | Karadeniz Teknik Üniversitesi Deniz Bilimleri Fakültesi Gemi İnşaatı ve Makinaları Mühendisliği |

## Meslek Liselerinde Görevli Öğretmenlerimize Yönelik Çalışmalarımız

Denizcilik eğitimi veren teknik liselerde eğitimcilerin deneyimini artırmak üzere 2008 yılında Türk Loydu Vakfı ve Milli Eğitim Bakanlığının katkılarıyla 49 meslek lisesi öğretmeni hizmet içi eğitime iştirak etmiş ve katılımcılara sertifika verilmiştir.

## Açılan kurslar

### Gemi Boya Denetmeni Eğitimi

05 Aralık 2008 tarihinde Ankara'da Milli Eğitim Bakanlığı, Denizcilik Müsteşarlığı ve TMMOB Gemi Mühendisleri Odası arasında imzalanan Protokol çerçevesinde yapılan "Gemi Boya Denetmeni Eğitimi" kursu sonucunda 55 kişi gemi boya denetmeni olarak yetkilendirilmiştir.

### Gazdan Arındırma Uzmanlığı Kursu

21.12.2004 gün ve 25677 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan "Gemi ve Deniz Araçlarının İnşa, Tadilat, Bakım, Onarım ve Söküm İşlerinde Gazdan Arındırma Yönetmeliği" çerçevesinde, 4 defa Gazdan Arındırma Uzmanlığı Kursu düzenlenmiştir. Bugüne kadar gazdan arındırma uzmanı olarak 100 kişi yetkilendirilmiştir.

### Piyasa Gözetimi ve Denetimi Kursu

Denizcilik Müsteşarlığınca Gezi Tekneleri Yönetmeliği kapsamında gerçekleştirilecek piyasa gözetimi ve denetimi faaliyetinde görevlendirilecek personele Genel Müdürlüğümüz koordinesinde teorik ve pratik eğitim verilerek Piyasa Gözetimi ve Denetimi Uzmanı kimlikleri düzenlenmiş ve bu personel Piyasa Gözetimi ve Denetimi faaliyetlerinde yetkilendirilmiştir.

**Ölçme Yönetmeliği Kursu**

Gemi ve Su Araçlarının Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliği kapsamında, yönetmelik'in 4'üncü maddesinin (1) no'lu fıkrasının (k) bendinde yer alan uzman tanımı dışındaki GSK uzmanları, liman başkanları ve gemi denetim şartlarına haiz personele Genel Müdürlüğümüz koordinesinde teorik ve pratik eğitim düzenlenerek 15 metrenin altındaki gemi ve su araçlarının ölçümü hususunda yetki verilmiştir.

**Gemilerin Teknik Yönetmeliği Kursu**

"Gemilerin Teknik Yönetmeliği" çalışması gemilerin teknik konularını ilgilendiren diğer konular ile birleştirilerek kapsamı genişletilmiş ve Resmi Gazete'de yayımlanmış olup 17.01.2010 tarihi itibariyle yürürlüğe girmiştir. Yönetmelikle ilgili olarak bölge müdürlüklerinde görevli liman başkanları, denet şefleri, denet memurlarına Genel Müdürlüğümüz koordinesinde teorik ve pratik eğitim düzenlenerek toplam 252 personel yetkilendirilmiştir.

### Milli Eğitim Bakanlığı ile Yapılan Eğitim İşbirliği Protokolü

20 Ağustos 2009 tarihinde Milli Eğitim Bakanlığı Erkek Teknik Öğretim Genel Müdürlüğü ile yaptığımız Protokol'ün amacı ağır ve tehlikeli iş kolu olan gemi inşa, gemi söküm ve gemi yan sanayi sektöründe çalışan ara eleman, usta, mühendis ve yönetici düzeyindeki personeli çalıştığı işle ilgili teorik ve uygulamalı mesleki eğitim vererek belgelendirmektir. Bu Protokol çerçevesinde, Gemi İnşa Raspa Boya Sanayici ve İşadamları Derneği ve RMK Tersanesi ile yapılan ek protokoller ile sektöre yönelik ara eleman eğitimlerimiz devam etmektedir.

# DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDEKİ YATIRIM PROJELERİ

## ÇANDARLI LİMANI

TÜRKİYE'NİN BATIYA AÇILAN KAPISI

### Amacı

> Ege'de hubport olarak konteyner taşımacılığına liman kompleksi hizmeti vermek

### Kapasitesi

> 1. Aşama: 2.000.000 TEU/yıl
> 2. Aşama: 2.000.000 TEU/yıl
> **Toplam: 4.000.000 TEU/yıl**
> Aşamalı olarak yapılacak revizyonlarla kapasitesi 12 Milyon TEU/yıl'a çıkarılacak,

### Projenin Aşamaları

> Kamu kaynakları ile dalgakıran ve yol bağlantıları gerçekleştirilerek,
> YİD modeli üzerinden limanın tümünün inşa ve işletilmesi planlanmıştır.
> Ön fizibilite, ÇED ve imar planı aşamaları tamamlanmıştır.

### Projenin Son Durumu

> 2008, 2009 ve 2010 yılı yatırım programlarında revize fizibilite yapılması koşulu ile yer almıştır.
> Hazırlanan revize fizibilite etüdü DPT tarafından uygun görülmüştür.
> Diğer taraftan, TINA çalışmasında öncelikli proje olması nedeniyle Merkezi Finans İhale Birimi tarafından AB hibesi ile AB normları çerçevesinde detaylı fizibilite ve ÇED çalışmaları yeniden yapılmış, kamu tarafından yaptırılması planlanan dalgakıran inşaatı işinin ihale edilmesine yönelik çalışmalar sürdürülmekte olup, YİD modeline konu olan terminaller ve tüm üstyapılar için ise YPK Kararı oluşturulacaktır.

## FİLYOS LİMANI

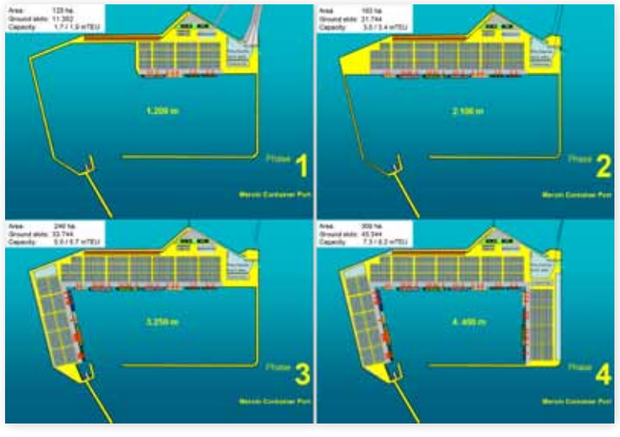
TÜRKİYE'NİN KARADENİZ'E AÇILAN KAPISI

**FİLYOS LİMANI PROJESİ**

> 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 oluşturulacak; Türkiye, Karadeniz'de önemli stratejik kazanımlar sağlayacak, kıtalararası ulaşımda söz sahibi olacaktır.
> Boğazların karşı karşıya kaldığı tehdit azalacaktır.
> Cevher, konteyner, akaryakıt gibi çeşitli yük türlerine hizmet verecek olup, 25 milyon ton/yıl kapasiteye sahip olacaktır.
> Limana bağlantısı yapılacak demiryolu hattı ile elleçlenen yükler iç bölgelere ve Akdeniz'e transfer edilebilecektir.






## Projenin Aşamaları

- Limanın geri sahasında ihtiyaç duyulan alan kamulaştırılmıştır.
- 1/25.000 ölçekli çevre düzeni planı Bayındırlık İskan Bakanlığı tarafından onaylanmıştır.
- ÇED muafiyeti vardır.
- YPK kararı mevcut olup, imar planı onayına müteakip YİD modeli ile ihalesi yapılacaktır.

## AB ÇERÇEVESİNDE FİLYOS LİMANI

TINA çalışmasında öncelik almış ve Merkezi Finans İhale Birimi tarafından AB kaynakları ile revize fizibilite ve **ÇED çalışması halen yürütülmekte olup** 2010 yılı içinde tamamlanacaktır.

Ayrıca TRACECA projesi kapsamında da ön fizibilite çalışması yapılmıştır.

## MERSİN KONTEYNER LİMANI

### TÜRKİYE'NİN VE ORTA ASYA'NIN AKDENİZ'E AÇILAN KAPISI

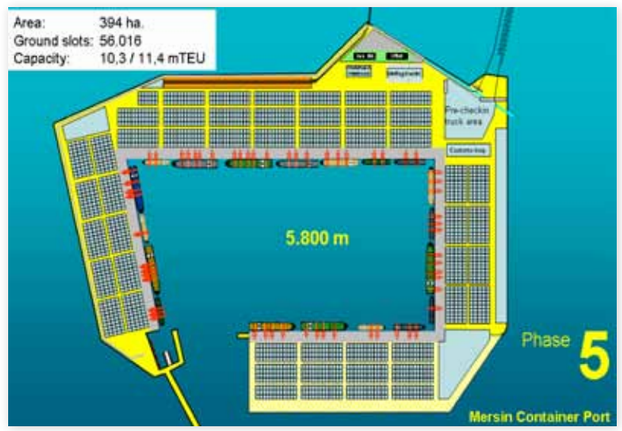
- Doğu Akdeniz'deki limanlarımızın mevcut kapasitesinin yetersizliği nedeniyle Orta Asya ve Orta Doğu ya yönelik gelecekteki talebi karşılamak üzere, elverişli konumu nedeniyle konteyner aktarma merkezi-hubport olarak hizmet vermek üzere planlanmıştır.
- Mevcut liman değişik yük türlerine hizmet etmekte olup, daha iyi işletim koşullarına kavuşturulması amacıyla özelleştirilmiştir.
- Kapasitesi 1.300.000 TEU ya ulaşmıştır.
- Mersin Konteyner Limanı mevcut limanın dışında planlanmıştır. Transit ve aktarma limanı hubport hizmeti sunacaktır. Nihai kapasitesi 12 milyon TEU olacaktır.

## LİMANI GERÇEKLEŞTİRME AŞAMALARI

- 1. Aşama: 1.9 milyon TEU kamu
- 2. Aşama: 3.4 milyon TEU YİD
- 3. Aşama: 5.7 milyon TEU YİD
- 4. Aşama: 8.2 milyon TEU YİD
- 5. Aşama: 11.4 milyon TEU YİD

## MERSİN LİMANI NİHAİ AŞAMASI

- TINA çalışması çerçevesinde öncelik almıştır.
- Ön fizibilite çalışmaları daha önce tamamlanmış olup AB normlarına göre detay fizibilite ve ÇED çalışması AB fonları çerçevesinde tamamlanmıştır.
- İmar planı ile ilgili işlemler Bayındırlık ve İskan Bakanlığı nezdinde sürdürülmektedir.
- **Bu projelerle 2035 yılı itibariyle 185 milyon ton ilave kapasite yaratılacaktır.**




## Samsun Tekkeköy Tersane Bölgesi

Bölgede 4 adet tersane kurulması planlanmış, bunlardan 3 tanesi prosedürlerini tamamlayarak yatırım aşamasına gelmiştir. Tersaneler bölgesinde yaklaşık 3.500 kişinin istihdamı hedeflenmektedir. Ayrıca DLH tarafından ihale edilen Samsun mendirek ve tersane limanı inşaatı bitme aşamasındadır.



## Trabzon Yeniçam Tersane Projesi

Toplam dolgu alanı 116.840 m²

Toplam tersane alanı 156,721 m²

Kooperatife verilen alanlar

10 tekne imal yeri:111 dönüm (yaklaşık)

Ortak Kullanım alanı: 17 dönüm

Ve mevcut (eski alan) tekne imal ve yan sanayi amaçlı kullanılmak üzere toplam alan 401,547 m² dir.










Mendirek çalışmaları bitmek üzere olan, dolgu çalışmaları yapılan alan ile mevcut yerle birlikte yaklaşık 500.000 m² alan üzerinde 1 adet tersane, 10 adet büyük çaplı tekne imal ve çekek alanı, 17 adet atölye şeklinde küçük çaplı imal yeri ve ortak çekek yeri planlanmış, 320.000 m² alana sahip tersane alanı Nur Gemicilik ve Ticaret A.Ş.ye bedelsiz tahsis (ön izin), tersane dışındaki tekne imal ve çekek alanları ise S.S. Sac Gemi Ahşap Tekne Kotra İmalatçıları Küçük San. Koop.ne tahsis (ön izin) edilmiştir.

### Çaltıdere Tekne İmal Alanı (İzmir)

1.229 dönüm alan üzerinde tekne imalatçıları kooperatifine tahsisi yapılan alanda;

- 70 tekne imalatçısı yer alacak,
- 300 DWT'a kadar tekne inşa edilebilecek,
- Yılda 268 adet tekne çekilebilecek,
- 3.100 kişi çalışacaktır.

# DENİZ TURİZMİ KIYI YAPILARI AÇISINDAN HEDEFLER



Ülkemiz bir Doğu Akdeniz ülkesi olarak sahip olduğu doğal ve arkeolojik zenginlikleri ile yat turizmi açısından da yeni yeni keşif edilen bir cazibe noktası olma özelliğindedir. Akdeniz'deki toplam yat sayısı günümüzde yaklaşık 1 milyona ulaşmış olup, her yıl önemli artışlar olmaktadır. Fransa, İspanya ve İtalya Akdeniz çanağı marina kapasitelerinin %75'ini oluşturmaktadır. Ancak bu ülkelerde yeni yatırım yerlerinin kısıtlı olması, Batı Akdeniz'in kirlenmesi ve işletme ücretlerindeki artış, Doğu Akdeniz ülkelerini cazip duruma getirmiştir.

Akdeniz çanağını ilgilendiren yatçılık faaliyetindeki son gelişmeler ülkemizi atılıma zorlamaktadır. Akdeniz yat bağlama kapasitesi 500.000 civarındadır. Akdeniz çanağında seyreden 1 milyon yattan alınacak payın arttırılması için yatçılık gelişiminin milli bir politika olarak benimsenmesi hedeflenmektedir.

Kamu ve Özel Sektör tarafından gerçekleştirilmiş ve halen işletilmekte olan yat limanlarına ilaveten ihtiyaç duyulan kapasitenin karşılanması amacıyla kamu imkanları, YİD modeli ve özel sektör dinamikleri ile yat turizmi için zorunlu altyapının oluşturulması ve ülkemizin turizm açısından bölgedeki ayrıcalıklı rolünün belirlenmesi büyük önem arz etmektedir.

Halen ülkemizde kamu ve özel sektöre ait işletilmekte olan takriben 45 adet yat limanı ve yat çekek yeri bulunmaktadır.

| | Kapasite |
|---|---|
| > Mevcut yat limanları | 14.000 yat |
| > İhalesi yapılmış yat limanları | 11.200 yat |
| > İhalesi yapılacak yat limanları | 3.000 yat |
| > Özel sektör tarafından planlanan yat limanları | 4.000 yat |
| > **Toplam** | **32.200 yat** |

### YAT TURİZMİNDE HEDEF

- Akdeniz baseni yat bağlama kapasitesinin kısa vadede %10, uzun vadede %20'sine ulaşmak,
- Yatçılık faaliyetini tüm kıyılara yaymak,
- 2023 yılında 50.000 yat kapasitesine ulaşmak.

### YİD MODELİ İLE İHALE EDİLEREK İŞLETİLMEYE AÇILAN YAT LİMANLARI

- Turgutreis Yat Limanı
- Didim Yat Limanı
- Çeşme Yat Limanı
- Sığacık Yat Limanı
- Yalova Yat Limanı



*Turgutreis Yat Limanı*

### YİD MODELİ İLE İHALE EDİLEREK İNŞAATI DEVAM EDEN YAT LİMANLARI

- Mersin Yat Limanı
- Alanya Yat Limanı
- Kaş Yat Limanı
- Gazipaşa Yat Limanı
- Kumkuyu Yat Limanı
- Muğla Ören Yat Limanı
- Datça Yat Limanı
- Dalaman Yat Limanı ve Deniz Otobüsü Yanaşma Yeri



*Alanya Yat Limanı*



*Trabzon Yat Limanı*

## YİD MODELİ İLE İHALESİ PLANLANAN YAT LİMANLARI

- İzmir Karaburun Yat Limanı
- İzmir Yenifoça Yat Limanı
- Balıkesir Avşa Adası Türkeli Yat Limanı
- Silivri Yat Limanı
- Trabzon Yat Limanı
- İzmir Seferihisar Ürkmez Yat Limanı
- İzmir Çeşme Şifne Yat Limanı
- Tekirdağ Yat Limanı

## Türkiye Tersaneler Master Planı

Dünya gemi inşa, gemi bakım-onarım, yat-gezinti teknesi, gemi geri dönüşüm ve gemi yan sanayisinde gelecekteki 20 yıl içinde ülkemizin alabileceği payı ve hedef ürünleri belirlemek, alınması lüzumlu hukuki, idari, mali, eğitsel, finansal ve teknolojik tedbirler ile yeni tesis yerleşim yerleri tespit etmek amacıyla Türkiye Tersaneler Master Planı (TÜRKTERMAP) yapılmıştır.

TÜRKTERMAP'ın konuya ilgi duyan yerli ve yabancı yatırımcılar ile bu alanla ilgili ülke bürokrasisi ve siyasi erkine önemli ölçüde rehber olması umulmaktadır.

## DİĞER MASTER PLAN ÇALIŞMALARI

Ulaştırma Bakanlığı Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü, 3348 sayılı Yasa çerçevesinde, ana ulaşım modlarının altyapı projelerini gerçekleştirmekle, özel sektör yatırımlarının da denetlenmesinden sorumludur. Yaklaşık 8.500 km uzunluğunda kıyı şeridi ile Doğu Akdeniz'de özel bir konuma sahip olan ülkemizde, kıyı yatırımları özel bir titizlik gerektirmektedir.

Kıyılarımızda gerçekleştirilen ulaştırma, turizm, balıkçılık sektörü altyapı tesislerinin ülkeye en büyük faydayı sağlamasını teminen Master plan yapılması gereği ortaya çıkmaktadır.

## Bu Master Plan Çalışmaları:

- Turizm kıyı yapıları master plan çalışması
- Ulaştırma kıyı yapıları master plan çalışması
- Balıkçı barınakları durum ve ihtiyaç analizi master plan çalışmasıdır.

Yapılacak olan master plan sayesinde, ihtiyaç duyulan kıyı tesislerinin zaman, mekân, büyüklük (kapasite) ve çevre ile uyumluluk açısından en doğru planlaması yapılabilecektir.

**Sonuç Olarak;**

- Mevcut tesislerin envanteri çıkarılacak,
- Gelecek yıllar (2030) talep tahmini yapılacak,
- İhtiyaç duyulan tevsiat ve yeni yatırımlar planlanacak,
- Böylece atıl kapasite ve yatırım fazlalığı engellenecek,
- Kıyılarımızda çevre duyarlı kullanım disiplini sağlanacaktır.



## 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 uluslararası gelişmeler),
- Bu değerlendirmeler ışığında 2030 yılı itibariyle yük trafiği tahminlerinin yapılarak ihtiyaç duyulan ilave kapasitelerin ortaya çıkartılması,
- Bu kapasitelerin mekân 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 ihtiyaç olabilecek tevsiat veya yeni tesis ihtiyacının zamana dayalı olarak belirlenmesi ve ihtiyaç duyulan verimliliğe ulaşmak amacıyla işletmecilik, idari ve hukuki düzenlemelere ait değerlendirmelerin yapılması.

Projenin süresi 390 takvim günü olup, 2010 yılı içerisinde tamamlanacaktır.

## TURİZM KIYI YAPILARI MASTER PLANI

- Mevcut deniz turizmi tesislerinin envanterinin çıkarılması (yat limanı, turizm amaçlı yanaşma tesisleri, kruvaziyer ve yolcu iskeleleri vb.),
- Ülkemizin uluslararası ölçekte yurt içi ve yurt dışı dinamikleri ışığında 2030 yılı itibariyle gelişmekte olan ulusal ve uluslararası turizm faaliyetleri ihtiyacı talep tahminlerinin yapılması,
- Ülkesel ve bölgesel bazda yeni yatırımların planlanması (terminaller, yat limanları, yat çekek yerleri, yolcu iskeleleri, kruvaziyer terminalleri ),
- İhtiyaç duyulan ilave kapasitelerin belirlenerek deniz turizmi tesislerinin mekânsal 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 günü olup, 2010 yılı içerisinde tamamlanacaktır.



## BALIKÇILIK KIYI YAPILARI DURUM VE İHTİYAÇ ANALİZİ

- Mevcut balıkçılık kıyı yapılarının envanterinin çıkarılması (kapasitesi, tesisi kullanan balıkçı teknesi sayısı ve diğer teknelerin sayısı),
- Kıyı yapısını kullanan sektörler ve kullanım oranları/yoğunluğunun tespiti,
- Balıkçılık sektörünü etkileyen yurt içi ve yurt dışı gelişmelerin değerlendirilmesi,
- Bu değerlendirmeler ışığında 2030 yılı itibariyle balıkçılık faaliyetleri ihtiyacı talep tahminlerinin yapılması,
- Mevcut tesislerin günümüz ihtiyaçlarına göre geliştirilme olanaklarının değerlendirilmesi,
- İhtiyaç duyulan onarım, tarama, altyapı ve üstyapı tesislerinin tespiti,
- 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 yaşanan sorunların belirlenmesi,
- İdari ve hukuki düzenleme ihtiyacının değerlendirilmesi.

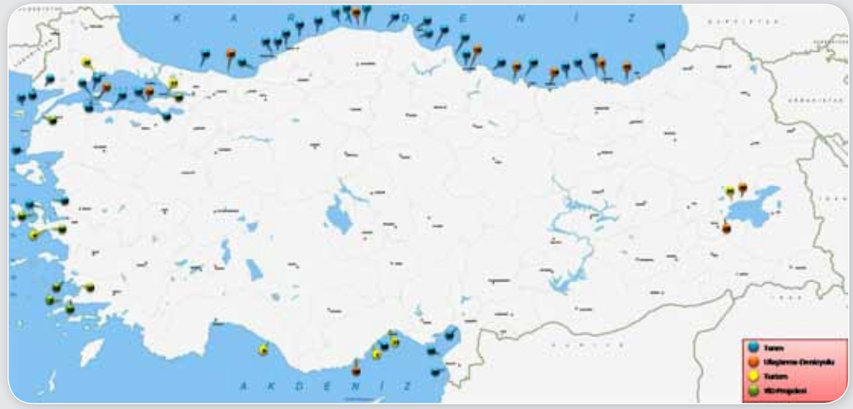
Projenin süresi 390 takvim günü olup, 2010 yılı içerisinde tamamlanacaktır.

**Bu çalışmalar tüm ilgili bakanlık ve kuruluşların katılımı ile oluşturulan yönlendirme komitesi ile değerlendirilerek proje sürecinde yapılan çalıştaylar ile yönlendirilmiştir.**

## BİTEN PROJELER

DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü tarafından 1999-2002 yılları arasında yılda ortalama 6,5 proje tamamlanmışken 2003-2010 yılları arasında yılda ortalama 8 proje tamamlanmıştır. Ayrıca 1999-2002 yılları arasında hiç YİD projesi tamamlanmamışken 2003-2010 yılları arasında 8 adet YİD projesi tamamlanmıştır.

DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü tarafından 1999-2002 yılları arasında 305.710.000 TL ödenek harcanmışken, 2003-2010 yılları arasında 875.605.000 TL harcanmıştır. Yine 2003 yılından bu yana 304 adet idame yatırım (onarım) işi için de 125.000.000 TL ödenek harcanmıştır.



### 2003

1. Sinop Gerze Bal. Bar.
2. İnebolu Gemiciler Bal. Bar.
3. Mordoğan Bal. Bar.
4. Sığacık Yat Limanı
5. Turgutreis Yat Limanı (YİD)
6. Alanya Yat Limanı
7. Erdemli Kumkuyu Yat Limanı

### 2004

1. Trabzon Limanı
2. Cide-İlyasbey Bal. Bar.
3. Gemlik Kurşunlu Bal. Bar.
4. Erdek Paşalimanı Adası İskelesi
5. Avşa Yiğitler Bal. Bar.
6. Mersin Yat Limanı

### 2005

1. Giresun Limanı Gel.ve Onr.
2. Samsun Bal. Bar.
3. Bartın Tarlaağzı Bal. Bar.
4. Yalova Yat Limanı
5. Avşa Türkeli Bal. Bar. (Yat Limanı)
6. Tekirdağ Yat Limanı
7. Kepez Limanı (YİD)
8. Gökçeada Kaleköy Bal. Bar.
9. Dörtyol Bal. Bar.
10. Tatvan Sahil Tahkimatı

### 2006

1. Rize Fındıklı Yeniköy Bal. Bar.
2. Samsun Dereköy Bal. Bar.
3. İnebolu Limanı
4. İnebolu Özlüce Bal. Bar.
5. Kurucaşile Bal. Bar.
6. Hisarönü Bal. Bar.
7. Kilimli Bal. Bar.
8. Alaplı Bal. Bar.
9. Armutlu İskelesi
10. Güllük Gemi Yanaşma İskelesi (YİD)

### 2007

1. Helaldı-Yenikent Bal. Bar.
2. Keşan Yayla Köyü Bal. Bar.
3. Enez Sultaniçe Bal. Bar.
4. Bodrum Yolcu İskelesi (YİD)
5. Ahlat Su Sporları Den.Oto.Bar. ve Yan.Yeri

### 2008

1. Vakfıkebir Bal. Bar.
2. Perşembe Medreseönü Bal. Bar.
3. Ordu Fatsa Motor İskelesi
4. Samsun Terme Bal. Bar.
5. Karasu Limanı
6. Bağırganlı Bal. Bar.
7. Işıklı-Konacık Bal. Bar.
8. Adilcevaz İskelesi

### 2009

1. Sürmene Yeniçam Tersanesi
2. Akçaabat-Akçakale Bal. Bar.
3. Kozlu Bal. Bar.
4. Eski Foça Bal. Bar.
5. Didim Yat Limanı (YİD)

### 2010

1. Tirebolu Bal. Bar.
2. Tekkeköy Tersanesi
3. Alaçam-Göçkün Doyran Bal. Bar.
4. Armutlu Bal. Bar.
5. Bandırma Bal. Bar.
6. Marmara Adası Çınarlı Bal. Bar.
7. Babakale Bal. Bar.
8. Taşucu Feribot İskelesi
9. Erdemli Bal. Bar.
10. Samandağ Bal. Bar.
11. Sığacık Yat Limanı (YİD)
12. Çeşme Yat Limanı (YİD)
13. Yalova Yat Limanı (YİD)

### Bazı Önemli Bölgesel Tekne İmal Projeleri

**1- Fethiye Karaot Tekne İmal ve Çekek Yeri**

Yaklaşık 95.000 m² alan üzerinde tesisler kurulacak olup, alanın S.S. Fethiye Yat ve Çekek İmalatçıları Sos. Tesis Kurma ve İşletme Koop.'ne (20 üyeli) tahsisi Maliye Bakanlığı nezdinde onaylanmış olup çalışmalar sürmektedir.

**2- Bodrum Ören Tekne İmal ve Çekek Yeri**

275.224 m² alan üzerine tesisler kurulacak olup, alan S.S. Yat İmalatçıları Bakım-Onarım ve Çekek Yeri Toplu İşyeri Yapı Koop.'ne (30 üyeli) tahsis (ön izin) edilmiş, uzun süreli tahsis işlemleri için, alanın askeri yasak bölgede kalmasından dolayı, ilgili merciler nezdinde yazışmalar devam etmektedir.

**3- Marmaris Bozburun Tekne İmal ve Çekek Alanı**

Yaklaşık 60 dönüm üzerinde planlama yapılmış olup, alanın yatırımcılara tahsisi için ilgili mevzuat gereği Maliye Bakanlığının mutabakatı istenmiştir. Geri sahada bulunan firmaların talebi üzerine yeni bir planlama yapılmaktadır.

**4- Ayvalık Tekne İmal Alanı**

Yaklaşık 24 dönüm üzerinde planlama yapılmış olup, alanın yatırımcılara tahsisi için ilgili mevzuat gereği Maliye Bakanlığı'nın mutabakatı istenmiştir. Diğer yandan Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu ile çalışmalar yürütülmektedir.

**5- Kilimli Gemi Söküm Alanı**

Söz konusu alan 36.200 m² olup, alanın ilgili mevzuat çerçevesinde Yılnak firmasına tahsisi Maliye Bakanlığı nezdinde son aşamaya gelmiştir.

# YAYINLAR

### Denizcilik Müsteşarlığınca Yayımlanan Dergi, Katalog ve Kitap Örnekleri



### Deniz Sevgisi

Denizcilik Müsteşarlığı ve Milli Eğitim Bakanlığı işbirliği ile Türkiye genelinde ilköğretim ve ortaöğretim öğrencilerine yönelik **"Denizin Sesi"** konulu fotoğraf yarışması düzenlendi.



# ULUSLARARASI İLİŞKİLER

### 1- ÇOK TARAFLI ULUSLARARASI İLİŞKİLER

Ülkemizin kurucu üyesi olduğu, Birleşmiş Milletler'in uzman kuruluşu olan Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) 1958 yılından beri çalışmalarını sürdürmektedir. Örgüt, genel anlamıyla uluslararası sularda deniz emniyeti, seyir güvenliği, gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin önlenmesi, deniz çevresinin korunması ile uluslararası sularda sefer yapan gemilerin inşası-donanımı ile deniz trafiğini etkileyen tüm teknik ve hukuki konularla ilgili düzenlemeler yapmakta ve standartlar geliştirmektedir.

Ülkemiz, IMO Gönüllü Üye Devlet Denetimine girmek üzere 13 Kasım 2009 tarihinde başvurusunu yapmıştır. Denetim programı, üye ülkelerin üstlenmiş oldukları sorumlulukları ne ölçüde yerine getirdiklerini görmek için uygulanmaktadır.

Bu denetim programı çerçevesinde, Ülkemizin, başta Denizcilik Müsteşarlığı olmak üzere, IMO ile ilgili faaliyetlere yönelik çalışan kurum ve kuruluşları 2011 yılı içinde denetime girecektir. IMO tarafından 2005 yılında başlatılan ve 1 Ocak 2015 tarihinden itibaren de zorunlu hale gelecek bu denetim programında, bugüne kadar dünya denizciliğinde sözü geçen 35 IMO üyesi devlet denetten geçmiş, 15 ülke de denetlenmek üzere sırada beklemektedir.

Konuyla ilgili hazırlıklar Denizcilik Müsteşarlığı koordinesinde ve ilgili tüm kurum ve kuruluşlar nezdinde devam etmektedir. Bu hazırlık ve çalışmalar neticesinde ülkemizdeki denizcilikle ilgili hususlarda eksikliklerin belirlenerek giderilmesi sağlanabilecektir.

Ülkemiz, IMO Ana Komite, Alt Komite, çalışma grubu toplantılarına uzman personel ile etkin katılım sağlamaktadır. Bu bağlamda Ülkemiz, IMO Konsey üyeliğini 1999 yılından bu yana aldığı oy sayısını arttırarak sürdürmektedir.

En son 27 Kasım 2009 tarihinde yapılan IMO Konsey üyeliği seçimlerinde, ülkemiz önceki yıla oranla oy sayını 20 oy artırarak 154 üye ülkeden 129 ülkenin oyunu almış ve IMO Konsey üyeliğine 6. kez C kategorisinden seçilmiştir.

### Türkiye'nin Konsey Seçimlerinde Yıllara Göre Aldığı Oylar

| Yıllar | Oy Sayısı |
|---|---|
| 1999 | 76 |
| 2001 | 87 |
| 2003 | 98 |
| 2005 | 103 |
| 2007 | 109 |
| 2009 | 129 |

## 2002 Yılından Bu Yana Taraf Olduğumuz Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Sözleşmeleri:

**LLMC 96 Protokolü:** Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında 1976 tarihli Milletlerarası Sözleşmeyi Tadil Eden 1996 Protokolü'ne Çekinceyle Katılmamız Hakkında Bakanlar Kurulu Kararı 13.03.2010 tarih ve 27520 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

**SUA 2005 Protokolü:** Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşmeye Ait 2005 Protokolü'nün onaylanması 01.04.2009 tarih ve 5854 sayılı Kanun'la uygun bulunmuş, 31.12.2009 tarih ve 27449 sayılı Resmi Gazete'de Bakanlar Kurulu Kararı yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

**LOAD LINE 1988 Protokolü:** 1966 Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesine İlişkin 1988 Protokolü'ne Katılmamız Hakkında Bakanlar Kurulu Kararı 04.09.2007 tarihli ve 26633 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

**OPRC 1990:** 1990 tarihli Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İşbirliği ile İlgili Uluslararası Sözleşme ve eklerine 11.06.2003 tarih ve 4882 sayılı Kanun'la katılmamız uygun bulunmuş, 18.09.2003 tarih ve 25233 sayılı Resmi Gazete'de Bakanlar Kurulu Kararı yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

## Taraf Olmayı Beklediğimiz IMO Sözleşmeleri:

### Türkiye Büyük Millet Meclisi Onayına Sunulanlar

- **IMO Sözleşmesi 1991 Değişikliği (Kolaylaştırma Komitesinin (FAL) Kurumsallaştırılması):** Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmesinde Yapılan Değişikliklerin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı (TBMM Esas No: 1/334) – 21.10.2005/2270
- **SUA 88 Sözleşmesine ait Protokole ilişkin 2005 Protokolü:** Kıta Sahanlığında Bulunan Sabit Platformların Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Protokole Ait 2005 Protokolünün Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı (TBMM Esas No:1/378) – 01.06.2006/1293
- **AFS 2001:** Gemilerdeki Zararlı Organik Tutunma Önleyici Sistemlerin Kontrolüne İlişkin Uluslararası Sözleşmeye Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı (TBMM Esas No: 1/571) – 04.09.2007/29161
- **OPRC-HNS 2000:** 2000 Tarihli Tehlikeli ve Zararlı Maddelerle Kirlenme Olaylarına Karşı Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İşbirliği Protokolüne Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı (TBMM Esas No: 1/637) – 01.04.2008/11208

### Dışişleri Bakanlığı'na Gönderilen Sözleşmeler

- **MARPOL 73/78 Ek III ve Ek IV:** 1973 Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesine Ait Uluslararası Sözleşmeye İlişkin 1978 Protokolü'nün (MARPOL 73/78) III. ve IV. Ekleri (05.04.2007)
- **FUND 2003 Protokolü:** 1992 Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması Hakkında Uluslararası Sözleşme'nin 2003 Protokolü (15.09.2008)
- **BUNKER:** 2001, Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşme (24.11.2008)
- **BWM 2004:** Gemi Balast Suları ve Sedimanlarının Kontrolü ve Yönetimi Hakkında Uluslararası Sözleşme (05.12.2008)
- **FAL 1965:** 1965 Uluslararası Deniz Trafiğinin Kolaylaştırılması Sözleşmesi (17.12.2009)
- **Gemi Geri Dönüşüm Sözleşmesi**: 2009 Gemilerin Emniyetli ve Çevreye Duyarlı Geri Dönüşümü Hakkında Hong Kong Uluslararası Sözleşmesi (31.12.2009)

## Taraf Olma Çalışmaları Devam Eden Sözleşmeler

1. **COLREG 1972:** 1972 Uluslararası Denizde Çatışmaları Önleme Kuralları Sözleşmesi
2. **CSC 1972:** 1972 Konteynerlerin Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi
3. **LC Protokol 1996:** 1972 Atıkların ve Diğer Maddelerin Denize Atılmasıyla Oluşan Deniz Kirliliğinin Önlenmesi Sözleşmesine İlişkin 1996 Protokolü
4. **INTERVENTION 1969:** Açık Denizlerde Petrol Kirliliği Kazalarında Müdahale Uluslararası Sözleşmesi
5. **MARPOL 73/78 Ek VI Protokolü:** Gemilerden Kaynaklanan Hava Kirliliğinin Önlenmesine Dair Kurallar
6. **PAL 2002 Protokolü:** Deniz Yolu İle Yolcu ve Bagajlarının Taşınması Hakkında Atina Sözleşmesine İlişkin 2002 Protokolü
7. **SALVAGE 89:** Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi
8. **SOLAS 78 Protokolü:** 1974 Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesine İlişkin 1978 Protokolü
9. **SOLAS 88 Protokolü:** 1974 Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesine İlişkin 1988 Protokolü

## Ülkemiz Ev Sahipliğinde Yapılan Uluslararası Toplantılar

**2010 Yılı:**

- 6-8 Nisan 2010 tarihleri arasında, İstanbul'da, Karadeniz bölge ülkelerinin katılımıyla, Karadeniz Liman Devleti Denetimi Mutabakat Zaptı 11. Dönem Komite Toplantısı ve 10. yıl kutlamaları yapılmıştır.
- 28-30 Eylül 2010 tarihleri arasında, Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü Deniz Otoyolları Çalışma Grubu Toplatısı (KEİ MoS) toplantısı, Karadeniz bölge ülkelerinin katılımıyla İstanbul'da gerçekleştirilmiştir.

**2008 yılı:**

- 5. Dönem Karadeniz Bölgesel Arama Kurtarma Konferansı 13-14 Ekim 2008 tarihleri arasında Denizcilik Müsteşarlığı'nın ev sahipliğinde Karadeniz bölge ülkelerinin katılımlarıyla gerçekleştirilmiştir.

**2006 yılı:**

- 29 Kasım-08 Aralık 2006 tarihleri arasında IMO'nun ana komitelerinden en önemlisi olan Deniz Emniyeti Komitesi'nin (MSC) 82. oturumu İstanbul'da gerçekleştirilmiştir. IMO Genel Kurulunun istisnai kararıyla İstanbul'da düzenlenen toplantıya 94 ülke, 38 uluslararası örgüt ve göz-

lemci statüsünde hükümet dışı kuruluşları temsilen denizcilik alanında üst düzey görevlerde bulunan yaklaşık 900 delege katılım sağlamıştır.

> Türkiye'nin Yer Kesimi Sağlayıcı (Ground Segment Provider) olarak üyesi olduğu Uydu Destekli Arama Kurtarma Sistemi (COSPAS-SARSAT) Güney Merkez/Merkez (South Central/Central Data Distrubition Region) Toplantısı 23-25 Mart 2006 tarihleri arasında Antalya'da düzenlenmiştir. Toplantıya COSPAS-SARSAT sekretaryası, Türkiye, Fransa, İngiltere, Norveç, Nijerya, Cezayir, İtalya, İspanya ve Yunanistan'dan toplam 60 kişi katılmıştır.

**2004 yılı:**

> Denizcilik Müsteşarlığı ile Akdeniz için Bölgesel Deniz Kirliliği Acil Müdahale Merkezi (REMPEC) Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi (MARPOL 73/78)'ne Ek-I (Petrol ile Deniz Kirlenmesini Önleyici Kuralları) ile ilgili Uluslararası Eğitim Kursu 28 Eylül-1 Ekim 2004 tarihleri arasında İstanbul'da düzenlenmiştir.

**2003 yılı:**

> Bayrak Devleti Uygulamaları ve Liman Devleti Kontrolü ile ilgili Ulusal Seminer 24-28 Mart 2003 tarihleri arasında Denizcilik Müsteşarlığı'nın ev sahipliğinde Ankara'da düzenlenmiştir.

> IMO'nun katkılarıyla Denizcilik Müsteşarlığı tarafından, Gemiadamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Standartları Hakkındaki Uluslararası Sözleşmeye (STCW) dair yeni düzenlemelerin yaygın ve etkin olarak uygulanması amacıyla Akdeniz ülkeleri için EU/MEDA programı kapsamında; Kalite Standartlarının Tanıtımına Yönelik Seminer 15-19 Eylül 2003 tarihleri arasında Denizcilik Müsteşarlığı'nın ev sahipliğinde İstanbul'da düzenlenmiştir.

**2002 yılı:**

> Akdeniz Denizcilik İdarelerinin Güçlendirilmesi: Etkin Liman Devleti ve Bayrak Devleti Fonksiyonları için Kapasite Oluşturulması" MEDA Projesi PR273 çerçevesinde Akdeniz Bölgesi için Bayrak Devleti Uygulamalarında 1. Bölgesel Semineri, 11-15 Mart 2002 tarihleri arasında Denizcilik Müsteşarlığı'nın ev sahipliğinde Antalya'da düzenlenmiştir.

> IMO tarafından, IMO Teknik İşbirliği Fonu ve Avrupa Birliği ortak mali desteği ile, bölgesel bir proje çerçevesinde "IMO Model Kursu 3.12 - Gemiadamlarının Sınav, Belgelendirme ve Değerlendirmeleri ile İlgili Eğitim Kursu" 15-26 Nisan 2002 tarihleri arasında Denizcilik Müsteşarlığı'nın ev sahipliğinde İstanbul'da düzenlenmiştir.

> IMO tarafından ülkemizin ev sahipliğinde Uluslararası Güvenlik Yönetim Kodu (ISM) ile ilgili Ulusal Eğitim Kursu 14-18 Ekim 2002 tarihleri arasında Denizcilik Müsteşarlığı'nın ev sahipliğinde İzmir'de düzenlenmiştir.

> Karadeniz Bölgesinde Liman Devleti Kabiliyetlerinin Artırılması Eğitim Programı çerçevesinde, "Ulusal Veritabanı Yöneticileri için Bölgesel Seminer - Regional Seminar for National Database Managers" Semineri 21-25 Ekim 2002 tarihleri arasında Denizcilik Müsteşarlığı'nın ev sahipliğinde İstanbul'da düzenlenmiştir.

## Diğer Uluslararası Nitelikli Faaliyetler

### Uluslararası Denizcilik Forumları Koordinasyon Komisyonu Toplantıları

Denizcilik ve deniz taşımacılığının teknik, ekonomik ve hukuki boyutlarına ilişkin olarak uluslararası kuruluşlar tarafından sürdürülen çalışmaların yakından ve devamlı olarak izlenerek gelişme veya değişikliklerin zamanında denizcilik sektörüne yansıtılabilmesi, bilgi akışını sağlamak suretiyle bir veri tabanı oluşturulması ve uluslararası platformlarda ülkemizin hak ve menfaatlerinin korunması amacıyla kurulmuştur.

Denizcilik Müsteşarı başkanlığında, denizcilik alanında faaliyet gösteren ilgili kamu kurum ve kuruluşları, üniversiteler ve meslek odalarının geniş katılımıyla gerçekleşen Komisyon toplantılarında, alt çalışma gruplarının yıl içinde yapmış olduğu faaliyetler değerlendirilerek önemli kararlar alınmaktadır.

## 2- İKİLİ ULUSLARARASI İLİŞKİLER:

Komşularımızla sıfır sorun politikası çerçevesinde, 2002-2010 yılları arasında uluslararası ikili denizcilik ilişkilerinde aktif politika izlenmiş, buna bağlı olarak anılan dönemde toplam 12 adet denizcilik anlaşması imzalanmıştır. Bunlardan 9'unun onay süreci tamamlanmış, 3 tanesinin onay süreci devam etmektedir.

### İmzalanan Denizcilik Anlaşmaları:

1. Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile **Lübnan Cumhuriyeti** Hükümeti arasında Denizcilik Anlaşması (25.04.2004)
2. Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile **Rusya Federasyonu** Hükümeti arasında Karadeniz'de Arama ve Kurtarma Alanında İşbirliği Anlaşması (11.05.2004)
3. Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile **Suriye Arap Cumhuriyeti** Hükümeti arasında Denizcilik Anlaşması (06.09.2004)
4. Türkiye Cumhuriyeti ile **Bahreyn Krallığı** arasında Denizcilik Anlaşması (1-2 Mayıs 2006)
5. Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile **Bulgaristan Cumhuriyeti** Hükümeti arasında Deniz Ticareti Anlaşması (7 Ekim 2006)
6. Türkiye Cumhuriyeti ile **Yemen Cumhuriyeti** arasında Denizcilik Anlaşması (25.02.2008)
7. Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile **Romanya** Hükümeti arasında Denizcilik Anlaşması (03.03.2008)
8. Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile **Suriye Arap Cumhuriyeti** Hükümeti arasında Denizcilik Alanında Arama-Kurtarma Anlaşması (14.10.2008)
9. Türkiye Cumhuriyeti ile **Suudi Arabistan Krallığı** arasında Denizcilik Anlaşması (03.02.2009)
10. Türkiye Cumhuriyeti ile **Ürdün Haşimi Krallığı** arasında Denizcilik Anlaşması (24.03.2010)

11. Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile **Rusya Federasyonu** Hükümeti arasında Deniz Taşımacılığı Anlaşması (12 Mayıs 2010)

12. Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile **Endonezya Cumhuriyeti** Hükümeti arasında Deniz Taşımacılığı Anlaşması (28 Haziran 2010)

## 2002 YILI ILE 15.09.2010 TARİHLERİ ARASINDA YÜRÜRLÜĞE KONULAN MEVZUAT

Bilindiği üzere ülkemizde denizciliğin gelişmesi ve kapasitenin artmasında teknik uygulamaların yanı sıra mevzuat çalışmaları da büyük önem arz etmektedir. Bu bağlamda Denizcilik Müsteşarlığı, ülkemiz denizlerinde çevrenin ve seyir emniyetinin öneminin farkında olarak ve sektörün ihtiyaçlarını da göz önünde bulundurmak suretiyle 2002'den itibaren çağdaş denizcilik anlayışıyla, Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün tavsiye kararlarına, uluslararası sözleşmelere ve Avrupa Konseyi direktiflerine uyumlu çok sayıda mevzuat çalışmasında bulunmuş ve bunların uygulanması sağlamıştır. Bu kapsamda yürürlüğe konulan ve devam etmekte olan çalışmalar aşağıdaki tabloda sayısal olarak gösterilmektedir.

| MEVZUATIN TÜRÜ | 01.12.1995 - 04.11.2002 | 04.11.2002 - 15.09.2010 | DEVAM ETMEKTE OLANLAR |
|---|---|---|---|
| KANUN | 2 | 7 | 2 |
| U. SÖZLEŞME | 1 | 1 | - |
| B.K.K. | 5 | 8 | 9 |
| K.H.K. | 2 | - | - |
| ANA STATÜ | 3 | 2 | - |
| TÜZÜK | 6 | 4 | 1 |
| YÖNETMELİK | 41 | 166 | 23 |
| TEBLİĞ | 4 | 22 | 2 |
| YÖNERGE | 3 | 39 | - |
| TALİMAT | 43 | 11 | - |
| GENELGE | 1 | 13 | 2 |
| UYGULAMA ESASI | 1 | - | - |
| TOPLAM | 112 | 273 | 39 |

# KIYI EMNİYETİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ FAALİYETLERİ

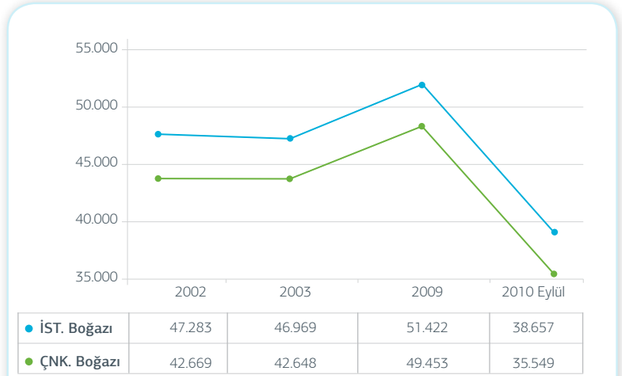
Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğünün amacı denizlerimizde ve karasularımızda seyreden Türk ve yabancı bayraklı gemilerin seyir güvenliğine yardımcı olmak, kıyı emniyeti ve gemi kurtarma hizmetleri ile kılavuzluk, römorkörcülük hizmetleri yapmak ve bunlarla ilgili cihaz ve tesislerini kurmak, işletmek, can, 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, GPS ve benzeri sistemlerle ilgili her türlü yatırımı yapmak ve tekel şeklinde işleterek seyir emniyetini artırmaktır.

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü faaliyetlerini 3'ünde otorite olmak üzere 7 temel alanda sürdürmektedir.

- Belirlenen Saha İçerisinde Tekel Olmak Üzere Tüm Denizlerde Gemi Kurtarma
- Tahlisiye (Can Kurtarma)
- Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Otoritesi
- Fenerler Otoritesi
- Deniz Haberleşmede Hesaplaşma Otoritesi ve Navteks Yayın Koordinatörü
- Kılavuzluk Hizmeti
- Römorkaj Hizmeti

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğünce;

- 2003 yılı ile 2010 Eylül arası dönemde toplam, 153 Gemi Kurtarma-Yardım, 929 Tahlisiye (Can Kurtarma), 7.160 gemiye refakat, 5.017 gemiye römorkaj, 104 gemiye çeki ve 40 balık adam hizmeti verilmiştir.
- 2003 yılı ile 2010 Eylül arası dönemde İstanbul Boğazı'ndan geçen toplam



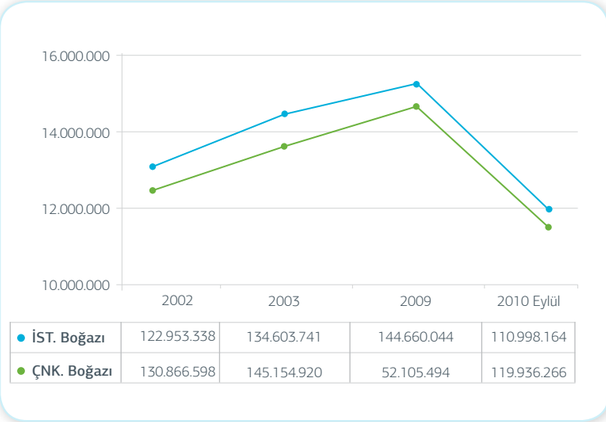

| | 2002 | 2003 | 2009 | 2010 Eylül |
|---|---|---|---|---|
| İST. Boğazı | 47.283 | 46.969 | 51.422 | 38.657 |
| ÇNK. Boğazı | 42.669 | 42.648 | 49.453 | 35.549 |

Grafik 43. Yıllar İtibariyle Boğazlardan Geçen Gemi Adet Grafiği



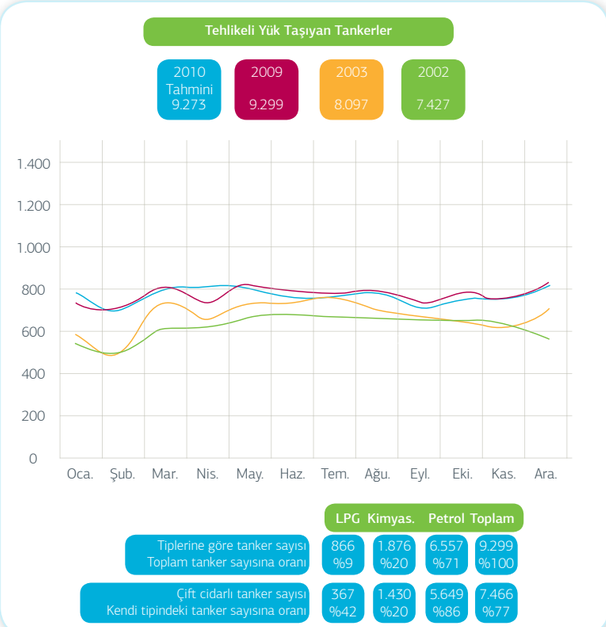

| | 2002 | 2003 | 2009 | 2010 Eylül |
|---|---|---|---|---|
| İST. Boğazı | 7.427 | 8.097 | 9.299 | 6.923 |
| ÇNK. Boğazı | 7.627 | 8.114 | 9.567 | 7.008 |

Grafik 44. Yıllar İtibariyle Boğazlardan Geçen Tehlikeli Yük Taşıyan Gemi Adet Grafiği




| | 2002 | 2003 | 2009 | 2010 Eylül |
|---|---|---|---|---|
| İST. Boğazı | 122.953.338 | 134.603.741 | 144.660.044 | 110.998.164 |
| ÇNK. Boğazı | 130.866.598 | 145.154.920 | 52.105.494 | 119.936.266 |

Grafik 45. Yıllar İtibariyle Boğazlardan Taşınan Tehlikeli Yük (M/Tons) Grafiği




Grafik 46. Tehlikeli Yük Taşıyan Tanker Geçişleri

412.258 adet gemiye seyir yardımı ve gemi trafik hizmeti verilmiştir.

- 2003 yılı ile 2010 Eylül arası dönemde Çanakkale Boğazı'ndan geçen toplam 372.954 adet gemiye seyir yardımı ve gemi trafik hizmeti verilmiştir.
- İstanbul Boğazı'ndan 2003 yılı ile 2010 Eylül arası dönemde toplam 73.255 adet tehlikeli yük taşıyan gemi geçmiştir. Bu gemilerle toplam 1.105.026.373 m/t tehlikeli yük taşınmıştır.
- Çanakkale Boğazı'ndan ise 2003 yılı ile 2010 Eylül arası dönemde toplam 70.114 adet tehlikeli yük taşıyan gemi geçmiştir. Bu gemilerle toplam 1.172.807.776 m/t tehlikeli yük taşınmıştır.

Ayrıca Haziran 2010 itibariyle Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğünce verilmeye başlanan kılavuzluk hizmeti kapsamında; 2003 yılı ile 2010 Eylül arası dönemde İstanbul Boğazı'nda 192.915 adet, Çanakkale Boğazı'nda 127.771 adet gemiye kılavuzluk hizmeti verilmiştir.

## Kılavuzluk ve Römorkaj Hizmetleri Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'ne Devredilmiştir.

04.05.2010 tarih ve 2010/29 sayılı Özelleştirme Yüksek Kurulu kararıyla Türkiye Denizcilik İşletmelerinin Türk Boğazları'nda ve İzmir'de vermekte olduğu kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri 15.06.2010 tarihinden itibaren Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından verilmektedir.

## Tarihi Fenerler Turizme ve Ekonomiye Kazandırılmıştır.

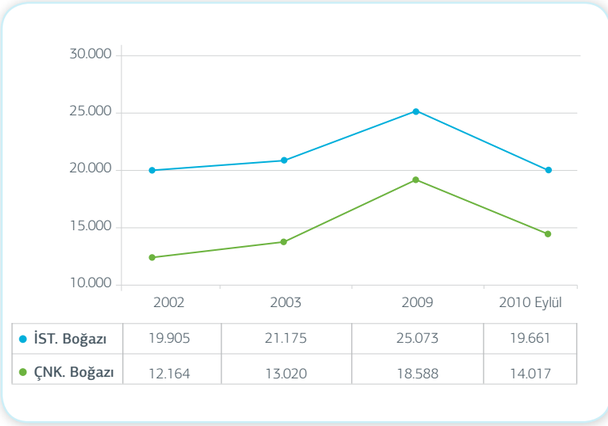
Tarihi fenerler için yerel yönetimlerle işbirliği yapılarak fener turizmi başlatılmış ve bu kapsamda Şile Feneri, Rumeli ve Anadolu Fenerleri hizmete girmiştir. Böylece yöre ekonomisine ve kültürüne katkı sağlanmıştır.

Kaynakları etkin kullanma kapsamında Kuruluşa ait üzerinde hizmete müteallik tesislerden gelir elde edilmesi bağlamında 24 adedi kiraya verilmiştir. Kiraya verilmesi planlanan taşınmazlardan, 51 adedi için Kültür ve Turizm Bakanlığı Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü'nden izin alınmış, 9 adedi için izin beklenmektedir. Ayrıca 25 adet fener, seyir emniyetini sağlamasının yanında GSM baz istasyonu olarak da hizmet vermesi için kiraya verilmiştir. Son olarak da kiraya verilen Sivrice Deniz Feneri halkımızla buluşmuş ve Deniz Feneri Kütüphanesine dönüştürülmüştür.

## Liman Kontrol ve Hızlı Tahlisiye Botlarının Kullanımıyla İlgili İl Çevre ve Orman Müdürlüğü ile Sözleşme Yapılmıştır

Denizlerimizdeki faaliyetlerin mevzuat çerçevesinde düzenli olarak denetlenebilmesi ve meydana gelebilecek deniz kazalarında oluşabilecek kirliliğin tespitinin yapılabilmesi ve gerekli deniz araçlarının temini için liman kontrol ve hızlı tahlisiye botlarının kullanılması yönünde T.C. İstanbul Valiliği İl Çevre ve Orman Müdürlüğü ile KEGM arasında sözleşme imzalanmıştır.






| | 2002 | 2003 | 2009 | 2010 Eylül |
|---|---|---|---|---|
| İST. Boğazı | 19.905 | 21.175 | 25.073 | 19.661 |
| ÇNK. Boğazı | 12.164 | 13.020 | 18.588 | 14.017 |

Grafik 47. Yıllar Boğazlarda Verilen Kılavuzluk Hizmetleri Adet Grafiği









## Operasyonel Faaliyetlerde İyileştirme Sağlanmıştır

Böylece, fener arızalarına müdahalede dünya standartlarının üzerine çıkılarak, fenerlerin kullanılabilirlik oranı %99,82 olan IALA standardına çıkarılmış, fener arızalarına müdahale süresi 1,74 güne indirilmiştir. Can kurtarma hizmetlerinde müdahaleye hazırlık süresi 6 dakikaya, gemi kurtarma operasyonlarında müdahaleye hazırlık süresi 15 dakikaya indirilmiştir.

## Yenilenebilir Enerji Kaynaklarından Yararlanılmaktadır

Seyir yardımcılarının daha temiz, uygun maliyetli ve çevre dostu sistemlerle çalıştırılabilmesi amacıyla mümkün olduğu kadar yenilenebilir enerji kaynaklarından faydalanma yönünde adımlar atılmaktadır. Eski sistemlerle (asetilenli-bütangazlı vs.) çalışan sinyaller güneş enerjili sisteme çevrilmekte ve (tarihinde ilk defa) 2003 yılından bu yana rüzgar jeneratörlerinden de faydalanılmaktadır. 1997 yılında yenilenebilir enerji kaynaklarından yararlanma oranı %25 iken, bugün itibariyle bu oran %70 olmuştur.

## Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün Uluslararası Alandaki Başarıları

- 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) Şanghay'da yapılan 16. Genel Kurulu'nda alınan kararla, IALA Konseyi'nde 2010-2014 yılları arasında ülkemizi temsil etmektedir.
- 2012 yılında yapılacak olan Uluslararası VTS Sempozyumu'nun ve Uluslararası IALA Gemi Trafik Hizmetleri Komite toplantısının Türkiye'de yapılmasına IALA Konseyi'nde karar verilmiştir.
- GTH Baş Operatörü 4 yıllığına IALA-VTS Komitesi Başkanlığı'na seçilmiştir.

## Fenerlerin Uzaktan İzlenmesi,

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 ve herhangi bir tehlike durumunda seyir yardımcılarından kaynaklanan olumsuzlukların önlenebilmesi amacıyla kademeli olarak tüm seyir yardımcılarının uzaktan izlenmesine geçilmesi hedeflenmiştir.

Seyir yardımcısı sistemlerin arızalarının süratle tespiti ve arızanın hemen giderilmesi için 1'inci aşama Türk Boğazları'nda toplam 85 adet fenerde, ikinci aşama olarak Zonguldak, İstanbul (Boğaz fenerleri hariç), Marmara, Çanakkale (Boğaz fenerleri hariç) ve İzmir Başteknisyenliği görev alanında bulunan 185 adet seyir yardımcısının Seyir Yardımcıları Otomatik Tanımlama Sistemi (SOTAS-AIS AtoN) cihazları üzerinden uzaktan izlenmesi, seyir yardımcıları ve deniz trafiği ile ilgili bilgilerin toplanması ve değerlendirilmesi ile seyir yardımcılarının kontrolü sistemine geçilmiştir.



1'inci Etap Türk Boğazları ile 2'nci Etap Karadeniz, Marmara, Ege'de Sistem devreye girmiştir. 2011 yılı programına alınan, Ege ve Akdeniz'i kapsayan 3. aşamanın tamamlanması ile Türkiye sahillerinde Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün sorumluluğunda bulunan tüm seyir yardımcılarının uzaktan izlenmesi sağlanacaktır.

## Fenerlerden Denizcilere Meteorolojik Bilgi Hizmeti

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nce, Seyir Yardımcıları Uzaktan İzleme ve Kontrolü Projesi kapsamında 185 adet seyir yardımcısının (İnebolu'dan Didim'e kadar olan sahil kesimi ve tüm Marmara Denizi) uzaktan izlenmesi ve kontrolüne başlanmıştır.

Meteoroloji Genel Müdürlüğü ile işbirliği sonucunda fenerler üzerindeki AIS-atonlar vasıtasıyla 5 dk güncelleme aralıklarıyla meteorolojik bilgiler çevredeki denizcilere yayımlanmaktadır.

## 2 Adet Yeni İnşa Fi-Fi 1 Römorkörü Türk Boğazlarında Hizmete Girdi

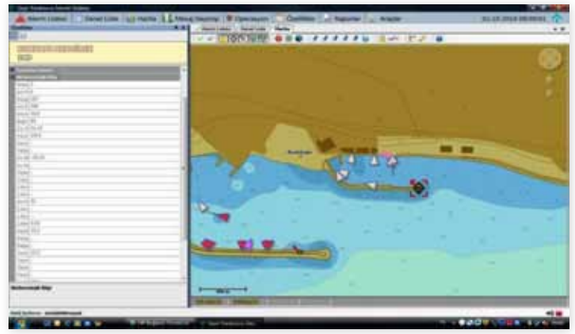
Bu bağlamda klasik, söndüren römorkörlerinden gerek çeki gücü (70 bp), gerek püskürtme kapasitesi (2400 $m^3$/h), gerekse manevra kabiliyeti bakımından mutlak üstünlüğü olan 2 adet yeni inşa Fi-Fi 1 römorkörü 15 Temmuz 2005 tarihinde hizmete girmiştir.

**Bulunduğumuz coğrafyada ilk ve tek olan 2 adet Fi-Fi 2 römorkör hizmete girmiştir.**

Tüm Türkiye kıyılarında olası can, mal kaybı ve çevre olaylarına müdahale edebilecek özellikle saatte 7200 $m^3$ su basabilen 2 adet Fi-Fi 2 römorkörü Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü filosuna katılmıştır.

## 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 kreyne sahip 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 avro bedel üzerinden imzalanmıştır. 18.08.2009 tarihinde kızağa koyma gerçekleştirilmiş olup 27.08.2010 tarihinde denize indirilmiştir. 2010 yılı sonu itibariyle filoya katılması planlanmaktadır.

## Çok Maksatlı Tahlisiye Botu (4 Adet)



*Proje Maliyeti: 35 milyon TL*

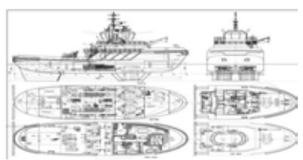
*Proje Dönemi: 2009-2011*

Çok Maksatlı Hızlı Tahlisiye botları ile Türk Boğazlarında, Marmara Denizi'nde 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. Teknik ve idari şartnameleri hazırlanarak Çok Maksatlı Hızlı Tahlisiye Botu (4 Adet) Temini ihalesi 18.08.2009 tarihinde yapılmış, 14.564.000 avro bedel üzerinden 650 takvim günü teslim süreli olarak sözleşme imzalanmıştır.

Projede dizayn çalışmaları tamamlanmıştır. 2 adet botun tekne ve köprü üstü imalat çalışmaları tamamlanmış, 2 adedinin ise devam etmektedir.

