



ULAŖIM DAN İLETİŖİME KALKINAN TÜRKİYE

2003 - 2007

ANKARA 2007



**T.C.
ULAŞTIRMA BAKANLIĞI**

www.ubak.gov.tr

ANKARA - 2007

Ö N S Ö Z

Bilindiği üzere, Avrupa Birliği'ne tam üyelik yolunda kararlı adımlarla ilerleyen ülkemizin, ekonomik ve sosyal kalkınmasının; tüm vatandaşlarımızın hak ve menfaatlerinin, hukuka uygun ve adil şekilde gözetilerek hızlandırıldığı bir ortama kavuşmuş bulunmaktayız. Mevcut siyasi istikrar; gerçekleştirilen reformlar; genç, eğitilmiş ve girişimci insan gücümüz; uluslararası rekabete açık sanayimiz; giderek güçlenen ekonomimiz; doğal ve kültürel değerlerimiz; toplumumuzun refah seviyesini artırmakta ve insanımızın yaşam kalitesi yükselmektedir.

Sanayi toplumundan bilgi toplumuna geçişin yaşandığı günümüz dünyasında ulaştırma ve haberleşme alanlarında baş döndürücü gelişmelere şahit olmaktayız. 58'inci ve 59'uncu Hükümetlerimiz döneminde, Bakanlık olarak sorumlu olduğumuz bu her iki sektörde çağdaş hedeflere ulaşmak için; uluslararası gelişmelere paralel, ülkemiz gerçeklerine uygun, sağlıklı politikalar oluşturarak, süratle uygulamaya geçmiş bulunuyoruz.

Ulaştırma sektöründeki temel amacımız; ülke ekonomisinin ve sosyal hayatın ihtiyaçlarına uygun, taşıma türleri arasında dengenin sağlandığı, çağdaş teknoloji ve uluslararası kurallarla uyumlu, çevreye duyarlı, ekonomik, güvenli ve hızlı taşımacılığın yapıldığı bir ulaştırma alt yapısının geciktirilmeden oluşturulmasıdır. Haberleşme sektöründeki temel amacımızı ise; bilgi ve iletişim teknolojilerinin, yaygın ve etkin kullanılmasıyla, bilgi toplumuna dönüşüm sürecinin hızlandırılması ve bu yolla ülkemizin refah düzeyinin artırılmasına katkı sağlanması şeklinde ifade etmek mümkündür.

Tüm ekonomik, ticari ve sosyal faaliyetlerin yaklaşık yüzde 20'si ile 30'unu oluşturan ulaştırma ve haberleşme faaliyetlerinin yıllık milli gelirimiz içerisindeki oranı, yaklaşık olarak yüzde 15'i bulmaktadır. Bu büyüklükler dikkate alındığında ulaştırma ve haberleşmenin önemi daha da iyi anlaşılmaktadır.

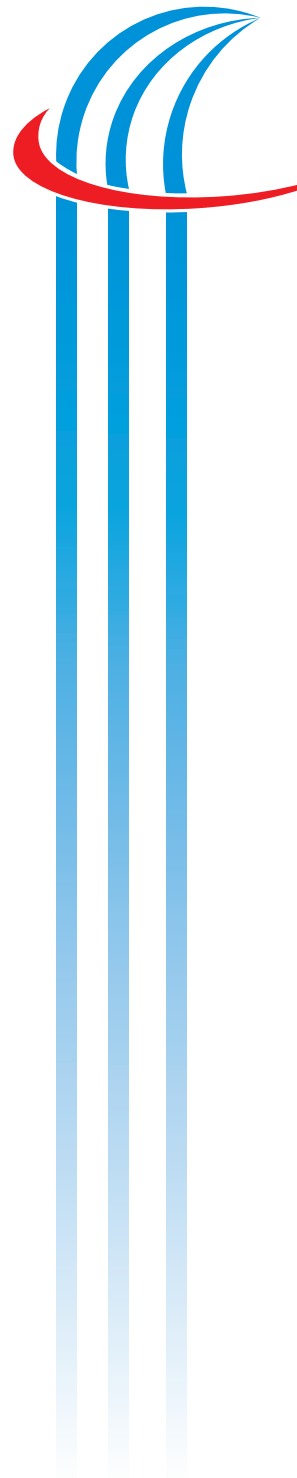
Ülke ekonomisi ve kalkınmasında böylesine hayati öneme sahip ulaştırma ve haberleşme sektörlerinden sorumlu Bakanlık olarak; kaynaklarımızı en etkin ve verimli şekilde kullanmak suretiyle, çalışmalarımızı aralıksız sürdürmekteyiz.

Yüce Milletimize layık olduğu en iyi hizmeti vermenin kararlılığı içinde olan Bakanlığımız ile bağlı, ilgili ve ilişkili kurum ve kuruluşlarımızın dört yılı aşkın süre zarfındaki icraatları ile gerçekleştirilen faaliyetlerini özetleyen bu kitabı; ilgililerin yararlanmasına sunmaktan büyük mutluluk duymaktayım.

Saygılarımla.



Binali YILDIRIM
Ulaştırma Bakanı



İÇİNDEKİLER

ULAŞTIRMA VE HABERLEŞME POLİTİKAMIZ VE AB İLE İLİŞKİLER	7
DEMİRYOLU SEKTÖRÜ	17
DLH İNŞAATI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ	23
TCDD İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ	42
TÜLOMSAŞ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ	52
TÜVASAŞ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ.....	55
TÜDEMSAŞ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ	59
DENİZCİLİK SEKTÖRÜ	65
DENİZCİLİK MÜSTEŞARLIĞI	67
DLH İNŞAATI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ.....	93
KIYI EMNİYETİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ	99
HAVACILIK SEKTÖRÜ	113
SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ.....	115
DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ	130
DLH İNŞAATI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ	145
KARAYOLU SEKTÖRÜ	149
KARA ULAŞTIRMASI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ	151
İLETİŞİM SEKTÖRÜ	159
HABERLEŞME GENEL MÜDÜRLÜĞÜ	161
PTT GENEL MÜDÜRLÜĞÜ	168
TÜRKSAT UYDU HABERLEŞME VE KABLO TV İŞLETME A. Ş.....	180
TELEKOMÜNİKASYON KURUMU	189
DİĞER FAALİYETLER VE MEVZUAT ÇALIŞMALARI	213
İLKE, HEDEF VE POLİTİKALARIMIZ	233



**ULAŞTIRMA VE
HABERLEŞME
POLİTİKAMIZ VE
AB İLE İLİŞKİLER**

ULAŞTIRMA ve HABERLEŞME POLİTİKAMIZ

Ülkemiz, coğrafi konumundan dolayı pek çok uygarlıklar tarafından kullanılan tarihi ipek yolu, baharat yolu gibi değişik ulaşım ağlarına sahne olmuştur. Medeniyetlere beşiklik eden bu coğrafya sadece yolların değil, aynı zamanda kültürlerin ve haberleşmenin de kavşağı konumuna gelmiştir. Bugün de aynı özelliğini korumaktadır. Günümüz dünyasının entegre bir şekilde kullanmakta olduğu, karayolu, denizyolu, demiryolu ve havayolu gibi çok modlu kombine taşımacılık sistemi açısından da ülkemiz önemli imkanlara sahip bulunmaktadır. Coğrafyamızın bu doğal avantajlarını iyi değerlendirip, ülkemizi bölgenin ve dünyanın önemli ulaşım kavşağı haline getirmenin azmi ve gayreti içinde çalışmalarımızı aralıksız sürdürmekteyiz.

• Ulaştırma Politikamız;

Ulaşım sistemimizin deniz taşımacılığı ve demiryolu işletmeciliği öncelikli olmak üzere, hazırlanmış olan Ulaştırma Ana Planı çerçevesinde kara ve hava ulaşımı ile de bir bütünlük içinde ele alınarak, ulaşım modları arasında gerekli dengenin sağlanması,

• Haberleşme Politikamızı ise;

Serbestleşme çalışmalarına ve sektörle ilgili mevzuat düzenlemelerine hız verilerek, her türlü haberleşme ve iletişim imkanlarının ülkemizin her yerleşim birimine ulaştırılması, her bireyin çağdaş ve hızlı haberleşme hakkına sahip olması, şeklinde ifade etmek mümkündür.

ULAŞTIRMA ANA PLANI STRATEJİSİ

Ülkemizde ulaşım sektörü; taşıma türlerinin birbirlerini tamamlayıcı, dengeli bir yapı içinde geliştirilmesine yönelik, maliyet, erişilebilirlik, trafik güvenliği, çevresel etki gibi önemli hususlar göz önünde tutularak hazırlanmış bir Ana Plana dayalı olarak değil, ihtiyaçların gününbirlik karşılanması anlayışı çerçevesinde ve kendi doğal akışına terk edilerek yürütüle gelmiştir. Yapılmış olan tek plan, 1983-1993 yıllarını kapsayan Ulaştırma Ana Planı olup, bu plan da hiçbir gerekçe gösterilmeden uygulanmamıştır. Bunun yanı sıra, DPT Müsteşarlığı tarafından hazırlanan 5 Yıllık Kalkınma Planları da genellikle dikkate alınmamış, bunun yerine yıllık ve politik ağırlıklı planlar benimsenmiştir.

Plansız uygulamaların doğal bir sonucu olarak, ulaştırma türleri arasında ciddi dengesizlikler oluşmuş, karayolu taşımacılığı gerek yükte, gerekse yolcuda çok belirgin şekilde öne çıkmıştır. Bu durum, taşıma maliyetlerinin artmasına neden olmakla kalmamış, aynı zamanda karayollarımız üzerindeki trafiğin yoğunlaşmasına ve beraberinde önemli ölçüde can ve mal kayıplarına neden olan trafik kazalarının artışına sebep olmuştur.

Gerek Kalkınma Planlarında, gerekse Hükümet Programı ve uygulamaya konulmuş bulunan Acil Eylem Planında, ülke ekonomisinin ve sosyal hayatın beklentilerine uygun ulaştırma altyapısını oluşturmak amacıyla, taşıma türleri arasındaki dengeyi sağlayacak bir Ulaştırma Ana Planı hazırlanacağı hususu yer almıştır.

Bu amaca uygun olarak, Bakanlığımız ile İstanbul Teknik Üniversitesi Rektörlüğü arasında imzalanan bir protokol çerçevesinde, "Ulaştırma Ana Planı Stratejisi" projesinin hazırlanması konusunda mutabakata varılmış ve 18 Aralık 2003 tarihinde İstanbul Teknik Üniversitesi tarafından çalışmalara başlanılmıştır. "Ulaşım Ana Planı Stratejisi" projesi hazırlama işinde, İstanbul Teknik, Yıldız Teknik, Süleyman Demirel ve Atatürk Üniversiteleri ile Gebze Teknoloji Enstitüsünden sektörü, sorunlarını ve çözüm yollarını iyi bilen 40'a yakın değerli öğretim elemanı görev almıştır. Söz konusu proje kapsamında yürütülen çalışmalar, ulaştırma sektörünün bütününe ilgilendirmekte olduğundan, sektörde hizmet veren ilgili tüm kesimlerin de görüş, öneri ve katkılarının alınmasına imkan verilmiş ayrıca, 29 ayrı kurum ve kuruluşun temsilcisinden müteşekkil bir "Yönlendirme Komitesi" kurulmuştur.

Sektörde hizmet veren tüm kesimlerin temsilcilerinin de katılımı ile yoğun bir çalışma sonunda sonucu hazırlanarak uygulamaya konulmuş bulunan "Ulaştırma Ana Planı Stratejisi" Projesinde-

*Ulaştırma
Sektöründe
Planlı
Dönem;
Ulaştırma
Ana Plan
Stratejisi
tamamlandı*



varılan sonuçlar itibariyle; ulaşım modları arasındaki dengesizliğin giderilmesi, taşıma türlerinin birbirinin rakibi olarak değil, birbirlerini tamamlayıcı, dengeli bir yapı içinde geliştirilmesi, ülkemizin ihtiyaçlarına ve teknolojik gelişmelere uygun olarak, ulaştırma sektörünün geleceğe dönük yatırımlarının daha sağlıklı realize edilmesi, önceliklerin iyi belirlenmesi, sektörde hizmet veren kurum ve kuruluşlar için ihtiyaç duyulan hukuki ve kurumsal yapının gözden geçirilerek yeniden düzenlenmesine imkan veren bir strateji dokümanı ortaya konulmuş bulunmaktadır.

Sonuç olarak, 11 Ekim 2005 tarihinde Bakanlığımızca geçici ve kesin kabulü yapıлып uygulamaya konulmuş bulunan Ulaştırma Ana Planı Stratejisi ile; ulaştırma alt sektörleri arasındaki dengesizliğin giderilmesi yönünde önemli bir adım atılarak, daha verimli, hızlı ve çevreye duyarlı bir ulaşım sistemlerinin kurulmasının yanında, ülke kaynaklarımızın daha etkin kullanımı sağlanmış olacaktır.



ULAŞTIRMA ve HABERLEŞME SEKTÖRLERİNDE AVRUPA BİRLİĞİNE UYUM ÇALIŞMALARIMIZ



Avrupa Birliği Devlet ve Hükümet Başkanlarının 17 Aralık 2004 tarihli Zirvesinde aldığı karar doğrultusunda 3 Ekim 2005 tarihinde yapılan Katılım Konferansı ile Türkiye resmen AB'ye katılım müzakerelerine başlamıştır. Bu gelişmeye paralel olarak; Bakanlığımız, AB'nin ulaşım politikaları doğrultusunda uluslararası gelişmeleri de dikkate alarak ülkemizin ulaşım ağını geliştirme ve ulaşım standardını yükseltme çalışmalarını sürdürürken, ulaştırma alanında AB üyeliğine hazırlık ve üyelikten doğan yükümlülüklerin kısa zamanda yerine getirilmesi yönündeki uyum faaliyetlerine de yoğun bir şekilde devam etmektedir.

AB Mevzuatına uyum çalışmalarımız 2003 yılında kabul edilen "AB Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı" çerçevesinde yürütülmektedir. Ulusal Programdaki uyum takvimimiz genel olarak 2004 ve 2005 yıllarında yoğunlaşmıştır. Son yıllarda gerçekleştirilen çalışmalar sonucunda, Ulusal Programdaki ulaştırma sektörü ile ilgili yükümlülüklerimizin yaklaşık %55'i gerçekleştirilmiştir. 23 Ocak 2006 tarihinde Avrupa Birliği Konseyince kabul edilen "Katılım Ortaklığı Belgesi"ne göre yeni bir "Ulusal Plan" hazırlıklarına da başlanmıştır. Daha önceki Ulusal Programlar gibi müktesebat uyumuna ilişkin ayrıntılı taahhütler içermeyen ve idari kapasitenin güçlendirilmesine yönelik hedef ve ihtiyaçlar konusuna yoğunlaşan "Ulusal Plan" hazırlık çalışmaları Bakanlığımız bünyesinde yapılarak Avrupa Birliği Genel Sekreterliğine iletilmiştir.

AB Komisyonu tarafından yürütülen tarama süreci henüz başlamadan, bu sürece katkı sağlamak ve genel durumumuzu tespit etmek üzere, birimlerimizdeki AB müktesebatı ve Türk mevzuatının detaylı bir karşılaştırılması yapılmıştır. 3 Ekim 2005 tarihinden itibaren başlayan tarama faaliyetlerine Bakanlığımızca da katkı sağlanmaktadır. Avrupa Birliği'nin 3 Ekim'de Türkiye ile resmen başlattığı katılım müzakerelerinin ilk somut çalışmasını oluşturan tarama sürecinin "Taşımacılık Politikası" faslının tanıtıcı tarama çalışmaları belirlenen takvime göre 2006 yılının Haziran ayı içerisinde, ayrıntılı tarama toplantısı ise yine bu yılın Eylül ayı içerisinde gerçekleştirilmiştir. Ayrıca, başta "Bilgi Toplumu ve Medya" ile "Trans-Avrupa Şebekeleri" fasılları olmak üzere Bakanlığımız faaliyet alanına giren diğer fasıllarla ilgili tarama çalışmaları da 2006 yılı içerisinde tamamlanmıştır.

Bu kapsamda, 2003 Yılı Ulusal programında belirtilen AB mevzuatına uyumlu ilgili çalışmalarımız halen devam etmektedir. Yürütülmekte olan çalışmalarla ilgili bilgiler sektörel bazda özet olarak aşağıya çıkarılmıştır.

Karayolu Taşımacılığı

Mevzuat uyumu çalışmalarında en çok ilerleme kaydedilen sektördür. Bu sektörde, mevzuat uyumu için 16 kısa vadeli, 2 orta vadeli olmak üzere toplam 18 düzenleme mevcuttur. Bunların dışında 7 düzenleme müzakere sürecine bırakılmıştır. 18 AB düzenlemesinden 16'sı gerçekleştirilmiştir. Böylelikle, Mevzuat Uyumu Oranı % 89 olarak gerçekleşmiştir. Türk Karayolu Taşımacılık Sektörüne Destek Projesi kapsamında, AB müktesebatı ile uyumlu kurumsal ve yasal çerçevenin oluşturulmasının ardından AB Müktesebatıyla uyum geliştirilecektir.

Türkiye'nin ulaşım ağlarının AB ulaşım sistemiyle entegre edilmesi bir zarurettir

Demiryolu Taşımacılığı

Ulusal Program taahhütlerimiz arasında 3 kısa, 10 orta ve 2 uzun vadeli olmak üzere toplam 15 AB düzenlemesi bulunmaktadır. Bu düzenlemelerden kısa ve orta vadeli olanlar, Türk Demiryolu Sektörünün Yeniden Yapılandırılması ve Güçlendirilmesi Projesi kapsamına alınmıştır. 2005 yılı Şubat ayında başlayan ve 2006 yılı Kasım ayında tamamlanan bu projeye, AB müktesebatının ilgili bölümlerine uyum sağlanacaktır.

Havayolu Taşımacılığı

Sivil Havacılık sektöründe, AB mevzuatı ile uyum sağlaması öngörülen 1 kısa, 11 orta ve 5 uzun vadeli olmak üzere toplam 17 AB düzenlemesi bulunmaktadır. Bunların dışında 2 düzenleme, müzakere sürecine bırakılmıştır. 17 düzenlemenin 9'u gerçekleştirilmiş olup, diğer düzenlemeler üzerindeki çalışmalarımız devam etmektedir. Mevzuat uyum oranı % 53'tür.

Denizyolu Taşımacılığı

Denizyolu Taşımacılığında, AB mevzuatı ile uyum sağlanması öngörülen toplam 23 adet AB düzenlemesi bulunmaktadır. 23 düzenlemenin 16'sı gerçekleştirilmiştir. Böylelikle Mevzuat Uyum Oranı % 70 olarak gerçekleştirilmiştir. Deniz Taşımacılığı Güvenliğinin Güçlendirilmesine Destek Projesi ile deniz güvenliğinin artırılması ve deniz kirliliğinin engellenmesi konularında ulusal mevzuatımızın AB mevzuatı ve IMO sözleşmeleri ile uyumlu hale getirilmesinin yanı sıra denizcilik idaresinin etkinliğinin geliştirilmesi de amaçlanmıştır. Ocak 2004 tarihinde başlayan ve İspanya Ortaklığı ile yürütülen proje, Kasım 2005 tarihinde sonuçlanmıştır. Bu proje ile birlikte AB müktesebatına uyum konusunda önemli bir adım atılmıştır.

Haberleşme (Telekomünikasyon ve Posta Hizmetleri)

Telekomünikasyon sektöründe 40 kısa vadeli AB Mevzuat Uyumunu düzenlemesinden 26'si gerçekleştirilmiştir. Böylelikle, Mevzuat Uyum Oranı: % 65 olarak gerçekleştirilmiştir. Posta sektörünün tek orta vadeli düzenlemesi 5584 Sayılı Posta Kanunu üzerinde değişiklik konusunda olup Kanun üzerinde çalışmalar devam etmektedir. Geriye kalan düzenlemeler üzerinde çalışmalar devam etmektedir.

AB'YE UYUM PROJELERİ VE İŞTİRAK EDİLEN ÇALIŞMALAR

Ülkemizin AB üyeliğine hazırlık aşamasının en önemli boyutlarından birini oluşturan ulaştırma alanında, AB ile ortaklaşa yürütülen projeler büyük önem arz etmektedir. Bu çerçevede,

TÜRK KARAYOLU TAŞIMACILIK SEKTÖRÜNE DESTEK PROJESİ



AB'nin kara ulaştırması mevzuatına gerek müktesebat gerek uygulama bazında uyum sağlanması amacıyla hazırlanan proje, 2008 yılına kadar süren bir "Eylem Planı" öngörmekte ve üç bileşenden oluşmaktadır: Eşleştirme (twinning), ekipman tedariki ve hizmet. Projede ulaştırılması beklenen hedef, Türk kara ulaştırması sektöründe AB müktesebatı ile uyumlu yasal ve kurumsal çerçevenin oluşturulması ve geliştirilmesidir.

Projenin toplam proje bedeli 5.550.000 € olup, bunun Eşleştirme (Twinning) bileşeninin mali bedeli

Ulaşım
ve
İletişimde
AB'ye
hazırız



1.000.000 €, Ekipman Tedariki (Supply) bileŖenin bedeli 3.750.000 € ve Hizmet (Service) bileŖenin bedeli 800.000 €'dur.

Hollanda-Almanya ortaklığı ile yürütülen birinci bileŖen EŖleŖtirme projesi, 11 Mayıs 2006 tarihinde baŖlamıŖ olup 18 ay sürecek bu projeye kara ulaŖtırması mevzuatının gözden geçirilmesi ve ilgili AB müktesebatının uygulanması, kara ulaŖtırması sektörünün kurumsal olarak güçlendirilmesi ve sektörde kapasitenin geliŖtirilmesi sağlanacaktır. Destek projesinin diğer iki bileŖeni kapsamında ise personel eğitimi ve ekipman temini konularında AB kaynaklarından yararlanılacaktır.

TÜRK DEMİRYOLU SEKTÖRÜNÜN YENİDEN YAPILANDIRILMASI VE GÜÇLENDİRİLMESİ PROJESİ

Proje, demiryolunun yeniden yapılandırılması ve düzenlenmesi alanında TCDD ve UlaŖtırma Bakanlığı'na teknik yardım, destek ve eğitim sağlamayı amaçlamakta olup, 'Demiryolu Sektörünün Organizasyonu; Yönetim Bilgi Sistemi; Yeni TCDD Organizasyonu ve Hükümetle Mali iliŖkiler' konularındaki dört bileŖenden oluŖmaktadır.

Türk demiryolu sektörünün, AB Müktesebatına uygun olarak yasal ve kurumsal çerçevesini oluŖturmak üzere, Türkiye-AB Mali iŖbirliđi çerçevesinde AB Komisyonu'na sunulup kabul edilen "Demiryollarının Yeniden Yapılandırılması ve Güçlendirilmesi Projesi"nin birinci aŖaması olan EŖleŖtirme (Twinning) bileŖeni, Alman ortağımız Deutsche Bahn AG ile yrtlmŖtr.

2005 yılı Ŗubat ayında baŖlayan ve 2006 yılı Kasım ayında tamamlanan EŖleŖtirme Projesi ile demiryolu sektörünü düzenlemeye yönelik bir ereve kanun taslağı ile TCDD Kanunu taslağı hazırlanmıŖtır. Bu kanunların yürürlüğe girmesiyle demiryolu sektörünün rekabete açılmasını sağlayacak yeni kurumsal yapı oluŖturulacaktır. Halihazırda, Demiryolu ereve Kanunu ve TCDD Kanunu ile ikincil mevzuat olarak adlandırılan diğer mevzuatın taslakları hazırlanmıŖ olup çalıŖmalar devam etmektedir.

Proje'nin diğer bir bileŖeni olan Yeni TCDD Organizasyonu, Hükümetle Mali iliŖkilerin düzenlenmesi ve Mali Yönetim Bilgi Sistemi (MYBS)nin kurulması Teknik Destek Projesi, Ocak 2006 tarihinde baŖlamıŖtır. Bu proje;



Yeni iş birimi bazlı bir organizasyon yapısını tanımlayarak, TCDD'nin bağımsız ve ticari olarak yönetilen bir demiryolu girişimi şeklinde yeniden yapılandırılmasını,

TCDD ve Hükümet arasında AB müktesebatının gerekliliklerini yerine getirmek üzere, sabit bir ilişki tanımlanarak mali ilişkilerin düzenlenmesini,

Bir Mali Yönetim Bilgi Sisteminin geliştirilmesi ve uygulanması ile MYBS için gerekli asgari BT (Bilişim Teknolojisi) platformunun teminini içermektedir.

Proje'nin toplam bedeli 4.255.600 €'dur. Bu miktarın, Eşleştirme (Twinning) bileşeninin mali bedeli 835.600 €, Ekipman Tedariki (Supply) bileşeninin bedeli 467.000 € ve Hizmet (Service) bileşeninin bedeli 2.953.000 €'dur.

DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI GÜVENLİĞİNİN GÜÇLENDİRİLMESİNE DESTEK PROJESİ

Bu proje ile deniz güvenliğinin artırılması ve deniz kirliliğinin engellenmesi konularında ulusal mevzuatımızın AB mevzuatı ve IMO sözleşmeleri ile uyumlu hale getirilmesinin yanı sıra denizcilik idaresinin etkinliğinin geliştirilmesi de amaçlanmaktadır. Ocak 2004 tarihinde başlayan ve İspanya Ortaklığı ile yürütülen Proje, Kasım 2005 tarihinde sonuçlanmıştır.

TÜRKİYE LİMANLARINDA VE LİMAN ALANLARINDA DENİZ GÜVENLİĞİNİN GELİŞTİRİLMESİ PROJESİ

Projenin amacı, Gemi trafiğinin yoğun ve riskli olduğu, tehlikeli yüklerin büyük bir kısmının elleçlendiği, yolcu taşımacılığının ve gemi söküm işleminin yapıldığı limanlarda güvenliği artırarak, AB müktesebatının uygulaması için Denizcilik Müsteşarlığı'nın idari kapasitesinin güçlendirilmesini sağlamaktır. Proje üç bileşenden oluşmakta olup toplam bütçesi 1.590.000 €'dur. Almanya-İspanya ortaklığı ile Eşleştirme sürecinde yürütülecek ilk bileşeni 24 Ocak 2007 tarihinde yapılan Açış (Kick-off) Toplantısıyla başlamış olup 18 ay sürecektir.





POSTA SEKTÖRÜNÜN YENİDEN YAPILANDIRILMASI PROJESİ

“Posta Sektörünün Yeniden Yapılandırılması Projesi” kapsamında, AB mevzuatı ve uygulamalarıyla Türkiye’de sektörün durumuna ilişkin toplam proje bedeli 105.000 Euro olan Farklılık Analizi (Gap Analysis) etüdü yapılmış olup, çalışma 2004 yılında tamamlanmıştır.

ULAŞTIRMA ALTYAPI İHTİYAÇ DEĞERLENDİRMESİ ETÜDÜ (Transport Infrastructure Needs Assessment - TINA)

AB-Türkiye üyelik müzakerelerinin 21. faslı olan Trans-Avrupa Ağları (TEN) faslının ana konusu üyelikle birlikte ülkemizde AB’nin Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları (TEN-T)’na dahil olacak ulaşım altyapısının belirlenmesidir. Bu çerçevede, TINA projesi kapsamında trafik tahminlerine dayalı olarak demiryolu ve karayolu ağları ile liman ve havaalanları belirlenecek olup, söz konusu ulaşım altyapısı TEN faslında yapılacak olan müzakerelere zemin teşkil edecektir. Ayrıca, TINA projesi sonucu belirlenen ulaşım ağları üzerinde yer alan projelere, Katılım Öncesi Mali Yardım Aracı (Instrument for PreAccession-IPA) gibi AB fonlarının veya Avrupa Yatırım Bankası (AYB) yada diğer uluslararası finans kuruluşlarının kredilerinin kullanılması da mümkün olabilecektir. Proje, 02 Aralık 2005 tarihinde yapılan açılış toplantısı (kick-off meeting) ile başlamış olup, Taslak Nihai Raporun incelenmesini müteakip 02 Mayıs 2007 tarihinde sonuçlanacaktır.

Türkiye-AB Mali İşbirliğiyle Yürütülen 5 Adet Ulaştırma Projesinin Ayrıntılı Dökümü

Proje No.	Proje Adı ve Proje Bedeli Toplamı	Projenin Bileşenleri	Projenin Finansmanı €	
			AB Finansmanı, €	Türkiye Katkı Payı, €
1	Karayolu Taşımacılığı Sektörüne Destek Projesi: 5.550.000 €	Eşleştirme	1.000.000	-
		Hizmet Alımı	800.000	-
		Ekipman Tedariki	2.812.000	937.500
		Toplam	4.612.500	937.500
2	Türk Demiryolu Sektörünün Yeniden Yapılandırılması ve Güçlendirilmesi Projesi: 4.741.000 €	Eşleştirme	836.000	-
		Hizmet Alımı	3.428.000	-
		Ekipman Tedariki	-	477.000
		Toplam	4.264.000	477.000
3	Türkiye’de Deniz Güvenliğinin Güçlendirilmesine Destek Projesi: 2.716.666 €	Eşleştirme	900.000	-
		Hizmet Alımı	150.000	-
		Ekipman Tedariki	1.250.000	416.666
		Toplam	2.300.000	416.666
4 ***	TINA- Ulaştırma Altyapı İhtiyaç Değerlendirmesi Projesi: 877.150 €	Hizmet Alımı	877.150	-
5 ***	Posta Sektörünün Yeniden Yapılandırılması: 105.000 €	Farklılık Analizi	105.000	-

AB'YE UYUM ÇALIŞMALARI KAPSAMINDA YAPILMASI PLANLANAN DİĞER FAALİYETLERİMİZ

Avrupa Birliği mali yardımlarının 2007-2013 yıllarını kapsayacak yeni döneminde, mali yardımların kullanılmasının aracı olan IPA (Instrument for Pre-Accession - Katılım Öncesi Aracı) kapsamındaki mali yardımlar için ehil sektörlerin başında ulaştırma - altyapı yatırımlarının geldiği bildirilmiştir. Bu çerçevede, IPA kapsamındaki mali yardımlardan yararlanabilmek için ülkemizde kurumsal bir yapılanma oluşturulacaktır. Buna ek olarak, sektörel bazda operasyonel programlar hazırlanacaktır.

Taslak Ulaştırma Sektörü Operasyonel Programı (OP); DPT Müsteşarlığı tarafında taslağı hazırlanan Stratejik Çerçeve Belgesinde yer alan öncelik ve amaçların elde edilebilmesi için uygun önlemler ve eylemleri tanımlamaktadır. Bu kapsamda, Operasyonel Program, orta dönem hedeflerin ve ihtiyaçların analizini içermekte olup, 3 yıllık mali perspektifi ortaya koymaktadır. 2007-2009 dönemi için ulaştırma sektörüne ayrılan fon miktarı 170 milyon € civarındadır. TINA etüdü sonucu ortaya çıkan öncelikli projeler OP içerisinde değerlendirilecektir.

Operasyonel Program için Yönetim Birimi (Operating Structure) olan Bakanlığımız;

Anılan Programı hazırlamak her bir Programın izleme komitesine başkanlık etmek, yönetimi ve uygulamasındaki etkinliği sağlamak, değerlendirilmesi ve izlenmesi için gerekli olan istatistiki ve finansal bilgiyi toplamak,

Operasyonel Programlara ilişkin uygulama raporları hazırlamak ve finansal yönetimin ve muhasebe sistemlerinin uygunluğunu sağlamak, programların uygulanması hakkında Yönlendirme Komitesine bilgi sunmak gibi görevleri üstlenecektir.

Operasyonel Program hazırlanması ve yönetilmesi için Bakanlığımız içinde, ilgili kurum/ kuruluşlar tarafından görevlendirilecek uzmanların yer alacağı bir ekip oluşturulmuş olup, OP'nin uygulanması için de yeni bir yapılanma öngörülmektedir.