## Römorkör Temini Projesi (4 Adet)



*Proje Maliyeti: 68.345.420 TL*

*Proje Dönemi: 2010-2012*

Türk Boğazları bölgesinde oluşabilecek deniz kazalarında can ve mal emniyeti ile çevre koruma, arama-kurtarma faaliyetlerini yürütebilecek manevra kabiliyeti yüksek, Fi-Fi 1 yangın söndürme klasında 2 adedi 60, 2 adedi 80 ton çeki gücünde toplam 4 adet yangın ve eskort notasyonu sertifikasına haiz römorkörün temini projesinin sözleşmesi 28.04.2010 tarihinde imzalanmıştır. Römorkörler öncelikle tekel sahamız olan İstanbul ve Çanakkale Boğazları, Marmara Denizi ile sahillerimizde uygun görülen bölgelerin emniyetini sağlamak için görevlendirilecektir. 2 adedi 60, 2 adedi 80 ton çeki gücünde, Fi-Fi 1 yangın ve eskort notasyonu sertifikasına haiz 4 adet römorkörün 850 gün inşa süreli ihalesi 18.03.2010 tarihinde gerçekleştirilmiştir.

Tüm projelerin Türk Loydu'ndan klas onayı alınmış, gemi saçlarının temini ve saç kesim işlerine başlanılmıştır. Havuz model deney testleri devam etmektedir. Ekim 2010 ortasında 2 adet 80 tonluk römorkörün omurgası kızağa konacaktır.

## 2 Adet Fener Bakım ve Transfer Botu



*Proje Maliyeti: 2.400.000 TL*

*Proje Dönemi: 2010*

Güvenli seyre yönelik faaliyet gösteren Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü; seyir güvenliğini arttırmak, deniz üzerindeki yüzer ve sabit seyir yardımcısı sistemlerinde meydana gelen arızaların süratle giderilmesini sağlamak, IALA tavsiyelerinde yar alan seyir yardımcılarının çalışabilirlik standardını %99,8'in üzerinde tutulmasına yönelik fenerlerin bakım onarım işlerinde, malzeme ve personel transferi amacıyla 2 adet fener bakım ve transfer botunun teminini planlamıştır.

2 adet fener bakım ve transfer botunun ihalesi 11.03.2010 tarihinde gerçekleştirilmiştir. KEM 1 botunun taşıyıcı gövde ve kabin imalatı bitirilmiş olup donatım işlemleri devam etmektedir. KEM 2 botunun tekne dış kaplama sarımı devam etmektedir.

## Denizcilik Araştırmalarına Büyük Destek,

### Alemdar II Gemisi'nin İstanbul Üniversitesi'ne Devri

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nde Laid-Up statüsünde bulunan Alemdar II Gemisi, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve Araştırmacılığı Enstitüsü'ne Dışişleri Bakanlığı'nın talepleri doğrultusunda, Ege ve Akdeniz'deki uluslararası sularda araştırma yapmak, bayrak göstermek, Karadeniz'de, Marmara'da ve İstanbul Boğazı'nda devam eden proje çalışmalarını kesintisiz sürdürebilmek amacıyla iz bedelle devredilmiştir.

### Söndüren 11 Gemisinin Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi'ne Devri

Söndüren 11 gemisi Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Rektörlüğü Su Ürünleri Fakültesi Dekanlığı'na devredilmiştir (14 Nisan 2010).

## Deniz Haberleşme Hizmetlerinin Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'ne Bağlanması

Seyir emniyetinin artırılmasında hizmet bütünlüğü sağlanması amacıyla 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 Kuruluşa geçerek bu kapsamda verilen hizmetlerde bütünlük sağlanmıştır. Ayrıca, Telsiz İşletme Müdürlüğü'nde (Türk Radyo) 490 ve 4209,5 kHz üzerinden IMO tavsiye kararları doğrultusunda Türkçe yayına başlanmıştır.




## Doğal Afetlerde Haberleşme İmkânları Artırıldı.

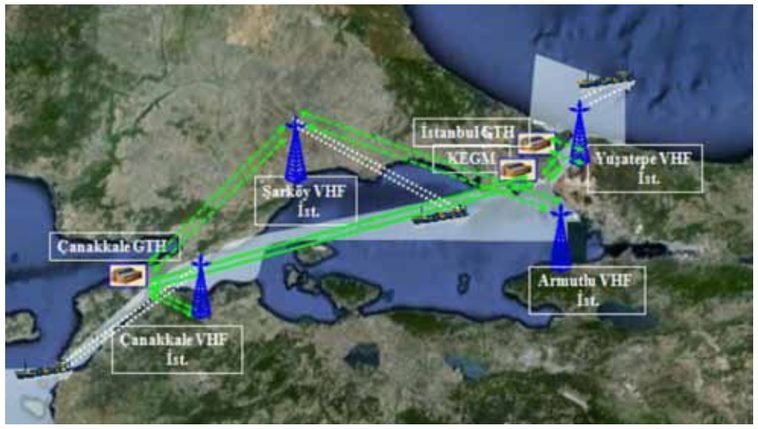
Acil durumlarda Sivil Savunma Genel Müdürlüğü haberleşme sisteminin desteklenmesi ve alternatif oluşturulması amacıyla iki kuruluş arasında VHF/MF/HF telsiz imkânlarının ortak kullanımı için protokol imzalanmıştır (03.01.2006).

## Deniz Haberleşmesinde KKTC Denizde Daha da Güçlendirildi



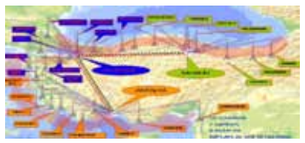
Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nin Akdeniz'de güçlendirilmesi amacıyla Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından finanse edilen "Kıbrıs Türk Radyo" projesi tamamlanarak 31 Mart 2006 tarihinde hizmete girmiştir.

## VHF Acil Haberleşme Sistemi ile Türk Boğazları Bölgesinde Denizde Kesintisiz Haberleşme Sağlanmıştır.




Bu sistem ile Türk Boğazları ve Marmara Denizi'ni 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 Denizi'ni kapsayan mevcut TBGTH sisteminin bağımsız yedeklemesi, kriz merkezinden kontrolü, deprem gibi olağanüstü hallerde haberleşmenin devamlılığı sağlanmaktadır.



## VHF Deniz Haberleşme Sistemi

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 uzaktan kumandayı sağlayan yazılım ve donanımın temini planlanmıştır. Ayrıca ekonomik ömrünü tamamlamış olan yazılım ve donanımlar günün teknolojisine uygun hale getirilmesi hedeflenmiştir. VHF Deniz Haberleşme Projesi'nin 1.950.000 avro bedelle yüklenici firmayla sözleşmesi yapılmış olup, 2008 yılında tamamlanmıştır.

## Deniz Haberleşme Altyapısının Modernizasyonu

Deniz Haberleşme altyapısının modernizasyonu ile 6 adet 5 kw MF-HF verici, 15 adet alıcı, 1 adet Navteks cihazı (1 kw) ve 4 adet 490/518 kHz'i aynı anda alabilen Navteks alıcı cihazları ile 2 adet vertical log periyodik anten ve 1 adet HF Rx anteni yeniden kurulacaktır. Ayrıca HF data haberleşmesine imkan tanıyacak yazılım ve donanımlar operatör konsolları yeniden yapılacaktır. Vericiler Kemerburgaz'da bulunan Osmaniye verici istasyonuna, alıcı tarafı ise Yeşilköy alıcı istasyonuna kurulacaktır. Jeneratör UPS ile voltaj regülatörleri yenilenecektir.

İhale, Merkezi Finans ve İhale Birimi (CFCU) tarafından yapılacak olup, Kamu İhale Kanunu'ndan bağımsız olacaktır.

"Safer Seas: Upgrading of Turkish Coastal Radio" isimli Türk Radyo'nun teknik ve operasyonel kapasitesinin arttırılmasına ilişkin proje "Twinning Light" ve "Supply" olmak üzere iki kısımdan oluşmaktadır. 250.000 avroluk bütçeli Twinning Light kontratının tamamı AB tarafından; 2.800.000 avroluk bütçeli Supply kontratının ise %75'ine tekabül eden 2.100.000 avro AB tarafından, 700.000 avro ise Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından karşılanacak olup projenin bütçesi 3.050.000 avro olarak onaylanmıştır.

Twinning Light: Almanya tarafından hazırlanan taslak kontrat CFCU ve Kuruluşumuz görüşleri doğrultusunda nihai halini almıştır. Kontratın imzalanma süreci devam etmektedir.

Supply: 24.02.2010 tarihinde Kuruluşumuza tekabül eden yaklaşık sözleşme bedelinin %60'ı olan 420.000,00 avro karşılığı (878.220,00 TL) ulusal katkı payının "Ulusal Fon 2007-I. Bileşen" ulusal katkı payı ana hesabına 2010 mali yılı bütçe kanunu 17. maddesi gereğince yatırılmıştır. Selex Komünikasyon A.Ş. firmasına verilmiş olup, yüklenici firma ve CFCU arasında 2.500.342,00 avro bedel üzerinden 21.05.2010 tarihinde 360 gün takvim süreli sözleşme imzalanmıştır.

## Çağrı Merkezi "444 Kıyı" Kurulmuştur

30 ili kapsayan çağrı merkezi (call center) sistemi teknik kurulumları yapılmış, çağrı merkezi için 444 54 94 (444 KIYI) numarası alınmıştır.

## "151 Alo Kıyı Emniyet" Hizmete Girmiştir

Ücretsiz olan 151 özel bildirim numarası ile olası fener arızaları, gemi ve can kurtarma olayları gibi acil durumların zamanında ihbar ve müdahalesinin sağlanabilmesi ve denizcilerimizin huzurlu ve güvenli seyir yapabilmeleri için 7 gün 24 saat dinleme yapılmaktadır.

## Deniz Kirliliği ile Mücadele Ekipmanları Temini

En riskli bölge kabul edilen Türk Boğazları bölgesindeki deniz çevresinin petrol ve diğer zararlı maddelerle oluşan kirliliğe müdahale ve olası petrol ürünlerinden kaynaklı yangınlara hazırlıklı olmak stratejik hedefine yönelik olarak deniz kirliliği ile mücadele teçhizatı temini hedeflenmiştir. 1 set yangın bariyeri (150 metre yangın bariyeri ve ekipmanları), 10 adet yüzer depo, 1 adet forklift (depolama, istifleme olay mahalline nakil amaçlı), 1 set Intercom muhabere sistemi ve 2 set seyyar projektör (kirliliğe müdahale esnasında kesintisiz muhabere sağlamak ve 24 saat hizmet verebilme amaçlı), deniz kirliliği ile mücadele teçhizatının güç ünitelerini devamlı faal halde tutabilmek için 4 adet şarj redresörü, olası kirlilikte söz konusu teçhizatı olay mahalline taşıma amaçlı 2 adet mobil konteyner ile muhtelif teçhizatın 2010 yılında temini öngörülmektedir.tadır. Bu amacın gerçekleştirilebilmesi için yolcu ve yük taşıma payı sürekli azalan demiryollarının canlandırılmasına yönelik daha etkin önlemlere başvurulmuştur. Bu politika değişikliği ile birlikte, demiryolu ulaşımını iyileştirmeye ve diğer ulaşım biçimleriyle rekabet edebilir hale getirmeye dönük çabalar hız kazanmıştır.




# HAVA YOLU

# HAVAYOLU ULAŞIMI

Cumhuriyetimizin Kurucusu Ulu Önder Atatürk'ün, ülkenin geleceğine de yol gösteren "İSTİKBAL GÖKLERDEDİR" sözü doğrultusunda 9 Eylül 1925 tarihinde Türkiye Cumhuriyeti "Seyrüsefer-i Havai Talimatnamesi" adıyla dünyada ilk kez bir havacılık kanunu çıkarmış ve Atatürk'ün işaret ettiği üstün devletler arasına girmeye daha o tarihlerde aday olmuştur. Söz konusu kanun, havacılığı askeri ya da sivil olarak ayırmayıp, bir bütün olarak uçucuların ve uçakların uyması gereken kurallar düzenlenmiştir.

Dünyadaki teknik gelişmeler, I. ve II. Dünya Savaşları'nda havadan gelebilecek tehlikelere karşı önlem alınması zorunluluğu, uygulamada ülkenin üzerindeki hava sahasının devletin mutlak egemenliği altında olmasını gerekli kılmıştır. Bu nedenle I. Dünya Savaşı sonrası, havacılıkla ilgili uluslararası düzenlemeler yapılması ihtiyacı ortaya çıkmıştır.

Havacılık her yönüyle, devletlerin birbirinden bağımsız olarak kural koyup, yönlendirmeleri mümkün olmayan bir faaliyet sahası olarak dünya ülkelerinin aynı standart ve kuralları uygulamasını zorunlu kıldığından ülkemiz de 1945 yılında 4749 Sayılı Kanun ile ICAO (International Civil Aviation Organisation/ Uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonu) üyesi olmuştur.

Küreselleşme ile birlikte dünyadaki ticaret hacminin hızla artması, ulaşım sektörünü bugün dünya ekonomisinin en önemli aktörlerinden biri haline getirmiştir. Buna paralel olarak havacılık sektörü de, dünyada baş döndürücü bir hızla gelişmekte, gerek uluslararası gerekse kıtalar arası entegrasyon ve bütünleşmede büyük rol oynamakta, hatta öncülük etmektedir. Küresel ölçekte yaşanan tüm bu gelişmeler, Türkiye'de de sektörün hızla büyümesini beraberinde getirmiş ve hava ulaşımı, Türkiye Cumhuriyeti'nin ekonomik büyümesinde ve zenginliğinde artarak önem kazanan parçalaraından biri haline gelmiştir.

Hava ulaşımının geliştirilmesi, sanayinin büyümesini, uluslararası ticaretin genişlemesini ve insanların daha hızlı ve kolay seyahat etmesini sağlamaktadır. Ayrıca modern ve güvenilir bir havacılık sistemi, Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne uyum sürecindeki hedeflerinin gerçekleştirilmesine de katkı sağlayacaktır.

Bakanlığımız tarafından Sivil Havacılık alanında oluşturulan mevzuata uygun olarak geliştirilen politikalar çerçevesinde "Her Türk V*atandaşı* Hayatında En Az Bir Kere U*çağa Binecek*" sloganıyla yola çıkılarak gerçekleştirilen faaliyetler sonucunda havacılık sektöründe önemli gelişmeler meydana gelmiştir.

Bakanlığımız, yeni havaalanları inşa etmek, mevcut havaalanlarının modernizasyonunu tamamlamak, bölgesel havacılığı geliştirmek suretiyle Sivil Havacılığın gelişmesine yönelik faaliyetlere devam etmektedir.

Dünyada yaşanan gelişmeler, uçak ve yolculara daha hassas, daha güvenli hizmet sunma anlayışını da beraberinde getirmiştir. Bu bağlamda, gerek ülkemizde gerekse dünyada, havaalanları, havayolu taşımacılığının temel taşları haline gelmiştir. 2003 yılında başlatılan Bölgesel Havacılık Projesi ile çapraz uçuşların canlandırılması sonucunda gerek taşınan yolcu sayısında gerekse uçuş sayısında önemli artışlar gerçekleşmiştir.

## "Hizmet Verilen Uçuş Sayısında %106 Artış"

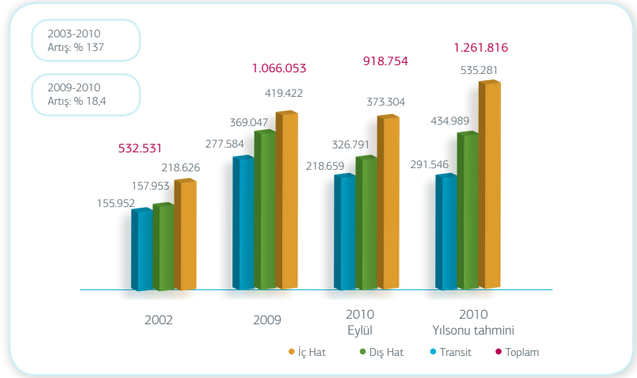
2002 yılında üst geçişlerle birlikte toplam uçuş trafiği 532.531 olarak gerçekleşirken, bu rakam 2009 yıl sonunda %100 artarak 1.066.053'e ulaşmıştır.

Ülkemizde 2010 yılında gerçekleşen uçak trafiği Eylül sonu itibariyle 918.754 olarak gerçekleşmiş olup, yılsonu itibariyle bu sayının 2009 yıl sonuna kıyasla %18.4 artışla 1.261.816 olması beklenmektedir.

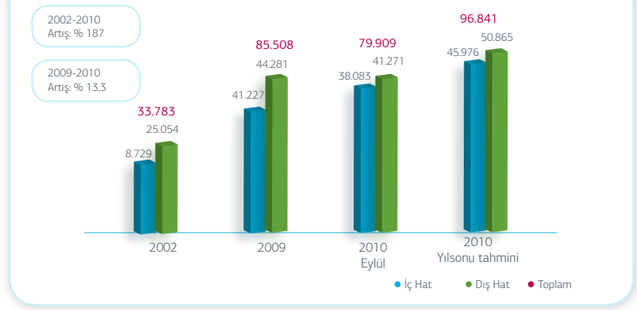
## İç Hat Yolcu Sayısında % 401'lik Artış

2002 yılında 8 milyon 729 bin olan iç hat yolcu trafiği 2009 yıl sonunda %372 oranında artarak 41 milyon 227 bin'e ulaşmıştır.

2010 yılı Eylül sonu itibariyle 38 milyon 83 bin yolcu taşınmış olmakla beraber, yıl sonu beklentisinin 2009 yıl sonuna kıyasla %12'lik artışla 45 milyon 976 bin olması beklenmektedir. Bu rakam, 2002 yılına oranla %401'lik artışa tekabül etmektedir.




Grafik 1. Uçak Trafiği (İniş-Kalkış-Üstgeçişler)




Grafik 2. Yolcu Sayısı (Bin kişi)




Grafik 3. Taşınan Yük (Kargo-Posta-Bagaj) (Ton)

### Dış Hat Yolcu Sayısında %95 Artış

2002 yılında 25 milyon 54 bin olan dış hat yolcu trafiği 2009 yılsonunda % 77oranında artarak 44 milyon 281 bin'e ulaşmıştır.

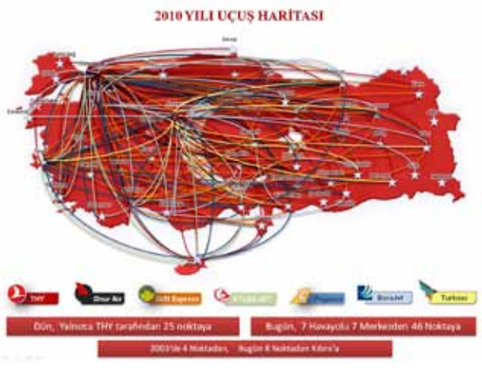
2010 yılı Eylül sonu itibariyle 41 milyon 271 bin'e ulaşan dış hat yolcu sayısının yıl sonu beklentisinin 2009 yıl sonuna kıyasla %15 artışla 50 milyon 865 bin'e ulaşması beklenmektedir. Bu rakam, 2002 yılına oranla %94,77'lik artışa tekabül etmektedir.

### Toplam Yolcu Sayısında %187'lik Artış

2003 yılında 34 milyon 443 bin olan toplam yolcu trafiği 2009 yıl sonunda %148 artarak 85 milyon 508 bin'e ulaşmıştır.

2010 yılı Eylül sonu itibariyle 79 milyon 354 bin olarak gerçekleşen toplam yolcu sayısının yıl sonu beklentisinin 2009 yılsonuna kıyasla %13 artışla 96 milyon 841 bin olması beklenmektedir. Bu rakam, 2002 yılına oranla %174' lük artışa tekabül etmektedir.

# HAVAALANLARI DÜNYA LİGİNDE SINIF ATLADI




- "Avrupa ülkeleri yolcu sıralaması"nda İstanbul-Atatürk Havalimanı 2003 yılında 21. sıradayken, 2009 yılında 9. sıraya yükselmiştir.
- Atatürk Havalimanı "dünya yolcu trafiği sıralaması"nda 2003 yılında 78. Sırada iken 2009 yılında 39 basamak atlayarak 39. sıraya yükselmiştir.
- Atatürk Havalimanı; İngiltere merkezli araştırma grubu Skytrax tarafından yapılan araştırmalar sonucunda, «Dünyanın En İyi Havalimanları Ödülleri, 2010» kapsamında Güney Avrupa`nın «En İyi Havalimanı» unvanını, yine 9-11 Mayıs 2010 tarihinde 16.sı gerçekleştirilen "*Dünya Güzergâh Geliştirme Forumu*" Routes'ta Güney Avrupa Bölgesi'nde "*Yüksek Övgüye Değer Ödülü*"ne layık görülmüştür.
- İstanbul Atatürk Havalimanı; yolcu terminallerinde depreme ilişkin olarak alınacak önlemler konusunda, Amerika Birleşik Devletlerinde "*Mühendislik Ödülü*" kazanmıştır.

- Avrupa Birliği'ne üye ülkeler toplam yolcu trafiği sıralamasında **Türkiye; 2003 yılında 7. sırada iken, 2008 yılında 6. sıraya yükselmiştir** (2009 yılı verileri beklenilmektedir.).
- Esenboğa Havalimanı ACI (Avrupa Uluslararası Havalimanları Konseyi) tarafından 2009 yılında Avrupa'nın en iyi havalimanı seçilmiştir.
- KATAR-DOHA Havacılık Zirvesi'nde "*Yeşil Havalimanı*" dalında İzmir Adnan Menderes Havalimanı birinci seçilmiştir.
- Dalaman Havalimanı Dış Hatlar Yolcu Terminali de hizmete girdiği yıl dünyanın en iyi terminalleri sıralamasında 13. sırada yer almıştır.



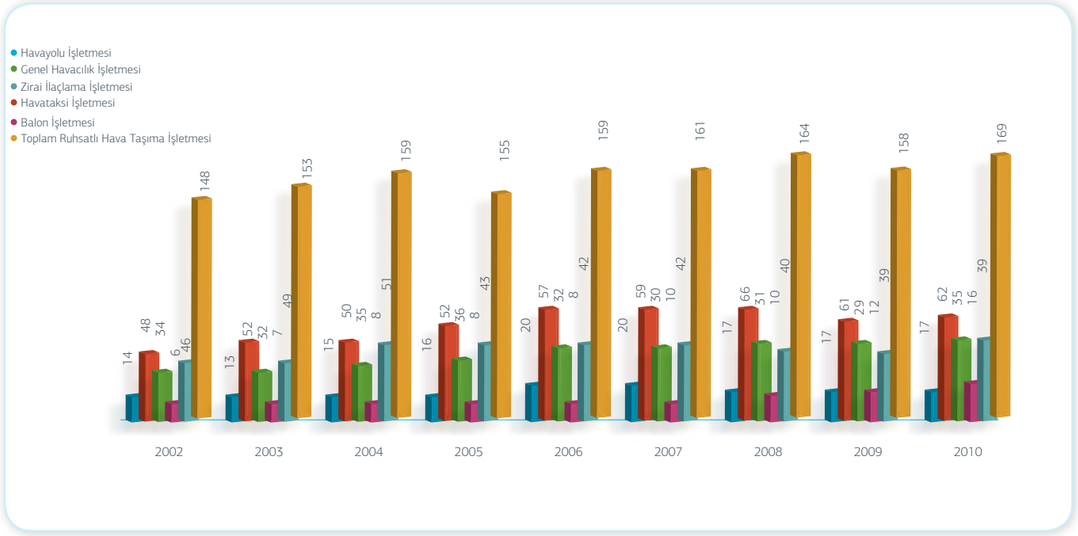
# UÇUŞ İZİNLERİ

Uçuş izinleriyle ilgili olarak otomasyonunun sağlanması için web tabanlı bir program hazırlanmış olup, uçuş izni müracaatında bulunan kuruluşların filolarındaki tüm uçaklarla ilgili istenen belgelerin çevrimiçi(online) olarak depolanması ve incelenmesi sağlanmıştır. Söz konusu programın AFTN ile eşleştirilerek, uçuş izinlerinin de çevrimiçi olarak verilmesi planlanmaktadır. Bu program ile "Hava Ulaşım Anlaşmaları"na dair bilgilerin de web tabanlı olarak güncellenmesi ve takibi gerçekleştirilebilecektir.

**2002-2010 HAVA TAŞIMA İŞLETMELERİ**

| | Havayolu İşletmesi | Hava taksi İşletmesi | Genel Havacılık İşletmesi | Balon İşletmesi | Zirai İlaçlama İşletmesi | Toplam Ruhsatlı Hava Taşıma İşletmesi |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **2002** | 14 | 48 | 34 | 6 | 46 | **148** |
| **2003** | 13 | 52 | 32 | 7 | 49 | **153** |
| **2004** | 15 | 50 | 35 | 8 | 51 | **159** |
| **2005** | 16 | 52 | 36 | 8 | 43 | **155** |
| **2006** | 20 | 57 | 32 | 8 | 42 | **159** |
| **2007** | 20 | 59 | 30 | 10 | 42 | **161** |
| **2008** | 17 | 66 | 31 | 10 | 40 | **164** |
| **2009** | 17 | 61 | 29 | 12 | 39 | **158** |
| **2010** | 17 | 62 | 35 | 16 | 39 | **169** |

**30.09.2010 tarihi itibariyle**




Grafik 4. Hava Taşıma İşletmeleri

| HAVA ARACI VE YOLCU/KARGO KAPASİTESİ SAYILARI | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Yıllar | Havayolu | | | Hava Taksi | Genel Ha-vacılık | Balon | Zirai Mücadele | Toplam |
| | Uçak Sayısı | Yolcu Kapasitesi | Kargo Kapasitesi (Kg) | Hava Aracı Sayısı | | | | |
| **2010** | 349 | 56.638 | 1.118.933 | 244 | 196 | 97 | 59 | **945** |
| **2009** | 297 | 47.972 | 1.121.108 | 254 | 153 | 67 | 60 | **831** |
| **2008** | 270 | 43.524 | 1.093.096 | 223 | 136 | 57 | 63 | **749** |
| **2007** | 250 | 40.185 | 962.539 | 243 | 129 | 44 | 78 | **744** |
| **2006** | 259 | 42.335 | 873.539 | 192 | 259 | 43 | 127 | **880** |
| **2005** | 240 | 39.903 | 649.562 | 157 | 240 | | | **637** |
| **2004** | 202 | 34.403 | 471.734 | 129 | 202 | | | **533** |
| **2003** | 162 | 27.599 | 302.737 | 131 | 162 | | | **455** |
| **2002** | 150 | 27.753 | 215.929 | 213 | 150 | | | **513** |

**30.09.2010 tarihi itibariyle**

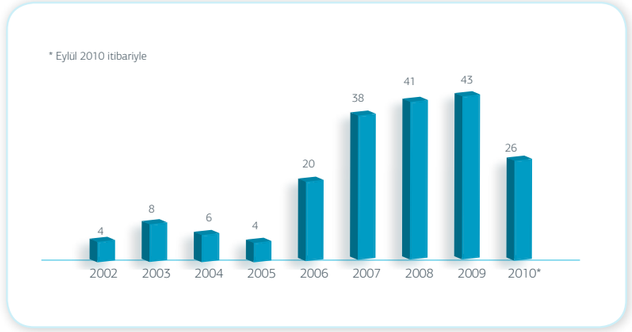
| HAVA TAŞIMA İŞLETMELERİNE YAPILAN AOC-OPERASYON/ÖZEL YETKİ DENETLEMELERİ | | | |
|---|---|---|---|
| | AOC-OPERASYON | ÖZEL YETKİ | TOPLAM |
| **2010** | 115 | 110 | **225** |
| **2009** | 105 | 98 | **203** |
| **2008** | 92 | 108 | **200** |
| **2007** | 83 | 56 | **139** |
| **2006** | 63 | 29 | **92** |
| **2005** | 28 | 24 | **52** |
| **2004** | 15 | 7 | **22** |
| **2003** | 37 | 2 | **39** |
| **2002** | 37 | 3 | **40** |
| **2001** | 16 | 0 | **16** |
| **2000** | 5 | 0 | **5** |
| **TOPLAM** | **596** | **437** | **1.033** |

**30.09.2010 tarihi itibariyle**

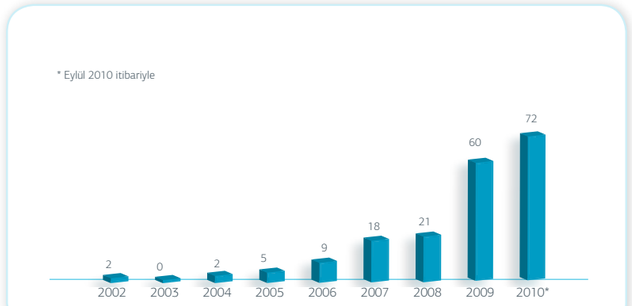
| 2003-2010 LİSANS MÜDÜRLÜĞÜ DENETLEME SAYILARI | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010* |
| **Eğitim Organizasyonu** | 21 | 21 | 21 | 25 | 26 | 37 | 38 | 43 | 38 |

| 2003-2010 BAKIM VE UÇUŞA ELVEİŞLİLİK MÜDÜRLÜĞÜ DENETLEME SAYILARI | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010* |
| **Hava Aracı (Uçuşa Elverişlilik)** | 509 | 445 | 487 | 548 | 567 | 522 | 581 | 685 | 620 |
| **Bakım Sorumluluğu SHY-M** | 18 | 22 | 14 | 20 | 29 | 35 | 60 | 64 | 58 |
| **Denetlenen Bakım Kuruluşları** | 19 | 29 | 26 | 31 | 48 | 40 | 48 | 63 | 55 |
| **Bakım Eğitim Kuruluşu** | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 4 | 5 | 5 | 7 |

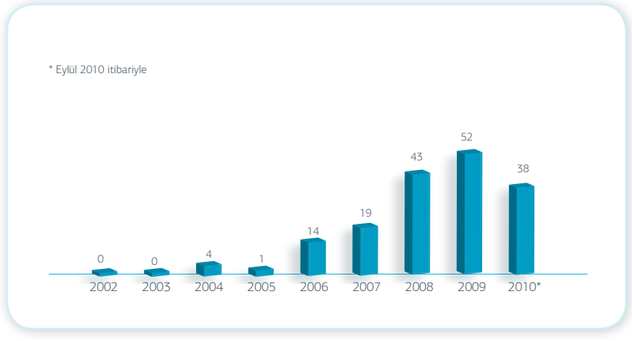
| 2003-2010 HAVAALANI DENETLEME SAYILARI | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010* |
| **Denetim Sayısı** | 4 | 8 | 6 | 4 | 20 | 38 | 41 | 43 | 26 |



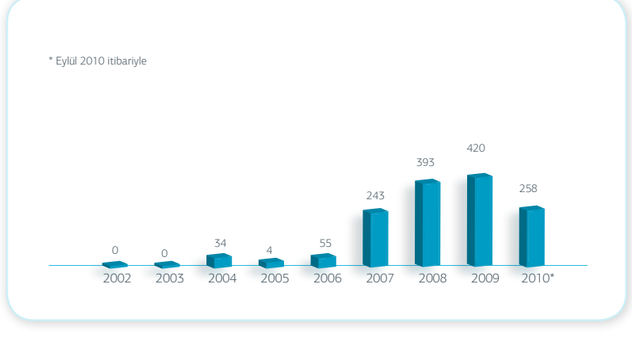

Grafik 5. Havaalanı Denetim Sayısı




Grafik 6. Heliport Denetim Sayısı




Grafik 7. Yer Hizmetleri Denetlenen Havaalanı Sayısı




Grafik 8. Denetlenen Yer Hizmetleri Çalışma Ruhsatı Sayısı

| Denetim Türü / YILLAR | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Gayrisıhhi İşyeri Denetleme Sayısı | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | 39 | 19 |
| Sıhhi İşyeri Denetleme Sayısı | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 937 | 386 |
| Terminal Denetimi | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 11 | 4 |

*Eylül 2010 itibariyle

Yapılan denetimler ve sertifikasyon çalışmaları sonucunda havaalanı işletmecilerinin "*Kalite Yönetim Sistemi*" çalışmalarını tamamlamalarının ve "*Havaalanı Master Plan*" çalışmalarının tamamlanma aşamasına gelmesinin yanı sıra, havaalanlarında meydana gelen gürültünün ölçülmesi ve önlenmesi ile ilgili çalışmalar da başlatılmıştır.

# HAVAALANLARI SEYRÜSEFER BİRİMLERİNİN DENETLENMESİ

Havaalanlarında verilen seyrüsefer hizmetlerinin azami emniyet seviyesinde yürütülmesi amacıyla, gerekli hazırlıklar tamamlanarak 2007 yılında bu denetimlere başlanmıştır.

| YIL | CNS | ATS/AIS | TOPLAM |
|---|---|---|---|
| 2007 | 7 | 9 | **16** |
| 2008 | 11 | 11 | **22** |
| 2009 | 33 | 18 | **51** |
| **2010 Ekim** | **32** | **13** | **45** |

Son yıllarda yoğun ve düzenli olarak yapılmaya başlanılan denetimler ve bunların takibi neticesinde havaalanı seyrüsefer birimlerinde (AIS/ATS/CNS), raporlama bilincinin oluşması, personele yönelik eğitim sisteminin geliştirilmesi ve Kalite Yönetim Sistemi'nin uygulanması ile birlikte uçuş emniyetinin artırılması açısından önemli bir yol kat edilmiştir.

# İKİLİ HAVA ULAŞIM ANLAŞMALARI

> 2010 yılında Türkiye'nin imza altına aldığı ikili anlaşma sayısı 111'e yükselmiş olup, toplam 19 ikili müzakere ve 2 çoklu müzakere anlaşması imzalanarak, ülkemizden yurtdışına gerçekleştirilen uçuş noktası sayısının 130'a ulaşması sağlanmıştır. 2002-2010 yılları arasında gerçekleştirilen müzakere sayıları aşağıda verilmiştir:

> 2010 yılında 15 ülke ile ilk kez HUA (Hava Ulaştırma Anlaşmaları) imzalanması ve 15 ülke ile de var olan anlaşmanın güncellenmesi için sivil havacılık müzakereleri gerçekleştirilmesi planlanmıştır. Özellikle Hükü-

metimizin Afrika açılımı kapsamında söz konusu kıta ülkeleri ile işbirliğinin geliştirilmesi ve HUA olmayan ülkeler ile anlaşma imzalanması üzerinde çalışmalar yoğunlaştırılmıştır.

| YIL | MÜZAKERE SAYISI | YENİ ANLAŞMA SAYISI | TOPLAM ANLAŞMA SAYISI |
|---|---|---|---|
| 2002 | 5 | 1 | **81** |
| 2003 | 7 | - | **81** |
| 2004 | 11 | - | **81** |
| 2005 | 13 | 3 | **84** |
| 2006 | 7 | 2 | **86** |
| 2007 | 13 | 2 | **88** |
| 2008 | 16 | 2 | **90** |
| 2009 | 62 | 17 | **106** |
| **2010(ilk 9 ay)** | 19 | 5 | **111** |

# YOLCU HAKLARI



2009 yılı içerisinde yolcu mağduriyetinin en aza indirilmesi amacıyla yapılması planlanan yasal düzenleme için ilgili kurum ve kuruluşlarla çalışmaları başlatılmış olup, 2010 yılı içerisinde ilgili kurum görüşleri alınarak, taslak yönetmeliğe son hali verilmiştir. 2011 yılı içerisinde bu yönetmeliğin yürürlüğe sokulması planlanmaktadır.

Daha önceleri uluslararası anlaşmalar ve değişik alanlardaki ulusal düzenlemelerle yürütülen havayolu ile seyahat eden yolcuların hakları, hazırlanmış olan taslak yönetmeliğin yayımlanmasının ardından tek bir düzenlemede toplanacaktır.

Yolcuların sağlıklı, rahat ve güvenli bir yolculuk yapmasının sağlamanın yanı sıra, her ne kadar istenmeyen bir durum olsa da, uçuşlardaki gecikme ve iptaller nedeniyle mağduriyetlerin önlenmesini sağlayacak ve yolcuların karşılaştıkları durumlarda haklarının neler olduğunu belirtecek düzenleme, havayolunu kullanacak yolcuların haklarının korunması, karşılaştıkları durumlar karşısında var olan uygulama farklılıklarını ortadan kaldırması, keyfiyete son vermesi, herkes ve her kurum için bağlayıcı olması açısından büyük önem taşımaktadır.

# HAVAALANINDA OPEN SKY PROJESİ



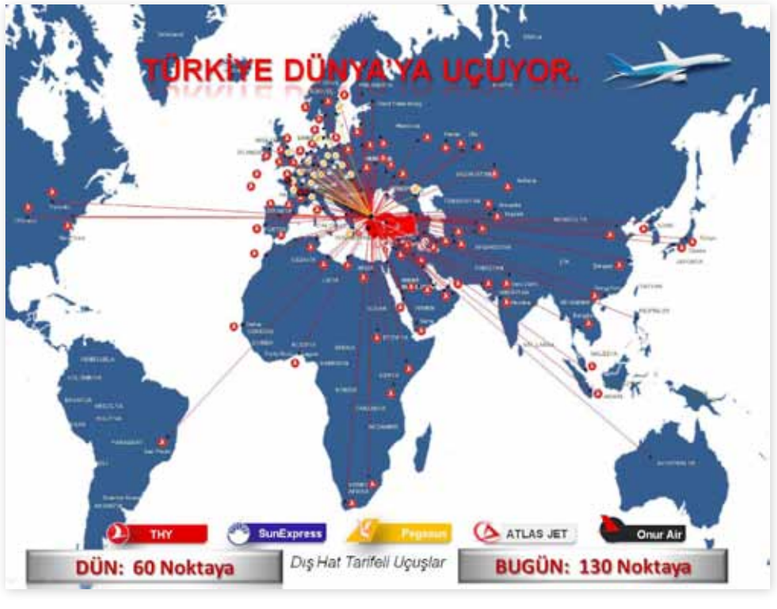
Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Samsun-Çarşamba, Nevşehir-Kapadokya ve Gaziantep Havaalanları'na Türkiye ile ikili Hava Ulaştırma Anlaşması mevcut ülke taşıyıcılarının hiçbir trafik ve kapasite kısıtlaması olmaksızın uçuş gerçekleştirmesine müsaade eden 3 havaalanında *"Open Sky Projesini"* başlatmıştır.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, bu proje ile farklı turistik değerlerimizin yoğun olduğu üç farklı bölgemizde yer alan bu havaalanlarına gelen yolcu sayısını arttırmayı, dolayısı ile atıl olan kapasitenin kullanımını ve turist akışının arttırılması ile bölgesel ekonomiye artı değer kazandırmayı hedeflemektedir.

Ayrıca, büyük şehirlerimizde bulunan havaalanlarındaki kapasite yetersizliği ve diğer sınırlamalar nedeni ile Türkiye'ye uçuş gerçekleştiremeyen yabancı havayollarının ülkemize uçuş gerçekleştirmelerine imkân yaratarak küresel havacılığa destek vermek bir diğer hedeftir.

Ulaştırma Bakanlığı bu projenin söz konusu üç havaalanının gelecekte bir "hub" olarak gerek iç hat gerekse dış hat yolcu taşımacılığında önemli dağıtım noktaları olabileceği hususunda yol gösterici olacağını da düşünmektedir.

# ÇOK TARAFLI ANLAŞMALAR



## T-MAG FAALİYETLERİ

15-16 Mayıs 2009 tarihlerinde Lübnan, Suriye, Ürdün ve Türkiye Sivil Havacılık Genel Müdürlerinin katılımı ile Antalya'da bir toplantı düzenlenmiştir. Söz konusu toplantı sonucunda katılımcı ülkeler arasında bir Mutabakat Zaptı(MoU) imzalanmıştır. Toplantının ikinci bölümünde oluşturulması kararı alınan gruba "*Türkiye-Orta Doğu Havacılık Grubu (TMAG)*" ismi verilmiştir. Oluşturulan grubun çalışma alanlarının ve prensiplerinin belirlenmesi ve koordinasyon sağlanması amacıyla Mutabakat Zaptı (MoU) imzalanması kararı alınmıştır.

Toplantının son gününde, Sivil Havacılık Otoritelerinin Genel Müdürleri'nden oluşan bir Yürütme Komitesi oluşturulmuş ve Sivil Havacılık Genel Müdürü Dr. Ali Arıduru oy çokluğu ile TMAG Yürütme Komitesi Başkanlığına seçilmiştir.

TMAG ülkeleri ile 27 Eylül 2009 tarihinde İstanbul'da gerçekleştirilen ikinci toplantıda Irak üyeliğe kabul edilmiş ve anlaşma metnini imzalamıştır. "Havacılık Stratejileri, Kural ve Düzenlemeler", "Sertifikasyon Standartları", "Havacılık Yönetimi ve Operasyonu", "Hava Sahasının Yönlendirilmesi ve Kapasite", "İnsan Kaynakları ve Eğitim", "Teçhizat Yardımı" gibi konularda alt çalışma grupları oluşturulmuştur.

7 Ağustos 2010 tarihinde Suriye'nin başkenti Şam'da Genel Müdürler seviyesinde Yürütme Komitesi (TMAG EC/3) toplantısı gerçekleştirilmiştir.

## D-8 FAALİYETLERİ



D-8 Örgütü 15 Haziran 1997 yılında kurulmuştur. 28-29 Haziran 2007 tarihleri arasında Antalya'da ilk defa sivil havacılık alanında, "*D-8 Ülkeleri Sivil Havacılık Genel Müdürleri Toplantısı*" gerçekleştirilmiştir. Söz konusu toplantıya Endonezya, Malezya, İran, Bangladeş, Mısır, Nijerya, Pakistan Sivil Havacılık Otoriteleri Genel Müdürleri katılmıştır.

Türkiye'nin öncülüğünde ikinci toplantı 8-10 Eylül 2007 tarihinde İran İsfahan'da gerçekleştirilmiş olup, söz konusu toplantıya İran, Endonezya, Malezya, Nijerya ve Pakistan sivil havacılık otoriteleri Genel Müdürleri katılmıştır. İmzalanan Mutabakat Zaptı ile D-8 Ülkeleri'nin işbirliği alanlarına sivil havacılık da dahil edilmiştir. Söz konusu toplantı sonucunda "D-8 Üyesi Ülkelerin Sivil Havacılık Çalışma Grubu 2008-2010 Yılı Başkanlığı"na Sivil Havacılık Genel Müdürü Dr. Ali Arıduru oy çokluğu ile seçilmiştir.

## AFCAC FAALİYETLERİ




15-17 Haziran 2009 tarihlerinde İstanbul' da Sivil Havacılık Genel Müdürlüğümüz ev sahipliğinde AFCAC (Afrika Ülkeleri Sivil Havacılık Örgütü) Genel Sekreterliği, üye ülkeleri ve Türkiye arasında bir toplantı düzenlenmiştir. Toplantıya; 48 Afrika üye ülkesini temsilen AFCAC Genel Sekreteri ve Çad, Etiyopya, Fildişi Sahilleri, Gambiya, Kenya, Komorlar Birliği, Mali, Somali, Togo, Tunus, Uganda ve Zambiya sivil havacılık otoritelerinin üst düzey yetkilileri katılım sağlamıştır.

**Toplantı sonucunda;**

- 9 Afrika ülkesi ( Somali, Mali, Gambiya, Komorlar Birliği, Togo, Fildişi Sahilleri, Çad, Uganda, Zambiya) ile İkili Hava Ulaştırma Anlaşması imzalanmıştır.
- Katılımcı ülkeler arasında Mutabakat Zaptı(MoU) ve Toplantı Sonuç Bildirimi imzalanmıştır.
- AFCAC Genel Sekreterliği ile Genel Müdürlüğümüz arasında İşbirliği Anlaşması ve Toplantı Deklarasyonu imzalanmıştır.

Afrika gelişen ve son dönemlerde cazibe merkezi olan bir pazardır. Dünyadaki gelişmiş ülkeler yeni yatırımlarını Afrika'ya yönlendirmektedir. Birleşmiş Milletler Dünya Turizm Organizasyonu'nun verilerine göre; 2009 yılında turizm alanında büyüme gösteren tek kıta Afrika olmuştur.

Hükümetimizin 2005 yılında başlatmış olduğu Afrika açılımı kapsamında yapılan işbirliği önem taşımaktadır.

## D-3 FAALİYETLERİ

12 Temmuz 2010 tarihinde, Ulaştırma Bakanlığımızın organizasyonunda Türkiye-Afganistan-Pakistan ilk *Sivil Havacılık Çalışma Grubu Toplantısı* düzenlenmiştir.

Ticari, ekonomik ve kültürel ilişkilerin gelişmesinde ilk şartın olmazsa olmazı gördüğümüz D-3 ülkeleri arasında ulaşım imkânlarının karşılıklı olarak geliştirilmesi ile:

- Özellikle Afganistan'ın yeniden yapılanmasında Türk şirketlerinin rolünün arttırılması ve
- Pakistan ile ülkemiz arasında halihazırda artış gösteren yolcu trafiğinin daha da arttırılması hedeflenmektedir.

## AKDENİZ ÜLKELERİ FAALİYETLERİ

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün ev sahipliğinde 14-15 Haziran 2007 tarihlerinde Antalya'da gerçekleştirilen Birinci Akdeniz Ülkeleri Sivil Havacılık Genel Müdürleri Toplantısı'nda; Akdeniz ülkeleri sivil havacılık otoriteleri (Tunus, Libya, Suriye, Cezayir ve Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti) ilk kez bir araya gelmiştir.



Söz konusu toplantı sonucunda üye ülkeler arasında havacılık alanında bölgesel işbirliğini kuvvetlendirmeyi amaçlayan 14 Haziran 2007 tarihli Deklarasyon imzalanmıştır.

## AKDENİZ ÜLKELERİNİN ÖNEMİ

**Akdeniz üye ülkeleri 300 milyon nüfusa sahiptir.**

**Üye ülkelerin "havacılık mevzuatları" birbirine yakındır.**

**Her yıl Akdeniz havzasına gelen turist sayısı 400 milyon civarındadır.**

**Turizm, Ticari sebepler, havacılık bakım hizmetleri, eğitim faaliyetlerinin ekonomik değeri 100 milyar ABD dolarına ulaşmaktadır.**

**Sosyal ve kültürel açıdan yakın bağlarımız bulunmaktadır.**



## TRACECA FAALİYETLERİ

Birinci Bölgesel Sivil Havacılık Genel Müdürleri Toplantısı 30–31 Mart 2007 tarihleri arasında Genel Müdürlüğümüzün ev sahipliğinde Antalya'da yapılmıştır.

Toplantıya; Azerbaycan, Kırgızistan, Tacikistan, Moldova, Romanya, Kazakistan ve Ukrayna temsilcilerinin yanı sıra ülkemizden de Genel Müdürlüğümüz temsilcileri ile TRACECA (Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru) Ulusal Sekreterliği ve Dışişleri Bakanlığı Havacılık Dairesi Başkanlığı katılım sağlamıştır.

TRACECA kapsamında 3 adet Sivil Havacılık Projesi 2009 yılı itibariyle başlamış olup, projeler Genel Müdürlüğümüzce aktif katılım sağlanarak devam etmektedir.

TRACECA ülkelerinde adil ve açık havacılık pazarının sağlanması gelecek ilerlemeler arasında sayılmaktadır.

TRACECA ülkeleri gelecekte sivil havacılık sektöründe adil bir rekabetin olacağına, yatırımları teşvik etmek için uluslararası havacılık pazarının açılması gibi yeni ekonomik olanakların yaratılacağına dair potansiyel görmektedirler.

TRACECA ülkeleri arasında hava sahasının sektörlere ayrılması konusu ve farklı işlemsel metotların kullanımı ve bu sektördeki kurallar bütün üye ülkeler tarafından kabul edilmiştir.

TRACECA ortakları arasındaki hava trafiği işletmesi birleşimi havacılık sektörüne sayısız yarar getireceğinden dolayı gereklidir.

## KEİ (KARADENİZ EKONOMİK İŞBİRLİĞİ) FAALİYETLERİ

Türkiye'nin öncülüğünde ilk toplantı; Arnavutluk, Azerbaycan, Romanya, Moldova, Bulgaristan, Ukrayna, Yunanistan sivil havacılık otoritelerinin katılımı ile 15-16 Şubat 2008 tarihlerinde İstanbul'da düzenlenmiştir.

KEİ üyesi ülkelerin potansiyellerinden, coğrafi yakınlıklarından, ekonomilerinin birbirlerini tamamlayıcı özelliklerinden yararlanarak aralarındaki ikili ve çok taraflı ekonomik, teknolojik ve sosyal ilişkilerini çeşitlendirmeleri ve daha da geliştirmeleri, böylelikle Karadeniz havzasının bir barış, istikrar ve refah bölgesi olmasını sağlamaktır. Bu amaca ulaşmak için seçilen araç ekonomik işbirliğidir.



## BALKAN ÜLKELERİ FAALİYETLERİ

Balkan Ülkeleri Sivil Havacılık Genel Müdürleri İlk Toplantısı'nın 26-29 Ekim 2010 tarihlerinde Antalya'da yapılması planlanmaktadır.

Söz konusu toplantıya; Arnavutluk, Bosna Hersek, Hırvatistan, Karadağ, Kosova, Makedonya, Moldova ve Sırbistan Sivil Havacılık makamlarınca katılım sağlanacaktır.

Söz konusu ülkeler ile havacılık emniyeti, havacılık güvenliği ve havacılık personelinin eğitilmesi konularında işbirliği gerçekleştirilmesi, havacılık işletmelerine yeni yatırım ve ticari işbirliği gerçekleştirilmesi olanaklarının sağlanması amaçlanmaktadır.

## YATAY ANLAŞMA ÇALIŞMALARI




25 Mart 2010 tarihinde Brüksel'de AB Komisyonu ile gerçekleştirilen 8 turluk seri toplantılar ve yapılan müzakereler sonucunda Türkiye ve AB Komisyonu arasında sivil havacılık alanında Yatay Anlaşma parafe edilmiştir. Parafe edilen anlaşmaya göre;

- AB'nin yasal anlamda tanınması sağlanacak ve 26 AB üyesi ile ayrı ayrı anlaşmalar yapmak yerine, bu ülkeler adına AB Komisyonu ile yapılacak tek bir anlaşma olan "26 Hava Ulaştırma Anlaşması" yasal zemine kavuşmuş olacaktır.
- Bu anlaşma ile Türkiye'nin AB havacılık sistemine olan entegrasyonunun önündeki engellerin kaldırılmasıyla Türkiye özellikle Tek Avrupa Hava Sahası (Single European Sky/SES) gibi Avrupa için son derece önemli olan projelere katılabilme imkânı bulunacak ve bunun yanı sıra AB Havacılık Emniyet Ajansı (EASA) ile işbirliğinin geliştirilmesi de sağlanabilecektir.
- Ayrıca, AB'ye tam üyelik kapsamında sürdürülen müzakere sürecinde askıda bulunan ulaştırma faslının müzakerelere açılması için bir ön şart olması beklenen (şimdilik gayriresmî olarak) Yatay Anlaşma'nın parafe edilmesi ile bu ön şart şimdiden karşılanmış olacaktır.
- Yatay Anlaşma'nın yürürlüğe girmesi için imzalanması gerekmektedir.

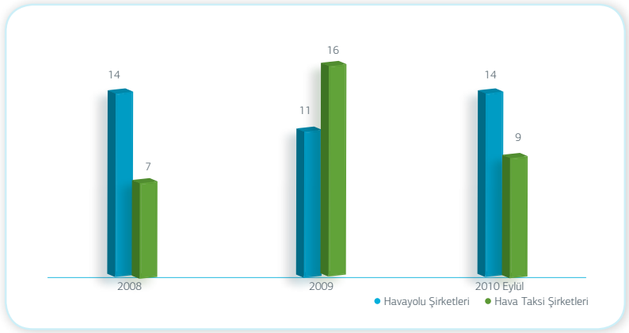
# HAVACILIK GÜVENLİĞİ FAALİYETLERİ

Havacılık güvenliği konularında Milli Sivil Havacılık güvenliğinin etkinliğini ve uluslararası standartlara uygun olarak yapılmasını sağlamak amacıyla SHT-17.2 sayılı *Sivil Havacılık Güvenliği Eğitim ve Sertifikasyon Talimatı* 30.06.2009 yılında onaylanarak 01.09.2009 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Bu talimat kapsamında Havacılık Güvenliği Konusunda Yetkili Eğitmen olmak amacıyla Genel Müdürlüğümüze toplam 180 kişi müracaat etmiş, bunlardan 91 kişi sertifikalandırılmış olup halen sertifikalandırma süreci devam etmektedir.

SHT-17.2 sayılı Talimatta Genel Müdürlüğümüzün, havacılık güvenliğinde yetkili otorite olarak, gerek sorumluluklarını yerine getirmesinde, gerekse uluslararası platformda prestijini arttırmasında önemli bir adım olacak tarayıcıların sertifikasyonu projesi yer almıştır.

Havacılık güvenliğinde çok önemli bir yere sahip olan tarayıcıların sertifikasyonunun yapılması amaçlanmış ve bu doğrultuda Devlet Planlama Teşkilatı'ndan ödenek alınarak, bilgisayar destekli sertifikasyon yapılacak ve belirli periyotlarda tazeleme sertifikasyonları gerçekleştirilecektir. Tüm tarayıcı personelin kayıtları tutulabilecek, ayrıca, teorik, pratik, görüntü yorumlama ile işbaşı eğitim bölümlerini de içerecektir.




Grafik 9. Yer Hizmetleri Denetlenen Havaalanı Sayısı

Hava Kargo Acentalarının Görev, Yetki Ve Sorumlulukları Hakkında Özel Kuralları belirleyen SHT-150.11 Sayılı Havacılık Talimatı kapsamında Genel Müdürlüğümüz tarafından "*Hava Kargo Acentası Yetki Belgesi*" verilmektedir.

Talimatın yayımlandığı günden bugüne kadar merkez ve şube birlikte olmak üzere toplam 374 adet Hava Kargo Acentası Yetki Belgesi düzenlenmiştir. 26.10.2010 tarihi itibariyle 77 adet yetki belgesi iptal edilmiş olup 297 adet aktif sertifika sahibi acente bulunmaktadır.

Kargo acentelerinin yıllar itibariyle gelişimi aşağıdaki gibidir:

| Yıllar | Yetkili Acenta Sayısı | Kargo Denetlemeleri |
|---|---|---|
| 2002 | 98 | - |
| 2003 | 123 | - |
| 2004 | 134 | - |
| 2005 | 145 | - |
| 2006 | 246 | 25 |
| 2007 | 288 | - |
| 2008 | 323 | **67** |
| 2009 | 354 | **65** |
| **2010 Eylül** | **374** | **55** |

2009 yılında 65 kargo denetimi gerçekleştirilmiş olup, 2010 yılında Eylül sonu itibariyle 55 adet hava kargo acentesi denetlemesi yapılmıştır.

Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı'nın 7. baskısı gereğince "*Havacılık İşletmeleri ülke geneli için hazırladıkları havacılık işletmesi genel Güvenlik Planlarını Sivil Havacılık Genel Müdürlüğüne onaylanır*" hükmüne istinaden yıllara göre havayolu ve hava taksi işletmelerine verilen güvenlik planları sayısal bazda aşağıda yer almaktadır.

## DİĞER FAALİYETLERİMİZ




1996 yılında Havacılık Otoriteleri Birliği (JAA) bünyesinde kurulmuş olan Group of Aerodrome Safety Regulators'a (Havaalanları Emniyeti Düzenleyiciler Grubu) 11 Ekim 2005 tarihinde Türkiye'nin üyeliği kabul edilmiştir. GASR Toplantıları'na düzenli katılım sağlanarak çalışmalarda Türkiye taraf olmuştur. Avrupa ülkelerinin sivil havacılık otoritelerinden temsilcilerin katılımıyla gerçekleşen GASR Toplantılarından 54. GASR Çalışma Grubu Toplantısı 17-19 Mart 2009 tarihlerinde ülkemizin ev sahipliğinde İstanbul'da gerçekleşmiştir.

## ULUSLARARASI DENETİMLER

Genel Müdürlüğümüz 2007 yılı Mayıs ayı içerisinde ICAO tarafından USOAP (*Universal Safety Oversight Audit Programme*/Evrensel Emniyet Gözetim *Denetim* Programı) denetimlerine tabi tutulmuş olup, söz konusu denetimlerden başarıyla çıkılmıştır.

## ULUSLARARASI GÜVENLİK DENETİMLERİ

Üyesi olduğumuz uluslararası kuruluşlardan ICAO ve ECAC (Avrupa Sivil *Havacılık* Örgütü) tarafından ülkemizde uluslararası trafiğe açık havaalanlarımızda standartlara uygunluğun değerlendirilmesi amacı ile 2003 yılından günümüze kadar aşağıda belirtilen denetimler gerçekleştirilmiştir.

- ICAO USAP (Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı) İstanbul Atatürk 2004
- ICAO USAP Takip İstanbul Atatürk 2006
- ICAO USAP Esenboğa 2008
- ECAC Antalya 2009
- ECAC Takip İstanbul 2009/ Ekim

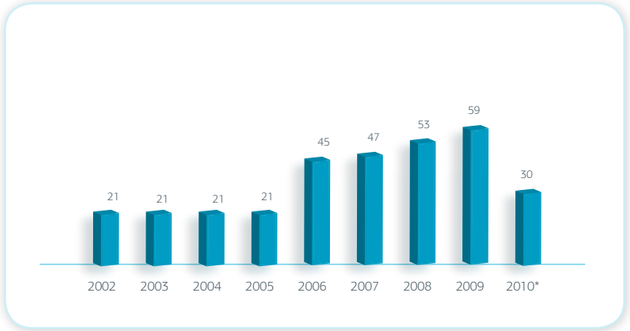
2011 yılı başında İstanbul Atatürk ve Antalya Havaalanları'nın ECAC tarafından takip denetimine tabi tutulması beklenmektedir.

Ülkemizi bir "havacılık eğitim merkezi" haline getirme çalışmalarının bir parçası olarak, "Sivil Havacılık Güvenliği Eğitim ve Sertifikasyon" yazılımı hazırlanmış ve 1 Eylül 2009 tarihinde yürürlüğe sokulmuştur. İlk etapta güvenlik eğitmenleri sertifikalandırılmış olup ikinci aşamada eğitim kurumları yetkilendirilmesi yapılacaktır.

Uluslararası standartlara ve AB mevzuatına uyum kapsamında havaalanında görev yapan x-ray operatörlerinin sertifikalandırılması amacıyla bilgisayar tabanlı sertifikasyon yazılımı ihalesine çıkılmış olup, yazılımın bu yıl sonunda teslim edilmesi beklenmektedir. Ülkemiz bu yazılım ile x-ray operatörlerini sertifikalandırmasını gerçekleştiren ilk ülkelerden olacaktır.

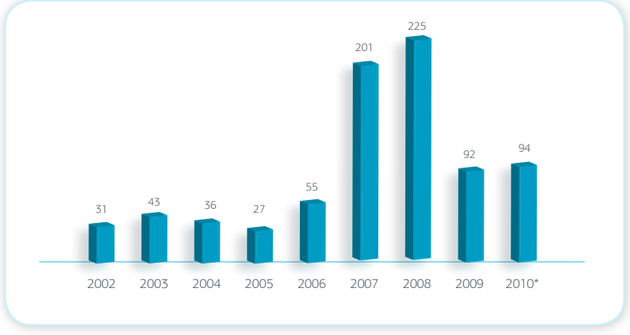


# YETKİLENDİRMELER-RUHSATLAR

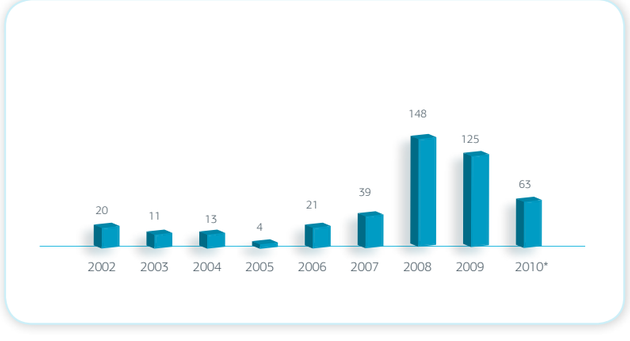



Grafik 10. Onaylı -Ruhsatlı Toplam Heliport Sayısı * Eylül 2010 itibariyle

NOT: Ocak 2009 tarih ve 27119 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Heliport Yapım ve İşletim Yönetmeliği (SHY-14B) gereğince söz konusu tarihten itibaren "Heliport İşletme Ruhsatı" verilmeye başlanmıştır.




Grafik 11. Verilen Yer Hizmetleri Ön İzin Sayısı * Eylül 2010 itibariyle



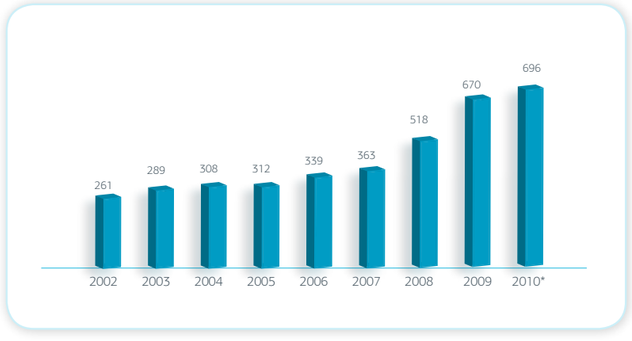

Grafik 12. Verilen Yer Hizmetleri Çalışma Ruhsatı Sayısı * Eylül 2010 itibariyle

| YILLAR | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Gayrisıhhi İşyeri Ruhsatı Sayısı | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 78 | 28 | 52 |
| Sıhhi İşyeri Ruhsatı Sayısı | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 819 | 427 |
| Terminal Ruhsatı | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 12 | 5 |

** SHY 33A ve 33B Yönetmelikleri 2008 yılında yayımlanmıştır.*

| | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Verilen Havaalanı İşletme Ruhsatı | 0 | 0 | 0 | 20 | 21 | 24 | 26 | 26 |
| Verilen Havaalanı Sertifikası | 0 | 0 | 0 | 15 | 0 | 16 | 16 | 16 |

Yer Hizmetleri Kuruluşu (YHK) sayısı 42'ye, toplam Çalışma Ruhsatı (ÇR) sayısı da 696'a ulaşmıştır.




Grafik 13. Toplam Yer Hizmetleri Çalışma Ruhsatı Sayısı * Eylül 2010 itibariyle

# HAVA SEYRÜSEFER FAALİYETLERİ

## HAVA TRAFİK EMNİYETİ ELEKTRONİK PERSONELİNİN LİSANSLANDIRILMASI – ATSEP LİSANSI

Uluslararası standartların yakalanması adına 2007 yılında yayımlanan ve 2010 yazında güncellenen Hava Trafik Emniyeti Elektronik Personeli Sertifika ve Lisans Yönetmeliği ile havaalanları elektronik sistemlerine hizmet veren personelin lisanslandırılması sağlanmıştır. Bu vesile ile artık, gerek teorik ve pratik mesleki yeterlilik ile olsun gerekse de yabancı dil seviyesi ile olsun uluslararası alanda söz sahibi olabilecek ve uluslararası kuralları takip ederek bunların tatbikini azami düzeyde yapabilecek personelin yetiştirilmesi hedeflenmektedir.

### EUROCONTROL İLİŞKİLERİ

Avrupa'da havacılık faaliyetlerinin geliştirilmesi ve emniyetli bir şekilde yapılması amacıyla hava seyrüsefer alanındaki birliği sağlamak üzere 1960 yılında kurulan Eurocontrol'e ülkemiz 1989 yılında üye olmuştur.

Bu süreçte, sadece bir üye olarak hareket edilirken, 2007 yılında teşkilatın çekirdek yönetim organlarından bir tanesi olan Geçici Konsey Koordinasyon Komitesi'nde (PCC) tek AB üyesi olmayan ülke olarak yer alınmış ve yapılan aktif çalışmalar neticesinde, Türkiye'nin 21 yıl sonra teşkilatın başkan yardımcılığına getirilmesi kararı alınmıştır. Resmi onay sürecinin 2010 yılı sonuna kadar tamamlanması beklenmektedir.

Bu vesile ile ülkemiz artık Eurocontrol'ün en önemli yönetim organlarından bir tanesi olan PC Başkanlık Bürosunda temsil edilmeye başlanmıştır.

**SESAR:** Avrupa Trafik Yönetim Sisteminin geleceğini ve teknolojik alt yapısını belirleyecek olan Tek Avrupa Hava Sahası Hava Trafik Yönetimi Araştırmaları (SESAR) projesine ülkemiz endüstrisinin ilginin artırılması ve gerekli güncel bilgilendirmenin yapılması amacıyla, SHGM resmi internet sayfasında konuya ilişkin bir bölüm açılarak güncel bilgiler verilmeye başlanılmıştır. Ayrıca, yapılan seminer ve toplantılar ile ulusal endüstrimizin Avrupalı meslektaşları ile bir araya gelmeleri sağlanmıştır.

**ATCO LİSANSLARI:** Genel Müdürlüğümüz tarafından Anadolu Üniversitesi, DHMİ Genel Müdürlüğü talepleri doğrultusunda lisans sınavları yapılarak başarılı olan personele Hava Trafik Kontrolörü Lisansları verilmektedir. 2002 yılından bugüne kadar toplam 430 lisans verilmiştir.

### HAVACILIK SAĞLIĞI

Uçucu personel ve havacılık personeli ilk ve periyodik sağlık muayeneleri Genel Müdürlüğümüzce yetkilendirilmiş olan havacılık tıp merkezlerinde (AMC/Aero Medical Center) yapılmaktadır.

| Yıl | Denetim Sayısı | Yetki İptal Sayısı | Askıya Alınan Yetki Sayısı | Yetkilendirme Sayısı | Yıl Sonu Yetkili Hastane Sayısı |
|---|---|---|---|---|---|
| **2002** | 5 | - | - | 6 | 41 |
| **2003** | 4 | 35 | - | 2 | 8 |
| **2004** | 7 | - | 3 | 1 | 6 |
| **2005** | 3 | - | - | 6 | 12 |
| **2006** | 11 | 1 | 3 | 5 | 14 |
| **2007** | 3 | 3 | 1 | 1 | 14 |
| **2008** | 3 | - | - | - | 14 |
| **2009** | 5 | 1 | - | 1 | 14 |
| **2010** | 2 | - | - | 1 | 15 |

2002 yılından 1 Ekim 2010 tarihine kadar havacılık tıp merkezi denetimleri ve yetki durumları yukarıdaki tabloda görülmektedir.

Günümüz itibariyle 15 adet havacılık tıp merkezi ve bu merkezlerde görev yapan 32 adet yetkili uçuş tabibi bulunmaktadır. Uçuş emniyetini açısından son derece önemli olan uçucu sağlığı, düzenli sağlık muayeneleri ile ICAO Ek-1, JAR FCL 3 uluslararası sağlık standartlarına ve ulusal düzenlemelere göre yapılmaktadır.

Bu muayeneler neticesinde uçuş görevlerine uygunluğu onaylanan bireylerin ilk sağlık sertifikaları Genel Müdürlüğümüzce düzenlenmekte olup, yıllara göre dağılımı aşağıdaki tabloda görüldüğü gibidir.

| YIL | 1. SINIF | 2. SINIF | TOPLAM |
|---|---|---|---|
| 2005 | 184 | 24 | **208** |
| 2006 | 593 | 78 | **671** |
| 2007 | 508 | 97 | **605** |
| 2008 | 631 | 96 | **727** |
| 2009 | 619 | 31 | **650** |
| **TOPLAM** | **2535** | **326** | **2861** |

Uçucu personel sağlık muayeneleri neticesinde sağlık durumu uçuş görevlerine uygun olmayan pilotlara tıbbi durumlarına ve mevzuatlarla belirlenen standartlara göre geçici sürelerle veya kalıcı uçuş men kararları verilmekte olup, yıllara göre dağılımı aşağıdaki tabloda görüldüğü gibidir.

| | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | TOPLAM |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Geçici Uçuş Men** | 2 | 12 | 37 | 28 | 39 | 44 | 55 | 84 | **301** |
| **Kalıcı Uçuş Men** | 1 | 3 | 12 | 12 | 26 | 18 | 19 | 6 | **97** |

# SEKTÖREL/KURUMSAL PROJELER

Dönem içinde sektöre hareket verecek, çevreye duyarlı, tüm insanlar için eşit fırsat sunacak ve kaliteye katkı sağlayan projeler yapılarak sektöre kazandırılmıştır. Bunlar;

## YEŞİL HAVAALANI PROJESİ

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün öncülüğünde, SHGM tarafından, havaalanlarında faaliyet gösteren kuruluşların çevreye ve insan sağlığına, verdikleri veya verebilecekleri zararların sistematik bir şekilde azaltılması ve mümkün ise ortadan kaldırılabilmesi için çalışmalar başlatılmıştır. Bir havaalanında, SHGM tarafından yetkilendirilmiş bir kuruluşun, proje dahilinde SHGM tarafından belirlenen şartları yerine getirmesi halinde, söz konusu kuruluşa SHGM tarafından "*Yeşil Kuruluş (Green Company)*" unvanı verilmekte ve söz konusu kuruluşun o havaalanı için SHGM Hizmet Tarifesi gereği ödeyeceği yetki belgesi, ruhsat, sertifika gibi izin belgelerinin temdit ücretlerinde %20 indirim yapılmaktadır.





Havaalanı işletmecilerinin ve havaalanlarındaki diğer hizmet sağlayıcıların tümünün gereklilikleri yerine getirmesi durumunda ise, söz konusu havaalanına SHGM tarafından "Yeşil Havaalanı (Green Airport)" unvanı verilmekte ve gereklilikleri yerine getiren tüm kurum ve kuruluşların SHGM tarafından verilen yetki belgesi, ruhsat, sertifika gibi izin belgelerinin temdit ücretlerinde %50 indirim yapılmaktadır.

Bu proje kapsamında bugüne kadar; Sabiha Gökçen Havaalanı'nda Mro Teknik Servis Sanayi ve Ticaret A.Ş., Atatürk Havaalanı'nda Türk Hava Yolları Teknik A.Ş. ile TAV İstanbul Terminal İşletmeciliği A.Ş., Hezarfen Havaalanı'nda Hezarfen Havacılık Ticaret A.Ş. ve Ayjet Anadolu Yıldızları Hava Taşımacılığı ve Uçuş Eğitimi Hizmetleri A.Ş., Dalaman Havaalanı'nda ATM Havalimanı Yapım ve İşletme A.Ş., Antalya Havaalanı'nda Fraport IC İçtaş Antalya Havalimanı Terminal ve Yatırım İşletmeciliği A.Ş., Adnan Menderes Havaalanı'nda Çelebi Hava Servisi A.Ş. / TAV İzmir Terminal İşletmeciliği A.Ş. ve Milas-Bodrum Havaalanı'nda HAVAŞ Havaalanları Yer Hizmetleri A.Ş., proje kapsamındaki tüm gerekliliklerini yerine getirerek "Yeşil Kuruluş (Green Company)" unvanı almaya hak kazanmıştır.

## ENGELSİZ HAVAALANI PROJESİ

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 %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 dahil, tüm kuruluşların SHGM tarafından verilen yetki belgesi, ruhsat, sertifika gibi izin belgelerinin temdit ücretlerinde %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. Proje kapsamında iki başvuru Genel Müdürlüğümüze iletilmiştir.

Ülkemizde 2008 yılında 140, 2009 yılında ise 214 yabancı uçağa bakım yapılmıştır.

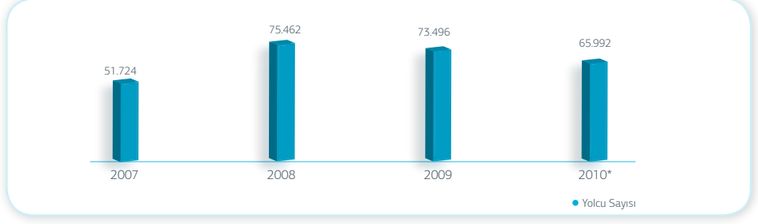
## TÜRKİYE'NİN UÇAK BAKIM VE EĞİTİM MERKEZİ OLMA PROJESİ

Türkiye'nin Karadeniz, Kafkasya, Orta Doğu ve Akdeniz coğrafyasında eğitim ve bakım merkezi olmasına yönelik adımlar atılmış ve Türkiye'nin öncülüğünde TRACECA, Akdeniz, D-8 ve Karadeniz ülkeleri ile toplantılar düzenlenerek Türkiye'nin eğitim ve bakım merkezi olma projesine yönelik uluslararası düzeyde gerekli çalışmalar başlatılmıştır.

Ülkemizin bulunduğu coğrafyada, gelecek 10 yıl içinde oluşması beklenen 5.000 uçaklık dev bir filoya bakım merkezleri ile ev sahipliği yapması hedeflenmektedir.

## EKONOMİK HAVAALANI PROJESİ

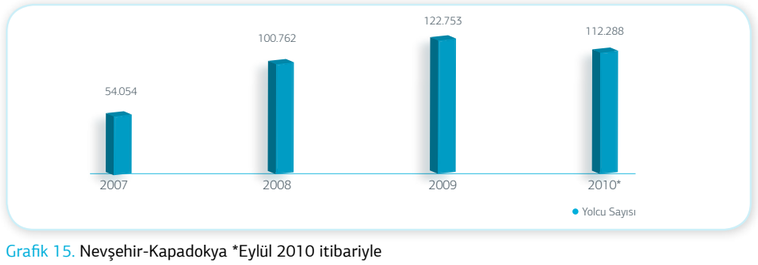
Ülkemizde hava taşımacılığının geliştirilmesi amacıyla havayollarına düşük maliyetli havaalanı imkânı sağlayan "Ekonomik Havaalanı Projesi" hayata geçirilmiştir. Proje ile, Isparta Süleyman Demirel, Nevşehir Kapadokya ve Bursa Yenişehir Havaalanlarında iç ve dış hat yolcu servis hizmet bedelleri ile konma, konaklama ve aydınlatma bedellerinde sıfır ücret olarak uygulanmaktadır. Bunun yanı sıra, DHMİ (Devlet Hava Meydanları İşletmesi) Genel Müdürlüğü ücret tarifesinde yapılan yeni değişiklikler ile diğer havaalanları için de çeşitli havaalanı hizmet bedellerinde minimum %10 maksimum %80 oranlarında indirimler yapılmıştır.







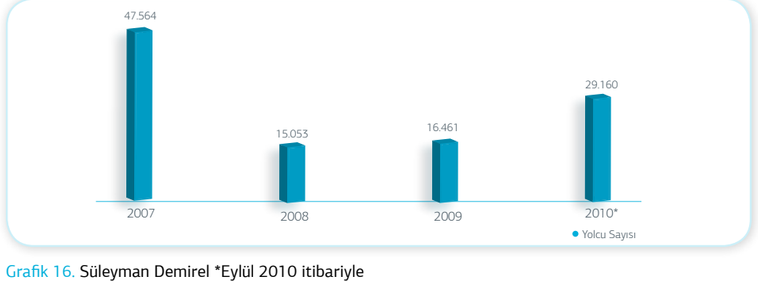
Grafik 14. Bursa-Yenişehir *Eylül 2010 itibariyle







Grafik 15. Nevşehir-Kapadokya *Eylül 2010 itibariyle






Grafik 16. Süleyman Demirel *Eylül 2010 itibariyle

## "HER İLÇEYE BİR HELİPORT" VE "HER GÖKDELENE BİR HELİPORT" PROJELERİ



SHGM tarafından özellikle doğal afetler ve sağlık hizmetlerinde helikopter taşımacılığının yaygınlaştırılması amacıyla başlatılan "Her İlçeye Bir Heliport" ve "Her Gökdelene Bir Heliport" Projeleri kapsamında yapılan başvurular neticesinde Türkiye genelinde SHGM tarafından işletim izni verilen heliport sayısında büyük bir artış yaşanmıştır.

## A GRUBU ÇALIŞMA RUHSATIYLA YER HİZMETLERİ YAPILMASININ YAYGINLAŞTIRILMASI



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün, yer hizmetlerinin tüm havaalanlarına yaygınlaştırılmasına yönelik çalışmaları çerçevesinde, ülkemizde birçok havaalanında daha yer hizmeti verilmeye başlandı. 2002 yılı sonu itibariyle A Grubu Çalışma Ruhsatıyla yer hizmetleri verilen havaalanı sayısı 8 iken, bu sayı 2010 yılına gelindiğinde 36'ya ulaştı. Yer hizmetleri kuruluşları Uşak, Eskişehir Anadolu Üniversitesi, Çanakkale, Amasya-Merzifon, Sinop ve Balıkesir-Körfez havaalanları için ön izin almıştır. İşlemlerin tamamlanmasıyla bu sayı 42'ye yükselecektir.

## TEMSİL, GÖZETİM ve YÖNETİM HİZMETLERİNİN YAYGINLAŞTIRILMASI

Ülkemize sefer yapan yabancı hava yolları ile üçüncü şahıslar arasında koordine kuran, işlemlerini yürüten, havayolu kuruluşları adına yer hizmetleri faaliyetlerini gözetleyen ve koordine eden gözetim ve yönetim kuruluşları, yer hizmetleri kapsamında önemli faaliyetleri yürütmektedir. Bu kapsamda, günümüz koşullarına uygun olarak, Uluslararası Hava Taşıyıcıları Birliği (IATA) tarafından 2004 yılında revize edilen IATA Standart Yer Hizmetleri Anlaşması (SGHA) ve ekleri doğrultusunda Havaalanları Yer Hizmet Türleri ve Detayları Talimatı'nın ilgili bölümleri (SHY-150.10A) 2008 yılında yeniden düzenlenmiştir.

Bu hizmetlerin tüm havaalanlarında yapılması ve uluslararası uygulamalara paralel olarak yürütülmesi için yoğun bir çalışma yapılmış ve gözetim ve yönetim çalışma ruhsat sayısında önemli bir artış olmuş, havaalanlarının tamamına yakınında gözetim ve yönetim hizmeti verilmeye başlanmıştır.

## HAVAALANI İŞLETME RUHSATI VE HAVAALANI SERTİFİKASI







Havaalanlarına, "Havaalanı İşletme Ruhsatı" ve "Havaalanı Sertifikası" verilmiştir. Bu çalışmalar neticesinde, Ülkemiz Sivil Havacılığı diğer ülkeler ile mukayese edildiğinde Avrupa'daki pek çok sivil havacılık otoritesini geride bırakarak, önemli bir konuma sahip olmuştur.

# YAYINLARIMIZ




Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, kurulduğu tarihten bugüne bir ilki gerçekleştirmiş ve havaalanları konusunda teknik ve görsel materyalleri içeren kitap yayınına başlamıştır.

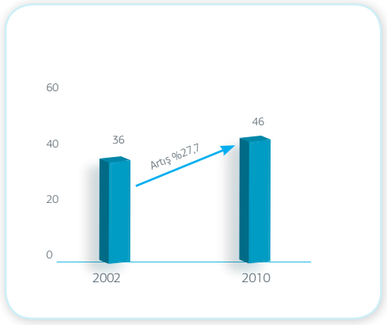
Toplam sayısı 20'ye ulaşan SHGM Yayınları'ndan yaklaşık 10.000 adet kitabın başta üniversiteler olmak üzere çeşitli eğitim kurumlarına, havacılıkla ilgili kuruluşlara ve yapılan talepler doğrultusunda ilgili diğer kişi ve kuruluşlara ücretsiz olarak dağıtımı yapılmıştır.

| | | |
|---|---|---|
| **1** | *HAD/A-01* | Havaalanı Terminal Binalarında Yap- İşlet- Devret modeli |
| **2** | *HAD/T-01* | Havaalanı Hizmetleri El Kitabı - Manialaın 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** | *HAD/G-02* | 2002'den 2008'e Sivil Havacılık |
| **14** | *HAD/G-03* | From 2002 to 2008 Turkish Civil Aviation |
| **15** | *HAD/A-02* | Built Operate Transfer Model in Airport Terminal Buildings |
| **16** | *HAD/G-04* | Türkiye'de Ticari Havacılık Tarihi |
| **17** | *HAD/T-11* | Havaalanlarında Çevresel Etkiler |
| **18** | *HAD/T-12* | Havaalanlarında Kapasite Kriterleri |
| **19** | *HAD/T-13* | Havaalanlarında Görsel Yardımcılar ve Tasarım Kriterleri |
| **20** | *HGD/G-1* | Havacılık Güvenlik Sistemi |

## BÖLGESEL HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI

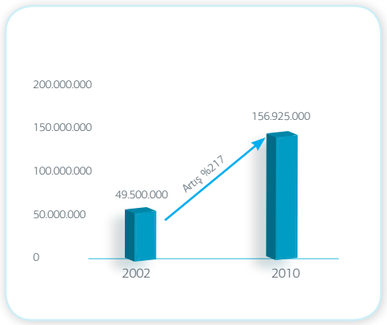
Havacılık sektöründe 2002 yılı öncesi, sektördeki talep yetersizliği nedeniyle Bakanlar Kurulu Kararları'yla mevcut havaalanları hizmete kapatılmışken, Bakanlığımızca 2003 yılında başlatılmış olan "Bölgesel Havayolu Taşımacılığı" uygulamaları neticesinde uçak trafiğine kapalı bulunan hava alanları açılmış, uçak seferi bulunmayan hava alanlarına uçuşlar başlamış, yanı sırada sektöre yeni havaalanları kazandırılmıştır. Bu hava alanları;

- Sivas Havaalanı (Sivil trafiğe yeniden açıldı)
- Tokat Havaalanı (Sivil trafiğe yeniden açıldı)
- Uşak Havaalanı (Sivil trafiğe yeniden açıldı)
- Balıkesir-Merkez Havaalanı (Sivil trafiğe yeniden açıldı)
- Zonguldak Çaycuma Havaalanı (Sivil trafiğe yeniden açıldı)
- Sinop Havaalanı (Sivil trafiğe yeniden açıldı)
- Balıkesir-Körfez Havaalanı (Seferlere açıldı)
- Bursa-Yenişehir Havaalanı (Seferlere açıldı)
- Çanakkale Havaalanı (Seferlere açıldı)
- Siirt Havaalanı (Seferlere açıldı)
- Hatay Havaalanı (Sektöre yeni kazandırılan)
- Amasya-Merzifon Havaalanı (Sektöre yeni kazandırılan)
- Antalya-Gazipaşa Havaalanı (Sektöre yeni kazandırılan)
- Gökçeada Havaalanı (Sektöre yeni kazandırılan)



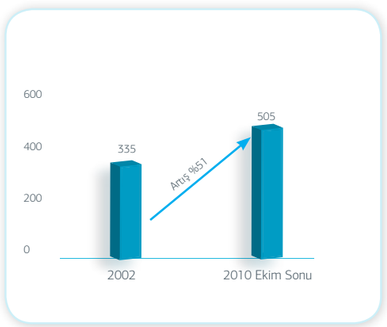

Grafik 17. İşletilen Havaalanları

2002 yılında 36 olan havaalanı sayımız %27,7 artışla 2010 yılında 46'ya ulaşmıştır.




Grafik 18. Yolcu Kapasitesi

Havaalanlarındaki yolcuya yönelik terminal binası yatırımları neticesinde 2002 yılında 49.500.000 yolcu/yıl olan yolcu kapasitesi %217 artış göstererek 2010 yılında 156.925.000 Yolcu/Yıl olmuştur.




Grafik 19. Uçak Park Kapasitesi

2002 yılında 335 olan uçak park kapasitesi %51 artışla 2010 yılında 505'e ulaşmıştır.

# SEYRÜSEFER YARDIMCI CİHAZLARI

Havacılık sektörü hata kabul etmeyen, önceden belirlenen kural, plan ve usullerin uygulanması ile operasyonların sürdürüldüğü bir ulaşım modudur. Bunu her zaman göz önünde bulundurarak, hizmetlerin gerektirdiği ileri teknoloji ürünü sistem ve araçları azami ölçülerde kullanmaktadır.



Bugün, dünya ve Avrupa havacılık ölçeğinde kullanılan hava seyrüsefer ve havaalanları işletme sistem ve araçları aynı ölçütlerde, hatta daha yeni ürünlerle modernize edilerek, hizmetlerimizde kullanılmaktadır.

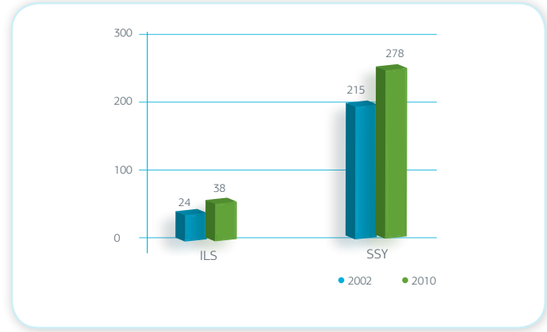
2002 yılında 215 olan hava seyrüsefer yardımcı cihazlarının büyük bir kısmı yenilenmiş ve 2010 yılı itibariyle 278'ye ulaşmıştır. Bu seyrüsefer cihazlarından havaalanlarına tesis edilen ILS sayıları ise 2002 yılında 24 iken 2010 yılında 38'e ulaşmıştır.

## HAVAALANI ALT VE ÜSTYAPI YATIRIMLARI

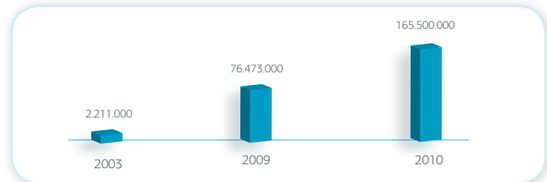
Ülkemizin, dünya havayolu taşımacılığındaki payı giderek artan ivme ile büyümektedir. Buna paralel olarak da havayolu ulaşımına yapılan yatırım artmış, yeni projeler ile sektörde önemli bir hareketlilik sağlanmıştır.

Sivil hava ulaşımında ana yatırımcı olan Bakanlığımızın; Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü'nün genel bütçe kaynaklarından aldığı yatırım ödeneklerine bakıldığında 2003 yılında 2.211.000 TL olan ödenek tutarı 2009 yılı itibariyle 35 kat artışla 76.473.000 TL'ye yükselmiş olup, yatırımların nakdi ve fiziki gerçekleşme oranlarında da çok ciddi artışlar gerçekleşmiştir. 2003 yılında %17 olan yatırımların gerçekleşme oranı, 2009 yılında %87'ye yükselmiştir. 2010 yılı Eylül ayı sonu itibariyle 165.500.000 TL olan yatırım ödeneğine göre gerçekleşme %46'a ulaşmış olup, bu gerçekleşmenin 2010 yılı sonu itibariyle %97 olması hedeflenmektedir.

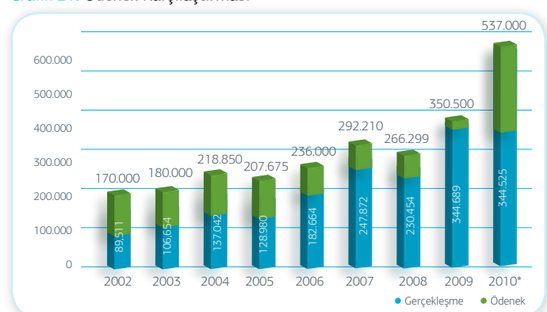
Ayrıca Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün işletmesinde bulunan havaalanlarının pist, apron, taksi yollarının mevcut altyapıları yenilenmiş, terminal binalarının kapasiteleri arttı-




Grafik 20.




Grafik 21. Ödenek Karşılaştırması




Grafik 22.

rılmış, meydanların işletme ve elektronik altyapıları güçlendirilmiştir. Tüm bunlar için Kurumun öz kaynakları kullanılmıştır.

Yıllar itibariyle, DHMİ Genel Müdürlüğü yatırımların nakdi ve fiziki gerçekleşme oranlarında da çok ciddi artışlar gerçekleşmiş, 2002 yılında %52,6 olan yatırımların gerçekleşme oranı, 2009 yılında %98,4'e yükselmiştir.

2010 Yılı Yatırım Programı kapsamında DHMİ Genel Müdürlüğü'ne 28 Proje için başlangıç ödeneği olarak 350.000.000 TL tahsis edilmiş olup, yıl içinde temin edilen ek ödenek ile birlikte yatırım ödeneği 537.000.000 TL'ye ulaşmıştır. 2010 Ekim ayı itibariyle de 344.525 bin TL harcanarak, %64,2 nakdi gerçekleşme sağlanmıştır. Yılsonunda ise %95 gerçekleşme beklenmektedir.

# HİZMETE VERİLEN HAVAALANI ALT VE ÜSTYAPI YATIRIMLARI





## BALIKESİR KÖRFEZ HAVAALANI

**ESKİ HALİ**

- Pist : 2080x30m
- Apron : 90x60m
- Taksirut : 75x18m
- Terminal : 600m² (100.000 yolcu/yıl)
- Tel Örgü : 9200 m

**GERÇEKLEŞTİRİLEN**

- Pist : 3000x45m (Beton)
- (05)/(23) istikametinde (BGB-DGD doğrultusunda)
- Apron : 240x120m
- Taksirut : 265x24m
- Perde duvarlı çevre emniyet tel örgüsü (12100m)
- Çevre yolu (8772.70m)
- PAT Sahaları ve çevre yolu aydınlatma üniteleri
- Geçici terminal binası 1000 m² (200.000 yolcu/yıl)
- Dahili yollar, otopark, şehir bağlantı yolu
- Diğer destek binaları
- (Giriş kontrol binası, güç merkezi, ısı merkezi/su deposu, İş makineleri garajı, sundurma yapısı, itfaiye binası, emniyet binası, regülatör binası)

04.12.2008 tarihinde işyeri teslimi yapılarak yasal süresinden önce, 17 ay gibi bir sürede 14.06.2010 tarihinde bitirilerek DHMİ'ye devir-teslimi gerçekleştirilmiş ve açılışı yapılmıştır.

## ÇANAKKALE HAVAALANI

Proje tutarı 1.7 milyon TL
(2010 yılı fiyatlarıyla)




## DENİZLİ-ÇARDAK HAVAALANI

Proje tutarı 33 milyon TL
(2010 yılı fiyatlarıyla)





## AMASYA-MERZİFON HAVAALANI

Proje tutarı 11 milyon TL
(2010 yılı fiyatlarıyla)



## TRABZON HAVALİMANI İÇ HATLAR TERMİNALİ

Proje tutarı 32 milyon TL
(2010 yılı fiyatlarıyla)



### GAP ULUSLARARASI HAVAALANI

Proje tutarı 200 milyon TL
(2010 yılı fiyatlarıyla)



### KAYSERİ HAVAALANI DIŞ HATLAR TERMİNALİ

Proje tutarı 28 milyon TL olan
(2010 yılı fiyatlarıyla)



### ERZURUM HAVALİMANI TERMİNAL BİNASI VE MÜTEMMİM İŞLER

Proje tutarı 52 milyon TL
(2010 yılı fiyatlarıyla)



### GAZİANTEP HAVALİMANI TERMİNAL BİNASI

Proje tutarı 55 milyon TL
(2010 yılı fiyatlarıyla)




### BATMAN HAVAALANI YENİ TERMİNAL BİNASI VE MÜTEMMİMLERİ

Proje tutarı 42 milyon TL
(2010 yılı fiyatlarıyla)



### GÖKÇEADA HAVAALANI İNSANİ YARDIM AMAÇLI GİRİŞ ÜNİTESİ

Proje tutarı 5.2 milyon TL
(2010 yılı fiyatlarıyla)




### KAYSERİ HAVAALANI YENİ İÇ HATLAR TERMİNAL BİNASI

Proje tutarı 28 milyon TL
(2010 yılı fiyatlarıyla)



### MALATYA HAVAALANI TERMİNALİ AKS BÜYÜTÜLMESİ

Proje tutarı 11,4 milyon TL
(2010 yılı fiyatlarıyla)



### ADANA HAVALİMANI PAT SAHALARININ ONARIMI

Proje tutarı 12.4 milyon TL
(2010 yılı fiyatlarıyla)



## GAZİANTEP HAVAALANI PİSTİNİN STANDARTALARA UYGUN HALE GETİRİLMESİ VE PARALEL TAKSİ YOLU YAPIMI

Toplam Proje tutarı 88 milyon TL
(2010 yılı fiyatlarıyla)



## VAN-FERİT MELEN HAVAALANI PAT SAHALARININ ONARIMI VE APRON GENİŞLETİLMESİ

Proje bedeli 9.5 milyon TL
(2010 yılı fiyatlarıyla)



## ANTALYA HAVAALANI PAT SAHALARI ONARIMI İŞİ

Proje tutarı 29,7 milyon TL
(2010 yılı fiyatlarıyla)



## ADNAN MENDERES HAVA LİMANI PAT SAHALARI ONARIM

Proje bedeli 17 milyon TL
(2010 yılı fiyatlarıyla)



## MALATYA HAVAALANI PARALEL TAKSİYOLUNUN PİSTE DÖNÜŞTÜRÜLMESİ

Proje tutarı 27 milyon TL
(2010 yılı fiyatlarıyla)



## SAMSUN-ÇARŞAMBA HAVAALANI PAT SAHALARI ONARIMI VE APRON GENİŞLETİLMESİ

Proje bedeli 11 milyon TL
(2010 yılı fiyatlarıyla)



## ATATÜRK HAVALİMANI 05/23 PİSTİ ONARIMI VE UZATILMASI

Proje tutarı 215 milyon TL
(2010 yılı fiyatlarıyla)



## ESENBOĞA HAVALİMANI PİSTİNİN CAT III STANDARTLARINA GETİRİLMESİ

Proje tutarı 11,2 milyon TL
(2010 yılı fiyatlarıyla)





## ATATÜRK HAVALİMANI ÖNÜ KATLI KAVŞAK DÜZENLENMESİ BAĞLANTI YOLLARININ DÜZENLENMESİ İLE FLORYAYOLU KAVŞAK ALTYAPISI

Proje tutarı 82,4 milyon TL
(2010 yılı fiyatlarıyla)



### ERZİNCAN HAVAALANI PAT SAHALARI ONARIMI

Proje tutarı 25.5 milyon TL
(2010 yılı fiyatlarıyla)



### KAHRAMANMARAŞ HAVAALANI PAT SAHALARI GENİŞLETİLMESİ

Proje tutarı 11.7 milyon TL
(2010 yılı fiyatlarıyla)



# DEVAM EDEN HAVAALANI ALT VE ÜSTYAPI YATIRIMLARI

## AĞRI HAVAALANI

Nüfus artışı, ülkemiz nüfus artış hızından fazla olan ve bölgede Uzak Doğu ile batı arasında köprü oluşturan ilin hava ulaşımını karşılamakta yetersiz kalan mevcut havaalanına büyük gövdeli uçakların emniyetli bir şekilde iniş kalkışını sağlamak için pistin konvansiyonel boyutlarda geliştirilmesi planlanmıştır.

| MEVCUT | PLANLANAN |
|---|---|
| > Pist : 2000 x 30 m. (Kuzey kuzeybatı -Güney güneydoğu) | > Pist : 3000x45m (Beton) |
| > Taksirut : 75 x 18 m | > Pist : 3000x45m (Beton kaplama) |
| > Apron : 80 x 50 m. | > Taksirut : 250x24m |
| > Terminal : 457 m² (120.000 yolcu/yıl) | > Apron : 240x120m |
| > Emniyet tel örgüsü : 6808.30m | > Perde duvarlı emniyet tel örgüsü:11.033,50 m |
| > Çevre yolu : 6540.80 m | > Çevre yolu : 8188,85 m |
| | > PAT sahaları ve çevre yolu aydınlatma üniteleri |
| | > DHMİ Genel Müdürlüğünce 16.000 m2'lik Terminal binası ve otopark inşaatı yapılacaktır. |



"Ağrı Havaalanı Pistinin Genişletilmesi ve Müteferrik İşler" işi 19.12.2008 tarihinde ihale edilmiş ve 16.04.2009 tarihinde sözleşmesi imzalanmıştır. Sözleşme hükümleri doğrultusunda 08.05.2009 tarihinde yer teslimi yapılarak işe başlanılmıştır.



Meydan hava trafiğine kapatılmış olup, işin süresi sözleşmesine göre yer teslim tarihinden itibaren 600 gündür. Sözleşme ödeneğinden veya çalışmaya engel mücbir sebepler nedeniyle gelebilecek ilave sürelerle birlikte yasal süre sonu 16.07.2011 olmakla birlikte, işin 28.12.2010 tarihinde tamamlanması planlanmıştır.

## ESKİŞEHİR HAVAALANI İNŞAATI

Önemli üniversiteleri, gelişmiş sanayisi ve yurt dışında çalışanlarının yoğunluğu nedeniyle hava ulaşımına yönelik taleplerin karşılanabilmesi ve büyük gövdeli uçakların emniyetli bir şekilde iniş-kalkışının sağlanabilmesini teminen mevcut pistin konvansiyonel boyutlara geliştirilmesi amaçlanmıştır.

| MEVCUT | PLANLANAN |
|---|---|
| > Pist : 2520x30 m | > Pist : 3000x45m (09)/(27) istikametinde (BKB-DGD) |
| > Paralel taksirut : 2713x18 m | > Paralel taksirut :3053x30m |
| > Apron : 80x100 m | > Yeni apron :240x120m |
| > Bağlantı taksirutu :290x18m (2ad.) | > Yeni bağlantı taksirutu : 146x24m (Beton) |
| > Tel örgü :8030 m | > İlave çevre yolu :1385.28 m (Top: 8770 m) |
| > Çevre yolu :7385 m | > İlave tel örgü :3827 m (Top:11.857m.) |
| > Terminal binası : 3660 m2 - 1.000.000 yolcu/yıl | > DSİ Drenaj Kanalının RSA altında kalması nedeniyle üzerinin kapatılması. |
| | > Elektrik işleri PAT sahaları aydınlatılması. |
| | > Seyrüsefer sistemlerinin demontaj-montaj. |
| | > Enerji temini ve dağıtımı işi ile regülatör binası. |
| | > Ali Rıza Bey Caddesi ile eski alt yapılarının deplasesi |

Mevcut pistteki operasyonlara ara verilmeksizin devam eden emergency pistin (paralel taksirutun) imalatları tamamlanarak, havaalanındaki operasyonların kesintiye uğramadan devam edebilmesi için uçuşlara açılmıştır.



Mevcut pist üzerindeki imalatlara başlanılmıştır. İşin yasal süresi süre uzatım kararı ile 05 Haziran 2011 olarak belirlenmiştir. Ancak işin 31.12.2010 tarihinde tamamlanması planlanmaktadır.

## ELAZIĞ HAVAALANI ÜSTYAPI İNŞAATI

| MEVCUT | PLANLANAN |
|---|---|
| > Terminal binası : 1416 m2 ( 150.000 yolcu/yıl )<br>> Yeni pist : 3000 x 45 m<br>> Yeni apron : 165 x 120 m<br>> Taksirut : 231x24m (2 adet bağlantı taksirutu)<br>> Eski pist : 1720 x 30 m<br>> Eski apron : 165 x 84 m<br>> Taksirut : 100 x 18 m<br> | > İç ve dış hatlar terminal binası (16.000 m2 - 2.000.000 yolcu/yıl)<br>> VIP binası (540 m2)<br>> Giriş kontrol binası (44 m2)<br>> Teknik blok – kule (2610 m2)<br>> DHMİ Hizmet Binası (1415 m2)<br>> Isı merkezi-su deposu ve güç merkezi (830 m2 + 870 m2)<br>> Gümrük binası (694 m2)<br>> Emniyet ve jandarma binaları (248 m2 + 902 m2)<br>> İtfaiye binası (1521 m2)<br>> İş makineleri garajı ve sundurma (730 m2)<br>> Regülatör binası (164 m2 )<br>**Toplam: 26568 m2**<br>> Apron (240x150 m), bağlantı taksirutu (380x24 m), şehir bağlantı yolu (684 m), iç yollar (2555 m), kaza yangın yolu (321 m) ve otoparklar (15670 m2) |

16.03.2010 tarihinde Kamu İhale Bülteninde ihale ilanı yayımlanmış olan iş, 29.04.2010 tarihinde 54.312.000,00 TL. bedel üzerinden ihale edilmiş olup 26.08.2010 tarihinde sözleşmesi imzalanmıştır.

27.08.2010 tarihinde yer teslimi gerçekleştirilen “Elazığ Havaalanı Üstyapı Tesisleri ve Müteferrik İşler” işinin sözleşmesine göre yasal süresi 26.07.2012 olmakla birlikte, inşaatın 2011 yıl sonunda tamamlanması planlanmaktadır.

## IĞDIR HAVAALANI

1997 yılında Valilik tarafından başlanılan ancak 2001 yılında durdurulan işin konvansiyonel boyutlarda tamamlanması amaçlanmıştır.

Üst yapıda da İç Hatlar Terminal Binası (3.500 $m^2$-500.000 yolcu/yıl) ile diğer destek binaları, dahili yollar ve otoparklar yapımı planlanmıştır.

| MEVCUT | PLANLANAN |
|---|---|
| > PAT sahalarında zayıf beton alt kotuna kadar gelinmiştir<br> | > Pist : 3000 x 45m (Beton) (13)/(31) istikametinde (KKB-GGD)<br>> Taksirut : 250 x 24 m<br>> Apron : 240 x 120 m<br>> Perde duvarlı emniyet tel örgüsü:12044 m<br>> Çevre yolu: 8489 m<br>> PAT ahaları ve çevre yolu aydınlatma üniteleri |

“Iğdır Havaalanı Alt Yapı İkmal ve Müteferrik İşler” işinin 25.08.2009 tarihinde ihalesi yapılmış ve 08.12.2009 tarihinde imzalanan sözleşme ile 10.12.2009 tarihinde yer teslimi yapılarak işe başlanılmıştır. İşin tamamlanma süresi yer teslim tarihinden itibaren 600 gün olup, 02.08.2011 tarihinde tamamlanması planlanmıştır.

## BİNGÖL HAVAALANI

1995 yılında Valilik tarafından başlanılan iş, 2001 yılında durdurulmuş ancak 2008 yılında yeniden yatırım programına alınmıştır.

| MEVCUT | PLANLANAN |
|---|---|
| > PAT Sahaları kısmen alt temel, kısmen de temel seviyesinde. | > Pist : 2300x45 (Beton) (12)/(30) istikametinde (BKB/DGD)<br>> Taksirut : 167,50x24 m<br>> Apron : 110x120m<br>> İç hatlar terminal binası (4.000 m2 - 500.000 yolcu/yıl)<br>> Giriş kontrol binası - teknik blok - kule<br>> DHMİ hizmet binası - emniyet binası - jandarma binası<br>> Isı merkezi - su deposu ve güç merkezi<br>> İş makineleri garajı ve sundurma - itfaiye binası<br>> Dahili yollar ve otoparklar<br>> Havaalanı çevre emniyet tel örgü: 7618 m.<br>> Nöbetçi kulübesi :25 Adet<br>> Çevre yolu yak. : 7100 m<br>> Kutu menfez ve rakortmanları: ( 2x25.5 m, 1x12 m) 4 Adet<br>> Çevre aydınlatma sistemi (çevre yolu boyunca) ve nöbetçi kulübeleri tesisleri yapılması öngörülmüştür. |

“Bingöl Havaalanı Alt Yapı İkmal ve Müteferrik İşler” işinin 27.08.2009 tarihinde ihalesi yapılmış ve 25.02.2010 tarihinde işe başlanılmıştır. İşin süresi yer teslim tarihinden itibaren 500 takvim gün olup, mevsim olarak çalışılan gün sayısının kısıtlı olması nedeniyle sözleşmesine göre 11.07.2011 tarihine kadar tamamlanması planlanmaktadır.




Üst yapıda da iç hatlar terminal binası (3.500 $m^2$-500.000 yolcu/yıl) ile diğer destek binaları, dâhili yollar ve otoparklar yapımı İhalesi 10.062010 tarihinde yapılmış olup ihale süreci devam etmektedir.

## HAKKÂRİ YÜKSEKOVA HAVAALANI

Bölgenin coğrafi ve stratejik konumu göz önüne alındığında bölgeye güvenli, kolay ve süratli ulaşımı sağlamak amacıyla, havaalanı yapılması planlanmıştır.

| MEVCUT | PLANLANAN |
|---|---|
| > 427.000 m2'si şahıs, kalanı hazine arazileri olmak üzere; toplam 2.000.000 m2lik arazi kamulaştırılmıştır. | > Pist : 3200x45m. (12)/(30) istikametinde BKB-DGD<br>> Apron : 228x120m<br>> Taksirut : 265x24m<br>> Perde duvarlı emniyet tel örgüsü: 11580 m<br>> Çevre yolu: 9311 m<br>> PAT sahaları ve çevre yolu aydınlatma üniteleri<br>> İç hatlar terminal binası (6.600 m2 - 1.000.000 yolcu/yıl)<br>> Giriş kontrol binası<br>> Teknik blok – kule<br>> DHMİ hizmet binası<br>> Isı merkezi-su deposu ve güç merkezi<br>> Emniyet binası<br>> İtfaiye binası<br>> İş makineleri garajı ve sundurma<br>> Dahili yollar ve otoparklar |



29.07.2009 tarihinde yapılan altyapı ihalesi sonucunda yüklenici firma ile mevsimsel şartlar nedeniyle 21.04.2010 tarihinde yer teslimi yapılarak inşaata başlanılmıştır.

İşin tamamlanma süresi yer teslim tarihinden itibaren 800 gün olup, 27.06.2012 tarihinde işin tamamlanması planlanmaktadır.

Üst yapıda da iç hatlar terminal binası (6600 $m^2$ -1.000.000 yolcu/yıl) ile diğer destek binaları, dahili yollar ve otoparklar yapımı ihale ilanına çıkılmış, 30.11.2010 tarihinde teklifler alınacaktır.

## ŞIRNAK HAVAALANI

Bölgenin topografik ve stratejik konumu göz önüne alınarak bölgeye emniyetli, hızlı ve konforlu ulaşımı sağlamak amacıyla planlanmıştır.

| MEVCUT | PLANLANAN |
|---|---|
| > 677.500 $m^2$'lik arazi kamulaştırılmıştır. | > Pist :3000x45 m (Beton) (11)/(29) istikametinde (BKB-DGD)<br>> Apron :240x120 m<br>> Taksirut :265x24 m<br>> Perde duvarlı emniyet tel örgüsü: 10497 m<br>> Çevre yolu :9170 m<br>> Pat sahaları çevre yolu aydınlatma üniteleri<br>> İç hatlar terminal binası 3500 $m^2$ - 500.000 yolcu/yıl)<br>> Giriş kontrol binası<br>> Teknik blok-kule<br>> DHMİ hizmet binası<br>> Isı merkezi-su deposu ve güç merkezi<br>> Emniyet binası<br>> Jandarma binası<br>> İtfaiye binası<br>> İş makineleri garajı ve sundurma<br>> Dahili yollar ve otoparklar |



Altyapı işlerine ait ihale 09.09.2009 tarihinde yapılmış ve 05.02.2010 tarihinde sözleşmesi imzalanmıştır. İşin yer teslimi, İş mahallindeki mevsimsel şartların uygun olmaması nedeniyle ertelenerek 26.04.2010 tarihinde yapılmıştır. İşin tamamlanma süresi tarihi 24 Nisan 2012 olmakla birlikte İşin Temmuz 2011'de tamamlanması için azami gayret gösterilmektedir.

Alt ve üstyapı uçuş üniteleri ile konvansiyonel boyutlarda bir havaalanı yapabilmek için mevcut 2575x30 m piste göre planlanıp kamulaştırılan 677.500 $m^2$'lik alana ilave olarak, 1.443.133 $m^2$'lik alan 5.000.000 TL ödenerek kamulaştırılmıştır.

Üstyapı inşaatları ile ilgili ihale çalışmaları devam etmekte olup, Aralık 2010 sonu itibariyle teklifler alınacaktır.

## SİVAS HAVAALANI YENİ İÇ VE DIŞ HATLAR TERMİNAL BİNASI









"Sivas Havaalanı Yeni İç Hatlar ve Dış Hatlar Terminal Binası" işinin sözleşme bedeli 43.7 milyon TL'dir. (2010 yılı içerisinde hizmete verilecektir.)

## HATAY HAVAALANI YENİ TERMİNAL BİNASI









"Hatay Havaalanı Terminal Binası Yapımı" işinin sözleşme bedeli 66.8 milyon TL'dir. (2010 yılı içerisinde hizmete verilecektir.)

## ERZİNCAN HAVAALANI YENİ İÇ VE DIŞ HATLAR TERMİNAL BİNASI YAPIMI





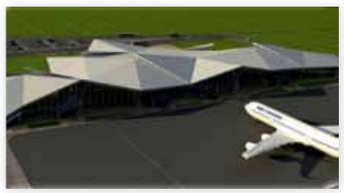




"Erzincan Havaalanı Terminal Binası Yapımı" işinin sözleşme bedeli 47.7 milyon TL'dir. (2010 yılı içerisinde hizmete verilecektir.)

## KARS HAVAALANI YENİ TERMİNAL BİNASI YAPIMI



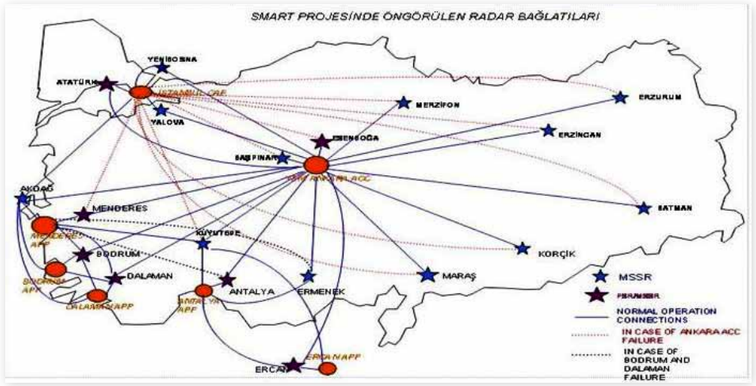
"Kars  Havaalanı Terminal Binası Yapımı" işinin sözleşme bedeli 47.5 milyon TL'dir.

## SMART PROJESİ










Ülkemiz hava sahası kapasite talebini karşılamak ve hava trafik kontrol sistemlerinin modernizasyonu ve tüm ülke hava sahasını tek bir hava trafik kontrol merkezinden kontrol etmek amacıyla başlatılan SMART Projesi kapsamında yer alan;

- Merkezi ACC/APP Kompleksleri işinin toplam maliyeti yaklaşık 86.750 milyon avrodur.
- SMART Projesi'nin nihai hali gerçekleşene kadar mevcut sistemlerin modernizasyonunu öngören ara modernizasyon projesi için geçici kabul yapılmış olup, sistemler hava trafik yönetiminde kullanılmaktadır.
- Tüm inşaat işleri tamamlanmış olup; Antalya APP ve KKTC ACC sistemlerinin geçici kabulü yapılarak, aktif olarak kullanılmaya başlanılmıştır. Ankara, İstanbul, A.Menderes ve Dalaman, Bodrum Milas Havalimanları'nın ATC sistemlerinin ise montajları tamamlanmıştır. Bunların yanı sıra; Radarların Yenilenmesi işi kapsamında yer alan işlerin geçici kabul çalışmaları tamamlanmıştır.Yüzey Hareketleri Gelişmiş Rehberlik Kontrol Sistemleri işinin montaj çalışmaları ve kabulleri tamamlanmıştır.
- Söz konusu projenin tamamlanması ile birlikte ülkemiz, Eurocontrol' e üye olan ve çok az ülkede bulunan hava trafik güvenliğine yönelik çok modern bir tesise kavuşmuş olacaktır.

## HAVAALANLARINA İTFAİYE VE GARAJ BİNALARI YAPIMI



Tokat Havaalanı Garaj Binası İnşaatı Yapılması işinin sözleşme bedeli 2.2 milyon TL'dir. (2010 yılı içerisinde hizmete verilecektir.)



Adıyaman Havaalanı İtfaiye ve Garaj Binası Yapımı işinin sözleşme bedeli 5.8 milyon TL'dir. (2010 yılı içerisinde hizmete verilecektir.)



Atatürk Havalimanı Garaj Binası Yapımı işinin sözleşme bedeli 5.2 milyon TL'dir. (2010 yılı içerisinde hizmete verilecektir.)



Malatya Havaalanı İtfaiye Binası Yapılması işinin sözleşme bedeli 1.6 milyon TL'dir.



Uşak Havaalanı İtfaiye ve Garaj Binası Yapımı işinin proje bedeli 5.2 milyon TL'dir. (2010 yılı içerisinde hizmete verilecektir.)



Gaziantep Havalimanı İtfaiye Binası Yapımı işinin sözleşme bedeli 1.8 milyon TL'dir. (2010 yılı içerisinde hizmete verilecektir.)



Adnan Menderes Havalimanı İtfaiye Binası Aks İlavesi Genişletilmesi İnşaatı Yapımı işinin sözleşme bedeli 972 Bin TL'dir. (2010 yılı içerisinde hizmete verilecektir.)

## HAVAALANLARI PAT SAHALARININ YENİLENMESİ



Antalya Havalimanı PAT Sahaları Onarımı işinin sözleşme bedeli 7.8 milyon TL'dir.



Erzurum Havalimanı Pistinin Cat II Standartlarına Getirilmesi ve Pat Sahalarının Onarımı, Tadili Ve İlave Apron Yapımı işinin sözleşme bedeli 38.5 milyon TL'dir.

## HAVAALANLARI TEKNİK BLOK VE KULE YAPIMI İLE SEYRÜSEFER SİSTEMLERİ ( ILS, VOR, NDB, DME) ALTYAPI YATIRIMLARI



Adıyaman Havaalanı Teknik Blok ve Kule Yapımı işinin sözleşme bedeli 2.2 milyon TL'dir. (2010 yılı içerisinde hizmete verilecektir.)



Mardin Havaalanı Teknik Blok ve Kule Yapımı işinin sözleşme bedeli 3.1 milyon TL'dir. (2010 yılı içerisinde hizmete verilecektir.)



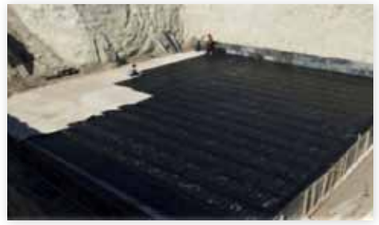
Bursa Yenişehir Havaalanı Teknik Blok ve Kule Yapımı işinin sözleşme bedeli 3.3 milyon TL'dir.



Tekirdağ-Çorlu Havaalanı Teknik Blok Ve Kule Yapımı işinin sözleşme bedeli 4.8 milyon TL'dir.



Erzurum Havalimanı Teknik Blok Kule Kompleksi işinin ise sözleşme bedeli 4.8 milyon TL'dir. (2010 yılı içerisinde hizmete verilecektir.)



Denizli-Çardak Havaalanı Teknik Blok Ve Kule Yapımı işinin sözleşme bedeli 3.5 milyon TL'dir.



Ağrı Havaalanı Teknik Blok ve Kule İnşaatı işinin proje bedeli 3.2 milyon TL'dir. (2010 yılı içerisinde hizmete verilecektir.)

## DEVLET HAVA ARAÇLARI HANGARI İLE YABANCI KONUKLAR KÖŞKÜ İNŞAATI



Devlet Hava Araçları Hangarı İnşaatı işi sözleşme aşamasındadır.





Esenboğa Havalimanı Yabancı Konuklar Köşkü İnşaatı işinin nihai tekliflerinin 04.11.2010 tarihinde alınmasını müteakip, değerlendirmeler sonuçlandırılacaktır.

## 2 ADET ORTA SINIF HELİKOPTER ALIMI

İki adet orta sınıf helikopter alımı işinin sözleşmesi 17.12.2009 tarihinde 13.799.638 avro bedelle imzalanmış olup; helikopterlerden biri teslim alınmış olup, diğerinin 2011 yılı Ocak ayında teslim alınması planlanmaktadır.



## AĞRI HAVAALANI TERMİNAL BİNASI

Yapım ihalesi 06.12.2010 tarihinde gerçekleştirilecektir.



## ADIYAMAN HAVAALANI TERMİNAL BİNASI

Yapım ihalesi 29.11.2010 tarihinde gerçekleştirilecektir.



## FERİT MELEN HAVAALANI TERMİNAL BİNASINA AKS İLAVE EDİLMESİ

Proje bedeli 16.9 milyon TL'dir.



## HAVALİMAN VE HAVAALANLARI PAT SAHALARI YAPIMI VE ONARIMI İŞLERİ



- Trabzon Havalimanı Apron Büyütülmesi işinin sözleşmesi 23.06.2010 tarihinde 6.777.000 TL bedelle 360 gün süre üzerinden imzalanmıştır. 25.06.2010 tarihinde başlanılan işin 19.06.2011 tarihinde bitirilmesi planlanmaktadır.
- Mardin Havaalanı Pist Genişletilmesi ve PAT Sahaları Onarımı işinin ihalesi 02.08.2010 tarihinde gerçekleştirilmiş olup; sözleşme aşamasındadır.
- Adıyaman Havaalanı Pist Genişletilmesi ile Apron ve Taksi yolu Yapımı işinin ihalesi 27.09.2010 tarihinde gerçekleştirilmiş olup, sözleşme aşamasındadır.
- Antalya Havalimanı Paralel Taksi yolu ile bağlantı taksi yolları yapımı işinin ihalesi 25.10.2010 tarihinde gerçekleştirilmiştir
- Konya Havaalanı Apron Yapımı işinin ihalesi 01.09.2010 tarihinde gerçekleştirilmiş olup; sözleşme aşamasındadır.

## İTFAİYE VE GARAJ BİNALARI YAPIMI



- Çanakkale Havaalanı İtfaiye Binası Yapımı işinin ihalesi 14.04.2010 tarihinde gerçekleştirilmiş olup; sözleşmesi 08.07.2010 tarihinde 2.342.959,10 TL bedelle imzalanmıştır. 12.07.2010 tarihinde başlanılan işin 06.07.2011 tarihinde bitirilmesi planlanmaktadır.
- Atatürk Havalimanı İtfaiye Binası Yapımı işinin ihalesi sözleşmesi 21.09.2010 tarihinde imzalanmıştır.
- Van-Ferit Melen Havaalanı Garaj Binasına AKS İlave Edilmesi işinin sözleşmesi 13.07.2010 tarihinde imzalanmıştır.
- Ağrı Havaalanı Garaj Binası Yapımı işinin ihalesi 30.06.2010 tarihinde gerçekleştirilmiş olup; 03.09.2010 tarihinde sözleşmesi imzalanmıştır.
- Konya Havaalanı Garaj Binası Yapımı işinin ihalesi 05.07.2010 tarihinde gerçekleştirilmiş olup; 17.09.2010 tarihinde sözleşmeye bağlanmıştır.



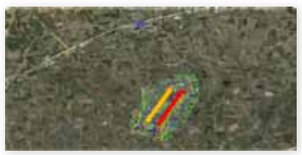


## TEKNİK BLOK VE KULE YAPIMI



- Muş Havaalanı Teknik Blok ve Kule Yapımı ile
- Balıkesir Körfez Havaalanı Teknik Blok Ve Kule Yapımı işinin ihale hazırlıkları devam etmektedir.

# PLANLANAN HAVAALANI ALT VE ÜSTYAPI YATIRIMLARI



## ÇUKUROVA BÖLGESEL HAVAALANI

Bakanlığımızın benimsediği "bölgesel havacılık politikası" doğrultusunda, Adana'ya 30 km, Mersin'e 45 km uzaklıkta Kargılı mevkiinde, 1275 m ara mesafeli paralel 2 adet 3500x60 m boyutlarında tasarlanarak kamulaştırılması öngörülen ancak, bu aşamada 1 adet 3500x60 m'lik pist ve 3500x45 m'lik paralel taksirutu (Emergency Pist ) içeren havaalanı yapımı planlanmıştır.

Kamulaştırma işlemlerini hızlandırmak üzere 27.03.2010 tarih ve 2010/258 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile Acele Kamulaştırma Kararı alınmış olup, kamulaştırmaya ait mülkiyet ve değer tespit çalışmaları sürdürülmektedir. Yürütülen çalışmaları müteakiben kamulaştırma işlemleri tamamlanacaktır.

DHMİ Genel Müdürlüğü'nce üst yapı proje çalışmaları devam etmekte olup, ÇED Raporunun tamamlanmasını müteakip, SHY 14-A gereği Havaalanı yapım kararı alınarak YİD modeliyle ihale edilmek üzere YPK (*Yüksek Planlama Kurulu)* kararı alınıp, müteakiben DHMİ tarafından ihalesi yapılacaktır.



## TRABZON HAVAALANI

Trabzon Havalimanı uçak ve yolcu trafiği açısından Karadeniz Bölgesi'nin en büyük havalimanı konumundadır. Ülkemizin kuzey ve kuzeydoğu komşuları ile Türk Cumhuriyetleri arasındaki ticari ve turistik ilişkileri ve gelecekteki durumu da düşünülerek artan trafik yoğunluğunu ve hava ulaşım gereksinimini karşılamak amacıyla mevcut piste paralel pist inşa edilmesi planlanmaktadır.

Deniz dibi topoğrafyası ve etüdü ile ilgili batimetrik çalışmalarına başlanılmış olup, çıkan sonuçlara göre uygulama projesi hazırlanacaktır.

## İSTANBUL BÖLGESEL 3. HAVALİMANI

Artan nüfusu ve konumu itibariyle güneydoğu Avrupa ve Orta Doğu'nun finans ve ticaret merkezi olma niteliğindeki İstanbul ve çevresinin uzun dönemde oluşacak hava trafiği ve buna bağlı yolcu taleplerini karşılamak için İstanbul'a üçüncü bir havaalanı yapımı zorunluluk arz etmektedir.

Bu amaçla, kısmen mahallinde kısmen de İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığından temin edilen 1/5.000 ve 1/25.000 ölçekli haritalar üzerinde yapılan çalışmalar neticesinde uygun alternatifin belirlenmesi ile ilgili çalışmalar "İstanbul Bölgesel 3. Havalimanı Etütleri" adı altında sürdürülmektedir.

## ORDU-GİRESUN HAVAALANI

Ordu ve Giresun illerini hızlı, güvenli ve verimli bir ulaşım olanağına kavuşturmak ve bu kentlerin gelişen koşullar içinde yerlerini alabilmeleri için hava ulaşımı ihtiyacını karşılamak amacıyla bir havaalanı yapılması planlanmıştır.

Önceki yıllarda Bakanlığımız DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü'nün Yatırım Programı'nda yer almakta iken, Hazine Müsteşarlığı'nın uygun görüş vermemesi nedeniyle Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı tarafından 2000/11 sayılı Başbakanlık Genelgesi uyarınca, 2001 Yılı Yatırım Programı "Yapım İşleri" kapsamından; Daha sonra da DPT Müsteşarlığı'nca 2002 Yılı Yatırım Programı'ndan çıkarılmıştır.




| MEVCUT | PLANLANAN |
|---|---|
| > Gülyalı mevkiindeki alternatif alan | > Pist : 3000 x 45 m. (Batı, kuzeybatı-doğu, güneydoğu)<br>> Apron : 240 x 120 m<br>> Taksirut : 250 x 24 m<br>> 3500 m2 terminal binası yapılması |

2009 Yılı Yatırım Programı'nda Muhtelif Etüt Proje İşleri adı altında bulunan Ordu-Giresun Havaalanı Fizibilite Etüdü İşi yılı içerisinde yaptırılmıştır.

Ülkemizin denize yapılan ilk havaalanı olma özelliğini taşıyacak olan Ordu Giresun Havaalanı'nın 2010 Yatırım Programı'na dahil edilmesi çalışmaları sürdürülmekte olup, müteakiben üstyapıların projelendirme, altyapıların ise yapım (pist, apron, taksirut) ihalesine çıkılacaktır.

## TERMİNAL BİNASI YAPIMI

Havaliman ve Havaalanlarımızın artan yolcu trafiğine daha kaliteli hizmet verebilmek amacıyla 2011 yılında;



MARDİN HAVAALANI TERMİNAL BİNASI



BALIKESİR-KÖRFEZ HAVAALANI TERMİNAL BİNASI



KONYA HAVAALANI TERMİNAL BİNASI

### HAVALANLARI PAT SAHALARININ YENİLENMESİ

- Hava tarafı tesislerinin geliştirilmesine yönelik olarak 2011 yılında;
- Çanakkale Havaalanı pist uzatılması, genişletilmesi ve PAT sahaları onarımı,
- Esenboğa Havalimanı hızlı taksiyolları yapımı,
- Kars Havaalanı bağlantı taksiyolu yapımı,
- Hatay Havaalanı apron genişletilmesi ve şerit sahaların standart hale getirilmesi,
- Atatürk Havalimanı PAT sahalarının onarımı,
- Kastamonu Havaalanı PAT sahaları onarımı ve tevsii işi,
- Milas-Bodrum Havalimanı taksiyolunun piste dönüştürülmesi ile hızlı taksiyolu yapımı,
- Tekirdağ-Çorlu Havaalanı PAT sahaları genişletilmesi, onarımı ve 05 pist başı aydınlatma sisteminin CAT II standartlarına dönüştürülmesi,

### MUHTELİF MEYDANLARA İTFAİYE VE GARAJ BİNALARI YAPIMI

Havaliman ve havaalanlarımızda bulunan itfaiye ve garaj binaları ihtiyacını karşılamayı teminen 2011 yılında;

- Antalya Havalimanı garaj binası yapımı,
- Samsun-Çarşamba Havaalanı itfaiye binasına AKS ilave edilmesi,
- Milas-Bodrum Havalimanı itfaiye binası yapımı,
- Erzincan Havaalanı itfaiye binası yapımı,
- Muş Havaalanı itfaiye binası yapımı,
- Ağrı Havaalanı itfaiye binası yapımı işleri planlanmaktadır.

### HAVAALANLARI TEKNİK BLOK VE KULE YAPIMI İLE SEYRÜSEFER SİSTEMLERİ ALT YAPILARI İNŞAATI

- Çanakkale Havaalanı Teknik Blok ve Kule yapımı işi planlanmaktadır.

# HAVA ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNDE GERÇEKLEŞTİRİLEN KAMU ÖZEL İŞBİRLİĞİ PROJELERİ



Havacılık sektöründeki yatırımlarla ilgili olarak; Bakanlığımızın en büyük başarısı kamu-özel sektör işbirliği olarak adlandırılan projelerle gerçekleştirilmiştir.

Uluslararası rekabetin artmasının bir diğer sonucu olarak da içinde bulunduğumuz yüzyıl, bilimsel ve teknolojik ilerlemelerin büyük bir hızla birbirini izlediği ve küreselleşme sürecinin başladığı bir dönem olmuştur.

Bu süreç, öncelikle devletlerin ekonomideki rollerini küçültme ve özel sektörün dinamizminden giderek daha fazla yararlanma anlayışını gündeme taşımış, bilahare yatırımların finansmanında alternatif kaynak arayışları başlamıştır.