Ulaştırma Bakanları Avrupa Konferansı (UBAK) Türkiye'nin de kurucu üyesi bulunduğu ve 1953 yılından beri faaliyetlerini sürdüren UBAK, çok taraflı karayolu geçiş belgelerinin düzenlendiği bir platformdur. Son iki yıldır, Bakanlığımızca yapılan yoğun çalışmalar ve müzakereler sonucunda; gayri adil bir şekilde dağıtılan UBAK çok taraflı geçiş belgelerinin, üye ülkelerinin sahip oldukları gerçek makro ekonomik büyüklükler dikkate alınarak yeniden yapılandırılması sağlanmıştır. Öte yandan, Bakanlığımız temsilcilerinin sarfettiği yoğun gayretler UBAK'ta (en çok kota artışı sağlayan ülke) etkili bir ülke konumunda olduğumuzun bir göstergesidir ki; 2008-2009 UBAK Dönem Başkanlığı talebimiz kabul edilmiş olup 2009 yılında yapılacak UBAK Bakanlar Toplantısına ülkemiz Başkanlık yapacaktır.

Nisan 2008'de Ekonomik İşbirliği Teşkilatı (EİT) Ulaştırma Bakanları toplantısı ülkemizin ev sahipliğinde yapılacaktır. Buna yönelik karar Tahran'da yapılan 2006 yılı EİT Bakanlar Toplantısında alınmıştır.

*UBAK
Bakanlar
Toplantısı
Nisan
2008'de
ülkemizde
yapılacak*



DEMİRYOLU SEKTÖRÜ

DLH İNŞAATI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
TCDD İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
TÜLOMSAŞ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
TÜVASAŞ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
TÜDEMSAŞ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

DEMİRYOLU ŞEBEKESİ



2002'de DEMİRYOLLARI

Ülkemiz Kurtuluş Mücadelesinden tüm kaynaklarını tüketerek çıkmasına karşın, 1924 yılında demiryolu seferberliği başlatmış, 1940 yılına kadar büyük bölümü doğuda olmak üzere 3.360 kilometre yeni demiryolu yapılmıştır. Demiryolları bu dönemde Cumhuriyetin ekonomik, sosyal ve kültürel devrimlerinin adeta lokomotifi olmuş, payı yolcуда % 43'lere, yükte % 55'lere kadar yükselmiştir.

1950 yılı itibariyle 7.498 km. olan anahat yol uzunluğu 2002 yılı sonuna gelindiğinde ancak 8.671 km olabilmüş ve 52 yılda ancak 1.173 km.lik yol yapılabilmıştır. Cumhuriyetin ilk yıllarında yılda ortalama 190 km. demiryolu yapılırken, 1950 yılından sonra ortalama yapılan demiryolu uzunluğu 20 km. civarında olmuştur. Diğer bir ifade ile demiryolları 1950'li yıllardan sonra kaderine terk edilmiştir.



TCDD İşletmesi, 2002 yılına kadar 8.671 km.'si anahat ve 2.277 km.'si tali hat olmak üzere toplam 10.948 km.'lik demiryolu hattında taşımacılık faaliyetlerini sürdürmüştür. Söz konusu ana hatların %95'i tek hat olup, toplam hatların 2.122 km.'si elektrikli ve 2.449 Km.'si sinyalli hale getirilebilmiş ve toplam yol uzunluğu içerisindeki elektrikli ve sinyalli hat oranları sırasıyla %19,4 ve % 23 olabilmıştır.



2002 yılında hatların; % 30'u Standart dışı karp yarıçapına, % 25'i Standart dışı eğime (Eğim > %0 10), % 2,4'ü Standart dışı dingil basıncına (Dingil Basıncı < 20 Ton), % 23,6' sı Standart dışı ray yaşına (Ray yaşı > 30), % 37,9'u Standart dışı traverse sahipti. Mevcut hatların standartlarının yükseltilmesi, hız ve konforun artırılması amacıyla her yıl ortalama 500 Km. yol yenilemesi yapılması gerekirken, özellikle 1990 yılından itibaren dışa bağımlı ray teminindeki güçlüklerden yol yenileme çalışmalarının programlanan düzeyde yapılamamıştır. Söz konusu yol yenilemelerinin program seviyesinde gerçekleştirilebilmesi, başta ray olmak üzere yol bakımı için gerekli malzemenin temin edilememiş olmasından kaynaklanmıştır.

2002 yılında mevcut araç parkında; 555 adet dizel lokomotif, 74 adet elektrikli lokomotif, 90 adet elektrikli dizi, 59 adet dizelli dizi, 1.013 adet yolcu ve 16.241 adet yük vagonu bulunmakta idi. Söz konusu araçların gayri faal oranları uluslararası standartların üzerinde olup, dizelli ve elektrikli lokomotiflerin % 67'si, yolcu vagonlarının % 47'si, yük vagonlarının % 46'sı 20 yaşındaydı.



*Demiryollarındaki
kötü gidişe
59.
Hükümet'le
dur denildi*

Alt ve üst yapıdaki olumsuzlukların yanı sıra çeken ve çekilen araçlardaki sorunlar işletmeciliği ciddi boyutlarda zorlamış, tehirler artmış ve müşterinin demiryollarından kaçmasına yol açmıştır.

Bu durum Kuruluş zararlarını giderek artırırken taşımadaki payımız (yolcuda % 2,3, yükte % 3,8) giderek düşmüştür. 1980'li yıllardan sonra Avrupa'da YENİDEN DEMİRYOLU sloganı ile demiryolu sistemi ulaştırma sektöründe olması gereken yerine oturtulurken, ülkemizde demiryolu sistemi Kamunun bir kamburu olarak algılanır hale gelmiştir.

Demiryolları; kısır bir döngü içerisinde, teknolojik olarak yenilenmediği gibi mevcut sistemini dahi koruyacak imkan elde edememiştir. Demiryolları 20 yılda 11 milyar dolar zarar etmiştir. Bu durum; demiryollarının gerilemesinden çok, ulaşım sistemimizin sağlıksız hale gelmesinin bir göstergesi olmuştur. Yolcu ve yükte taşımacılığının % 95 oranında karayolu ile taşınması, neredeyse tek bir sisteme dayanması; sağlıksız bir ulaşım sistemi yaratırken, ülkemizin ekonomik, sosyal ve kültürel bedel ödemesine de neden olmuştur.

TCDD; yukarıda da kısaca değinildiği üzere 2003 yılından önce işletme ve yatırım faaliyetlerini kısıtlı finansman kaynakları ile sürdüremez hale gelmişken, 58. ve 59. Hükümet döneminde Hükümetimizin acil eylem planları içerisinde yerini alarak, Demiryolları yeniden Devlet Politikası haline gelmiştir. Bunun sonucu olarak, bu dönemde diğer birçok KİT'in yatırım ödeneği düşerken, TCDD'nin yatırım ödeneği artmıştır. TCDD yatırım büyüklüğü açısından 2004-2006 yıllarında KİT'ler içinde ilk sırayı almıştır.

ULAŞIMDAN İLETİŞİME KALKINAN TÜRKİYE

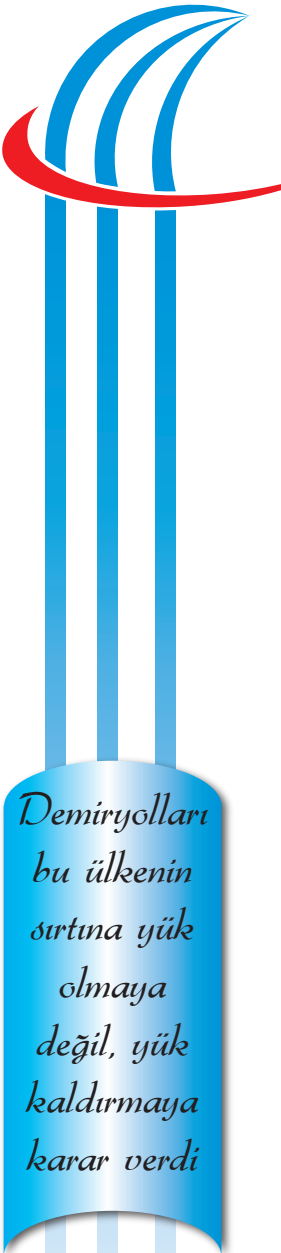
Hükümetimizin desteği ile sağlanan kaynakla 2003 ve 2006 yılları arasında başlatılan önemli proje ve uygulamalardan bahsetmeden önce 2002 ve 2006 yılları arasındaki işletme faaliyetlerine baktığımızda;

2006 yılında 2002 yılına göre; yolcu taşımacılığında, % 6, yük taşımacılığında % 38 ve liman elleçlemelerinde ise % 25 oranında artışlar sağlandığı görülmektedir. Ayrıca, işletmecilik faaliyetlerinde alınan tedbirlerle 2002 yılında 532 Milyon YTL olan Kuruluş zararı, 2006 yılında %5 oranında iyileşme ile 504 Milyon YTL'ye (cari değerle) düşürülmüş olup, zarardaki azalma reel olarak çok daha fazla olmuştur. Bakanlığımızın hedefi; Hükümetimizin de desteği ile şu anda uygulanmakta olan projeler hayata geçirildiğinde demiryolu işletmeciliği zararının makul seviyeye çekilmesidir.

1999-2002 ve 2003-2006 DÖNEMİNDE TCDD FAALİYETLERİN KARŞILAŞTIRMASI											
TCDD		1999	2000	2001	2002	1999-2002 Toplam	2003	2004	2005	2006	2003-2006 Toplam
İŞLETME FAALİYETLERİ											
Yük Taşınması	Bin Ton	16.244	18.980	14.618	14.616	64.458	15.941	17.989	19.195	20.185	73.310
Yolcu Taşınması	Bin Kişi	98.931	85.343	76.322	73.088	333.684	76.993	76.756	76.306	77.414	307.469
Liman Elleçlemesi	Bin Ton	34.721	36.332	34.612	36.252	141.917	41.509	46.698	44.650	45.364	178.221
Personel Sayısı	Kişi	42.721	41.285	39.856	37.165		34.526	34.884	30.991	28.975	
Kar/Zarar	Milyon YTL	-221	-329	-571	-532	-1.653	-496	-629	-212	-504	-1.841
YATIRIM FAALİYETLERİ											
Yatırım Ödenekleri	Bin YTL (Cari)	73.010	97.450	146.000	300.800	617.260	250.545	738.200	913.110	1.166.727	3.068.582
Yolcu Vagonu	Adet	20	0	10	24	54	9	42	46	30	127
Yük Vagonu	Adet	610	50	100	2	762	87	400	205	646	1.338
Dizel Elek. Ana. Loko.	Adet					0	6	12	0	24	42
Yol Yenilemesi	Km	250	264	152	38	704	55	101	69	200	425
Mevcut Yolun Takviyesi	Km	52	55	5	7	119	14	21	33	34	102
Ray Kaynağı	Adet (1000)	9,4	6,4	0,1	7,6	24	3,8	8,2	12,5	6,2	31
Makas Yenilemesi	Adet	60	153	0	42	255	246	176	180	200	802
ATS Cihazı	Adet					0			68	170	238
Yük Vag. Oto. Kış. Tk.	Adet					0			100	500	600

"2003 yılı demiryolları için bir dönüm noktasıdır. Demiryolları yeniden DEVLET POLİTİKASI haline geldi"

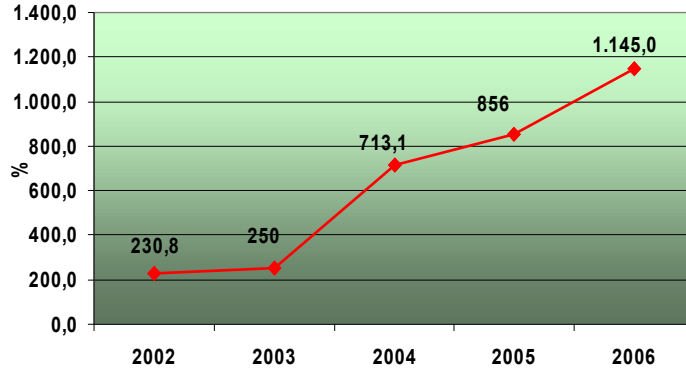
Ulaştırma Bakanlığı olarak, 2003 yılında mevcut demiryolu sistemi detaylı bir şekilde ele alınarak, sistemden halkımızın beklentilerini sağlamak için tarihi kararlar alınarak yeni hedefler belirlenmiştir.



DEMİRYOLLARI DEVLET POLİTİKASI OLDU

Demiryolları 1946'dan bu yana ilk defa yeniden Devlet Politikası haline gelmiştir. Bu çerçevede, 250 Milyon YTL olan 2003 yılı yatırım ödeneği, 2004 yılında 713,1 Milyon YTL'ye 2005 yılında 855,9 Milyon YTL'ye ve 2006 yılı yatırım ödeneği de 1.145,7 Milyon YTL'ye yükseltilmiş olup, TCDD yatırım büyüklüğü açısından son 4 yılda KİT'ler arasında ilk sırayı almıştır. 2003 yılı yatırım ödeneğine göre 2006 yılı yatırım ödeneği artışı % 458 olmuştur.

2003 YILI YATIRIM ÖDENEĞİNE GÖRE 2006 YILI ÖDENEK ARTIŖI % 458



2004-2006 yılları arasında Demiryollarına sağlanan bu ödeneklerle hızlı, ekonomik ve güvenli bir demiryolu taşımacılığının sağlanması ile diğer ulaŖtırma modları karşısında Demiryollarının rekabet gücünün artırılarak yolcu ve yük taşımacılığındaki payının yükseltilmesi amaçlanmıştır.

Hükümetimizin desteği ile demiryollarını yeniden ayağa kaldırmak amacıyla;

Hızlı tren hattı inşa ederek Türk Halkını hızlı trenle tanıştırmak,

Mevcut hatlarımızı ve araç parkımızı iyileŖtirerek trenlerimizi hızlandırmak,

Demiryollarını, dünya demiryollarında olduğu gibi yeniden yapılandırarak daha etkin ve verimli bir kuruluş haline getirmek,

Özel sektörün demiryolu işletmeciliği yapabilmesini sağlamak,

üzere 4 ana hedef belirlenmiştir.

Bu hedeflere ulaŖmak için 2003-2007 yılları arasında kuruluşlar itibariyle yapılan çalışmalar Ŗu şekildedir.



TCDD
yatırım
büyüklüğü
açısından
KİT'ler
içinde ilk
sırayı aldı

DLH DEMİRYOLLAR LİMANLAR VE HAVA MEYDANLARI İNŞAATI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

MARMARAY PROJESİ



İstanbul'da, ulaşım konusu özellikle 70'li yıllardan itibaren önem kazanmaya başlamış olup bugünün en önemli sorunlarından birisi haline gelmiştir.

Günümüz İstanbul'un da ulaşım ve trafik konusunda yaşanan zorluklar, kısıtlar ve tıkanıklıklar, kentsel hayatı ve kentlilerin yaşamsal faaliyetlerini olumsuz yönde etkilerken aynı zamanda çok büyük ekonomik kayıplara da neden olmaktadır. Bunun en temel nedenleri, etkin ve türler arası entegrasyonun sağlandığı bir toplu taşıma sisteminin henüz kurulamamış olması, mevcut ulaşım altyapısının yetersizliği ve kentçi ulaşımında özel araç kullanımının büyük bir paya sahip olmasıdır.

İstanbul'da, kentlilere hızlı, ekonomik ve özel araç konforunda hizmet verecek etkin bir toplu taşıma sisteminin en önemli adımlarından birisi ve hatta en önemlisi olan Marmaray Projesi İstanbul toplu taşıma sisteminin omurgasını oluşturmak üzere; yukarıda bahsedilen problemlerin çözümü ve Asya ile Avrupa yakalarını demiryolu ile bağlamak için önerilmiş bir projedir.



Proje kapsamında, İstanbul Boğazının her iki yakasındaki demiryolu banliyö hatları, İstanbul Boğazı'nın altından geçecek bir demiryolu tüneli ile birbirine bağlanacaktır. Hat, Kazlıçeşme İstasyonunu geçtikten sonra yeraltına girecek olup, Yedikule, Yenikapı ve Sirkeci boyunca ilerleyecek, İstanbul Boğazının altından geçerek Üsküdar'a bağlanacak ve Söğütlüçeşme'de tekrar yüzeye çıkacaktır. Böylece, Avrupa yakasında Halkalı ile Asya yakasında Gebze arasında kesintisiz, modern ve yüksek kapasiteli bir demiryolu sistemi kurulmuş olacaktır.

Ayrıca; Yenikapı'da İstanbul Metrosu, Yenikapı-Aksaray-Havaalanı ve Yenikapı-Esenler-Bağcılar hafif raylı sistemleri ile, Sirkeci'de Eminönü-Zeytinburnu tramvayı ile, Küçükçekmece'de Bakırköy-Avcılar-Beylikdüzü raylı sistemi ile, Kadıköy'de Kadıköy-Kartal raylı sistemi ile ve Üsküdar'da Üsküdar-Ümraniye hatları ile Marmaray Projesinin entegrasyonu sağlanacaktır. Böylece saatte tek yönde 10.000 yolcu kapasiteli mevcut banliyö hattının, diğer raylı sistemler ile entegrasyonu sağlanarak saatte tek yönde 75.000 yolcu taşıyabilecek konforlu, modern ve güvenli bir banliyö sistemine dönüştürülmüş olacaktır.

Proje kapsamında, mevcut durumda iki olan hat sayısı üçe çıkarılarak, metro sistemine dönüştürülüp, 3. hat TCDD'nin şehirlerarası ve yük trenlerine ayrılacaktır. Projenin, Avrupa yakasında Atatürk Havaalanı ile Anadolu yakasında Sabiha Gökçen Havaalanına bağlanması konusunda fizibilite çalışmaları tamamlanmıştır.

*Yeni
demiryolu
çağına dev
projelerle
giriyoruz*



100
yıllık rüya
gerçekleşiyor;
İstanbul
Boğazi'na
Demiryolu
Tüp Geçişi

Marmaray Projesi 4 Ayrı Sözleşmeden Oluşur:

1. Mühendislik ve Müşavirlik Hizmetleri Sözleşmesi.
2. BC1 "Demiryolu Boğaz Tüp Geçişi İnşaatı; Tüneller ve İstasyonlar" Sözleşmesi.
3. CR1 "Gebze-Haydarpaşa, Sirkeci-Halkalı Banliyö Hatlarının İyileştirilmesi; İnşaat, Elektrik ve Mekanik Sistemler" Sözleşmesi.
4. CR2 "Çeken-Çekilen Araçların Temini" Sözleşmesi.

Projenin Yatırım Miktarı :

• BC1 Sözleşmesi	931.000.000 USD
• CR1 Projesi	1.100.000.000 USD
• CR2 Projesi (Tahmin)	868.000.000 USD
• Müşavirlik Hizmetleri Sözleşmesi	51.000.000 USD
TOPLAM	2.950.000.000 USD

Kamulaştırma Çalışmaları:

Kamulaştırılacak alanların yüzölçümleri tabloda belirtilmiştir.

BC1 SÖZLEŞMESİ	
İstasyon	Alan (m ²)
Kazlıçeşme	11.098
Yedikule	44.157
Yenikapı	43.235
Yenikapı Sahil	7.710
Sirkeci	7.522
Sarayburnu	11.903
Üsküdar	22.067
Üsküdar Sahil	2.230
Karacaahmet	8.620
Kadıköy (Ayrılıkçeşme)	50.209
Toplam	208.751

CR1 SÖZLEŞMESİ	
İstasyon	Alan (m ²)
Bakırköy	11.983
Zeytinburnu	5.391
Kadıköy	10.504
Gebze (Depo)	52.970
Gebze (Hat)	26.586
Kartal	19.989
Pendik	20.043
Tuzla	23.838
Küçükçekmece	1.648
Maltepe	16.160
Toplam	189.112

MÜHENDİSLİK VE MÜŞAVİRLİK HİZMETLERİ SÖZLEŞMESİ

Kredi Anlaşması gereğince; projenin mühendislik ve müşavirlik işlerini yüklenmek üzere 3 farklı konsorsiyum ihaleye başvurmuştur. Bu konsorsiyumlardan Avrasya Ortak Girişimi ihaleyi kazanmış ve Mart 2002'de işe başlamıştır. Avrasya Ortak Girişimi aşağıdaki firmalardan oluşmaktadır:

- Pacific Consultants International (Japonya)
- Yüksel Proje Uluslararası A. Ş. (Türkiye)
- Japan Railway Technical Service (Japonya)
- Oriental Consultants Co. Ltd. (Japonya)

Sözleşme Bedeli : 5.604.547.080 JPY

Müşavirlik anlaşmasının imzalanmasından bu güne kadar toplam 59 adet hakediş ödemesi yapılmıştır. Mart 2002 - Nisan 2007 hakediş dönemi itibariyle, müşavir firmaya krediden 3.527.552.503 Japon Yeni, özkaynaktan ise 234.491.881 Japon Yeni KDV olarak ve 847.583.995 Japon Yeni stopaj olarak ödeme yapılmış olup, genel toplam 4.609.628.379 Japon Yeni'dir. Mühendislik-Müşavirlik Hizmetleri Sözleşmesinde fiziki gerçekleştirme % 62.58'dir.

BC1 "DEMİRYOLU BOĞAZ TÜP GEÇİŞİ İNŞAATI; TÜNELLER VE İSTASYONLAR" SÖZLEŞMESİ

BC1 Sözleşmesi, batırma tüneller, yaklaşım tünelleri, 3 yeraltı ve 1 hemzemin istasyonun inşaat işlerini kapsamaktadır.

İhale sürecinde yapılan teknik ve mali değerlendirmelerden sonra "Taisei-Kumagai-Gama-Nuroi" Ortak Girişimi işin yüklenicisi olup, sözleşme dokümanları JBIC tarafından 16 Temmuz 2004 tarihinde onaylanmıştır. 27 Ağustos 2004 tarihinde yükleniciye yer teslimi yapılarak, inşaat süreci fiili olarak başlamıştır.

Sözleşme Bedeli : 86.823.610.000 JPY (yedek akçe hariç)
102.372.748.108 JPY (yedek akçe dahil)

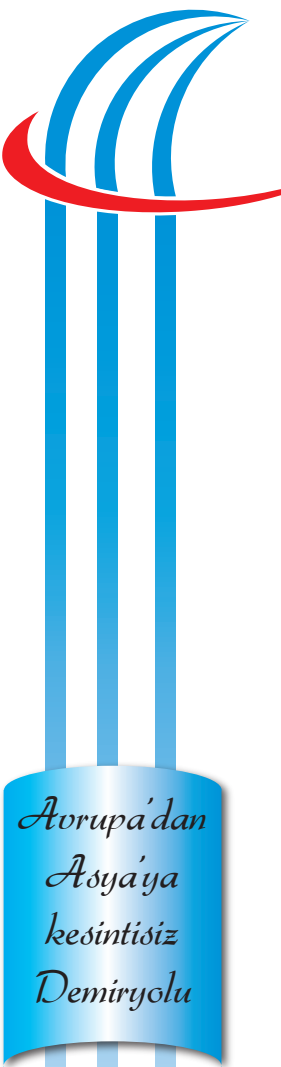
BC1 Yüklenicisine Bugüne Kadar Yapılan Ödemeler

Yükleniciye yer tesliminden bu güne kadar toplam 21 adet hakediş ödemesi yapılmıştır. Yapılan işin bedeli 25.130.145.816 Japon Yeni olup; toplam sözleşme bedelinin yaklaşık % 24.55'ini teşkil etmektedir.

Demiryolu Boğaz Tüp Geçiş İnceleme Programı

(26 Şubat 2007 tarih ve 559-2929 sayılı süre uzatım kararına göre)

BC1 istasyonlarının CR1 yüklenicisinin çalışmasına açılması	23.04.2010
BC1 tünellerinin CR1 yüklenicisinin çalışmasına açılması	23.06.2009
TBM'lerin geçişine olanak tanıyacak düzeyde yeraltı istasyonlarının tamamlanması	14.01.2008
Yedikule'de TCDD bypass'ının hizmete açılması	21.03.2006
Çift delme tünelin ilk 500 m'sinin tamamlanması	08.12.2007
Çift delme tünel kaplamasının ilk 2000 m'sinin tamamlanması	10.03.2008
Batırma Tüp Tünel'in (IMT) %50'sinin batırma ve geri dolgusunun tamamlanması	08.12.2006
İstasyon yapılarının strüktürlerinin tamamlanması	06.11.2009
Ray döşeme işlerinin %50'sinin tamamlanması	09.12.2009
Batırma Tüp Tünel (IMT)'den ilk insan geçişi	26.02.2009
Tamamlanma tarihi	20.10.2010





Proje Kapsamında Yürütülen Çalışmalar

Üsküdar, Yenikapı ve Sirkeci bölgelerinde arkeolojik kazı çalışmaları, Üsküdar ve Yenikapı'da tünel giriş ve çıkış ağızlarında altyapı aktarım çalışmaları, Tuzla'da 1 ve 2 numaralı kuru havuzlarda tüp tünel elemanlarının imalatları, batırma tüp tünelin oturacağı zeminin kazı çalışmaları, Yedikule ve Ayrılıkçeşme'de Tünel Açma Makinaları (TBM) ile yürütülen tünel kazısı çalışmaları, Gebze'de inşa edilen segman fabrikasında prekast segman imalatları ve Üsküdar'da diyafrem duvarı çalışmaları devam etmektedir. İstanbul Boğazında sıvılaşma riskine karşı yürütülen zemin iyileştirme çalışmaları tamamlanmıştır.

İstanbul Boğazında Zemin İyileştirme Çalışmaları

Batırma tünel yatağında detaylı zemin etütleri ve sondajlar yapılmış, bunun sonucunda da güzergahın 460 m.lik bölümünde sıvılaşma riski bulunan Üsküdar kıyı kesiminde zemin iyileştirme yapılmasına karar verilmiştir. 2005 yılı Nisan ayında başlatılan zemin iyileştirme çalışmaları neticesinde, zemine kolonlar halinde beton enjekte edilerek, zeminin direnci arttırılmıştır. Bu kapsamda 2778 adet kazık yapılarak zemin iyileştirme çalışmaları tamamlanmıştır.

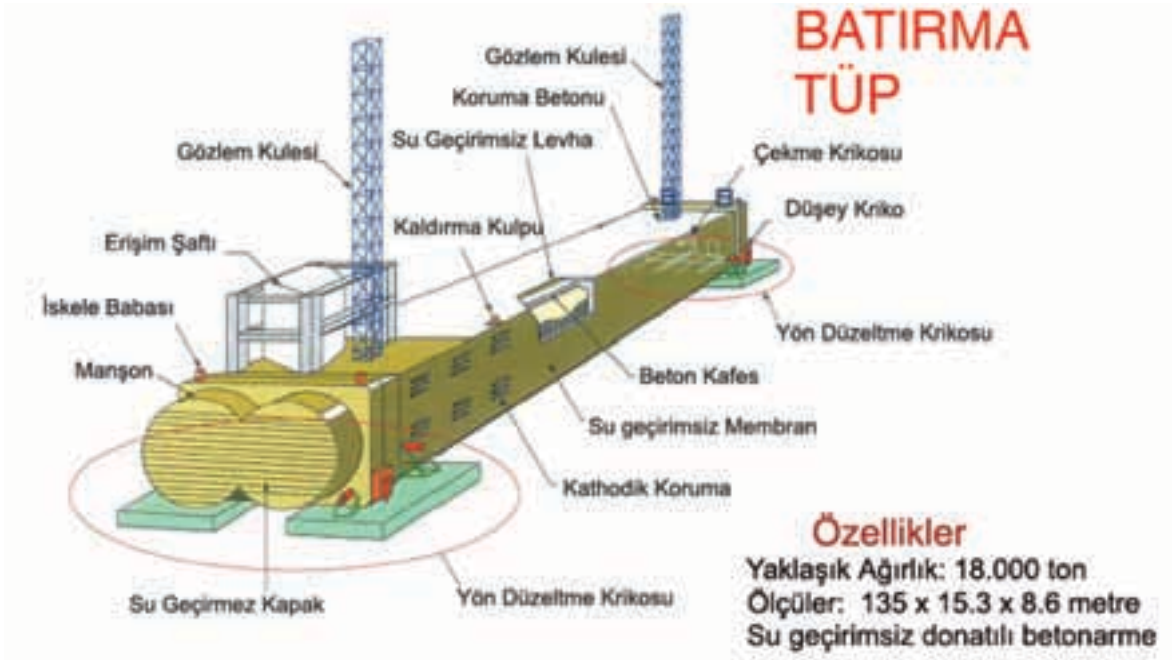
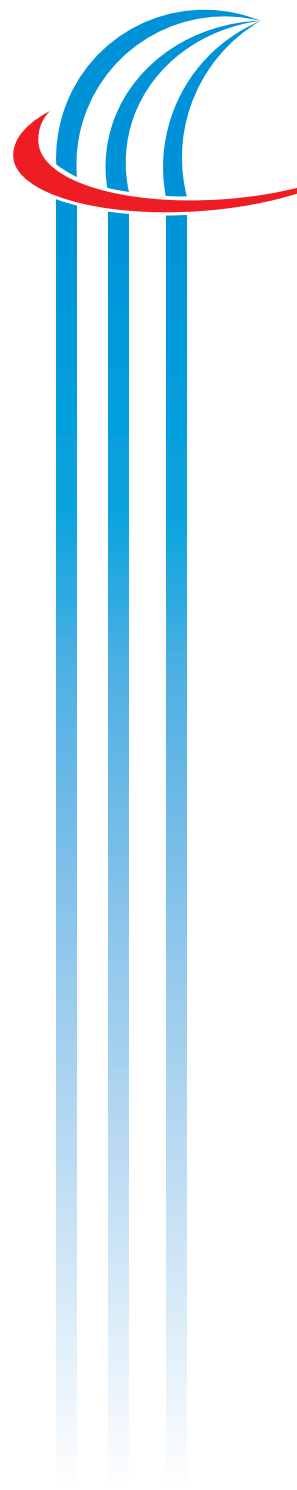
Batırma Tüp Elemanlarının Yerleştirileceği Hendek Kazı Çalışmaları

Ağustos 2005 tarihinde deniz dibi kepçeli tarama gemisi (Kanyu) ile kazı çalışmalarına başlanmış olup, deniz dibinden taranan temiz malzeme, Marmara Denizi içerisinde yer alan, Çevre ve Orman Bakanlığının da izniyle Çınarcık Çukuru'na dökülmektedir. Deniz dibi tarama çalışmalarının % 95'i tamamlanmış olup bugüne kadar 1.081.440 m³ temiz malzeme taraması yapılmıştır. 136.700 m³ (% 100 kirli malzeme kazısı 30.12.2005 tarihi itibarıyla tamamlanmıştır.)



Tuzla'da Batırma Tüp Tünel Elemanlarının İmalat ve Montaj Çalışmaları

Tüp elemanlarının imalatına kuru havuzda başladıktan sonra Tuzla'daki DLH limanında yüzer haldeyken tamamlanacak ve İstanbul Boğazında dibinde kazılan hendeğe yüzdürülerek getirilecek ve batırılacaktır. Tuzla'da rıhtım inşaatı, geçici iskeleler ve çıkış rampası imalatları tamamlanmıştır. Tuzla'da ilk olarak kuru havuzlarda 10 ve 11 numaralı tüp tünel elemanlarının imalatına 4 Ekim 2005 tarihinde yapılan törenle başlanmıştır. 2006 yılı Haziran ayı içerisinde bu elemanların kuru havuzlardaki imalatları tamamlanmış ve yüzdürülerek Tuzla'daki iskeleye çekilmiştir. İmalatı tamamlanmış olan 135 m uzunluğundaki ilk tüp tünel elemanı (11 numaralı eleman), Boğaz tabanında kazılan hendeğe 24 Mart 2007 tarihinde yerleştirilmiştir. Geride kalan 10 tüp tünel elemanının 7 adedinin imalatına devam edilmektedir. Bu kapsamda, iskelede 8 ve 9 numaralı elemanların 3.kademeye donatı ve kalıp imalatları ve 10 numaralı elemanın tabliye üstü izolasyon çalışmaları, 1 no'lu kuruhavuzda 4 ve 5 numaralı elemanların çelik imalatları, 2 no'lu kuruhavuzda da, 7 ve 6 numaralı elemanların havuz içerisindeki imalatları, devam etmektedir.