Bu arayış öncelikle “özelleştirme” politikalarını tetiklerken, özelleştirme uygulamalarının yanı sıra da “kamu-özel sektör işbirliği” projeleri olarak adlandırdığımız yeni finansman modelleri ülke yatırımlarında popüler olmuştur.

Dünyada yaşanan bu gelişmelerin ülkemize yansımaları ise, son 15 yıllık dönemde giderek yoğunlaşmış ve özellikle de “Kamu-Özel Sektör İşbirliği Projeleri”nden Yap-İşlet-Devret (YİD) modeli, 1990’lı yıllardan itibaren ülkemizde oldukça yaygın olarak kullanılan bir finansman modeli haline gelmiştir.

Kısa bir süre içerisinde yasal mevzuatı da teşkil edilen bu model, ülkemizde en büyük başarıyı havaalanları uygulamasında yakalamıştır.

Türkiye’de uygulanan YİD modelinin ana amacı; ileri teknoloji ve yüksek maddi kaynak ihtiyacı duyulan projelerin gerçekleşmesinde, kamu kaynağı kullanılmadan özel sektör imkânları ile finansman yaratılması yoluyla yatırımların gerçekleştirilmesidir.

# ÜLKEMİZDE HAVACILIK SEKTÖRÜNDE GERÇEKLEŞTİRİLEN YİD PROJELERİ

## ANTALYA HAVALİMANI I. DIŞ HATLAR TERMİNALİ

5 milyon yolcu/yıl kapasiteli Antalya Havalimanı I.dış hatlar terminali 01.04.1998 tarihinde hizmete verilmiştir.





## ATATÜRK HAVALİMANI DIŞ HATLAR TERMİNALİ

Atatürk Havalimanı'ndaki mevcut 14 milyon yolcu/yıl kapasiteli dış hatlar terminali 2000 yılında hizmete girmiş, mevcut kapasiteyi 20 milyon yolcuya çıkaran ilave tesis ise 22 Mayıs 2004 tarihinde hizmete verilmiştir.

**Atatürk Havalimanı; "Dünyanın En İyi Havalimanları Ödülleri, 2010" kapsamında, Güney Avrupa'nın "En İyi Havalimanı"** unvanını almaya hak kazanmıştır.

## ANTALYA HAVALİMANI II. DIŞ HATLAR TERMİNALİ



YİD modeli ile ihalesi 4 Kasım 2003 tarihinde gerçekleştirilen Antalya Havalimanı II. dış hatlar terminal binası ve artan uçak trafiğine gerekli hizmetlerin verilmesini sağlamak amacıyla gerçekleştirilen II. pist 07.04.2005 tarihinde hizmete açılmıştır. Böylece Antalya Havalimanı'nın dış hat yolcu kapasitesi yıllık 10 milyon yolcuya yükselmiştir.

## DALAMAN HAVALİMANI DIŞ HATLAR TERMİNALİ



YİD modeli ile ihale edilen 5 milyon yolcu/yıl kapasiteli yeni dış hatlar terminal binası 1 Temmuz 2006 tarihinde hizmete verilmiştir Havalimanının işletim süresi 28.04.2015 tarihinde sona erecektir.

**Dalaman Havalimanı** dış hatlar yolcu terminali; mimarisiyle Londra'da **"Çevreye Duyarlılık Ödülü"** kazanmıştır**.** Hizmete girdiği yıl dünyanın en iyi terminalleri sıralamasında 13. sırada yer almıştır.

## ESENBOĞA HAVALİMANI İÇ HATLAR VE DIŞ HATLAR TERMİNALİ



Esenboğa Havalimanı'nda, kapasitesi 10 milyon yolcu olan ve 24 ay gibi kısa bir sürede tamamlanan yeni İç ve Dış hatlar terminali Sayın Başbakanımızın katılımlarıyla 16 Ekim 2006 tarihinde hizmete verilmiş olup, YİD sözleşmesi 24.05.2023 tarihinde sona erecektir.

**Esenboğa Havalimanı,** ACI tarafından **2009** yılında **Avrupa'nın en iyi havalimanı** seçilmiştir.

## ADNAN MENDERES HAVALİMANI DIŞ HATLAR TERMİNALİ



YİD modeli ile ihale edilen Adnan Menderes Havalimanı dış hatlar terminalinin açılışı 9 Eylül 2006 tarihinde yapılarak, 13.09.2006 tarihinde işletme süresi başlamıştır. Yılda 5 milyon yolcu kapasiteli tesisin işletme sözleşmesi 10.01.2015 tarihinde sona erecektir. Ayrıca yine YİD modeli ile TAV firması tarafından eski dış hatlar terminalinden iç hatlar terminaline dönüştürülen tesis 10 Mayıs 2007 tarihinde hizmete açılmıştır.

Katar sivil havacılık otoritesi tarafından düzenlenen Doha Havacılık Zirvesi'nde

**"Yeşil Havalimanı" dalında İzmir Adnan Menderes Havalimanı birinci** seçilmiştir.

## MİLAS-BODRUM HAVALİMANI DIŞ HATLAR TERMİNALİ



Yap-İşlet-Devret modeli kapsamında yaptırılan 5.000.000 yolcu/yıl kapasiteli Milas-Bodrum Havalimanı dış hatlar terminali inşaatının yer teslimi 15.10.2009 tarihinde yapılmış olup; 15.10.2011 tarihinde hizmete verilmesi planlanmaktadır.

## ZAFER BÖLGESEL HAVAALANI



Zafer (Kütahya-Afyon-Uşak) Bölgesel Havaalanı'nın YİD modeliyle yaptırılmasına yönelik ihale 28.07.2010 tarihinde gerçekleştirilmiş olup; ihaleyi IC İçtaş san. Ve Tic. A.Ş. kazanmıştır. İhaleye göre, Zafer Bölgesel Havaalanı'nın yapım ve işletim süresi toplam 29 yıl 11 ay'dır.

YİD modeli ile gerçekleştirilen yolcu terminallerinin toplam proje bedeli 1.4 milyar dolar'dır.

- Bu tutarın tamamı kamu kaynağı kullanılmadan tamamen özel sektör imkânları ile finanse edilmiştir.
- YİD Projeleri'nin tamamlanma süreleri, proje yapım süreleri dahil ortalama 1.5 yıldır.
- Gerçekleştirilen YİD Projeleri'nin toplam inşaat alanı 2.250.000 $m^2$'dir.
- YİD Projeleri'nin yapım ve işletme dönemlerinde yaratılan ek istihdam ortalama 60.000 kişidir.
- Sektörde yaratılan fiili kapasite ise 50 milyon yolcu yıldır.

## ATATÜRK HAVALİMANI KARGO TESİSLERİ

Atatürk Havalimanı Kargo Tesisleri Yapımı Projesi'nin YİD modeliyle ihale edilebilmesini teminen 24.03.2010 tarihinde Yüksek Planlama Kurulu Kararı alınmış olup; ihale hazırlık çalışmaları devam etmektedir.

## 2005-2010 YILLARI ARASI KİRALAMA YOLUYLA İŞLETME HAKKI DEVREDİLEN TERMİNAL BİNALARI/HAVAALANLARI ADEDİ: 4

## TOPLAM KİRA GELİRİ: 6,5 milyar dolardır.



Yap-İşlet-Devret modeli kapsamında gerçekleştirilen projelerin, işletme sürelerinin bitimini müteakip; işletme hakkının kiralama suretiyle devirleri gerçekleştirilmiştir. Bu projeler ise;

- Atatürk Havalimanı iç hatlar, dış hatlar terminalleri ve genel havacılık terminalinin kiralamak suretiyle işletme hakkının devri (2005 yılında 15,5 yıllığına 3 milyar ABD dolar kira bedeli karşılığında)
- Atatürk Havalimanı gelişim projesi kapsamında kiracı şirket tarafından başlanılan çalışmalar tamamlanmış olup; bahse konu çalışmalar neticesinde, iç hatlar terminalinde bulunan köprülü park pozisyonu sayısı 9'dan 12'ye, dış hatlar terminalinde 23'ten 26'ya çıkarılmış, iç hatlar terminalindeki boarding kapıları sayısı arttırılmış, otopark alanında kapasite artışı sağlanmış, yürüyen merdiven, engelli asansörleri, vb. işler de tamamlanmıştır.
- Antalya Havalimanı I. ve II. dış hatlar terminalleri ile iç hatlar ve CIP terminallerinin kiralamak suretiyle işletme hakkının devri (2007 yılında 17 yıl süre ile 2.371.800.000 avro kira bedeli karşılığında)
- Antalya Havalimanı'na yeni bir iç hatlar terminal binasının yapımına 21.01.2009 tarihinde imzalanan ek mukavele ile başlanılmış olup; 12.583 $m^2$'lik yolcu kullanım alanı, 5343 $m^2$ check-in alanı, 1808 $m^2$ bagaj alma alanı, 812 $m^2$'lik karşılayıcılar holü, ve gateleri de kapsayan, 36.859 $m^2$'lik ve 3.785.000 yolcu/yıl kapasiteli ve 4 adet yolcu köprülü terminal binasının inşaatı tamamlanarak 17.04.2010 tarihinde Sayın Başbakanımız'ın da katılımıyla hizmete verilmiştir.

Zonguldak/Çaycuma Havaalanı işletme hakkının kiralanması ihalesi 25 yıllığına her işletme yılı için 32.291 dolar kullanım bedeli ile cirodan ‰1,06 pay alma karşılığında, 15.09.2006 tarihinde gerçekleştirilmiştir. Havaalanı 20.08.2007 tarihinde hizmete girmiş olup; 20.08.2032 tarihinde Kuruluşumuza devri gerçekleşecektir.

Antalya-Gazipaşa Havaalanı'nın kiralanması işinin ihalesi 31.08.2007 tarihinde yapılmış olup; 25 yıllığına dönem net kârından %65 pay ve 50.000 dolar +KDV yıllık kullanım bedeli ile özel sektöre devredilmiş olup; 04.01.2008 tarihinde sözleşme imzalanarak yer teslimi yapılmıştır. Havaalanı 13.07.2009 tarihinde hizmete açılmıştır.

Yapılması planlanan işlerin tamamı yasal süresinde bitirilerek açılışı yapılmıştır.














# HABERLEŞME

## (BİLGİ TEKNOLOJİLERİ ve İLETİŞİM)

# BİLGİ TEKNOLOJİLERİ VE İLETİŞİM SEKTÖRÜ

Bakanlığımızın bir diğer önemli çalışma alanı da bilgi ve iletişim sektörüdür. Ekonomik ve sosyal kalkınmamızın itici gücü konumunda ve dinamik bir yapıya sahip olan "bilgi ve iletişim" sektöründeki çalışmalarımız ülkemiz ihtiyaçları dahilinde ve uluslararası gelişmeler çerçevesinde yürütülmektedir.

Bilgi ve iletişim sektörünün ekonomideki önemi giderek artmaktadır. Kriz ortamında dahi büyümeye devam eden bu sektör, ülkelerin gelişmişlik düzeyini artıran en önemli araçlardan biridir. Tüketicilerin bu sektörde üretilen hizmetlere gösterdiği ilgi ve talep sürekli artmaktadır.

Bilgi ve iletişim sektöründeki gelişme ve yeniliklerin hızı, bugün için ufukta gibi görünen yenilik ve gelişmeleri kısa sürede sektörün dolayısıyla toplumun güncel konusu haline getirmektedir.

Çağımızda iletişim ve bilgi teknolojilerindeki ve yayıncılık alanlarındaki gelişmeler, kullanıcılara sunulan bir hizmetin tek bir şebeke 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 geçişe 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.

Bütün sektörlere altyapı niteliği taşıyan bilgi ve iletişim altyapısının geliştirilmesi ve modern bilgi ve iletişim hizmetlerinin toplumun bütün faaliyet alanlarında yaygın şekilde kullanılabilmesi için; iletişim hizmetleri ile bilgi teknolojilerinin, çağdaş uygarlık seviyesinin de üstünde sunulmasını sağlayarak, ülkemizin küresel rekabet gücünü ve insanların yaşam kalitesini artırmayı Bakanlığımızın sektör vizyonu olarak belirledik.

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

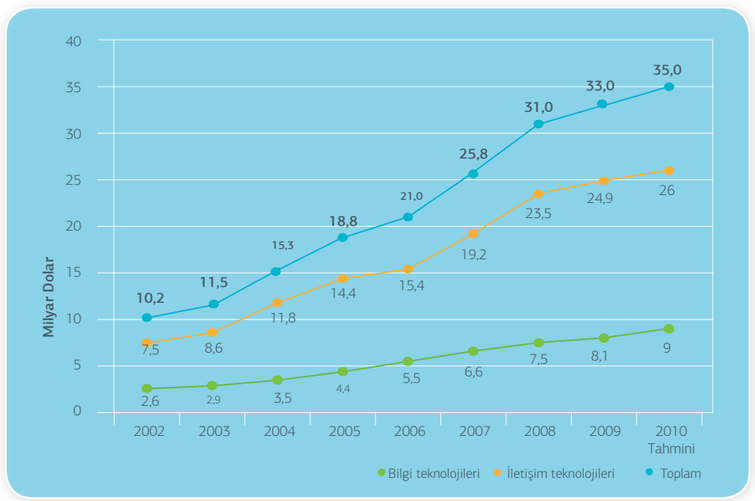
**Bu çerçevede Bakanlığımız;**

- İnternet okur-yazarlığının 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

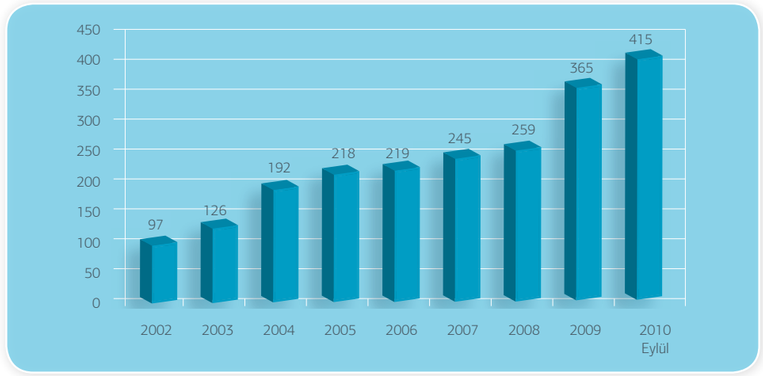
konularında kapsamlı çalışmalar yapmaktadır.

# BİLGİ TEKNOLOJİLERİ VE İLETİŞİM SEKTÖR GÖSTERGELERİ

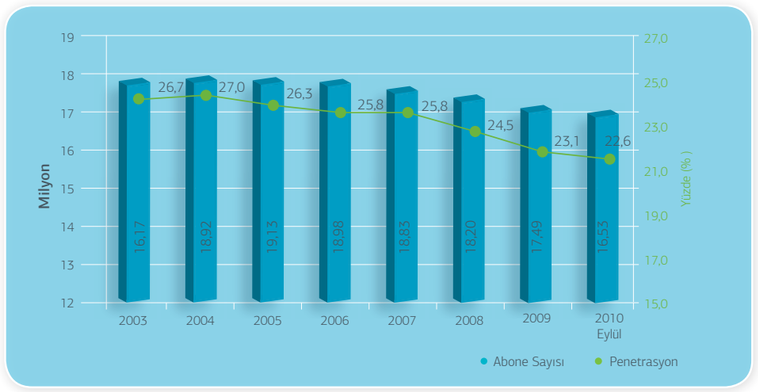
Bakanlığımız döneminde sektöre yaptığımız yatırımlarla halkımıza bilişim otoyollarını açarak bilgi toplumu hedeflerine doğru hızla ilerlediğimiz aşağıdaki temel göstergelerde de açıkça görülmektedir.



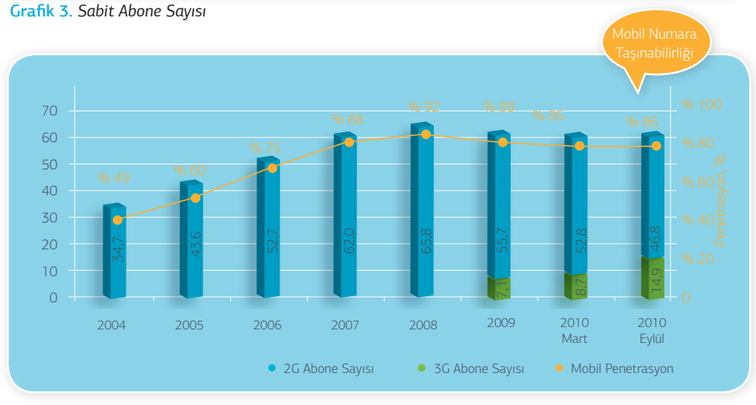

Grafik 1. *Bilişim Sektörü Büyüklüğü*



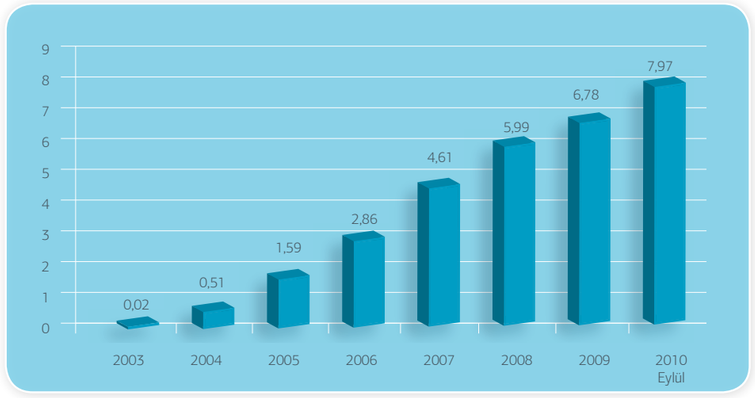

Grafik 2. *Yetkilendirilmiş İşletmeciler*




Grafik 3. *Sabit Abone Sayısı*




Grafik 4. *Mobil Abone Sayısı*




Grafik 5. *Genişbant Abone Sayısı*

# BİLGİ TEKNOLOJİLERİ VE İLETİŞİM SEKTÖRÜ YATIRIMLARI

## Bilgi Teknolojileri Sınıflarının Kurulması

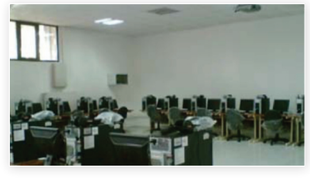
Bakanlar Kurulu'nun 28.02.2006 tarih ve 10038 sayılı Kararı ile "Bilgi toplumunun oluşumuna katkı sağlamak amacıyla bilgisayar okur yazarlığı da dahil olmak üzere bilgi teknolojilerinin yaygınlaştırılmasına yönelik hizmetlerin" 5369 sayılı Evrensel Hizmetin Kanunu kapsamına alınması üzerine, Milli Eğitim Bakanlığınca yürütülmekte olan eğitime % 100 destek kampanyası çerçevesinde Bakanlığımız ile Milli Eğitim Bakanlığı arasında 10.05.2006 ve 24.03.2008 tarihlerinde imzalanan İş Birliği Protokolleri kapsamında; 2007 yılında 1798 okul, 2008 yılında ise 18.481 okula olmak üzere toplam 20.279 adet "Bilgi Teknolojileri Sınıfı (BT Sınıfı)", kurulum ve montajı tamamlanarak Milli Eğitim Bakanlığı'na devredilmiştir. Her bir BT sınıfı için; 15 ya da 20 adet öğrenci bilgisayarı, birer adet yönetici öğretmen bilgisayarı ve çevre birimleri (lazer yazıcı, tarayıcı, projeksiyon cihazı) alımı yapılmış mobilya, data ve elektrik altyapısı kurulmuştur.

## Kamu İnternet Erişim Merkezleri (KİEM) Kurulması

Milli Eğitim Bakanlığı ile yapılan İş Birliği Protokolü çerçevesinde, Halk Eğitim Merkezleri (HEM), Mesleki Eğitim Merkezleri (MEM), kütüphaneler ile askeri kışlalarda Kamu İnternet Erişim Merkezi (KİEM) kurulması planlanmıştır. Bu kapsamda;

**Askeri Kışlalara KİEM Kurulumu:** 81 il merkezi ve Kıbrıs'ta olmak üzere Genelkurmay Başkanlığı'na bağlı kışlalardan 227 adedine 2007 yılında, 131 adedine ise 2009 yılında olmak üzere toplam 358 adet KİEM kurulmuş ve Genel Kurmay Başkanlığına devredilmiştir.





**HEM, MEM ve Kütüphanelere KİEM Kurulumu:** 2008 yılında; Milli Eğitim Bakanlığı'na bağlı, 884 Halk Eğitim Merkezi ve 273 Mesleki Eğitim Merkezi ile Kültür ve Turizm Bakanlığı'na bağlı 186 kütüphaneye Kamu İnternet Erişim Merkezi kurulmuş ve ilgili bakanlıklara devredilmiştir.

**SHÇEK'e KİEM Kurulumu:** 2009 yılında Sosyal Hizmetler ve Çocuk Esirgeme Kurumu'na (**SHÇEK**) bağlı 151 merkeze Kamu İnternet Erişim Merkezi kurulmuş ve SHÇEK'e devredilmiştir.

Bilgi Toplumu Stratejisi Eylem Planı'nda 4.500 olarak kurulması öngörülen KİEM'lerden 1.942 adedi Bakanlığımızca, ayrıca tüm ilçe merkezlerine "İnternet Evi" adı altında 1.000 adedi de Türk Telekom tarafından kurulmuştur.

## Öğrenme Nesnesi Alımı Projesi



2009 yılında Milli Eğitim Bakanlığına bağlı 18.481 okuldaki tüm bilgisayarlara 89.269 adet web sayfası tasarımı, resim işleme, animasyon hazırlama, video ve ses işleme konularında öğrencilerin yeteneklerinin geliştirilmesine katkı sağlayacak Öğrenme Nesnesi Yazılımı (Web Tabanlı Yazılım Programı) kurulmuştur.

## Bilişim Teknolojileri Destekli Fen Laboratuvarı Kurulması Projesi



*Deney yapan öğrencilerden bir görünüm*

Milli Eğitim Bakanlığı'na bağlı 1.333 Fen ve Anadolu Lisesi'ne 16 takımdan oluşan toplam 21.328 adet "Taşınabilir Elektronik Deney Seti" alımı 2009 yılında yapılmış ve Milli Eğitim Bakanlığı'na devredilmiştir. Bu proje ile geleneksel yöntemlerle verilen fen bilimleri eğitiminin bilgi teknolojileri ile desteklenmesi amaçlanmaktadır.

## İnternet Altyapısı Olmayan Okulların İnternet Altyapısının Kurulması



*Fen laboratuvarı seti*

Milli Eğitim Bakanlığına bağlı çoğunluğu kırsal bölgelerde olmak üzere yüksek maliyet gerektiren alanlarda bulunan ve internet altyapısı olmayan;

- 4.918 okulun altyapısı VSAT teknolojisi kullanılmak suretiyle TÜRKSAT A.Ş.,
- 5.600 okulun internet altyapısı ise ADSL teknolojisi kullanılarak Türk Telekom A.Ş. tarafından 2009 yılı itibariyle kurulmuştur.



Bu projenin tamamlanmasıyla Türkiye genelinde internet erişimi olmayan okul kalmamıştır.

## Akıllı Sınıf Kurulumu

Dünyada ve ülkemizde gelişen e-Devlet ve e-öğrenme yaklaşımlarına paralel olarak eğitim faaliyetlerinde de "Uzaktan Eğitim Metodu"nun kullanılması artık bir gereklilik olarak görülmektedir. Uzaktan eğitim metodu ile maliyet, zaman ve mekândan tasarruf sağlaması bilgi ve birikimlerin paylaşılabilmesi, çok fazla sayıda kişiye erişilebilmesi, kesintisiz ve sınırsız eğitim imkânı avantajlarından yararlanılmakta ve bu sayede eğitim verimliliğinde artış sağlanabilmektedir.

Emniyet Genel Müdürlüğü de tüm bu faydalarından ötürü hizmet içi eğitimlerini gerçekleştirebileceği ve yaygınlaştırabileceği teknoloji tabanlı bir uzaktan eğitim ortamını Türkiye genelinde uygulamayı amaçlamaktadır. Bu amaçla Emniyet Genel Müdürlüğü'ne bağlı 82 merkeze görsel ve bilgisayar tabanlı donanım ve materyallerden oluşan akıllı sınıfların ihalesi 07.09.2010 yılında yapılmıştır. Sözleşmenin imzalanmasını müteakip kurulum çalışmalarına başlanacak ve 2011 yılı ilk yarısında tamamlanacaktır.

## Grafik ve Tasarım Laboratuvarı Kurulması

Türkiye genelinde, Kız Teknik Öğretim Genel Müdürlüğüne bağlı 200 Meslek Lisesinde grafik ve fotoğraf alanında eğitim veren bölümler mevcuttur. Bu alanda hem özel sektörün ara eleman ihtiyacını karşılamak hem de kalifiye eleman yetiştirmek üzere bu liselere birer tane "Grafik ve Tasarım Laboratuvarı" kurulması ve bu bölümdeki öğretmenlere eğitim verilerek mevcut müfredatın teknoloji içerikli metotlarla uygulamalı olarak daha çok desteklenmesi amaçlanmaktadır.

Bu amaç çerçevesinde Bakanlığımız ile Milli Eğitim Bakanlığı arasında yapılan İşbirliği Protokolü ile 200 adet okula grafik ve tasarım laboratuvarı kurulması planlanmıştır. Projenin gerçekleştirilmesi için hazırlık çalışmaları yürütülmektedir.

## Kamu İnternet Erişim Noktası (KİEN) Kurulumu

Bilgi Toplumu Stratejisi Eylem Planı'nda, bilgi toplumuna dönüşüm sürecinde kamu hizmetlerinin, bilgi ve iletişim teknolojilerinin yardımıyla vatandaşlara etkin, hızlı ve kaliteli sunumu önem arz etmektedir. Planda yer alan 2010 yılı hedeflerinde; internet kullanımının bireylerin günlük hayatlarının bir parçası haline getirilerek etkin kullanımıyla, ekonomik ve sosyal faydanın artırılması ve internet kullanımının % 50'nin üzerine çıkarılacağı, dolayısıyla gelişmiş ülkelerde olduğu gibi her iki kişiden birinin internet kullanıcısı olacağı belirtilmektedir.

Ülkemizde bilgi toplumunun oluşumuna katkı sağlamak ve sayısal uçurumu yok ederek hedeflenen internet kullanım değerlerine ulaşmak amacıyla, öncelikli olarak PTT Merkezleri olmak üzere TCDD gar binaları, şehirlerarası otobüs terminali ve hava meydanları gibi yoğun kullanım alanlarında vatandaşların telefon ve internet hizmetleri ile yakın gelecekteki e-Devlet uygulamalarından da faydalanmalarını sağlayacak şekilde yaklaşık 1.000 adet Kamu İnternet Erişim Noktası'nın (KİEN) kurulması planlanmaktadır. Projenin gerçekleştirilmesi için hazırlık çalışmaları yürütülmektedir.

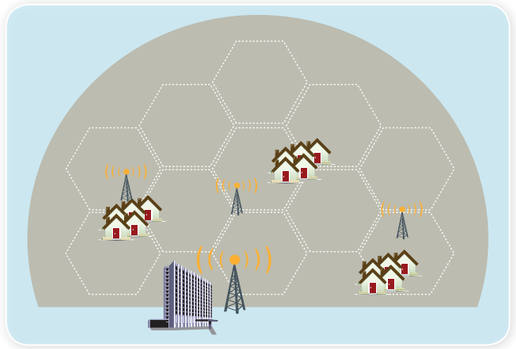



## Altyapısı Olmayan Köylere Telefon Hizmeti Götürülmesi

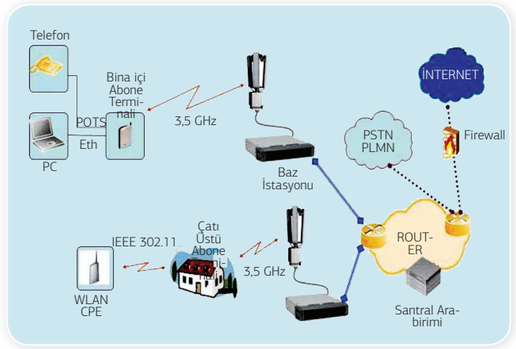


Ülke genelinde yapılan geniş çaplı araştırma sonuçlarına göre sabit telefonu olmayan 1.043 adet, tek telefonu bulunan 208 adet köy ile 1.250 adet mezra ve benzeri yerleşim yerinin olduğu tespit edilmiştir.

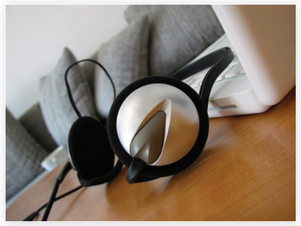
Kablosuz erişim teknikleri kullanılmak suretiyle bu yerleşim yerlerinin altyapı sorununun kalıcı olarak çözümlenmesi amacıyla Türk Telekom A.Ş. geçici ev-



Şekil 1. *Hücresel Erişim Teknikleri ile Kırsal Alanda Esneklik*




Şekil 2. *Wimax Mimarisi*



rensel hizmet yükümlüsü olarak belirlenmiş ve Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumunca ihtiyaç duyulan frekans tahsis edilmiştir. Yükümlü işletmeci ile sözleşme imzalanması konusundaki görüşmeler devam etmektedir.

## Web Tabanlı Dil Eğitim Sistemi ve Multimedya Dil Sınıfı Kurulması

Bakanlar Kurulu'nun 2006/10038 sayılı kararı çerçevesinde, Yüksek Öğretim Kurulu Başkanlığı ile Bakanlığımız arasında "Web Tabanlı İngilizce Dil Eğitim Sistemi ve 200 adet Multimedya Dil Sınıfı Kurulmasına İlişkin İşbirliği Protokolü" Ağustos 2010'da imzalanmıştır. Söz konusu iş için gerekli yazılım, donanım ve altyapının satın alınması ve kurulumu Bakanlığımızca gerçekleştirilecek olan proje için 15.12.2010 tarihinde ihale yapılacaktır.

Bu projenin gerçekleştirilmesi ile yabancı dil öğrenmekte olan yüksek öğrenim öğrencilerine 7 gün 24 saat kendi öğrenme hızlarına göre çalışma yapabilecekleri etkileşimli bir dil öğrenme ortamı sunulacaktır. Çevrimiçi (online) dil materyali sadece okuma, dinleme, yazma ve konuşma becerilerini desteklemekle kalmayıp öğrencilerin haftanın belirli saatlerinde dil uzmanları ile canlı görüşmeler ve konuşma pratiği yapmalarına imkân tanıyacaktır. Web tabanlı öğrenme platformunun yanı sıra üniversitelerimize kurulacak olan multimedya dil sınıfları ile yüz yüze yabancı dil eğitimi de desteklenecektir. Bu proje ile öğrencilerin yerden ve zamandan bağımsız çalışma yapabilecekleri bir dil eğitim materyali öğrencilerin herhangi bir ücret ödemeleri gerekmeksizin kullanıma açılacaktır. Bu uygulama 2010-2011 öğretim yılında 1. sınıflar ile başlayacak sonraki yıllarda 2., 3. ve 4. sınıflara yaygınlaştırılacaktır. Multimedya dil sınıfları ise öğretim elemanları ile öğrencilere sınıfta kısıtlı olarak gerçekleştirdikleri etkileşimli dil aktivitelerini daha zengin teknolojilerle donatılmış bir ortamda gerçekleştirebilmelerine imkân sağlayacaktır.

Proje ile amaçlanan yükseköğrenimdeki öğrencilerimize yabancı dil ile daha fazla çalışma yapabilecekleri etkileşimli ortamlar hazırlamak ve yabancı dili daha iletişimsel bir yaklaşımla öğrenmelerini sağlamaktır.

## e-Devlet Kapsamında Kamu Kurum ve Kuruluşlarına Ait Bilgi ve Belgelerin Sayısallaştırılması Projesi

Bakanlar Kurulu'nun 29.06.2010 tarih ve 2010/569 sayılı kararı ile Kamu kurum ve kuruluşlarına ait basılı bilgi ve belgelerin, kamu bilişim sistemlerinde ve e-Devlet hizmetlerinde kullanılabilmesini teminen elektronik ortama aktarılarak sayısallaştırılması evrensel hizmet kapsamına alınmıştır.

Bu kapsamda, Bakanlığımız ile Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı arasında 21.07.2010 tarihinde "Basılı Bilgi ve Belgelerin, e-Devlet hizmetlerinde kullanılması için elektronik ortama aktarılarak sayısallaştırılmasına İlişkin işbirliği protokolü imzalanmıştır. Protokole göre; Sosyal Güvenlik Kurumu'nda bulunan bilgi ve belgelerin sayısallaştırılması için gerekli yazılım, donanım, altyapı ve hizmetin satın alınması ve bedelsiz olarak Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı'na devredilmesi planlanmaktadır.

## Kızılay Genel Müdürlüğü'nün Haberleşme İhtiyacının Uydu Üzerinden Karşılanması

Bakanlar Kurulu'nun 28.11.2007 tarih ve 2007/12821 sayılı kararı ile '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 hizmetleri" evrensel hizmet kapsamına alınmıştır. Bu hizmetlerin uydu üzerinden sağlanabilmesi için TÜRKSAT ile imzalanan Protokol çerçevesinde yürütülen proje ile Kızılay'ın 31 adet birimine 9 sabit, 17 mobil (araç) ve 5 taşınabilir (çanta tipi) VSAT terminali kurulmuş olup muayene kabul çalışmaları devam etmektedir. Çalışmaların 2010 yılı sonuna kadar tamamlanması planlanmaktadır.

## Gören Göz Projesi



Görme engelli vatandaşlara herhangi bir yerden istediği bir yere kolay ve en uygun biçimde seyahatinin planlanmasını sağlayacak ve bunu kullanıcısına sesli bir şekilde bildirecek bir yazılım yüklü cihazın alımı yapılarak ilgililere teslim edilmesi planlanmıştır. Bu amaçla pilot il olarak Ankara ve İstanbul' da bulunan görme özürlülere 2010 yılı içerisinde 5.000 adet cihaz dağıtılması planlanmıştır. Bu projeye ait ihale 21.09.2010 tarihinde yapılmış olup, ihale değerlendirme çalışmaları devam etmektedir. Cihazın üretimi ve dağıtımının 2011 yılı ortalarında gerçekleştirilmesi beklenmektedir.

## Sayısal Yayıncılık



Bakanlar Kurulu'nun 05.04.2010 tarih ve 2006/10318 sayılı Kararıyla "Farklı yayın ortamları ve teknolojisi kullanılarak yapılan sayısal yayıncılığın (DVB-T, DVB-S, DVB-C) karasal sayısal vericiler üzerinden ülkemizdeki yerleşim alanlarının tamamını kapsayacak şekilde sunulmasına yönelik hizmetler" evrensel hizmet kapsamına alınmıştır.

**Bu kapsamda;**

- İstanbul ili Çamlıca Tepesi üzerinde yoğun ve kentsel kirlilik öğeleri olan mevcut çelik anten kulelerinin kaldırılarak Çamlıca Tepesi TV Kulesi ve Entegre Tesisleri kurulması planlanmaktadır.

> Çanakkale ilinde, askeri ve sivil seyrüsefer sistemlerini bozucu etkileri ve dolayısıyla uçuş güvenliği konusunda tehlike oluşturması nedeniyle güçlerinin düşürülmesi sonucunda ildeki vatandaşların yayınları sağlıklı bir şekilde izleyememesi ve komşu ülkelerden yayın yapan vericilerin daha etkili bir şekilde izlenmesine sebebiyet verdiğinden dağınık bir şekilde yayın yapan radyo ve TV vericilerinin Çanakkale Radartepe mevkiinde ortak anten ve verici sisteminde toplanmasını teminen, karasal sayısal yayıncılık vericilerinin altyapısını oluşturacak ortak anten sisteminin kurulması amacıyla Bakanlığımız ile Çanakkale Valiliği arasında 15.08.2010 tarihinde İşbirliği Protokolü imzalanmıştır. Buna göre; Valilik tarafından ortak anten ve verici sistemleri kurulması işi yapılacak ve bedeli evrensel hizmet bütçesinden karşılanacaktır.





## Acil Durum Haberleşmesine Yönelik Uydu Telefonu Temini

Ülkemizde doğal afet ve acil durumların sık olarak görülmesi nedeniyle karasal haberleşme sistemlerinin geçmişte kesintiye uğradığı ve haberleşme sistemlerinin yeniden kullanılabilir hale getirilmesinin de zaman aldığı tecrübe edilmiştir. Karasal haberleşmenin kesintiye uğradığı afet dönemlerinde Başbakanlık, Bakanlıklar, Valilikler ve ilgili kamu kurum ve kuruluşları arasında koordinasyonun sağlıklı bir şekilde sağlanamadığı ve acil durum yönetiminde sorunlar oluştuğu görülmüştür. Bu nedenle afet ve acil durumlarda haberleşmenin kesintisiz bir şekilde sağlanması için önceden gerekli tedbirlerin alınması gerekmektedir.

Söz konusu husus ile ilgili olarak, 5809 sayılı Elektronik Haberleşme Kanununun 5'inci maddesinin (f) bendi ile "Elektronik haberleşmenin doğal afetler ve olağanüstü haller nedeniyle aksamamasını teminen gerekli tedbirleri almak ve koordinasyonu sağlamak. Haberleşmenin aksaması riskine karşı önceden haberleşmenin kesintisiz bir biçimde sağlanmasına yönelik alternatif haberleşme altyapısını kurmak, kurdurmak ve ihtiyaç durumunda söz konusu sistemi devreye sokmak" üzere Bakanlığımız görevlendirilmiştir.

Bakanlığımızca ülke genelinde olası doğal afet ve acil durumlarda ilgili kamu kurumları arasındaki haberleşmenin kesintisiz bir şekilde sağlanabilmesine yönelik alternatif haberleşme imkânı araştırılmıştır. Karasal haberleşme altyapısından farklı olarak bölgesel ve küresel kapsama alanı sağlayan ve doğal afet vb. durumlardan etkilenmeyen uydu sistemi üzerinden alternatif haberleşme imkânın sağlanmasının dünyada da yaygın bir uygulama olduğu bilinmektedir. Bu sistem üzerinden çalışan mobil uydu telefonlarının hem normal hem de acil durumlarda kesintisiz bir biçimde haberleşme sağlayabildiği görülmektedir.

## Kamu Güvenliği ve Acil Çağrı Sistemleri Kurulması Projesi

Elektronik Haberleşme Kanununun 5'inci maddesinin (f) bendi ile elektronik haberleşmenin doğal afetler ve olağanüstü haller nedeniyle aksamamasını teminen gerekli tedbirleri almak ve koordinasyonu sağlamak, haberleşmenin aksaması riskine karşı önceden haberleşmenin kesintisiz bir biçimde sağlanmasına yönelik alternatif haberleşme altyapısını kurmak, kurdurmak ve ihtiyaç durumunda söz konusu sistemi devreye sokmak, aynı kanunun 5'inci maddesi (g) bendi ile olağanüstü hal ve savaşta elektronik haberleşme hizmetlerini, 16.07.1965 tarihli ve 697 sayılı kanun hükümleri dahilinde planlamak, gerekli işleri yapmak ve yaptırmak, 05.12.2008 tarih ve 02854 sayılı Başbakanlığın Genelgesi ile kamu güvenliği ve acil yardım haberleşme ihtiyacının karşılanması amacıyla, ilgili kuruluşlarla koordinasyon sağlamak, ülke genelinde bir kamu güvenliği ve acil yardım telsiz haberleşme sistemi kurmak veya kurdurmak görevleri Bakanlığımıza verilmiştir.

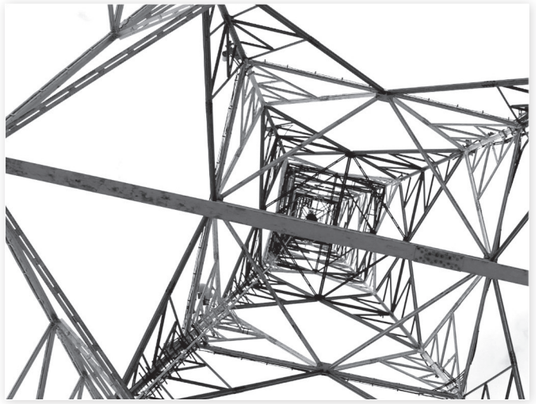
Bu kapsamda; doğal afetler, olağanüstü hal ile kamu güvenliği ve acil yardım durumunda kullanılacak olan haberleşme altyapısı için illerimizin talepleri ve illerde kullanılan mevcut altyapıdan ne ölçüde faydalanılabileceği ve illerimizde uygulamaya yönelik altyapının tespiti amacıyla fizibilite ve teknik şartname çalışmaları devam etmektedir.

# BİLGİ TEKNOLOJİLERİ VE İLETİŞİM SEKTÖRÜ DÜZENLEMELERİ

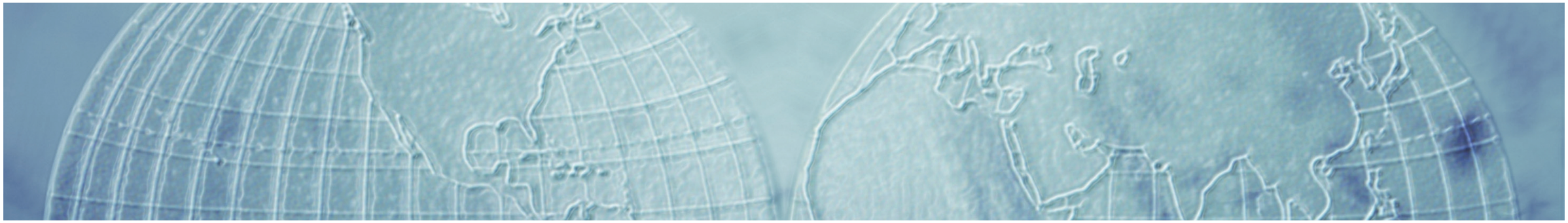
## 5809 Sayılı Elektronik Haberleşme Kanunu

10 Kasım 2008 tarihinde 'Elektronik Haberleşme Kanunu'nun (EHK) yayımlanmasıyla, yıllardır beklenen sektöre özgü tek bir kanun yürürlüğe girmiştir. 'Elektronik Haberleşme Kanunu' mevzuat dağınıklığını gidermenin yanı sıra; Kurum'un sektöre ilişkin yetkilerini belirginleştirmiş, sektörde faaliyet sunmak isteyen şirketlerin yetkilendirilmesine ilişkin usulü basitleştirmiş, AR-GE'ye kaynak aktarılmasına olanak vermiş, işletmecilerin önündeki belirsizliği azaltmış ve rekabetin tesisi yönündeki engelleri büyük ölçüde kaldırmıştır. 5809 sayılı Elektronik Haberleşme Kanunu'nun yürürlüğe girmesinin ardından, önceki kanun uyarınca hazırlanan düzenlemelerin yerini alacak yeni düzenlemelerin hazırlanmasına ilişkin faaliyet yoğunlaşmıştır.

## Anten ve Ortak Anten Sistem ve Tesislerinin Kurulmasına ve Kullanımına İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik



Anten ve Ortak Anten Sistem ve Tesislerinin Kurulmasına ve Kullanımına İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik 16.04.2008 tarih ve 26849 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Bu yönetmelik ile; kaynakların etkin kullanımının sağlanması, yatırım ve hizmet giderlerinin azaltılması ve çevrenin korunması amacıyla radyo ve televizyon dahil her türlü yayınların belirli emisyon noktalarından yapılmasının temini, anten ve ortak anten sistem ve tesislerinin kurulması, kullanımı ve denetlenmesi amaçlanmıştır.



## Arayüz Teknik Özelliklerinin Yayımlanmasına İlişkin Tebliğ

Arayüz teknik özelliklerinin yayımlanması ile ilgili hususlar Avrupa Birliği ülkeleri ve aday ülkelerde düzenleyici kuruluşlar tarafından Avrupa Telekomünikasyon Standardizasyonu Enstitüsü (European Telecommunications Standards Institute / ETSI)'ne hazırlatılan ETSI EG 201 730 [1-4] rehber dokümanları çerçevesinde ele alınmaktadır. Buna ilave olarak bazı Avrupa Birliği ülkelerinin konu ile ilgili teknik düzenlemeleri bulunmaktadır.

Elektronik haberleşme şebekelerine ilişkin arayüz teknik özelliklerinin belirli bir düzen ve sistem içerisinde yayımlanması, telsiz ve telekomünikasyon terminal ekipmanlarının tasarım, üretim ve piyasaya arz süreçlerine açıklık getirerek kaynakların verimli kullanılması imkânını sunacaktır. Bu kapsamda hazırlanan "Arayüz Teknik Özelliklerinin Yayımlanmasına İlişkin Tebliğ"in yürürlüğe alınması tüketici memnuniyetine ve kaynak verimliliğine olumlu yönde etki edecek ve uzun vadede ülke ekonomisine katkı sağlayacaktır.

Arayüz özelliklerinin yayımlanması hususu, 24.03.2007 tarih ve 26472 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Telsiz ve Telekomünikasyon Terminal Ekipmanları Yönetmeliği'nde yer almaktadır. Konu ile ilgili uygulama usul ve esaslarının düzenlenmesi amacıyla Kurumumuzca yürütülen çalışmalar sonucunda, "Arayüz Teknik Özelliklerinin Yayımlanmasına İlişkin Tebliğ" hazırlanmış olup, 09.04.2009 tarih ve 27195 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır. Bu tebliğ ile son kullanıcıya erişim sağlayan işletmecilere arayüz teknik özelliklerini yayımlama yükümlülüğü getirilmiştir. Bu yükümlülük çerçevesinde işletmeciler arayüz teknik özelliklerini kendi web sayfalarında yayımlamışlardır. İşletmecilere ait teknik özellikler, Kurum sayfasında da yayımlanmaktadır.

## Erişim ve Arabağlantı Yönetmeliği

Avrupa Birliği'nin 2002/19/EC sayılı erişim direktifi ile uyumlu olan Erişim ve Arabağlantı Yönetmeliği, 23.05.2003 tarih ve 25116 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. AB üyesi ülkelere 24.07.2003 tarihine kadar söz konusu direktife uyum sağlanması için süre verilmesine ve birçok AB üyesi ülkenin telekomünikasyon mevzuatını anılan direktife uyumlu hale getirmek için ek süre talebine rağmen, ülkemiz anılan direktife uyumlu bir mevzuat geliştirebilen ilk ülkelerden olmuştur.

Erişim ve Arabağlantı Yönetmeliği'nin yürürlüğe girmesi ile birlikte, sektörde erişim ve arabağlantı açısından belirsizlik arz eden birçok husus açıklığa kavuşturulmuş ve bu kapsamda; "Etkin Piyasa Gücüne Sahip İşletmecilerin Belirlenmesine İlişkin Usûl ve Esaslar Hakkında Tebliğ", "Yerel Ağa Ayrıştırılmış Erişime İlişkin Usûl ve Esaslar Hakkında Tebliğ" ve "Ortak Yerleşim ve Tesis Paylaşımı Usûl ve Esasları Hakkında Tebliğ" gibi birçok düzenlemenin de önünün açılması sağlanmıştır.

5809 sayılı Elektronik Haberleşme Kanunu'nun İkinci Kısım Üçüncü Bölümü'nde erişim ve arabağlantıya ilişkin temel düzenleme konularına yer verilmek suretiyle bu konuda yasal bir çerçeve oluşturulmuş, işletmecilerin hak ve yükümlülükleri genel esasları itibariyle ortaya konulmuştur. Diğer taraftan, AB Düzenleyici Çerçevesi'nin ülkemiz mevzuatına yansıtılması, uygulamada karşılaşılan sorunlara yönelik ayrıntılı düzenleme ihtiyacı, yasalarda yer verilmeyen, etkinliği ve rekabeti artırıcı hususların deneyimler de dikkate alınarak ikincil düzenlemelere yansıtılmasını teminen hazırlanan Erişim ve Arabağlantı Yönetmeliği 08.09.2009 tarih ve 27343 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Anılan yönetmelik kapsamında, uzlaştırmanın daha etkin ve seri bir şekilde sonuçlandırılmasına imkân tanınması, erişimin kapsamının genişletilmesi, erişim düzenlemelerinde daha şeffaf, farklılaştırılmış ve rekabeti tesis etmeye yönelik tedbirlere imkân tanınması, erişim hizmetlerinin ücretlendirilmesinde hizmetin etkin olarak sağlanmasının ileriye dönük uzun dönem artan maliyeti esas yöntem olarak benimsenmekle beraber diğer yöntemlerin uygulanmasına zemin hazırlanması, referans tekliflerin bağlayıcı niteliğinin açıkça ifade edilmesi ile hâlihazırda işlevselliği kalmamış olan Ulusal Dolaşım (Roaming) Anlaşması yapılması neticesinde ilgili Usul ve Esaslar Hakkında yönetmeliğin yürürlükten kaldırılması başta olmak üzere pek çok hususta önemli değişiklikler yürürlüğe konulmuştur.

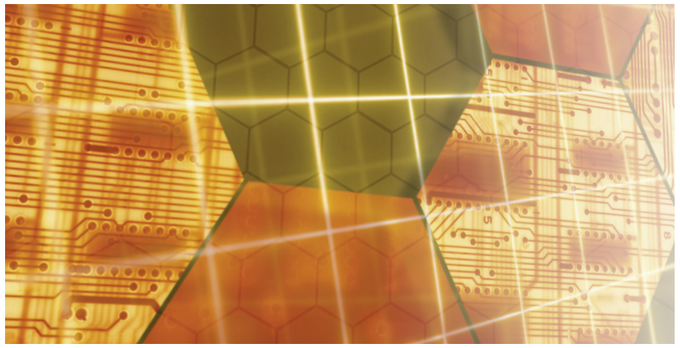
## "YAPA-Genişbant"da Yaşanan Gelişmeler

Yerel Ağa Ayrıştırılmış Erişime İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Tebliğ 19.01.2010 tarih ve 27467 Sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. İlk olarak 2004 yılında yayımlanan ve AB mevzuatına uyum çerçevesinde 2010 yılı itibariyle yenilenen tebliğ; son kullanıcı tarafındaki şebeke sonlanma noktasını son kullanıcıların bağlı olduğu ana dağıtım çatısına bağlayan 'yerel ağ'ın rekabete açılması, kaynakların etkin bir şekilde kullanımı, farklılaştırılmış ve rekabetçi telekomünikasyon hizmetlerinin sunulması adına büyük önem arz eden hükümler ihtiva etmektedir. 2887/2000 sayılı AB tüzüğünde öngörülen ve tüm AB üyesi ülkelerde bir zorunluluk olan yerel ağın paylaşıma açılmasını öngören bu tebliğ; darboğaz (zorunlu unsur)

niteliğindeki söz konusu yerel ağ bileşenlerinin erişime açılmasına ve maliyet esaslı tarifeler üzerinden sunulmasına imkân tanıyarak, etkin rekabetin tesisi ve nihai olarak tüketicilerin, başta genişbant olmak üzere, gelişmiş elektronik haberleşme hizmetlerinden yararlanmalarına zemin hazırlamaktadır.

Aynı zamanda, Elektronik Haberleşme Kanunu'nun yürürlüğe girmesinin ardından ortak yerleşim ve tesis paylaşımına ilişkin mevcut düzenlemelerin de gözden geçirilmesi ihtiyacı hasıl olmuş ve bu doğrultuda, 31.12.2003 tarih ve 25333 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Ortak Yerleşim ve Tesis Paylaşımı Usul ve Esaslarına İlişkin Tebliğ'in yerine geçmek üzere hazırlanan 'Ortak Yerleşim ve Tesis Paylaşımına İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Tebliğ Taslağı' kamuoyu görüşüne sunulmuş ve Kurumumuza intikal eden öneri ve değerlendirmeler ışığında söz konusu tebliğ taslağına nihâi şekli verilmiş olup, bahsi geçen tebliğ taslağının bu yıl içerisinde yürürlüğe girmesi beklenmektedir. Bu tebliğ ile; ortak yerleşim ve tesis paylaşımı hizmetlerinin sunulmasında tarafların hak ve yükümlülüklerine ilişkin genel bir düzenleyici çerçevenin yürürlüğe konulması hedeflenmektedir. Bu sayede, yerleşik işletmecilere ait altyapı ve tesisler başta olmak üzere ilgili şebeke bileşenlerinin hizmetten yararlanan (erişim talep eden) işletmecilerce yeniden kurulmasına gerek kalmaksızın, maliyetlerde etkinlik ve rekabet avantajlarının sektör geneline yayılması amaçlanmaktadır.

ADSL internet abone sayısı açısından geçtiğimiz yıllara göre artış hızı düşmüş olmakla birlikte 2010 yılında abone sayısında aylık ortalama 40 bin civarında artış gerçekleşmiştir.



Genişbant internet erişimi hizmetleri açısından da 2010 yılında rekabetin artırılmasına yönelik düzenlemelerimiz devam etmiştir. Bildiğiniz gibi bu pazarda Türk Telekom Kurumumuz tarafından onaylanan referans teklifler kapsamında İSS'lere toptan seviyede hizmet sağlamaktadır. Bu alanda en önemli gelişmelerden birisi, Türk Telekom'un söz konusu toptan hizmetlerine ilişkin referans tekliflerinin Temmuz ayı sonunda güncellenerek onaylanmasıdır. Söz konusu referans teklif onayları kapsamında öncelikle kamuoyunun merakla beklediği "telefon aboneliği olmadan ADSL internet erişimi abonesi olunmasına imkân tanıyan" Yalın DSL düzenlemesi tamamlanmıştır. Talep eden İSS'lerin Türk Telekom ile gerekli sözleşmeleri imzalamasıyla birlikte İSS'ler kullanıcılarına Yalın DSL hizmeti sunabileceklerdir.

Referans teklifler kapsamındaki diğer önemli bir gelişme ise son kullanıcıların DSL internet hizmeti aldıkları işletmecilerini hızlı, kolay ve asgari hizmet kesintisi (toptan erişim modeline göre değişmek üzere en fazla 2 saat veya en fazla 3 saat) ile değiştirebilmelerine imkân tanıyan düzenlemenin de hayata geçirilmesidir. Buna göre işletmecisini değiştirmek isteyen abone, hizmet almak istediği yeni işletmeciye (Alıcı İşletmeci) başvuracak ve gerekli işlemler Alıcı İşletmeci tarafından yürütülecektir. Söz konusu onay kapsamında ayrıca işletmecilerin abonelerini toptan erişim modelleri arasında toplu halde taşımalarına da imkân sağlanmıştır.

Bir diğer önemli gelişme de alternatif işletmecilerin kendi son kullanıcılarına yerleşik işletmeciden bağımsız olarak ses ve genişbant hizmetleri (internet erişimi, IPTV vb. katma değerli servisler) sunmalarına imkân sağlayan yerel ağa ayrıştırılmış erişim (YAPA) tesis ücretlerinde % 48, aylık ücretlerde % 4,5, blok tesis ücretlerinde % 22, blok kullanım ücretlerinde % 37 civarında indirim yapılmış ayrıca ilgili koşul ve süreçlerde de işletmeciler lehine iyileştirmeler yapılmıştır.

Ayrıca YAPA kapsamında paylaşıma açılan santral sayısı Ağustos 2010 itibariyle 301'e ulaşmıştır. Bunun anlamı paylaşıma açılmış santraller üzerinden alternatif işletmecilerin PSTN abonelerinin % 55'lik kısmına YAPA ile hizmet sunmalarının mümkün olmasıdır. Bununla beraber, paylaşıma açılan santral sayısındaki artış da hızlanarak devam etmektedir.

Ayrıca Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu tarafından onaylanarak Temmuz sonu itibariyle yayımlanan Türk Telekom Referans Ortak Yerleşim ve Tesis Paylaşımı Teklifi kapsamında erişim ve arabağlantı hizmetlerinin sunulmasında tamamlayıcı bir işlevi haiz ortak yerleşim ücretlerinde % 43, tesis paylaşımı ücretlerinde ise % 8 ile % 43 arasında değişen oranlarda indirim yapılmış, ayrıca ilgili koşul ve süreçlerde de işletmeciler lehine iyileştirmeler yapılmıştır.

Bunların yanında Türk Telekom tarafından YAPA ve toptan genişbant erişim hizmetlerinde onaylanan ve yıl sonuna kadar devam edecek kampanya kapsamında TTNET harici İSS'lere yönelik uygulanmakta olan pozitif ayrımcılık devam ettirilmiştir. Bu kapsamda halen uygulanmakta olan kampanya kapsamında YAPA ve toptan genişbant erişim hizmetlerinde yeni aboneliklerde TTNET'ten 2 ay, diğer İSS'lerden ise 3 ay boyunca aylık ücret alınmamaktadır.

Sonuç olarak; toptan genişbant erişim, YAPA ve ilgili hizmetlerde gerçekleştirilen Yalın DSL, İSS değişikliği ve toplu abone geçişi gibi düzenlemeler yanında yapılan indirimler ve kampanya onayları ile alternatif işletmecilerin maliyetlerinin düşürülmesi, piyasada etkin ve sürdürülebilir rekabet ortamının tesisi hedeflenmiştir.

## "Sabit Arabağlantı"da Yaşanan Gelişmeler

2009 yılı sonunda onaylanan Türk Telekom Referans Arabağlantı Teklifi kapsamında işletmecilerden arabağlantı sağlanan her bir il için aylık olarak alınan "Arabağlantı Servis Bedeli"nin kaldırılması, teminat bedellerinin daha açık, uygulanabilir ve kapsamının belirgin hale getirilmesi, teminat ve ödeme yükümlülüklerinin ifa edilmemesi durumunda uygulanacak prosedür ve yaptırımlardaki etkinsizliğin ortadan kaldırılması gibi hususlarda yapılan düzenlemeler öne çıkan ve Türk Telekom ile arabağlantı sözleşmesi olan işletmeciler bakımından faydalı sonuçlar doğuran hususlardır.

Diğer yandan söz konusu referans teklif kapsamında, sabit elektronik haberleşme şebekesinde arabağlantı hizmetinin sunulduğu ulusal ve lokal (ye-

rel) arabağlantı santrallerinin sayısının artırılması suretiyle Türk Telekom ile arabağlantı gerçekleştiren işletmecilerin farklı kademelerdeki arabağlantı ücretlerinden artan oranda faydalanması; bu sayede darboğaz niteliğindeki şebekelerin etkin kullanımı ve teknik ve ekonomik olarak mümkün olduğu ölçüde ayrıştırılması ile ayrıştırılan şebeke bileşenlerine erişim imkânı elde eden alternatif işletmecilerin etkin bir biçimde rekabet edebilmelerine zemin hazırlanması amaçlanmıştır.

## "YAPA-Genişbant" ve "Sabit Arabağlantı"ya ilişkin Planlanan Düzenlemeler

Önümüzdeki dönemde Türk Telekom tarafından toptan seviyede referans teklifler kapsamında sunulacak yeni hizmetler olan "toptan hat kiralama" ve "kısmi kiralık devre"ye ilişkin hâlihazırda kamuoyu görüşlerine de açılan taslak referans tekliflerin onaylanmasına yönelik çalışmalar devam edecektir.

Son bir yıl içinde gerçekleştirilen düzenlemeler fiyat ve hizmet eksenli rekabetin artışında önemli gelişmeler anlamına gelmekte ise de altyapı bazlı rekabet için atılması gereken ilave adımlara ihtiyaç olduğu değerlendirilmektedir. Bu anlamda; yeni nesil şebeke ve teknolojilerin yaygınlaşması için işletmecilerin alternatif şebeke kurmalarının özendirilmesi, mevcut göz ve kanalların kullanımının yaygınlaştırılması, yatırımların teşvik edilmesi hususu da göz önünde bulundurularak ücretlendirme kriterlerinin gözden geçirilmesi, önem arz etmektedir.

## Arabağlantı Ücretleri

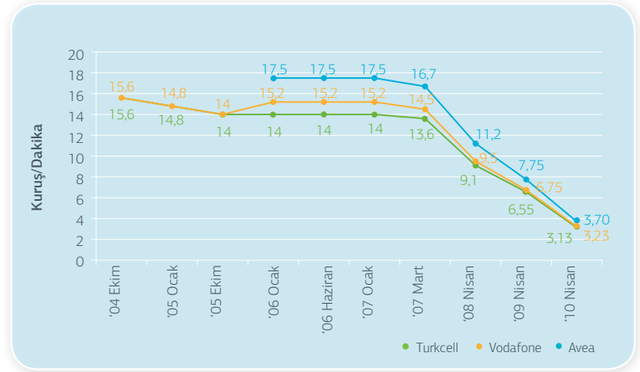
Kanun ve Yönetmelik maddeleri gereğince; Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu tarafından arabağlantı ücretlerinin maliyet esaslı belirlenmesine ve gelecek yıllardaki seyrine ilişkin değerlendirmelerin geliştirilmesi amacıyla işletmecilerden elde edilen finansal veriler ve trafik değerleri ile maliyet modelleri dikkate alınarak arabağlantı ücretlerinin hesaplamasına yönelik çalışmalar yapılmış olup, Etkin Piyasa Gücüne (EPG) sahip işletmeciler için 01.04.2010'dan itibaren geçerli olmak üzere belirlenen Arabağlantı Ücret Tarifeleri 11.02.2010 tarihinde yayımlanmıştır.

Tablo 1. *Arabağlantı Ücret Tarifeleri*

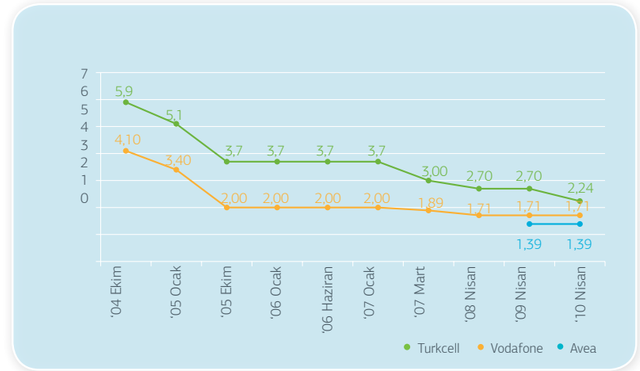
| Yürürlük tarihi | | | Avea | Turkcell | Vodafone |
|---|---|---|---|---|---|
| 01.04.2010 | 2N (GSM) Şebekelerde Çağrı Sonlandırma Ücretleri (Kr/dk) | | 3,70 | 3,13 | 3,23 |
| | 3N Şebekelerde Çağrı Sonlandırma Ücretleri (Kr/dk) | Ses Çağrıları | 3,70 | 3,13 | 3,23 |
| | | Görüntülü Çağrılar | 7,75 | 7,75 | 7,75 |
| | Türk Telekom Şebekesinde Çağrı Başlatma ve Çağrı Sonlandırma Ücretleri (Kr/dk) | | Yerel | Alan içi | Alan dışı |
| | | | 1,39 | 1,71 | 2,24 |

## Referans Erişim Teklifleri

Referans teklifler, etkin piyasa gücüne sahip işletmecilerle yapılacak sözleşme şartlarının ortaya konularak sektörde belirginliğin sağlanması ve özellikle sektöre yeni girecek işletmecilerin hangi şartlarla piyasaya girebileceklerini öngörebilmeleri açısından büyük öneme sahiptir. Etkin piyasa gücüne sahip işletmecilere referans teklif yayımlama yükümlülüğü getirilmesi tüm dünyada yaygın biçimde kabul gören bir düzenleme prensibidir. Türkiye'de de referans tekliflere ilişkin hükümler 5809 sayılı Elektronik Haberleşme Kanunu'nun 19'uncu maddesinde "Referans Erişim Teklifi" başlığı altında, Erişim ve Arabağlantı Yönetmeliği'nin 11'inci maddesinde "Referans Erişim Teklifleri ve Şeffaflık" başlığı altında düzenlenmiştir. İlgili mevzuat uyarınca üç mobil işletmeci (Avea, Turkcell, Vodafone) tarafından sunulan Referans Arabağlantı Teklifi taslaklarının, kamuoyu görüşüne açılmasına müteakip gelen görüşler ile başta 5809 sayılı Kanun'un ilgili hükümleri olmak üzere, konuya ilişkin diğer mevzuat hükümleri kapsamında değerlendirilmiş, ilgili maddelerde gerekli değişiklikler yapılarak onaylanmış ve yayımlanmıştır.




Grafik 6. *Mobil Arabağlantı Ücretleri*




Grafik 7. *Sabit Arabağlantı Ücretleri*

## Uzlaştırma Faaliyetleri

**İlgili mevzuat uyarınca işletmeciler arasında erişim ve** arabağlantıya ilişkin konularda anlaşma sağlanamaması halinde, taraflardan herhangi biri Kurum'dan uzlaştırma prosedürü **işletmesini talep edebilmektedir.** EHK'ya uyumun sağlanmasını teminen 2009 yılında yeni Erişim ve Arabağlantı **Yönetmeliği'nin yürürlüğe girmesiyle** Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu tarafından **yürütülen uzlaşmazlıkların çözümüne ilişkin süreçlerde değişiklikler yaşanmış, süreler kısaltılmıştır. 2010 yılı içinde işletilen uzlaştırma** prosedürleri çerçevesinde, işletmecilerinin kendi aralarında üzerinde uzlaşmazlık bulunan hususlara ilişkin erişim ve arabağlantı **sözleşmeleri için uygun görülen hüküm, koşul ve ücretlerin belirlenmiş olduğu toplam 23 adet uzlaştırma prosedürü sonuçlandırılmış olup, 6 adedine ilişkin süreç ise halen devam etmektedir.**

## "Mobil Erişim ve Arabağlantı"ya ilişkin Planlanan Düzenlemeler

**1. Referans erişim tekliflerinin revize edilmesi**

Mobil işletmeciler tarafından 2011 yılı içerisinde sunulacak olan Referans Arabağlantı Teklifi taslaklarının, güncel gelişmeler dikkate alınarak ilgili mevzuat hükümleri kapsamında değerlendirilmesini müteakip onaylanması ve yayımlanması planlanmaktadır.

Diğer taraftan 'Mobil Şebekelere Erişim ve Çağrı Başlatma Pazarı'nda EPG ilan edilmesine bağlı olarak Turkcell tarafından sunulan Referans Erişim Teklifi'nin, alınan kamuoyu görüşlerinin de değerlendirilmesini içeren çalışmanın tamamlanmasını ve Kurum tarafından onayını müteakip yayımlanması beklenmektedir. İlgili mevzuat uyarınca referans tekliflerin bağlayıcı olduğu düşünüldüğünde, yayımlanacak Referans Erişim Teklifi ile birlikte özellikle SMŞH (Sanal Mobil Şebeke Hizmeti) işletmecilerinin EPG'ye sahip işletmecisi ile çok daha kolay bir şekilde anlaşma yapmaları mümkün olabilecektir.

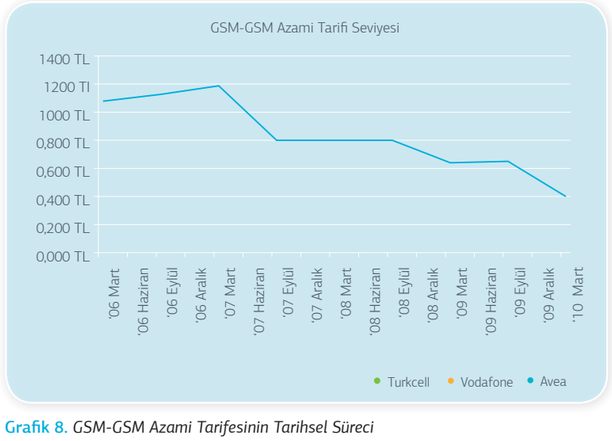
**2. SMS arabağlantı ücretlerinle ilişkin düzenleme**

Ses ve görüntülü çağrıların arabağlantı ücretlerindeki düzenlemeye benzer şekilde, SMS arabağlantı ücretlerine ilişkin yapılana çalışmanın sonuçlandırılması ile birlikte, halihazırda mobil işletmecilerin Referans Arabağlantı Tekliflerinde yer verilen söz konusu ücretlerin revize edilmesi planlanmaktadır.

**4. Sanal Mobil Şebeke Hizmetleri işletmecilerine yönelik düzenleme**

SMŞH işletmecilerinin faaliyete başlayabilmelerinde önem arz eden diğer işletmeciler ile arabağlantının sağlanmasını teminen taraflar arasında bir sözleşme yapılması hususu, uzlaştırma prosedürü işletilmesi talebiyle Kurumumuza yapılan başvuru kapsamında değerlendirilmektedir. Söz konusu sürece bağlı olarak yapılacak düzenleme sonucunda SMŞH işletmecileri diğer işletmeciler ile anlaşma sağlayarak hizmet sunumuna başlayabileceklerdir.

## 2010 Yılı "Azami Tarife Düzenlemesi"ne İlişkin Gelişmeler




Grafik 8. *GSM-GSM Azami Tarifesinin Tarihsel Süreci*

Mobil Azami Tarife Düzenlemesi ile, öncelikle sunulan hizmetler karşılığında tüketicilerden alınan ücretler için makul bir sınır belirlenerek tüketici hak ve menfaatlerinin gözetilmesi amaçlanmaktadır. Buna ilaveten, anılan düzenleme ile, işletmecilerin şebeke içi ücretler ile şebekeler arası ücretler arasında aşırı bir marj oluşturamaması; diğer bir ifadeyle etkin ve serbest rekabetin tesisi için elverişli bir piyasa ortamının oluşturulması da amaçlanmaktadır. Mobil Azami Tarife Düzenlemesi'ne göre GSM-GSM ve GSM-PSTN aramalarına ilişkin olarak azami ücret seviyesi, 01.04.2010 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere 0,40 TL/dk (40 Kuruş/Dakika) olarak belirlenmiştir. Şekilden (GSM-GSM Azami Tarifesinin Tarihsel Süreci) de açık bir şekilde görüldüğü üzere GSM azami ücretleri hızlı bir şekilde düşüş eğilimindedir. Nitekim 2007 yılının Mart ayında 1,20 TL olan bu ücretler 2010 yılının Nisan ayında vergiler dahil 0,40 TL seviyesine düşmüştür.

## Sabit Telekomünikasyon Hizmet Tarifeleri

"Türk Telekomünikasyon A.Ş.'nin Bazı Hizmetlerine İlişkin Tarifelerin Onaylanmasına Yönelik Usûl ve Esaslar" 2003 yılı içerisinde yürürlüğe girmiştir. Söz konusu Usûl ve Esaslar çerçevesinde Türk Telekomünikasyon A.Ş.'nin (Türk Telekom) kontöre bağlı olmayan ve 11.01.2002 tarih ve 24637 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren "Türk Telekomünikasyon A.Ş. Tarifelerine;

Tavan Fiyat Yönteminin Uygulanmasına Yönelik Usûl ve Esaslara İlişkin Tebliğ" (Tavan Fiyat Tebliği) ile düzenlenmeyen bazı hizmetlerinin tarifeleri Tavan Fiyat Yöntemi'ne göre onaylanmıştır. Tavan Fiyat Tebliği'nin 4' üncü maddesinde yer alan Tavan Fiyat dönemi, sabit telefon arama ücretlerini içeren A Sepeti için 01.01.2004 tarihi itibarıyla sona ermiştir. Bu kapsamda, telekomünikasyon hizmetlerine ilişkin tarifelerin düzenlenme usûl ve esaslarını içeren ve Tarife Yönetmeliği'ne dayalı olarak hazırlanan "Türk Telekomünikasyon A.Ş.'nin Bazı Hizmetlerine İlişkin Tarifelerin Tavan Fiyat Yöntemi ile Onaylanmasına Yönelik Usûl ve Esaslara İlişkin Tebliğ", 01.01.2004 tarihinden itibaren yürürlüğe girmek üzere 31.12.2003 tarih ve 25333 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır.



Elektronik Haberleşme Kanunu'nun yayımlanmasını müteakip Yeni Tarife Yönetmeliği, 12 Kasım 2009 tarih ve 27404 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Yürürlükten kalkan Tarife Yönetmeliği ile kıyaslandığında yeni Yönetmelik kapsamında getirilen en önemli değişiklik "bildirim usulü" olmuştur. Yönetmelik uyarınca, aksi kurumca belirtilmediği sürece etkin piyasa gücüne sahip işletmecilerin son kullanıcı tarifeleri "Bildirim Usulü"ne tabi kılınmıştır. Diğer taraftan, "Sabit Telefon Şebekesine Erişim Veya Sabit Şebeke Üzerinden Arama Hizmetlerine Yönelik İlgili Piyasalarda Etkin Piyasa Gücüne Sahip İşletmecilerin Bazı Hizmetlerine İlişkin Tarifelerin Tavan Fiyat Yöntemi İle Onaylanmasına Yönelik Usul Ve Esaslara İlişkin Tebliğ" 2009 sonunda yürürlükten kaldırılmıştır.

## "Sabit Telefon Tarifeleri"ne ilişkin gelişmeler

2010 yılında Türk Telekom, 2004'ten bu yana yürürlükte olan tarife seçeneklerini yeni aboneliklere kapatmış; yeni pazarlama stratejisi gereği abonelere belirli sürelerde şebeke içi görüşme hakkının verildiği dakika tarife seçeneklerini ön plana çıkarmıştır. Bunun yanında bu yılsonuna kadar uzattığı 7'den 7'ye Bedava Kampanyası ve diğer kampanyalar ile tüketiciye şebeke içi ücretsiz görüşme hakkı vermiştir. Bu anlamda 2010 yılı, sabit şebekede tüketici lehine fiyatların oluştuğu bir yıl olmuştur.

## "Kablo TV" hizmetine ilişkin gelişmeler

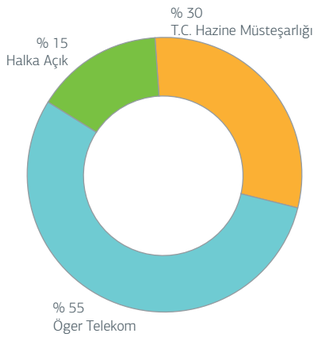
Ülkemizde kablo TV altyapısı üzerinden sunulmakta olan hizmet çeşitliliği; son dönemde sayısal yayıncılık ve daha yüksek hızlı internet erişim hizmetlerinin sunulması ile birlikte artmaya başlamıştır. Ancak bu çeşitlilik özellikle Kablo

TV abone sayısında kayda değer artışa yol açmamış, belki abone kayıplarının durdurulması açısından etkili olabilmiştir. 2.500.000 geçilen hane sayısına rağmen belirli bir süredir abone sayısı 1.200.000 seviyesindedir (2010 yılı Haziran ayı itibariyle 1.175.326). Buna karşın özellikle internet erişim hizmetlerindeki abone sayısının 2010 yılı ilk çeyreği rakamları esas alındığında, geçen yılın aynı dönemine oranla %125,9'luk bir artış kaydettiği gözlenmiştir. Bu oran 2010 yılı ilk çeyreği için %23,6 olarak gerçekleşmiştir.

## Elektronik Haberleşme Sektörüne İlişkin Yetkilendirme Yönetmeliği

Telekomünikasyon Hizmetleri Yönetmeliği'nin, değişen mevzuat hükümlerini içermemesi nedeniyle başlatılan yeni bir Yönetmelik taslağı hazırlığı çalışmaları 2004 yılı içinde neticelenmiş ve Telekomünikasyon Hizmet ve Altyapılarına İlişkin Yetkilendirme Yönetmeliği 26.8.2004 tarihli ve 25565 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

5809 sayılı Elektronik Haberleşme Kanunu'na dayanılarak Elektronik Haberleşme Sektörüne İlişkin Yetkilendirme Yönetmeliği (Yetkilendirme Yönetmeliği) hazırlanmış olup, söz konusu Yönetmelik 10.05.2009 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere 28.05.2009 tarihli ve 27241 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Yetkilendirme Yönetmeliği, elektronik haberleşme hizmeti sunmak ve/veya şebekesi veya altyapısı kurup işletmek isteyen şirketlerin yetkilendirilmesine ilişkin usul ve esasları kapsamaktadır.




*Türk Telekom A.Ş.*
*Hisse Dağılımı*

## Türk Telekom A. Ş. Görev Sözleşmesinin İmtiyaz Sözleşmesine Dönüşmesi

Uzun süredir devam eden TTAŞ'ın özelleştirilmesi çalışmaları 2005 yılı içerisinde tamamlanmıştır. TTAŞ'ın %55 hissesinin blok olarak satışına ilişkin ihale 01.07.2005 tarihinde yapılmış ve ihaleyi Oger Telecom Ortak Girişim Grubu kazanmıştır.

TTAŞ'ın Görev Sözleşmesinin 4'üncü maddesinde yer alan "Türk Telekomdaki kamu payının %50'nin altına düşmesi halinde bu tarihten itibaren iki ay içinde Kurum ve Türk Telekom arasında bu görev sözleşmesi imtiyaz sözleşmesi olarak yeniden düzenlenir" hükmüne istinaden, TTAŞ ile Kurum arasındaki Görev Sözleşmesi, 14.11.2005 tarihinde İmtiyaz Sözleşmesi olarak yenilenmiştir.

## IMT 2000/UMTS (Üçüncü Nesil Mobil Haberleşme) Hizmet ve Altyapılarına İlişkin Yetkilendirme İhalesi

18.09.2008 tarihli ve 27001 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan "IMT–2000/UMTS Hizmet ve Altyapılarına İlişkin Yetkilendirme Planı" uyarınca 9.10.2008 tarihli ve 27019 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan ihale ilanı ile IMT–2000/UMTS Hizmet ve Altyapılarına İlişkin Yetkilendirme ihalelerinin 28.11.2008 tarihinde yapılacağı kamuoyuna duyurulmuştur.

Bu kapsamda, 28.11.2008 tarihinde;

- A lisansı 358 milyon avro + KDV'ye Turkcell İletişim Hizmetleri A.Ş.'ye,
- B lisansı 250 milyon avro + KDV'ye Vodafone Telekomünikasyon A.Ş.'ye,
- C lisansı 214 milyon avro + KDV'ye Avea İletişim Hizmetleri A.Ş.'ye

ihale edilmiştir.

İhalenin toplam bedeli KDV dahil yaklaşık 970 milyon avro olarak gerçekleşmiştir. İhale Komisyonu'nun kararı, Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurulu tarafından alınan karar ile 28.11.2008 tarihinde onaylanmış ve ihale sonucu kazanan işletmecilerle taslak imtiyaz sözleşmesi 03.12.2008 tarihinde parafe edilerek, düşüncesi alınmak üzere Danıştay'a gönderilmiştir. Danıştay düşüncesinin alınmasını müteakip 30.04.2009 tarihinde 3 işletmeci ile imtiyaz sözleşmesi imzalanmış olup, yine bu sözleşmeler uyarınca üç aylık hazırlık dönemini takiben 30.07.2009 tarihinde üç işletmecimiz Türkiye'de 3G hizmetini abonelerine sunmaya başlamıştır.

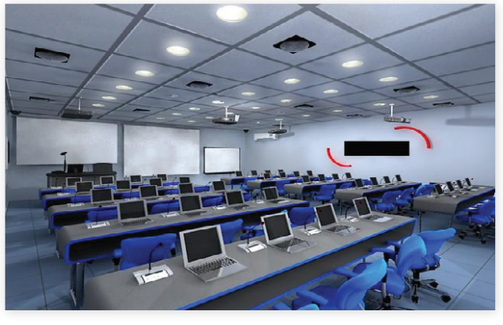
İmtiyaz sözleşmelerinin imzalanması öncesi, A Lisansı için Turkcell İletişim Hizmetleri A.Ş., 422,44 milyon avro, B Lisansı için Vodafone Telekomünikasyon A.Ş. 295 milyon avro, C Lisansı için Avea İletişim Hizmetleri A.Ş.'de 252,52 milyon avro tutarında Lisans bedeli ve KDV'yi Hazinenin ilgili hesabına yatırmıştır. Bu ihaleden hazineye toplam 969,96 milyon avro (2.071.640.568 TL) gelir kaydedilmiştir.

## IMT2000/ UMTS AR-GE Usul Esaslar

Üçüncü nesil (3N) mobil telekomünikasyon hizmetlerinin yetkilendirme çalışmaları çerçevesinde 2008 yılı içinde gerçekleştirilen ihale neticesinde mevcut mobil telekomünikasyon işletmecileri (Turkcell, Vodafone ve Avea) IMT2000/UMTS Lisanslar'ı almaya hak kazanmıştır. Üçüncü nesil mobil hizmetleri, kullanıcılara sabit bir noktada iken 2-14,4 Mbit/sn, hareket halinde ise 384 Kbit/sn'ye kadar veri iletim hızları sunabilmekte, yüksek veri hızı ve kapasitesi gerektiren video, görüntülü görüşme ve eğlence uygulamaları gibi birçok yenilikçi hizmeti desteklemektedir.

Söz konusu hizmeti sunacak olan işletmecilerin 3N'ye yönelik önemli miktarda altyapı yatırımı yapması gerekmektedir. Söz konusu yatırımların büyüklüğü ve ilgili altyapı ekipmanlarının yoğunlukla ithalat yoluyla temin edileceği öngörüsü nedeni ile 3N ihalesinin düzenlenmesi öncesinde hazırlanan yetkilendirme planı, ihale şartnamesi ve imtiyaz sözleşmesinde IMT2000/UMTS hizmet ve altyapılarına yapılacak yatırımlara yönelik düzenleyici hükümler belirlenmiştir. Söz konusu hükümler kapsamında AR-GE ve yerli üretimi teşvik amacıyla işletmecilerin yapacakları yatırımlarda temin edilecek yazılım ve donanımların % 40'ını Türkiye'de bilgi ve iletişim teknolojileri alanında AR-GE projeleri geliştirmek üzere AR-GE merkezi kurmuş olan tedarikçilerden, % 10'unu ise Türkiye'de ürün veya sistem geliştirmek üzere kurulmuş olan KOBİ niteliğindeki tedarikçilerden alınması gerektiği hükme bağlanmıştır.

Ayrıca yetkin AR-GE personelinin yetiştirilmesi ve nitelikli işgücü istihdamının artırılması için söz konusu AR-GE merkezlerinde birinci yıl en az 200, ikinci yıl en az 300, üçüncü ve sonraki yıllar için en az 500 Türkiye Cumhuriyeti vatandaşı mühendisin çalışması şartı getirilmiştir.



Bu çerçevede yeni teknolojilerin kullanımını ve AR-GE'ye dayalı yerli üretimi teşvik etmek görevi kapsamında yürütülen çalışmalar neticesinde "IMT2000/UMTS Şebekelerinde Kullanılacak Donanım ve Yazılım Yatırımlarının İncelenmesi ve Denetlenmesine İlişkin Usul ve Esaslar" hazırlanmıştır.

Söz konusu Usul ve Esaslarla; Yetkilendirme Planı, ihale şartnamesi ve işletmecilerle imzalanan imtiyaz sözleşmelerinde yer alan yatırımlara yönelik hükümlerin uygulanmasının incelenmesi, denetlenmesi ve işletmecilerin yatırımlarla ilgili yükümlülüklerinin yerine getirmesinin sağlanması ile işletmecinin raporlama yükümlülüklerinin ve Kurum'un uygulayacağı yaptırımların belirlenmesi amaçlanmıştır. Hazırlanan usul ve esaslar 04.03.2009 tarih ve 2009/DK-09/109 sayılı Kurul Kararı ile kabul edilmiş olup söz konusu Kurul Kararı 24.04.2009 tarih ve 27209 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır. Söz konusu usul ve esasların, işletmecilerin yapacakları yatırımlarda AR-GE, yerli üretim ve nitelikli AR-GE personelinin yetiştirilmesi ve istihdamını amaçlayan düzenlemelere uygun şekilde yazılım ve donanım temin etmesinin sağlanması ve buna yönelik prosedürleri belirlemek yolu ile yerli pazarın gelişimine önemli katkı sağlayacağı değerlendirilmektedir.

## Sabit Telefon Hizmeti (STH) Yetkilendirmesi

EHK'nın "Yetkilendirmede Geçiş Süreci" başlıklı Geçici 2'nci maddesi gereğince EHK'nın yürürlüğe girmesinden önce telekomünikasyon ruhsatı veya genel izin ile yetkilendirilmiş olan işletmecilerin, EHK'nın yürürlüğe girdiği tarihten itibaren Kurum'a bildirimde bulunmuş ve/veya kullanım hakkı almış sayılacakları esası getirilmiştir. Bu çerçevede daha önce Uzak Mesafe Telefon Hizmeti (UMTH) için yetkilendirilmiş olan sermaye şirketleri Yetkilendirme Yönetmeliği'nin yürürlüğe girmesi akabinde hiçbir işleme gerek kalmadan STH işletmecisi olarak kayıtlanmışlar ve UMTH yetkilendirmesinden daha geniş yeni haklara sahip olmuşlardır. Bu çerçevede, STH işletmecileri numara alıp almamalarına göre bildirim veya kullanım hakkı ile yetkilendirilmektedir. Halihazırda 91 adet bildirim ve 20 adet kullanım hakkı ile kayıtlanmış STH işletmecisi bulunmaktadır.

## Sanal Mobil Şebeke Hizmeti İşletmeciliğinin Yetkilendirilmesine İlişkin Yapılan İşlemler

28.05.2009 tarih ve 27241 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan "Elektronik Haberleşme Sektörüne İlişkin Yetkilendirme Yönetmeliği" uyarınca hazırlanan "Elektronik Haberleşme Hizmet, Şebeke ve Altyapılarının Tanım, Kapsam ve Süreleri" düzenlemesinin "Bildirim Kapsamında Sunulan Kaynak Tahsisi İçermeyen Hizmetler" bölümünde bildirim kapsamında, "Sayısı Sınırlandırılmamış Kullanım Hakkı Kapsamında Sunulan Kaynak Tahsisi İçeren Hizmetler" bölümünde ise kullanım hakkı kapsamında sanal mobil şebeke hizmeti sunmak isteyen işletmecilere yönelik hükümler yer almaktadır. Sanal mobil şebeke hizmeti sunmak üzere yetkili işletmeci olmak için istenen belgelere http://www.tk.gov.tr/Yetkilendirme/yetistenenbelge.htm internet adresinden ulaşılabilmektedir.

## Elektronik Haberleşme Hizmetlerinin Yürütülmesinde Geçiş Hakkına İlişkin Yönetmelik

406 sayılı Telgraf ve Telefon Kanunu ve 2813 sayılı Telsiz Kanunu'na dayanılarak hazırlanan Telekomünikasyon Hizmetlerinin Yürütülmesinde Geçiş Hakkına İlişkin Yönetmelik 02.05.2006 tarih ve 26156 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girdi. Söz konusu yönetmelik kapsamında işletmeciler ile kamuya ait ya da kamunun ortak kullanımında olan taşınmazlar da dahil olmak üzere altından, üstünden, üzerinden telekomünikasyon altyapısının geçirileceği taşınmazın sahipleri ve/veya taşınmaz üzerinde hak sahiplerinin, geçiş hakkından kaynaklanan hak ve yükümlülükleri düzenlenmektedir. Bu yönetmeliğin yayımlanması ile işletmecilerin altyapı tesislerini kurabilmeleri ve kullanabilmeleri için gerekli geçiş hakkına ilişkin usul ve esasları belirlenerek bu alandaki hukuki eksiklik tamamlanmıştır. Serbestleşen sektörde geçiş hakkına sahip olan işletmeler, yasal yükümlü işletmeciye bağlı kalmayarak kendilerine ait altyapıyı kurabileceklerdir. Böylece altyapı bağımlılığı engeli kaldırılarak telekomünikasyon sektöründe rekabet imkânlarının genişletilmesi yönünde hukuki yapıda yer alan eksiklikler giderilmiş oldu.

5809 sayılı EHK'nın Geçiş Hakkına ilişkin hükümlerine uyum sağlamak ve ihtiyaç duyulan eksiklikleri gidermek amacıyla, mevcut Yönetmelik yeniden gözden geçirilmiş ve Taslak Yönetmelik hazırlanmıştır. Kamuoyunun ve ilgili kurum ve kuruluşlarının da görüşlerini alınmasını müteakip son haline getirilen "Elektronik Haberleşme Hizmetlerinin Yürütülmesinde Geçiş Hakkına Dair Taslak Yönetmelik" 03.02.2010 tarihinde Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

## Elektronik Haberleşme Sektöründe Hizmet Kalitesi Yönetmeliği

Hizmet Kalitesi Yönetmeliği'nin amacı, telekomünikasyon hizmetlerinin sunumunda kalite parametrelerinin belirlenmesi ve işletmeciler tarafından kullanıcılara kaliteli hizmetin sunumunun sağlanmasının teşvik edilmesidir. Bu hususu gerçekleştirebilmek için hizmet kalitesini denetleyici ve raporlama yapıcı bir sistemin uygulamaya konulması gerekmiştir. Bu amaçla hazırlanmış olan, Telekomünikasyon Sektöründe Hizmet Kalitesi Yönetmeliği 03.03.2005 tarihinde 25744 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

İşletmecilerin talepleri ve yeni gelişen teknolojilerin hizmet kalitesi yönetmeliği içinde asgari hizmet kalitesi seviyelerinin dahil edilmesi amacıyla Hizmet Kalitesine ilişkin revizyon çalışmalarına başlanarak, Yönetmelik 2010 yılında tamamlanmış olup, Hizmet Kalitesi Yönetmeliği 12 Eylül 2010'da yürürlüğe girmiştir. Bu kapsamda işletmecilerin çağrı merkezi hizmetlerine ilişkin önemli parametreler belirlenmiş, hizmet kalitesi ölçütlerine yönelik olarak hedef değerler konulmuştur. 2011 yılında denetim yapılması planlanmaktadır.

## GSM Mobil Telefon İşletmecilerinin Hizmet Kalitesi Yükümlülükleri ile İlgili Ölçütlerin Belirlenmesi ve Ölçümüne İlişkin Tebliğ

GSM Mobil Telefon İşletmecilerinin Hizmet Kalitesi Yükümlülükleri ile İlgili Ölçütlerin Belirlenmesi ve Ölçümüne İlişkin Tebliğ 15.12.2005 tarih ve 26024 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Bu tebliğ ile 3.3.2005 tarih ve 25744 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren "Telekomünikasyon Sektöründe Hizmet Kalitesi Yönetmeliği" gereği, operatörlerin Kurum'a yapacakları hizmet kalitesi bildirimleri belli bir standarda kavuşturulmuştur. Bu tebliğ ile bütün operatörler gerçek koşullara uygun ve aynı standartta hizmet kalitesi bildirimi yapmış olacaklardır. Hizmet kalitesinde abonenin GSM şebekesine bağlanması ve şebekeden aldığı hizmetin

kalitesi ile ilgili veriler istenmektedir. Bu tebliğde ölçüt ve ölçüm esasları belirlenen 'arama blokaj' ve 'arama başarısızlık' oranları Kurum ile GSM operatörleri arasında imzalanan imtiyaz sözleşmesinde belirlenmiştir.

Bu tebliğ çerçevesinde operatörler tarafından belli dönemlerde Kurum'a gönderilecek olan veriler incelenecek, ayrıca Kurum tarafından da re'sen veya şikâyet üzerine yapılacak ölçümlerle, bu sonuçların doğruluğu teyit edilerek abonelerin hatta bağlanamama ve konuşmanın kendi isteği dışında kesilmesi gibi problemleri ortadan kaldırılmış olacaktır.

## Sabit Telefon Hizmetlerine İlişkin Hizmet Kalitesi Tebliği

Sabit elektronik haberleşme hizmetleri ile ilgili hizmet kalitesi ölçütlerinin detaylı olarak ele alınması, ulusal ihtiyaçlar ve uluslararası standartlar dikkate alınarak güncellenmesi ve konu ile ilgili olarak etkin denetim mekanizmalarının geliştirilmesine ihtiyaç duyulmaktadır.

Bu nedenle, tüketici haklarının korunması ve kaliteli hizmet sunulması için sabit telefon hizmetlerinde hizmet kalitesi ölçütleri, yükümlülükleri ve denetim faaliyetlerine ilişkin düzenleme yapmak amacıyla "Sabit Telefon Hizmetlerine İlişkin Hizmet Kalitesi Tebliğ Taslağı" hazırlanarak, Kurum içi görüş ve öneriler alınmış ve söz konusu Taslak Tebliğ bu çerçevede güncellenmiştir. Bahse konu Tebliğ'e ilişkin çalışmalar devam etmekte olup, 2010 yılı içerisinde yayımlanması planlanmaktadır.

Hizmet Kalitesi Yönetmeliğinin yayımlanması ile beraber tebliğde hizmet kalitesi ölçütlerinin nasıl ölçüleceği detaylı olarak belirlenecektir. Böylece tüketicilerin daha kaliteli hizmet alabilmesi ve karşılaştırılabilir ölçütler sayesinde işletmeci tercihi yapabilmesi sağlanacaktır.

## Elektronik Haberleşme Sektöründe Tüketici Hakları Yönetmeliği

Tüm düzenleyici kurumların, kuruluş amaçlarından biri de ilgili sektördeki rekabeti yaygınlaştırarak, tüketici memnuniyetini en üst seviyede sağlamaktır. Telekomünikasyon hizmetlerine ilişkin olarak tüketicileri koruma görevi de 2813 sayılı Kanun'un değişik 7 nci maddesi ile Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumuna verilmiştir.

Telekomünikasyon sektöründe tüketicilerin hakları ve hizmet sağlayıcıların yükümlülüklerine ilişkin bir düzenleyici çerçeve oluşturmak amacıyla, Avrupa Birliği Direktifleri, ülke uygulamaları, ülkemizdeki telekomünikasyon hizmetinden faydalanan tüketicilerin karşılaşabileceği sorunlar ve tüketici şikâyetleri gibi faktörlerin değerlendirilmesi suretiyle 'Tüketici Hakları Yönetmeliği' hazırlanmış, 22 Aralık 2004 tarihinde 25678 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Yönetmelikte, tüketici hakları, abonelik sözleşmeleri, işletmecilerin yükümlülükleri, faturalandırma gibi konularda usul ve esaslar belirlenmek suretiyle tüketici ve kullanıcıların söz konusu hususlarda karşılaşabileceği sorunlar çözümlenmeye çalışılmıştır. 5809 sayılı EHK'nın yürürlüğe girmesi ile birlikte Tüketici Hakları Yönetmeliği'nin güncellenmesi gerekmiş olup bu çerçevede hazırlanan Tüketici Hakları Yönetmeliği 28 Temmuz 2010'da yürürlüğe girmiştir. Anılan yönetmelikle, görme engellilere abonelik sözleşmelerini ve faturalarını kendilerinin faydalanabilecekleri şekilde talep etme hakkı verilmiş, ayrıca abonelere faturalarına üst sınır getirebilme hakkı tanınmıştır. Aynı Yönetmelikte, abonelik fesih işlemlerini ve işletmeci değişikliğini kolaylaştırıcı hükümlere de yer verilmiş, internetin güvenli kullanımına ilişkin hükümle yasadışı ve zararlı içeriklere karşı tüketicilerin korunması hedeflenmiştir.

## Kısa Mesajlarda Türkçe Karakter Kullanımına Dair Yönetmelik

GSM işletmecileri ve sabit işletmeci Türk Telekom ile birlikte yürütülen çalışmalar sonucunda, yeni kısa mesaj ücretlendirme sistemleri 15.5.2008 tarihi itibariyle faaliyete geçirilmiş ve kısa mesajlarda Türkçe karakter kullanmaları nedeniyle fazla ücret ödemek zorunda kalan tüketicilerin yaşadığı haksız mağduriyet giderilmiştir.

Buna ilave olarak tüketici memnuniyetinin yanı sıra işletmeciler ve diğer sektör aktörlerinin de ihtiyaçları dikkate alınarak, Avrupa Telekomünikasyon Standartları Enstitüsü Üçüncü Nesil Ortaklık Projesi Grubu nezdinde yürütülen çalışmalar sonucunda konu ile ilgili Avrupa standartları, Türkçe karakterleri destekleyecek şekilde 21.3.2008 tarihinde güncellenmiştir. Geçen süre zarfında, tüketicinin ekonomik çıkarlarının korunması amacıyla, kısa mesaj hizmeti özelliğine haiz telsiz ve telekomünikasyon terminal ekipmanlarının Türkçe karakterleri desteklemesi hususunda uygulamaya yönelik usul ve esaslar, imalatçı, üretici, yetkili temsilci ve işletmecilerin yükümlülükleri ile aykırılık ve ihlal durumlarında uygulanacak müeyyidelerin belirlenmesi hususlarında bir düzenleme ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Bu kapsamda hazırlanan "Kısa Mesaj Hizmetlerinde Türkçe Karakter Kullanımına Dair Yönetmelik" 16.5.2009 tarih ve 27230 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. 1.7.2009 tarihinden itibaren söz konusu yönetmelik kapsamında getirilen yükümlülüklerle sadece Türkçe karakterlerin tamamını ihtiva eden yeni standartları destekleyen telsiz ve telekomünikasyon terminal ekipmanlarının ülkemiz piyasasına arzına izin verilmiştir.





## Kısa Mesaj Hizmetlerinde Türkçe Karakter Kullanımına Dair Yönetmeliğin Uygulamamasına Yönelik Usul Ve Esaslar

Taslak olarak hazırlanmış ve görüşe açılmış olan söz konusu usul esasın hazırlanmasındaki amaç, kısa mesaj hizmeti verme özelliğine haiz telsiz ve/veya telekomünikasyon terminal ekipmanlarının, 16.5.2009 tarih ve 27230 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak 01.07.2009 tarihinde yürürlüğe giren "Kısa Mesaj Hizmetlerinde Türkçe Karakter Kullanımına Dair Yönetmelik" hükümlerine uygunluğunun kontrolü ve değerlendirilmesi için bir yöntem oluşturmaktır. Hazırlanmış olan bu usul esas ile piyasa gözetimi ve denetimi kapsamında piyasadan alınan cihaz numunelerinin söz konusu yönetmelik gereklerini sağlayıp sağlamadığı testi için izlenecek prosedürler belirlenmiştir.

20.07.2010 tarih ve 2010/DK-13/435 nolu Kurul Kararı ile hazırlanan "Kısa Mesaj Hizmetlerinde Türkçe Karakter Kullanımına Dair Yönetmeliğin Uygulanmasına Yönelik Usul ve Esaslar Taslağı" onaylanarak yürürlüğe girmiştir.

## Kontör Uygulamasının Sona Erdirilmesi

İşletmecilerin özellikle ön ödemeli hatlarda kullandıkları kontör biriminin tanımının olmaması ve her işletmeci için değişkenlik göstermesi tüketici algı-

sını etkilemektedir. Bu sistemde tüketiciler, aldıkları hizmetin TL karşılığını bulmak için ilave hesaplama yapmak zorunda kalmakta ve tarifeler arasında fiyat karşılaştırması yapamamaktadır. Bu kapsamda bilgi kirliliğinin önüne geçmek, birim fiyatı ortaya çıkarmak, tüketici algısını artırmak, tarife şeffaflığı sunmak ve uluslararası uygulamalara uyum sağlamak amacıyla Eylül 2009'da alınan Kurul Kararı ile 1 Nisan 2010 tarihinden itibaren kontör uygulamasına son verilerek TL bazlı tarife sistemine geçiş öngörülmüş, böylelikle ön ödemeli ve faturasız hatlardaki ücretlendirme birimlerinde yeknesaklık sağlanmıştır.

## Kontör Dolandırıcılığı

Kontör dolandırıcılığı ile ilgili yapılan çalışma neticesinde, dolandırıcılığın önüne geçilmesini teminen Mobil işletmeciler ve Emniyet Genel Müdürlüğü (EGM) tarafından tesis edilecek işlemler belirlenmiştir. Bu çerçevede, tüketicilerin bilinçlenmelerine katkıda bulunularak olası tüketici mağduriyetlerinin en aza indirgenmesi hedeflenmiştir.

## Taahhütlü Kampanyalar

Taahhütlü kampanyalara ilişkin düzenlemeyle, tüketiciler ile işletmeciler arasında abonelik sözleşmesine ek nitelikteki hüküm ve şartlar ihtiva eden taahhütname, şartname gibi adlar altında imzalanan sözleşmelerde yer alan cezai şart ve/veya cayma bedellerine ilişkin hükümlerin tüketicilerin almadıkları hizmeti ödemeleri sonucunu doğuracak şekilde belirlenemeyeceği, bu kapsamda işletmeciler tarafından uygulanan taahhütnamelerin belirlenen süre bitiminden önce aboneler tarafından sona erdirilmek istenmesi halinde abonelerin almadıkları hizmet için kalan ay sayısı kadar tarife aylık ücretinin cezai şart veya cayma bedeli olarak ödemede bulunmalarına son verilmesi hüküm altına alınmıştır.

## Acil Yardım Çağrı Hizmetlerine İlişkin Usul ve Esaslar

Acil Yardım Çağrı Hizmetlerine İlişkin Usul ve Esaslar 2010 yılında uygulamaya girmiş, düzenlemeyle acil yardım çağrı hizmetlerinin sağlanabilmesi için acil yardım çağrı hizmet numaralarına erişim zorunluluğu getirilen işletmeciler tarafından tespit edilecek veriler ve söz konusu verilerin iletimine ilişkin usul ve esaslar belirlenmiştir. 2011 yılında konuya ilişkin denetim yapılması planlanmaktadır.

## Elektronik Haberleşme Sektöründe Etkin Piyasa Gücüne Sahip İşletmeciler ile Bu İşletmecilere Getirilecek Yükümlülüklerin Belirlenmesi Hakkında Yönetmelik

5809 sayılı Elektronik Haberleşme Kanununun (EHK) yürürlüğe girmesinin ardından, önceki kanun uyarınca hazırlanan Etkin Piyasa Gücüne Sahip İşletmecilerin Belirlenmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmeliğin yerini almak üzere Elektronik Haberleşme Sektöründe Etkin Piyasa Gücüne Sahip İşletmeciler ile Bu İşletmecilere Getirilecek Yükümlülüklerin Belirlenmesi Hakkında Yönetmelik hazırlanarak 01.09.2009 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanmıştır. Bu yönetmelik kapsamında; Elektronik haberleşme sektöründe etkin rekabetin tesisi amacı ile AB mevzuatı dikkate alınarak tanımlanan ilgili piyasalarda sürdürülen piyasa analizleri neticesinde, ilgili piyasada etkin piyasa gücüne sahip işletmeciler tespit edilmektedir.

## Pazar Analizleri

2009 yılı Aralık ayı ile 2010 yılı Ocak ayı başında ikinci tur pazar analizleri gerçekleştirilmiş olup, nihai raporlar Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu internet sayfasında yayımlanmıştır. Bu çerçevede 2009 sonu ve 2010 başı itibariyle Avrupa Komisyonu tarafından öncül düzenlemeye tutulmaları tavsiye edilen toplam 16 pazara ilişkin piyasa analizleri gerçekleştirilmiş olup, ülke şartları dikkate alınarak toplam 16 piyasayı içeren 11 piyasa analizi raporu yayımlanmıştır.

## Rekabet Kurumu İşbirliği Protokolü

Rekabet Kurumu ile işbirliği protokolü hazırlanmasına ilişkin çalışmalar sürdürülmektedir. Bu kapsamdaki çalışmaların Rekabet İhlallerinin Soruşturulmasına Yönelik Usul ve Esaslar Yönetmeliği çalışmalarının tamamlanmasını izleyen süreçte sonuçlandırılması hedeflenmektedir.

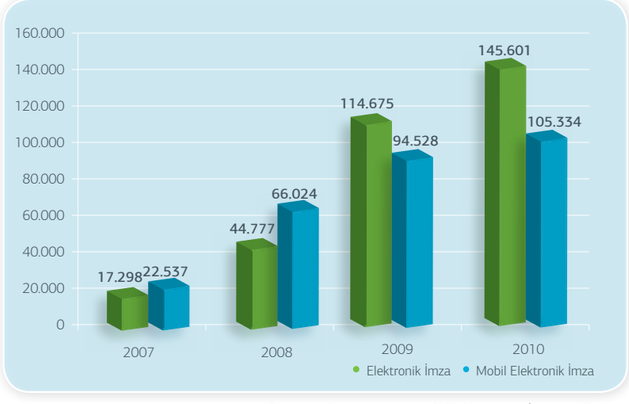
## Rekabet İhlalleri

Rekabet ihlallerinin soruşturulmasına yönelik usul ve esaslar yönetmeliği çalışmaları sürdürülmekte olup yakın zamanda tamamlanması hedeflenmektedir.

## Elektronik İmza Düzenlemesi

Elektronik İmza Kanunu 23 Ocak 2004 tarihinde Resmi Gazete'de yayımlanmış ve 23 Temmuz 2004 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Kanun, Kuruma konuya ilişkin ikincil düzenlemeleri yapma ve denetleme görevleri vermiştir.

Kamu kurum ve kuruluşları, özel sektör, sivil toplum örgütleri ve üniversiteleri temsilen 200 kişinin katıldığı Ulusal Koordinasyon Kurulu ve buna bağlı olarak Altyapı Çalışma Grubu, Bilgi Güvenliği ve Standartlar Çalışma Grubu ile Hukuk ve Düzenlemeler Çalışma Grubunun çalışmaları da göz önüne alınarak, Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumunun hazırlamış olduğu "Sertifika Mali Sorumluluk Sigortası Yönetmeliği" 26 Ağustos 2004 tarihli ve 25565 sayılı Resmi Gazete'de, "Elektronik İmza Kanununun Uygulanmasına İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik" ile "Elektronik İmza




Grafik 10. *Elektronik ve Mobil Elektronik İmza Kullanımı*

ile İlgili Süreçlere ve Teknik Kriterlere İlişkin Tebliğ" ise 6 Ocak 2005 tarihli ve 25692 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Son olarak Hazine Müsteşarlığı tarafından "Sertifika Mali Sorumluluk Sigortası Yönetmeliği" doğrultusunda sigortaya ilişkin Genel Şartlar, Tarife ve Talimatı hazırlanmış 27 Ocak 2005 tarihli ve 25709 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

## Elektronik Kimlik Bilgisini Haiz Cihazlara Dair Yönetmelik

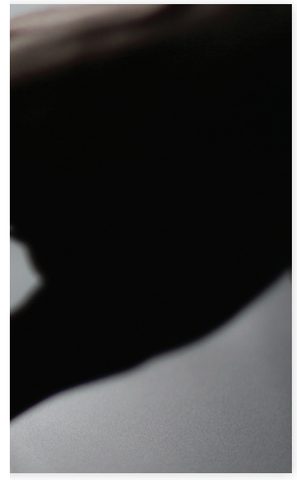
Bu Yönetmeliğin amacı; elektronik kimlik bilgisini haiz cihazların kayıt altına alınmasına, kayıp, kaçak veya çalıntı cihazlara elektronik haberleşme hizmeti verilmesinin engellenmesine ve elektronik kimlik bilgisi değiştirilen cihazlara ilişkin usul ve esasları düzenlemektir. Başta cep telefonları olmak üzere elektronik kimlik bilgisini haiz cihazlara yönelik olarak cinayet, gasp, çalınma gibi sosyal boyutlu sorunların giderek artması ve toplum huzurunu rahatsız edecek boyuta varması bu alanda bir düzenlemenin yapılmasını kaçınılmaz kılmıştır. Ayrıca, yasa dışı yöntemlerle ülkeye sokulan cihazların gerek ülke ekonomisi açısından değerlendirildiğinde ciddi bir vergi kaybına neden olması ve gerekse sektörde faaliyet gösteren dürüst işletmeler açısından bakıldığında da haksız rekabete yol açması ve sektörün geleceğini tehdit etmesi ekonomik açıdan bu alandaki düzenlemelerin gerçekleştirilmesini zaruri kılmıştır. Sektörün kayıt altına alınması düşüncesinden hareketle, 2813 sayılı Telsiz Kanununda değişiklik yapan 5392 sayılı kanunla bu sorunların önlenmesine ilişkin yeni bir düzenleme yapılmış ve Kanunda belirtilen hükümler çerçevesinde oluşturulan "Elektronik Kimlik Bilgisini Haiz Cihazlara Dair Yönetmelik" 18 Ekim 2005 tarih ve 25970 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Ardından, 5809 sayılı Elektronik Haberleşme Kanununun 10.11.2008 tarihli ve 27050 sayılı I. Mükerrer Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmesiyle birlikte tekrar gözden geçirilerek revize edilen söz konusu yönetmelik 27.06.2009 tarihli ve 27271 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Kurumun oluşturduğu Mobil Cihaz Kayıt Sistemi (MCKS - CEIR) 13 Aralık 2005 tarihi itibarıyla çalışmaya başlamış olup tüm elektronik kimlik bilgisi (IMEI) taşıyan cihazların, kayıt altına alındığı ve kayıp, kaçak veya çalıntı cihazlarla, elektronik kimlik bilgisi değiştirilmiş cihazların tespit edildiği bir sistem olma özelliğini taşımaktadır.

## Elektronik Haberleşme Güvenliği Yönetmeliği

İşletmecilerin fiziksel alan güvenliği, veri güvenliği, donanım-yazılım güvenliği ve güvenilirliği ile personel güvenilirliğinin sağlanması için tehditlerden ve/veya zafiyetlerden kaynaklanan risklerin bertaraf edilmesi veya azaltılmasına ilişkin olarak alacakları tedbirlere yönelik usul ve esasların düzenlenmesi amacıyla hazırlanan "Elektronik Haberleşme Güvenliği Yönetmeliği" 20.07.2008 tarih ve 26942 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır.

24.06.2009 tarih ve 2009/DK-13/321 nolu Kurul Kararı ile; 20.07.2008 tarihinden sonra yetkilendirilen işletmecilere, ilgili Yönetmeliğin 11'inci maddesi çerçevesinde TS ISO/IEC 27001 veya ISO/IEC 27001 standardına uygunluğu sağlamak için tanınan sürenin iki yıl olarak belirlenmesi, 20.7.2008 tarihinden önce yetkilendirilen işletmecilere ilgili Yönetmeliğin Geçici 1 inci maddesi çerçevesinde, standarda uygunluğu sağlamak için tanınan sürenin





20.7.2010 tarihine kadar uzatılması ve bu süreler sonunda İşletmecilerin söz konusu standarda uygunluklarının ilgili Yönetmeliğin 11'inci maddesinin birinci fıkrasının, bu konuda akredite edilmiş kuruluşlardan alacakları uygunluk belgesi ile Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumuna belgelendirmeleri şeklinde uygulanmasına karar verilmiştir. Bu karar ilgililere duyurulmak amacıyla Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu internet sayfasında yayımlanmaktadır.

Bu karara istinaden mevcut işletmecilerin, akredite olmuş bir kuruluştan 20.7.2010 tarihine kadar TS ISO/IEC 27001 veya ISO/IEC 27001 standardına uygunluk belgesi alması ve Kurum'a bildirmesi zorunlu hale gelmiştir. Tüm işletmecilerin yükümlü hale geldiği Kurul Kararı sonrası bazı küçük işletmecilerin uygunluk belgesi almakta zorlanacağı ve bazı işletmecilerin de vermiş oldukları hizmet içeriğinin uygunluk belgesi yerine uygunluk sağlamakla yerine getirmesinin yeterli olduğu değerlendirilerek yönetmelik kapsamında bir tebliğ hazırlanmasına karar verilmiştir. 27.7.2010 tarih ve 455 nolu karar ile 20.7.2010 tarihine kadar ISO/IEC 27001 standardına uygunluk belgesi almak ile yükümlü işletmecilere hazırlanacak yeni tebliğin yürürlüğe girişine kadar ek süre verilmiştir.

## Elektronik Haberleşme Güvenliği Kapsamında TS ISO/IEC 27001 Standardı Uygulamasına İlişkin Tebliğ Taslağı

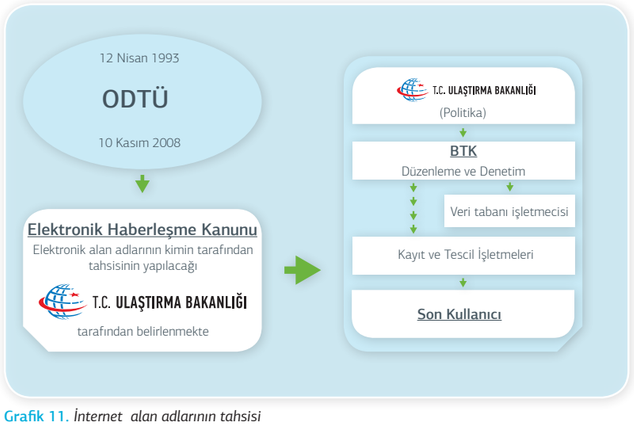
Elektronik Haberleşme Güvenliği Yönetmeliği işletmecilerin uluslararası kabul görmüş güvenlik standartlarında hizmet vermesine imkân sağlayarak, güvenilirlik ve prestijlerine olumlu katkı sağlayacak bir düzenlemedir. Bu kapsamda geniş kitlelere kişisel ses ve/veya veri taşıma hizmeti veren işletmecilerin akredite edilmiş bir kuruluştan TS ISO/IEC 27001 veya ISO/IEC 27001 standardına uygunluk belgesi alması hem haberleşmenin güvenliği hem de güvenilirlik ile prestij açısından önemli bulunmaktadır. Ancak kişisel ses ve/veya veri taşıma hizmeti vermeyen işletmecilerin belge almaksızın uygunluk sağlamalarının daha yerinde olacağı değerlendirilmiştir.

Ayrıca yıllık net satış miktarı düşük olan işletmecilerin bu belgeyi almakta zorlanacağı ve bunun yerine daha cazip olan yıllık net satış miktarı üzerinden hesaplanacak idari para cezasını ödemeyi tercih edebilecekleri değerlendi-

rildiğinden yükümlülük kapsamının netleştirildiği bir tebliğ hazırlanmasında fayda görülmüş ve tebliğ taslağı hazırlanarak 27.7.2010 tarihinde Kurula sunulmuştur. Bu tebliğ taslağı ile işletmecilerden hangilerinin uygunluk belgesi alması, hangilerinin belge almaksızın uygunluk sağlaması gerektiğinin belirlenmesi amaçlanmıştır. Taslak tebliğ, görüşe açılmış bulunmaktadır.

## İnternet Alan Adları Yönetiminin Yeniden Yapılandırılması

5809 sayılı Elektronik Haberleşme Kanununun 35'inci maddesi gereğince; internet alan adlarının tahsisini yapacak kurum veya kuruluşun tespiti ile alan adı yönetimine ilişkin usul ve esasları belirleme görev ve yetkileri Bakanlığımıza verilmiştir. Bakanlığımızda internet alan adları tahsisine ilişkin iş ve işlemlerin yürütülmesi görevi Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumuna verilmiştir. Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu (BTK) tarafından konu ile ilgili tarafların görüşleri de dikkate alınarak bir yönetmelik taslağı hazırlanmıştır. İnternet alan adları yönetiminin bu yönetmelik çerçevesinde yeniden yapılandırılması planlanmaktadır. Bu kapsamda; ".tr" uzantılı internet alan adı sisteminin ve buna ait merkezi veritabanının işletilmesine, rehberin oluşturulmasına, güncellenmesine ve rehberlik hizmetinin sunulmasına ve alan adı başvuru işlemlerinin gerçek zamanlı olarak yapılmasına imkân veren, tüm bu faaliyetlerin güvenli ve iş sürekliliğini sağlayacak şekilde gerçekleştirildiği sistem olan ".tr" ağ bilgi sistemi (TRABİS) BTK tarafından kurulacak ve işletilecek veya belirlenen usul ve esaslar çerçevesinde TRABİS'in üçüncü bir tarafça kurulması ve işletilmesi sağlanacaktır.




Grafik 11. *İnternet alan adlarının tahsisi*

Genişbant internet erişim pazarında halen xDSL hizmetleri önemli bir paya sahiptir ve bu yapı Avrupa Birliği ülkeleri pazar yapısına paralellik göstermektedir. Ancak özellikle ses, görüntü ve veri iletimi açısından güçlü bir platform sağlayan Kablo TV altyapısı kullanıcılarına bu üç hizmeti birlikte/aynı anda ve iyi bir hizmet kalitesi ile alabilme imkânını sunmaktadır. Son dönemde özellikle internet erişim hizmetleri tarifelerine yönelik yapılan kampanyalar ve tarife değişiklikleri, ücretlendirme yönüyle de hizmetleri cazip hale getirmiştir.

## Kayıt Dışı GSM Cihazlarının Kayıt Altına Alma İşlemleri

5392 sayılı Kanun gereğince, yasal yollarla ithal edilmediği ya da elektronik kimlik bilgisi (Seri no-IMEI numarası) kopyalanmış olduğu tespit edilen yaklaşık 20 milyon GSM telefon cihazının kayıt altına alınması ile ilgili mesaj gönderme ve sorgulama süreci 13 Aralık 2005 tarihi itibariyle tamamlanarak, GSM telefon cihazlarının kullanımı ve ticaretiyle ilgili yasal düzenleme konusunda yasa yayınlanmadan önceki cihazların kayıt altına alınması süreci başarılı bir şekilde gerçekleştirilmiştir.

## Kayıp, Çalıntı ve Kaçak GSM Telefon Cihazlarının Hizmet Dışı Bırakılması

Savcılıklardan GSM işletmecilerine bildirilen kayıp ve çalıntı GSM telefon cihazlarının IMEI numaraları kapsamında kara liste oluşturularak 15 Aralık 2005 tarihinden itibaren işletmecilerin kara listede bulunan cihazları hizmet dışı bırakmaları sağlanmıştır. Mobil cihaz kayıt sistemi faaliyete geçinceye kadar her gün kara liste güncellenerek işletmecilere bildirilmiş ve kayıt dışı telefonlarla ilgili olarak 8-12 Aralık 2005 tarihleri arasında GSM işletmecileri tarafından abonelerine kısa mesajlar gönderilmiştir. 22 Aralık 2005 itibarı ile işletmeciler kayıt altına aldıkları cihazlara ilişkin bilgileri Kurumumuza göndermeye başlamışlardır.

## Kişisel Bilgilerin İşlenmesi ve Gizliliğinin Korunması Hakkında Yönetmelik

Telekomünikasyon sektöründe, kişisel bilgilerin işlenmesi ve özel hayatın gizliliğine yönelik temel hakların tam ve etkin olarak korunması amacıyla 2002/58/EC sayılı AB Direktifi baz alınarak, Adalet ve İçişleri Bakanlıkları gibi kurumların münhasır yetkisi içerisinde yer almayan ve telekomünikasyon sektöründe tüketici haklarının korunmasını ilgilendiren hükümleri içeren Kişisel Bilgilerin İşlenmesi ve Gizliliğin Korunması Hakkında Yönetmelik, 6 Şubat 2004 tarihinde 25365 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Yönetmelikle, ağırlıklı olarak tüketicilerin telekomünikasyon hizmetlerinden yararlanırken sahip oldukları gizlilik haklarının korunması hedeflenmiştir. Gizlilik hakkının sağlanması, üçüncü kişilerin haberleşme ve trafik bilgilerine yetkileri olmayan kişi veya kuruluşların erişimlerinin engellenmesi, işletmecilerin yerine getirmekte yükümlü olduğu görev ve sorumlulukların belirlenmesi, Kurum'un bu bilgilere erişim konusunda sahip olacağı yetki ve bu yetkinin sınırları düzenlenmiştir. Ayrıca işletmecilere, kullanıcıların müsaadesi olmaksızın faks, mesaj gibi otomatik arama sistemleri vasıtasıyla siyasi veya pazarlama maksatlı içeriklerin gönderilmesinin engellenmesi yükümlülüğü getirilmiştir.



2006/24 sayılı AB Direktifi'nin yayımlanması ve 5809 sayılı EHK'nın yürürlüğe girmesi ile birlikte Kişisel Verilerin İşlenmesi ve Gizliliğin Korunması Hakkında Yönetmelik çalışmalarına başlanılmış olup, yönetmelikte son aşamaya gelinmiştir. Yönetmeliğin 2010 yılı son çeyreğinde yürürlüğe girmesi beklenmektedir.

## Kriptolu Telsiz Sistemleri Yönetmeliği

2813 sayılı Telsiz Kanunu'na göre kamu kurum ve kuruluşlarının kriptolu telsiz sistemi kurma ve işletmesi ile bu cihazların standartları, imalatı, satışı, ithalatı veya ihracatı için kripto onayının verilmesi, kullanımı, kaydının tutulması, denetlenmesi, kontrolü, bakım ve onarımı, hizmetten çıkarılmasında uygulanacak usul ve esaslar ile yapılacak iş ve işlemlerin belirlenmesine ait "Kriptolu Telsiz Sistemleri Yönetmeliği", Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kuru-

mu koordinatörlüğünde, Milli Güvenlik Kurulu Genel Sekreterliği, Genelkurmay Başkanlığı, Milli Savunma Bakanlığı ve TÜBİTAK-UEKAE temsilcilerinden oluşturulan çalışma grubu tarafından hazırlanarak 6 Mart 2004 tarih ve 25394 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır.

## İşletmecilere Ait Ticari Sırların Korunması İle Kamuoyuna Açıklanabilecek Bilgilerin Yayımlanmasına İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik

İşletmecilere Ait Ticari Sırların Korunması İle Kamuoyuna Açıklanabilecek Bilgilerin Yayımlanmasına İlişkin Usul Ve Esaslar Hakkında Yönetmelik" çalışması kapsamında; Türkiye telekomünikasyon pazarında faaliyet gösteren işletmecilere ait detaylı verilerin kamuoyuyla paylaşılması neticesinde, pazarda şeffaflığın ve tüketicilerin farkındalığının artırılması ve rekabetin geliştirilmesine katkı sağlanması amaçlanmıştır. Bu kapsamda hazırlanan yönetmelik 28.05.2009 tarih ve 27241 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

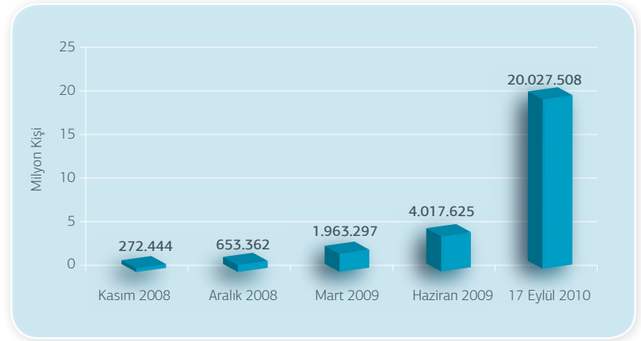
Yönetmelik kapsamında abone sayıları, trafik miktarı, net satış gelirleri, abone sayıları, trafik bilgileri ve net satış gelirlerine göre pazar payları, yapılan yatırım miktarları, personel sayısı ve demografik dağılımı, abone başına gelir, trafik, yatırım ve personel sayısı, işletmeci değiştiren abone sayıları, Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu tarafından önceden belirlenmiş kriterlere göre hesaplanan ve işletmeci şebekelerinden elde edilen hizmet kalitesi ölçütleri (yerleşim yerleri ve/veya il bazında), kapsama alanı değerleri, saha ölçüm sonuçları, elektronik haberleşme hizmet ve altyapısına ilişkin hizmet kalitesi alanında yapılmış Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu düzenlemelerinde yer alan diğer hizmet kalitesi ölçüm sonuçları gibi bilgiler Yönetmelikte belirlenen ilkeler çerçevesinde yayımlanmaya başlanmıştır. Sektörde şeffaflığın artırılması, tüketicilerin doğru bilgiye etkin bir şekilde ulaşabilmesi, uluslararası düzeyde karşılaştırılabilir bilgilere ulaşılabilmesi ve rekabetin gelişime katkıda bulunulabilmesi için Yönetmeliğin yayımlanmış olması önem arz etmektedir.

## Numaralandırma Yönetmeliği

406 sayılı Telgraf ve Telefon Kanunu ile 2813 sayılı Telsiz Kanununa dayanılarak hazırlanan Numaralandırma Yönetmeliği, 26.02.2004 tarih ve 25385 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Numaralandırma Yönetmeliği; telekomünikasyon şebekelerinde kullanılan numaraların ulusal kapsamda planlanması, plana uygun olarak tahsis edilmesi, tahsis edilen numaraların etkin ve verimli kullanımının sağlanması, geri alımı ve benzeri konularda uygulanacak usûl ve esasları kapsamaktadır.

5809 sayılı Elektronik Haberleşme Kanunu uyarınca, Numaralandırma Yönetmeliği'nin hazırlanması çalışmaları yürütülmüş, yapılan çalışmalar neticesinde anılan Yönetmelik 27.06.2009 tarih ve 27271 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

## Numara Taşınabilirliği




Grafik 11. *Toplam Taşıma Sayısı*

Numara Taşınabilirliği Yönetmeliği, 01.02.2007 tarih ve 26421 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Anılan Yönetmelik Hükmü'ne göre, numara taşınabilirliği; abonenin numarasını değiştirmeden hizmet aldığı işletmeciyi, bulunduğu fiziksel konumu ve/veya aldığı hizmetin türünü değiştirebilmesi anlamına gelmektedir. Düzenleme ile abonenin numarasını değiştirmeden hizmet aldığı işletmeciyi değiştirebilmesi olarak tanımlanan işletmeci numara taşınabilirliği düzenlenmektedir. Daha açık ifade ile, halihazırda düzenlenen numara taşınabilirliği uygulaması sayesinde, abone, numarasını değiştirmeden istediği işletmeciden hizmet alabilecektir.

Numara taşınabilirliği düzenlemesi konusundaki ülke uygulamalarında, çağrıların taşınan numaralara doğru bir şekilde yönlendirilmesi için farklı teknolojiler kullanılmaktadır. Bununla beraber, günümüzde en çok kabul edilen yöntem, tüm çağrıların sorgulanması (all call query) yöntemidir. Bu yöntem kapsamında; taşınmış numaralar, bu numaralara ilişkin yönlendirme ve işletmeci bilgileri ile diğer ilgili bilgilerin tutulduğu ve numaranın taşınması sırasında işletmeciler arasında bilgi alışverişinde de kullanılabilen ortak bir referans veri tabanına ihtiyaç duyulmaktadır. Ülkemizde, Merkezi Referans Veri Tabanı (MRVT) olarak adlandırılan söz konusu sistemin kurulumu, 9 Mayıs 2008 tarihi itibariyle tamamlanmıştır. Bu çerçevede işletmeciler, Yönetmeliğin Geçici 1'inci maddesine göre, söz konusu tarihten itibaren 6 ay içerisinde mobil numara taşınabilirliğini, 12 ay içerisinde ise coğrafi numara taşınabilirliği ile coğrafi olmayan numara taşınabilirliğini uygulamaya geçirmekle yükümlüdür. Bu durumda, 9 Kasım 2008'de mobil numara taşınabilirliği ve 9 Mayıs 2009'da coğrafi numara taşınabilirliği ile coğrafi olmayan numara taşınabilirliği ülkemizde uygulamaya geçmesine karar verilmiştir.