Tünel Kazı Makinaları (TBM)

Projede yer alan delme tüneller 5 adet Tünel Açma Makinası (TBM) kullanılarak açılacaktır. Bu makinalardan dört tanesinin imalatı Japonya'da, bir tanesinin imalatı da Kanada'da tamamlanarak Türkiye'ye getirilmiştir. TBM2 ve TBM3 Yenibosna-Çobançeşme'de depolanmıştır. TBM1'in tüm parçaları Yedikule'ye nakledilmiş, montajı yapılmış olup, kuyruk kısmı da makine tünelde ilerledikçe eklenmektedir. Ayrılıkçeşme'de TBM4 ve TBM5 de kazı çalışmalarına başlamıştır. Yedikule'de TBM1 ile 4 ring (yaklaşık 6 m), Ayrılıkçeşme'de TBM 5 ile 88 ring (yaklaşık 132 m) ve TBM 4 ile 27 ring (yaklaşık 40 m) tünel kazısı yapılmıştır.



Çevresel Etkilerinin Değerlendirilmesi

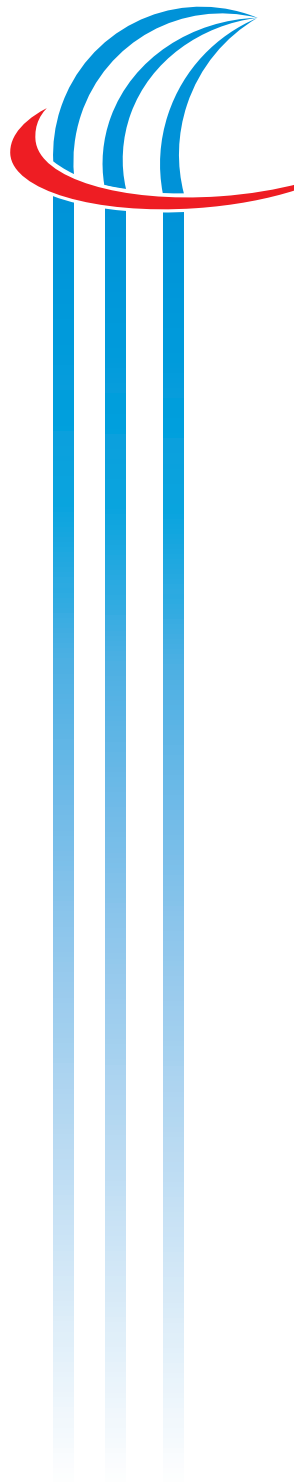
Marmaray Projesi 23.09.1996 tarihinde Çevre ve Orman Bakanlığı tarafından ÇED Yönetmeliği kapsamı dışında mütalaa edilmiştir.

Marmaray Projesi Demiryolu Boğaz Tüp Geçişi (BC1) işi kapsamında yapılacak olan deniz dibi tarama ve dökü faaliyetlerinden dolayı görülmesi beklenen en önemli muhtemel etki harfiyat malzemesinden kaynaklanacak olan geçici bulanıklıktır. Bu durum o bölgeyi göç yolu olarak kullanan balık türlerini etkileyecektir. Boğaz'da 15 Mart - 15 Haziran tarihleri arasında kuzeye ve 1 Eylül - 1 Kasım tarihleri arasında ise güneye doğru balık göçü söz konusudur. Bu dönemde gerçekleştirilecek olan inşaat faaliyetlerinin balık göçlerinin en az derecede etkilemesi amacıyla Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Enstitüsü tarafından hazırlanan "Geri Bildirimli İzleme Programı"nın uygulanmasına karar verilmiştir. Bu programla ilgili olarak 9.8.2004 tarihinde Tarım ve Köyişleri Bakanlığı'ndan uygulama izni alınmıştır. Geri Bildirimli İzleme Programı Dokuz Eylül Üniversitesi başkanlığında ve Tarım ve Köyişleri Bakanlığının yetkililerinin de gözetiminde uygulanmaya başlanmıştır. Söz konusu program ilk olarak Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Enstitüsü tarafından uygulanmaya başlanmış ve çalışmaları İstanbul Üniversitesi devam ettirmiştir. Bu yöntemle, projede, projeye ilgili önemli parametreler; deniz suyu sıcaklık profilleri ve Boğaz'ın her iki uzunda karaya çıkarılan göçmen balık miktarlarıdır. Geri bildirimle elde edilen veriler ile deniz çalışmalarının sürdürülmesi hakkında daha kesin kararlar üretebilmek mümkün olmaktadır.

Diğer taraftan Batırma Tüp Tünel, 1385 m uzunluğunda olup güzergah üzerindeki inşaat çalışmaları hattın yalnızca belli bir noktasında gerçekleştirilmektedir. Bundan dolayı, İstanbul Boğazı'nın tamamen balık gözlerine kapatılması söz konusu değildir.

Dökü alanıyla ilgili olarak İstanbul Teknik Üniversitesi'ne bir Çevresel Etki Değerlendirme Raporu hazırlanmıştır. Bu rapor doğrultusunda Çevre ve Orman Bakanlığının da talebi üzerine; boşaltım çalışmaları başlamadan önce, boşaltım sırasında ve boşaltım işleminin tamamlanmasından üç ay sonrasına kadar aylık olarak denizdeki dökü alanında su kalitesi izleme çalışmaları yapılarak üçer aylık dönemlerde hazırlanacak raporlar ilgili Valilik ve Bakanlıklara gönderilecektir. İstanbul Teknik Üniversitesi tarafından hazırlanan ÇED raporuna istinaden belirlenen izleme çalışmalarını Gebze İleri Teknoloji Enstitüsü yürütmektedir.

Boğaz Tüp Geçişi güzergahının 7+300 - 7+900 km'leri arasından tarama sonucu çıkan 1-3 m kalınlığındaki kirli malzeme Geçirimsiz Atık Tesisi (CDF) içerisinde Kurtköy mevkiinde depolanmıştır. Bu konuyla ilgili Çevre ve Orman Bakanlığı'nın izni alınmış olup, kirli malzemenin bertarafı ile ilgili işlemler 30 Aralık 2005'te tamamlanmıştır.



İstasyon Sahalarında Ve Tünel Portallarında Yürütülen Çalışmalar

Ayrılıkçeşme'de

Altyapı Aktarımları:

Altyapı aktarım çalışmaları, tünel girişindeki doğalgaz, atıksu ve içme suyu hatları deplase edilerek tamamlanmıştır.

Geçici Trafik Düzenlemeleri:

Trafik düzenleme çalışmaları tamamlanmıştır.

Zemin İksa Yapıları:

Portal bölgesinde 9 kademededen oluşan perde beton ve ankraj çalışmalarında; ayna duvarının tamamı, yan duvarların da tamamına yakını tamamlanmıştır.

Mimari İşler:

Avan proje ve mekanik elektrik ihtiyaçlar hazırlanmış olup, İBB ve İETT Genel Müdürlüğüne teslim edilmiştir. Marmaray Ayrılıkçeşme İstasyonu ile Kadıköy-Kartal Metro İstasyonu entegre olarak İBB yüklenicisi tarafından yapılacaktır.

Zemin Kazıları:

Tünel portalında zemin kazısı tamamlanmıştır.



Betonarme İmalat:

Zemin iksa yapısı betonlarının büyük bir kısmı dökülmüştür.

Yedikule'de

Arkeolojik Kazılar:

Arkeolojik Araştırma Kazıları 16 Ekim 2004 tarihinde tamamlanmıştır.

Altyapı Aktarımları:

Kaldırılan karayolu köprüsü üzerindeki hatların aktarımı yapılmıştır.

Geçici Trafik Düzenlemeleri:

24 ay süreli trafik düzenleme planları yapılmıştır.



Zemin İksa Yapıları ve zemin kazıları:

Portal bölgesinde imalatlar tamamlanmış, portal dışında mevcut hattın geçtiği bölge haricinde HAT2 tarafındaki kazıklar tamamlanmıştır. Kalıp kazılarda kırma işlemi tamamlanmıştır.

Betonarme İmalat:

Km: 0+676 - 0+800 arası istinat yapıları temel altı kazıklarının imalatı daha önce tamamlanmıştır. Temel inşaatı için kazık başlarının kırımı devam etmektedir. Kaldırılan karayolu köprüsünün HAT2 tarafındaki kalıcı ayağın dolgusu tamamlanmış olup, geçici köprü'nün çelik kirişleri yerine konulmuştur. Yaklaşım yollarının imalatına devam edilmektedir.



Yenikapı'da

Arkeolojik Kazılar:

Yenikapı'daki arkeolojik kazı çalışmaları süresince en sonuncusu 28 Ocak 2007 tarihinde Namık Kemal Caddesi batısında olmak üzere toplam 7 adet batık gemi bulunmuştur. 7. batık tekne kalıntısının çıkarılması için ihale çalışmaları tamamlanmış olup, Yükleniciye talimat verilmiştir. Metro istasyonu tarafındaki batığın (5. batık) çıkarılmasına devam edilmektedir. Şantiye binası önündeki batığın (6. batık) üstü, çıkaracak ekibe teslim edilmek üzere kapatılmaktadır.

Altyapı Aktarımları:

Altyapı aktarımı projeleri onaylanmış, doğalgaz, telefon, elektrik hatları deplase edilmiştir. Diğer altyapı çalışmaları kademeli olarak devam etmektedir.

Geçici Trafik Düzenlemeleri:

Yeraltı istasyon inşaatı sebebiyle 24 ay süreli trafik düzenleme planları yapılmıştır. Namık Kemal Caddesi'nin kapatılması hariç diğer trafik düzenlemeleri uygulanmıştır.



Mimari İşler:

Temel tasarım tamamlanmış olup, detay tasarım İBB Metro istasyonu ile koordineli olarak yapılmaktadır. Müteahhitlikçe revize detaylı tasarım onaya sunulmuştur.

Zemin İksa Yapıları:

Kesişen kazık imalatına başlanmış ve doğu tarafında 518 adet kazıktan 394 tanesi yapılmış olup, İSKİ kanalı deplasesinden sonra çalışmalar devam edecektir. Ayrıca tünelin başlangıç kısmında 105 adet zemin iyileştirme kazığı yapılmıştır.

Betonarme imalat:

Doğu tarafında 313 m kesişen kazık klavuz duvar yapılmıştır. Yaklaşık 174 m başlık kirişi yapılmış olup, kazık başlıklarının kırımına deplase çalışmalarından sonra devam edilecektir.

12 Boğaz
Köprüsü
=
1 Tüp Geçit



Sirkeci'de

Arkeolojik Kazılar:

Batı havalandırma şaftında; arkeolojik kazılar - 9.50 kotuna kadar tamamlanmış olup, ortaya çıkarılan altyapının tespit çalışmaları yapılmış ve kaldırılmasına başlanmıştır. 14 adadaki tarihi binanın destek projeleri onay için Kurul ve Belediye'ye verilmiştir.

Altyapı Aktarımları:

Tüm altyapı deplase çalışmaları tamamlanmıştır.

Ancak güney girişiyle ilgili verilen Değişiklik Emrinden dolayı ilave altyapı aktarımı yapılacaktır.

Geçici Trafik Düzenlemeleri:

Trafik düzenlemesi yapılmış olup, UTK kararlarına göre aşamalı olarak uygulanmaktadır.

Betonarme İmalat:

Batı şaftında, 1. 2. 3. ve 4. kuşak kirişleri tamamlanmıştır. Doğu tarafında da, acil çıkış şaftında başlık kirişi ve 1. kuşak kirişi imalatı tamamlanmış, 2. kuşak kirişi imalatı devam etmektedir. Arkeolojik kazılara paralel olarak imalatlar bu alanlarda devam edecektir.



Makas Tüneli (NATM):

Çalışmalara başlanmamıştır.



Mimari İşler:

Güney giriş yapısında; tünele iki kademe- li merdivenle erişilmesine dair değişiklik emri verilmiştir. Müteahhitlikçe proje hazırlıklarına başlanmıştır.

Zemin İksa Yapıları:

Doğu tarafında havalandırma şaftında 123 adet kazık yapılmış olup, 9 adet kazık tarihi bina eklentisinden dolayı çalışma tamamlanamamıştır.

Üsküdar'da

Arkeolojik Kazılar:

Diyafram duvarı içinde kalan kazı yapılmamış alanlarda arkeolojik kazı çalışmaları devam etmektedir.

Altyapı Aktarımları:

Elektrik, telefon ve doğalgaz altyapı deplaseleri bitirilmiş olup, içme suyu, atıksu, yağmur suyu aktarım çalışmaları absidal yapıdan dolayı tamamlanamadığından geçici altyapı aktarımı yapılmaktadır.



*Saatte
tek yönde
75.000
yolcu taşıma
kapasitesi
oluşturuluyor*



Geçici Trafik Düzenlemeleri:

Absidal planlı yapı üzerinde yapılan çelik köprü trafiğe açılarak nihai planın uygulanmasına geçilmiştir.

Zemin İksa Yapıları ve zemin kazıları:

Yaklaşık 565 m. uzunluğunda (% 90) diyafram duvar imalatı yapılmıştır. Sıvılaşma potansiyeli olan bölgede yapılan jet-grout kolonlarının % 44'ü tamamlanmıştır. Zemin kazılarına, diyafram duvarı tamamlandıktan sonra başlanacaktır.

Betonarme İmalat:

Rıhtım inşaatı tamamlanmış olup, geri saha üzeri döşeme betonu, diyafram duvarı bittikten sonra yapılacaktır.

Makas Tüneli (NATM):

Makas tüneline taban (invert) dışında kazı ve geçici tahkimat (iksa, bulon, püskürtme beton) işleri ve invert bölümünde kazı ve beton işleri tamamlanmıştır. Kemer betonu dökümüne başlanmış olup, 5 ano dökülmüştür.

Mimari İşler:

Yeraltı meydanı nedeniyle temel tasarım için İBB, DLH, Avrasya ve Yüklenici arasında koordinasyon devam etmektedir. Müteahhitlikçe revize detaylı tasarım sunulmuştur.

Kazlıçesme'de

Arkeolojik Kazılar:

Arkeolojik kazı yapılmayacaktır.

Geçici Trafik Düzenlemeleri:

Demiryolunda tek hat işletmeciliğine geçilmiş olup, karayolunda düzenleme henüz yapılmıştır.

Mimari İşler:

Detaylı mimari proje onaya sunulmuş olup, Müşavir tarafından incelenmektedir.



CR1 "GEBZE-HAYDARPAŞA; SİRKECİ-HALKALI BANLİYÖ HATLARININ İYİLEŞTİRİLMESİ; İNŞAAT, ELEKTRİK VE MEKANİK SİSTEMLER" SÖZLEŞMESİ

2005 yılında başlanarak, 2010 yılı içinde bitirilmesi planlanan, Marmaray Projesinin 2. etabı olarak adlandırılan "Gebze-Haydarpaşa; Sirkeci-Halkalı Banliyö Hatlarının İyileştirilmesi" (İnşaat, Elektrik ve Mekanikten oluşan) olan yüzeysel metro için 22.693 (TR) no'lu ikraz anlaşması; Hazine Müsteşarlığı ile Avrupa Yatırım Bankası arasında imzalanarak 650 Milyon Euro tutarındaki kredinin ilk dilimi olan, 200 Milyon Euro'luk kısmına ilişkin sözleşmenin yürürlüğe girmesi hakkında 22.10.2004 tarih ve 2004/8052 sayılı, kalan 450 Milyon Euro'luk bölüm için ise 20.02.2006 tarih ve 10099 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı alınmış olup; 650 milyon Euro sağlanmıştır.

İlk dilim kredi değişken faizli, 15 Mart 2013 tarihine kadar geri ödemesiz olmak üzere toplam 22 yıl vadeli bir finansmandır.

20 Haziran 2005 tarihinde onaylanan Yeterlilik Komisyon Kararına göre en yüksek puan alan 5 grup CR1 ihalesine girmeye hak kazanmıştır.

- Eurasia Ray Group (Siemens AG - Siemens AŞ - Yapı Merkezi - Kiska)
- AMD Rail (Alstom - Marubeni - Doğuş)
- Bechtel Enka JV (Bechtel - Enka)
- Bombardier - Gama - Nurol JV (Bombardier - Gama - Nurol)
- Astaldi Ansaldo JV (Astaldi - Ansaldo)

grupları 15 Şubat 2006 tarihindeki ihalede tekliflerini sunmuşlardır. Bombardier - Gama - Nurol JV grubunun teknik teklifinin uygun bulunmaması nedeni ile iade edilmiş, diğer 4 grubun açılan mali teklif dosyalarının incelenmesi tamamlanmıştır. Yasal prosedürler tamamlanarak en düşük değerlendirilmiş teklif sahibi olan AMD Rail (Alstom - Marubeni - Doğuş) grubu ile 28 Mart 2007 tarihinde 815.049.200 € Teklif Bedeli ve 51.343.710 € Yedek Akçe üzerinde sözleşme imzalanacaktır.

Asya yakasında 43.4 km, Avrupa yakasında ise 19.6 km mevcut banliyö hatlarının iyileştirilmesi ve yüzeysel metroya dönüştürülmesi işini kapsayan bu sözleşmeyle toplam 36 istasyon yenilenerek, modern istasyonlar haline getirilecektir. İstasyonlar arası ortalama mesafe 1-1,5 km olarak planlanmaktadır. Mevcutta iki olan hat sayısı üçe çıkarılacak olup, sistem T1, T2 ve T3 olmak üzere 3 hattan oluşacaktır. T1 ve T2 hatlarında banliyö (CR) trenleri çalışacak, T3 hattı ise TCDD şehirlerarası yük ve yolcu trenleri tarafından kullanılacaktır.

Hat üzerinde minimum kurp yarıçapı 300 metre, maksimum düşey hat eğimi anahat yolcu ve yük trenlerinin çalışmasına elverişli olacak şekilde % 1.8 olarak öngörülmüştür. Proje hızı 100 km/saat olarak planlanırken, işletmede ulaşılabilecek ortalama hızı ise 45 km/saat olarak tahmin edilmektedir. İstasyonların platform uzunluğu ise 10 araçtan oluşan metro dizisinin yolcu indirme ve bindirmesine uygun olacak şekilde 225 metre olarak projelendirilmektedir.

Projenin Banliyö Hatlarının İyileştirilmesi (CR1) işi sırasında meydana gelebilecek en önemli etki gürültü ve toz yayıcı işlemlerdir. Gürültüyü ortadan kaldırmak amacıyla yeni düşük gürültü teknolojisi raylarda, araçlarda vb. yapılarda uygulanacak, gerekli yerlerde ses perdeleri ve gürültüye dayanıklı pencereler kullanılacaktır.

CR2 "ÇEKEN-ÇEKİLEN ARAÇLARIN TEMİNİ" SÖZLEŞMESİ

Proje kapsamında 440 adet araç alınması planlanmaktadır.

Banliyö Araçları İmalı (CR 2) işinin finansman temini için Hazine Müsteşarlığına müracaat edilmiş olup, Müsteşarlık Avrupa Yatırım Bankası (AYB) ve Avrupa Konseyi Kalkınma Bankasından (AKKB) kredi temini için girişimde bulunduğunu belirterek AYB'nin 400 Milyon, AKKB'nin ise 350 Milyon Avro Kredi sağlamaya niyeti bulunduğunu bildirmiştir. AYB ile 13.03.2006 tarihinde kredi anlaşması imzalanmıştır.

2007 yılı içinde ihale ilanına çıkılması planlanmaktadır.

CR 2 işinin tüm Marmaray Projesinde Kritik faaliyet haline gelmesi nedeniyle projenin zamanında tamamlanabilmesi için ayrı bir önyeterlilik prosedürü uygulamak yerine yeterlikle ilgili belgelerin de teknik ve mali tekliflerle birlikte alınacağı 3 zarflı bir ihale usulünün izlenmesi planlanmaktadır.

*Tüp geçit
İstanbul'un
toplu ulaşım
omurgasını
oluşturacak*



İSTANBUL BOĞAZI KARAYOLU TÜP GEÇİŞ PROJESİ



BOĞAZA BİR İNCİ DAHA KARAYOLU TÜP TUNELİNİ İHALE EDİYORUZ

İstanbul, yaklaşık 14 milyon nüfusu ile Türkiye'nin sanayi, ticaret ve eğitim merkezidir. İstanbul trafiğinde, Türkiye'deki motorlu taşıtlarının dörtte birinden fazlasının, binek araçların ise yüzde 25'i bulunmaktadır. Bu araçlarla her gün yaklaşık 10 milyon kişi yolculuk yapmaktadır. İstanbul Ulaşım Ana Planı öngörülerine göre bu veriler her yıl yüzde 7,8 oranında artmaktadır. İki köprüden günlük 350 bin araç geçişi olduğu, trafiğin İstanbul'un ekonomik gelişmesine bağlı olarak hızla artmaktadır. Özel araç yolculuğunun toplu taşımaya kaydırılmasını teşvik etmek amacıyla 2004 Mayıs ayında Demiryolu Boğaz Tüp Geçişi inşaatı başlamıştır. Demiryolu tünelinin tamamlanmasıyla birlikte özel araç yolculuğunun bir miktarı toplu taşımaya kaymış olsa da özel araç sayısındaki hızlı artışa paralel olarak köprüler üzerindeki trafik yoğunluğu ve tıkanmalar yaşanmaya devam edecektir.



Bu nedenle, yapımı devam eden demiryolu tüneline ek olarak, Boğaz geçişindeki karayolu trafiğinin kapasitesini arttıracak ve İstanbul'un farklı bölgelerinde Boğaz Geçişi imkanları oluşturabilecek çalışmalara önem ve ağırlık verilmiştir. Bunlardan biri Marmaray Projesi diğeri ise Boğaz'ın altından geçecek karayolu tüneldir.

Bakanlığımız, bunlardan Karayolu Boğaz Geçiş Tüneli ile ilgili çalışmaları yürütmekle görevlendirilmiş ve bu amaçla bir fizibilite çalışması yapmıştır. Yapılan ön mühendislik ve fizibilite çalışmaları Boğaz'ın altından geçecek bir karayolu tünelinin teknik ve ekonomik açıdan mümkün olduğunu göstermiştir. Projenin, öz kaynak kullanmadan, yerli ve yabancı yatırımcıların katılımıyla inşa edilip işletilmesine imkan kılacak Yap-İşlet-Devret Modeli ile hayata geçirilmesine karar verilmiştir.



Karayolu Tüp Tünel Kesiti

TÜNELİN KARAKTERİSTİK ÖZELLİKLERİ:

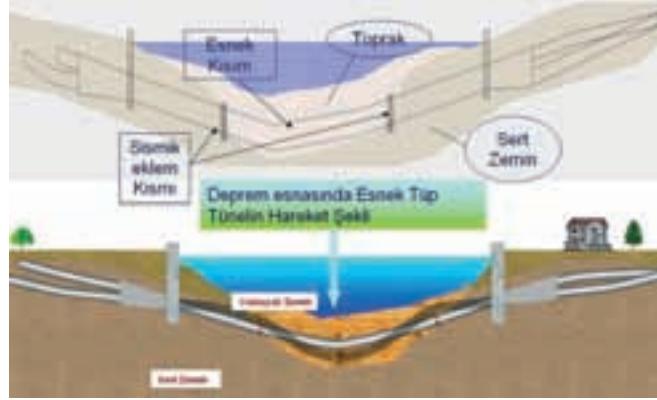
- Tünel 2'şer şeritli iki katlı olarak inşa edilecektir.
- Tünel yalnızca küçük otobüs, minibüs ve otomobillerin kullanımına izin verilecek şekilde tasarlanmıştır.
- Toplam uzunluğu 5.5. km
- Esnek Tüp tünel uzunluğu 3.34 km.
- Esnek tüp tünel kesiti iç çap : 11.4 m dış çap: 12.4 m.
- NATM kesiti :16 m. (Genişlik) x 22 m.

YÜKSEKLİK:

- Aç-kapa kesiti :10 m. (Genişlik) x 6 m (yükseklik)
- Eğim: %5

DEPREME DAYANIKLILIK

Tünelin en önemli özelliklerinden birisi depreme son derece dayanıklı bir teknikte inşa edilecek olmasıdır. Olası bir depremin yıkıcı etkisini engellemek üzere tünel, esnek bir yapıda inşa edilecektir.



MİLLİ EKONOMİYE KATKISI

Tüneli kullanacak araç sayılarına bağlı olarak gerek yakıt tüketiminin düşmesi, gerekse yolculuk sürelerinin azalması sonucunda senede yaklaşık 125 milyon ABD Doları milli ekonomik kazanç elde edilecektir.

İnşaat tekniği olarak denizin altından kalan yerler için ileri teknoloji ürünü TBM'lerden (Tünel Açma Makineleri), diğer bölümler için ise "Aç-kapa" ve "NATM" (Yeni Avusturya Metodu) gibi geleneksel tünel açma yöntemlerinden yararlanılacaktır.

Denizin altında kalan Kalkanlı Esnek Tünelin (Shield Tunnel) inşasında gelişmiş Tünel Açma Makineleri (Tunnel Boring Machine) kullanılacaktır.

Yaklaşım tünelleri NATM (Yeni Avusturya Tünel Açma Metodu) ve Aç-Kapa Metodu ile inşa edilecektir. İnşaat süresi yer teslim tarihinden itibaren 3 yıl olacaktır.



2002 YILINDA DLH GENEL MÜDÜRLÜĞÜNÜN DURUMU

Demiryollar Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğünü (DLH) 2002 yılında;

Demiryolu sektöründe 11,

Limanlar sektöründe 78,

Havayolu sektöründe ise 12 proje olmak üzere, toplam 101 proje bulunan bir yatırım programını devraldık.

Merkez teşkilatında 563, Taşra teşkilatında ise 1054 personel olmak üzere toplam 1617 personel ile hizmet verildiği görülmüştür.

2002 yılı yatırım programında yer alan 101 proje için ayrılan ödenek;

Demiryolu sektörü için 40.000.000 YTL, Limanlar Sektörü için 42.150.000 YTL, Havayolu sektörü için 16.000.000 YTL olmak üzere toplam 98.150.000 YTL ödenek ayrılmış ve 2002 yılı sonuna kadar bu ödeneklerin 77.514.000 YTL'si harcanarak iki adet proje bitirilebilmişti.

DLH GENEL MÜDÜRLÜĞÜNCE TESPİT EDİLEN EKSİKLİKLERİN GİDERİLMESİNE YÖNELİK ÇALIŞMALAR

Ülkemizin ekonomik kaynaklarının israfını önlemek ve bu kaynakların etkin kullanımını sağlamak amacıyla başladığımız çalışmalar sonucunda, demiryolu sektöründeki yatırımlara hız vermek ve devam eden projelere kaynak sağlayarak bu projeleri hızla ekonomiye kazandırmayı hedefledik.

Bu amaç ve hedefler doğrultusunda toplam 101 projenin yer aldığı yatırım programında ayıklama yaparak, gerçekleştirilebilecek proje sayısını 77 olarak tespit ettik.

2003 yılı yatırım programında yer alan 77 proje için;

Demiryolu sektörü için 239.000.000 YTL,

Limanlar sektörü için 43.680.000 YTL,

Havayolu Sektörü için 7.500.000 YTL olmak üzere toplam 290.180.000 YTL ödenek ayırdık. 2003 yılı sonuna kadar bu ödeneklerin 93.262.000 YTL'si harcanarak demiryolu sektöründe 3 ve limanlar sektöründe 9 olmak üzere toplam 12 projeyi bitirdik.

2004 yılı yatırım programında yer alan 72 proje için;

Demiryolu sektörü için 238.300.000 YTL,

Limanlar sektörü için 47.945.000 YTL,

Havayolu sektörü için 7.200.000 YTL olmak üzere toplam 293.445.000 YTL ödenek ayırdık. 2004 yılı sonuna kadar bu ödeneklerin 231.952.000 YTL'si harcanarak limanlar sektöründe 4, havayolu sektöründe 2 olmak üzere toplam 6 projeyi bitirdik.

2005 yılı yatırım programında yer alan 74 proje için;

Demiryolu sektörü için 460.000.000 YTL,

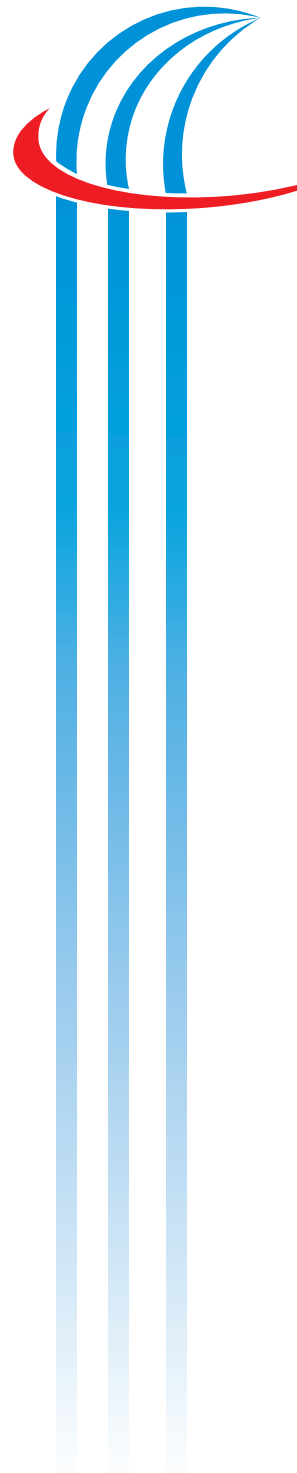
Limanlar Sektörü için 49.538.000 YTL,

Havayolu Sektörü için 5.602.000 YTL olmak üzere toplam 515.140.000 YTL ödenek ayırdık. 2005 yılı sonuna kadar bu ödeneklerin 169.945.000 YTL'si harcanarak demiryolu sektöründe 2, limanlar sektöründe 10 olmak üzere toplam 12 projeyi bitirdik.

2006 yılı yatırım programında yer alan 73 proje için;

Demiryolu sektörü için 500.000.000 YTL,

Limanlar sektörü için 68.825.000 YTL,



Havayolu Sektörü için 25.352.000 YTL olmak üzere toplam 594.176.000 YTL ödenek ayırdık. 2006 yılı sonuna kadar bu ödeneklerin 326.529.000 YTL'si harcanarak demiryolu sektöründe 4, limanlar sektöründe 11 olmak üzere toplam 15 projeyi bitirdik.

2002 yılı sonu ile 2007 yılı Nisan ayı sonuna kadar altyapı yatırımlarında her üç sektörde toplam 44 projeyi bitirdik.

DLH GENEL MÜDÜRLÜĞÜNÜN 2007 YILI HEDEFLERİ

2007 yılı sonuna kadar;

Demiryolu sektörü için 350.000.000 YTL,

Limanlar Sektörü için 102.910.000 YTL,

Havayolu Sektörü için 37.000.000 YTL

olmak üzere toplam 489.910.000 YTL ödenek ayrılmıştır. Bu ödeneklerle 2007 yılı sonunda demiryolunda 3, limanlarda 6 ve havayolu sektöründe 2 olmak üzere toplam 11 projenin ülke ekonomisine kazandırılması hedeflenmektedir.

2002 – 2006 YILLARI ÖDENEK TAHSİSİ

YILLAR	TAHSİS EDİLEN ÖDENEK MİKTARI (YTL)	2002 YILINA GÖRE ARTIŞ ORANI (%)
2002	98.150.000	-
2003	290.180.000	295
2004	293.448.000	298
2005	515.140.000	524
2006	594.176.000	605

2002 – 2006 YILLARI TAHSİS EDİLEN ÖDENEKLERİN HARCAMALARI

YILLAR	HARCAMA MİKTARI (YTL)	2002 YILINA GÖRE ARTIŞ ORANI (%)
2002	77.514.000	-
2003	93.262.000	120
2004	231.952.000	298
2005	169.945.000	219
2006	326.529.000	421

2002 – 2006 YILLARI BİTİRİLEN PROJELER

YILLAR	BİTİRİLEN PROJELER (ADET)	2002 YILINA GÖRE ARTIŞ ORANI (%)
2002	2	-
2003	12	600
2004	6	300
2005	12	600
2006	15	750



2002 – 2006 YILLARI PERSONEL DURUMU

YILLAR	MERKEZ	TAŞRA	TOPLAM	2002 YILINA GÖRE AZALMA ORANI (%)
2002	563	1054	1617	-
2003	532	1008	1540	4,76
2004	485	993	1478	8,59
2005	467	427	894	44,71
2006	491	423	914	43,47

DLH GENEL MÜDÜRLÜĞÜNCE BİTİRİLEN DEMİRYOLU PROJELERİ

DİVRİĞİ – SİVAS (TECER – KANGAL) DEMİRYOLU İNŞAATI TAMAMLANDI

Sivas ile Divriği (Tecer-Kangal) arasında demiryolu varyantı olan bu proje % 018 gibi eğim ve 250-300 metre yarıçaplı, düşük standartlı mevcut hattın standartlarını yükseltmek ve bu şekilde cevher nakliyatını kolaylaştırmak amacıyla İnşaatı 1972 yılından beri devam eden bu projenin Kesin Kabulü ile hattın alt yapısının TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğüne devir teslimi 2003 yılı Ağustos ayında yapılmıştır.

İZMİT KENTİÇİ DEMİRYOLU GEÇİŞİ PROJESİ TAMAMLANDI

Haydarpaşa –Arifiye arasındaki çift hatlı demiryolunun İzmit ile Köseköy arasındaki 10 km.lik tek hatlı kesimin çift hatta çıkarılarak, hat kapasitesinin artırılması ve işletmecilikte sürekliliğin sağlanması amacıyla yapılan bu hat, 1999 yılında işletmeye açılmış idi.Proje kapsamında bulunan Tarihi Kilezdere köprüsünün restorasyonu ise 2005 yılında tamamlanarak geçici kabulü yapılmıştır.

TEKİRDAĞ-MURATLI-BÜYÜKKARIŞTIRAN DEMİRYOLU HATTI ETÜDÜ BİTİRİLDİ

Tekirdağ Limanının mevcut demiryolu ağına ve fizibilite etüdü daha önce yapılan Arifiye-Kapıkule tasarımı demiryolu hattına bağlanması suretiyle Derince ve İstanbul Limanlarındaki sıkışıklığın önlenmesi, Bandırma-Tekirdağ feribot taşımacılığı sayesinde öncelikle Ege Bölgesinin Avrupa'ya bağlantısı noktasında yaklaşık 600 Km. yolun kısalması ve Boğaz trafiğinin azaltılması amacıyla planlanmıştır. 48 Km. uzunluğundaki hattın Etüt Proje ve Mühendislik Hizmetleri işi kapsamında 1/25000 ölçekli güzergah araştırması, 1/2000 ölçekli şeritvari harita yapımı, kamulaştırma planlarının yapılması, zemin sondajları ile laboratuvar deneylerinin yapılması, tüneller,köprüler, istinat duvarı gibi sanat yapıları ile istasyon tesisleri projelerinin yapılması, güzergahın ÇED raporu ile keşif-metraj ve ihale dosyalarının hazırlanmasını kapsamaktadır. Bahse konu demiryolu güzergahında max.eğim%018 min. Kurp yarı çapı 800 m.dir.

ÇARŞAMBA-TERME-ÜNYE-FATSA DEMİRYOLU FİZİBİLİTE ETÜDÜ BİTİRİLDİ

Fatsa'yı Çarşamba İlçesi üzerinden Samsun Limanına ve mevcut demiryolu ağına bağlayacak olan yaklaşık 80 km'lik demiryolu hattı bölgede karayolu üzerinden işleyen yol trafiğini hafifletmek üzere planlanmıştır. 1/25.000 ölçekli haritalara güzergah jeolojisi işlenmiş olup, projenin toplam maliyeti 311.197.543.USD olarak hesaplanmıştır. Hazırlanan fizibilite raporuna göre, bölgenin topografik yapısının elverişsizliği nedeni ile güzergah 2. sınıf standartlarında planlanmış, geleceğe yönelik olması bakımından alt yapı yatırımları çift hat, üst yapı yatırımları tek hat olarak kabul edilmiş olup, güzergah mali ve ekonomik açıdan fizibil bulunmuştur. Fizibilite raporlarının, DPT Müsteşarlığınca inceleme ve değerlendirilmesini müteakip, hattın etüt proje işlerinin yatırım programına alınması teklif edilecektir.

ANKARA-POLATLI-AFYON-UŞAK-İZMİR DEMİRYOLU HATTI ETÜDÜ BİTİRİLDİ

Ankara-İzmir arası 824 km. olup; seyahat süresi ise 14 saat sürmektedir. Bu proje sayesinde Ankara-İzmir arası toplamda yaklaşık 200 km. bir kısalma meydana gelecek ve seyahat süresi 4 saate inecektir. 5/10/2004 tarihinde başlanılan işin Harita ve Güzergah çalışmaları, Zemin Etüt İşleri, ÇED, Köprü, Tünel gibi sanat yapıları, Üstyapı çalışmaları ve Kamulaştırma planlarının hazırlanması tamamlanmıştır.



Hattın Etüt Proje ve Mühendislik Hizmetleri işi kapsamında 1/25000 ölçekli güzergah araştırması, 1/2000 ölçekli şeritvari harita yapımı, kamulaştırma planlarının yapılması, zemin sondajları ile laboratuvar deneylerinin yapılması, tüneller, köprüler, istinat duvarı gibi sanat yapıları ile istasyon tesisleri projelerinin yapılması, güzergahın ÇED raporu ile keşif-metraj ve ihale dosyalarının hazırlanmasını kapsamaktadır. Bahse konu demiryolu güzergahında max.eğim %016 min. Kurp yarı çapı 3500 m.dir.

Ankara-Afyon-İzmir Demiryolu Etüt Proje ve Mühendislik Hizmetleri işi tamamlanmıştır.

ANKARA-SİVAS DEMİRYOLU HATTI ETÜDÜ BİTİRİLDİ

Ankara – Sivas arası mevcut demiryolu hattının uzunluğu 602 Km. olup, seyahat süresi 12 saat sürmektedir. Bu proje ile Doğu – Batı koridorunun en önemli halkasını oluşturan Ankara – Sivas hattının mevcut hatta göre yaklaşık 136 Km. kısaltılması ve standartlarının yükseltilmesi suretiyle yük ve yolcu taşımacılığı kapasitesinin artırılması amaçlanmaktadır. 5/10/2004 tarihinde başlanılan işin Harita ve Güzergah çalışmaları, Fizibilite Etüdü, Zemin Etüt İşleri, ÇED, Köprü, Tünel gibi sanat yapıları, Üst yapı çalışmaları ve Kamulaştırma planlarının hazırlanması tamamlanmıştır.



Etüt Proje ve Mühendislik Hizmetleri işi kapsamında 1/25000 ölçekli güzergah araştırması, 1/2000 ölçekli şeritvari harita yapımı, kamulaştırma planlarının yapılması, zemin sondajları ile laboratuvar deneylerinin yapılması, tüneller, köprüler, istinat duvarı gibi sanat yapıları ile istasyon tesisleri projelerinin yapılması, güzergahın ÇED raporu ile keşif – metraj ve ihale dosyalarının hazırlanmasını kapsamaktadır. Bahse konu demiryolu güzergahında max.eğim%016 min. Kurp yarı çapı 3500 m.dir.

Ankara-Sivas Demiryolu Etüt Proje ve Mühendislik Hizmetleri işi tamamlanmıştır.



DLH GENEL MÜDÜRLÜĞÜNCE İHALE EDİLEN DEMİRYOLU PROJELERİ

MENEMEN-ALIAĞA ÇİFT HATLI DEMİRYOLU İNŞAATI NEMRUT KÖRFEZİ DEMİRYOLU BAĞLANTISI ÜSTYAPI İNŞAATI İŞİNİN İHALESİ YAPILDI

Menemen-Aliağa Çift Hatlı Demiryolu Projesi kapsamında bulunan Nemrut Körfezi Demiryolu Bağlantısı güzergahında altyapısı tamamlanan 6,9 km. kesim ile fabrika ve iskelelere bağlantıyı sağlayacak İltisak (Kılçık) hatları üstyapısı ve bunlara ilaveten yine altyapısı tamamlanan 1 km.lik Aliağa-Manisa Müselles hattının üstyapı ihalesi 15.03.2006 tarihinde yapılmıştır.

HALKALI – BULGARİSTAN HUDUDU DEMİRYOLU HATTI ETÜT PROJE İŞİ İHALE EDİLDİ

Ülkemiz Asya-Avrupa arasında taşımacılık yönünden bir köprü konumunda olup, bu proje ile söz konusu koridorun ilk halkası olan Bulgaristan-İstanbul (Halkalı) hattı Avrupa standartında bir hat konumuna gelecektir.

Bu projenin yapılması ile batıda Kapıkule'den başlayan güzergah, doğu yönüne doğru mevcut İstanbul-Ankara-Sivas-Erzincan-Erzurum-Kars üzerinden Kars-Tiflis hattının yapılması ile Tiflis'e ve oradan da mevcut demiryolu ile Bakü'ye ulaşacaktır.

Yaklaşık 303 Km. uzunluğundaki hattın Etüt Proje ve Mühendislik Hizmetleri işi kapsamında 1/25000 ölçekli güzergah araştırması, 1/2000 ölçekli şeritvari harita yapımı, Kamulaştırma planlarının yapılması, Zemin sondajları ile laboratuvar deneylerinin yapılması, Tünel, köprüler, istinat duvarı gibi sanat yapıları ile istasyon tesisleri projelerinin yapılması, Güzergahın ÇED raporu ile keşif-metraj ve ihale dosyalarının hazırlanmasını kapsamaktadır. Bahse konu demiryolu güzergahında max. Eğim %012,5 min. Kurp yarı çapı 3500 m.dir.

Halkalı Bulgaristan Hududu Demiryolu Etüt Proje ve Mühendislik Hizmetleri işinin 2007 yılında tamamlanarak yapım ihalesinin yapılması aşamasına gelmesi planlanmaktadır.

TÜRKİYE-GÜRCİSTAN (KARS-TİFLİS) DEMİRYOLU HATTI ETÜT PROJE İŞİ İHALE EDİLDİ

Türkiye ile Gürcistan arasında doğrudan demiryolu hattı tesisi amacıyla Gürcistan'la mutabakata varılarak yapımı planlanmıştır.

104 Km. uzunluğundaki hattın Etüt Proje ve Mühendislik Hizmetleri işi kapsamında 1/25000 ölçekli güzergah araştırması, 1/2000 ölçekli şeritvari harita yapımı, kamulaştırma planlarının yapılması, zemin sondajları ile laboratuvar deneylerinin yapılması, tünel, köprüler, istinat duvarı gibi sanat yapıları ile istasyon tesisleri projelerinin yapılması, güzergahın ÇED raporu ile keşif-metraj ve ihale dosyalarının hazırlanmasını kapsamaktadır.

Bahse konu demiryolu güzergahında max.eğim%018 min. Kurp yarı çapı 1000 m.dir.

70 km. uzunluğundaki Türkiye kesiminin uygulama projeleri tamamlanmış olup, 2007 yılında yapım ihalesi yapılacaktır.

DEMİRYOLU İL, TESİS VE LİMAN BAĞLANTILARI FİZİBİLİTE VE ETÜT PROJE HİZMETLERİ

Kırşehir, Nevşehir, Tokat, Şanlıurfa, Aydın-Çine, Güllük ve Karasu Limanının mevcut Demiryolu şebekesine bağlanması amacıyla planlanmıştır. 5.6.2006 tarihinde başlanan Avanproje ve fizibilite çalışmaları 2007 yılının 2. yarısında tamamlanacaktır.

SİVAS-ERZİNCAN-ERZURUM-KARS DEMİRYOLU ETÜT PROJE HİZMETLERİ

İnşaatı devam eden Ankara - İstanbul Hızlı Demiryolu Hattı, uygulama proje çalışmaları devam eden Halkalı - Bulgaristan Sınır yüksek standartlı demiryolu Projesi, Ankara - Sivas yüksek standartlı demiryolu projesi ile Avrupa'yı Türkiye üzerinden Kafkaslara ve Orta Asya'ya bağlayacak olan Kars-Tiflis demiryolu projeleriyle bütünlük sağlayarak Türkiye üzerinden Avrupa - Kafkasya - Orta Asya doğu - batı doğrultusunda yüksek standartlı bir demiryolu güzergahı oluşturmayı amaçlamaktadır. 7.6.2006 tarihinde başlanan uygulama projesi çalışmaları 2007 yılının 2. yarısında tamamlanacaktır.

KEMALPAŞA ORGANİZE SANAYİ BÖLGESİ DEMİRYOLU BAĞLANTISI

Toplam 680 hektar alan üzerinde kurulmuş ve 155 firmanın faaliyet gösterdiği İzmir – Kemalpaşa Organize Sanayi Bölgesinin (KOSBİ) yoğun yük taşımacılığına hizmet vermek amacıyla mevcut demiryoluna (Manisa/Turgutlu – İzmir/ Kemalpaşa) bağlanmasını sağlayacak olan hattın yapım ihalesi 11.09.2006 tarihinde yapılmıştır. 11 Nisan 2007 tarihinde temeli atılarak işe başlanmıştır.

27 km. uzunluğundaki tek hatlı Kemalpaşa Organize Sanayi Bölgesi demiryolunda minimum kurp yarıçapı 300 metre, maksimum eğim % 0,16'dır.

TEKİRDAĞ – MURATLI DEMİRYOLU HATTI

Boğaz Tüp Geçiş İnceşaatı dolayısıyla mevcut demiryolu hattının trafiğe kapanacak olması nedeniyle, demiryolu yüklerinin feribot aracılığı ile devam ettirmek ve Bandırma – Tekirdağ arasındaki ferri taşımacılığı ile Ege Bölgesindeki sanayi mamullerinin Avrupa'ya naklinde 600 km.lik bir kısaltmayı sağlamak amacıyla planlanan hattın yapım işi 20 Ekim 2006 tarihinde ihale edilmiştir. 14 Nisan 2007 tarihinde temeli atılarak işe başlanmıştır.

Hattın Uzunluğu 31 km. (sinyalli elektrikli) olup, Minimum kurp yarıçapı 800 metre, maksimum eğim % 0,16'dır



2007 YILINDA TAMAMLANACAK DEMİRYOLU PROJELERİ

Demiryolu İl, Tesis ve Liman Bağlantıları Fizibilite ve Proje Hizmetleri
Sivas-Erzincan-Erzurum-Kars I. Kısım (Sivas-Erzincan) Demiryolu Etüd Proje ve Mühendislik Hizmetleri
Sivas-Erzincan-Erzurum-Kars II. Kısım (Erzincan-Erzurum) Demiryolu Etüd Proje ve Mühendislik Hizmetleri
Sivas-Erzincan-Erzurum-Kars III. Kısım (Erzurum-Kars) Demiryolu Etüd Proje ve Mühendislik Hizmetleri
Menemen – Aliğa Çift Hatlı Demiryolu İnşaatı Nemrut Körfezi Demiryolu Bağlantısı Üstyapı İş
Halkalı-Bulgaristan Hududu Demiryolu Etüdü

2007 YILINDA İHALESİ YAPILACAK DEMİRYOLU PROJELERİ

Konya-Mersin Demiryolu Etüd Proje ve Mühendislik Hizmetleri
Eskişehir- Antalya Demiryolu Etüd Proje ve Mühendislik Hizmetleri
Mürşitpınar-Urfa Demiryolu Etüd Proje ve Mühendislik Hizmetleri
Şefaattli- Kayseri Demiryolu Etüd Proje ve Mühendislik Hizmetleri
Çarşamba-Fatsa Demiryolu Etüd Proje ve Mühendislik Hizmetleri
Bandırma-İzmir Demiryolu Etüd Proje ve Mühendislik Hizmetleri
Bandırma-Bursa-Osmaneli-Ayazma-İnönü Demiryolu uygulama projesi revize Fizibilite Etüdü



TÜRKİYE CUMHURİYETİ DEVLET DEMİRYOLLARI İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

Türkiye’de ilk demiryolu 1856 tarihinde bir İngiliz şirketine verilen imtiyazla, İzmir-Aydın arasında inşa edilmiş, 130 km uzunluğundaki bu hattın yapımı 1866’da tamamlanabilmiştir.

1871 yılında bir Avusturya Şirketince yapımına başlanan “Şark Demiryolu’nun” 336 km’lik Sirkeci-Edirne kesimi 1888’de tamamlanarak, İstanbul’u Bağdat’a birleştirecek demiryolunun yapımına ise 1871 yılında başlanılmış ve aralıklarla yapımı sürdürülerek 1940 yılında Nusaybin’e ulaşılmıştır.

Osmanlı İmparatorluğu döneminde bazı bölümleri dar hat olarak yapılan ve tümü yabancı şirketler tarafından işletilen yaklaşık 4000 km’lik demiryolu 1. Dünya Savaşı sırasında Hicaz hattı ile birlikte “Askeri Demiryolları Umum Müdürlüğü’nün” yönetimine verilmiş, fakat savaşın yenilgi ile sona ermesi üzerine tekrar yabancı şirketlere bırakılmıştır.

Kurtuluş Savaşının başlaması ile büyük bir bölümü Milli Hükümetin eline geçen demiryolları Devlet eliyle işletilmeye başlamıştır.

19 Temmuz 1920 tarihli TBMM kararı ile Büyükderbent’ten itibaren 926 km’lik Anadolu hattının, Konya’dan Kelebek’e kadar Bağdat Hattının 326 km’lik kısmı ile İzmir-Kasaba (Turgutlu) ve Afyon-Uşak ve ilerisine kadar olan 223 km’lik hattın idaresi için Eskişehir’de bir geçici “İşletme Umum Müdürlüğü” heyeti kurulmuştur.

1923 yılında çıkarılan bir yasa ile Türkiye’de bundan böyle yapılacak tüm demiryollarının Devlet tarafından kurulması ve işletilmesi öngörülmüştür.

Bu şekilde Cumhuriyet döneminden önce çeşitli yabancı şirketler tarafından inşa edilerek işletilen demiryollarının 4000 km’lik kısmı Cumhuriyetin ilanı ile çizilen Milli sınırlar içerisinde kalmıştır. 24.5.1924 tarihinde çıkarılan 506 sayılı Kanun ile bu hatlar millileştirilmiş ve “Anadolu-Bağdat Demiryolları Müdüriyeti Umumiyesi” kurulmuştur. Demiryollarının yapım ve işletmesinin bir arada yürütülmesini ve daha geniş çalışma imkanları verilmesini sağlamak amacıyla çıkarılan 31.5.1927 tarih ve 1042 Sayılı Kanun’la “Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiyesi” adını almıştır.

1953 yılına kadar katma bütçeli bir devlet idaresi şeklinde yönetilen Demiryolları, 29.7.1953 tarihinden itibaren 6186 Sayılı Kanun’la “Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi (TCDD) adı altında Kamu İktisadi Devlet Teşekkülü haline getirilmiştir.

19.10.1983 tarihli ve 2929 sayılı kanunla “Kamu İktisadi Kuruluşu” hüviyetini almış ve buna göre 119 sayılı Kanun hükmünde Kararname ile “Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü” adı altında yeniden düzenlenmesi Bakanlar Kurulunca kararlaştırılmıştır.

Son olarak 18.06.1984 tarih ve 233 sayılı Kamu İktisadi Teşebbüsleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü (TCDD) Kamu İktisadi Kuruluşu olarak düzenlenmiştir. Kuruluşun sermayesi 8 Milyar YTL olup, tamamı devlete aittir.

*Demiryolları
yeniden
devlet
politikası
haline
getirildi*

HIZLI TREN HATTI İNŞA EDEREK TÜRK HALKINI HIZLI TRENLE TANIŞTIRMAK



Ankara-
İstanbul
hızlı trenine
kavuşuyor

ANKARA-İSTANBUL HIZLI TREN PROJESİ

Ülkemizin iki büyük kenti olan Ankara ve İstanbul arasındaki yolculuk süresini kısaltmak, daha hızlı konforlu ve güvenli bir seyahat sağlamak amacıyla, Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesinin halinde hayata geçirilmesi planlanmıştır.

Söz konusu projenin Esenkent-Eskişehir kesiminde 24.04.2007 tarihinden itibaren deneme seferlerine başlanılmıştır. 15 km. uzunluğundaki Sincan-Esenkent ve 30 km. uzunluğundaki Eskişehir-İnönü kesimlerinde ise altyapı çalışmaları sürdürülmekte olup, 2007 yılı içerisinde tamamlanacaktır. Diğer taraftan, Ankara-İstanbul Hızlı Tren Proje kapsamında İnönü-Vezirhan ve Vezirhan-Köseköy olarak iki kesime ayrılmış ve her iki kesimin ihaleleri sonuçlandırılarak yapım sözleşmeleri imzalanmıştır.



İnönü-Köseköy hat kesiminin devamı olan 56 km. uzunluğundaki Köseköy-Gebze arasının ihalesi ise 2007 yılı içerisinde tamamlanacaktır.



Yapım alışmaları sürdürülen Ankara-İstanbul hattının tamamlanmasıyla, mesafe 576 km.den 533 Km'ye, seyahat süresi de 7-8 saatten yaklaşık 3 saate inecektir. 1. etap deneme seferleri tamamlanıp, işletmeye alındığında Ankara-Eskişehir arası yaklaşık 1 saat 5 dakikaya, Ankara-İstanbul arası yaklaşık 5 saat civarına inmiş olacaktır.

Diğer taraftan, Ankara-İstanbul arasında çalıştırılması planlanan 10 adet Hızlı Tren Setinin temini için avans ödemesi yapılmıştır. Söz konusu tren setleri; 250 km hız yapabilen, 419 kişi taşıma kapasiteli, 6 adet modern vagonlardan oluşmakta ve 364 adedi de 1. sınıftır. Koltuklar, business sınıfta 2+1, 1. sınıfta ise 2+2 sıralar halinde olacaktır. 1. sınıf vagonunda; engelli yolcular için bölümde mevcuttur. 2007 yılı içerisinde 1 adet hızlı tren seti temin edilecektir.

ANKARA-KONYA HIZLI TREN PROJESİ

Ankara'yı Konya'ya ve Konya zerinden Akdeniz'e bağlayarak Karadeniz'e bağlantısı ile Karadeniz - Akdeniz arasında önemli bir hatta enine eksen oluşmasına katkı sağlayıcı bir nitelik taşıyacaktır. Ankara-Konya Hızlı Tren Projesinin altyapı işleri 2 bölüm halinde ihaleye çıkılmış, 1. bölümün İnaaat işlerinde % 9 kümülatif ilerleme sağlanmıştır. 2. bölümün inşaat işlerinde de kümülatif olarak % 72 oranında gerçekleşme sağlanmıştır. Bu hattın st yapımı için ihaleye çıkılmış olup, teklifler değerlendirilmektedir.

Ankara-Konya Hızlı Tren hattının tamamlanmasıyla, Ankara-Konya arasında seyahat süresi yaklaşık 1 saat 15 dakikaya, İstanbul-Konya arasında ise yaklaşık 3 saat 30 dakikaya dricektir.



Halkımız
250
km/saat
hız yapan
klimalı
trenlerle
tanışacak

MEVCUT HATLARIMIZI VE ARAÇ PARKIMIZI İYİLEŞTİREREK TRENLERİMİZİ HIZLANDIRMAK

Mevcut Hatların Rehabilitasyonu

Bu kapsamda, Ankara-İstanbul, Bandırma-Balıkesir-İzmir ve Adana-Mersin hatları komple tamir bakımından geçirilmiştir.

Yolların standardının yükseltilerek trenlerimizin hız, güvenlik ve konforunun artırılması amacıyla; son 4 yılda 425 km yol yenilemesi, 102 km takviye pozu, 802 adet makas yenilemesi 30.668 adet ray kaynağı yapılmıştır. Diğer taraftan, yerli ray üretimi teşvik edilmiş ve KARABÜK'ten 61.000 ton ray temin edilmiştir.



Eski



Yeni

Yurt dışından temin edilecek 125.000 ton rayın ise ihalesi yapılmış olup, firma ile sözleşme imzalanmıştır.

Sivas-Divriği (Tecer-Kangal) Demiryolu İnşaat Projesi

Sivas ile Divriği arasında düşük standartlı olan demiryolu hattının standardını yükseltmek ve Tecer-Kangal arasındaki cevher nakliyatını kolaylaştırmak amacıyla 1972 yılında inşaatına başlanılan projenin altyapı inşaatı 2003 yılında tamamlanmıştır. Hattın üst yapı inşaatının 2007 yılında tamamlanması için çalışmalar devam etmektedir.

Hat kapasitesini %25-30 oranında artıran modernizasyon yatırımları kapsamında; Boğazköprü - K.Gediği (Ulukışla) - Yenice, Mersin - Yenice - Adana - Toprakale hatlarının sinyalizasyon tesisleri yapımı planlanmış olup, bu hat kesimlerine ilişkin tatbikat projeleri tamamlanmıştır. Söz konusu hatların sinyalizasyon tesislerinin yapımı için gerekli dış finansmanı Dünya Bankası'ndan temin edilmiş olup, Dünya Bankası ile 13.03.2006 tarihinde kredi anlaşması imzalanmıştır. Sinyalizasyon tesislerinin yapım işi için önyeterlilik ihalesi gerçekleştirilmiş olup, teklifler değerlendirilmektedir.



Hemzemin geçitlerdeki kazaları önlemek ve işletme güvenliğini sağlamak amacı ile kontrolsüz geçitleri otomatik kontrollü hale getirilmesi için çalışmalar başlatılmış olup, son 4 yılda 294 adet hemzemin geçit korumalı hale getirilmiştir. 2007 yılı içerisinde de 250 adet hemzemin geçit daha kontrollü hale getirilecektir. Ayrıca, 2006 yılında şebeke genelinde 215 adet hemzemin geçit kapatılmıştır.

Demiryolu
hatları
yenileniyor



Mevcut Araç Parkının Yenilenmesi

2003-2006 yılları arasında mevcut araç parkında bulunan 69 adet banliyö dizisinin modernizasyonu, 127 adet yolcu vagonu imali, 1.338 adet yük vagonu imali gerçekleştirilmiştir. 2003-2006 yılları arasında 223 adet vagon klimalı hale getirilmiş olup, 2007-2009 yılları arasında 300 adet vagon klimalı hale getirilecektir.

Çeken araç kapasitesini yeterli düzeye getirmek amacıyla GM lisansı ile TÜLOMSAŞ'ta 2003-2006 yılları arasında 42 adet DE lokomotif imali gerçekleştirilmiştir.

Ankara Banliyösünde kullanılmak üzere 32 set elektrikli banliyö treninin temini için çıkılan ihale sonuçlandırılarak, % 15 avans ödemesi yapılmıştır.

AYB kredisi kapsamında alımı planlanan 12 set DMU tren Seti (2'li) için de ihale sonuçlandırılarak % 20 avans ödemesi gerçekleştirilmiştir.

Yük Taşımacılığında Alınan Tedbirler

Yük taşımacılığında blok tren uygulamasına 2004 yılında geçilmiştir. Bu sayede; yük taşıma hızı % 30 artırılmış, manevra maliyeti % 25 azaltılmış, akaryakıttan yıllık 10.000 ton tasarruf sağlanmış, vagon tamir ihtiyaçları % 20 azaltılmış, müşteri memnuniyeti artırılmıştır.

Lojistik Köyleri Kurulması; Avrupa ülkelerinde olduğu gibi teknolojik ve ekonomik gelişmelere uygun, özellikle Organize Sanayi Bölgesi'ne yakın ve yük potansiyeli yüksek olan Halkalı (İstanbul), Köseköy (İzmit), Gelemen (Samsun), Eskişehir, Boğazköprü (Kayseri) ve Balıkesir'de modern lojistik köyleri kurulması projesi 2007 Yılı Yatırım Programına alınmıştır.

Türkiye-Avrupa, Türkiye-Ortadoğu, Türkiye-Ortaasya ülkeleri arasında karşılıklı blok yük trenleri çalıştırılmaktadır.

Yolcu Taşımacılığında Alınan Tedbirler

Ütilizasyonu düşük olan ve sosyal faydası bulunmayan 40 adet bölgesel tren seferden kaldırılarak lokomotif, vagon, akaryakıt ve personel tasarrufu sağlanmıştır. Bu düzenleme ile yıllık 10.6 Milyon YTL gider tasarrufu sağlanmıştır.

Bandırma-İzmir hat kesiminde yapılan yol çalışmaları tamamlanmıştır. 21.02.2007 tarihinde IDO feribot bağlantılı "6 Eylül Ekspres" treni sefere konulmuştur. İstanbul-İzmir arasındaki feribot-tren bağlantılı bu seyahat süresi yaklaşık 7 saattir. (IDO:2 saat, demiryolu: 5 saat)

Transasya Ekspresi Haydarpaşa-Tahran arasında 11.8.2004 tarihinden itibaren yeniden işletilmeye başlanmıştır.



JCDD'de
yeni projeler
hayata
geçiyor

Yeniden Yapılanma Projesi

Demiryolu sektörünün AB müktesebatına uyumunun sağlanması amacıyla; hazırlanmış olan ve Ulaştırma Bakanlığınca da onaylanan Eylem Planı çerçevesinde "Türk Demiryolu Sektörünün Yeniden Yapılandırılması ve Güçlendirilmesi Projesi" başlatılmıştır. Projenin bütçesi toplam 4.255.600 Avro olup, 2 alt projeden oluşmaktadır.

Eşleştirme (Twinning) Projesi (Demiryolu Sektörünün Organizasyonu)

Bu proje kapsamında AB müktesebatı ile uyumlu demiryolu sektörünü düzenleyen "Genel Demiryolu Çerçeve Kanunu Taslağı" ile "TCDD Kanunu Taslağı" hazırlanmıştır. Ayrıca, bu kanun taslaklarını tamamlayıcı nitelikte "Demiryolu Emniyeti Yönetmelik Taslağı", "Karşılıklı İşletilebilirlik Yönetmelik Taslağı", "Lisans Yönetmelik Taslağı" ve "Demiryolu Altyapısına Erişim (Altyapı Tahsisi ve Ücretlendirilmesi) Yönetmelik Taslağı" da hazırlanmıştır. Kanun ve yönetmelik taslakları 2007 yılı Ocak ayı içinde Proje Liderleri tarafından onaylanarak bir paket halinde Bakanlığımıza verilmiştir. Kanunlaştırma süreci Bakanlığımız tarafından yürütülecektir.

Teknik Destek Projesi (Yeni TCDD Organizasyonu, Hükümetle Mali İlişkilerin Düzenlenmesi ve Mali Yönetim Bilgi Sistemi – MYBS nin Kurulması)

Bu proje kapsamında, çıkacak kanunlar doğrultusunda TCDD'nin iş birimleri ve alt sektörler bazında yeni organizasyonunun oluşturulması, ekonomik olmayan yolcu taşımacılığı hizmetleri için Kamu Hizmeti Yükümlülüklerinin belirlenmesi ve bu yükümlülükler için sözleşme taslaklarının hazırlanması, ve TCDD yönetiminin yeni organizasyon yapısında etkili kararlar almasına destek vermek üzere Mali Yönetim Bilgi Sistemi (MYBS) oluşturulmasına yönelik çalışmalar yürütülmektedir. 16.01.2006 tarihinde başlayan bu proje 2007 yılı Nisan ayı içinde tamamlanacaktır.



TCDD
çağdaş
bir yapıya
kavuşuyor;
yeniden
yapılanma
başlatıldı



Yeniden Yapılanma Projesi kapsamında alınan önlemler

Başka unvanlardan özellikle büroda çalışan 826 adet personelin, unvan değişimi yapılmak suretiyle faal personel ihtiyacı giderilmeye çalışılarak personelin daha etkin çalıştırılması sağlanmıştır.

15 adet yol atölyesinden 8 adedi tamamen, 7 adedinin ise inşaat bölümleri kapatılarak mekanik atölyeye dönüştürülmesi konusundaki çalışmalar tamamlanmış olup, inşaat bölümlerinde çalışan personel ihtiyaç duyulan diğer iş birimlerine nakledilmiştir.

Mevcut Kısım Şefliklerinin birleştirilerek mekanize yol ekipleri haline getirilmesi ile ilgili çalışmalara başlanmıştır. Bu bağlamda mevcut poz otolarına ilave olarak 65 adet mobil demiryolu araçtan 12 adedi teslim alınarak hizmete verilmiş olup, 2007 yılı sonuna kadar 44 adedi daha temin edilecektir. Bu projenin gerçekleştirilmesiyle Kısım Şefliklerindeki işçi sayısında %50 oranında azalma sağlanacak ve şube şefliği sayısı 37 adetten 32 adede, kısım şefliği sayısı 142'den 98'e indirilecektir.