5809 sayılı Elektronik Haberleşme Kanunu uyarınca, Numara Taşınabilirliği Yönetmeliği'nin hazırlanması çalışmaları yürütülmüş, yapılan çalışmalar neticesinde güncellenen yönetmelik 2 Temmuz 2009 tarih 27276 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Müteakiben "Numara Taşınabilirliği Uygulama Sürecine İlişkin Usul ve Esaslar"da yeniden ele alınmış ve yapılan çalışmalar neticesinde Numara Taşınabilirliği Uygulama Sürecine İlişkin Usul ve Esaslar" Kurul Kararı ile onaylanarak 9 Eylül 2009 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

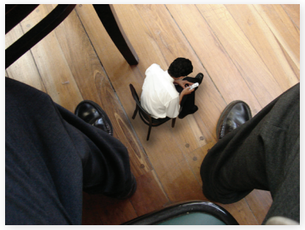
2008 yılı içerisinde başarılı bir şekilde uygulamaya konulan mobil numara taşınabilirliğinin ardından, Numara Taşınabilirliği Yönetmeliği uyarınca coğrafi ve coğrafi olmayan numara taşınabilirliğinin (sabit numara taşınabilirliği) uygulamaya alınabilmesine yönelik olarak 2009 yılı içerisinde önemli çalışmalar yürütülmüştür.

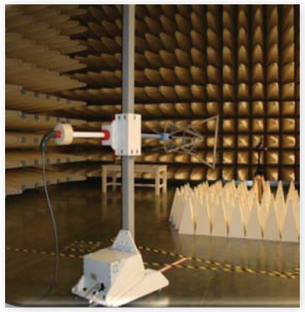
Bu çerçevede, sabit numara taşınabilirliği kapsamında ilgili işletmeciler ile yoğun bir test süreci yaşanmıştır. Testler başarılı bir şekilde tamamlanarak 10 Eylül 2009 tarihinde sabit numara taşınabilirliği uygulamaya geçmiştir. 16 Eylül 2010 itibariyle 19.985.335 adet mobil numara ve 6928 adet sabit numara taşınmıştır.

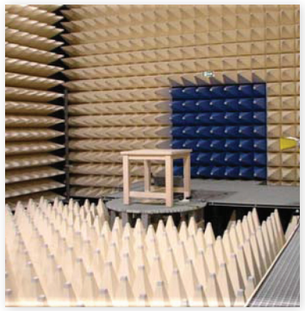
## Piyasa Gözetimi ve Denetimine Dair Yönetmelik

Telekomünikasyon ekipmanlarının piyasaya arzı veya dağıtımı aşamasında veya piyasada iken, ilgili teknik düzenlemelere uygun ve güvenli olup olmadığının gözetimi ve denetimine ilişkin usul ve esaslar ile alınacak önlemleri, piyasa gözetimi ve denetimi konularında, Kurumun görev, yetki ve sorumlulukları ile üretici ve dağıtıcıların yükümlülüklerini belirlemek amacıyla hazırlanan Piyasa Gözetimi ve Denetimine Dair Yönetmelik 19.10.2007 tarih ve 26675 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır.

Yönetmelik, ürünlerin serbest dolaşımının sağlanması ile bugün gümrük kapılarında yapılan denetim ve Kurum tarafından yapılan standartlara uygunluk faaliyetlerinde prosedürlerin sadeleştirilmesi ve aynı zamanda söz konusu ürünlerin piyasada denetimlerini düzenlemektedir. Bu düzenleme ile telsiz ve telekomünikasyon terminal ekipmanlarının ilgili teknik düzenlemelere uygun ve güvenli olup olmadığının gözetimi ve denetimi yapılarak; piyasada sadece güvenli ürünlerin yer almasının sağlanması ve böylece kaçakçılığın önlenmesi amaçlanmaktadır.







## Piyasa Gözetimi Laboratuvarı

Piyasa Gözetimi Laboratuvarı, Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu tarafından piyasa gözetimi faaliyetlerinin yürütülmesinde kullanılmak üzere, Avrupa Birliği Mali İşbirliği Projesi kapsamında Hacettepe Üniversitesi Teknopark Alanı'na kurulmuştur. Toplam 4.8 milyon avro bütçe bedelinin 3.6 milyon avrosu AB tarafından karşılanan Piyasa Gözetimi Laboratuvarı 17 Nisan 2007 tarihinde hizmete başlamış ve 28 Nisan 2008 tarihinde de TÜRKAK (Türk Akreditasyon Kurumu) tarafından akredite edilmiştir.

Piyasa Gözetimi Laboratuvarında, denetim sırasında piyasadan numune olarak alınan telsiz ve telekomünikasyon terminal ekipmanlarının standartlara uygunluğunu ve güvenirliliğini tespit etmeye yönelik test ve ölçümler yapılmaktadır. Piyasa Gözetimi Laboratuvarı'nda yapılan bu test ve ölçümler sonucunda standartlara uygun bulunmayan cihazlar piyasadan toplatılmakta ve söz konusu ürünlerin piyasaya sunulması engellenmektedir. Piyasa Gözetimi Laboratuvarı kapsamında tamamı TÜRKAK tarafından akredite 5 farklı laboratuvar bulunmaktadır. Bunlar EMC Laboratuvarı (Elektromanyetik Uyumluluk), RF Laboratuvarı (Radyo Frekans), LVD Laboratuvarı (Alçak Gerilim Direktifi), SAR Laboratuvarı (Özgül Soğurma Oranı) ve TBR Laboratuvarıdır (Düzenleme İçin Teknik Esaslar).

## Spektrum Yönetimi Uygulamaları

Spektrum yönetiminde şeffaflığın sağlanması, spektrumun etkin ve verimli kullanılması ile telsiz yayınlarının zararlı elektromanyetik etkilerinin önlenmesi amacıyla kurumlar ve özel işletmeler arasında frekansların planlanması, tahsisi, koordinasyonu, Milli Frekans Planı'nın hazırlanmasına yönelik usulleri belirlemek üzere düzenleme çalışmalarının tamamlanmasını müteakip "Spektrum Yönetimi Yönetmeliği" 02.07.2009 tarih ve 27276 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Bu düzenleme ile frekans tahsisleri uluslararası kurallara göre yapılacak, teknolojik yeniliklerin uygulanmasını sağlayacak planlama ile araştırma ve geliştirme faaliyetleri teşvik edilecektir. Milli güvenlik ile kamu düzeni gerekleri, doğal afetler gibi olağanüstü hallerde frekans kullanımlarında değişiklik yapma imkânının yanı sıra Kurum teknolojik gelişmeler ve uluslararası standartlarda yapılacak yeni düzenlemeler çerçevesinde tahsisli frekansları geri alma veya iptal etme yetkisine sahip olacaktır. Devlet güvenlik ve istihbaratında zafiyet olmayacak şekilde TSK ve RTÜK'e tahsis edilen frekans bantlarının bir kısmı veya tamamı geri alınabilecektir.

5809 sayılı Elektronik Haberleşme Kanununun, telsiz kurma ve kullanma izni, telsiz ruhsatnamesi ve kullanıma ilişkin esaslar başlıklı 37'nci maddesinin 1, 2 ve 3 üncü fıkraları uyarınca, telsiz kurma ve kullanma izni ve telsiz ruhsatnamesi verilmesi, izin ve telsiz ruhsatnamesinin süresi, yenilenmesi, değişikliği ve iptali ile ilgili usul ve esaslar ile bu çerçevede öngörülen telsiz cihaz ve sistemlerinin kurulması, kullanılması, nakli, işletme tipinin değiştirilmesi, devri ve hizmet dışı bırakılmasında kullanıcıların tabi olacağı hususları içeren düzenleme çalışmalarının tamamlanmasını müteakip "Telsiz İşlemlerine İlişkin Usul Ve Esaslar Hakkında Yönetmelik" 17.07.2009 tarih ve 27291 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

EHK'nın, 36 ve 37'nci maddeleri kapsamında; frekans tahsisine ihtiyaç duyulmayan özel amaçlar için tahsis edilmiş frekans bantlarında ve çıkış gücünde çalışan, diğer sistemlerde elektromanyetik girişime sebep olmadan ve elektromanyetik girişime açık olarak kullanılan Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu tarafından belirlenen ilgili teknik düzenlemelere uygun telsiz cihaz ve sistemlerinin, herhangi bir telsiz kurma ve kullanma iznine ve telsiz ruhsatnamesine ihtiyaç göstermeksizin kurulması ve kullanılması ile ilgili usul ve esasları belirlemek üzere başlatılan düzenleme çalışmalarının tamamlanmasını müteakip "Özel Telsiz Sistemleri Yönetmeliği", 18.07.2009 tarih ve 27292 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Bu düzenleme ile dar bölge telsiz çağrı (paging) sistemleri, halk bandı (CB) telsiz cihazları, kablosuz ses yayın sistemleri, amatör telsiz istasyonlarının herhangi bir telsiz kurma ve kullanma iznine ve telsiz ruhsatnamesine ihtiyaç göstermeksizin kurulup kullanma imkânı sağlanacaktır. Bu kapsamda ayrıca, işletilmesi için frekans tahsisine ihtiyaç duyulmayan özel amaçlar için tahsis edilmiş frekans bantlarında ve çıkış gücünde çalışan kamu kurum ve kuruluşları ile gerçek ve tüzel kişiler tarafından kullanılacak Kurumca belirlenen teknik düzenlemelere uygun kısa mesafe erişimli alçak güçlü telsiz cihaz ve sistemlerinin yayın özelliklerini, frekans bantlarını, herhangi bir telsiz kurma ve kullanma iznine ve telsiz ruhsatnamesine ihtiyaç göstermeksizin kurulması ve kullanılması ile ilgili usul ve esasları belirleyen "Kısa Mesafe Erişimli Telsiz Cihazları (KET) Yönetmeliği" 20.03.2010 tarih ve 27527 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

'Sayısal Pay' olarak da bilinen ve analog televizyon yayınlarının sayısal yayına geçişiyle birlikte boşalacak olan 790- 862 MHz bandı sayısal yayına geçişten sonra geçerli olmak üzere mobil haberleşme hizmetlerine tahsis edilmiştir.

## TTTE (Telsiz ve Telekomünikasyon Terminal Ekipmanları) Yönetmeliği

İthalat ve imalat rejimindeki uygunluk değerlendirme prosedürlerinin düzenlenmesi ve CE markalaması, telsiz ve telekomünikasyon sektörünün tam serbestliğinin sağlanması, yeni cihazların piyasaya kısa sürede yerleşmesi ve böylece teknolojik gelişmelerinin hızlanması ile telsiz ve telekomünikasyon terminal ekipmanları ve uygunluklarının karşılıklı tanınması konusunda; Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'nin 09.03.1999 tarihli ve 1999/5/EC sayılı Telsiz ve Telekomünikasyon Terminal Ekipmanları (TTTE) (Radio&Telecommunications Terminal Equipment / R&TTE) Direktifi bulunmaktadır.

Avrupa Birliği ile uyum çalışmaları çerçevesinde Ulusal Programda "Malların Serbest Dolaşımı" başlığı altında, bu amaçla yayımlanmış ilgili Avrupa Birliği mevzuatının karşılanması konusunda; Kurum tarafından hazırlanan "Telsiz ve Telekomünikasyon Terminal Ekipmanları Yönetmeliği" 24.03.2007 tarih ve 26472 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır.

## Telsiz ve Telekomünikasyon Terminal Ekipmanları Yönetmeliğinin Atıfta Bulunduğu Standartlara Dair Tebliğ (2009/1)

24.03.2007 tarihli ve 26472 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Telsiz ve Telekomünikasyon Terminal Ekipmanları Yönetmeliği kapsamında Kurumumuz tarafından hazırlanan, uyumlaştırılmış standartlar ile karşılık gelen uyumlaştırılmış ulusal standartların listesini yayımlamak amacıyla hazırlanan "Telsiz ve Telekomünikasyon Terminal Ekipmanları Yönetmeliğinin Atıfta Bulunduğu Standartlara Dair Tebliğ (2007/1)" 18.08.2007 tarih ve 26617 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak, yürürlüğe girmiştir.

Ancak, Elektronik Haberleşme Kanunu doğrultusunda söz konusu Tebliğde ve ekinde yer alan standart listesinin; Avrupa Birliği Resmi Gazete'sinde 04.11.2008 tarihinde yayımlanan güncel uyumlaştırılmış standart listesi ve bu güncellenmiş listede yer alan uyumlaştırılmış standartlara karşılık gelen Türk Standartları Enstitüsü tarafından hazırlanarak yayımlanan ulusal standartlara göre güncellenmesine ihtiyaç duyulmuştur. Bu kapsamda, 5809 sayılı Elektronik Haberleşme Kanunu'na uyarlanan ve güncel standartlar dikkate alınarak hazırlanan "Telsiz ve Telekomünikasyon Terminal Ekipmanları Yönetmeliğinin Atıfta Bulunduğu Standartlara Dair Tebliğ (2009/1)" 25.04.2009 tarih ve 27210 Sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır.

## Telekomünikasyon İletişim Başkanlığı'nın Faaliyete Başlaması

2559 sayılı Polis Vazife ve Selahiyet Kanunu, 2803 sayılı Jandarma Teşkilat Görev ve Yetkileri Kanunu ile 2937 sayılı Devlet İstihbarat Hizmetleri ve Millî İstihbarat Teşkilatı Kanunu'nda değişiklik yapan, 23.07.2005 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren 5397 sayılı yasa ile Kurum bünyesinde Telekomünikasyon İletişim Başkanlığı kurulmuştur. Telekomünikasyon İletişim Başkanlığınca çıkartılan "Telekomünikasyon Yoluyla Yapılan İletişimin Tespiti, Dinlenmesi, Sinyal Bilgilerinin Değerlendirilmesi ve Kayda Alınmasına Dair Usul ve Esaslar ile Telekomünikasyon İletişim Başkanlığının Kuruluş, Görev ve Yetkileri Hakkında Yönetmelik" de 10.11.2006 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Güvenlik ve istihbarat kurumlarımızın yasalarında yazılı istihbari ve Ceza Muhakemesi Kanunu çerçevesinde adli işlemlere ilişkin olarak yetkili ve görevli hâkimlerden alınan kararlar ile gecikmesinde sakınca bulunan hallerde hakim onayına sunulmak üzere verilen yazılı emirler ve Cumhuriyet savcılığı kararları, 23.07.2006 tarihinden itibaren ilgili kurumlarca Telekomünikasyon İletişim Başkanlığı'na gönderilecektir. Böylece telekomünikasyon yoluyla yapılan iletişimin tespiti, dinlenmesi, sinyal bilgilerinin değerlendirilmesi ve kayda alınması ile ilgili faaliyetler Telekomünikasyon İletişim Başkanlığı üzerinden yürütülecektir.

## İnternet İçerik Düzenlemeleri

5651 sayılı "İnternet Ortamında Yapılan Yayınların Düzenlenmesi ve Bu Yayınlar Yoluyla İşlenen Suçlarla Mücadele Edilmesi Hakkında Kanun" 23 Mayıs 2007 tarihinde 26530 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmesiyle bu Kanunun uygulanması görevi de Telekomünikasyon İletişim Başkanlığına verilmiştir.

5651 sayılı Kanunun uygulamasına ilişkin Başbakanlıkça hazırlanan 'İnternet Ortamında Yapılan Yayınların Düzenlenmesine Dair Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik'in 30.11.2007 tarihli ve 26716 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmesiyle, bahse konu düzenlemeler uyarınca (30 Kasım 2007 tarihinden itibaren) internet içerik düzenlemeleri ile ilgili uygulanmalara başlanmıştır.



Söz konusu yasa ile; internet süjeleri (içerik sağlayıcı, yer ve erişim sağlayıcı, toplu kullanım sağlayıcı) ve bu süjelerin hak ve sorumlulukları ilk kez belirlenmiştir.

İnternet ortamında yayınlanan içerik nedeniyle haklarının ihlal edildiğini iddia eden kişilere ilişkin; içeriğin yayından çıkarılmasını sağlama ve cevap hakkı uygulaması usul ve esaslarına "İnternet" özelinde ilk kez yer verilmiştir.

Yasada yazılı katalog suçlar bakımından erişimin engellenmesi usul ve esasları ilk kez düzenlenmiştir.

Konusu suç teşkil eden(ve/veya küçükler için zararlı oyunlar) içerik kapsamında filtreleme usulü ilk kez düzenlenmiştir.

**Yine Bu Temel Düzenlemelerle Bağlantılı Olarak;**

- Erişim ve yer sağlayıcıların faaliyet belgesi almalarına ilişkin usul ve esaslar belirlenmiş, ticari amaçla İnternet toplu kullanım sağlayıcıların (İnternet kafeler vb.) izin belgesi almalarına ilişkin usul ve esaslara yer verilmiş, bunların faaliyetlerinin; çocukların korunması, suçların önlenmesi ve suçluların tespiti yönünde gerçekleşmesini teminen (filtre programı, iç IP logları, kamera sistemi, sabit IP...) denetim usul ve esasları düzenlenmiş, yine suçların önlenmesi ve suçluların tespiti işlevi çerçevesinde İnternet aktörlerinin tutmaları gereken trafik bilgilerine(erişim sağlayıcının, yer sağlayıcının trafik bilgisi tutma yükümlülüğü...) ilişkin düzenlemeler gerçekleşmiş, uluslararası mevzuata paralel olarak bu bilgilerin tutulması usul ve esasları belirlenmiş,
- İnternet ortamındaki yayınlardan kanunda belirtilen katalog suçlara ilişkin olanlarla ilgili şikâyetlerin yapılabileceği İnternet Bilgi İhbar Merkezi kurulmuştur. Kanun'un amacının internet ortamında işlenen belirli suçlar-

la mücadele olduğu bu maddede ve Kanun'un genel gerekçesinde açıkça ifade edilmiştir.

### 5651 sayılı Kanundaki Katalog Suçlarla İlgili İhbarlar İçin 'Bilgi İhbar Merkezi' Kuruldu

5651 sayılı "İnternet Ortamında Yapılan Yayınların Düzenlenmesi ve Bu Yayınlar Yoluyla İşlenen Suçlarla Mücadele Edilmesi Hakkında Kanun" kapsamında Telekomünikasyon İletişim Başkanlığı tarafından belirli suçlarla mücadelede ihbarların alınması için 'Bilgi İhbar Merkezi' kurulmuştur. Kanun'da sayılan, intihara yönlendirme, çocukların cinsel istismarı, uyuşturucu veya uyarıcı madde kullanılmasını kolaylaştırma, sağlık için tehlikeli madde temini, müstehcenlik, fuhuş, kumar oynanması için yer ve imkân sağlama suçları ile 5816 sayılı Atatürk Aleyhine işlenen suçlar hakkında kanunda yer alan suçlarla ilgili olarak ihbarda bulunacaklar, www.ihbarweb.org.tr web sitesinden online olarak; ihbar@ihbarweb.org.tr adresine e-posta göndererek veya 0 312 582 82 82 nolu telefonu arayarak ihbarda bulunabileceklerdir.

### Posta Hizmetleri Kanunu Tasarısı

Bakanlıklardan ve Kuruluşlardan alınan görüşlerin değerlendirilmesi sonucunda, "Posta Hizmetleri Kanun Taslağı" ile "PTT A.Ş. Kanun Taslağı" birleştirilerek "Posta Hizmetleri ile Posta ve Telgraf Teşkilatı Anonim Şirketinin Kuruluş Görev ve Yetkileri Hakkında Kanun Tasarısı" olarak tek bir metin halinde düzenlenmiş ve Bakanlığımızca 03.02.2010 tarihi itibariyle Başbakanlığa sunulmuştur.

Başbakanlık Kanunlar Kararlar Genel Müdürlüğü bünyesinde bulunan ve "Posta Hizmetleri Kanunu Tasarısı" olarak adlandırılan tasarı 19.07.2010 tarihinde Bakanlar Kurulu'na sunulmuştur.




# BİLGİ TEKNOLOJİLERİ VE İLETİŞİM SEKTÖRÜNDE İŞLETMECİ KURULUŞLARIN FAALİYETLERİ

## PTT GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

**Posta, PTT Bank ve Lojistik olmak üzere 3 alanda faaliyet göstermektedir.**

### POSTA ALANINDAKİ HİZMETLER VE GERÇEKLEŞTİRİLEN ÖNEMLİ FAALİYETLER

### Kayıtlı Posta Hizmetlerinin Otomasyonu Projesi

Çağı yakalamak ve gelişmiş posta idarelerinde uygulanan sistemleri ülkemiz postasına adapte edebilmek için 2003 yılında Kayıtlı Posta Hizmetleri Otomasyonu Projesi çalışmalarına başlanmış, ilk defa 2004 yılında 24 merkezde pilot uygulamaya geçilmiştir.

APG, kargo/koli, tebligat ve taahhütlü gönderilerin kabul, sevk ve teslim aşamalarının otomasyon sistemi üzerinden kayıt ve takibinin yapılmasına yönelik olarak başlatılan Kayıtlı Posta Maddeleri Otomasyonu Projesi kapsamında **30 Eylül 2010** tarihi itibariyle **3271'i merkez ve şube, 788'i de acentelik olmak üzere 4.059 işyerinde bu hizmet verilmektedir.**

Yurt içi tüm kayıtlı gönderilerin kabulünden alıcısına teslimine kadar geçen süreç PTT'nin www.ptt.gov.tr adresinden izlenebilmektedir. Buna ilaveten halen **76** ülke posta idaresi ile APG, **80** ülke posta idaresi ile koli ve **44** ülke posta idaresi ile mektup postası gönderileri için bilgi transferi gerçekleştirilmekte olup, bu ülkelere yollanan veya bu ülkelerden gelen kayıtlı gönderilerin de yine internet sayfasında "e-PTT" içeriğinde "Uluslararası Gönderi Takibi" menüsünde bilgi transferi gerçekleştirilen ülkeleri kapsamak üzere gönderilerin yurt dışı hareketlerini, "Kayıtlı Posta Takibi" menüsünde ise yurt içi hareketlerini takip etmek mümkün bulunmaktadır.




Grafik 12. *Yıllar İtibariyle Kayıtlı Posta Otomasyonuna Açık İşyeri Sayısı*

Bu kapsamda, gönderilerin takip ve kontrolünün eşzamanlı olarak gerçekleştirilebilmesi amacıyla SIM kart ile çalışan **3.819** adet el bilgisayarı alımı yapılmıştır. El bilgisayarı ile tüm kayıtlı gönderilerin teslim tarihi, saati, teslim alan bilgileri 'Kayıtlı Posta Maddeleri Otomasyonu'na anında aktarılarak işgücü ve zamandan tasarruf sağlanmıştır.

## Birleşik Posta Projesi (Hybrid Mail)

Proje; alıcılarına ulaştırılmak istenilen hesap ekstreleri, faturalar, bildirimler, broşürler, reklam dokümanı gibi bilgilerin dijital ortamda alınması, baskı dizaynlarının yapılması, alıcı adresinin bulunduğu en yakın baskı merkezine elektronik ortamda iletilmesi, baskı merkezlerince de önceden belirlenmiş olan format ve düzende baskısının yapılarak katlanıp, (istenilir ise içerisine insert eklenmek suretiyle) zarflanarak posta gönderisi haline dönüştürülmesi suretiyle dağıtıcılar kanalıyla alıcısına teslim edilmesinin sağlanması işlemlerini ifade etmektedir.

Söz konusu proje, PTT ile Datateknik Bilgisayar Sistemleri Tic. ve San. A.Ş. arasında 16.07.2009 tarihli Birleşik Posta (Hybrid Mail) Sistemi yazılım ve donanım alımı ve 5 yıl boyunca işletilmesi hizmeti sözleşmesi kapsamında satın alınmıştır. Yüklenici firma tarafından Birleşik Posta Sistemi'nin (Erzurum, İzmir, Mersin, İstanbul, Ankara Baskı Merkezleri) kurulumları yapılmış olup, 31.12.2009 tarihi itibari ile kabulü tamamlanmıştır. Sistem, Ocak 2010 tarihinden itibaren fiilen çalıştırılmaktadır.

23.02.2010 tarihinde Türk Telekom A.Ş ve 13.08.2010 tarihinde TTNET A.Ş. İle imzalanan sözleşmeler uyarınca 5 yıl boyunca adı geçen şirketlerin tüm faturalarının Birleşik Posta (Hybrid Mail) Sistemi üzerinden üretilmesi sağlanacaktır. Şubat ayından itibaren aylık dönem bazında posta çeki ekstreleri ile Mayıs ayından itibaren Türk Telekom A.Ş. müşterilerine ait faturaları içeren gönderiler sistem üzerinden üretilmektedir. Birleşik Posta (Hybrid Mail) Hizmeti kapsamında müşteri portföyünü arttırmak amacıyla, GSM şirketleri ve bankalar ile görüşmeler devam etmektedir.

## İstanbul Posta ve Kargo İşleme Merkezi Projesi

İstanbul Avrupa Yakası Çatalca ilçesi(Hadımköy) Yassıören-Akpınar sanayi bölgesinde bulunan toplam 213.555,41 $m^2$ yüzölçümlü PTT'ye ait arsa üzerine 33.200 $m^2$ PİM Binası, 35.159 $m^2$ KİM Binası inşaatı ile bunlara ilaveten 12.734 $m^2$ atölye, araç bakım ve teshin merkezi olmak üzere toplam 81.093 $m^2$ inşaatın yapımına başlanmıştır. Hadımköy PİM Binasının yapım ihalesi (*işletmeye yönelik konveyör sistemi de dahil olmak üzere*) TOKİ tarafından yapılmış, sözleşmesi 09.10.2009 tarihinde imzalanmış ve 13.10.2009 tarihinde yer teslimi yapılmış olup, işin süresi 400 gün olarak belirlenmiştir. Söz konusu inşaatın iş bitim tarihi 16.11.2010 olup, çatı cephe ve konveyör sistemlerinde yapılan değişikliklerden dolayı iş bitim tarihinin 31.12.2010'a ötelenmesi değerlendirilmekte ve inşaat çalışmaları sürdürülmektedir.



Kargo İşleme Merkezi Binasının ihalesi ise 2010 yılı içerisinde TOKİ tarafından yapılmış ancak ihale iptal edilmiştir. Binanın yeniden ihale çalışmaları devam etmekte olup, TOKİ tarafından tekrar ihaleye çıkılacaktır.

## İstanbul Avrupa Yakası Hadımköy PİM ve KİM Binaları İle Akıllı Konveyör Sistemleri Projesi





PİM'de kurulacak AKS'nin (Akıllı Konveyör Sisteminin) fabrika denetim ve imalat kontrolü Danimarka'da 05-09.07.2010 tarihlerinde yapılmıştır. Akıllı Konveyör Sistemi'nin montajına başlanmış olup çalışmalar devam etmektedir.

PİM' de kurulacak söz konusu Akıllı Konveyör Sistemi saatte 6.000 adet posta torba ve kutularını üzerindeki barkot bilgisinden yararlanarak posta hatları itibarıyla otomatik ayrıma tabii tutacak, ayrıca posta torba ve kutularında ileri teknoloji ürünü röntgen cihazlarıyla (Otomatik X-Ray cihazları) güvenlik kontrolü yapılacaktır.

## Otomatik Mektup Ayrım Sistemi Projesi

PTT'nin tekelinde olan mektup postasının kabulünden teslimine kadar geçen evrelerde en çok zamanı 'ayrım işlemi' tutmaktadır. Artan mektup trafiği, bu iş için daha çok ayrım personeli ve zaman gerektirmekte olup, bu durumun zamanla PTT'nin hizmet kalitesini olumsuz etkilediği görülmüştür. Bu nedenle, gelişmiş Dünya ülkelerinde de kullanılmakta olan ve ileri teknolojinin kullanıldığı, gönderi üzerindeki adres veya posta kodunu okuyarak Grup (il, ilçe, semt gibi) veya Cihet (dağıtıcı dağıtım sorumluluk alanı; cadde, sokak, bina gibi) düzeyinde hızlı ayırım yapan son teknoloji ürünü PC destekli elektro-mekanik sistemlere ihtiyaç duyulmuştur.

PTT'nin ihtiyacına istinaden, en çok trafiği olan İstanbul Avrupa Yakası Posta İşleme ve Dağıtım Başmüdürlüğü'ne (AVPİD) kabul edilen gönderilerin otomatik olarak işleme ve ayrımlarını sağlamak amacıyla son teknoloji entegre otomatik mektup ayırım sistemi ihale yöntemi ile satın alınarak 15.08.2008 tarihinde sözleşmesi imzalanmıştır. Bu proje ile kurulacak sistem; 4 adet birbirinden bağımsız ancak kendi iç üniteleriyle (optic character reader- optik karakter okuyucu ve LSM/letter sorting machine-mektup ayırım makinesi) bütünleşik makinelerden oluşan ve saatte toplam 150 bin adet gönderiyi adres ve/veya posta koduna göre okuyarak cihet bazında 920 göze ayırım yapan nitelikte olacaktır.

İstanbul Avrupa Yakası Hadımköy'de altyapı ve çevre düzenlemesi devam eden yeni Posta İşleme ve Dağıtım binası inşaatının tamamlanmasını müteakiben sistem hizmete başlayacaktır.

## Posta Hatları Optimizasyon Projesi

Posta hatlarının ve sefer tarifelerinin daha verimli bir şekilde yapılandırılması ve işyerlerimizden kabul edilen gönderilerin varış yerlerine en kısa sürede ulaştırılması için en uygun yolun ve alternatif yolların tespit edilmesi gibi amaçlarla 'Posta Hatlarının Optimizasyonu Projesi' adı altında bir program oluşturulmuştur.

Posta sevk yollarının sağlıklı olarak tespit edilmesi, gecikmeli ve hatalı sevk edilenlerin belirlenmesi, aracı merkezlerin posta sevk yollarının tespiti, hatalı uygulamaların tespiti ve önlem alınması, kalite kontrol çalışmalarına veri oluşturması, ulaşım süreleri ve sevk yolları bakımından WEBKPAPG yazılımı-

na veri tabanı oluşturulması gibi hususlarda çözümler üretilmekte ve rapor halinde çıktılar alınmaktadır.

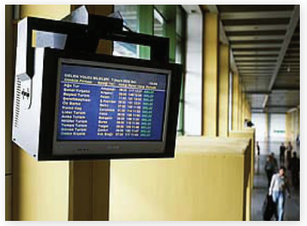
Bu bağlamda, il ve ilçe olmak üzere haftada en az 5 gün düzenli sefer yapılan yaklaşık 1.300 işyeri arasındaki ulaşım süreleri, posta sevk yolları ve her bir işyerinin son kabul saatleri(cut off time)  Optimizasyon Projesi ile belirlenmiştir.

PTT Kargo için yaklaşık 1300 PTT işyeri arasındaki ulaşım süreleri ve sevk yolları ile  lokal işyerleri dahil yaklaşık 2.500 PTT işyerine ait son kabul saatleri WEBKPAPG sistemine girilmiş olup, kargoların kabulü aşamasında müşteriye ön görülen ulaşım süresi ve teslim tarihi bilgisi verilmektedir.




## ATS (Araç Takip Sistemi) Projesi

Bu proje ile, PTT bünyesinde çalışan posta ve diğer amaçlar için kullanılan araçların, GPS ve GSM/GPRS teknolojileri kullanılarak sayısal haritalar üzerinde izlenmesi, takip edilmesi, raporlanması, uzaktan yönetilmesi ve benzeri işleri gerçekleştiren donanım ve yazılımlardan oluşan araç takip ve yönetim sistemi ile, araç takip bilgilerinin (hareket saatlerini, nerede olduklarını ve ortalama varış sürelerini, vb.) monitörlerden izlenilmesi hedeflenmiştir.



Madeni para nakliyatının güvenli olarak sevk edilmesi amacıyla 2004 yılında satın alınan 50 adet ATS cihazı 13.10.2004 tarihinde kiralanan araçlara takılarak kullanılmaya başlanmıştır.

ATS cihazlarının; aracın izlemiş olduğu güzergâh bilgileri, hız raporu, duraklama yapılan yerler raporu, aracın arıza bilgisi, kilometre takip raporu, aracın bulunduğu konumu ve geçmiş konumunun ve aracın güzergah dışına çıkıp çıkmadığının tespiti gibi işletme yönünden faydalarının görülmesi üzerine; ülke genelinde şehir içi ve köy dağıtım, ring v.b. hizmetlerde çalışan araçlara da taktırılması benimsenmiş ve ihtiyaçlar tespit edilerek temini için çalışmalar tamamlanarak 17.06.2010 tarihinde alım ihalesi gerçekleştirilmiş olup 02.08.2010 tarihinde sözleşmesi imzalanmıştır.

Önümüzdeki günlerde taahhüt edilen süre zarfında ülke genelindeki 2.587 araca montajları yapılarak etkin bir şekilde kullanımı sağlanacaktır. Ankara'da montaj ve kurulum çalışmalarına başlanmıştır.

## e-Tebligat ve KEP Projesi

Günümüzde daha yaygın internet ağı ile birlikte, fiziki işlemlerden dijital hizmetlere doğru artan oranda bir yönelim vardır ve dolayısıyla fiziki mektuba karşılık e-posta kullanım oranı artmıştır. PTT de bu değişim süreci içerisinde elektronik hizmetler geliştirip sunarak, teknoloji açısından en ileri gelişmişlik düzeyine ulaşmayı amaçlamaktadır.

Kayıtlı Elektronik Posta (KEP) Projesi, posta hizmetlerinde PTT'nin mevcut teknoloji düzeyini ileri götüren bir projedir. Tarih, saat, dijital tanımlama logosu, içerik doğrulama ve kriptolama özelliklerinin yanı sıra en önemli yapısı 'değiştirilemez' olmasıdır. KEP Projesi kapsamında kullanılan 'zaman damgası', gönderilerin elektronik olarak orijinalliğinin bozulmadığı ve dokümanın değiştirilmediğinin hukuki kanıtı olacaktır. Proje kapsamında kayıtlı elektronik posta hizmetinin yanında e-tebligat, e-fatura ve direkt e-mail(elektronik posta) hizmetleri de verilecektir.

KEP Projesi ile yaygınlaşan elektronik iletişim sisteminin daha güvenli hale gelmesi ve hem resmi hem özel haberleşmeler açısından ileriki zamanlarda hukuki muhalefet yaşanması durumlarına karşılık depo ve arşiv görevi görmesi amaçlanmaktadır.

Projenin yazılım ve donanımını sağlamak üzere 25.06.2009 tarihinde TÜRKSAT A.Ş. ile "Kayıtlı Elektronik Posta Sistemi Kurulumu ve İşletimi" sözleşmesi imzalanmıştır. Donanımların kurulumları Aralık 2009' da tamamlanmıştır.

Ayrıca 03.08.2010 tarihi itibariyle yazılımların test işlemleri de tamamlanmış olup muayene ve kabul öncesi eksiklikler giderilmektedir. Firmadan alınan 08.10.2010 tarihli termin planına göre güvenlik ve yük testleri 25.10.2010 tarihine kadar tamamlanacak olup, güvenlik testlerinin sonucu ile ilişkili olarak 28.10.2010 tarihine kadar risk planı hazırlanacaktır.  Yazılım bedeli **750.000 ABD doları**, Donanım Bedeli **1.364.718,60 ABD doları** olmak üzere projenin toplam bedeli **2.114.718,60 ABD doları**dır.

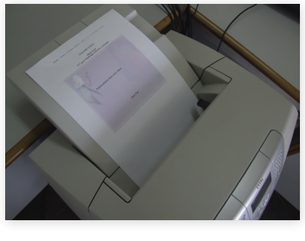
KEP Projesinin en önemli ayaklarından birisi e-Tebligat uygulamasıdır. Başbakanlık e-Devlet Danışma Grubunca kamu hizmetlerinde verimlilik ve etkinliği artırmaya ve bürokratik işlemleri basitleştirmeye yönelik yapılan çalışmalar çerçevesinde 11 adet e-Devlet Projesi önceliklendirilmiş ve e-Tebligat uygulaması bu projelere dahil edilmiştir. Bu kapsamda e-Tebligat uygulaması için Tebligat Kanunu'nda gerekli değişiklik tasarısı hazırlanmış ve TBMM'ye sunulmuştur. Hazırlanan Kanun Tasarısının yasalaşmasıyla Tebligat Kanununda tebliğ çıkarmaya yetkili merciler tarafından elektronik ortamda hazırlanmış olan tebligatların değiştirilemez ve inkâr edilemez bir şekilde elektronik posta yoluyla güvenli bir şekilde alıcılarına iletilmesinin sağlanması için e-Tebligat uygulaması kullanılacaktır. Tek yetkili merci PTT olacaktır.

PTT tarafından gerçekleştirilecek e-Tebligat ve Kayıtlı Elektronik Posta Projesi ile;

Kayıtlı Elektronik Posta ve Elektronik Faturaların kayıt altına alınarak sistemin güvenilirliğinin sağlanması,

- e-Tebligat ve Kayıtlı Elektronik Posta sisteminin tek yetki merkezinden yürütülmesi,
- Tek noktadan yürütülecek çalışmalarla sistem bütünlüğünün sağlanması,
- e-Tebligat'ın hızlı ve güvenilir bir şekilde gönderilmesi,
- Kamu kaynaklarının mükerrer kullanılmasının önlenmesi,
- Birleşik Posta Sistemi ile entegrasyon sağlanması,
- e-Devlet kapısı ile entegrasyon sağlanması amaçlanmaktadır.

## Telgraf Hizmeti



Telgraf hizmetindeki yenilikler sürdürülmekte olup, Telgraf Hizmetleri Yönetmeliği hükümleri doğrultusunda günümüz teknolojisi kullanılarak oluşturulan Telgraf Otomasyon Sistemi'ne vatandaşlarca ilgi gösterilmektedir

PTT işyerlerinden, 141 fonotelgraf servisinden, Fakstel Servisi'nden ve internet üzerinden telgraflar kabul edilmekte, kelime sayım ve ücretlendirilmesi otomatik olarak yapılarak varış yerine sistem vasıtasıyla iletilmektedir. Bu telgrafların teslimine kadar her aşaması bilgisayar ortamında takip edilerek

kayıt altına alınmakta, müşteriler tarafından sistemden sorgulanarak, teslim bilgileri edinilmektedir.

İnternet kullanan müşterilere PTT'nin http://www.ptt.gov.tr kurumsal sayfasından telgraf gönderme imkânı sunulmakta, ücreti sanal POS sistemi aracılığı ile kredi kartından tahsil edilmektedir. PTT tarafından, müşterilerine internet üzerinden telgraf göndermede daha da kolaylık sağlamak amacıyla e-Telgraf Abonelik Hizmeti verilmesine başlanmıştır. Herhangi bir PTT İşyerinde "e-Telgraf Abonelik Sözleşmesi" imzalayarak abone olunması halinde abonenin kimlik tespiti daha önceden yapıldığından sisteme tanımlanmaktadır. e-Telgraf abonelerinin kimlik tespiti yapılmasını gerektiren telgrafları da dahil olmak üzere tüm telgrafları evlerinden veya işyerlerinden PTT işyerlerine gelinmesine gerek kalmadan, internet üzerinden kabul edilerek otomasyon sistemine dahil olması sağlanmakta, ücreti kredi kartından veya posta çeki hesabından tahsil edilebilmektedir. Ayrıca TBMM ve Bakanlıklar tarafından gönderilen telgraflara ait ücretlerin posta çeki hesabından tahsili yönündeki çalışmalar devam etmektedir.




Grafik 13. *Mektup Postası+Telgraf+Tele Post Adet ve Gelir Durumu (2003-2010 Yılları Mukayesesi)*




Grafik 13. *Mektup Postası+Telgraf+Tele Post Adet ve Gelir Durumu (2009-2010 Yılları Mukayesesi)*

## POSTA HİZMETLERİ TOPLAM GÖNDERİ TRAFİĞİ VE GELİRLERİ

Bu kapsamda, 2003 yılında 916 milyon 902 bin adet gönderi karşılığında 493 milyon 142 bin TL gelir elde edilmişken 2009 yılı sonunda 1 milyar 90 milyon 69 bin adet gönderi karşılığında 885 milyon 283 bin TL gelir elde edilmiştir. 2010 yılında ise 1 milyar 52 milyon 802 bin adet gönderi karşılığında 977 milyon 542 bin TL gelir elde edilmesi hedeflenmiştir.

2009 yılı Eylül ayı sonu itibariyle 823 milyon 671 bin adet gönderi karşılığında 644 milyon 573 bin TL gelir elde edilmiş iken 2010 yılı Eylül ayı sonu itibariyle 754 milyon 772 bin adet gönderi karşılığında 690 milyon 841 bin TL gelir elde edilmiştir.

# PTT BANK HİZMETLERİ VE BU ALANDA GERÇEKLEŞTİRİLEN ÖNEMLİ FAALİYETLER

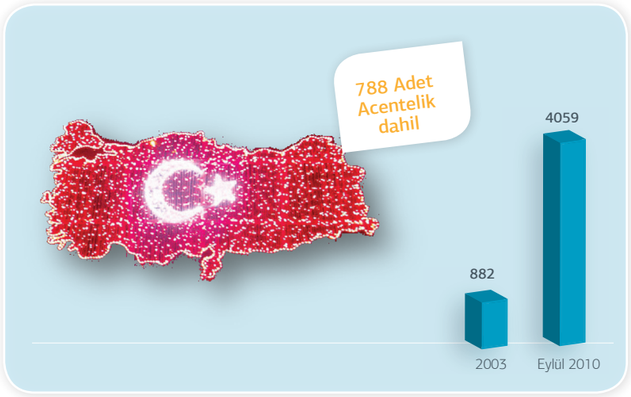
Bankacılık hizmetlerinin daha etkin ve süratli bir şekilde çağın gereklerine uygun olarak sunulmasını teminen uygulamaya koymuş olduğumuz en önemli proje PTT Bank Projesi'dir.

PTT Bank Projesi 3 bölümden oluşmaktadır:

1. PTT İşyerlerinin otomasyon altyapısına kavuşturulması.
2. İş ve işlem çeşitliliğinin arttırılması.
3. PTT İşyerlerinin PTT Bank konseptine uygun şekilde yeniden dizayn edilmesidir.

## Otomasyon Projesi

PTT Genel Müdürlüğü'nce; halkımıza hızlı, güvenli ve kaliteli hizmet sunmak amacıyla 1995 yılında 27 işyerinde başlatılan Gişe Otomasyonu Hizmeti; 2003 yılı sonunda 882, 2004 yılı sonunda 1511, 2005 yılı sonunda 2634, 2006 yılı sonunda 2973, 2007 yılı sonunda 3143, 2008 yılı sonunda **3465 ve 2009 yılı sonunda ise 3767** işyerine ulaşmıştır. Her geçen gün sayısı artan ve **30 Eylül 2010 tarihi itibariyle 3271'i merkez ve şube, 788'i acentelik olmak üzere toplam 4.059'a** ulaşan otomasyona açık işyeri ile halkımıza daha çağdaş ve kaliteli hizmet sunulmaktadır. Otomasyon sistemi sayesinde posta çeki hesaplarına para yatırma veya hesaptan para çekme işlemleri otomasyona açık herhangi bir PTT merkezinden anında on-line olarak gerçekleştirebilmektedir.




Grafik 15. *Otomasyona Açık İşyeri Sayısı*



Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Otomasyonu çerçevesinde yurt dışı havale işlemlerine 14.11.2007 tarihinde başlanmıştır.

## İş ve İşlem Çeşitliliğinin Artırılması.

Otomasyon altyapısını kurmanın tek başına yeterli olmayacağı, bu sistemin etkin bir biçimde kullanılabilmesinin ancak müşteri beklentileri doğrultusunda yapılan iş ve işlem yelpazesinin genişletilmesiyle mümkün olacağı gerçeğinden hareketle, otomasyon sistemimizin yapılan işbirliği protokolleri ile değişik kamu ve özel sektör kuruluşlarının kullanımına açılması çalışmalarına ağırlık verilmiştir.

2002 yılına kadar **7** kurumla işbirliği yapılmış iken 30 Eylül 2010 tarihi itibariyle, **144** kurum ve kuruluş ile **166** ayrı iş ve işlem için protokol imzalanmış olup, PTT ülkemizin tahsilat merkezi olma yolunda emin adımlarla ilerlemektedir.

**PTT Bank hizmetleri kapsamında;**

- Bankalara ait tahsilat işlemleri, (23 Banka)
- Telekom ve GSM şirketlerine ait fatura tahsilatı ve kart satışı, (20 Telekom Şirketi)
- Belediyelere ait su, doğalgaz fatura tahsilatı ve doğalgaz satışı, (45 Belediye)
- Elektrik Dağıtım Şirketlerine ait elektrik fatura tahsilatı (3 Şirket)
- Sosyal Güvenlik ve Sosyal Yardımlaşma Kurumlarına ait ödemeler, (20 Kurum)
- Sigorta şirketlerine ait sigorta poliçe işlemleri, (6 Sigorta Şirketi)
- Muhtelif kurum ve kuruluşlara ait tahsilat ve ürün satış işlemleri, (27 Muhtelif Kuruluş)

müşterilere sunulmaktadır.

| | |
|---|---|
| 2004 | 8 |
| 2005 | 13 |
| 2006 | 200 |
| 2007 | 718 |
| 2008 | 369 |
| 2009 | 351 |
| 2010 | 250 |

**1909**






## PTT Bank Konseptine Uygun İşyeri Modernizasyonu

PTT Genel Müdürlüğü, halkın sürekli yükselen beklentilerine cevap verebilmek ve müşterilerine çağdaş hizmet sunmak amacıyla mevcut hizmetlerine yenilerini eklemeye devam etmektedir. Bu kapsamda çeşitli kurum ve kuruluşlarla görüşmeler sürdürülmektedir. Ülkemizdeki ekonomik gelişmelere paralel olarak 3 Mart 2004 tarihinde PTT Bank hayata geçirilmiş bulunmaktadır. Bu kapsamda birçok banka, kamu ve özel kuruluşlarla işbirliği yapılmış olup, daha da geliştirilmeye çalışılmaktadır.

2004 yılından itibaren PTT işyerlerinin fiziki durumlarının bankacılık konseptine uygun olarak düzenlenmesi çalışmalarına başlanılmış, 2004 yılında 8, 2005 yılında 13, 2006 yılında 200, 2007 yılında 718**,** 2008 yılında 369, **2009 yılında 351, 30 Eylül 2010 tarihi itibariyle 250** olmak üzere toplam **1.909** işyerimizin PTT Bank konseptine uygun olarak düzenlemesi tamamlanarak hizmete açılmış bulunmaktadır.

## PTT Matik Projesi

Bu proje ile nakit tahsilat yapan ve para üstü verebilen, 7 gün 24 saat kesintisiz hizmet sağlayan ATM'ler aracılığıyla, vatandaşlarımızın sıra beklemeksizin fatura tahsilatı, maaş ödemeleri ve Posta Çeki işlemleri ile anlaşma sağlanacak bankalara ait işlemleri yapabilmeleri amaçlanmıştır.

2009 Yılı Yatırım Programı kapsamında 205 adet (171 adet + 34 adet ilave) PTT Matik alımı yapılarak hizmete verilmiştir. 2010 yılında ise 830 adet PTT Matik alınması ve hizmetin yaygınlaştırılması hedeflenmiş olup, 01.07.2010 tarihinde ihalesi yapılmış, 10.08.2010 tarihinde sözleşmesi imzalanmıştır.

## PTT Kart

Finans sektöründe ve diğer gelişmiş dünya ülkelerinin posta idarelerindeki örneklerine uygun olarak, gerçek kişi posta çeki hesap sahipleri adına çıkartılan çipli PTT Kartlar 1 Haziran 2007 tarihinden itibaren kullanılmaya başlanmıştır.

Posta çeki hizmetinin müşterilere çok daha güvenli bir ortamda sunulabilmesi amacıyla devreye alınan PTT Kart sayesinde müşteriler, PTT Matikler üzerinden 7 gün 24 saat hizmet alabilme imkânına kavuşmuştur.

## Sosyal Güvenlik Kurumlarıyla İşbirliği

PTT ile sosyal güvenlik kuruluşları arasında daha önceki yıllarda imzalanan protokoller uyarınca; PTT işyerlerinde ve hak sahiplerinin konutlarında yapılmakta olan emekli maaş ödemeleri sosyal güvenlik kurumlarının tek bir çatı altında toplanması sonucu tek bir protokol hazırlanarak 2010 yılı başında imzalanmıştır. Bu protokol ile daha önceden belirli yaş sınırlamalarına göre yapılmakta olan konutta teslim emekli maaş ödemelerindeki sınırlamalar kaldırılmış, ayrıca SSK emeklilerinin de konutta teslim olarak maaşlarını almaları hükmü getirilerek SSK çalışanlarının prim ödemelerinin de PTT aracılığıyla yapılması, devreye alınan PTT Matik cihazları aracılığıyla da maaş ödemesinin yapılması gibi yenilikler getirilmiştir.

Protokol kapsamında SGK adına SSK, Emekli Sandığı ve Bağ-Kur emekli maaşları, 2022 sayılı Kanuna göre aylık ödemeleri işgörmezlik ödemeleri, yol gideri, gündelik ödemeleri ve şahıs ödemeleri PTT işyerlerinden veya herhangi bir yaş veya başka bir sınırlamaya tabi olmaksızın talep eden hak sahiplerinin konutlarında ödenebilmektedir. Emzirme yardımı, cenaze ödeneği ve cenaze giderleri ise sadece PTT işyerlerinden ödenmektedir.

İş-Kur ile yapılan sözleşme gereğince işsizlik sigorta primi, iş kaybı tazminatı, ücret garanti fonu ödemesi ve kısa çalışma ücreti ödemesi işlemleri de PTT işyerlerinden yapılmaktadır.

Buna ilaveten PTT ile muhtelif il ve ilçe sosyal yardımlaşma ve dayanışma vakıfları arasında imzalanan sözleşmeler doğrultusunda hak sahiplerine ödemeler yapılmaktadır.



**7 Gün 24 Saat Kesintisiz Hizmet**

Hesaba Para Yatırma

Hesaptan Para Çekme

Hesaplar Arası Aktarma

Hesap Bakiyesi Sorgulama

Fatura Tahsilatı

Anlaşmalı Banka İşlemleri

Kontör Yükleme






## Bankalara Destek Hizmeti Verilmesi

PTT Genel Müdürlüğü'nün hizmet türlerinin artırılması, müşterilere çağdaş hizmet sunulması amacıyla başlatılan çalışmalar devam etmektedir. Çeşitli kurum ve kuruluşlarla görüşmeler sürdürülmekte olup, muhtelif kurumlarla da anlaşmalar yapılmaktadır. PTT'ce; **Garanti Bankası, Citibank, Bank Asya, Finansbank, Kuveyt Türk Bank, Denizbank, Fortisbank, Yapı Kredi Bankası, Türk Ekonomi Bankası (TEB), ING Bank, Vakıfbank, Akbank, Şekerbank, İş Bankası, HSBC, Bank Pozitif, Tekstilbank, Türkiye Finans Katılım Bankası, Anadolubank, Halkbank, Aktif Bank, Societe Generale, EurobankTekfen** gibi birçok banka ve finans kuruluşu ile anlaşma yapılarak hizmetlerin geniş kitlelere yayılması ve bankacılık-nakit işlemlerinde pazar payının arttırılması sağlanmıştır. Müşterilere verilecek sağlıklı ve süratli hizmetin geniş kitleler üzerinde meydana getireceği olumlu etki, Posta Çek hizmetinin düşük bedel ile verilmesi ve yaygın teşkilat ağının bankacılık sistemine karşı sağladığı avantajla Ülke genelindeki nakit hareketlerinde pazar payı itibarıyla belirleyici bir konuma gelinmiştir.

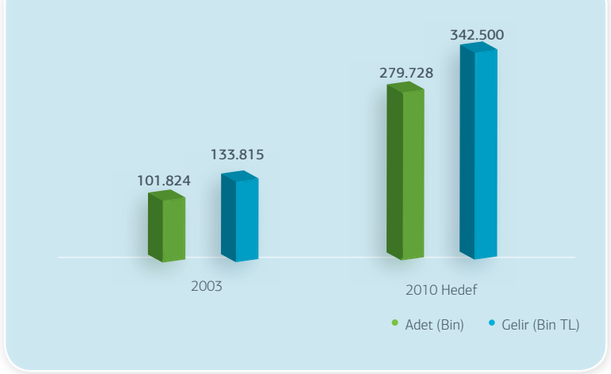



## İnteraktif Posta Çeki Hizmeti (İPÇ)

Posta çeki hesap sahiplerine PTT işyerlerine gitmeden, ev veya işyerlerinde internet üzerinden posta çeki işlemleri yapabilme imkânı veren "İnteraktif Posta Çeki Projesi" 1 Haziran 2006 tarihinde hayata geçirilmiştir.

Bu hizmet ile müşteriler havale, kredi kartı ve fatura tahsilatı, posta çeki hesapları arasında veya diğer banka hesaplarına para aktarma, otomatik ve periyodik ödeme talimatı, bakiye öğrenme gibi işlemleri internet üzerinden yapabilme imkânına sahip olmuştur.

Ayrıca 03.05.2010 tarihinden itibaren Amerikan doları ve avro bazlı posta çeki hesap sahiplerinin de İPÇ üzerinden işlem yapması sağlanmıştır.

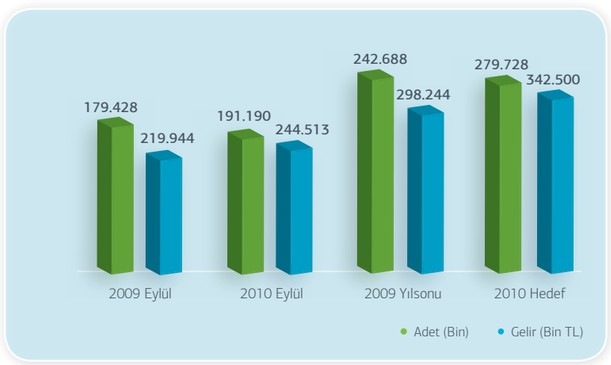



Grafik 16. *Toplam PTT Bank İşlem Adet ve Gelirleri (2003-2010 Yılları Mukayesesi)*

## PTT Bank Toplum İşlem Adet ve Gelirleri

Bu kapsamda, 2003 yılında 101 milyon 824 bin adet işlem karşılığında 133 milyon 815 bin TL gelir elde edilmişken 2009 yılı sonunda 242 milyon 688 bin adet işlem karşılığında 298 milyon 244 bin TL gelir elde edilmiştir. 2010 yılında ise 279 milyon 728 bin adet işlem karşılığında 342 milyon 500 bin TL gelir elde edilmesi hedeflenmiştir.

2009 yılı Eylül ayı sonu itibariyle 179 milyon 428 bin adet işlem karşılığında 219 milyon 944 bin TL. gelir elde edilmiş iken 2010 yılı Eylül ayı sonu itibariyle 191 milyon 190 bin adet işlem karşılığında 244 milyon 513 bin TL gelir elde edilmiştir.




Grafik 17. *Toplam PTT Bank İşlem Adet ve Gelirleri (2009-2010 Yılları Mukayesesi)*

# LOJİSTİK HİZMETLERİ VE BU ALANDA GERÇEKLEŞTİRİLEN FAALİYETLER

## PTT Kargo

PTT, ülke kalkınmasında üzerine düşen görevi en iyi biçimde yapma gayreti ve azmi ile hizmetlerini daha etkin ve verimli bir şekilde yerine getirmek için 02.06.2008 tarihinde PTT Kargo hizmetini hayata geçirmiştir.

Aktarma noktalarında kargolarımızın en seri şekilde iletimini teminen büyük illerimizde toplam 11 adet PTT KARGO İŞLEME MERKEZLERİ'nin yansıra münhasıran kargo kabul ve teslim işi yapan 25 adet Kargo İşleme Şube Şefliği de açılmıştır. PTT Kargo hizmeti tüm işyerlerimizde verilmektedir.

Internet ve telefonla yapılacak müracaatlar karşılanarak gönderici adresinden PTT Kargo kabulü yapılmaktadır. Telefonla yapılacak müracaatları karşılamak üzere tüm illerimizde PTT Kargo 169 servis telefonu kurulmuştur.

50 kg'a kadar kargolar talep halinde gönderici adresinden alınmakta ve alıcı adreslerinde teslim edilmektedir. 50 kg ve üzerinde (kargo başına) kargo göndermek isteyen müşterilerin kargolarını bulunduğu yerin posta hareket noktasına getirmeleri ve posta varış noktasından almaları halinde bunların da kabulü sağlanmaktadır.

81 ilin ulaşım sürelerinde iyileşme sağlanması amacıyla ilave posta hatları kurulmuş olup, tüm işyerlerimiz için belirlenen son kabul saatine kadar postaya verilen kargoların büyük bir bölümü ertesi gün alıcılarına ulaştırılmaktadır.

Adresten gönderi kabulü yapılabilmesi ve gelen gönderilerin de en kısa sürede alıcılarına ulaştırılmasını teminen mevcut personelimize ilave olarak 981 firma elemanı, 361 motosikletli firma elemanı ile 287'si şoförlü ve 459'u filo olmak üzere toplam 746 adet kargoda çalışan araç bulunmaktadır.




Dini Bayramlar ve yılbaşı ile anneler-babalar-sevgililer günü gibi özel günlerden önceki 5 gün içerisinde postaya verilen gönderilere %10 indirim uygulanmaktadır. Toplu gönderi veren ve PTT ile sözleşme imzalayan müşterilere özel tarifeler uygulanmaktadır.

PTT İşyerlerinden postaya verilecek kargo gönderilerinin kabul ücretleri posta çeki hesaplarından ve kredi kartı ile ödenebilmektedir. Teslim veya teslim edilememe bilgilerinin kısa mesaj (SMS) veya e-posta yoluyla göndericilere ücretsiz iletimi sağlanmıştır.

PTT, kargo gönderilerinin ambalajlanmasında kullanılmak üzere 24 farklı tür ve boyutta ambalaj malzemesi seçeneği sunmaktadır. Standart ambalaj malzemeleri müşterilere ücretsiz verilmektedir.

**Bu hizmet kapsamında;**

- Ülke genelinde YTL'den TL'ye geçiş sürecinde Darphane ve Damga Genel Müdürlüğünce bastırılan madeni paraların taşınmasına yönelik ilgili Kurum ile imzalanan sözleşme gereğince 2008 yılında 1627 ton madeni para kargo olarak kabul edilerek taşıması gerçekleştirilmiştir.
- Hizmet kapsamında 2008 yılında 2 milyon 429 bin adet gönderi kabul edilmiş iken, 2009 yılında 10 milyon 894 bin adet gönderinin kabulü yapılmıştır. 2010 Eylül itibariyle, 21 milyon 451 bin adet gönderinin kabulü yapılmıştır.

**2011 yılı ve takip eden yıllarda;**

- Kargo Taşıma Kafesleri,
- Hadımköy KİM Projesi,
- Ana posta hatları ile tali posta hatlarının yeniden düzenlenmesi,
- İl bazlı ayırım bölgesel sevk sistemine 2011 yılı itibariyle geçilmesi,
- KPAPG Programının işletme ihtiyacı ve günün şartlarına göre yeniden düzenlenmesi,
- Kargo İşleme Merkez Müdürleri ile Kargo İşleme Şeflikleri/Şube Şeflikle-rinin yerleşim planlarının oluşturulan standartlara göre düzenlenmesi,
- Kargoların hasar görmesini engellemek amacıyla yeni ambalaj malzemeleri temin edilmesi planlanmaktadır.

## Hacılara Kargo Hizmeti

Ayrıca hacca giden vatandaşlarımızı yük taşıma külfetinden kurtararak hac ibadetini rahat ve huzur içinde yapmalarına yardımcı olmak, muhtemel istismar olaylarını önlemek amacı ile Diyanet İşleri Başkanlığı, Gümrük Müsteşarlığı ve PTT arasında imzalanan protokol çerçevesinde 2008 yılı hac döneminde 1.211 ton ağırlığında, 2009 yılı hac döneminde ise toplam 1.009 ton ağırlığında kargo kabulü yapılarak Türkiye genelinde alıcı adreslerine teslimi sağlanmıştır. 2010 yılında umre döneminde de hacılarımıza aynı hizmet sunulmakta olup, 2010 Mayıs ayı sonu itibariyle (42.211 adet) 938,442 kg kargo kabulü yapılmıştır.

## İç Hat Kargo



Bu proje; havalimanı ve havaalanlarında, tüm kargoların kontrollü bir şekilde alınıp verilmesi, bu işlemlerin en sağlıklı ve düzenli şekilde yapılması ve uçaklarla iç hatlarda taşınan kargoların güvenlik kontrollerinin yapılarak sevke hazır hale getirilmesini içermekte olup, kargo şirketlerine ait gönderilerin ücreti mukabilinde geçişi PTT tarafından sağlanmaktadır. Söz konusu hizmete 23 Ekim 2009 tarihinde başlanmıştır.

## Kargomatik

PTT'nin yeni hizmeti olan ve 28 Nisan 2010 tarihinde hizmete başlatılan Kargomatik (Personelsiz Posta Teslim) Projesi; ilk etapta 28 Nisan 2010 tarihi itibariyle 3 adet Ankara'da 2 adet de İstanbul'da olmak üzere toplam 5 adet cihaz, deneme amaçlı hizmete konulmuştur.




Söz konusu makinelerin kuruluş amacı, kabul esnasında alıcının cep telefonu ve/veya e-mail bilgilerinin alınması şartıyla adreste teslimi sağlanamayan ihbarlı gönderiler ile PTT işyerinde teslim işaretli gönderilerin 7/24 hizmet veren, alıcıların adreslerine en yakın makinelere bırakılması ve müşterilerin bu makinelerden gönderilerini mesai saatleri dışında da kolayca alabilmelerini sağlamaktır. Müşteriler SMS veya e-mail ile kendilerine gönderilen barkod numarası ve şifre ile belirtilen "PTT Kargomatik" cihazından gönderilerini teslim almaktadırlar.

## Kapıdan Kapıya Teslim Servisi (PTT Kargo 169)

Göndericinin elefon veya internet aracılığıyla yaptığı başvuru üzerine bildirilen adreste veya PTT İşyerinde kabul edilip belirlenen süre içerisinde gönderinin alıcısına teslim edilmesi hizmetidir. Bu hizmet bayram ve tatil günleri dahil olmak üzere işyerinin mesailerine göre haftanın 7 günü 07:00-23:00 saatleri arasında verilmekte olup, kabul edilen gönderilerin aynı il dağıtım sahası içerisinde 4 saatte, hizmete açık iller arasında Kuruluşun web sayfasından ilan ettiği sürede alıcılarına teslimi sağlanmaktadır.