TCDD'de EFQM (Avrupa Kalite Yönetimi Teşkilatı İş Mükemmellik) modeli çerçevesinde toplam kalite çalışmaları sürdürülmekte olup, 19 Haziran 2006 tarihinde Kalite Ödülü için TCDD Kalite Ödülü Başvuru Kitabı KALDER'e teslim edilmiştir. 2006 yılı Ekim ayı içerisinde KALDER Değerlendirme Kurulu tarafından finale kalamadığımız bildirilmiştir. Değerlendirme Kurulunun verdiği geri bildirim raporu doğrultusunda iyileştirme faaliyetlerine devam edilmektedir.

Demiryollarına
özel sektör
dinamizmi

DEMİRYOLU ULAŞIMINA ÖZEL SEKTÖR KATILIMI

13.12.2004 tarihinde YPK'dan 2004/T- 36 sayılı Karar çıkartılarak, TCDD'nin Ana Statüsününün 4. maddesinde değişiklik yaptırılmıştır. Söz konusu değişiklik ile "TCDD'nin tekel kapsamına giren işlerin ekonomik olması, gerekli görülmesi ve talep olması halinde başkaları eliyle yaptırılmasına" imkan sağlanmıştır. "Özel Tren İşletmeciliği" ne ilişkin yönetmelik 10.04.2005 tarihinde Resmi gazetede yayınlanarak yürürlüğe girmiştir. Bu kapsamda ERDEMİR Lojistik A.Ş. 15.09.2005 tarihinden itibaren kendi yük trenlerini TCDD hatlarında çalıştırmaya başlamış ancak, Danıştay'ın Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü Hatlarında Diğer Şahıslara Ait Trenlerin İşletilmesine Dair Yönetmelik " hakkında 31.10.2005 tarih ve 2005/4846 esas sayılı yürütmeyi durdurma kararına istinaden, 05.01.2006 tarihinde uygulamaya ara verilmiştir.



Ro-La taşımacılığında güzergah üzerindeki ülkelerle anlaşmalar yapılmış olup, Özel Sektör İşbirliği ile İstanbul-Avusturya parkurunda 21.09.2006 tarihinde başlanmıştır. Geleceğin taşıma türü olan Ro-La taşımacılığına geçilmesi ile çevre kirliliğinin önlenmesi, kombine taşımacılığın geliştirilmesi ve Türkiye-Avrupa arasında yapılan demiryolu taşımacılığının artırılması sağlanacaktır.

Yeni demiryolu bağlantılarının gerçekleştirilmesi amacı ile (PPP) Kamu Özel Sektör Ortaklığı çerçevesinde çeşitli finansman modelleri (Yap-İşlet, Yap-İşlet-Devret vb.) konusunda araştırmalar sürdürülmektedir. Bu kapsamda Bursa-Osmaneli yeni demiryolu bağlantısı için TCDD'nin internet sayfasında ön duyuru yapılmış ve Taslak İhale Dökümanları hazırlanmıştır. Yerli ve yabancı firmalardan görüş ve öneriler alınmıştır.

Banliyö yolcu taşıma hizmetlerinin belediyelerce ortak işletilmesi veya devredilmesine yönelik başlatılan çalışmaların sonucunda; İzmir banliyö hizmetlerinin belediye ile müşterek yapılması ile ilgili YPK kararı gereğince İzmir Banliyösünü Belediye ile ortak işletecek şirketin kuruluş çalışmaları tamamlanmıştır. Altyapının metro standardına çıkartılması konusunda inşaat çalışmaları sürdürülmektedir. Sistem 2008 yılında devreye girecektir.

Yerel yönetimlerle ilişkiler canlandırılmış, Samsun, Kayseri, Adapazarı ve Balıkesir başta olmak üzere kentsel dönüşüm projeleri kapsamında Belediyelerle işbirliğine gidilerek yük merkezlerinin kent dışına çıkartılarak, buradan boşalacak alanların sosyal amaçlı cazibe merkezleri haline getirilmesi çalışmaları devam etmektedir.

Türkiye (Samsun) - Rusya (Kavkoz) Demiryolu Feribot Hattı Taşıma Projesi kapsamında, UPM Nakliyat ve Dış Ticaret Limited Şirketinin verdiği projeye yönelik oluşturulan heyet 26.12.2005 tarihinde çalışmalarına başlamıştır. Heyet çalışmalarını tamamlayarak raporunu Yönetim Kuruluna arz etmiştir. Yönetim Kurulu projenin Kuruluşun kendi imkanları ile gerçekleştirilmesine karar vermiştir. Bu karar doğrultusunda gerekli çalışmalar başlatılmıştır.

TCDD hatlarında işletilen özel sektöre ait vagon sayısı 2003 yılında 771 adet iken, bu değer 2006 yıl sonu itibariyle 1909 adet vagona yükselmiştir.



Ayrıca; TCDD tarafından işletilen 7 limandan Haydarpaşa limanı hariç 6 adedi (Mersin, İskenderun, İzmir, Bandırma, Samsun, Derince) Özelleştirme Yüksek Kurulunun 30.12.2004 Tarih ve 2004/128 sayılı kararı ile Özelleştirme programına alınmış olup, Mersin Limanı ile İskenderun Limanını açık artırma yoluyla ihalesi yapılmıştır. Mersin Limanı için hukuki süreç devam etmektedir. İskenderun Limanı ihalesi Rekabet Kurulu Kararı doğrultusunda 27.12.2006 tarihinde Danıştay tarafından iptal edilmiştir. Samsun Limanı için çıkarılan ihalede uygun teklif alınamadığından iptal edilmiştir. İzmir Limanının

49 yıl süreyle "İşletme Hakkının verilmesi" yöntemiyle 30.03.2007 tarihinde ihaleye çıkmış olup, 4 firmadan teklif alınmıştır. Değerlendirme çalışmaları devam etmektedir.

Ülkemizde kombine taşımacılığın geliştirilmesi amacıyla Gaziantep Kara Konteyner Terminali, TCDD ve Gaziantep Organize Sanayi Bölge Müdürlüğü ile birlikte Kamu-Özel Sektör Ortaklığına örnek teşkil edecek bir çalışmayla inşaa edilerek 2003 yılında hizmete açılmıştır.

Müşterilere daha hızlı hizmet sunmak, gönderici ve alıcıların ürettikleri eşyaları, ham madde ve mamul maddeleri kendilerine ait demiryolu bağlantı hatlarından yapılmasını sağlamak için, Organize Sanayi Bölgelerini demiryolu ağına bağlamak amacıyla iltisak hatlarının yapımına devam edilmektedir. Bu kapsamda iltisak hattı yapımlarını özendirmek için mevzuatlarımızda ve tarifelerde gerekli düzenlemeler yapılmıştır.

2003-2006 yıllarında: 16,5 km iltisak hattı ile 20 adet fabrika ana demiryoluna bağlanmıştır. 2007 yılı hedeflerimiz arasında 10 tane fabrikaya daha iltisak hattı ile bağlantı yapılması yer almaktadır.

TCDD'nin Adapazarı'ndaki bağlı ortaklığı TÜVASAŞ'ın kullanılmayan boş arazileri üzerinde, ayrı bir özel hukuk tüzel kişiliğine haiz; Türk Ticaret Kanunu hükümleri çerçevesinde TCDD'nin iştiraki ile yerli ve yabancı bir veya birkaç ortağın bulunduğu yeni bir şirketin kurulması planlanmıştır. Türkiye'de teknoloji bulunmayan her türlü elektrikli tren dizisi ve hafif raylı araçlar ile hızlı tren setleri ve hızlı tren yolcu vagonlarının üretimi konusunda ileri teknolojiye sahip ve uluslar arası pazarda pay sahibi olan ortaklarla kurulacak bu şirketle, bölgemiz ve Türkiye önemli bir üretim üssü haline getirilerek iç ve dış pazara ait taleplerin karşılanması sağlanacaktır. Bu çerçevede 14.03.2004 tarihinde yapılan davet mektubuna verilen teklifler değerlendirilerek, firma seçimi yapılmış ve sözleşme taslağı YPK onayına sunulmuştur. YPK onayı alındıktan sonra HACO (Türkiye), ASAŞ (Türkiye), Hyundai (Güney Kore) ile Kuruluşumuz arasında 08.03.2006 tarihinde bir ortak

*Hızlı trenler
Türkiye'de
üretilecek*



işbirliği anlaşması imzalanmıştır. Ortak işbirliği anlaşması tarihinden itibaren fabrika kurma çalışmaları 1,5 yıl içerisinde tamamlanacaktır. 16.09.2006 tarihinde fabrikanın temeli atılmıştır.

TCDD bünyesinde yer alan ve yol alt yapı yatırımlarına hizmet veren Fabrikaların günün şartlarına uygun teknoloji ile donatılması amacı ile iştirak haline getirilmesi çalışmalarına başlanılmıştır. Bu bağlamda Çankırı Makas Fabrikasının boş arazisi üzerinde iştirak kurulması çalışmalarına başlanılmış olup, ortak adaylarının belirlenmesi için 2007 yılı Nisan ayı içerisinde davet ilanı yayınlanacaktır. Ayrıca Afyon ve Sivas Beton Travers Fabrikalarının boş arazilerinde iştirak kurulmasına yönelik beklenen YPK Kararı 10.04.2007 tarihinde çıkmıştır. Ortak adaylarının belirlenmesi için 2007 yılının II. çeyreğinde davet ilanı yayınlanacaktır.

Taşınmazların Satışı ve Değerlendirilmesi

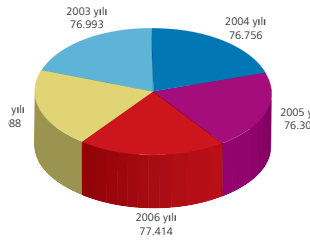
5335 sayılı Kanunun 32.maddesi ile; TCDD'nin ihtiyaç fazlası taşınmazları satış yolu ile bazı vergi, resim, harçlardan ve İmar Kanununun bazı maddelerinden muafiyeti sağlanmıştır. Kanun kapsamında; yaklaşık 18 milyon m² taşınmaz üzerinde ekspertiz hizmeti alınmıştır. Bu güne kadar; 29 adet taşınmazdan 21 adedinin ihalesi yapılmış ve bunlardan 6 adedinin satışı gerçekleştirilmiş olup, 714.550 YTL gelir elde edilmiştir.

İşletmecilik açısından ihtiyaç fazlası olan ve etaplar halinde satışı hedeflenen yaklaşık 520 adet taşınmazımızın satışının gerçekleşmesi halinde yaklaşık 190 Milyon YTL gelir elde edilmesi beklenmektedir.

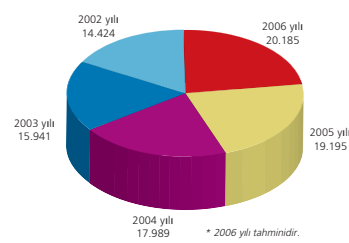
Taşınmaz mallardan elde edilen gelir 2006 yılında 39,5 Milyon YTL olmuştur.

TAŞIMA GRAFİKLERİ

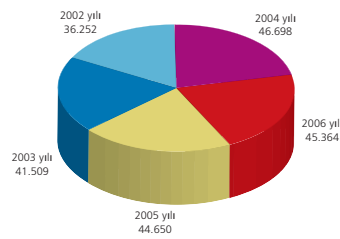
Yolcu Sayısı (Bin)



Taşınan Ton (Bin)

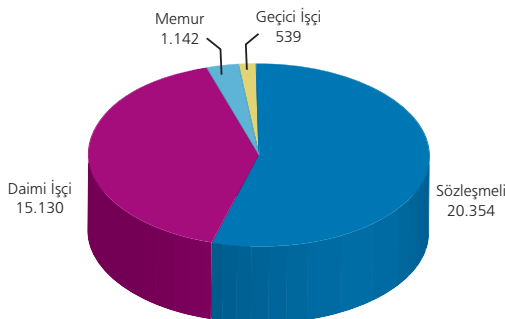


Elleçleme (Ton) (Bin)

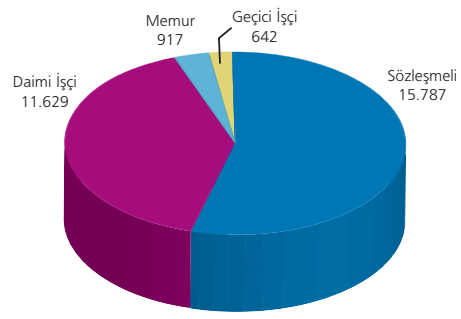


PERSONEL DURUMU

2002 Yılı



2006 Yılı



TCDD'ye ait taşınmazlar değerlendiriliyor

ULAŞIM DAN İLETİŞİME KALKINAN TÜRKİYE

TCDD'nin toplam personel sayısı Bağılı ortaklıkları hariç 2006 yılında 28.975 olmuştur. 2002 yılına göre personel sayısında % 22 oranında azalma olmuş ancak, daha etkin bir çalışma ile daha fazla üretim yapılmıştır.

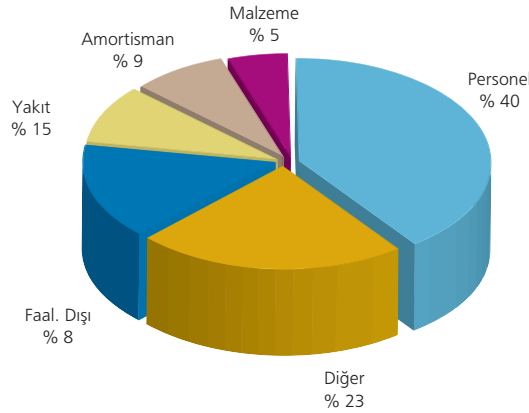
MALİ DURUM

Milyon YTL	2002	2003	2004	2005	2006
Gelir Toplamı	834	1.119	1.244	1.863	1.548
Gider Toplamı	1.366	1.615	1.873	2.076	2.052
Dönem Kar/Zarar	-532	-496	-629	-213	-504

2005 yılında 518,2 Milyon YTL'lik birikmiş Emekli Sandığı ve SSK primlerine ait borcumuz 5335 sayılı kanun ile terkin edilmiştir.

Faaliyet içi gelirler (Milyon YTL)	2003	2004	2005	2006
Yolcu Taşımacılığı	105	110	129	143
Yük Taşımacılığı	212	259	288	317
Liman Elleçlemesi	331	346	355	416

2006 Yılı Toplam Gider İçerisinde Gider Gruplarının Payları



TCDD GENEL MÜDÜRLÜĞÜNÜN YATIRIM PROGRAMI					
YATIRIM CİNSİ	BİRİMİ	2007 -2009 ORTA VADELİ 3 YILLIK PROGRAM			2007-2009
		2007	2008	2009	
Yol Yenilemeleri	Km.	500	784	1.074	2.358
Mevcut Yolun Takviyesi	Km.	54	53	33	140
Ray Kaynağı	Bin Adet	16	20	24	60
Makas Yenilemeleri	Adet	200	200	200	600
Dizel Elekt. Anahat loko (89 adet)	Adet	47 İmal	-	-	47
Yüksek Hızlı Tren Temini (10 set) (Ankara - İstanbul)	Set	1	-	9	10
Elektrikli Banliyö Treni (32 dizi)	Dizi	% 15 avans	1	31	32
Yolcu Vag.(imal ve tem.)	Adet	28	-	-	28
Yük Vagonları	Adet	1.630	400	295	2.325
Yarı Otomatik Koşum Tk.	Adet	1.000	1.037	1.033	3.070
DMU. Prototip	Adet	1	-	-	1
Elektrikli Anahat Loko. (80 adet)	Adet	% 10	-	20	20
Yüksek Hızlı Tren Temini (6 set) (Ankara - Konya)	Set	-	-	3	3
DMU Tren Seti (12 Set) (TERRA)	Set	-	12	-	12
DMU Tren Seti (12 Set) (Finansal Kiralama)	Set	5	15	-	20
EMU Tren Seti (2 Set)	Set	2	-	-	2



TÜLomsaş
Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayii A.Ş.

TÜRKİYE LOKOMOTİF VE MOTOR SANAYİİ A. Ŗ. GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

TCDD İŖletmesinin lokomotif filosunun yenilenmesini sağlamak üzere EMD / USA firması ile ortak yapılan toplam DE 33000 tipi dizel elektrik anahat lokomotifi komponentlerinin yerli katkı oranı % 20 seviyesinden, % 51 seviyesine çıkartılmış ve ilk sözleşmesi 71 adet olarak yapılmış olan lokomotiflerin üretim hacmi 18 lokomotif daha artarak 89 adede yükseltilmiştir. Böylece önemli miktarda malzeme yerli imkânlarla üretilerek tasarruf edilmiş ve bu proje kapsamında TÜLomsaş, ülke ekonomisine 90 Milyon USD'lik katma değer sağlamıştır. DE 33000 Tipi Lokomotiflerin 42 adedinin imalatı tamamlanmış olup, 47 adet daha imal edilerek TCDD'ye teslim edilecektir.

Demiryollarında etkili bir güvenlik sağlayacak olan ATS (Otomatik Tren Durdurma Sistemi) cihazının Ar-Ge kapsamında yan sanayilerle birlikte tasarımı yapılmıştır. Yapılan testler sonucunda en uygun cihazın üretiminin gerçekleştirilmesi sağlanmıştır. 500 adet lokomotive takılacak olan ATS sistemleri ile proje tamamlandığında yaklaşık 20 Milyon Dolarlık bir tasarruf sağlanmış olacaktır. ATS sisteminin 2007 yılı sonuna kadar bütün lokomotiflere montajı planlanmıştır.

Hız duyucu gibi sistemler geliştirilmiş ve yük vagonlarının statik ve dinamik gerilim analizleri İTÜ ile ortaklaşa gerçekleştirilmiştir.

Tüm lokomotif tiplerinin makinist kabinleri yeniden tasarlanarak makinistlerimizin daha konforlu ve daha ergonomik koşullarda görevlerini yerine getirmelerini teminen ısı ve ses yalıtımı, klima ve buzdolabı gibi cihazlar kullanımına sunulmuştur. Bu yenilik TCDD çeken araç filosunun tümüne uygulanacaktır.

Avrupa Birliği'nin Demiryolu taşımacılık normlarına uygun 22,5 ton dingil basıncına ve 120 km/h hız özelliğine sahip yerli olarak imal edilmiş olan yarı otomatik koşum takımları ile teçhiz edilmiş vagon ve boji proje çalışması gerçekleştirilmiştir. Bu özelliklere sahip kayar yan duvarlı vagon, konteyner taşıma ve tank vagonları üretimleri gerçekleştirilmektedir. Ayrıca otomobil taşıyabilen vagon ile ilgili olarak

Isıtmalı ve Normal olmak üzere iki tip Sarnıç vagonunun Ar-Ge kapsamında yeniden tasarımı yapılmıştır. 2006 yılında 20 adet üretilmiş olup, 2007 yılında 360 adet üretilecektir.



*Lokomotif
üretiminde
dünya
standartını
yakaladık*

ULAŞIM DAN İLETİŞİME KALKINAN TÜRKİYE

TÜLOMSAŞ 2004 yılı içerisinde, Irak Demiryolları için, kendi dizaynı olan Dizel Hidrolik tipi lokomotif serisinden 1200 beygir gücündeki 12 adet lokomotifin üretimini tamamlayarak ihraç etmiştir.

Yeni Pazar olarak Tayland Demiryollarına ait lokomotiflerin dizel motorlarının yenilenmesi, bakım ve revizyonlarının TÜLOMSAŞ tarafından karşılanması yönünde çalışmalar sürdürülmektedir. Tayland Demiryollarına ihracatımız 2004 yılından beri devam etmekte olup, toplam ihracatımız 556.132 € olarak gerçekleşmiştir.

2007-2008 Yılında Gerçekleşmesi Beklenen İhracat Teklifleri

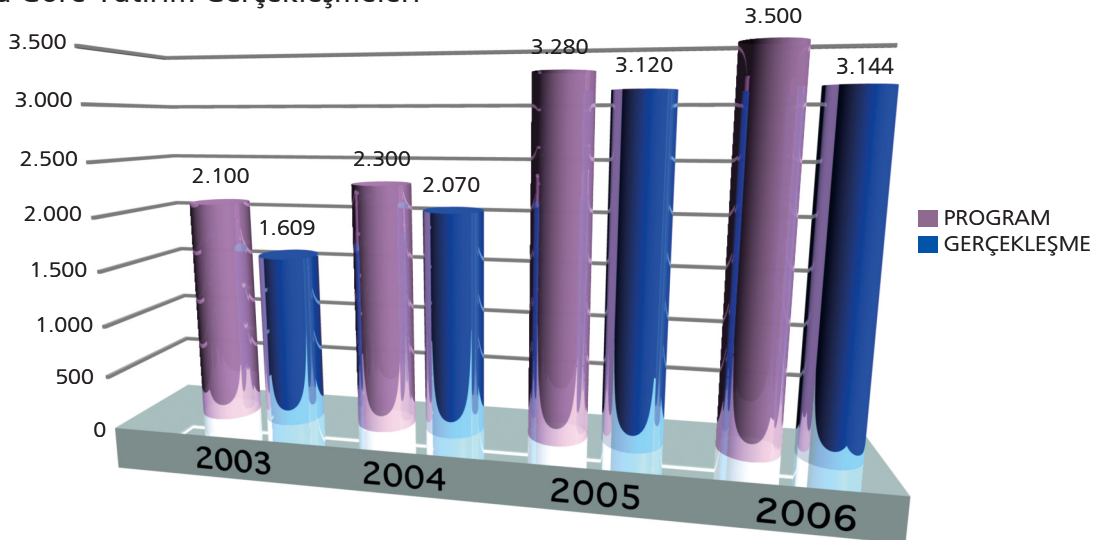
ÜRÜN	ADET	ŞİRKET/ÜLKE
DH7000B FLAME PROOF LOKOMOTİF	5	IRAK DEMİRYOLLARI
DH7500 LOKOMOTİF	4	TAYVAN/CKS AIRPORT
DH 12000 LOKOMOTİF	2	NIROO RAIL/İRAN
GT26MC TİPİ LOKOMOTİF ŞAŞİSİ	50	EMD / GÜNEY AFRİKA DEM.
Y25LSD TİPİ BOJİ KARKASI	700	VAGGONBAU NIESKY/ALMANYA
DH7500 TİPİ MANEVRA LOKOMOTİFİ	3	MISIR DEMİR ÇELİK ŞİRKETİ
D78 TİPİ CER MOTOR ONARIMI	200	CEZAYİR DEMİRYOLLARI

Üretim Gerçekleşmeleri

ÜRETİMİN ADI	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
LOKOMOTİF YAPIMI	9	11	8	14	24	0	25
VAGON İMALAT	50	100	2	87	115	200	251
LOKO BAKIM REVİZYON	115	99	103	40	97	100	95
VAGON ONARIM VE TADİLATLARI	810	512	286	139	180	90	56
RAYBÜS VE ELEKTRİKLİ DİZİ ONARIM	-	-	4	7	13	9	10

YILLAR	GERÇEKLEŞME MİLYAR TL	Toplam İşçi Sayısı
2000	30.118	1.947
2001	51.277	1.822
2002	69.631	1.711
2003	65.341	1.598
2004	95.202	1.493
2005	130.542	1.458
2006	137.581	1.400

Yıllara Göre Yatırım Gerçekleşmeleri





Mali Durum

MALİ DURUM (Bin YTL)	2003		2004		2005		2006	
	SABİT	CARİ	SABİT	CARİ	SABİT	CARİ	SABİT	CARİ
SATIŞ GELİRLERİ TOPLAMI	81.669	65.341	110.038	95.202	138.376	130.543	137.581	137.581
KAR-(ZARAR)	-2.252	-1.802	2.870	2.483	5.661	5.341	1.478	1.478

TÜLOMSAŞ'IN 2006–2008 ARGE FAALİYETLERİ

Cevher Taşıma Vagonu, Çift Katlı Otomobil Taşıma Vagonu ve Fosfat Vagonu ön proje çalışmaları sürdürülmektedir.

DE 24000 tip lokomotiflerin genel revizyon projeleri yapılmaktadır.

TÜBİTAK ile Kompozit Fren Pabucu projesi yapılmaktadır.

Sarıncık ve Konteynır Vagonu imalat projelerinin hazırlanmış, imalat ve testleri yapılmıştır.

Elektrikli, Dizel Elektrikli ve Dizel Hidrolik ikiz lokomotif yerli imalatı proje çalışmaları devam etmektedir.

Lokomotiflere ait kabin revizyonu, klima montajı hava kurutucusu montajı ve simülasyon projeleri yapılmaktadır.

DE 33000 tipi lokomotiflerin komple döküm bojileri Dünyada 3. ülke olarak ülkemizde yan sanayi marifetiyle üretimi gerçekleştirilmiştir. İTÜ ile birlikte statik ve dinamik testleri şirketimizde gerçekleştirilecektir.

TÜLOMSAŞ'IN YATIRIMLARI

BOYAHANE

2004–2005 yılında Lokomotif Fabrikası Boyahane Ünitesinin Modernizasyonu projesi ile TÜLOMSAŞ, modern ve sağlıklı boyama tesisine kavuşmuştur. Tesis; yıkama, kumlama, macunlama, boyama ve kurutma kabinlerinden oluşmaktadır. Lokomotif dışında hafif raylı, metro ve banliyö trenlerini de boyama yapabilecek kapasitededir.



YIKAMA ÜNİTESİ

2004–2005 yılında Lokomotif Fabrikası Boyahane Ünitesinin Modernizasyonu projesi ile TÜLOMSAŞ modern ve sağlıklı yıkama tesisine kavuşmuştur. Tesis; yıkama, kumlama, macunlama, boyama ve kurutma kabinlerinden oluşmaktadır. Lokomotif dışında hafif raylı, metro ve banliyö trenlerini de yıkama yapabilecek kapasitededir.

TAV OCAĞI

Yeni imal edilecek GM Cer motor karkasları, DE 24000 Lokomotif gövdesi gibi parçaların kontrollü tav işlemini gerçekleştirebilmek için Tav Ocağı Temin edilmiştir.



TÜRKİYE VAGON SANAYİİ A.Ş. GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

80.371 metrekaresi kapalı, toplam 720.986 metrekare alana sahip olan TÜVASAŞ 2004 yılında devreye giren ikinci montaj hattı ile birlikte tesis kapasitesini iki katına çıkarmıştır. 58. ve 59.uncu hükümetlerle beraber demiryollarına gereken önem verilmeye başlanmış ve bu gelişmeden şirketimiz de payını almıştır. 2004 yılında 33, 2005 yılında 55 adet, 2006 yılında TCDD' ye 30 adet değişik tipte vagon üretimi ile IRAK Demiryollarına 12 adet Jeneratör vagonu imalatı gerçekleştirilmiştir. 2007 yılında ise 30 adet N 13 tipi Lüks pulman vagon ile 3 lü 1 dizi DMU tren seti yapımı planlanmıştır. 58. ve 59.uncu hükümetler döneminde tiplerine göre 151 adet yolcu vagonu imalatı, 82 adet M serisi yolcu vagonu ve 2021 vagon onarımı yapılmıştır.

Şirketi çok daha kârlı bir kuruluş haline getirmek amacıyla TCDD dışında yeni pazar arayışlarına büyük önem verilmiş ve aşağıdaki başarılar elde edilmiştir;

Tarihinde ilk kez 1971 yılında Pakistan'a yapılan yolcu vagonu ihracından sonra, Irak Demiryolları için toplam bedeli 6.014.400 ABD Doları olan ve 2005 yılında imalatına başlanan jeneratör vagonları, 28 Mayıs 2006 tarihinde resmi bir törenle müşteriye teslim edilmiştir. Böylece TÜVASAŞ'a, 35 yıl sonra, tek müşterisi TCDD olan bir kamu şirketi hüviyetinden ihracat yapma yeteneği olan bir kamu şirketi hüviyeti kazandırılmıştır.

TCDD'nin 2005 yılında açtığı 32 diziden oluşan (96 araç) elektrikli tren set ihalesini, TÜVASAŞ'ın da alt yüklenici olarak yer aldığı Rotem-Mitsui konsorsiyumu kazanmıştır.

Güney Kore Hyundai/Rotem firması ile ortak üretim çerçevesinde İstanbul Büyükşehir Belediyesinin Taksim-Yenikapı arasında işleteceği 92 adet metro aracı ile Otogar-Bağcılar arasında işletilecek 34 adet hafif raylı sistem (HRT) aracı imalatına 2007 Ağustos ayından itibaren başlanacaktır.

Ayrıca, Irak, Suriye, İsrail, Arnavutluk, Mısır, Sudan, Ürdün, Bulgaristan demiryolları ile yolcu vagonu imalatı ve onarımı konusundaki temaslar devam etmektedir.

TÜVASAŞ'ca son üç yıl içinde, yüksek bilgi birikimi, mühendislik çalışması ve ileri teknoloji gerektiren yarı mamul, malzeme ve bilgi üretimine daha fazla yönelmiş olup, bu çerçevede aşağıdaki çalışmalar gerçekleştirilmiştir;

Modern bir konferans vagonunun projelendirilmesi ve üretimi,

Modern bir salon vagonu projesi,

M80 tipi personel bölmeli engelli WC li lüks pulman vagonunun projelendirilmesi ve üretimi.



Klimalı Konferans Vagon Dış Görünüşü



Engelli WC li Lüks Pulman Vagonun İç Görünüşü



Engelli WC li Lüks Pulman Vagonun Dış Görünüşü



N 13 Serisi Lüks Pulman Vagonun İç Görünüşü

Tavan tipi kompakt klimalı, modern WC ka-
binli ve konforlu koltuk tasarımı ile TVS 2000 tipi
N13 pulman vagonun projelendirilmesi

TCDD için jeneratör vagonun projelendirilme-
si ve üretimi,

Irak Demiryolları için jeneratör vagonun pro-
jelendirilmesi ve üretimi,

14000'lik elektrikli dizi motrisi invertör mo-
difikasyonunun projelendirilmesi ve alt yüklenici
marifetiyle üretimi,

Demiryolu uygulamaları için klima kontrol ünitesinin projelendirilmesi ve alt yüklenici marife-
tiyle üretimi,

Yataklı vagonlar için enerji besleme ünitesinin projelendirilmesi ve alt yüklenici marifetiyle üre-
timi,

Akü şarj cihazının projelendirilmesi ve alt yüklenici marifetiyle üretimi.

2006 yılında Tüvasaş kendi Dizel Tren Set projesini gerçekleştirmek için çalışmalara başla-
mıştır. Bu çalışmanın prototipinin proje çalışmaları, komponent seçimi ve temini sürecine devam
edilmekte olup, 2007 yılı sonuna kadar TCDD'ye teslim edilmesi planlanmıştır.



DMU Tren Setinin Dıştan Görünüşü



DMU Tren Setinin İçten Görünüşü

2006 yılının TCDD'nin kuruluşunun 150. Yıldönümü olması nedeniyle, elinde bulunan 300 adet
RIC tipi eski vagonlarının klimalı hale getirilmesi ve modernizasyonu işi, TCDD tarafından 2006 yılı
kurumsal hedefi olarak belirlenmiştir. Bu projenin gerçekleştirilmesi konusunda şirketimiz görev-
lendirilmiş olup, söz konusu vagonların klimalı hale getirilmesi ve modernizasyonu ile ilgili olarak
proje ve prototip imali tamamlanmak üzeredir. Söz konusu projenin 132 vagon dan oluşan pulman
tiplerinin klimalı hale getirilmesi ve modernizasyonu için seri imalat çalışmalarına başlanmıştır.

TÜVASAŞ'IN 2007-2008 YILLARINDA YAPILMASI PLANLANAN FAALİYETLERİ

Yolcu vagonu projelendirilmesi, imalatı ve satış sonrası hizmetlerle ilgili olarak planlanan faaliyetler şunlardır;

TCDD için 28 adet Tavan tipi kompakt klimalı, modern WC kabinli ve konforlu koltuk tasarımı ile TVS 2000 tipi N13 pulman vagon üretimini 2007 Nisan sonuna kadar gerçekleştirmek.

TCDD için 3lü Prototip Dizel Tren Set (DMU) proje ve üretimi 2007 sonuna kadar gerçekleştirmek.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin Otogar-Bağcılar arasında işletilecek 34 adet hafif raylı sistem (HRT) aracı imalatını ROTEM Firması (Güney Kore) ile ortak imalat çerçevesinde 2007 sonuna kadar gerçekleştirmek.

TCDD'nin ihtiyacı olan yolcu vagonu bakım, onarım ve revizyon faaliyetlerini tren teşkillerinde sorun yaşanmayacak şekilde gerçekleştirmek.

Eski RIC tipi vagonlardan K-Serisi Klimalı hale getirilmesi ve modernizasyonu projesi kapsamında 124 adet K10 pulman, 26 adet K30 Kompartmanlı, 25 adet K50 Kuşetli, 20 adet K60 Yataklı, 22 adet K70 Yemekli ve ve 12 adet K80 Personel bölmeli pulman olmak üzere toplam 229 vagonun; 144 adetinin üretimini 2007 yılı, diğer vagonların üretimini ise 2008 yılı sonuna kadar gerçekleştirmek.



Eski RIC tipi pulman vagonun dıştan görünüşü



K10 tipi pulman vagonun dıştan görünüşü



RIC tipi ve K10 pulman vagonun içten görünüşü



Komponent bazında planlanan proje çalışmaları ise şunlardır;

- Avrupa hatlarında çalışacak UIC şartlarına haiz çok gerilimli enerji besleme ünitesi projesi,
- Cer konvertörü (Enerji Besleme Ünitesi) projesi,
- Fren kontrol sistemi projesi.

Yolcu vagonu imalatı ve onarımı konusunda ülkemizin tek kuruluşu olan ve 1951 yılından bugüne kamu şirketi olmasına rağmen üretimlerini %90'a varan yerlilik oranında ve uluslararası piyasa fiyatlarının altında gerçekleştirmekte, daha da önemlisi satış sonrası hizmetlerini, üçte bir fiyatına kısa zamanda, sorunsuz ve aksatmadan başarıyla sürdürmekte olan şirket; "yolcu taşımaya

*Vagonlarımız
daha
konforlu...*

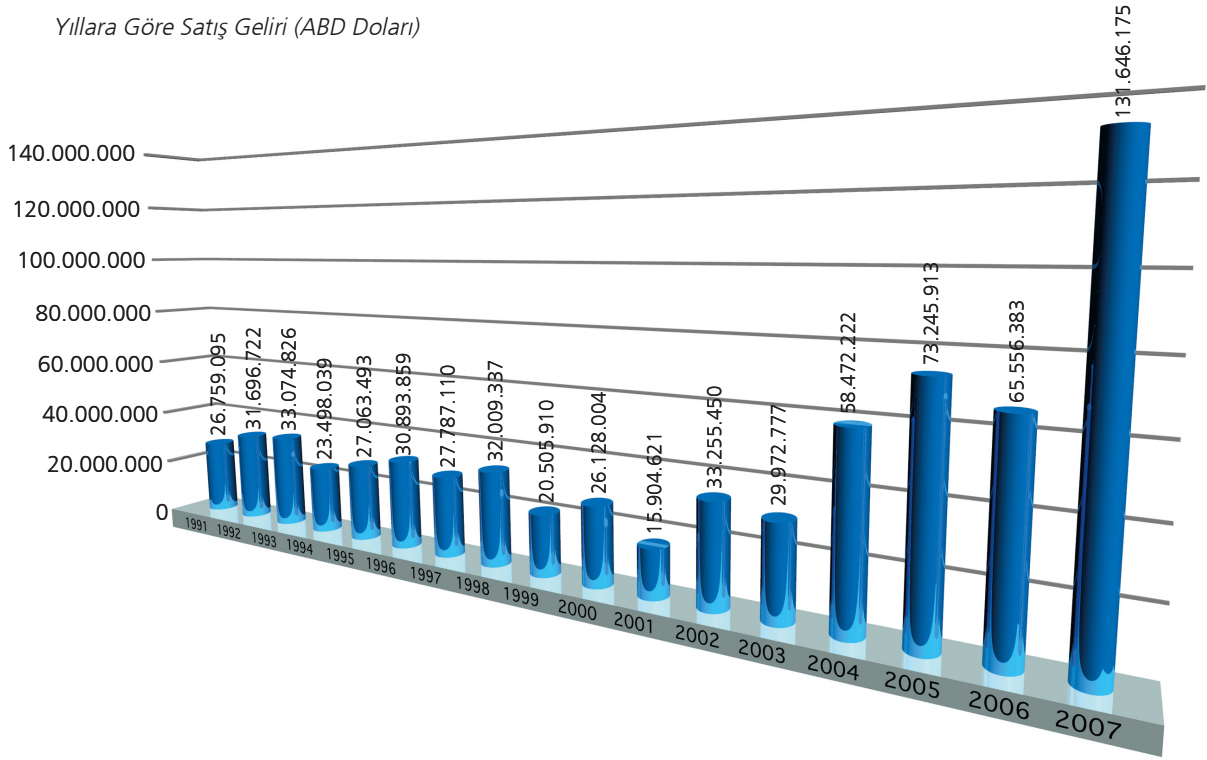


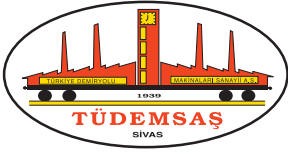
yönelik raylı taşıt üretimi, onarımı ve revizyonunu ülkemizi dışa bağımlı bırakmadan, milli ekonomiye azami katkıyı sağlayarak, çağın teknolojisine ve normlarına uygun, hızlı, güvenli, konforlu ve kaliteli olarak gerçekleştirmek” misyonu ile “insanlığın ihtiyaç duyduğu ve duyacağı yolcu taşıma araçlarını; geliştirdiği ileri teknolojisi ile dünyanın her yerinde üreten, satan sektöründe norm belirlemede etkin bir kuruluş olmak” vizyonunu gerçekleştirme azim ve kararlılığındadır.

TÜVASAŞ'IN YILLARA GÖRE SATIŞ GELİRİ MUKAYYESİ

Aşağıdaki grafikten anlaşılacağı üzere; 2004 yılı öncesi yıllar ortalaması 27,5 Milyon ABD Doları satış gelirin karşın 2004, 2005 ve 2006 yılında %100 ü aşan satış geliri rakamlarına ulaşılmış olup, 2007 yılında ise 2006 yılının iki katı daha fazla satış geliri rakamı hedeflenmektedir.

Yıllara Göre Satış Geliri (ABD Doları)





TÜRKİYE DEMİRYOLU MAKİNALARI SANAYİİ A. Ş. GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

Sivas şehrimizde 287.467 m² alan üzerine kurulmuş olup yaklaşık 96.000 m² kapalı alanı mevcuttur. Şirketin Sahip Bulunduğu Ana Üretim ve Onarım Birimleri;

- 1- Vagon Üretim Fabrikası,
- 2- Vagon Onarım Fabrikası
- 3- Metal İşleri İmalat Fabrikası,

olup, bunlara destek görevi yapan başta Bakım, Onarım ve Enerji Üretim Dairesi Başkanlığı olmak üzere diğer yardımcı üretim birimleri ile diğer teknik ve idari birimler bulunmaktadır.

TÜDEMSAŞ, Avrupa standartlarında, istenilen tip ve ebatla yük vagonu imalat ve onarımı ile bunlara ait yedek parça üretimi konusunda faaliyetler göstermektedir.

Kuruluşundan 2006 yılı sonuna kadar toplam 322.800 adet çeşitli grupta vagon onarımı, 26 tipte toplam 16.854 adet vagon üretimi gerçekleştirilmiştir

TCDD Genel Müdürlüğü ile koordineli olarak UIC ve ERRI gibi uluslararası demiryolu standart ve teknolojilerini geliştiren kuruluşlarla ayrıca bu alanda faaliyet gösteren ve gelişmiş teknolojiye sahip bağımsız kuruluşlarla temaslar kurulup demiryolu araçları ve bunların alt donanımlarında gerçekleşen gelişim izlenmekte ve yurdumuzda da demiryolu teknolojisinin geliştirilmesi doğrultusunda çalışmalar yapılmaktadır.

Şirket 2002 yılında ISO 9001:1994 Kalite Güvence Belgesi almıştır. 2003 yılında ise ISO 9001:2000 Kalite Yönetim Sistemi Belgesi alarak bu belgeye sahip ilk şirketlerden biri olmuştur.

MİSYONUMUZ; "Dünya standartlarında, gelişen teknolojiye uygun kalitede ve ekonomik vagon üretimi yaparak Ülke ekonomisine katkı sağlamaktır"

VİZYONUMUZ; "Yük vagonu sektöründe Dünyada etkin, Bölgede lider şirket olmak"

KALİTE POLİTİKAMIZ ise; "Kaynakları etkin ve verimli kullanarak, müşteri ve çalışan memnuniyetini sağlayan, çevreye duyarlı, sektöründe uluslararası normlara ve değişen şartlara uygun üretim yapmak ve sürekli iyileşmeyi sağlamaktır"

Tüdemsaş Genel Müdürlüğü, Irak Demiryollarına 2002 yılı sonu ile 2003 yılı başında toplam 240 adet Sarnıç (petrol Taşıma) Vagonu yapım ve ihracatı gerçekleştirmiş, 11.497.800 \$ (ABD Doları) karşılığında döviz geliri sağlamıştır.

Ayrıca 2002, 2003 ve 2004 yıllarında Milli Savunma Bakanlığına 3 partide toplam 45 adet Hafif Petrol Taşıma vagonunun üretimi gerçekleştirilerek servise verilmiş, söz konusu vagonlardan Şirket yaklaşık olarak 2.629.125 \$ (ABD Doları) gelir sağlamıştır.

2003 yılından itibaren demiryollarına verilen önemin artması sonucu bu alandaki yatırımlar önceki dönemlere göre çok büyük artışlar kaydetmiş ve TÜDEMSAŞ'ta bundan nasibini almıştır. 1990'lı yıllarda düşük düzeyde kullanılabilen vagon üretim kapasitesi TCDD Genel Müdürlüğü'nün yeni bir atılımla yük vagonu üretiminde yoğun talepte bulunması nedeniyle bu konudaki atıl kapasiteyi büyük bir hamle ile devreye sokmuştur. 2003 yılında Şirket, Ana Kuruluş olan TCDD Genel Müdürlüğü'nün teşviki ile ihtiyaç ve taleplerini karşılamaya yönelik olarak Avrupa Birliğine uyum ve gelişmiş demiryolu teknolojisinin yük vagonlarında da uygulanması için gerekli proje çalışmalarına başlamıştır.

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

*Çeken ve
çekilen
araçlar
ülkemizde
üretiliyor*



Şirkette 120 km/saat hıza sahip vagonlarda, manuel fren kuvveti değiştirme işlemi yerine otomatik-pnömatik fren kuvveti değiştirme sistemine geçilmiştir.

Konteyner taşıma ile paket ve yassı-uzun kargo yüklerinin de taşınabileceği çok amaçlı platform vagonu projelendirilmiştir.

Gerek taşıma kabiliyeti ve gerekse taşıma hızını birebir ilgilendiren hareket grubu olan boji dingil yükünün 20 tondan 22,5 tona çıkarılması ile frenleme kuvveti 60 kN'dan 120 kN'na çıkarılmıştır.

Böylelikle hem TCDD'ye ait vagonların Avrupa demiryollarında kullanılması sırasında karşılaşılan sorunlar ortadan kaldırılmış hem de dara/yük oranı olumlu yönde ve önemli ölçüde değişmiştir.

İŞLETME FAALİYETLERİ	2003	2004	2005	2006	2007 Program	2008 Program
YÜK VAGONU YAPIMI (ADET)	135	-	306	418	1.010	300
YÜK VAGONU ONARIMI (ADET)	2.649	2.770	1.750	2.157	2.387	2.625
ÇEŞİTLİ DÖKÜM (TON)	176	132	89	81	77	-
SABO ÜRETİMİ (ADET)	141.755	96.670	80.820	89.944	-	-

MALİ DURUM Bin YTL	2003		2004		2005		2006		2007 PROGRAM
	SABİT	CARİ	SABİT	CARİ	SABİT	CARİ	SABİT	CARİ	CARİ
TOPLAM GELİR	67.066	53.657	64.331	55.658	91.927	86.724	100.079	94.862	181.319
TOPLAM GİDER	74.592	59.679	67.591	58.478	110.391	104.142	132.457	125.552	178.351
KAR - (ZARAR)	-7.526	-6.022	-3.260	-2.820	-18.464	-17.418	-32.378	-30.690	2.968

NOT: Sabit fiyatlar 2007 yılı fiyatlarıdır.

TÜDEMSAŞ'IN YATIRIMLARI

2002-2006 Yılları arasında; UIC standartlarına, günümüz tonaj ve hız rejimine uygun vagon üretimini ihracata da yönelik olarak sürdürülmesi bakımından, Şirketin teknik ve ekonomik ömrünü tamamlamış tezgah ve tesislerinin bir bölümünün yenilenmesi amacıyla Tezgah ve Tesis Yenileme Projesine önem verilmiştir.

2003-2006 yıllarında arasında İdame ve Yenileme Projesi kapsamında, Şirket bünyesinde mevcut tesislerin yenilenmesi ile çalışma koşullarının iyileştirilmesi, ihtiyaç duyulan küçük çaplı alet, cihaz ve donanımların, Kalıp kolaylık işlerinin temin edilerek verimliliğin artırılması, Ürün geliştirme için hizmet ve donanım temini ile de ürün yelpazemizin geliştirilmesi sağlanmıştır.

2004-2005 yıllarında Isı Santrali ve Tav Fırınlarının Doğalgaza Dönüştürülmesi Projesi gerçekleştirilerek Şirket tesislerinde doğalgaz kullanımına geçilmiştir. Şirket doğalgaz kullanması ile 2006 yılında yaklaşık 1.276.000 YTL yakıttan tasarruf etmiştir.

Yatırım Harcamaları (Bin YTL)

YILLAR	PROGRAM		HARCAMA	
	CARİ YIL FİYATLARIYLA	2007 YILI FİYATLARIYLA	CARİ YIL FİYATLARIYLA	2007 YILI FİYATLARIYLA
2003	3.300	4.098	498,9	619,5
2004	2.800	3.216	2.348,8	2.697,4
2005	3.080	3.685	2.005,4	2.399,2
2006	3.250	3.429	2.538,5	2.678,1
2007 Program	3.500	3.500		

TÜDEMSAŞ TARAFINDAN 2002-2006 YILLARI ARASINDA ÜRETİLEN VAGONLAR



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 vafon ile her türlü akaryakıt taşımacılığında

Teknik Özellikleri:

Dingil yükü: 20 ton

Hız: 100 km/saat



Travers Taşıma Yük Vagonu (Uas)

Kullanım Alanı:

Demiryollarına ait travers taşımacılığında

Teknik Özellikleri:

Dingil yükü: 20 ton

Hız: 100 km/saat



Kapılı Yük Vagonu (Gabs)

Kullanım Alanı:

Her türlü ev ve mutfak eŖyası, giyecek, yiyecek, içecek, torbalı imento, gübre, canlı hayvan vb. taŖımacılıĐında

Teknik zellikleri:

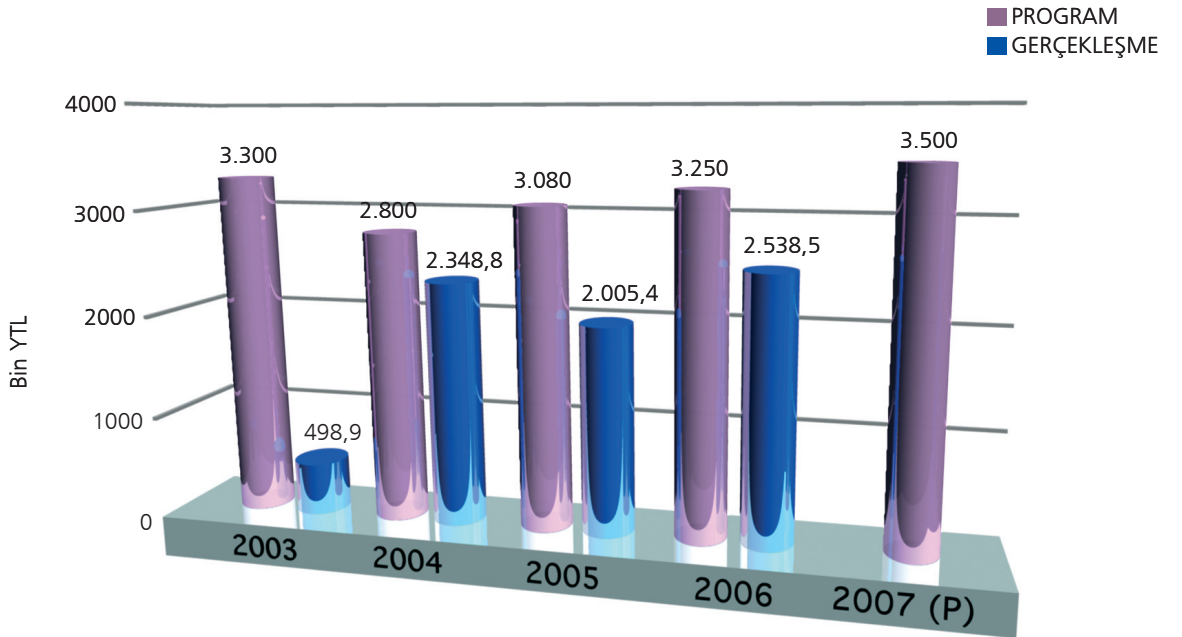
Dingil yükü: 22.5 ton

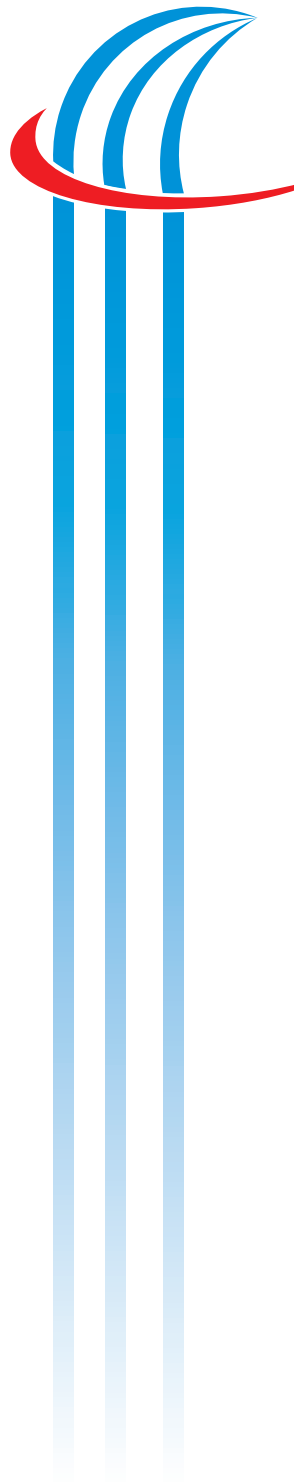
Hız: 100 km/saat



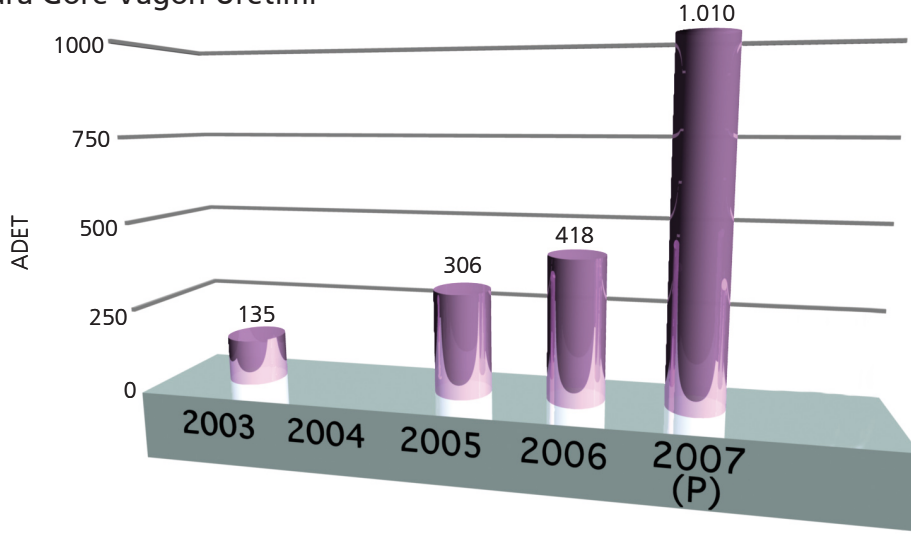
Y25 Serisi Boji

2003-2006 Yatırımlar

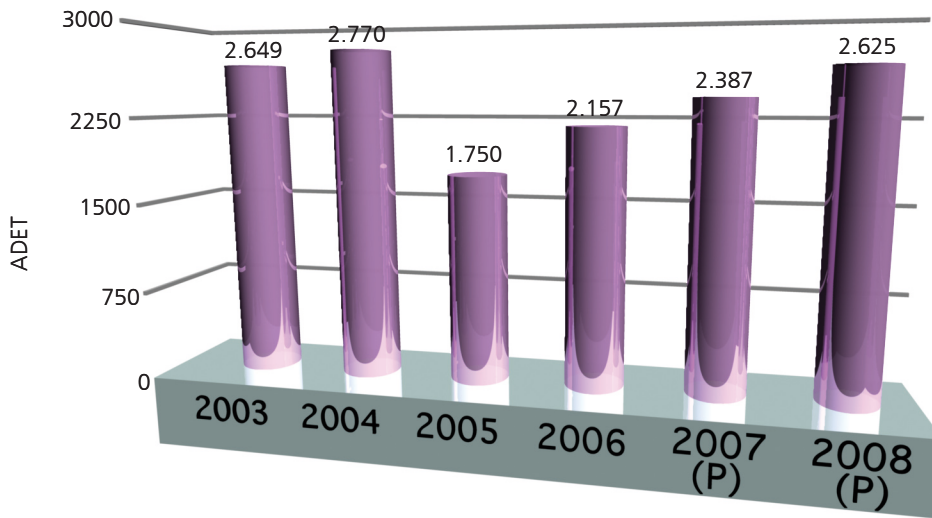




Yıllara Göre Vagon Üretimi



Yıllara Göre Vagon Onarımı





DENİZCİLİK SEKTÖRÜ

DENİZCİLİK MÜSTEŞARLIĞI
DLH İNŞAATI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
KIYI EMNİYETİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ



DENİZCİLİK MÜSTEŞARLIĞI

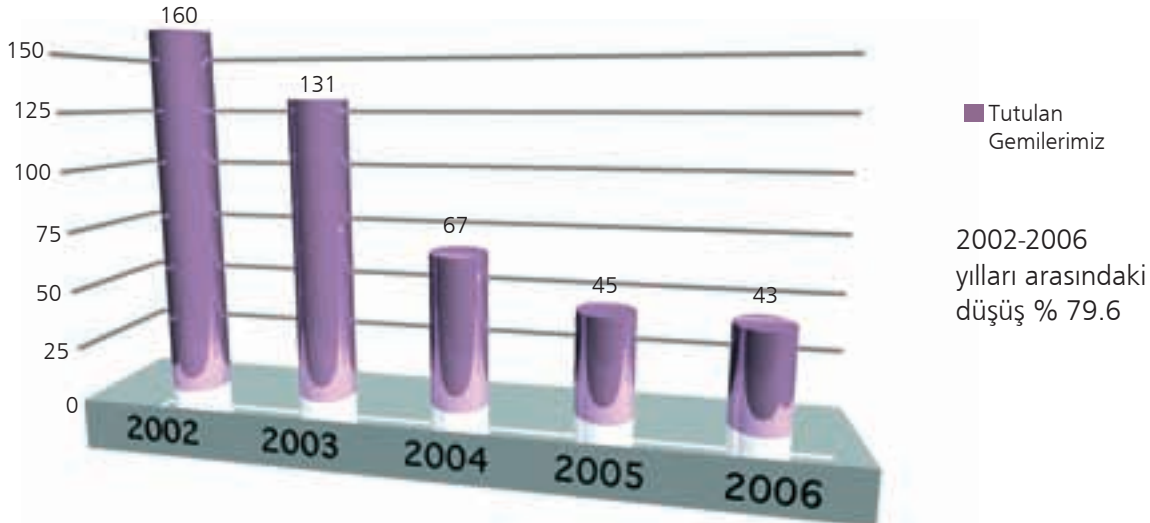
Dış ticaretimizin geliştirilmesi, ekonomimizin dışa açılarak dünya ekonomisiyle bütünleşmesi ve diğer ekonomik hedeflerimizin gerçekleştirilmesi açısından son derece önemli fonksiyona sahip denizcilik sektörümüzün geliştirilmesi yönünde de önemli çalışmalar gerçekleştirilmektedir.

BAYRAK DEVLETİ UYGULAMALARI

Paris MoU tarafından yayınlanan "kara liste"deki "çok yüksek riskli ülkeler" kategorisinde yer alan Türkiye, Müsteşarlığın bünyesinde başlatılan "denetim ve eğitim seferberliği" çalışmaları çerçevesinde istihdam edilen nitelikli personelin yaptığı denetimler sayesinde, 2006 yılında "gri listeye" geçiş başvurusu yapacak seviyeye gelmiş bulunmaktadır. Bunun yanısıra, Amerikan Sahil Güvenlik birimi kapsamında Türk bayraklı gemiler 2005 yılında "hedef gemi listesi"nden çıkarılmıştır.

Türk bayraklı gemiler 2003 yılından beri, Tokyo MoU tarafından hazırlanan gri listede yer almaktadırlar. Ulusal ve uluslararası yükümlülüklerimizin etkin ve verimli bir şekilde ifası için, ülkemizde 2002 yılında % 6,7 olan uzman personel oranı, denizcilik konusunda eğitilmiş personel alımları ile % 24,2 seviyesine çıkarılmış bulunmaktadır. Gemi denetimi yapabilecek GSK uzmanı sayısı ise, 2003-2006 döneminde istihdam edilen personel ile 190'a ulaşmıştır. Yurtdışında tutulan Türk Bayraklı gemilerin tutulma nedenleri araştırılarak itiraz/yeniden değerlendirme prosedürü uygulanmaktadır.

Yurt dışında tutulan Türk Bayraklı gemi sayısı

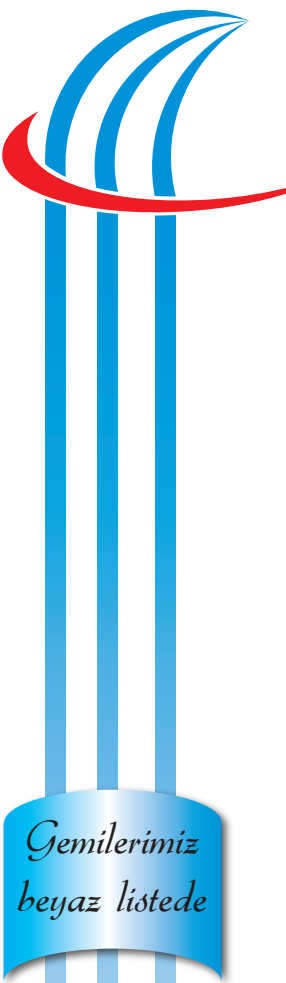


Tüm bölge müdürlüklerine, uluslararası sözleşmeler kapsamında Türk Bayraklı gemilere sörvey yapma ve sertifika düzenleme yetkisi verilmiş bulunmaktadır.

Bölge müdürlükleri ve bağlı liman başkanlıklarında görevli GSK uzmanlarına yıllık ve ara sörvey imza yetkisi verilmiş durumdadır.

Türk Bayraklı Gemilerde Bayrak Devleti Adına Hareket Edecek Kuruluşların Seçimi ve Yetkilendirilmesine Dair Yönetmelik 1 Ekim 2003 tarih ve 25246 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe girmiş bulunmaktadır.

Bu yönetmelik kapsamında Türk Loydu (TL), Bureau Veritas (BV), Lloyd's Register (LR), Nippon Kaiji Kyokai (NKK), Det Norske Veritas (DNV), Germanischer Lloyd (GL), American Bureau of Shipping (ABS) ve Registro Italiano Navale (RINA) klas kuruluşları ile yetki devri protokolü imzalanmıştır.



Gemilerimiz
beyaz listede



Liman Devleti Uygulamaları

Akdeniz Memorandumu Mutabakat Zaptı 11.07.1997 tarihinde imzalanmış ve 04.10.1998 tarih ve 23483 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. İmzalanan zabıtla birlikte Türkiye, limanlarına gelen yabancı bayraklı gemilerin denetimini yapma yükümlülüğü altına girmiştir. Bu çerçevede, 2002 yılında limanlarımızda, Akdeniz Memorandumu çerçevesinde yapılan denetim sayısı 334 iken, 2005 yılında bu rakam 1866’ya yükselmiştir ve 2006 yılında ise 1762 denetim yapılmıştır.



2000 yılında da ülkemizle birlikte Karadeniz’e kıyısı olan Bulgaristan, Romanya, Ukrayna, Rusya Federasyonu ve Gürcistan’ın katılımı ile Karadeniz Liman Devleti Kontrolü Mutabakat Zaptı (BS-MOU) imzalanmıştır. Karadeniz Memorandumu Mutabakat Zaptı 12.12.2000 tarih ve 24258 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Bu çerçevede, 2002 yılında limanlarımızda Karadeniz Memorandumu çerçevesinde yapılan denetim sayısı 174 iken, bu sayı 2005 yılında 338’e, 2006 yılında ise 344’e ulaşmıştır.

Amatör Denizcilik

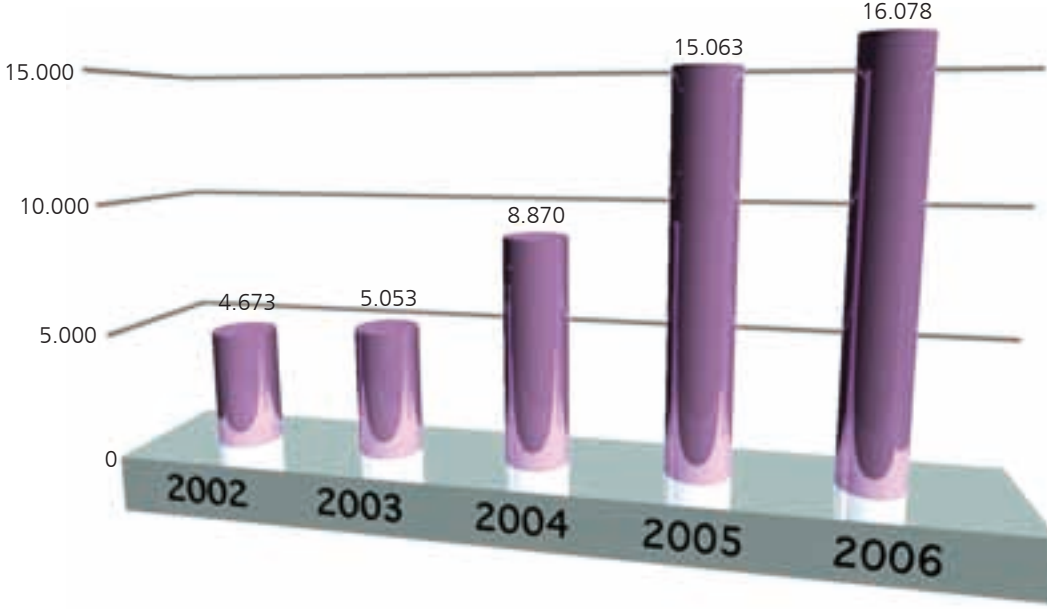
İlk olarak 1956 yılında verilmeye başlanan amatör denizcilik ehliyetine olan talep, birkaç yıl öncesine kadar beklenenin altında kalmaya devam etti. Denizi insanımıza sevdirecek ve halkımızın ilgisini denize çekecek ciddi adımlar atılması gerektiği düşünülerek, özellikle zaman kaybı ve bürokrasiye neden olan mevcut uygulamayı ortadan kaldıran “Amatör Denizci Yönetmeliği” 1 Temmuz 2004 tarihinde yürürlüğe konulmuştur. Amatör denizci ehliyetini 1956 yılından 2004 yılına kadar, 48 yılda 56.000 kişi, sözkonusu yönetmeliğin yürürlüğe girmesinden sonra ise 2.5 yılda 36.000 kişi almış durumdadır. Yönetmelik ile, belgelendirilme yaşı 18’den 14’e düşürülmüş bulunuyor. İki yıl süreli olan sağlık raporları da süresiz hale getirilmiş ve alma şartları basitleştirilmiştir.