Kapıdan Kapıya Teslim Servisi ile; Ankara, İstanbul, İzmir olmak üzere 3 bü-yük ilde hizmet verilirken, 23.10.2004 tarihinde 3, 17.04.2006 tarihinde 20, 05.03.2008 tarihinde ise 6 il daha ilave edilerek **toplam 32 ile yaygınlaş-tırılmıştır**. (Ankara, İstanbul, İzmir, Konya, Kocaeli, Bursa, Adana, Eskişehir, Antalya, Balıkesir, Aydın, Denizli, Manisa, Mersin, K.Maraş, Muğla, Tekirdağ, Erzurum, Trabzon, Zonguldak, Hatay, Samsun, Gaziantep, Isparta, Malatya, Diyarbakır, Afyonkarahisar, Elazığ, Kayseri, Mardin, Sivas, Şanlıurfa)

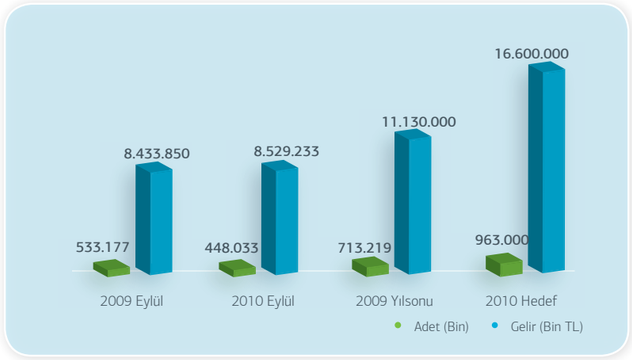
Buna ilaveten, Kapıdan Kapıya Teslim Servisi hizmeti ağının genişletilmesi amacıyla, KKTS'ye açık iller arasındaki ulaşım süreleri de dikkate alınarak gerekli potansiyel ve verimin alınabileceği ilçelerde hizmet veren (Hatay/İskenderun, Mersin/Tarsus, İstanbul Anadolu Yakası/Sultanbeyli, İzmir/Aliağa, Bayındır, Bergama, Çeşme, Dikili, Foça, Kemalpaşa, Menderes, Menemen, Ödemiş, Seferihisar, Tire, Torbalı, Urla, Kocaeli/Gebze ve Gaziantep/Nizip olmak üzere) toplam 19 ilçedeki PTT Merkezlerinde de bu hizmet verilmektedir.

**KKTS hizmeti 32 il ile 19 ilçe arasında karşılıklı olarak verilmekte olup, 02.06.2008 tarihinden itibaren KKTS hizmeti 32 il dışında kalan illerde ise kendi şehir dağıtım sınırları dahilinde olmak üzere tüm illerde uygulanmaya başlanmıştır**.

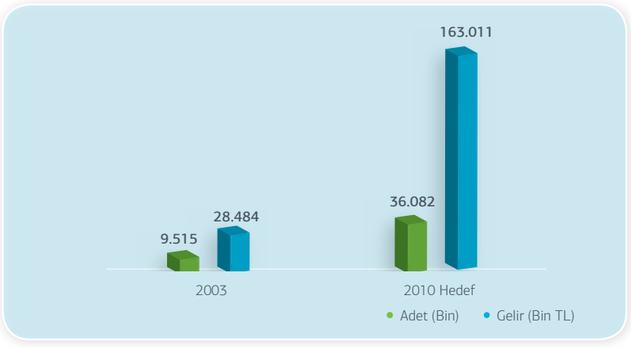
Bu kapsamda, 2003 yılında 9 bin 464 adet gönderi karşılığında 35 bin 191 TL gelir elde edilmişken 2009 yılı sonunda 713 bin 219 adet gönderi karşılığında 11 milyon 130 bin TL gelir elde edilmiştir. 2010 yılında ise 963 bin adet gönderi karşılığında 16 milyon 600 bin TL gelir elde edilmesi hedeflenmiştir.



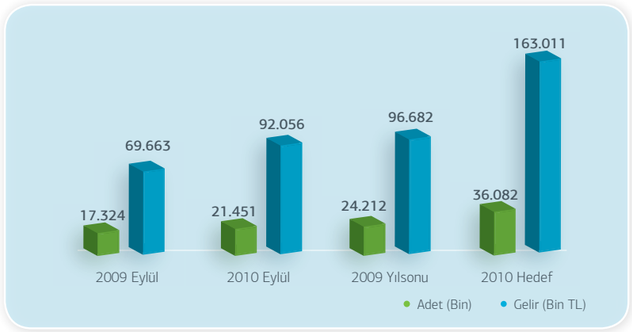

Grafik 18. *Kapıdan Kapıya Teslim Gönderi Adedi ve Geliri (2003-2010 Yılları Mukayesesi)*



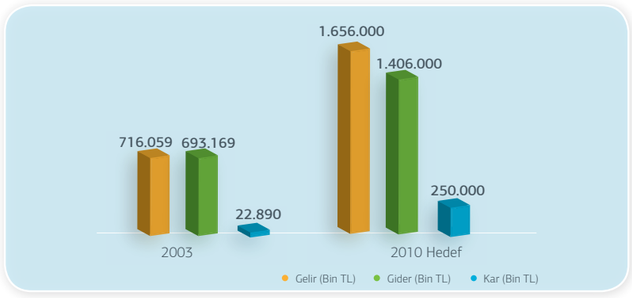

Grafik 19. *Kapıdan Kapıya Teslim Gönderi Adedi ve Geliri (2009-2010 Yılları Mukayesesi)*




Grafik 20. *Toplam Lojistik Gönderi Adet ve Gelirleri (2003-2010 Yılları Mukayesesi)*




Grafik 21. *Toplam Lojistik Gönderi Adet ve Gelirleri (2009-2010 Yılları Mukayesesi)*




Grafik 22. *PTT'nin Mali Durumu (2003-2010 Yılları Mukayesesi)*

2009 yılı Eylül ayı sonu itibariyle 533 bin 177 adet gönderi karşılığında 8 milyon 433 bin 850 TL gelir elde edilmiş iken 2010 yılı Eylül ayı sonu itibariyle 448 bin 33 adet gönderi karşılığında 8 milyon 529 bin 233 TL gelir elde edilmiştir.

## Toplam Lojistik Gönderi Adet ve Gelirleri

Bu kapsamda, 2003 yılında 9 milyon 515 bin adet gönderi karşılığında 28 milyon 484 bin TL gelir elde edilmişken 2009 yılı sonunda 24 milyon 212 bin adet gönderi karşılığında 96 milyon 682 bin TL gelir elde edilmiştir. 2010 yılında ise 36 milyon 82 bin adet gönderi karşılığında 163 milyon 11 bin TL gelir elde edilmesi hedeflenmiştir.

2009 yılı Eylül ayı sonu itibariyle 17 milyon 324 bin adet gönderi karşılığında 69 milyon 663 bin TL gelir elde edilmiş iken 2010 yılı Eylül ayı sonu itibariyle 21 milyon 451 bin adet gönderi karşılığında 92 milyon 56 bin TL gelir elde edilmiştir.

## PTT'nin Mali Durumu

2003 yılında 716 milyon 59 bin TL gelire karşılık 693 milyon 169 bin TL gider ile 22 milyon 890 bin TL kâr eden PTT Genel Müdürlüğü, 2009 yılı sonunda 10 kat artışla 230 milyon 051 bin 077 TL kar elde etmiştir. 2010 yılında 1 milyar 656 milyon TL gelire karşılık 1 milyar 406 milyon TL gider ile 250 milyon TL kâr elde edilmesi hedeflenmiştir.

2009 yılı Eylül ayı sonu itibariyle 976 milyon 406 bin TL gidere karşılık 1 milyar 140 milyon 684 bin TL gelir elde edilerek 164 milyon 278 bin TL kâr elde edilmiş iken 2010 yılı Eylül ayı sonu itibariyle 1 milyar 74 milyon 831 bin TL gidere karşılık 1 milyar 150 milyon 276 bin TL gelir elde edilerek 75 milyon 445 bin TL kâr elde edilmiştir.

## PTT'nin Yıllar İtibariyle Bütçe Planlaması

| Yıllar | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|---|---|---|---|---|
| Gelir | 1.656 | 1.736 | 1.852 | 1.932 |
| Gider | 1.406 | 1.460 | 1.551 | 1.607 |
| Kar | 250 | 276 | 301 | 325 |

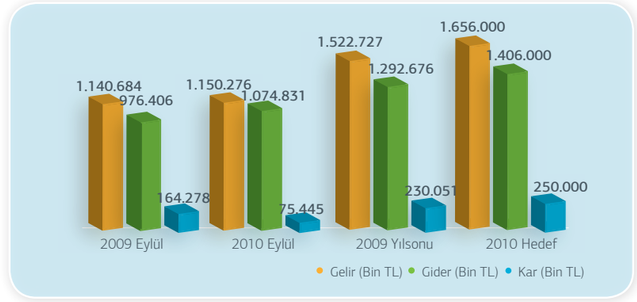
2010 yılında 1 milyar 656 milyon TL gelire karşılık 1 milyar 406 milyon TL gider ile 250 milyon TL kâr,

2011 yılında 1 milyar 736 milyon TL gelire karşılık 1 milyar 460 milyon TL gider ile 276 milyon TL kâr,

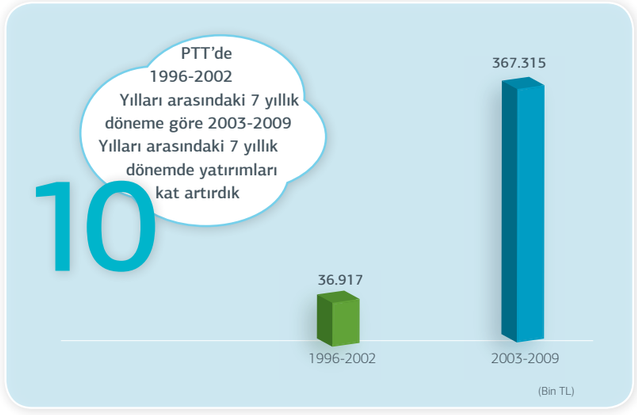
2012 yılında 1 milyar 852 milyon TL gelire karşılık 1 milyar 551 milyon TL gider ile 301 milyon TL kâr,

2013 yılında ise 1 milyar 932 milyon TL gelire karşılık 1 milyar 607 milyon TL gider ile

325 milyon TL kar elde edilmesi hedeflenmektedir.




Grafik 23. *PTT'nin Mali Durumu (2003-2010 Yılları Mukayesesi)*




Grafik 24. *1996-2002 Dönemi ile 2003-2009 Dönemi Yatırım Faaliyetleri*

## 1996-2002 Dönemi İle 2003-2009 Dönemi Yatırım Faaliyetleri

1996-2002 Yılları arasındaki 7 yıllık dönemde 36 milyon 917 bin TL'lik yatırım yapılmış iken,

2003-2009 Yılları arasındaki 7 yıllık dönemde 10 kat artışla 367 milyon 315 bin TL'lik yatırım yapılmıştır.

## 2010 Yılı Yatırım Faaliyetleri

2010 Yılı Yatırım Programı'nda 30 Eylül 2010 tarihi itibariyle 140 milyon TL ödeneğe karşılık 94 milyon 63 bin 321 TL ile % 67,2 oranında gerçekleşme sağlanmıştır.

Ayrıca PTT Genel Müdürlüğünün güçlü bir altyapıya kavuşturulması, hizmetlerinin daha modern, güvenilir ve hızlı verilmesinin sağlanması amacıyla; 2011 yılında PTT'nin Yatırım Programı teklif ödeneği toplam 140 milyon TL olarak öngörülmüştür.

## 2011 Yılı Yatırım Programı Teklifi Dağılım Tablosu

**Buna göre;**

- PTT Hizmet Binaları Projesi'ne 21 milyon 120 bin TL,
- İşyerlerinin PTT Bank Olarak Düzenlenmesi Projesi'ne 14 milyon 20 bin TL,
- PİM ve KİM Binalarının Yapımı ve Modernizasyonu Projesi'ne 41 milyon TL,
- PTT MATİK (GİŞEMATİK) Projesi'ne 35 milyon TL,
- Muhtelif İşler Projesi'ne 28 milyon 860 bin TL

ödenek teklif edilmiştir.

**2010 YILI YATIRIM PROGRAMI GERÇEKLEŞME DURUMU (30 EYLÜL 2010 İtibariyle)**

| | PROJE ADI | PROGRAM ÖDENEĞİ | REVİZE ÖDENEĞİ | GERÇEKLEŞME (NAKDİ) | GERÇEKLEŞME ORANI (NAKDİ) |
|---|---|---|---|---|---|
| HABERLEŞME | PTT HİZMET BİNALARI | 19 905.000 | 13.183.000 | 3.919.000 | % 29,73 |
| | İŞYERLERİNİN PTT BANK OLARAK DÜZENLENMESİ | 7.717.000 | 25.862.000 | 23.173.926 | % 89,61 |
| | POSTA HİZMETLERİNİN MEKANİZASYONU VE MODERNİZASYONU | 10.255.000 | 9.326.000 | 7.303.545 | % 78,31 |
| | BİRLEŞİK POSTA | 36. 000. 000 | 34.590.000 | 34.187.142 | % 98,83 |
| | İSTANBUL POSTA VE KARGO İŞLEME MERKEZİ | 40.000. 000 | 25.000.000 | 2.977.000 | % 11,91 |
| | MUHTELİF İŞLER | 21.073.000 | 27.489.000 | 17.952.708 | % 65.3 |
| | GİŞEMATİK (PTTMATİK) | 5.050.000 | 4.550.000 | 4.550.000 | % 100 |
| | **TOPLAM** | 140.000.000 | 140.000.000 | 94.063.321 | % 67,2 |

**2011 YILI YATIRIM PROGRAMI TEKLİFİ DAĞILIM TABLOSU**

| | PROJE NO | PROJE ADI | PROGRAM ÖDENEĞİ (2011 Yılı Fiyatlarıyla TL) |
|---|---|---|---|
| HABERLEŞME | 1996 E 11 0120 | PTT HİZMET BİNALARI | 21.120.000 |
| | Z007 E 11 0040 | İŞYERLERİNİN PTT BANK OLARAK DÜZENLENMESİ | 14.020.000 |
| | 2009 E 11 0030 | PİM VE KİM BİNALARI YAPIMI VE MODERNİZASYONU | 41.000.000 |
| | 2010 E 11 0020 | PTTMATİK(GİŞEMATİK) | 35.000.000 |
| | 2011 E | MUHTELİF İŞLER | 28.860.000 |
| | **GENEL TOPLAM** | | **140.000.000** |

## Kişisel Pul Projesi



Türk Pulculuğu'nda ve filateli hizmetlerinde bir yenilik yaratmak, PTT'ye gelir sağlamak amacıyla ilk kez 25 Ekim 2005 tarihinde "Kişisel Pul" basımına başlanmıştır. Bu proje ile tüzel kişilerin; kuruluş yıl dönümünü kutlamak, belli bir olayı anmak, ticari bir ürünün tanıtımını yapmak vb. etkinlikler için veya gerçek kişilerin, doğum günü, evlilik yıl dönümü, anneler günü, babalar günü, mezuniyet töreni, hatıra vb. amaçlarla arzu ettikleri fotoğraf, grafik, tasarım gibi objeler PTT'ce pul olarak basılmaktadır.

Kişisel Pul Projesi kapsamında PTT'ce başlangıcından 2010 Eylül ayı sonu itibariyle 1.780 gerçek ve tüzel kişiye 1.505.350 adet kişisel pul basılmış ve toplam 1.749.353,50 TL'lik gelir elde edilmiştir.

## PTT Çağrı Merkezi (444 1 788)

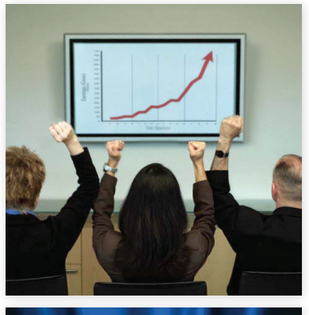
Vatandaşlarımızın PTT ile ilgili herhangi bir konuda bilgi alabilmeleri, posta çeki hesap bakiyeleri ve hesap hareketleri ile kayıtlı gönderi takibini yapabilmeleri, interaktif posta çeki şifre sorunlarının daha kolay çözümlenebilmesi ve PTT ile kolaylıkla irtibata geçebilmelerini teminen "444 1 788 PTT Çağrı Merkezi" 10 Temmuz 2007 tarihinde hizmete sunulmuştur.

PTT Çağrı Merkezi'nde, 7 gün 24 saat kesintisiz hizmet verilmektedir. Müşteri temsilcileri ise pazar günü hariç haftanın altı günü 08.30-20.30 saatleri içinde hizmet vermektedir. 2007 yılı sonuna kadar 159.867 kişi bu hizmetten yararlanmış olup, 2008 yılı sonu itibariyle 544.948 kişi, 2009 yılı sonu itibariyle ise 667.435 kişi, 2010 yılı Eylül ayı sonu itibariyle 670.749 kişi çağrı merkezinden faydalanmıştır.

## Pazar Araştırması ve Analizi Hizmet Alımı Projesi

PTT'nin değişen ve gelişen pazar şartlarına uyum sağlayarak rekabet ortamında en etkin hizmeti/faaliyeti verilebilmesini teminen; operasyonel verimlilik ve teknoloji, pazarlama ve satış ile kurumsal yapılanma ve yönetişim modeli alanlarında, pazar araştırması ve analizini gerçekleştirmek suretiyle PTT'nin ileriye dönük stratejilerinin belirlenmesi amacıyla Pazar Araştırması ve Analizi Hizmet Alımı Projesi'nin gerçekleştirilmesi için Savunma Teknolojileri ve Mühendislik A.Ş. ile 13.08.2008 tarihinde sözleşme imzalanmıştır. Proje ile PTT'nin 2023 yılına kadar olan stratejileri belirlenerek bu doğrultuda Strateji Belgesi ve Eylem Planı hazırlanmış olup, bu süreçte PTT'nin kısa, orta ve uzun vadede gerçekleştirebileceği 16 projeye ait fizibilite raporları hazırlanmıştır. Söz konusu şirket ile proje süreci devam etmektedir.





## Kalite Yönetim Sistemi Çalışmaları

PTT faaliyetlerinin Kalite Yönetim Sistemi kriterlerine uygun bir şekilde yürütülmesine yönelik olarak uygulanması amacıyla yapılan çalışmalar 2005 yılında TS EN ISO 9001: 2000 Kalite Yönetim Sistemi Belgesi'nin alınması ile sonuçlanmıştır.

2005 yılında alınan TS EN ISO 9001:2000 Kalite Yönetim Sistemi Belgesi'nin süresi, 2008 yılında yapılan "Yeniden Belgelendirme Tetkiki" sonucunda 3 yıl süre ile uzatılmıştır.

TS EN ISO 9001: 2008 Kalite Yönetim Sistemi'nin kapsamının genişletilmesi amacıyla pilot bölge olarak seçilen Ankara ve Burdur PTT Başmüdürlükleri'ne Kalite Yönetim Sistemi Belgesi alınmış olup, Ankara ve Burdur PTT Başmüdürlükleri'ne bağlı merkezler, Yalova ve Konya PTT Başmüdürlükleri ile bağlı merkezleri ve Antalya PTT Başmüdürlüğü'nde Kalite Yönetim Sistemi çalışmaları sürdürülmektedir.

PTT'nin kargo ihalelerine katılabilmesi için gerekli olan Hizmet Yeterlilik Belgesi Çalışmaları kapsamında Ankara PTT Başmüdürlüğü Ulus PTT Merkez Müdürlüğü'ne TS 11371: Nakliye Ambarları-Ev Eşyası Nakliyesi Yapanlar-Genel Kurallar Standardı, TS12810: İş yerleri-Posta Tekeli Dışındaki Gönderilerle İlgili Hizmetler İçin-Genel Kurallar Standardı, TS 11595: İş yerleri-Nakliye Hizmetleri-Mal Nakli-Genel Kurallar Standardı Hizmet Yeterlilik Belgeleri alınmıştır.

İstanbul Anadolu ve Avrupa Yakası Başmüdürlükleri'nde seçilen birer merkezde Hizmet Yeterlilik Belgesi çalışmaları başlatılmış olup Samsun, Adana, İzmir, Erzurum PTT Başmüdürlükleri'nde planlamalar doğrultusunda Hizmet Yeterlilik Belgesi çalışmaları devam ettirilecektir.

## PTT Genel Müdürlüğü'nün Uluslararası Başarıları

Merkezi Danimarka'da bulunan EUROGIRO (Avrupa Posta Bankaları ve Çek Merkezleri Bilgisayar Şebekesi), tarafından 07-09 Haziran 2006 tarihleri arasında İsviçre'nin Pfaffikon şehrinde yapılan ve 49 üye ülkenin katıldığı Genel Kullanıcılar Grubu Toplantısı'nda, PTT EUROGIRO yetkililerinin ülkelerin 2005 yılı performanslarını izlemeleri sonucunda 3 dalda başarılı bulunmuştur.

EUROGIRO yetkililerince "Pazarlama ve Kalite" ana başlığı altında **Elektronik Ortamda Nakit Ödeme, Haber İsteme ve İstenen Testlere Zamanında Cevap Verme** olmak üzere 3 dalda başarılı bulunan PTT 2005 yılı performansının değerlendirilmesi sonucunda **"Elektronik Ortamda Nakit Ödeme" konusunda, "YÜKSEK KALİTE" ödülüne layık görülmüştür.**

Ayrıca 13-14 Ekim 2010 tarihlerinde Liechtenstein'da düzenlenen Avrupa Posta İdareleri Birliği (PostEurop) Genel Kurul Toplantısı'nda PTT Genel Müdürlüğü temsilcisi 3 yıllığına Yönetim Kurulu Üyeliğine seçilmiştir.

## İdari Konsey (CA) İle Posta İşletme Konseyine (POC) Üye Seçimi

Üyesi olduğumuz Dünya Posta Birliğince (UPU) her 4 yılda bir düzenlenen ve İsviçre'nin Cenevre kentinde Ağustos 2008 tarihinde yapılmış olan 24. Dünya Posta Birliği Kongresi'nde PTT, Dünya Posta Birliği'nin en önemli iki organı olan 41 üyeli İdari Konsey (CA) ile 40 üyeli Posta İşletme Konseyine (POC) seçilmiştir. PTT üye sıfatıyla 3 genel kurul ile 22 komisyon ve alt çalışma grubu toplantısına katılmıştır. Bu sayede PTT uluslararası posta mevzuatının şekillenmesi ve Dünya Posta Birliği'nin gelecekteki stratejilerinin belirlenmesinde aktif rol oynayabilmektedir.

## 2010 Filateli Forumu – İstanbul

Avrupa Posta İdareleri Birliği (PostEurop) tarafından 2 yılda bir gerçekleştirilen ve en son 19 Eylül 2008 tarihinde Viyana'da yapılan Filateli Forumu'nda, bir sonraki forumun İstanbul'da yapılması kararlaştırılmış olup PostEurop Pul ve Filateli Çalışma Grubu tarafından düzenlenen PostEurop 2010 Filateli Formu **20 Ekim 2010 tarihinde İstanbul'da** yapılmıştır.

**İstanbul 2010 Avrupa Kültür Başkenti** etkinlikleri çerçevesinde; 05-15 Aralık 2010 tarihleri arasında uluslararası nitelikte, Osmanlı pul ve posta tarihi temalı özel koleksiyonların yer aldığı **"Medeniyetler İttifakı Uluslararası Pul Sergisi"** İstanbul'da düzenlenecek olup, 18 Ekim 2010 tarihinde de Türkiye ve İspanya tarafından "Medeniyetler İttifakı" ortak konulu anma pulu çıkarılmıştır.

## Personelin Hizmetiçi Eğitimi

PTT Genel Müdürlüğü faaliyetlerinin etkin ve verimli bir şekilde yürütülmesi, müşteri memnuniyeti, hizmet kalitesinin arttırılması ve personel motivasyonunun sağlanması için personelin mesleki ve kişisel eğitiminin öneminden hareketle;

- 2003 yılında 2.509,
- 2004 yılında 8.033,
- 2005 yılında 9.800,
- 2006 yılında 18.458,
- 2007 yılında 39.049,
- 2008 yılında 50.456,
- 2009 yılında 62.020 kişiyi kapsayan mesleki ve kişisel gelişim konularında eğitim verilmiştir.

2010 yılında 61.000 personelin eğitimi planlanmış olup, 2010 yılı Eylül sonu itibariyle, 21.183 personele işbaşı eğitimi, 33.699 personele kurum dışı eğitim, 2.684 personele eğitim merkezlerinde eğitim verilmiş olup, toplam 57.566 personele hizmet içi eğitim verilmiştir.

Oluşturulan Stratejik Eğitim Planı ve yeni eğitim konsepti çerçevesinde alınan ve uygulanan tedbirlerle;

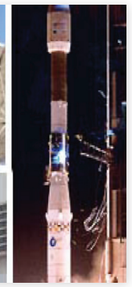
**2003 yılında kişi başına düşen eğitim maliyeti 150 TL iken, 2009 yılında kişi başına düşen maliyet %68 azalarak 48 TL olmuştur.**

# TÜRKSAT

## TÜRKSAT-4A UYDU PROJESİ

Proje için; teknik ve idari şartnameler hazırlanmış ve 2009 Aralık ayında uydu üreticisi firmalara gönderilmiştir. 1 Nisan 2010 tarihinde üretici firmaların tekliflerini teslim etmelerini müteakip, tekliflerin değerlendirme süreci başlamıştır. 15 Haziran 2010 ile 2 Temmuz 2010 tarihleri arasında üretici firmalar ile ilk müzakereler gerçekleştirilmiştir. Müzakereler sonrası Temmuz ayı içinde firmalardan yeni teklifleri alınmış ve firmalarla Eylül ayında başlayan teknik değerlendirme görüşmeleri sonuçlanmış olup, son değerlendirme süreci devam etmektedir.















2013 yılında 42° Doğu boylamında ticari faaliyetlerine başlaması planlanan **TÜRKSAT-4A Uydusu ile:**

- Mevcut uydularımızın kapsam alanında bulunan Avrupa ve Orta Asya'ya ilaveten, Afrika'nın büyük kısmı 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 korunacak,
- İlk defa C Band kapasiteye sahip olacağız.
- Bunlarla birlikte askeri haberleşme ihtiyaçlarının karşılanması hususunda devamlılık sağlanmış olacaktır.

## TÜRKSAT-4B UYDU PROJESİ

Proje için; teknik ve idari şartnameler hazırlanmış ve 2009 Aralık ayında uydu üreticisi firmalara gönderilmiştir. 1 Nisan 2010 tarihinde üretici firmaların tekliflerini teslim etmelerini müteakip, tekliflerin değerlendirme süreci başlamıştır. 15 Haziran 2010 ile 2 Temmuz 2010 tarihleri arasında üretici firmalar ile ilk müzakereler gerçekleştirilmiştir. Müzakereler sonrası Temmuz ayı içinde firmalardan yeni teklifleri alınmış ve firmalarla Eylül ayında başlayan teknik değerlendirme görüşmeleri sonuçlanmış olup, son değerlendirme süreci devam etmektedir.

2013 yılı başında 50° Doğu boylamında ticari faaliyetlerine başlaması planlanan **TÜRKSAT- 4B Uydusu ile;**

- Yurt içi piyasada henüz olgunlaşmamış ya da diğer operatörlerden hizmet alan talep kaynaklarına alternatif kapasite teklif edilebilecek,
- Uydularımıza ilk defa konulacak Ka Band ile yurt içi ve yurt dışına uydu üzerinden uygun maliyetlerle internet hizmeti götürülecek 50° Doğu yörüngemizdeki frekans haklarımızın korunabilmesi sağlanmış olacak,
- İlave Ka Band kapasiteye sahip olunacaktır.





## 2010 Yılı Projeleri

> Yer İstasyonları Modifikasyon ve Otomasyon Projesi kapsamında 3 adet Ku bant ve 1 adet BSS Bant Yer İstasyonu kurulumu tamamlanmış olup 3 tanesi DBS 3 tanesi Ku band olmak üzere toplam 6 adet dijital paket yayın 18.09.2010 tarihinde yeni kurulan antenlere aktarılmıştır. Proje kapsamında modifikasyonuna başlanmış olan 2 adet yer istasyonunun tamamlanması için çalışmalar devam etmektedir.

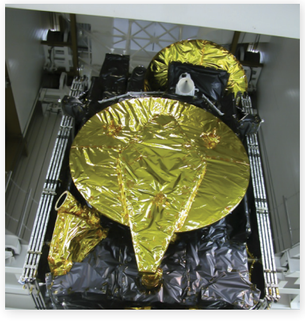


> 2 adet Mobil VIP aracın alımı gerçekleştirilmiş olup araç hareket halindeyken uydu üzerinden internet ve DVB yayınların alışında kullanılacak özel tasarlanmış anten için firmalarla görüşmeler devam etmektedir.

> 3D yayıncılık Projesi ile ilgili içerik temin etme çalışmaları devam etmektedir.

> 2 adet C band Yer İstasyonu kurulumu ve 3 adet C band Yer İstasyonunun Modifikasyonu Projesi devam etmektedir.

> TCR İstasyonlarının Yenilenmesi Projesi'ne başlanmış olup devam etmektedir.



## 2011 Yılı Projeleri

**2011 yılında gerçekleştirilmesi planlanan projeler;**

> Altunizade Headend ve Rf Uplink Sistemleri

> 1 adet BSS band DSNG araç

> TÜRKSAT-4A ve 4B yer istasyonları kurulumu şeklinde sıralanmaktadır.

**2010** yılı Eylül ayı itibariyle Gölbaşı Headend sistemlerinden 65 TV, 24 Radyo, 10 Data servisi; Almanya Headend sisteminden 16 TV ,4 Radyo servisi , Kıbrıs Headend sisteminden 11 TV, 7 Radyo servisi ve İstanbul HE sisteminden 12 TV, 6 radyo olmak üzere toplam 104 TV, 41 Radyo ve 10 adet receiver güncelleme datası iletilmektedir.

# UYDU TASARIM VE ÜRETİM ÇALIŞMALARI

TÜRKSAT A.Ş., Türkiye'nin uydu ve uzay teknolojileri alanında kabiliyetlerini artırma, Türkiye'de uydu tasarımı ve üretimi için gerekli insan kaynağını yetiştirme çalışmalarını sürdürmektedir. Bu kapsamda, uydu ve uzay yol haritası hazırlanarak, 2015 yılında Milli Haberleşme Uydumuzun, uzaya gönderilmesi hedeflenmiştir.

Savunma Sanayi İcra Komitesi'nin kararı uyarınca, Türkiye'de planlanan Uydu Entegrasyon ve Test Merkezi'nin TÜRKSAT A.Ş. 'nin de finansal katkısıyla **Tusaş-Türk Havacılık ve Uzay Sanayii A.Ş. (TAI) Tesisleri'nde kurulmasına karar verilmiştir.**

## AR-GE ve Uydu Tasarım Faaliyetleri

Uydu teknolojileri, ülkemizin teknoloji alanında muasır medeniyetler seviyesine ulaşmasında çok önemli bir yere sahiptir. Dünyada kendi uydularını üretebilen uydu teknolojilerine sahip ülke sayısı çok azdır. Uydu üretimi ülkeler için ulusal bir gurur kaynağı olmakla beraber ülke ekonomileri için ciddi gelir kaynağı, istihdam ve teknoloji üretimi sağlamaktadır.

Uydu üretim sektörüne yeni giren bir ülke olarak pazarda söz sahibi olabilmemiz, ancak en yeni teknolojileri kullanma riskini göze alarak yenilikçi bir uydu tasarımı yapmamız ile mümkün olabilecektir.

AR-GE ve Uydu Tasarım Direktörlüğü bünyesinde ülkemizin beyin gücünü yansıtacak, ileri teknoloji kullanarak rakiplerinin önüne geçecek bir özgün uydu platformu geliştirme çalışmaları başlatılmıştı Belirlenen hedefler doğrultusunda TurkStar özgün haberleşme uydu platformunun ve bu platformu kullanacak olan ilk uydu Peykom-1'in fizibilite çalışmaları yapılmıştır. Planlanan hedefler doğrultusunda Gazi Üniversitesi Teknopark içerisindeki yeni ofis alanlarında tasarım çalışmalarına devam edilmektedir. Ayrıca picosat boyutlarında ön uydu tarasım faaliyetlerine hız verilmiş olup bu konuda fırlatıcı firmalarla görüşmelere devam edilmektedir. 2011 yılının ikinci çeyreğinde ön uydunun fırlatılması planlanmaktadır.

### Uydu Üretim Faaliyetleri

Savunma Sanayi Müsteşarlığının (SSM) önderliğinde, Türkiye›nin kendi uydu ve uzay sistemlerini üretebileceği Uydu Montaj, Entegrasyon ve Test (UMET) Merkezi'nin kurulması amacıyla GÖKTÜRK-1 Projesi kapsamında SSM-TÜRKSAT-TAI ve Türk Hava Kuvvetleri yetkilileri arasında Aralık 2007 tarihinde ortak işbirliği modeli başlatılmıştır.

AR-GE ve Uydu Tasarım Direktörlüğü bünyesindeki personelimiz, TÜRKSAT A.Ş. ve SSM'nin yatırımına ortak olacağı ve TAI A.Ş. kampüsünde kurulacak olan UMET merkezinin kurulum şartnamesinin hazırlanması, ihale takip süreci, sözleşme dosyasının hazırlanması ve ana yüklenici firma ile yapılacak olan sözleşme görüşmelerine katılım konularında TÜRKSAT AŞ. adına teknik ve idari desteğinin yanı sıra bilgi paylaşımı konusunda da önemli katkılarda bulunmuşlardır. GÖKTÜRK-1 Projesi 16.07.2009 tarihinde ana yüklenici firma olan Telespazio S.p.A ile SSM arasında imzalanmıştır. TÜRKSAT A.Ş. ile SSM arasında, UMET merkezinin kullanım ve ticari haklarını içeren protokol imzalanmış ve yürürlüğe girmiş bulunmaktadır.

# KOMÜNİKASYON GÖZLEM MERKEZİ TV WALL SİSTEMİ KURULUMU VE İÇ TASARIM ÇALIŞMALARI



Komünikasyon Gözlem Merkezi'nde kullanılan TV Gözlem Sistemi kanal sayısının artması ile birlikte yetersiz kalmış ve ihtiyaçları karşılayamaz duruma gelmiştir. Bu nedenle uydularımız üzerindeki 250'yi aşkın TV servisinin aynı anda gözleminin yapılması amacıyla TV Gözlem Sistemi değiştirilmiştir. Bu değişime paralel olarak, Komünikasyon Gözlem Merkezi bünyesinde büyük çaplı bir iç dekorasyon çalışması da gerçekleştirilmiştir. Bu sayede eksik olarak belirlenmiş ihtiyaçların karşılanması ve TÜRKSAT'ın dışarıya açılan yüzü olan Komünikasyon Gözlem Merkezi'nin çehresi değişmiştir. Yapılan çalışmalar sonucunda, günümüzün en modern ölçüm sistemleri TÜRKSAT 'a kazandırılmıştır.

Yeni kurulan TV Wall sisteminde şifreli/şifresiz tüm kanalların gösterimi, yayınlara ait teknik parametrelerin kontrolü ve analizi kolaylıkla gerçekleştirilebilmektedir. Bu sayede uydularımızı kullanan TV servislerinin yaşayabilecekleri teknik sorunlara; etkin, kesintisiz ve güvenilir çözümler üretmek daha kolay bir hal almıştır.

### Komünikasyon Gözlem Merkezi Konum Belirleme (Geolocation) ve Carrier Analyzer Sistemi Kurulum Çalışmaları

Komünikasyon Gözlem Merkezinde kullanılan eski ölçüm sistemlerinin, son teknoloji, güvenilir ve daha hızlı ölçüm yapan sistemlerle değişikliği 2010 yılı Ocak ayı içerisinde gerçekleştirilmiştir.

Kurulan sistem ile uydularımız üzerinde zaman zaman rastlanan illegal taşıyıcıların coğrafi konumu belirlenebilmekte ve dolayısıyla illegal taşıyıcı kaynaklı problemlerin çözümü kolaylaşmaktadır. Ayrıca carrier under carrier ölçüm yöntemi ile herhangi bir taşıyıcı transmisyonu kesilmeden altındaki noise bölgesi de incelenebilmektedir. Yeni kurulan bu sistem sayesinde uydu yayınları daha etkin bir şekilde takip edilebilmekte ve uydu haberleşmesinde kontrol ile denetleme faaliyetlerinin kalitesi yükselmiştir.

# e-Devlet KAPISI




e-Devlet Kapısı portalına yeni hizmetlerin eklenmesi ve portalın kaliteli, güvenli ve kesintisiz hizmet vermesi için çalışmalar devam etmektedir. Kayıtlı kullanıcı sayısı 450.000 'i geçmiş olan e-Devlet Kapısı portalında toplam **194** adet hizmet **26** kurumun işbirliği ile sunulmaktadır. Entegre olan kurumlar aşağıdaki gibidir:

- Adalet Bakanlığı
- Başbakanlık
- Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu
- Cumhurbaşkanlığı
- Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı
- Denizcilik Müsteşarlığı
- Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü
- Dış Ticaret Müsteşarlığı
- Emniyet Genel Müdürlüğü
- Gelir İdaresi Başkanlığı
- İçişleri Bakanlığı
- İŞKUR
- KOSGEB
- Maliye Bakanlığı
- Milli Savunma Bakanlığı
- Milli Eğitim Bakanlığı
- Nüfus Vatandaşlık İşleri Genel Müdürlüğü
- PTT
- Sağlık Bakanlığı
- Sanayi ve Ticaret Bakanlığı
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
- Sosyal Güvenlik Kurumu
- TBMM Başkanlığı
- TCDD
- T.C. Merkez Bankası
- Ulaştırma Bakanlığı

www.turkiye.gov.tr, bu hizmetler arasında, Sürücü Belgesi Ceza Puanı Sorgulama, Araç Sorgulama, Mahkeme Dava Dosyası Sorgulama ve Sevk Edilecek Eğitim Merkezi Sorgulama gibi yüksek kullanım oranları olan hizmetlere de ev sahipliği yapmaktadır.

2009 yılı içerisinde www.turkiye.gov.tr'nin tasarımında değişiklikler yapılmış, portala yeni özellikler eklenmiş ve yeni konsept çalışmasıyla tasarımın erişilebilirliği arttırılmıştır. www.turkiye.gov.tr engelli kullanıcıların rahatça kullanabileceği hale getirilmiştir. Yeni tasarım çalışmasının yanı sıra, portala yeni özellikler de eklenmiştir; vatandaşların kendi bilgilerini görüp, kendi tercihlerine göre özelleştirme etkinliklerinden faydalanabilecekleri "Benim Sayfam"

bu eklemelerin başında gelmektedir. “Benim Sayfam”ın yanı sıra, yabancı ziyaretçiler için İngilizce sayfalar açılmıştır.

e-Devlet Kapısı’ndan sunulan hizmetler cep telefonları üzerinden erişilebilir hale gelmiştir: java tabanlı mobil devlet uygulaması ve wap.turkiye.gov.tr kullanıma açılmıştır. Bunların yanı sıra, kamu.turkiye.gov.tr ve belediye.turkiye.gov.tr gibi portallarden kurumlara özel hizmet sunumu yapılmaktadır. Ek olarak, kurumdan kuruma güvenli ağ bağlantıları, tekil oturum ve e-İmza hizmetleri sunulmaktadır. e-Ödeme, e-Vergi, e-Mesaj ve e-Belge gibi projeler hayata geçirilmiş olup, bu projelerin yaygınlaştırılması için çalışmalar devam etmektedir.




# e-İÇİŞLERİ PROJESİ

Bakanlığın birimleri ile görev alanına giren tüm kurum ve kuruluşlara, gerçek ve tüzel kişilere yönelik, zaman içinde tümüyle elektronik ortamda iş yapmaya uygun bir e-İçişleri (e-Bakanlık) Plâtformu oluşturulması ve bu plâtform üzerinde çalışacak Bilgi Sistemlerine, Bakanlık mevcut sistemlerinin entegre edilmesi ile e-Devlet uygulamaları kapsamında Bakanlık dışı kurum ve kuruluşlarla güvenli veri alışverişi yapabilecek konuma getirilmesini amaçlayan proje 2010 yılı Nisan ayı itibariyle kullanıma açılmıştır.

# ORMAN GENEL MÜDÜRLÜĞÜ ORMAN BİLGİ SİSTEMİ ORBİS FİZİBİLİTE ETÜDÜ PROJESİ

Orman Genel Müdürlüğü’ nün (OGM) merkez ve taşra birimlerine ait tüm iş süreçlerinin elektronik ortamda entegre şekilde çalıştığı bir dönüşüm projesi olan ORBİS’in Devlet Planlama Teşkilatından (DPT) bütçe sağlanarak yapılabilmesi için fizibilite etüdünün tamamlanması gerekliliğine binaen 20.04.2010 tarihinde OGM ile TÜRKSAT arasında Etüd Danışmanlığı Protokolü imzalanmıştır. Söz konusu fizibilite raporu tamamlanarak Kuruma teslim edilmiştir. Bunun yanında 25 bölge müdürlüğünün network kablolamaları ve ağ anahtarlarının kurulması işi ise devam etmektedir.

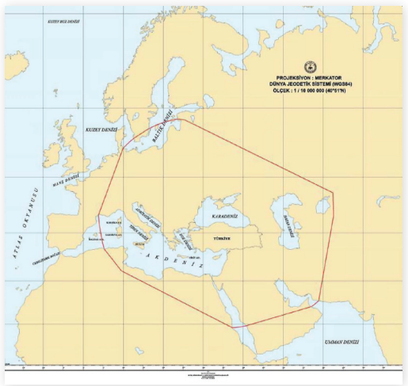
# T.C. BAYINDIRLIK VE İSKÂN BAKANLIĞI TAPU VE KADASTRO GENEL MÜDÜRLÜĞÜ TAKBİS PROJESİ

2009 Aralık ayında imzalanan protokol ile birlikte Kurum’da ön çalışmalara başlanmış, 2010 yılı Mayıs ayında da sözleşme imzalanmıştır. Bu kapsamda mevcut yazılımların bakımı ve geliştirilmesi, aynı zamanda donanım altyapısının iyileştirilmesi yapılmaktadır. Tapu ve Kadastro Genel Müdürlüğü’nde kurulu bulunan sistemlerin güvenlik analizi çalışmaları tamamlanmıştır. Kurumda uygulanması planlanan kadastro çözümü ile ilgili planlama ve analiz çalışmaları tamamlanmış ve uygulama geliştirme faaliyetlerine başlanmıştır. Mevcut sistemin merkezde ve kurulu bulunan taşra teşkilatında donanım olarak bakımı ve onarımı için de çalışmalara başlanmıştır. Sözleşmenin bir diğer hizmet kalemi olan Veri Yedekleme için çalışmalar tamamlanmış, alınan hizmetin performansının artırılması çalışması ise devam etmektedir.

# T.C. ÇALIŞMA VE SOSYAL GÜVENLİK BAKANLIĞI ELEKTRONİK DOKÜMAN YÖNETİM SİSTEMİ PROJESİ

Elektronik Doküman Yönetim Sistemi (EDYS) Projesi’nde, merkezde eğitimlere devam edilmekte olup taşra teşkilatında ise 22.10.2010 tarihi itibariyle 7 ilde eğitimler tamamlanarak uygulamaya başlanmıştır.

# UZUN MESAFELİ GEMİ TANIMLAMA VE TAKİP SİSTEMİ



**(LRIT-Long Range Identification And Tracking)**

LRIT, üye ülkelere kendi bayraklarını taşıyan ve kıyı şeridinde hareket eden ya da kendi sınırları içerisindeki bir limana girmeye çalışan gemilerin konum raporlarına ulaşmalarını sağlayan bir denizcilik etki alanı bilinci (MDA) girişimidir. LRIT; sistemi kullanacak olan ülkelere güvenlik, çevre ve arama kurtarma alanlarında birçok fayda sağlayacaktır.

LRIT sistemi 2009 yılı içinde Suriye'ye satılmıştır. Dünyada kendi imkânları ile bu sistemi geliştiren ilk 11 ülke arasında yer alan ülkemizin LRIT sistemi 2010 Mart ayı içinde Bütünleştirme (Integration) Testleri tamamlayarak canlı ortamda çalışmaya başlamıştır. İşletim süreci devam etmektedir.

# DİJİTAL KABLO YAYINCILIK HİZMETİ (TELEDÜNYA)

Kasım 2008'de TELEDÜNYA markasıyla 58 adet TV kanalıyla hizmet verilmeye başlanan dijital kablo yayınları, çok kısa bir sürede kablo altyapısının bulunduğu 21 ilin (İstanbul, Ankara, İzmir, Adana, Antalya, Bursa, Kayseri, Gaziantep, Kocaeli, Eskişehir, Mersin, Balıkesir, Konya, Denizli, Edirne, Erzurum, Samsun, Tekirdağ, Yalova, Manisa ve Zonguldak) tamamında abonelere ulaştırılmıştır. Eylül 2010 itibariyle farklı içeriğe (HD, Sinema, Ulusal, Haber, Muhtelif, Spor, Müzik, Çocuk, Tematik, Yaşam, Alışveriş ve Yerel) sahip 117 adet TV kanalı ve 8 adet Radyo kanalının yer aldığı TELEDÜNYA yayın portföyü geliştirilerek yayınlanan kanal sayısının artırılmasına devam edilecektir.

# KABLO TV VE İNTERAKTİF HİZMETLER

Kablo şebekesi, TÜRKSAT tarafından sunulan ve aynı kablo altyapısı üzerinden Kablo TV ve İnteraktif hizmetleri sunan bir platformdur. Adana, Ankara, Antalya, Balıkesir, Bursa, Denizli, Edirne, Eskişehir, Erzurum, Gaziantep, İstanbul, İzmir, Kayseri, Kocaeli, Konya, Manisa, Mersin, Samsun, Tekirdağ, Yalova, Zonguldak olmak üzere 21 ilde hizmet verilmektedir.

**Kablo TV:** Çok sayıda radyo ve TV yayınının ve interaktif (ek) hizmetlerin fiber optik kablo, koaksiyel kablo ve benzeri bir fiziki ortam üzerinden evlerdeki alıcılara kadar ulaştıran çok kanallı sistemdir. 30.09.2010 tarihi itibariyle Analog Kablo TV abone sayısı 1.193.656'dır.

**Sayısal (Digital) Yayın:** Kablo TV Şebekesi üzerinden abonelere iletilen sayısal TV, radyo kanalları ve interaktif hizmetlerin sunulduğu platformdur. 2008 yılı son çeyreğinde sistem yatırımları tamamlanmış ve dijital yayıncılığa geçilmiştir. Dijital (Sayısal) Kablo TV hizmeti TELEDÜNYA ismiyle abonelere sunulmakta olup 30.09.2010 tarihi itibariyle Teledünya abone sayısı 170.271'dir. Ayrıca TELEDÜNYA temel pakete ilave olarak müşteri memnuniyetinin ve abone sayısının artırılması amacıyla sinema paketlerinin de abonelere sunulmasına başlanmıştır. 30.09.2010 tarihi itibariyle Sinema Paketi toplam abone sayısı 73.229'dur.

**Kablo İnternet:** Kablo TV Şebekesi üzerinden kablo modem kullanılarak sağlanan genişband internet erişim sistemidir. Kablo internet hizmeti Uydunet ismiyle abonelere sunulmakta olup 30.09.2010 tarihi itibariyle TELEDÜNYA abone sayısı218.891'dir.

**Güvenli ve Temiz İnternet:** Uydunet müşterilerine sunulan güvenli ve temiz internet hizmeti, 2010 yılında yapılan çalışmalar neticesinde Kablo TV altyapısı bulunan tüm bölgelerde verilmeye başlanmıştır.

**Altyapının Yüksek Hızlı İnternet Hizmetlerine ve Yeni İlave edilecek Hizmetlere Hazır Hale Getirilmesi:** Yüksek hızda internet hizmetinin verilebilmesi için 2009 yılında başlayan çalışmalara 2010 yılında devam edilmiştir. Bu kapsamda yapılan yatırımlarla İstanbul, Ankara, İzmir, Konya, Bursa, Antalya, Denizli, Eskişehir, Gaziantep, Kocaeli ve Adana olmak üzere 11 bölgede mevcut internet altyapısı sistemleri, yüksek hızda internet erişimine imkân sağlayan Docsis 3.0 standardını desteleyen bir yapıya kavuşturulmuştur.

2008 yılında başlanılan şebeke yenileme çalışmalarının ilk aşamalarını oluşturan aktif sistemlerin yenilenmesi tamamlanmıştır. 2010 yılında pasif sistemlerin yenilenmesi çalışmalarına başlanılmış olup, çalışmalar tamamlandıktan sonra ileri yön kapasitesi 521 MHz'den 777 MHz'e çıkarılmış olacaktır. Bu bağlamda, ortalama kapasite artışı % 50 oranında olacaktır. Bununla birlikte ilave edilen sistemler ve kullanılan yeni teknolojiler ile abone başına düşen Downstream ve Upstream internet kapasitesi büyük oranda artırılmıştır.

# SAYISAL TV PAKET YAYINCILIK HİZMETLERİ

2009 yılı içerisinde Gölbaşı Kampüsü'ne ikinci bir Headend kurulumu sağlanmıştır. Gölbaşı Kampüsümüz'den iletilen yayın sayısı 55 TV, 24 Radyo, 7 Data servisine ulaşmıştır. Gölbaşı dışında Almanya'da da TÜRKSAT teknik ekibi tarafından bir Headend kurulmuş ve işletilmeye başlanmıştır. 2009 yılı

itibariyle Almanya Headend 12 TV, 5 Radyo servisi vermekte olup. Kıbrıs'ta ise hem Headend hemde RF Uplink sistemi kurulumu TÜRKSAT teknik ekibince gerçekleştirilerek tüm Kıbrıs yayınlarının tek paket olarak TÜRKSAT uyduları üzerinden iletilmesi sağlanmıştır. Kıbrıs Headend üzerinden 9 TV, 2 Radyo servisi verilmeye başlanmıştır. TÜRKSAT paket yayın sayısının artması ile yayın kalitesinin yükseltilmesi ve müşteri sorunlarına ilişkin daha bilimsel raporlama yapılabilmesi amacıyla tam profesyonel MPEG analizör sistemi kurulmuştur. Bu sistem üzerinden Gölbaşı' ndan iletilen 5 paket, Kıbrıs ve Almanya paketlerinin Real-time analizi ve arıza kayıtları tutulmaya başlanmıştır.

# VSAT HİZMETLERİ

### Milli Eğitim Bakanlığı Kırsal Alan Okullarına Uydu Üzerinden İnternet (VSAT) Projesi

Milli Eğitim Bakanlığı ile Ulaştırma Bakanlığı arasında gerçekleştirilen protokol kapsamında yürütülen "Kırsal Alan Köy Okulları İnternet Projesi" için, Geniş Bant Uydu Erişim Teknolojisi (TÜRKSAT VSAT) ile internet altyapısının kurulumu çalışması olarak, 2008 yılı Ocak ayında TÜRKSAT A.Ş. ile Yüklenici arasında sözleşme imzalanmıştır. Nisan 2008'de MEB Ballıkpınar Eğitim tesislerine VSAT HUB Merkezi kurulmuş olup, 2008 sonu itibari ile Genişbant Uydu Erişim Teknolojisi ile 4.917 adet köy okuluna internet altyapı kurulumu tamamlanmıştır.

### Türkiye Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı VSAT Projesi



TÜRKSAT A.Ş. ile Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı arasında 25.05.2010 tarihinde imzalanan sözleşme kapsamında; 70 farklı yerden alınan deprem sinyalleri VSAT sistemi üzerinden Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı'nın Ankara Merkezi'ne iletilmektedir.

### Sabit Uplink/Dowlink Hizmetleri

Ulusal ve uluslararası birçok TV ve radyo yayının "Statistical Multiplexing (**istatiksel çoklama**)" yöntemiyle paket yapılarak uyduya iletilmesi amacıyla, 2008 yılında Ankara ve İstanbul'da 3 sabit Uplink Merkezi kurulmuştur. 27 Ekim 2008 günü televizyon kanallarının TÜRKSAT 3A üzerinden yeni frekanslarında yayına başlamasıyla birlikte televizyon kanallarının paket yayın olarak TÜRKSAT 3A uydusuna çıkışları da sağlanmıştır. TÜRKSAT, yapılan bu proje ile TV ve radyo yayınlarının uplink/downlink hizmetlerini, günümüz standartlarına uygun en gelişmiş sistemlerle ve tam yedekli olarak, kaliteli ve kesintisiz şekilde sağlamaktadır.

### Bilgi Sistemleri Yedekleme Merkezi

Kamu kurumlarının bilgi sistemlerinin yedeklenmesi amacıyla TÜRKSAT A.Ş. bünyesinde bir Bilgi Sistemleri Yedekleme Merkezi kurulmuştur. Kamu kurumlarının bilgi sistemlerinin yedekliliği yönündeki çalışmalara başlanmıştır.

# COĞRAFİ BİLGİ TEKNOLOJİLERİ

2007 yılında imzalanan Uydu Görüntüleri Distribütörlük Anlaşması'nı takiben 2008 yılında TÜRKSAT bünyesinde kurulmuş olan Coğrafi Bilgi Teknolojileri Direktörlüğü bünyesinde, 2008-2010 yılları arasında TÜRKSAT Globe markası ile coğrafi bilgi ürün ve hizmetleri sunulmuştur. Bu hizmetler kapsamında, kamu kurumları, yerel yönetimler (mahalli idareler ve belediyeler) ve özel sektör için 76 adet Uzaktan Algılama (Görüntü Temini ve Görüntü İşleme) Projesi gerçekleştirilmiştir. Ulusal düzeydeki Coğrafi Bilgi Sistemi Projeleri arasında Türkiye Ulusal Coğrafi Bilgi Altyapısı-Fizibilite Etüdü Projesi, TÜRKSAT Maps-API Projesi, Altyapı Yönetim Sistemi Projesi, Ulaştırma Bakanlığı e-Devlet Coğrafi Bilgi Kapısı Projesi, Kamu Taşıt ve Filo Yönetim Sistemi Projesi sayılabilir. e-Devlet ve Uydu Projelerinde olduğu gibi, TÜRKSAT Globe ürün ve hizmetlerinde de, öncelikle Orta-Doğu ve Orta-Asya, sonra Kafkasya, Balkanlar ve Afrika pazarındaki projelere destek verilmesi hedeflenmektedir.

### Coğrafi Bilgi Portali

2010 yılı Eylül ayında Türksat Globe coğrafi bilgi portali hizmete açılmış olup, bu kapsamda uydu görüntülerinin ve sayısal haritaların internet üzerinden satışı ile kamu kurum ve kuruluşlarının abonelik statüsü ile uydu görüntülerinden faydalanma imkânı getirilmiştir.

### Türksat Araç Takip ve Filo Yönetimi Sistemi

Özellikle kamu taşıtlarının etkin yönetimini sağlamaya dönük olarak, Türksat Araç Takip ve Filo Yönetimi Sistemi Projesi 2010 yılı Ocak ayından itibaren hem kamu, hem de özel araçların kullanımına sunulmuştur.

# BÜTÇE

## ULAŞTIRMA BAKANLIĞI 2011 YILI BÜTÇE ÖDENEKLERİ (Merkez)

| | 2010 | 2011 | Artış Oranı % | 2012 | 2013 |
|---|---|---|---|---|---|
| **Personel Giderleri** | 60.239.000 | 63.788.000 | 5,89 | 69.054.000 | 74.284.000 |
| **Sosyal Güvenlik Kurumlarına Devlet Primi Giderleri** | 11.563.000 | 12.947.000 | 11,97 | 13.992.000 | 14.925.000 |
| **Mal ve Hizmet Alım Giderleri** | 10.644.000 | 19.761.000 | 85,65 | 20.808.000 | 21.807.000 |
| **Cari Transferler** | 74.306.000 | 1.942.044.000 | 2.513,58 | 2.298.959.000 | 2.712.668.000 |
| **Sermaye Giderleri** | 1.568.150.000 | 1.668.440.000 | 6,40 | 2.017.700.000 | 2.178.800.000 |
| **Sermaye Transferleri** | 68.000.000 | 2.817.830.000 | 4.043,87 | 3.335.456.600 | 3.978.672.000 |
| **TOPLAM** | 1.792.902.000 | 6.524.810.000 | 263,92 | 7.755.969.600 | 8.981.156.000 |

## KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ 2011 YILI BÜTÇE ÖDENEKLERİ

| | 2010 | 2011 | Artış Oranı % | 2012 | 2013 |
|---|---|---|---|---|---|
| **Personel Giderleri** | 777.692.000 | 758.367.000 | -2,48 | 820.880.000 | 882.958.000 |
| **Sosyal Güvenlik Kurumlarına Devlet Primi Giderleri** | 138.336.000 | 155.305.000 | 12,27 | 167.824.000 | 178.986.000 |
| **Mal ve Hizmet Alım Giderleri** | 999.383.000 | 1.293.022.000 | 29,38 | 1.361.552.000 | 1.426.907.000 |
| **Cari Transferler** | 640.000 | 4.688.000 | 632,50 | 4.722.600 | 4.756.000 |
| **Sermaye Giderleri** | 3.073.000.000 | 3.300.000.000 | 7,39 | 4.108.448.000 | 5.075.179.000 |
| **Sermaye Transferleri** | 0 | 0 | 0,00 | | |
| **TOPLAM** | 4.989.051.000 | 5.511.382.000 | 10,47 | 6.463.426.600 | 7.568.786.000 |

## BİLGİ TEKNOLOJİLERİ VE İLETİŞİM KURUMU 2011 YILI BÜTÇE ÖDENEKLERİ

| | 2010 | 2011 | Artış Oranı % | 2012 | 2013 |
|---|---|---|---|---|---|
| **Personel Giderleri** | 49.444.469 | 55.630.000 | 12,51 | 60.044.000 | 64.697.000 |
| **Sosyal Güvenlik Kurumlarına Devlet Primi Giderleri** | 6.724.349 | 4.109.000 | -38,89 | 4.413.000 | 4.760.000 |
| **Mal ve Hizmet Alım Giderleri** | 59.891.182 | 64.429.000 | 7,58 | 69.352.000 | 74.262.000 |
| **Cari Transferler** | 1.208.550.000 | 1.041.550.000 | -13,82 | 1.192.962.000 | 1.281.350.000 |
| **Sermaye Giderleri** | 93.620.000 | 117.562.000 | 25,57 | 30.455.000 | 486.000 |
| **Sermaye Transferleri** | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 |
| **TOPLAM** | 1.418.230.000 | 1.283.280.000 | -9,52 | 1.357.226.000 | 1.425.555.000 |

## SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ 2011 YILI BÜTÇE ÖDENEKLERİ

| | 2010 | 2011 | Artış Oranı % | 2012 | 2013 |
|---|---|---|---|---|---|
| **Personel Giderleri** | 4.425.000 | 5.379.000 | 21,56 | 5.826.000 | 6.269.000 |
| **Sosyal Güvenlik Kurumlarına Devlet Primi Giderleri** | 625.000 | 724.000 | 15,84 | 783.000 | 836.000 |
| **Mal ve Hizmet Alım Giderleri** | 5.932.000 | 5.976.000 | 0,74 | 6.293.000 | 6.595.000 |
| **Cari Transferler** | 1.028.000 | 1.029.000 | 0,10 | 1.066.000 | 1.100.000 |
| **Sermaye Giderleri** | 4.000.000 | 600.000 | -85,00 | 1.000.000 | 1.000.000 |
| **Sermaye Transferleri** | 0 | | | 0 | 0 |
| **TOPLAM** | 16.010.000 | 13.708.000 | -14,38 | 14.968.000 | 15.800.000 |

# DENİZCİLİK MÜSTEŞARLIĞI 2011 YILI BÜTÇE ÖDENEKLERİ

| | 2010 | 2011 | Artış Oranı % | 2012 | 2013 |
|---|---|---|---|---|---|
| **Personel Giderleri** | 39.839.000 | 45.868.000 | 15,13 | 49.654.000 | 53.413.000 |
| **Sosyal Güvenlik Kurumlarına Devlet Primi Giderleri** | 6.167.000 | 7.096.000 | 15,06 | 7.669.000 | 8.180.000 |
| **Mal ve Hizmet Alım Giderleri** | 4.943.000 | 5.800.000 | 17,34 | 6.107.000 | 6.400.000 |
| **Cari Transferler** | 935.000 | 946.000 | 1,18 | 970.000 | 1.000.000 |
| **Sermaye Giderleri** | 31.625.000 | 50.000.000 | 58,10 | 55.000.000 | 60.000.000 |
| **Sermaye Transferleri** | 0 | 0 | 0,00 | 0 | 0 |
| **TOPLAM** | 83.509.000 | 109.710.000 | 31,38 | 119.400.000 | 128.993.000 |

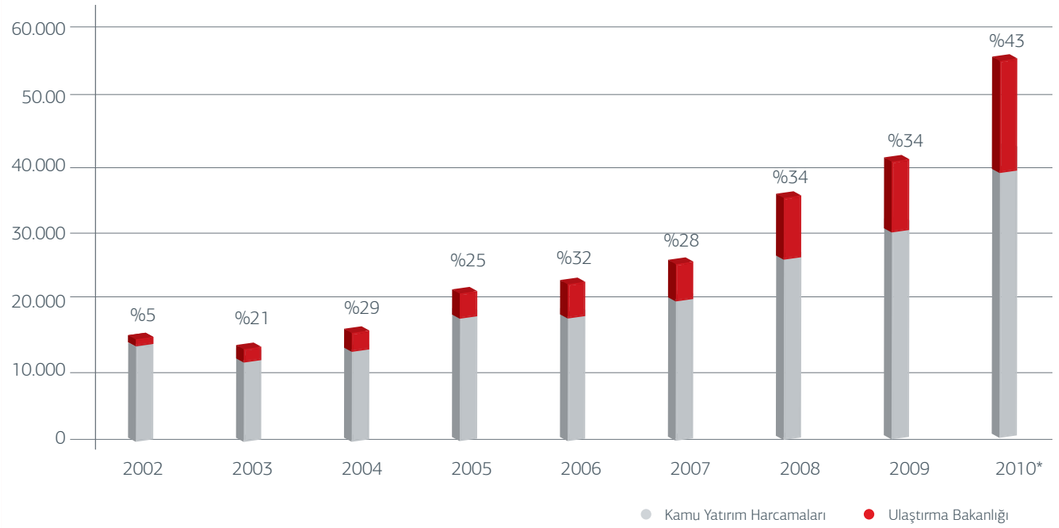
# 2011 YILI BÜTÇESİNİN KURULUŞLARIMIZ İTİBARİYLE BÜTÇE BÜYÜKLÜKLERİ

**1.000 TL**

| | YATIRIM (Sermaye ve Cari Transferleri) | DİĞER GİDERLER (Personel, Mal Hizmet Alımı, Cari) | TOPLAM BÜTÇE |
|---|---|---|---|
| **Ulaştırma Bakanlığı** | 1.668.440 | 4.856.370 | 6.524.810 |
| **Denizcilik Müsteşarlığı** | 50.000 | 69.710 | 119.710 |
| **Karayolları Genel Müdürlüğü** | 3.300.000 | 2.211.382 | 5.511.382 |
| **Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü** | 600 | 13.108 | 13.708 |
| **Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu** | 117.562 | 1.165.718 | 1.283.280 |

Ulaştırma Bakanlığı Bütçesinin, Cari Transfer ve Sermaye Transfer tertiplerinde yer alan, toplam 4.676.382.000 TL'nin Hazine yardımı olarak Karayolları Genel Müdürlüğü Bütçesine aktarılacaktır.

# TOPLAM KAMU YATIRIM HARCAMALARI İÇİNDEKİ ULAŞTIRMA BAKANLIĞI YATIRIMLARININ PAYI




**Milyon TL**

| | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | *2010 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **KAMU YATIRIM HARCAMALARI (Mahalli İdareler Hariç)** | 13.263 | 11.154 | 12.403 | 17.222 | 17.306 | 20.180 | 26.351 | 30.266 | 38.684 |
| **ULAŞTIRMA BAKANLIĞI** | 619 | 2.371 | 3.570 | 4.342 | 5.612 | 5.749 | 9.015 | 10.432 | 16.761 |

***2010 YIL SONU TAHMİNİ**

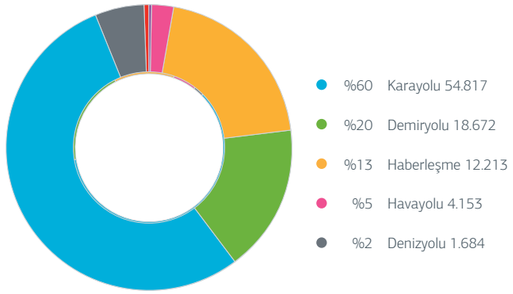
**Bütçe Rakamları (Gerçekleşme) Cari Fiyatlarla verilmiş, 2003 (dahil) yılından itibaren Karayolları dahil edilmiştir**

## *ULAŞIM ve İLETİŞİM SEKTÖRÜN'DE*

## *8 YILDA YAKLAŞIK 92 MİLYAR YATIRIM YAPILDI*



## TOPLAM YATIRIMLARIN SEKTÖREL DAĞILIMI (2003- 2010)



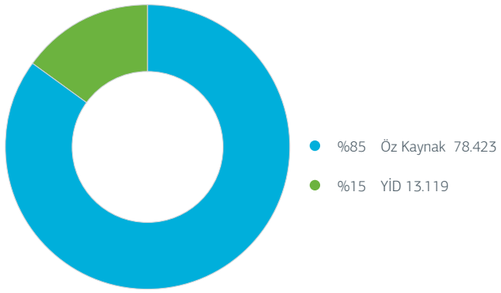

**~92 MİLYAR TL**

*2010 yılına eskale edilmiştir,

*Türksat ve Türk Telekom toplama dahil edilmiştir.

*Karayolları 2003 den itibaren dahil edilmiştir.

## TOPLAM YATIRIMLARIN SEKTÖREL DAĞILIMI (2003- 2010)




**~92 MİLYAR TL**

*2010 yılına eskale edilmiştir,

*TÜRKSAT ve Türk Telekom toplama dahil edilmiştir.

*Karayolları 2003 den itibaren dahil edilmiştir.

## BAKANLIĞIMIZ PROJE STOĞU

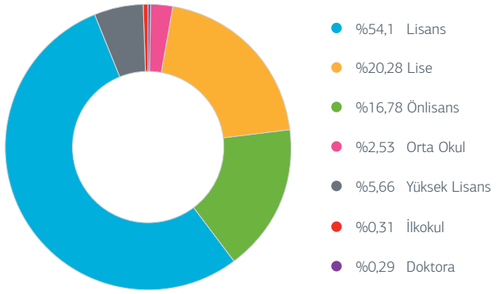
| SEKTÖRLER | KARAYOLU | DEMİRYOLU | HAVAYOLU | DENİZYOLU | HABERLEŞME | TOPLAM (Milyon TL) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| PROJE SAYISI (ADET) | 234 | 54 | 43 | 53 | 24 | 408 |
| TOPLAM PROJE TUT. | 64.656 | 30.036 | 1.926 | 1.144 | 1.367 | 99.129 |
| PROJE TUT. HARCAN AN KISMI | 47.627 | 9.422 | 916 | 378 | 732 | 59.075 |
| KALAN PROJE TUTARI | 17.029 | 20.614 | 1.010 | 766 | 635 | 40.054 |

# PERSONEL

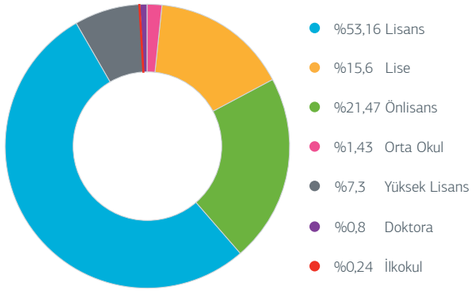
## YILLAR İTİBARİYLE BAKANLIĞIMIZDA ÇALIŞAN PERSONEL TABLOSU

| | Memur | İşçi | Sözleşmeli | Toplam | 2013 |
|---|---|---|---|---|---|
| **31.12.2002** | 1160 | 1101 | 36 | 2297 | 53.413.000 |
| **31.12.2003** | 1105 | 1048 | 31 | 2184 | 8.180.000 |
| **31.12.2004** | 1109 | 1018 | 33 | 2160 | 6.400.000 |
| **31.12.2005** | 1082 | 848 | 62 | 1992 | 1.000.000 |
| **31.12.2006** | 1142 | 777 | 17 | 1936 | 60.000.000 |
| **31.12.2007** | 1148 | 701 | 19 | 1868 | 0 |
| **31.12.2008** | 1115 | 611 | 16 | 1742 | 128.993.000 |
| **31.12.2009** | 1211 | 569 | 17 | 1797 | |
| **31.10.2010** | 1272 | 544 | 17 | 1833 | |

## BAKANLIĞIMIZ PERSONELİNİN ÖĞRENİM DURUMLARININ DAĞINIMI 31.12.2002




## BAKANLIĞIMIZ PERSONELİNİN ÖĞRENİM DURUMLARININ DAĞINIMI 31.10.2010



# ULAŞTIRMA BAKANLIĞI
# 2003-2010 YILLARI ARASI EĞİTİM FAALİYETLERİ

| EĞİTİM FAALİYETİNİN ADI | KATILIMCI SAYISI | YILI |
|---|---|---|
| Bilgisayar Eğitimi | 355 | 2003 ve 2010 yılları arası |
| AUTOCAD Eğitimi | 30 | 2003 ve 2007 |
| Yabancı Dil Eğitimi | 193 | 2003 ve 2010 yılları arası |
| AB Temel Eğitimi | 34 | 2003 ve 2010 yılları arası |
| AB Uzmanlık Eğitimi | 20 | 2004 ve 2010 yılları arası |
| Kıyı ve Liman Mühendisliği Eğitimi | 20 | 2007 |
| Personel Mevzuatı Eğitimi | 94 | 2004 ve 2008 |
| Arşiv Mevzuatı Eğitimi | 90 | 2004 ve 2006 |
| Bilgi Edinme Kanunu Eğitimi | 30 | 2004 |
| Sivil Savunma Eğitimleri | 227 | 2005 ve 2008 |
| Kamu İhale Mevzuatı Eğitimi | 33 | 2005 ve 2009 |
| Performans Bütçe Eğitimi | 45 | 2008 |
| Sekreterlik Eğitimi | 77 | 2003 ve 2004 |
| Aday Memurluk Eğitimi | 348 | 2003 ve 2010 yılları arası |
| Görevde Yükselme Eğitimi | 121 | 2003 |
| Ayniyat Muhasebesi Eğitimi | 62 | 2003 ve 2005 |
| Kurum Kültürü Eğitimi | 144 | 2008 ve 2009 |
| Analitik Bütçe Eğitimi | 119 | 2004 ve 2005 |

| EĞİTİM FAALİYETİNİN ADI | KAT.SAYISI | YILI |
|---|---|---|
| Kişisel Gelişim Eğitimleri | 435 | 2004 ve 2009 yılları arası |
| Yazışma Kuralları Eğitimi | 321 | 2004 ve 2010 yılları arası |
| İlkyardım Eğitimi | 152 | 2004 ve 2008 |
| Toplam Kalite Yönetimi Eğitimi | 74 | 2004 |
| Taşınır Mal Yönetmeliği Eğitimi | 90 | 2008 |
| İnsan Hakları Eğitimi | 90 | 2005 |
| Protokol Kuralları Semineri | 530 | 2006 ve 2008 |
| Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanunu Eğitimi | 88 | 2006 ve 2009 |
| Atatürk İlkeleri ve Inkılapları Konferansı | 80 | 2006 |
| Eğiticilerin Eğitimi | 30 | 2006 |
| Kara Ulaştırması Mevzuatı Eğitimi | 2177 | 2006 ve 2010 yılları arası |
| Kara Taşımacılığı  Otomasyon Eğitimi | 350 | 2006 ve 2007 |
| Stratejik Planlama Eğitimi | 100 | 2007 |
| Kamu Yönetimi Yüksek Lisans Eğitimi | 2 | 2008 ve 2009 |
| Sosyal Güvenlik Mevzuatı Eğitimi | 60 | 2009 |
| Etik Kültürü Seminerleri | 258 | 2009 |
| Etik Kültürü Konferansı | 217 | 2008 ve 2010 yılları arası |
| İç Kontrol Sistemi Eğitimi | 38 | 2009 |
| Özel Güvenlik Görevlileri Eğitimi | 42 | 2007 ve 2009 |
| Ulaşım ve İletişim Sektörleri Seminerleri | 405 | 2010 |
| Bilgi Erişim Güvenliği Eğitimi | 300 | 2010 |
| Proje ve Değişim Yönetimi Eğitimi | 41 | 2010 |
| TOPLAM | 7922 | |

# ULUSLARARASI İLİŞKİLER

## İKİLİ VE ÇOK TARAFLI ULUSLARARASI FAALİYETLER (1 Ocak-1 Kasım 2010)

Bakanlığımız 2010 yılının başından bu tarihe kadar ülkemiz dış politikası ve uluslararası menfaatlerine uygun bir şekilde bir dizi ikili ve çok taraflı uluslararası faaliyet gerçekleştirmiştir:

1. **Yılbaşından bu yana 27'si Türkiye'de ve 20'si yurtdışında olmak üzere toplam 47 üst düzey ikili görüşmede bulunulmuştur.**
2. **Yine bu yıl içerisinde bakanlığımızda 14 büyükelçi ziyareti gerçekleştirilmiştir.**
3. **Çok taraflı ilişkiler kapsamında ise Türkiye'de 12, yurtdışında 13 olmak üzere toplam 25 toplantı ve komisyon çalışması gerçekleştirilmiştir.**

Bakanlığımız 2010 yılında 2 uluslararası organizasyona ev sahipliği yapmıştır.

Ülkemiz Haziran 2009 itibariyle Güneydoğu Avrupa İşbirliği Süreci (GDAÜ) Dönem Başkanlığını devralmıştır. Bu kapsamda; GDAÜ Ulaştırma Bakanları ve Ulaştırma Uzmanlar Grubu toplantıları Bakanlığımızın ev sahipliğinde 10-11 Mart 2010 tarihlerinde İzmir'de gerçekleştirilmiştir.

Sekiz Balkan ülkesinden (Arnavutluk, Bosna Hersek, Bulgaristan, Hırvatistan, Makedonya, Moldova, Romanya, Yunanistan) Bakan, Bakan Yardımcısı, Büyükelçiler ve ulaştırma uzmanlarının katılımıyla gerçekleştirilen toplantılar sonucunda ulaştırma alanında bölgesel işbirliğinin geliştirilmesini teminen "GDAÜ Bölgesinde Yeni Bir Ortak Vizyon Oluşturulmasına Dair İzmir Deklarasyonu" kabul edilmiştir.

1 Kasım 2010 tarihinde İstanbul'da "International Project Management Association" (IPMA) Uluslararası Konferansı düzenlenmiştir. Bakanlığımız himayesinde gerçekleştirilen toplantıya Azerbaycan Haberleşme Bakanı ile KKTC Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanı katılım sağlamıştır.

**Ayrıca:**

> Lübnan Başbakanı Said Hariri başkanlığında Lübnan Bakanlarının ülkemizi ziyareti sırasında, "Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirilme ve Vardiya Standartları Uluslararası Sözleşmesi Çerçevesinde Belgelerin Karşılık Olarak Tanınmasına İlişkin Mutabakat Zaptı" Sayın Bakanımız ve Lübnan Ulaştırma Bakanı tarafından 10 Ocak 2010 tarihinde imzalanmıştır.

> Yeni Zelanda Dışişleri Bakanı Murray MCCULLY'nin ülkemizi ziyareti sırasında, "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Yeni Zelanda Hükümeti Arasında Hava Hizmetlerine Dair Anlaşma" Sayın Bakanımız ve Yeni Zelanda Dışişleri Bakanı tarafından 4 Mart 2010 tarihinde imzalanmıştır.

> Ürdün Ulaştırma Bakanı Alaa A. BATAYNEH'in ülkemizi ziyareti sırasında, "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Ürdün Haşimi Krallığı Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması" Sayın Bakanımız ve A. BATAYNEH tarafından 24 Mart 2010 tarihinde imzalanmıştır.

> Bakanımız Sayın Binali YILDIRIM ile İslam Kalkınma Bankası (İKB) Genel Sekreteri Ahmad Mohamed Ali AL-MADANİ'nin, İKB ile Türkiye arasında gerçekleştirilecek işbirliğinin bir strateji belgesi temelinde ele alınması amacıyla hazırlanan "Üye Ülke Ortaklık Stratejisi" hazırlığı kapsamında 24 Mart 2010 tarihinde görüşmüş ve bu görüşmede, 2010-2013 yılları için Türkiye'ye ayrılan 2 Milyar Dolarlık payın 500-700 milyon Dolarlık kısmının ulaştırma sektörüne ayrılması öngörülmüştür.

> Türkiye-Yunanistan Yüksek Düzeyli Stratejik İşbirliği Konseyi 1. Bakanlar Toplantısı kapsamında, iki ülkenin Başbakanları Başkanlığında Sayın Bakanımızın da katılımıyla Ortak Bakanlar Kurulu Toplantısı 14-15 Mayıs 2010 tarihlerinde Atina'da gerçekleştirilmiş ve toplantı sonunda ulaştırma ve haberleşme alanında toplam 4 tane Mutabakat Zaptı imzalanmıştır.

> Kosova Ulaştırma ve Haberleşme Bakanı Fatmir LIMAJ'ın ülkemizi ziyareti sırasında, "Türkiye-Kosova Karayolu Yük ve Yolcu Anlaşması" Sayın Bakanlar tarafından 20 Mayıs 2010 tarihinde imzalanmıştır.

> "Ulaştırma ve İnovasyon - Potansiyeli Ortaya Çıkarmak" başlıklı 2010 yılı Uluslararası Ulaştırma Forumu (ITF) 26–28 Mayıs 2010 tarihleri arasında Almanya'nın Leipzig kentinde gerçekleştirilmiştir. Kanada'nın dönem başkanlığında gerçekleştirilen Forum'a ülkemizden de katılım sağlanmıştır.

> Bakanımız Sayın Binali YILDIRIM'ın 4-9 Temmuz 2010 tarihlerinde gerçekleştirdiği Çin Halk Cumhuriyeti ziyareti kapsamında Sayın Bakanımız ve Çin Demiryolları Bakanı Liu Zhijun tarafından Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma Bakanlığı ve Çin Halk Cumhuriyeti Demiryolu Bakanlığı arasında "Demiryolu İşbirliği Konusunda Mutabakat Zaptı" imzalanmıştır.

> Zambiya Maliye ve Ulusal Kalkınma Bakanı ile Zambiya Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı Rupiah Bwezani Banda'nın ülkemizi ziyareti kapsamında, Zambiya Maliye ve Ulusal Kalkınma Bakanı ile görüşmelerde bulunulmuş ve iki ülkenin sivil havacılık otoriteleri arasında 12 Temmuz 2010 tarihinde bir sivil havacılık anlaşması imzalanmıştır.

> Sayın Bakanımız, Endonezya Ulaştırma Bakanı Freddy Numberi ile 28 Haziran 2010 tarihinde ülkemizde görüşmüş ve iki ülke arasında denizcilik alanında bir anlaşma imzalanmıştır.

> ABD Eximbank Başkanı Fred Hochberg ve beraberindeki bir heyetin ülkemizi ziyareti kapsamında 22 Temmuz 2010 tarihinde Bakanlığımızda görüşmelerde bulunulmuştur.

> Sayın Bakanımız 2-3 Ağustos 2010 tarihlerinde Bakü'de gerçekleştirilen Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi Bakanlar II. İzleme Koordinasyon Toplantısı'na katılmış ve Toplantı sonucunda üç ülke Bakanları bir protokol imzalamışlardır.

- MEDEF-DEİK İş Konseyi Eşbaşkanı Fransız Jean Lemierre ve beraberindeki bir heyet 21 Eylül 2010 tarihinde Sayın Bakanımızı ziyaret etmiş ve görüşmelerde bulunulmuştur.
- Suriye'nin Lazkiye şehrinde 2-3 Ekim 2010 tarihlerinde yapılan Türkiye-Suriye Yüksek Düzeyli Stratejik İşbirliği Konseyi II. Bakanlar Toplantısı'na Bakanımız başkanlığında bir heyetle katılım sağlanmıştır.
- 8 Ekim 2010 tarihinde Başbakanlık Merkez Bina'da "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Bilgi ve İletişim Teknolojileri Alanında İşbirliği için Mutabakat Zaptı", "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Ulaştırma Altyapısı ve Denizcilik Alanında İşbirliği Mutabakat Zaptı" ve "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Demiryolu İşbirliği Anlaşması" Bakanımız Sayın Binali YILDIRIM ve Çinli mevkidaşları tarafından imzalanmıştır.
- Bakanımız Sayın Binali YILDIRIM ile Almanya Federal Eğitim ve Araştırma Bakanı Prof. Dr. Annette SCHAVAN tarafından 21 Ekim 2010 tarihinde Ankara'da "Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma Bakanlığı ve Almanya Federal Cumhuriyeti Eğitim ve Araştırma Federal Bakanlığı Arasında Bilimsel ve Teknik İşbirliği Konularında Niyet Beyanı" imzalanmıştır.
- 28 Ekim 2010 tarihinde Gürcistan Bölgesel Kalkınma ve Altyapı Bakanı Ramaz Nikolaishvili ile Ankara'da bir toplantı yapılarak BTK demiryolu ile ilgili çalışmalar ve teknik hususlar gözden geçirilmiştir.

## 4. EĞİTİM FAALİYETLERİ

2010 yılı Ekim ayı itibariyle Bakanlığımızın bağlı, ilgili ve ilişkili kuruluşlarından 380 personel eğitim amaçlı olarak belirli sürelerle yurtdışına gönderilmiştir.

## 5. DEĞERLENDİRME

İkili ve çok taraflı uluslararası faaliyetlerimiz sadece taşımacılık sektörlerinde değil aynı zamanda ulaştırma altyapısı alanında diğer ülkeler ile mevcut işbirliklerimizi pekiştirirken yeni işbirliği platformları oluşmasında katkı sağlamıştır.

Özellikle komşu ülkelerle başlatılan Yüksek Düzeyli Stratejik İşbirliği girişimleri ve vize muafiyeti uygulamalarının, bu ülkelerle ulaştırma alanındaki ilişkilerin canlanmasında önemli bir katkısı olmuştur. Bu çerçevede, komşu ülkeler ile uzun süreden bu yana ulaştırma alanında yaşanmakta olan sorunlar çözüme kavuşturulmaya başlamıştır.

Hem komşu ülkeler ile olan ulaştırma ilişkilerinde hem de uluslararası ulaştırma platformlarında Türkiye'nin aktif tutumu sektörün büyümesinde ve dolaylı olarak ticaretin canlanmasında önemli bir rol oynamaktadır.





# 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. Taşımacılık Politikası faslı da, askıya alınan başlıklardan biridir. Bu faslın askıya alınmasının sebebini teknik konulardan ziyade siyasi konular teşkil etmektedir.

Enerji, telekomünikasyon ve ulaştırma 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.

Trans-Avrupa Ağları (TEN) faslı ile ilgili olarak 25 Mart 2010 tarihinde Brüksel'de gerçekleştirilen teknik toplantıya kadar Avrupa Komisyonu ile Bakanlığımız arasında 21. faslın teknik kapanış kriterlerinden biri olan TEN-T Dokümanının hazırlanmasına ilişkin müzakereler devam etmiştir.

25 Mart 2010 tarihinde gerçekleştirilen teknik toplantıda ise Komisyon yetkilileri, Bakanlığımız tarafından hazırlanan TEN-T Dokümanı'nın Komisyonun beklentileriyle uyumlu olduğunu, temel yapının belgeye entegre edilmiş olduğunu, elden geçirilmesi gereken birkaç husus dışında, belgenin son halinden memnun olduklarını ifade etmişlerdir. Komisyon yetkilileri, bu hususların dışında geriye müzakere edilmek üzere faslın diğer kapanış kriteri olan "Avrupa Menfaatine" proje ve Komisyon tarafından Türkiye'de yapılacak "saha ziyaretleri" konularının kaldığını, bu çalışmaların tamamlanmasını takiben faslın teknik açıdan 2010 yılı sonuna kadar kapatılabilecek duruma gelebileceğini ifade etmişlerdir. Komisyonun Türkiye'de gerçekleştirileceği saha ziyaretinin takvimi ve programın içeriği ile ilgili Dışişleri Bakanlığı ve Türkiye'nin AB Nezdindeki Daimi Temsilciliği ile iletişime geçilmiş ve ziyaret tarihi olarak 28 Nisan-5 Mayıs 2010 arası uygun bulunmuştur. Ancak bu tarihlerde yaşanan hava muhalefeti nedeniyle bahse konu ziyaret Komisyon tarafından ileri bir tarihe ertelenmiştir. Akabinde Komisyonla yapılan istişareler neticesinde saha ziyareti 22-29 Eylül 2010 tarihleri arasında yapılmıştır.

Bahse konu saha ziyaretinin ardından 25 Ekim 2010 tarihinde yapılan teknik toplantıda, TEN-T Dokümanına eklenmesi gereken birkaç husus dışında faslın teknik olarak kapatılmaya hazır hale geldiğine dair mutabakata varılmıştır. Kasım 2010'da gerçekleştirilmesi planlanan kapanış toplantısıyla fasıl müzakerelerinin sonuçlanması beklenmektedir.

# II. MEVZUAT UYUM ÇALIŞMALARI

## II.1 2003 Ulusal Programı Kapsamında 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, 5 adet kanun ve 45 adet ikincil düzenleme yayımlanmıştır. 2003-2008 yılları arasında AB mevzuatına uyum oranı genel olarak % 67'dir.

| 2003 Ulusal Programı | Kanuni Düzenleme | İkincil Düzenleme | Toplam |
|---|---|---|---|
| **Taahhüt edilen** | 12 | 63 | 75 |
| **Yayımlanan** | 5 | 45 | 50 |
| **Genel Uyum Oranı** | %67 | | |

## II.2 2008 Ulusal Programı Kapsamında Yapılan Yasal Düzenlemeler 1

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 2008 yılında 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** |

[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)

2008 Ulusal Programı'na göre 2010 Ekim ayı itibarıyla, bilgi ve iletişim sektöründe 4 adet ve denizcilik sektöründe 1 adet olmak üzere, toplam 5 adet ikincil düzenleme gerçekleştirilmiştir. Bahse konu düzenlemeler ile 2011 yılı ve sonrasında çıkarılacak mevzuata ilişkin bilgiler aşağıda yer almaktadır.

### KARAYOLU SEKTÖRÜ

***2011 ve Sonrasında 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

### DEMİRYOLU SEKTÖRÜ

***2011 ve Sonrasında 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

### DENİZCİLİK SEKTÖRÜ

***2010 Ekim 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)

***2011 ve Sonrasında 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 Uluslararası 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

## HAVACILIK SEKTÖRÜ

***2011 ve Sonrasında 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

## BİLGİ VE İLETİŞİM SEKTÖRÜ

### *Telekomünikasyon Sektörü*

***2010 Ekim ayı itibarıyla çıkarılan mevzuat sayısı: 4***

- Elektronik Haberleşme Sektörüne İlişkin Yetkilendirme Yönetmeliği (28.05.2009 ve 27241 sayılı Resmi Gazete) [1]

***2011 Yılı ve Sonrasında çıkarılacak mevzuat sayısı: 1***

Karasal Sayısal Platform Hizmetine İlişkin "Telekomünikasyon Hizmet ve Altyapılarına İlişkin Yetkilendirme Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik"

### *Posta Sektörü*

***2011 Yılı ve Sonrasında 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*

***2011 Yılı ve Sonrasında çıkarılacak mevzuat sayısı:1***

- 5369 sayılı Evrensel Hizmetin Sağlanması ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanunun 5. maddesi gereğince çıkarılacak Bakanlar Kurulu Kararı

---

[1] 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:

I- Telekomünikasyon Hizmet ve Altyapılarına İlişkin Yetkilendirme Yönetmeliğinin EKA-11 "Genişbant Sabit Telsiz Erişim Hizmeti" ekinin başlığı ve kapsamının "Genişbant Telsiz Erişim Hizmeti" olarak değiştirilmesine ilişkin Yönetmelik

II- Sanal Mobil Şebeke Hizmeti İşletmeciliğinin Yetkilendirilmesine İlişkin Yönetmelik

III- IMT-2000/UMTS Hizmet ve Altyapılarına İlişkin "Telekomünikasyon Hizmet ve Altyapılarına İlişkin Yetkilendirme Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik

### Ulaştırma Bakanlığı Genel Düzenlemeler

*2011 Yılı ve Sonrasında 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

*2011 Yılı ve Sonrasında çıkarılacak mevzuat sayısı:2*

- Petrol depolamadan kaynaklanan uçucu organik bileşiklerin kontrolüne ilişkin düzenlemeler
- Sera Gazlarının İzlenmesine Dair Yönetmelik

## III. TÜRKİYE-AB MALİ İŞBİRLİĞİ KAPSAMINDA YÜRÜTÜLEN PROJELER

### A) KURUMSAL KAPASİTE ARTTIRILMASINA YÖNELİK PROJELER

***1- Türk Demiryolu Sektörünün Yeniden Yapılandırılması ve Güçlendirilmesi Projesi (Tamamlandı)***

Başlama tarihi: 26 Ocak 2005

Bitiş Tarihi: 26 Ekim 2006

Bütçesi: 4.741.000 avro

Projenin Amacı: Türk demiryolu sektörünün AB Müktesebatına uygun olarak yasal ve kurumsal çerçevesinin oluşturulması.

***2- Türk Radyonun Teknik ve Operasyonel Kapasitesinin Geliştirilmesi***

Projenin Genel Hedefi:

Türk Kıyı Sahasında can, mal, sefer ve çevre güvenliğinin artırılması ve deniz güvenliği konusunda 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

Mevcut Durum:

Projenin eşleştirme bileşenine ilişkin olarak sözleşme yapılan ihale neticesinde İtalya ve Almanya'dan gelen tekliflerden, Almanya'nın teklifi uygun görülerek kontrat imzalanmış ve projenin açılış toplantısı 21 Ekim 2010 tarihinde yapılmıştır.

Söz konusu Projenin tedarik bileşeni kapsamında ise ihaleyi 07.12.2009 tarihinde yapılan ihaleyi en düşük teklif olan 2.500.342 Euro bedelle Seleks Komünikasyon almıştır. 21 Mayıs 2010 tarihinde Seleks Kommünikasyon firması ile kontrat imzalanmış ve 22.06.2010 tarihinde Merkezi Finans ve İhale Birimi'nde açılış (kick-off meeting) toplantısı yapılmıştır.



Projenin Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından karşılanacak olan ve tedarik bileşeninin bütçesinin % 25'ine tekabül eden 700.000 Euro'nun % 60'ı karşılığı olan 420.000 Euro 24.02.2010 tarihinde Ulusal Fon hesaplarına aktarılmıştır. Kalan 205.085,50 Euro meblağ bilahare Ulusal Fon'a aktarılacaktır.

***3- Türk Demiryolu Sektörünün Kurumsal Kapasitesinin Geliştirilmesi ve Reformu (İhale aşamasında)***

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.)

Mevcut Durum:

Proje ihale aşamasında olup, 2010 yılının 4.çeyreğinde başlaması öngörülmektedir.

***4- Türkiye'de Karayolu Güvenliğinin Artırılması Projesi (Devam ediyor)***

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.

Mevcut Durum:

Projenin ihale süreci tamamlanmış olup, proje sözleşmelerinin Kasım 2010 itibarıyla tamamlanması öngörülmektedir. Projenin bitiş tarihi olarak 2011 Kasım ayı öngörülmektedir.

***5- Türkiye'de Deniz Emniyetinin Güçlendirilmesi (Tamamlandı)***

Proje Bütçesi: 2.7 milyon avro

Proje başlangıç ve bitiş tarihi: 2004-2005

Projenin çıktıları olarak,

Paris Mutabakat Zaptı İstatistiklerine göre Türk Bayraklı gemilerin tutulma oranlarında önemli oranda düşüş yaşanmıştır.

Deniz Emniyeti Taslak Kanunu ve 18 taslak yönetmelik hazırlanmıştır.

Gemi sörvey uzmanlarının (liman devleti ve bayrak devleti) %90'ından fazlası teorik ve uygulamalı eğitim almıştır.

Türk limanlarındaki (liman devleti denetimi) yabancı gemilerin denetim oranı 2002 yılına % 5.85 iken 2004 yılında % 9.8'e çıkmıştır (%70 artış)

Bu çıktılar çerçevesinde, Proje ABGS ve AB Delegasyonu tarafından örnek proje seçilmiş ve AB Bağımsız Değerlendiricileri tarafından "Çok Başarılı" olarak değerlendirilmiştir.

***6- Türk Limanları ve Kıyılarında Deniz Emniyetinin Geliştirilmesi (Tamamlandı)***

Proje Bütçesi: 1.5 milyon avro

Proje başlangıç ve bitiş tarihi: 2006-2007

Projenin çıktıları olarak,

İstanbul Boğazında "Yerel Trafik Koordinasyon Merkezi" kurulmuştur.

Online izleme ile tehlikeli yüklerin izlenmesi geliştirilmiştir.

Etkinlikleri artırılmak amacıyla, seyrüsefer desteklerin lokasyonu değiştirilmiştir.

Online izleme ile kılavuzluk ve römorkör hizmetlerinin izlenmesi geliştirilmiştir.

***7- Türk Karayolu Taşımacılık Sektörüne Destek Projesi (Tamamlandı)***

Başlama tarihi: 11 Mayıs 2006

Bitiş Tarihi: 8 Şubat 2008

Bütçesi: 5.550.000 avro

Projenin Amacı: Türk karayolu ulaştırması mevzuatının gözden geçirilmesi ve ilgili AB müktesebatının uygulanması, kara ulaştırması sektörünün kurumsal olarak güçlendirilmesi ve kara ulaştırması sektöründe kapasite gelişiminin artırılması.

***8- Ulaştırma Altyapı İhtiyaç Değerlendirmesi (TINA) Projesi (Tamamlandı)***

Başlama tarihi: 2 Aralık 2005

Bitiş Tarihi: 23 Mayıs 2008

Bütçesi: 877.150 avro

Projenin Amacı: Ülkemizin Trans-Avrupa Ağları ile aynı özellikleri taşıyan ulaştırma çekirdek ağlarını belirlemek, ulaştırma alanında gelecekteki altyapı planlamasının AB altyapıları ile entegre olacak biçimde gerçekleşmesini sağlamak ve alt sektörlerdeki altyapı ihtiyaçlarını belirlemek.

***9- Ulaştırma Altyapısı İçin Fizibilite Çalışması, ÇED ve Diğer Gerekli Dokümanların AB Standartlarında Hazırlanması İçin İş Tanımı" Projesi (SEI Projesi) (Tamamlandı)***

Başlama tarihi: 9 Ekim 2007

Bitiş Tarihi: 2008 Şubat Sonu

Bütçesi: 190.121avro

Projenin Amacı: AB Entegrasyon Sürecini Destekleyici Faaliyetler (Support to European Integration Activities- SEIA) kapsamında, IPA fonlarının kullanımı konusunda sorun yaşanmaması için Ulaştırma Operasyonel Programı proje havuzu içerisinde yer alan altyapı projelerine ilişkin dokümanların; IPA Tüzüğü başta olmak üzere AB altyapı yatırımları ve maliyet-fayda analizi ilkeleri ekseninde değerlendirilerek, eksikliklerinin tespiti ve söz konusu dokümanların AB standartlarına yükseltilmesine yönelik olarak İş Tanımlarının yazılması.

***10- Engellilerin Taşınmasının Kolaylaştırılmasına yönelik AB Projesi (SEI Projesi) (Tamamlandı)***

Başlama ve Bitiş tarihi: 2008-2009

Bütçesi: 190.121avro

Projenin çıktıları olarak,

Mevzuat değişikliği ve Eylem Planı içeren "Taslak Mevzuat Raporu" hazırlanmıştır.

Gemilerde yapılacak değişiklikler için "Gemi Kılavuzu" hazırlanmıştır.

Engelliler için yapılacak değişikliklere yönelik detaylı bilgi içeren "Liman Kılavuzu" hazırlanmıştır.

***11- Türk Denizcilik İdaresi için Portfolyö Projesinin Oluşturulması için Teknik Yardım (Devam ediyor)***

Başlama tarihi: 2009

Bütçesi: 180.000 avro

Proje 2009 yılında başlamıştır ve Proje kapsamındaki çalışmalar devam etmektedir. Proje çerçevesinde Denizcilik Müsteşarlığı için 2010 – 2015 yılları arasında uygulanacak bir proje porfolyösü hazırlanacaktır. Projenin tamamlanması ile aşağıdaki belgeler teslim edilecektir.

Denizcilik Sektör Stratejisi (2010 -2015)

Eylem Planı (2010 - 2015)

Hazırdaki Projeler ve Önceliklendirme

Öncelikli Projeler için Proje Tanımlama Belgeleri ve Proje Fişleri

Öncelikli Projeler için Satın alma Dokümanları

***12- Teknik Destek Projesi (SEI Projesi)***

Başlama tarihi: 3 Kasım 2008

Projenin bütçesi: 118.435 avro

Projenin Amacı: Ulaştırma Operasyonel Programının yürütülmesi çerçevesinde hazırlanması gereken İletişim Stratejisi, İletişim Eylem Planı ve söz konusu Eylem Planı ile ilgili faaliyetleri yürütmek için hazırlanacak İş Tanımlarının hazırlanması ve ayrıca Akreditasyon Paketinde yer alan Program Uygulama Manüelleri (Program Implementation Manuals-PIM) ile Program Operasyonel Rehberlerini (Program Operational Guidelines-POG) revize edilmesi, geliştirmesi ve güncellemesi.

***13- Eğitim Projesi (SEI Projesi)***

Başlama tarihi: 17 Kasım 2008

Projenin bütçesi: 118.156 avro

Projenin Amacı: Ulaştırma Bakanlığı IPA Birimi ve ilgili kurumların (DLH, TCDD, KGM ve DHMİ), Devlet Planlama Teşkilatı, Merkezi Finans ve İhale Birimi ve Avrupa Komisyonu Türkiye Delegasyonu personeline AB tarafından finanse edilen altyapı projelerinin yönetimine ilişkin eğitimler verilmesi.

***14- "Çandarlı Limanı Yapımı Projesi"nin Fizibilite, ÇED ve ilgili ihale dokümanlarının AB standartlarında hazırlanması için Teknik Destek Projesi***

Başlama tarihi: 30 Kasım 2008

Projenin bütçesi: 1.649.000 avro

Projenin Amacı: Projenin Fizibilite ve ÇED dokümanlarının AB standardına getirilmesi, AB/uluslararası inşaat ihalesi prosedürlerine uygun olarak ihale dosyalarının ve İş Tanımının hazırlanması.

***15- "Mersin Konteyner Limanı Projesi"nin Fizibilite, ÇED ve ilgili ihale dokümanlarının AB standartlarında hazırlanması için Teknik Destek Projesi***

Başlama tarihi: 30 Kasım 2008

Projenin bütçesi: 2.494.000 avro

Projenin Amacı: Projenin Fizibilite ve ÇED dokümanlarının AB standardına getirilmesi, AB/uluslararası inşa-

at ihalesi prosedürlerine uygun olarak ihale dosyalarının ve İş Tanımının hazırlanması.

***16- "Filyos Limanı Yapımı Projesi"nin Fizibilite, ÇED ve ilgili ihale dokümanlarının AB standartlarında hazırlanması için Teknik Destek Projesi***

Başlama tarihi: 28 Kasım 2008

Projenin bütçesi: 3.748.964 avro

Projenin Amacı: Projenin Fizibilite ve ÇED dokümanlarının AB standardına getirilmesi, AB/uluslararası inşaat ihalesi prosedürlerine uygun olarak ihale dosyalarının ve İş Tanımının hazırlanması.

***17- "Irmak-Zonguldak-Karabük Demiryolu Hattı Sinyalizasyon ve Elektrifikasyonu Projesi"nin Fizibilite,ÇED ve ilgili ihale dokümanlarının AB standartlarında hazırlanması için Teknik Destek Projesi***

Başlama tarihi: 29 Kasım 2008

Projenin bütçesi: 1.495.000 avro

Projenin Amacı: Projenin Fizibilite ve ÇED dokümanlarının AB standardına getirilmesi, AB/uluslararası inşaat ihalesi prosedürlerine uygun olarak ihale dosyalarının ve İş Tanımının hazırlanması.

Hazırlık Aşamasındaki Projeler:

## 2009 YILI PROGRAMLAMASI PROJELERİ

- Türkiye'de İntermodal Taşımacılığın güçlendirilmesi
- Ticari Araçların Ağırlık ve Boyut Kontrolleri

## 2010 YILI PROGRAMLAMASI PROJELERİ

- Denizcilik Eğitiminin Geliştirilmesi
- Türkiye'de Gemi Kaynaklı Emisyonların Kontrolü
- Bilgi Teknolojileri ve İletişim sektörü içim pazar gözetim sisteminin güçlendirilmesi
- Elektronik iletişim sektöründe rekabetçi olmayan davranışların engellenmmesi

## 2011 YILI PROGRAMLAMASI PROJELERİ

- Türk elektronik iletişim sektörüne etkin girişim için MNVO'lar arası bağlantılar ve erişim fiyatlamadaki bozuklukların düzeiltilmesi dahil olmak üzere Mobil ağlar (EG ve LTE dahil) için maliyet modellemesi kapsamında Teknik Destek
- Limanlar ve Kıyı Tesislerinde Tehlikeli Maddelerin Elleçlenmesine İlişkin Emniyetin Arttırılması

## 2012 YILI PROGRAMLAMASI PROJELERİ

- Türkiye'de Petrol Kirliliğine Müdahale için İdari Kapasitenin Güçlendirilmesi (2012 yılı Programlaması kapsamında)
- Deniz Kazalarının İncelenmesinde Teknik ve İdari Kapasitenin Güçlendirilmesi (2012 yılı Programlaması kapsamında)



## B) ULAŞTIRMA OPERASYONEL PROGRAMI ALTYAPI PROJELERİ (2007-2011 DÖNEMI)

"Katılım Öncesi Mali Yardım Aracı - Instrument for Pre-accession Assistance" (IPA)'nın III. bileşeni olan "Bölgesel Kalkınma" kapsamında hazırlanan ve ulaştırma sektörünün önceliklerini, müdahale alanlarını ve EK-1'de Çekirdek Ağ 2020 haritaları verilmekte olan TINA-Türkiye Çalışması kapsamında altyapı projelerini içeren Ulaştırma Operasyonel Programı, IPA fonu ve diğer uluslararası fonlarla desteklenebilecektir. 7 Aralık 2007 tarihinde Avrupa Komisyonunca onaylanan Ulaştırma Operasyonel Programı Ocak 2010 tarihinde yapılan revizyon çalışmaları ile 2007-2011 dönemini kapsayacak şekilde revize edilmiştir. Bu kapsamda, 2007-2011 dönemi için demiryolu ve liman altyapıları ile teknik destek projelerinde kullanılmak üzere 339,150,000 avroluk hibe niteliğindeki IPA fonu Program Otoritesi olan Bakanlığımıza tahsis edilmiştir. Ulaştırma Bakanlığı IPA kapsamında Program Otoritesi olarak belirlenmiş olup ulaştırma alanına tahsis edilen fonların programlama, ihale-sözleşme ve mali yönetimi izleme ve değerlendirilmesi ile idaresinden sorumlu kılınmıştır.

Söz konusu IPA fonlarının eş finansmanıyla, Ulaştırma Operasyonel Programında öncelikli alanlar olarak belirlenen demiryolu ve liman altyapı projelerinin gerçekleştirilmesi hedeflenmektedir. Bu bağlamda, daha önce Halkalı- Kapıkule Demiryolu Hattı Projesi öncelikli proje olarak sunulmuş olmasına rağmen, projenin ortak finansman başvurusu teknik dokümanlarının Avrupa Komisyonu ve Avrupa Yatırım Bankası tarafından yetersiz bulunması nedeniyle askıya alınmıştır.

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. Ulaştırma Operasyonel Programı birinci önceliği olan "Demiryolu Altyapısı'nın Güçlendirilmesi" altında öncelikli proje olarak belirlenmiş "Halkalı-Kapıkule Demiryolu Hattı Yapımı Projesi" yerine Ankara- İstanbul Hızlı Tren Projesinin önemli bir bölümü olan Köseköy-Gebze Mevcut Demiryolu Hattının Yüksek Hıza Uygun Olarak Yeniden Yapılandırılması Projesi önerilmiş ve projeye ait Büyük Proje Başvuru Formu 1 Mart 2010 tarihinde C (2010) 1069 sayılı Komisyon Kararıyla onaylanmıştır. Söz konusu projeye ait "İkili Anlaşma", Ulaştırma Bakanlığı ve Avrupa Komisyonu arasında 17 Mart 2010 tarihinde imzalanmıştır. Bu proje, yapım işleri ve müşavirlik hizmetleri olmak üzere iki kısımda ihale edilecektir. Projenin inşaat işleri ihale ön duyurusu 29 Aralık 2009 tarihinde, ihale ilanı ise 2 Temmuz 2010 tarihinde Müşavirlik hizmetlerine ilişkin ihale ön duyurusu 4 Şubat 2010 tarihinde, ihale ilanı ise 2 Nisan 2010 tarihinde yayınlanmıştır. Ancak, müşavirlik hizmetleri ihalesi 18 Ekim 2010 tarihinde ihale ilanı tekrar yayınlanmak üzere iptal edilmiştir. Müşavirlik hizmetleri ve inşaat işleri sözleşmelerinin Mayıs 2010 tarihinde imzalanması ve projenin yapım işlerinin 30 ay sürmesi öngörülmektedir.

Operasyonel Programın birinci önceliğinin altında gerçekleştirilecek diğer proje " Irmak Karabük Zonguldak Demiryolu Hattı Sinyalizasyonu ve Rehabilitasyonu Projesi"dir. Irmak—Karabük- Zonguldak Demiryolu Hattı Rehabilitasyon ve Sinyalizasyon 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 başlamış ve proje Mart 2010'da tamamlanmıştır. Ardından bu projeye ait Büyük Proje Başvuru Formu Komisyon'a gönderilmiş ve Komisyonun 21 Aralık 2009 tarihli yazısı ile "kabul edilebilir" olduğu belirtilmiştir. Projenin ihale dosyası, ihale sürecinin başlatılabilmesi için 23 Mart 2010 tarihinde Merkezi Finans ve İhale Birimi'ne gönderilmiştir. Eş–finansmanının sağlanmasına ilişkin süreç TCDD Genel Müdürlüğü'nün Devlet Planlama Teşkilatı ve Hazine Müsteşarlığı ile yaptığı yazışmalar ile başlatılmıştır. Bu proje yapım işleri ve müşavirlik hizmetleri olmak üzere iki kısımda ihale edilecektir. Müşavirlik hizmetleri ve inşaat işlerine ilişkin ihale ön duyurusu 21 Temmuz 2010 tarihinde yayınlanmıştır. Müşavirlik hizmetleri ve yapım işleri sözleşmesinin 2011 yılı son çeyreğinde imzalanması öngörülmektedir.

Operasyonel Programın ikinci önceliği "Liman Altyapısının Geliştirilmesi"dir. Bu öncelik altındaki öncelikli projelerden "Çandarlı Limanı Yapımı Projesi"nin; Büyük Proje Başvuru Formunun, Komisyonun 21 Aralık 2009 tarihli yazısı ile "kabul edilebilir" bulunduğu belirtilmiştir. Fakat Çandarlı Projesi'nin ülkenin ekonomik kalkınması açısından önemli bir yere sahip olması ve zaman kısıtlarından dolayı projenin ulusal bütçeden

finanse edilmesi kararlaştırılmış olup, bu projenin yerine Operasyonel Program kapsamındaki diğer bir liman projesi olan "Filyos Limanı Yapımı Projesi" Avrupa Komisyonu'na önerilmiştir. Filyos Limanı Yapımı Projesi'nin Fizibilite Çalışması, Fayda-Maliyet Analizi, Çevresel Etki Değerlendirmesi ve ilgili ihale dokümanlarının AB standartlarında hazırlanmasına yönelik Teknik Destek Projesi 28 Kasım 2008 tarihinde hizmet sözleşmesinin imzalanmasıyla başlamıştır. Süresi 18 ay olan ve Mayıs 2010'da tamamlanması planlanan proje, hava şartlarının elverişsizliği nedeniyle bazı teknik çalışmaların planlandığı zamanda yapılamaması gibi sebeplerle öngörülen sürede tamamlanamamıştır. Halen proje devam etmektedir.

Bir diğer liman projesi olan Mersin Konteyner 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 ve Kasım 2009'da tamamlanması planlanan proje, gerekli birtakım revizyonlar nedeniyle öngörülen sürede tamamlanamamıştır. Proje nihai aşamaya gelmiş olup, final raporu Danışman tarafından Mayıs 2010'da sunulmuştur.

Ulaştırma Bakanlığı altındaki IPA Birimi'nin kurumsal, teknik ve idari kapasitesinin arttırılması amacıyla; Operasyonel Programın üçüncü önceliği olan "Teknik Destek Önceliği"nin altında, biri eğitimleri ve müşavirlik hizmetlerini içeren, diğeri ise Ulaştırma Bakanlığı'na bilgilendirme ve tanıtım aktivitelerine ilişkin teknik destek verilmesine ilişkin olmak üzere iki iş tanımı Merkezi Finans ve İhale Birimi'ne gönderilmiştir. Bunlardan "IPA Birimi ve Faydalanıcılarının Kapasitelerinin Güçlendirilmesi Teknik Destek Projesi" ne ait ön ihale duyurusu 25 Mart 2010 tarihinde yayınlanmıştır ve sözleşmesinin Şubat 2011 tarihinde imzalanması planlanmaktadır. Proje süresi dört yıldır ve bütçesi 5,300,000 avrodur. "Bilgilendirme ve Tanıtım Aktiviteleri Teknik Destek Projesi"ne ait ön ihale duyurusu 7 Nisan 2010 tarihinde yayınlanmış olup sözleşmesinin 2011 yılının Nisan ayında imzalanması planlanmaktadır. Proje süresi üç yıldır ve proje bütçesi 1,948,100 avro'dur.

Ulaştırma Operasyonel Programı 3. önceliği altında, proje havuzunu geliştirmek ve IPA fonlarından faydalanabilecek proje sayısını arttırabilmek amacıyla; üç adet demiryolu projesinin;

- Samsun-Kalın Demiryolu Hattının Modernizasyonu
- Bandırma Limanı-Balıkesir-Manisa-Menemen Demiryolu Hattının Modernizasyonu
- Ankara-Polatlı-Afyonkarahisar-Uşak-İzmir Demiryolu Hattı Yapımı

ihale dokümanları, fizibilite, ÇED ve ilgili dokümanlarının AB standartlarında hazırlanmasına yönelik iş tanımları Şubat 2010 tarihinde Merkezi Finans ve İhale Birimi'ne gönderilmiştir. Proje stoğu geliştirme çalışmaları faydalanıcı kurumlarla devam ettirilmektedir...

Ayrıca, gelecekteki TEN-T aksları üzerinde yer alması ve Operasyonel Programdaki diğer projeler gibi TINA çalışmasının bir çıktısı olması sebebiyle bizim açımızdan büyük öneme sahip olan Halkalı Kapıkule Demiryolu Hattı Yapımı projesi aynı zamanda 21. müzakere faslı olan Trans-Avrupa Ağları Faslını teknik kapanış kriterlerinden birisi olup söz konusu projeye ilişkin çalışmalar Avrupa Yatırım Bankası ile işbirliği içerisinde devam etmektedir.

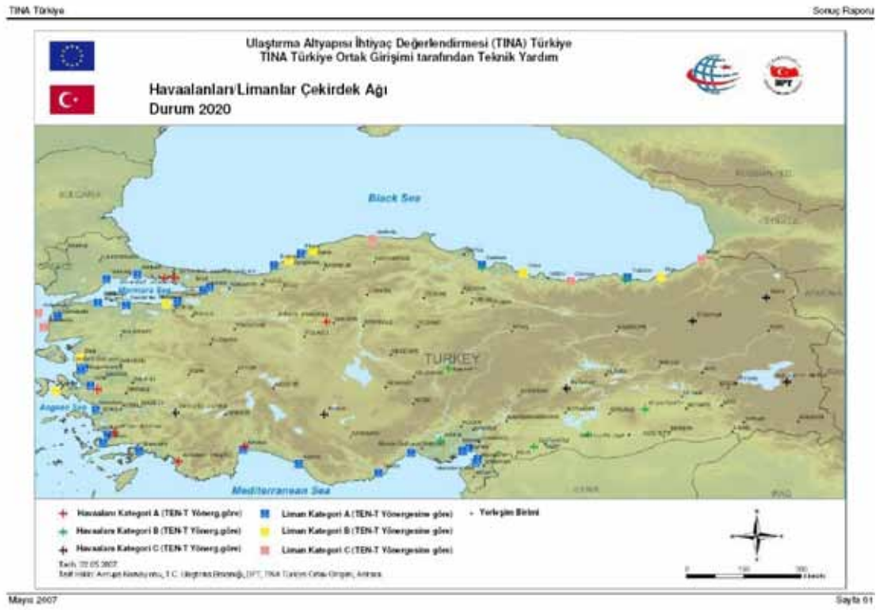
Bu projelerin daha geniş bir ifadeyle Operasyonel Programın yürütülmesine ilişkin olarak Bakanlığımız, IPA çerçevesinde önümüzdeki dönemde faaliyete geçmesi planlanan yeni bir idari yapılanma çalışmasını da tamamlamıştır. Bu çerçevede, Program Otoritesi olarak belirlenen Bakanlığımızın bünyesinde; IPA 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.

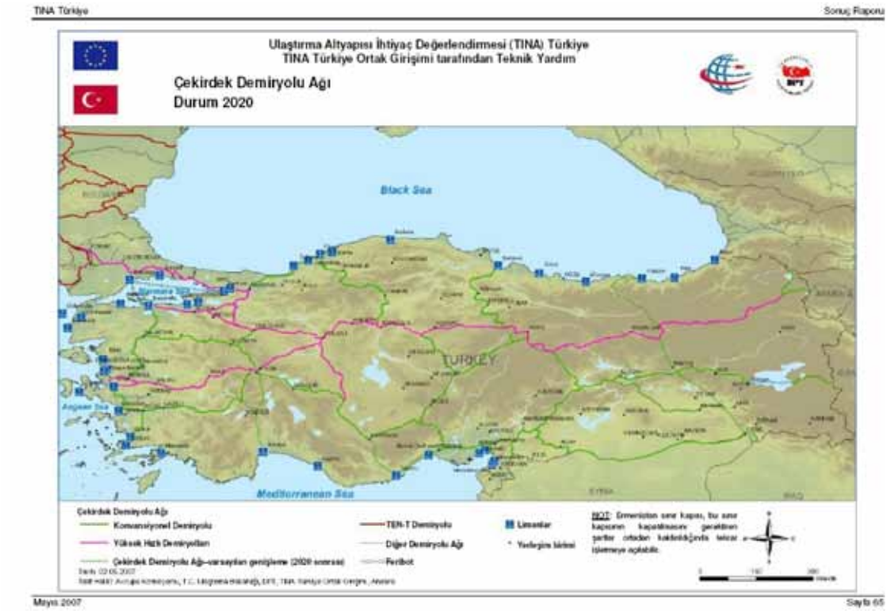


**EK-1**

**TINA-TÜRKİYE 2020 YILI ÇEKİRDEK AĞI HARİTALARI**









# 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, 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 27 Eylül-1 Ekim 2009 tarihlerinde yapılan 10’ncu Ulaştırma Şurası olmak üzere, Bakanlığımız tarafından bugüne kadar 10 ayrı Ulaştırma Şurası icra edilmiştir.

Küreselleşme, birleşme, özelleşme ve demokratikleşme dinamikleri arasında şekillenen yeni dünya düzeninde, ulaştırma ve haberleşme gibi uluslar arası etkileşimli faaliyetlerin “küresel” anlayışla ele alınması, planlanması ve icra edilmesi kaçınılmaz bir zorunluluk haline gelmiştir. Bu yüzden 10 Ulaştırma ve Haberleşme Şurası uluslar arası platforma taşınarak gerçekleştirilmiştir.

10. Ulaştırma ve Haberleşme Şurası’nda, Türkiye’nin ulaştırma ve haberleşme altyapısını 21. yüzyıla yakışır şekilde tamamlayacak nitelik ve büyüklükte proje önerileri görüşülmüştür. Ekonomimizin can damarı olarak kabul edilen ulaştırma ve haberleşme sektörlerimizin ihtiyaç duyduğu projeler, Haliç Kongre Merkezi’nden 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 arasına taşıma hedefimize güç verecek kadar büyük projelerdir.

**10’ncu Ulaştırma ve Haberleşme Şurası,**

- 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 ülkemizin dünya ile rekabet edebilir düzeye getirilmesi gibi bazı temel öngörülerle tasarlanmıştır.

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 Merkezi'nde icra edilmiş olan 10'ncu Ulaştırma ve Haberleşme Şurası 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, 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 ve yabancı panelistler tarafından da katkılar sağlanmıştır. Panellerde 260 yerli, 118 yabancı olmak üzere toplam 378 panelist yer alarak HEDEF 2023 Vizyonumuza değer katmışlardır.

Şura kapsamında gerek vizyoner konuşmacıların sunumları ile, gerek 11 ülkenin ulaştırma bakanlarının katıldığı Bakanlar Paneli ile, gerekse de panelist olarak panellere katılan 120 kadar yabancı uzmanın sunumları ile 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

> Bölünmüş yolların 32 bin kilometreye çıkarılması,

> Kuzey-güney kara yolu koridorlarının iyileştirilmesi,

> Yerleşim merkezlerine çevre yolu yapılması,

> 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,

> Kar siperleri-çığ tünelleri ve ses panelleri, kara yolu boyunca acil yardım istasyonları, kara yolu ağının bitümlü sıcak karışım kaplama yapılması,

> Karayolu Akademisi kurulması,

> Tüm liman ve OSB'lerin bölünmüş yollarla bağlantılarının oluşturulması,

> Rize-Mardin Otoyolunun inşa edilmesi,

> Türk Otomotiv Kurumu"nun kurulması,

## DENİZYOLU

> Liman ve Deniz Tesislerinin Ulusal Ulaşım ve Trans Avrupa Ağlarına Entegre edilmesi,

> Yeni Liman Projeleri İle Transit Ülke Konumuna Gelinmesi,

> Elleçleme Kapasitesimizin 2023 yılına kadar 32 Milyon TEU, 500 milyon ton kuru yük, 350 milyon ton sıvı yük ve 15 milyon yolcuya ulaştırılması,

> Yurtiçi Taşımacılıkta; Denizyolu payını %15'e (Ton/km) ve Konteynerleşme oranını % 15'e (Teu) yükseltilmesi,

> Gemi İnşa Sanayinde; 10 Milyar USD inşa geliri ve Yeni isdihtam alanlarının oluşturulması,

> Gemi Teslim Kapasitesinde; 0.8 milyon DWT'dan 4 milyon DWT'a veya yıllık 300 adet gemi teslim sayısına ulaşılması,

> Katma Değeri Yüksek, İleri Teknolojili Gemiler İnşa Edilmesi,

> 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,

> Kısa mesafe deniz taşımacılığına yönelik, Karadeniz ve Akdeniz limanlarına sefer yapan Ro-Ro, Ro-Pax filosu kapasitesinin artırılarak hatların çeşitlendirilmesi,

> Doğu Akdenizde VLCC ve ULCC kapasitesinde yeni gemi inşa ve bakım onarım hizmeti verecek tersanelerin kurulması, tersanelerin yoğunlaştığı yerlerde organize yan sanayi bölgelerinin oluşturulması,

> İki yüz adet balıkçı barınağının 55 adedinin kademeli olarak yat limanına dönüştürülmesi ya da ortak kullanım modeli oluşturulması,

> Deniz Ticaret Filosunu Modernize Edilmesi,

> Dünyanın en büyük on limanından en az birinin inşa edilmesi,

> Ulusal Test ve Akreditasyon Merkezi Kurma,

> Denizcilik Ekonomisinde Ar-Ge Payını Ulusal Hedefe Paralel %2 Seviyesine Çıkarma,

> Kıyılarımızın dünyanın en temiz kıyıları arasına taşıyacak etkin bir çevre yönetim sisteminin kurulması,

> Birbirine Yakın İskeleleri İhtisas Limanlarına Dönüştürülmesi,

> Evrensel Hukuk ve AB Normlarıyla Tam Uyumlu Denizcilik Mevzuatını Sürdürülmesi,

> Deniz ulaşımına ilaveten iç suyollarımızın etkin kılınması,

> Gemi İnşa Sanayiinde %80 Yerli Katkı Payını Yakalama.

## KENTİÇİ ULAŞIM

> Kentiçi Ulaşım Kurumunun kurulması,

> Trafik Kontrol Merkezi Kurulması,

> Ulaşım Ana Planlarının Bütün Kentler için Zorunlu Olması, İmar Planları ile Paralelliği ve özürlülere uygunluğunun Onayı,

> Kentiçi Ulaşım Sistemlerinin AB Standartlarına Uyumlu Hale Getirilmesi,

- Engelliler ve Fiziksel Hareket Kısıtlılığı olanların ulaşımda planlama ve tasarım standardı,
- Raylı Sistemlerde Yerli Sanayinin teşviki,
- Kentiçi trafikte enerji dostu, çevreye duyarlı (doğalgaz-hibrit vb araç kullanımı),
- Deniz/iç suyolu ulaşımının toplu taşıma ile entegresi ve iyileştirilmesi,
- Kentiçi lojistiğin Ulaşım Ana Planı parçası olması,
- Kentlere özgün otopark yönetim sisteminin kurulması,
- Şehirlerarası taşımacılık terminallerinin kentsel toplu taşıma sistemleri ile entegre edilmesi,
- 22 eylül tarihinin Otomobilsiz gün ilan edilmesi,
- "Sürdürülebilir ulaşım projesi" seçilip ödüllendirilmesi.

## DEMİRYOLU

- AB ve dünya ile uyumlu Demiryolu Kanunu'nun çıkarılması,
- Mevcut hatların yenilenmesini,
- Tüm hatların sinyalli hale getirilmesi,
- Tüm hatları elektrifikasyonlu hale getirilmesi,
- Yapımları devam eden 2622 km YHT ağını 2012 yılına kadar tamamlanması,
- 2023 yılına kadar 6792 km yeni YHT ağının inşa edilmesi,
- 2023 yılına kadar 4707 km konvansiyonel yeni hat inşa edilmesi,
- Başkent Ray Projesinin inşa edilmesi,
- Egeray Projesini tamamlamak,
- 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,
- Demiryolları organize sanayi bölgeleri ile özel sektörün demiryolu araç endüstrisine katkısının özendirilmesi,
- Teknolojiyi geliştirerek trenleri tek makinistle çalıştırmak, Demiryolu araçlarının akıllı hale getirilmesi,
- 6 adet Küresel Lojistik Köyün kurulması,
- Tüm liman ve organize sanayi bölgelerine irtibat hatları ile entegre edilmesi,
- Demiryolu araştırma enstitüsünün kurulması,
- Demiryolu payını yolcuda % 10, yükte % 20 artırmak,
- Hatlardaki kurp ve eğimlerin AB ölçütlerine uyumlaştırılması,
- Hemzemin geçitlerin iyileştirilmesi ve kademeli bir şekilde ortadan kaldırılması,
- Hatlardaki dingil yükünün en az 22,5 tona çıkarılması,
- 2023-2035 arasında 2960 km YHT, 956 km konvansiyonel hat yapılması,
- Batum-Trabzon-Erzincan hattının inşa edilmesi,
- Kavak-Kırıkkale hattının inşa edilmesi.

## POSTA

- Posta pazarının kontrollü ve kademeli bir şekilde serbestleştirilerek tam rekabetçi ortamın sağlanması, Posta Düzenleme Kurumunun kurulması,
- Kayıtlı elektronik posta hizmetinin verilmesi,
- Gönderilerin tesliminde evrensel standartların üzerine üstüne çıkmak,
- Ülkemizin uluslar arası gönderi alıp vermede bir aktarım merkezi haline gelmesini sağlamak,
- Posta sektörüne ilişkin uluslar arası karar süreçlerinde etkin rol alma,
- Posta sektörü konseyini oluşturmak, Sektörel vizyon ve stratejiler belirlemek
- Posta hizmetlerinin sunumunda çevreye duyarlı politikaların izlenmesi,
- Sektörel haberleşme, tanıtım ve bilgi paylaşımını sağlayacak bir iletişim ağının kurulması,
- Gönderi izleme sistemi; RFID ve Barkod teknolojilerinin ve yeni nesil iletişim sistemlerinin kullanımının yaygınlaştırılması,
- Sektörde kullanılan teknolojilerin yurtiçinde üretimi ve ihracı,
- Sektörel Ar-Ge faaliyetlerinin teşvik edilmesi.

## HABERLEŞME

- Bilişim sektörünün 160 milyar dolara ulaşması ve bunun GSYİH'daki payının %8'e çıkarılması,
- Ar-Ge harcamaları için ayrılan payın GSYİH'nın % 3'ü seviyesine çıkarılması,
- Ar-Ge'ye ayrılan kaynaklarda BİT'in payının %50'ye çıkarılması,
- Yazılım sektörünün öncelikli alan olarak belirlenmesi ve toplam ihracatta yazılım sektörü payının %2'ye çıkarılması,
- Genişbant abone sayısının 2013'te 12 milyona 2023'te 30 milyona ulaşması,
- Ülke genelinde fiber optik ağının kurulması ve Türkiye'nin bölge ülkeler arasında fiber kesişim noktası (hub) olması,
- Eve kadar fiber ve genişbant kablosuz erişim teknolojilerinin yaygınlaştırılması,
- Uçtan uca IP ve IPv6 uygulamalarına yönelik düzenlemelerin yapılması,
- Uluslararası bilişim şirketlerinin Ar-Ge merkezlerinin Türkiye'de kurulmasının sağlanması amacı ile bilişim vadisi OSB projesinin gerçekleştirilmesi,

- Mobil terminal cihazları üretimi ve söz konusu cihaz ihracatının ithalatı geçmesi,
- Türkiye'nin Avrupa'nın çağrı merkezi üssü olması,
- Sertifikasyon verecek laboratuarların faaliyete geçirilmesi,
- Mobil cihaz 2. el piyasasının geliştirilmesi,
- 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,
- Kamu kurumlarının yaptıkları alımlarda ve düzenlemelerde Ar-Ge'yi teşvik edecek önlemlerin uygulanması,
- Ulaştırma Bakanlığı Ar-Ge fonunun burs verilmesi, girişim sermayesi sağlanması ve proje yarışmaları düzenlenmesi gibi alanlarda etkin olmak,
- Spektrum ticareti uygulamalarının başlatılmasına yönelik düzenlemelerin yapılması,
- Kişisel verilerin illegal ve kötü amaçlı kullanımını önleyecek düzenlemelerin geliştirilmesi.

## HAVACILIK VE UZAY

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

10'ncu Ulaştırma Şurası, icra edildiği üç gün boyunca büyük bir ilgi ile takip edilmiş ve toplam 15.100 kişilik bir katılım sağlamıştır. 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 geniş bir katılım ve temsile imkan veren Şura; tasarım, içerik, koordinasyon ve icrası ile bütün süreçlerinde büyük bir katılım, uyum, özveri ve başarıyla yürütülmüştür.

NOTLAR