Şubat 2006’da özel teknelerin kayıt, belgelendirme ve donatımına ilişkin yönerge yayımlanmıştır.

Bu yönerge ile; özel tekne sahiplerinin almak zorunda oldukları belge sayısı azaltılmış, Tonilato, denize elverişlilik ve özel yat/tekne kayıt belgesi alma zorunluğu ortadan kaldırılarak işlemler tek bir belgeye indirilmiş, her yıl denetim yaptırmak zorunluluğu ortadan kaldırılmıştır.

Amatör Denizci Ehliyetine sahip olan kişi sayısı



AMATÖR DENİZCİLİK FEDERASYONU SINAV BİLGİ SİSTEMİ (ADFSBS)

Bu sistem ile Amatör Denizci Belgesi (ADB) ve Kısa Mesafe Telsiz Belgesi (KMT) başvuruları online olarak gerçekleştirilebildiği gibi, ADB ve KMT sınavları, sınav merkezlerinde online olarak gerçekleştirilebilmektedir.

Sınav sonuçları hemen sınav bitiminde açıklanabilmekte olup, belgeler ADF tarafından hazırlanmakta ve Denizcilik Müsteşarlığı'na tasdik edilmektedir.

Daha önce sadece bölge müdürlüklerinde yapılan Amatör Denizci Sınavlarının tüm liman başkanlıklarında yapılması ile hizmet vatandaşın ayağına götürülmüştür.

2006 yılında Van'da ilk defa düzenlenen amatör denizcilik kursunun ardından 21 Temmuz'da yapılan sınava 253 kişi katılmış bulunmaktadır. Ankara'da ise söz konusu sınav belli aralıklarla yapılmakta olup, en son olarak da kamu kuruluşlarında görevli bulunan 102 kamu personeli için sınav düzenlenmiştir. Şu ana kadar Ankara'da 2725 kişi Amatör Denizcilik Sınavı'na girerek denizciler arasına katılmıştır.

ANADOLU DENİZLE BULUŞUYOR

Denize kıyısı olmayan illerimizdeki göl, gölet ve baraj göllerinde kullanılmak üzere 150 adet tekne yaptırılarak gönderilmiştir.

Denizcilik Bayramı son üç yıldır Anadolu'da da kutlanmaktadır. Bu çerçevede 2004 yılında Şanlıurfa'da, 2005 yılında Van'da ve 2006 yılında Adıyaman'ın Kahta ilçesinde çeşitli etkinlikler düzenlenmiştir.



Şanlıurfa 2004

*Amacımız
herkesi
denizle
tanıştırmak*



Van Gölü 2005



Adiyaman-Kahta 2006

İstanbul Deniz Otobüsleri'ne devredilen 150 yolcu kapasiteli, yolcu gemilerinden 4 tanesi Van Gölünde kullanılmak üzere Tatvan Belediye Başkanlığı ve Van Valiliği'ne, bir tanesi de Birecik Barajında kullanılmak üzere Gaziantep Valiliği'ne teslim edilmiŖtir.



Dicle Barajı'nda UlaŖım

Diyarbakır'ın Eğil ilçesinde, baraj gölünün bir yakasından diğer yakasına ulaŖım önceden ilkel bir sal ile yapılmakta iken, Ağustos 2006'dan sonra, İstanbul'da inşa edilip Diyarbakır'a taŖınan "Eğil" isimli tekne ile yapılmaya başlanmıŖtır.



GEMİADAMLARI PROGRAMI

Belge Doğrulama Sayfası, Denizcilik Müsteşarlığı web sayfası ve aynı zamanda IMO sayfasından hizmete açılmıştır.

Gemiadamları Programı, merkez ve taşra teşkilatında merkezî veritabanında çalışmaya başlamıştır. Programda zabitan, tayfa ve yardımcı sınıf gemiadamlarının sicil bilgileri tutulmakta ve belgelendirme işlemleri yapılmaktadır.

Ankara'da verilmekte olan zabitan (yenileme) yeterlik belgeleri, bölgelerde verilmeye başlanmıştır.



15/07/2003 tarih ve 4939 sayılı kanun ile taraf olunan "Gemiadamlarının Ulusal Kimlik Kartlarına İlişkin 108 Sayılı ILO Sözleşmesi"ne uygun olarak hazırlanan yeni gemiadamı cüzdanlarının özel kâğıt temini ve basım işlemleri darphanede devam etmektedir.

YAKIN KIYISAL SEFER TANIMI

02.09.2005 tarih ve 25924 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan ve Gemiadamları Yönetmeliği'nde değişiklik yapan hükümlerle, yakın kıyusal sefer tanımı, kabotaj seferi bölgesi sınırları aşılarak Karadeniz'de, Akdeniz'de ve Kızıldeniz'de yapılan sefer olarak değiştirilmiştir. Gemiadamları yönetmeliğinde yapılan değişikliklerin yürürlüğe girmesi ile gemiadamlarının filo içerisinde daha yüksek kw'larda ve sınırsız sefer bölgesinde çalışması imkanı sağlanmıştır.

ELEKTRONİK SERTİFİKA SİSTEMİ (ESS)

Bu sistemle, elektronik ortamda belge düzenleme, düzenlenen belgelerin herhangi bir noktadan takip edilebilmesi, planlanmış sörveylerin gemi bazında takibi ve erken uyarısı, düzenlenen belgelerin içerik ve görünüş açısından standart hale getirilmesi uygulamalarına başlandı. Bu sistem ile verilen belgeler şunlardır:

- Yükleme Sınırı Belgesi (Load Line)
- Yük Gemisi Teçhizat Emniyet Belgesi (Cargo Ship Safety Equipment)
- Yük Gemisi Radyo Emniyet Belgesi (Cargo Ship Safety Radio)
- Yük Gemisi İnşa Emniyet Belgesi (Cargo Ship Safety Construction)





KILAVUZLUK BİLGİ SİSTEMİ (KBS)

Kamu ve Özel Kılavuzluk Teşkilatlarının, verdikleri kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerine ait bilgileri elektronik ortamda bildirmeleri ile, liman ve rıhtım bazında hizmet alan gemilerin takibi yapılabilmektedir.



Denizlerimiz
daha
güvenli

GEMİ ADAMI EĞİTİMİ

Uluslararası Denizcilik Örgütüne (IMO) sunulan "İkinci Ülke Raporumuz" IMO tarafından kabul edilmiş ve Türkiye Beyaz Liste'deki yerini koruyarak sözkonusu listeye giren 17 ülkeden biri olmuştur. Bu sayede, Denizcilik Müsteşarlığı'nca düzenlenen gemiadamı yeterlik belgeleri diğer ülkelerce kabul görmekte ve pek çok Türk gemiadamı yabancı gemilerde çalışabilmektedir. Türk gemiadamlarının yabancı bayraklı gemilerde çalışmalarını temin için 26 ülke ile protokoller yapılmış olup, diğer ülkeler ile de protokol yapma çalışmalarına devam edilmektedir.



5310 sayılı Kanun ile Denizcilik Eğitimi Denetleme Kurulu oluşturulmuş ve 13/02/2006 tarihli Denizcilik Eğitimi Denetleme ve Kalite Standartları Esasları Hakkında Yönetmelik ile bu kurulun çalışma usul ve esasları belirlenmiştir.

TSE

3 Nisan 2007 itibarıyla Denizcilik Müsteşarlığına TSE EN ISO 9001:2000 şartlarına uygun kalite yönetim sistemine sahip olduğunu onaylayan belge verilmiştir.

DENİZ KAZALARINI İNCELEME KOMİSYONU (DEKİK) VE ÇALIŞMALARI

Denizlerde seyir, can ve mal emniyetinin artırılması ve benzer deniz kazalarının önlenmesi amacıyla, 18 Haziran 2003 tarihinde, Denizcilik Müsteşarlığı bünyesinde Deniz Kazalarını İnceleme Komisyonu (DEKİK) kurulmuştur. Komisyon'un görevi, denizlerimizde meydana gelen veya bayrağımızı taşıyan gemilerin karıştığı deniz kazalarını, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından belirlenmiş kurallar çerçevesinde incelemektedir.

Bu çerçevede 49 uzman görevlendirilmiş, kaza incelemelerinde görev alan uzmanların seçiminde, öncelikle gemilerde üst düzeyde görev almış tecrübeli personel olmalarına dikkat edilmiş ve uzmanlara deniz kazalarının incelenmesi konusunda eğitim verilmiştir. Deniz Kazalarının İncelenmesine İlişkin Yönetmelik, 31 Aralık 2005 tarihinde Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.



ANA ARAMA KURTARMA KOORDİNASYON MERKEZİ ÇALIŞMALARI

Uydu destekli haberleşme sistemlerinden INMARSAT C ve M4GAN cihazlarının kurulum işlemleri tamamlanarak sistem hizmete açılmıştır. AAKKM (Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi) personeline gerekli eğitimler verilmiştir.

Ayrıca, EPIRB-ELT-PLB cihazlarının kayıt altına alınması işlemine başlanmıştır.

COSPAS-SARSAT Sistemi kapsamında MCC (Mission Control Centre / Görev Kontrol Merkezi) Operatörlüğü, MCC Sistem Yöneticiliği, RCC (Rescue Coordination Center / Kurtarma Koordinasyon Merkezi) Operatörlüğü, RCC Sistem Yöneticiliği, LUT (Local User Terminal / Yerel Kullanıcı Terminali) Operatörlüğü ve LUT Sistem Yöneticiliği kurslarına 18 AAKKM personelinin katılımı sağlanmış ve bunlar kurs sonunda sertifikalandırılmıştır.

COSPAS-SARSAT Sistemi cihazlarının kurulumu tamamlanarak, TRMCC COSPAS-SARSAT Sekreteryası tarafından istenilen testlerden başarı ile geçmiş ve 06.10.2005 tarihinde kendi "Arama Kurtarma Sahamız"da IOC (Initial Operational Capability / Başlangıç Operasyonel Kabiliyeti) yeterliğini kazanmıştır.

TRMCC, 17.01.2006 tarihinde yetkilendirme testlerinden başarı ile geçerek FOC (Tam Operasyonel Kabiliyeti) yeterliğini kazanmış ve Cospas-Sarsat 35 Toplantısı'nda kararlaştırıldığı üzere, kendi Arama Kurtarma Sahamız ile birlikte İran, Irak ve Afganistan'ın (Irak ve Afganistan için sorumlu merkez olan A.B.D. Ortak Harekat Merkezi ile irtibat kurulmaktadır) COSPAS-SARSAT Sistemi'ndeki sorumluluğu TRMCC'ye verilmiştir. Bu sayede kontrol sahama giren bölge ülkelerin nezdinde avantaj ve politik prestij elde edilmiştir.

Central DDR (Central Data Distribution Region / Merkezi Bilgi Dağıtım Bölgesi) Toplantısı, ilgili ülke ve kuruluşların (Türkiye, Cezayir, Fransa, İngiltere, İspanya, İtalya, Nijerya, Norveç, Yunanistan, COSPAS-SARSAT Sekreteryası) katılımı ile, COSPAS-SARSAT Sekreteryası ile Türkiye'nin eş başkanlığında Antalya'da yapılmıştır.

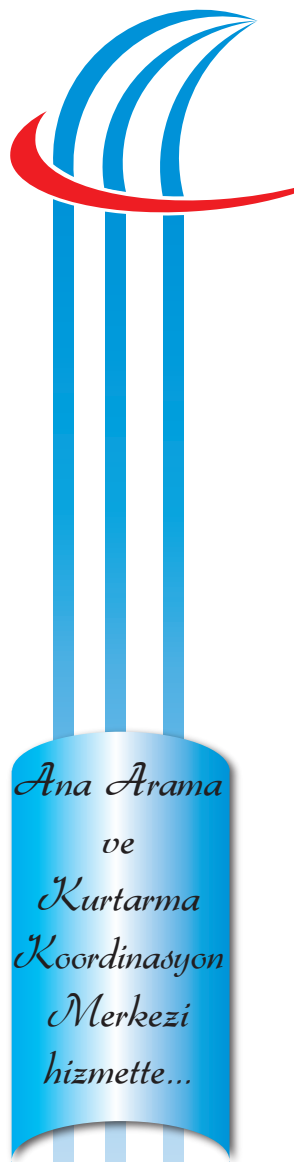
2004-2006 yılları arasında gerçekleşen tüm arama kurtarma tatbikatlarına katılım sağlanmıştır.



COSPAS-SARSAT UYDULARI ARACILIĞIYLA ULUSLARARASI ARAMA KURTARMA (SAR) SİSTEMİ VE İCRA EDİLEN FAALİYETLER (2003-2006)

07.11.2003 tarihinde ilgili ülkelerin arama-kurtarma faaliyetleri ile ilgili olarak gerçekleştirdikleri COSPAS-SARSAT Konseyi 31. Dönem Toplantısı'na katılım sağlanmıştır.

01.04.2004 tarihinde COSPAS-SARSAT Sistemi'ne Yer Kesimi Servis Sağlayıcı Ülke olarak katılmamız için hazırlanan standart mektubun Sekreteryaya'ya iletilmesi için Bakan imzalı yazı Dışişleri Bakanlığı'na gönderilmiş ve 09.07.2006 tarihinde Bakanlar Kurulu kararı ile Ulaştırma Bakanı Sayın Binali Yıldırım COSPAS-SARSAT Sistemi'ne Hükümet adına imza koymaya yetkilendirilmiştir.



*Ana Arama
ve
Kurtarma
Koordinasyon
Merkezi
hizmette...*



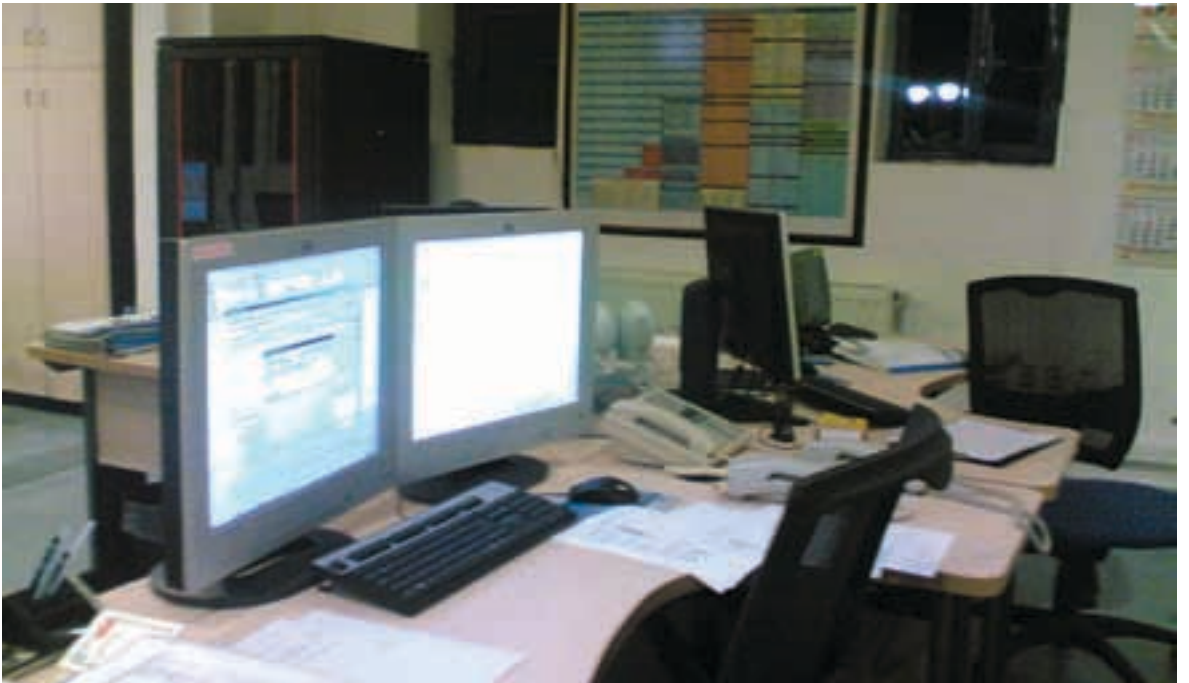
05-08 Nisan 2005 tarihleri arasında yapılan COSPAS-SARSAT Konsey Kapanış Toplantısı'nda ÷lkemizin Central DDR'da yer alması ve Fransa'nın TRMCC'nin Yetkilendirme (Commissioning) testlerine başlaması kararı alınmıştır.

1 adet MCC, Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi'ne kurulmuştur.

2 adet LEOLUT (Low Orbit Local User Terminal / Alçak Dünya Yör÷ngeli Yerel Kullanıcı Terminali) ve 1 adet GEOLUT (Geostationary Earth Orbit Local User Terminal / Sabit Dünya Yör÷ngeli Yerel Kullanıcı Terminali) ünitesi ve antenleri Esenboğa Havaalanı'na kurulmuştur.



1 adet Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi'ne, 1 adet Sahil Güvenlik Komutanlığı'na, 1 adet Atatürk Havalimanı'na ve 1 adet Esenboğa Havalimanı'na olmak üzere toplam 4 adet RCC kurulmuştur.



11.06.2005 tarihinden itibaren Türkiye COSPAS-SARSAT Sistemi'nde Yer Kesimi Servis Sağlayıcı Ülke (Ground Segment Provider) sıfatıyla yer almıştır.

15-16 Haziran 2005 tarihleri arasında Toulouse/Fransa'da TRMCC yetkilendirme testlerinin belirlenmesi amacıyla bir çalışma toplantısı düzenlenmiş olup, 19-22 Eylül 2005 tarihleri arasında Fransa MCC'i ile yapılan yetkilendirme testleri başarı ile tamamlanmıştır.

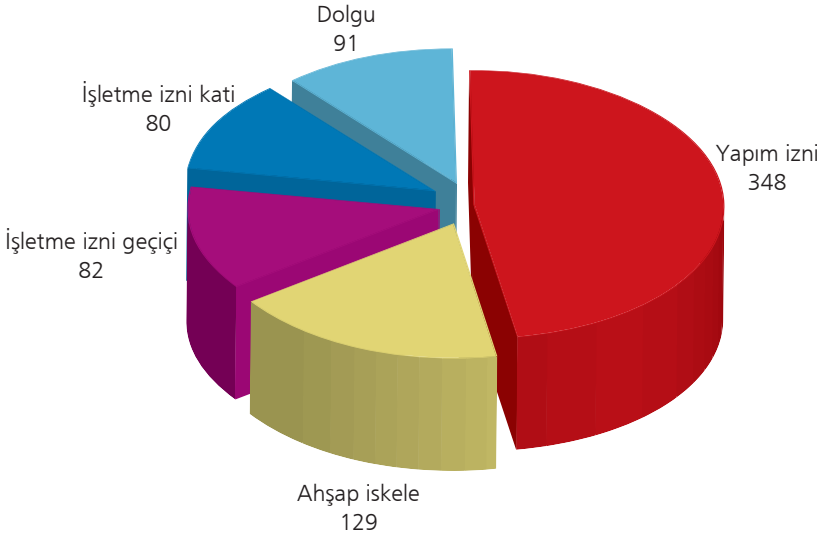
11 Ekim 2005 günü itibariyle "Fransa MCC" tarafından TRMCC'nin IOC (Initial Operational Capability / Başlangıç Operasyonel Kabiliyeti) yeterliliği kazandığı ilan edilmiştir.

17 Ocak 2006 tarihi itibariyle TRMCC, FOC (Full Operational Capability / Tam Operasyonel Kabiliyeti) yeterliliğini kazanmıştır.

23-25 Mart 2006 tarihinde Antalya'da yapılan COSPAS-SARSAT Central / South DDR toplantısında İran, Irak ve Afganistan'ın 1 Haziran 2006 tarihi itibarı ile TRMCC'ye SPOC (SAR Point of Contact / SAR Temas Noktası) olarak bağlanmaları konusunda mutabakata varılmıştır.

Mayıs 2006 tarihinden itibaren MEOLUT (Medium Earth Orbiting LUT / Orta Dünya Yörüngeli Yerel Kullanıcı Terminali) sistemi kurulum çalışmalarına başlanmıştır.

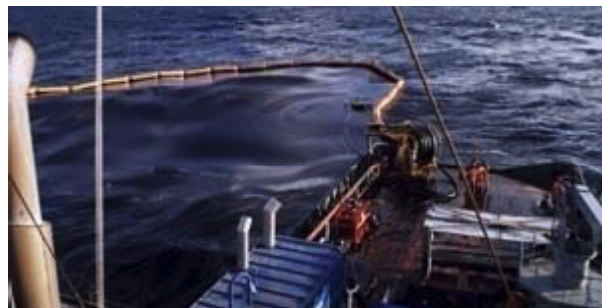
2006 yılı sonu itibariyle liman yapım ve işletme izinleri sayısı



*Denizcilikte
kapasite ve
istihdam
artıyor*

Denizcilik Müsteşarlığı'nın 2003-2007 yılları arasında yatırım yaptığı projeler

Liman güvenliği ve denetimi amacıyla 2006 yılı içerisinde yaptırılan 3 adet liman kontrol teknesi Aralık 2006 itibariyle İstanbul, İzmit ve Aliağa Liman Başkanlıklarına teslim edilerek kullanılmaya başlanılmıştır.



Deniz kirliliğinin önlenmesine yönelik olarak Acil Müdahale Merkezlerinin oluşturulması ve denizlerimizdeki mevcut kirlilik düzeyinin tespiti için proje çalışmaları başlatılmıştır.



Seyir emniyeti ve deniz güvenliğinin arttırılması ve ülkemizin kıyılarında seyreden gemilerin anlık izlenmesini sağlamak amacıyla kıyılarımızda Otomatik İzleme Sistemi (AIS) kurulması alışması 1 Temmuz 2007 tarihinde tamamlanacaktır.



*Türk
Boğazları
30 yıllık
rüyasına
kavuştu*

Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri

30 Aralık 2003 tarihinde hizmete girmiştir.



Sistemin 2'nci etabı olarak, Marmara Denizi'ni kapsaması amacıyla Armutlu, şarkköy ve Bozcaada Trafik Gözetleme İstasyonları 2007 yılında hizmete girecektir.

Deniz trafiğinin yoğun ve riskli olduğu körfez ve limanlarda seyir, can, mal ve çevre emniyetini arttıracak, hizmette sürat sağlayacak, seyir yardımcı hizmeti ve trafik organizasyon hizmetlerini verecek modern GTH'lerin kurulması çalışmaları başlatılmıştır.

Bunları şöyle sıralayabiliriz:

- 1- İzmit Körfezi/Limanları,
- 2- İzmir Körfezi / Limanları,
- 3- Mersin Körfezi/Limanları,
- 4- İskenderun Körfezi/Limanları,
- 5- Aliağa/Nemrut Körfezleri/Limanları.





“Balast Suyu İle Taşınan Sucul Organizmaların Kontrolü ve Yönetimi Projesi” çerçevesinde, gemilerin balast suları ile taşınan zararlı sucul organizmalar bakımından ülkemiz denizlerinin risk haritasının çıkartılması, balast operasyonu yapılabilecek deniz alanlarımızın tespit edilmesi çalışmaları başlatılmıştır.

“Kabotaj Hattında Yük ve Yolcu Taşımacılığının Geliştirilmesi Etüdü” projesi 2006 yılı Ekim ayında tamamlanmıştır.

Türkiye Tersaneler Master Planı, 30 Nisan 2007 tarihinde tamamlanmıştır.



Deniz güvenliği ile ilgili olarak başlatılan “Türk Limanları ve Kıyı Alanlarında Deniz Güvenliğinin Geliştirilmesi” adlı AB eşleşme projesi 2009 yılında tamamlanacaktır.

Ülkemizin deniz sahalarında yapılan illegal boşaltımları tespit etmek, büyük çaplı kirliliğe erken ve etkin müdahale imkanı sağlayacak izleme ve takip sistemini oluşturmak, izleme ve takibi insan-sız hava araçları ile etkin olarak yapmak, illegal boşaltımları tespit oranında artış sağlamak, kontrol sıklığı ve tespit oranının artışı ile caydırıcılığı artırmak, geceleri de denetim yapılmasını sağlamak amacıyla 2009 yılında tamamlanmak üzere “Gemi Kaynaklı Deniz Kirliliğinin Havadan Tespiti” projesi çalışmaları başlatılmıştır.

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Deniz Emniyeti Komitesi (MSC), 82’nci dönem toplantısı 29 Kasım-8 Aralık 2006 tarihleri arasında İstanbul’da başarıyla gerçekleştirilmiştir.



ÖTV SIFIRLANMIŞ YAKIT UYGULAMASI

Denizcilik sektöründe kabotaj dahilinde çalışan gemilere yönelik Özel Tüketim Vergisi sıfırlanmış yakıt uygulaması 1 Ocak 2004 tarihinde başlamış olup, bu kapsamda dağıtıcı firmalar tarafından;

2004 yılında 243.000 ton

2005 yılında 262.386 ton

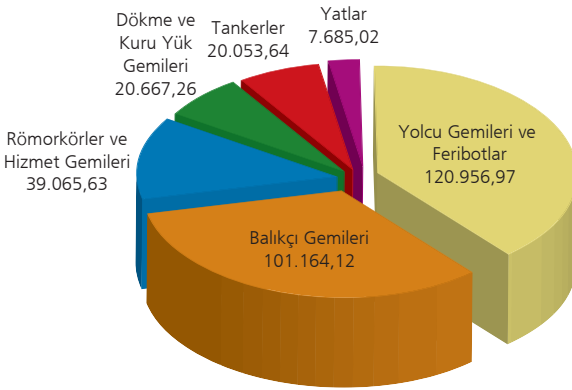
2006 yılında 309.593 ton yakıt satışı yapılmıştır.

Bu uygulama ile kabotaj hattında çalışan gemilere 2004 yılında 190 milyon YTL, 2005 yılında 246 milyon YTL ve 2006 yılında da 263 milyon YTL dolaylı teşvik sağlanmıştır.

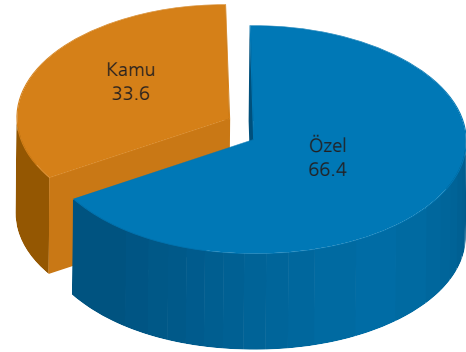
2006 Yılına Ait ÖTV'siz Yakıt Dağılımı

	Düzenlenen Defter Sayısı (adet)	Verilen Yakıt (fuel oil+motorin)		Tahsil Edilmeyen ÖTV (YTL)	
		(mton)	oran (%)	(YTL)	ORAN (%)
KAMU	184	92.988	33,6	91.318.519	34,7
ÖZEL	6.139	183.457	66,4	171.509.419	65,3

Denizcilikte
sessiz
devrim;
ÖTV
kaldırıldı



Verilen Yakıtın Gemi Cinslerine Göre Dağılımı (M/Ton)



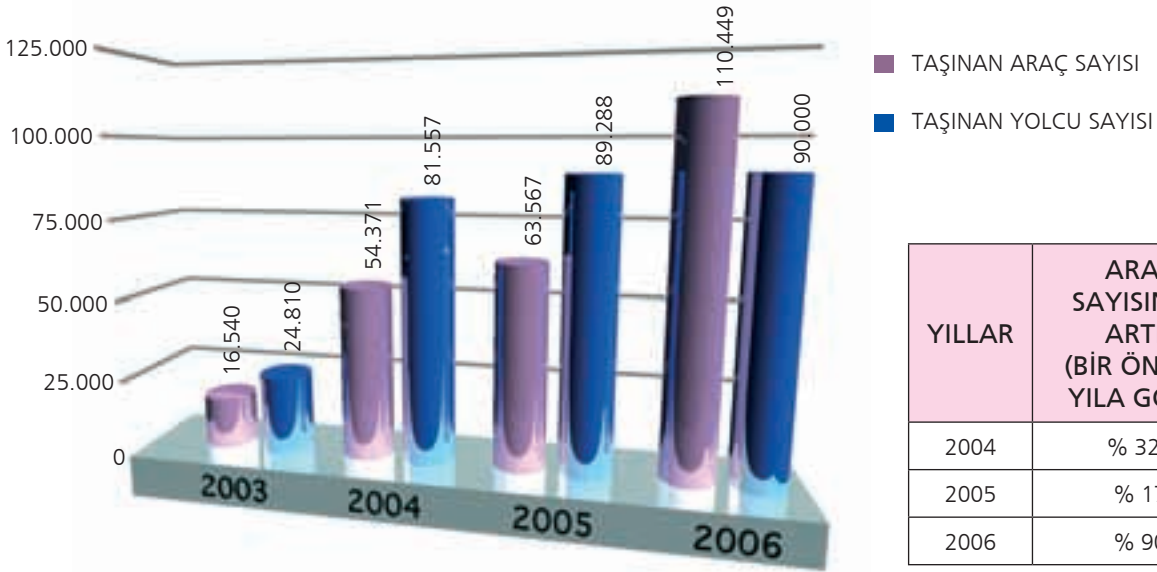
Verilen Yakıtın Kurumlara Göre Dağılımı (M/Ton)

Uygulamanın başlamasının ardından özellikle İstanbul, Çanakkale, İzmir ve Marmara dahilindeki deniz yoluyla yolcu ve araç taşıma ücretlerinde % 43'e varan indirimler yapılmış bulunmaktadır. Son üç yılda petrol fiyatlarının % 100'ün üzerinde artmış olmasına rağmen, 2005 yılı sonuna kadar yolcu ve araç taşıma ücretleri 2003 yılı fiyatları seviyesinde kalmıştır.

Ambarlı-Bandırma ve Haydarpaşa-Bandırma hattında, özellikle yük taşıyan ağır vasıtaların deniz yoluyla taşınmasında önemli ölçüde artışlar sağlanmıştır.



Bu hatta şu anda 2003 yılına göre yaklaşık 8 kat artış yaşandığı görülmekte olup, 2006 yılında yaklaşık 111 bin kamyon ve TIR, karayolundan denizyoluna kaydırılmıştır.



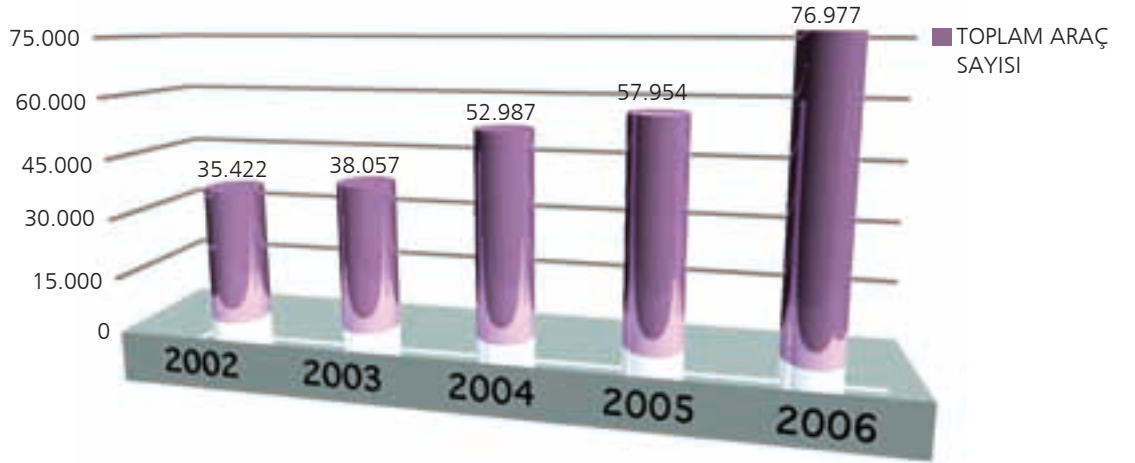
YILLAR	ARAÇ SAYISINDA ARTIŞ (BİR ÖNCEKİ YILA GÖRE)
2004	% 329
2005	% 17
2006	% 90

Tekirdağ Bandırma, Barbaros-Erdek-Karabiga Hattı

Tekirdağ Bandırma, Barbaros-Erdek-Karabiga hatlarında taşınan araç sayısında, 2003 yılından 2006 yılına kadar geçen sürede % 102'lik bir artış gerçekleşmiş olup, 65000 kamyon ve TIR karayolundan deniz yoluna kaydırılmıştır.



YILLAR	KAMYON-TIR	DİĞER ARAÇLAR
2002	31.320	4.152
2003	33.534	4.523
2004	48.300	4.687
2005	52.852	5.102
2006	65.076	10.901



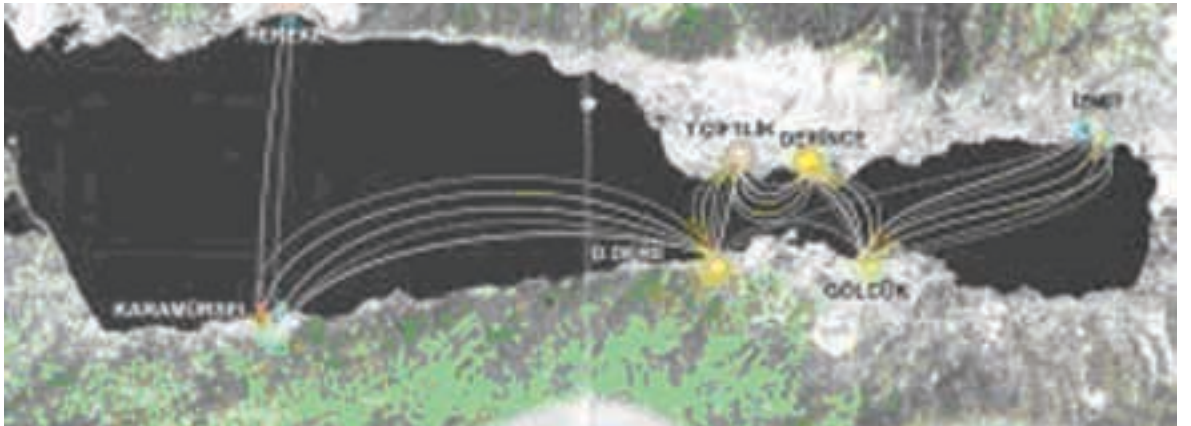
İSTANBUL-GÜNEY MARMARA FERİBOT VE DENİZ OTOBÜSÜ HATTI

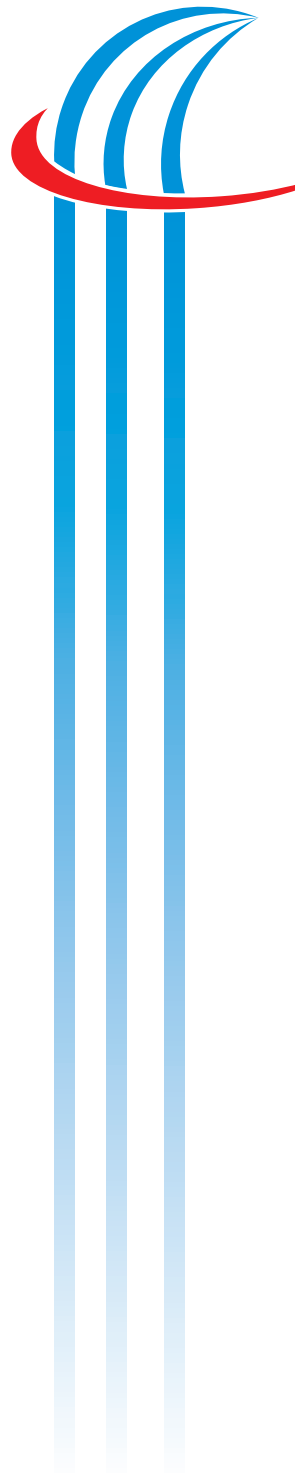
İstanbul-Güney Marmara hattında İDO tarafından işletilen feribot ve deniz otobüslerinde 2006 yılında taşınan yolcu ve araç sayısında, 2003 yılına göre, yolcuda % 100, araçta % 141 oranında artış sağlanmıştır.

Araç Sayısı	Artış	Yolcu Sayısı	Artış
544.600	%141	3.830.743	%100
517.066		3.888.656	
955.856		5.236.529	
1.291.561		7.660.780	
1.314.571		7.266.474	



Kocaeli Büyükşehir Belediyesi Mayıs 2005'te İzmit Körfezi içinde 4 adet deniz otobüsü ile hizmet vermeye başlamıştır. Bu hatta 2006 yılında 685 bin yolcu taşınmış bulunmaktadır.





Türkiye Genelinde Kabotaj Taşımacılığında Araç-Mil ve Yolcu-Mil Dağılımı

YILLAR	TAŞINAN ARAÇ	ARAÇ -MİL	
2003	6.267.030	46.294.945	% 45 Artış
2004	7.008.819	60.653.952	
2005	6.936.515	63.481.940	
2006	7.322.124	67.352.655	

YILLAR	TAŞINAN YOLCU	YOLCU -MİL	
2003	98.892.117	547.286.383	%99.9 artış
2004	112.289.283	596.956.420	
2005	135.875.473	1.015.302.197	
2006	141.365.420	1.066.597.000	

ÖTV sıfırlanmış yakıt uygulaması, yüksek yakıt maliyetleri nedeniyle avlanamayan miktarın avlanabilmesini mümkün kıldığı için, balık avcılığında gelişme yaşanmasını sağlamış bulunmaktadır. Daha önce balıkçılarımız, yakıt maliyetlerinin yüksek olması nedeniyle denizde kalma ve daha uzun süre balık takibi yapmada sınırlı hareket etmek zorunda kaldıkları için, kıyıya yakın yerlerde avlanmakta, böylece balık stoklarımızın hızla tükenmesine yol açmaktaydılar. Ayrıca, maliyetleri kurtarabilmek için küçük balıkları bile avlamak zorunda kalmaktaydılar. ÖTV sıfırlanmış akaryakıt uygulaması ile ucuz yakıtı kavuşan balıkçılarımızın denizde kalma ve avlanma süreleri artmış, dolayısıyla daha geniş alanları kullanabilme ve yararlanabilme imkanına kavuşmuşlardır. Bunun sonucu olarak, bütün deniz alanlarımızın balıkçı gemilerimiz tarafından aktif kullanımı sayesinde, yakın deniz balıkçılığı yerine uzak deniz balıkçılığının tercih edilmesi imkanı doğmuş ve balık stoğumuzun zarar görmesi engellenmiştir.

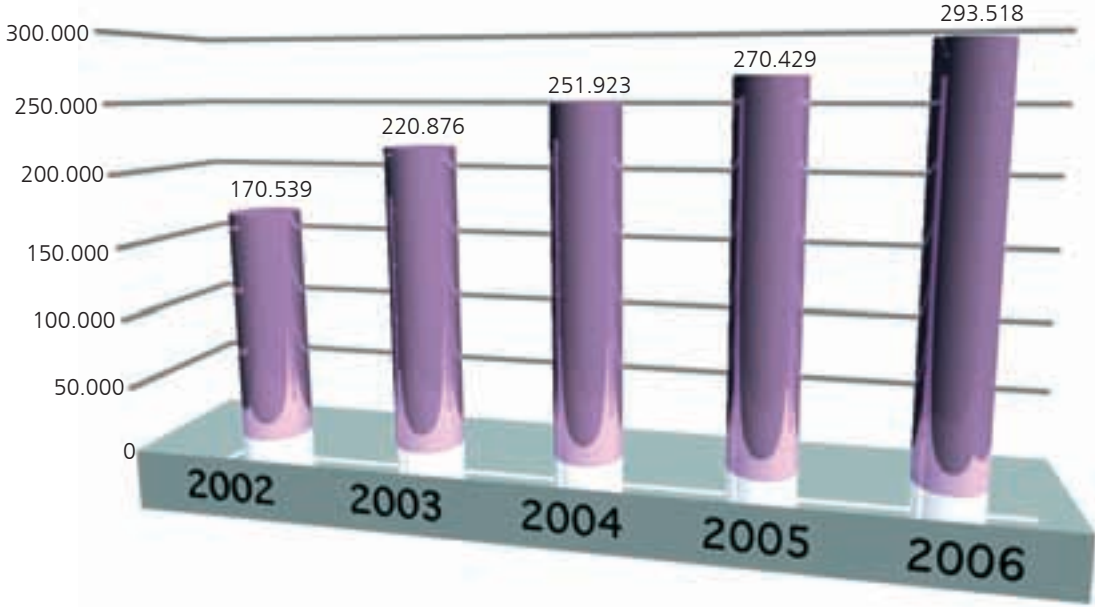




KRUVAZİYER TAŞIMACILIĞI

Diğer ülke limanlarına göre oldukça yüksek olan ülkemiz liman ücret ve tarifelerinde yaklaşık olarak % 50, fener ücretlerinde % 30 ve ayrıca turist gemileri (krvaziyer) ile kabotaj hattında çalışan gemiler için alınan sağlık rüsumunda % 50 indirim sağlanmış olup 1 Ağustos 2003 tarihi itibarıyla yürürlüğe girmiş bulunmaktadır. Bunun sonucu olarak limanlarımızın hareketliliği artmış, 2002 yılında 170 milyon 539 bin dolar olan TCDD limanlarının geliri dört yıl içinde % 72,1 artarak 293 milyon 518 bin dolara yükselmiştir.

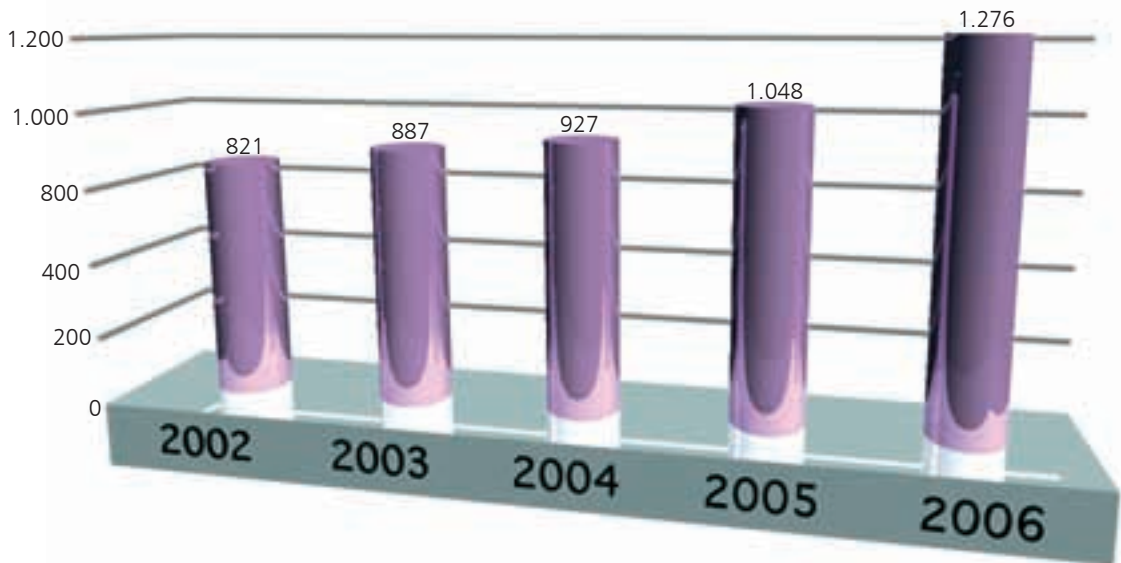
Yıllara Göre TCDD Liman Gelirleri (Milyon USD)

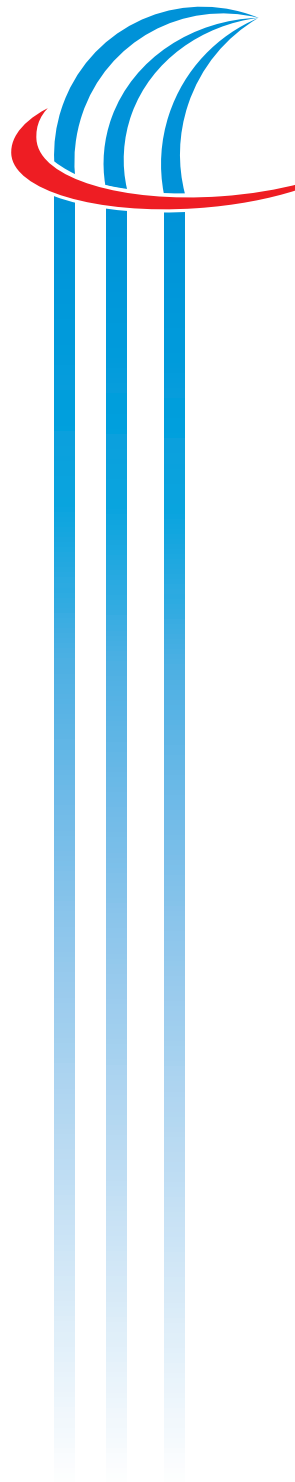


Limanlar	2002	2003	2004	2005	2006	2002 - 2006 ARTIŞ
TCDD limanları	1.162.870	1.416.054	1.655.696	1.721.845	1.892.403	% 62
Özel limanlar	770.348	1.028.471	1.396.674	1.578.471	1.933.408	% 151
TOPLAM	1.933.218	2.444.525	3.063.370	3.300.316	3.825.811	% 98

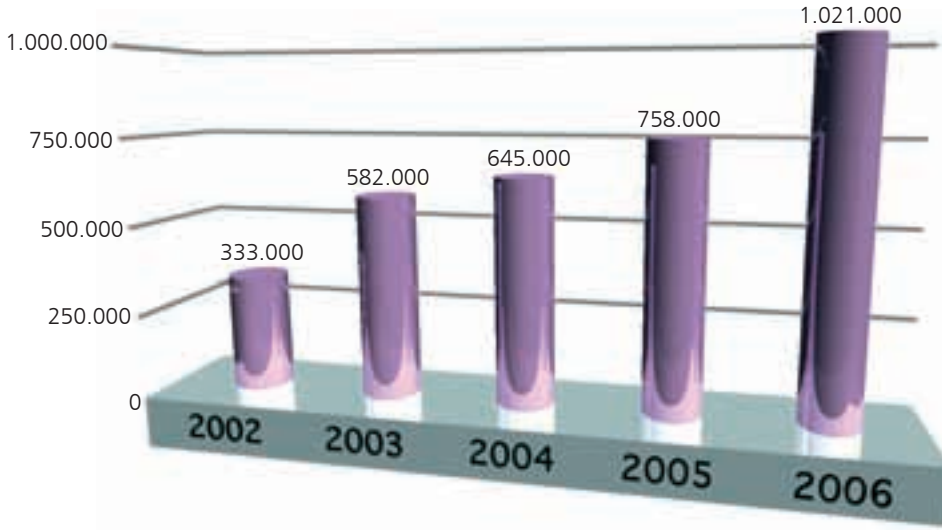
Limanlarımızda elleçlenen yük miktarının % 50'si TCDD limanlarında işlem görmüştür.

Yıllara Göre Türk Limanlarına Gelen Krvaziyer Sayıları





Yıllara Göre Türk Limanlarına Kruvaziyer ile Gelen Yolcu Sayıları



11 Ekim 2005 Salı, Kuşadası

Liman hizmet tarifelerindeki indirimin bir diğer olumlu sonucu da, limanlarımıza gelen kruvaziyer gemiler ile bu gemilerde seyahat eden turist sayısında önemli bir artışa yol açmış olmasıdır. Liman başkanlıklarının verilerine göre 2006 yılında bu gemilerle gelen turist sayısı 2002 yılına göre % 203 lük bir artış göstermiştir. Bu sektörün dünya genelindeki büyüme hızı-





nın yıllık % 8.5 düzeyinde olduğunu gözönüne alırsak, Türkiye’de yaşanan bu gelişmenin boyutları daha iyi anlaşılacaktır.



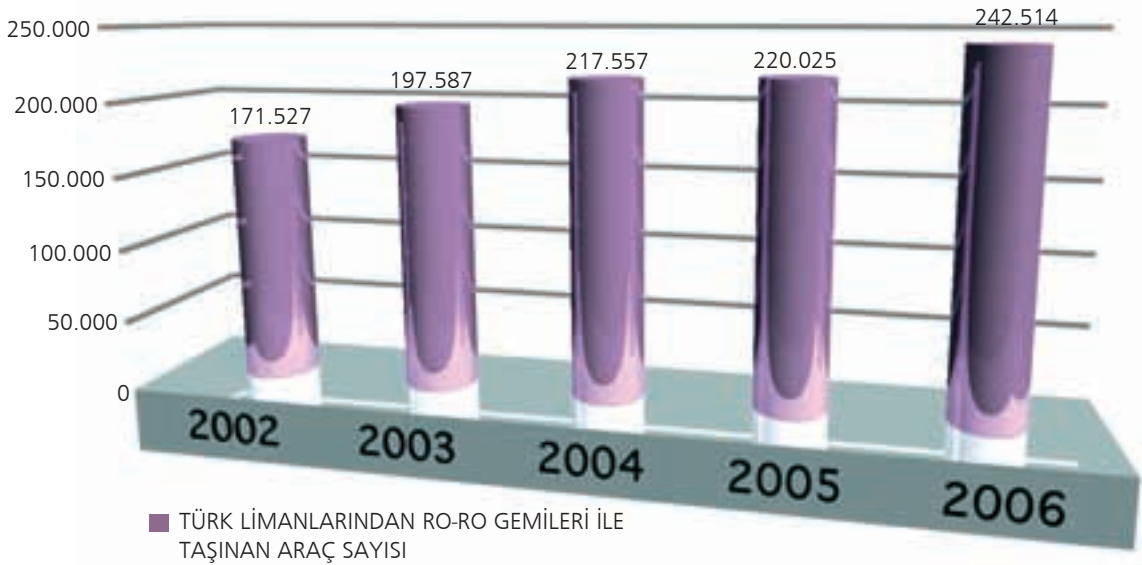
Ambarlı Limanı

Limanlarımızda 2006 yılı sonu itibariyle 2002 yılına göre elleçlenen konteyner sayısında % 107 artış (3.998 milyon TEU) olmuştur.

ULUSLARARASI RO-RO TAŞIMACILIĞI

AB’nin 2001 tarihinde yayınlanan (white paper) kalkınma planında taşımacılığın karayolundan denizyolu ağırlıklı kombine taşımacılığa kaydırılmasının öngörülmesi ve kısa mesafeli denizyolu taşımacılığının AB ülkelerince büyük destek görmesi sonucu, RO-RO taşımacılığı ön plana çıkmış bulunmaktadır.

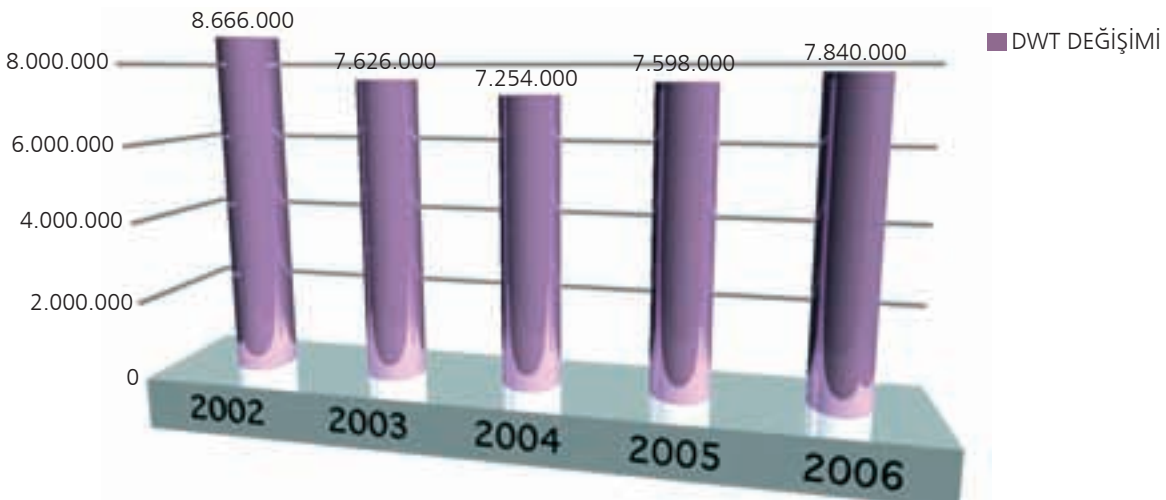
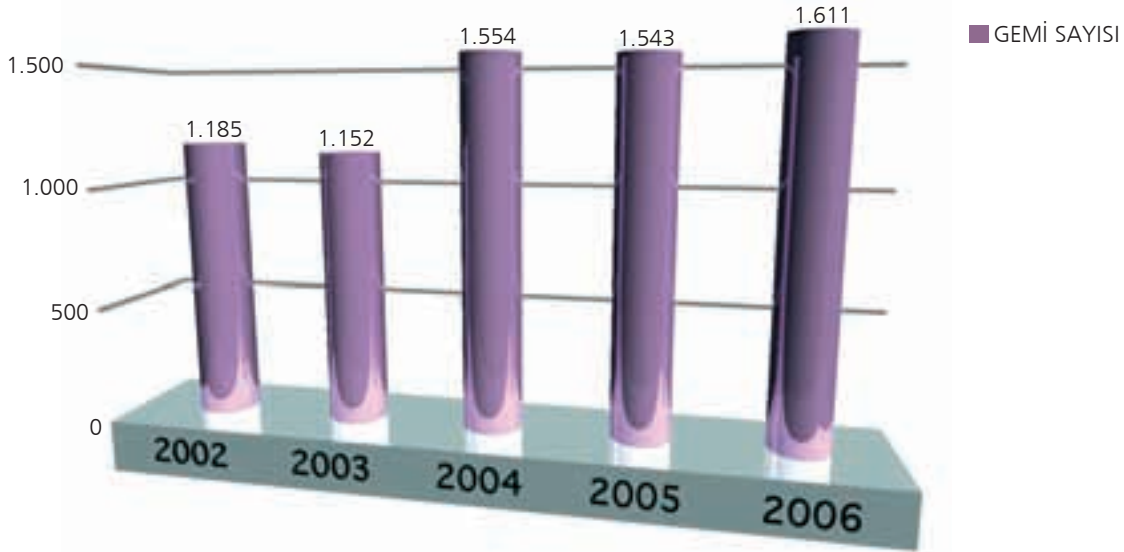
RO-RO taşımacılığında 2005 yılı sonu itibariyle 2002 yılına göre yüzde 45’lik bir artış gerçekleşmiş bulunmaktadır. Kepez-Birindizi (İtalya) arasında yeni bir ro-ro hattı açılmıştır.





Mevcut Ro-ro hatları

TÜRK DENİZ TİCARET FİLOSU

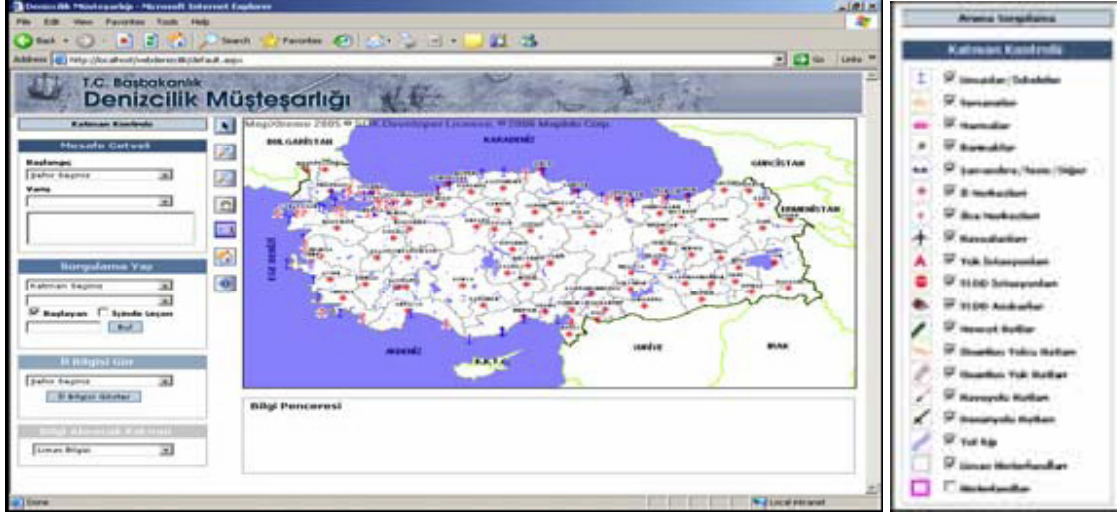




GEMİ İSİM TALEBİ VE ONAYININ ELEKTRONİK ORTAMDA YAPILMASI

Gemi isim onayının alınması işlemi eski yöntemle yaklaşık 2 gün sürmekteydi. Yaşanan zaman kaybının yanı sıra, aynı isim birden fazla gemiye verilebilmekte ve bu durum da karışıklıklara neden olmaktaydı. Bu sorunların ortadan kaldırılması için onay işleminin elektronik ortamda yapılmasına imkan veren bir programın yazılımı tamamlanarak 7 Şubat 2007 tarihinde hizmete sunulmuştur.

Gemi sahipleri, gemilerine vermek istedikleri ismin onaylanması için www.denizcilik.gov.tr adresindeki "online işlemler" penceresinden talebini yapmakta ve beklemeksizin aynı anda isim onayını alabilmektedir.



ÖTV YAKIT BİLGİ SİSTEMİ

Yakıt limitlerinin otomatik hesaplanması, yakıt dağıtım firmalarının dağıtım yapmadan önce yakıt limitlerini online olarak kontrol etmeleri ve yapılan teslimatlara ait bildirimleri online olarak veri tabanına işlemeleri, Gemi Sahipleri Yakıt Alım Defterlerine ilişkin bilgileri online olarak görmeleri ve ÖTV yakıtı ilişkin istatistik bilgilerine anlık olarak erişilmesi, bu yazılımla mümkün hale gelmiş bulunmaktadır.

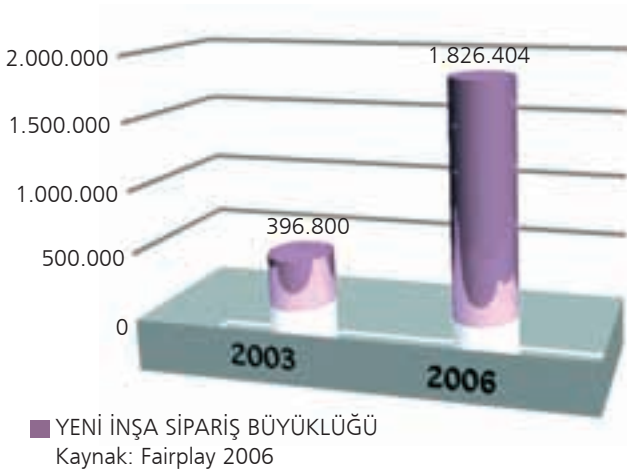
DENİZ TİCARETİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ - ÖTV'si İndirilmiş Yakıt İşlemleri
Sn. HALİL İBRAHİM KESKİN hoşgeldiniz.

Gemi Sicil	DFR / SİİRT	Donatan	Kiracı	Makine / Tank	Tarifeli Sefer	Toplu
Gemi Sicil Bilgileri...						
Belge No						
Gemi Adı		ROBEN SON				
Gros Tonilatosu		16,12			Net Tonilatosu	
Bağlama Limanı		ALANYA			Bağlama Numarası	
Sicil İmanı		ALANYA			Gemi Sicil No	
Tanınma İşareti		TC 8627			Teknik Kütük Limanı	
Boy (Ölçü Boyu)		11,9			Eni	
İnşa Yeri					İnşa Yılı	
<input type="checkbox"/> Gemi Sicil Bilgileri tarafımdan kontrol edilmiştir.						
<input type="button" value="Geri"/> <input type="button" value="Kaydet"/>						

GEMİ İNŞA VE TERSANE FAALİYETLERİ

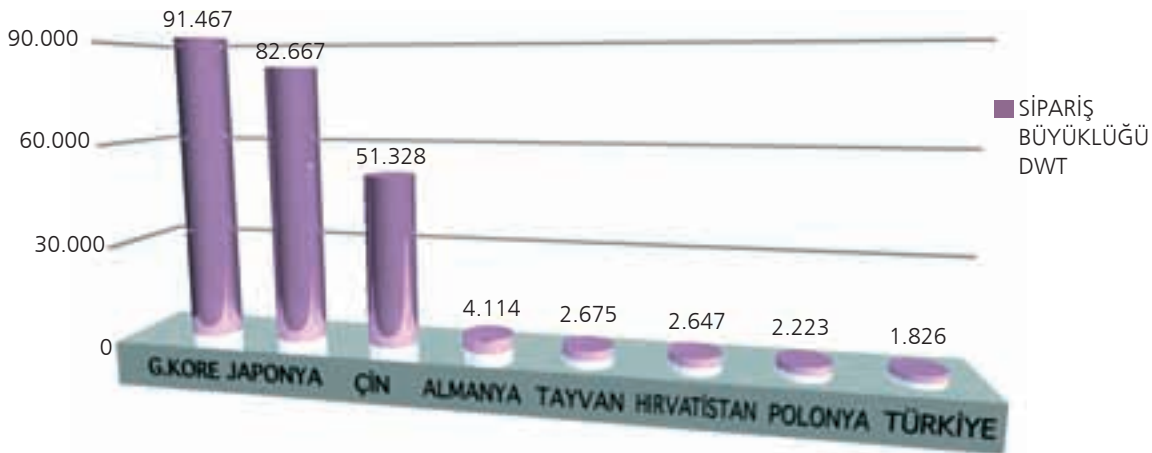
Ülkemiz kıyılarından, çevresel ve kültürel değerlere zarar vermeksizin azami ölçüde yararlanılmasını sağlamak amacıyla Türkiye Tersaneler Master Planı hazırlanmıştır. Bu plan, bulunduğumuz coğrafyada mukayeseli üstünlüklere sahip olabilecek tersane, gemi söküm, tekne inşa ve yan sanayi tesis yatırımlarının bütünsel bir yapı içerisinde gelişmesinin önünü açacaktır. Sektöre ilgi duyan yerli ve yabancı yatırımcılar ile ülke bürokrasisi ve siyasi erk'ine rehber olacak önemli bir çalışma niteliğini taşıyan Master Plan, 30 Nisan 2007 günü tamamlanmıştır.

Dünya gemi inşa piyasası, 2000'li yıllarda başlayan ve halen sürmekte olan olağanüstü canlı bir döneme girmiş bulunmaktadır. Gemi teslimatı son üç yılda ortalama % 11,3 nispetinde artmış durumdadır. Artan talep nedeniyle gemi üretim ve teslimlerinde tahminleri aşan bir artış yaşanmaktadır.



Ülkemiz, bu elverişli konjunktürde, dünya gemi inşa piyasasında pazar payını artırma gayreti içine girmiş olup, mevcut tersanelerinin tevsi ve modernizasyonunun yanı sıra yeni tersane yatırımları için çalışmalarını sürdürmektedir. Ağustos 2003'te 133,7 milyon DWT olan dünya yeni gemi sipariş portföyü Haziran 2006 itibarıyla 253,7 milyon DWT'a yükselmiş bulunmaktadır. Aynı dönemde ülkemiz tersanelerinin sipariş defteri de 396,8 bin DWT'dan, 1,8 milyon DWT'a çıkmıştır. 2005'te % 18 büyümüş olan dünya gemi inşası teslim kapasitesin ise, 2007'de % 16 nispetinde büyümesi beklenmektedir. Genel olarak

dünya gemi inşa portföyü son üç yılda % 89 büyüme gösterirken, ülkemiz gemi inşa portföyü aynı dönemde, yapılan yoğun çalışmalar sonucu % 360 büyüme sağlamış bulunmaktadır.



Sektöre yönelik iyileştirme çalışmaları başlatılmış ve sektörün temel sıkıntısı olan kira sürelerinin uzatılması ve yatırımları teşvik edici tedbirlerin alınması çalışmaları sonuçlandırılmıştır.

Bu kapsamda, tersanelerimizin sağladığı kapasite ve istihdam artışı ile, gemi siparişleri sıralamasında ülkemiz, 1,8 milyon DWT'luk hacimle, dünya genelinde 23'üncü sıradan 8'inci sıraya kadar yükselmiştir. Türk armatörlerinin toplam 7 milyon DWT gemi siparişi bulunmasına rağmen, bu siparişin ancak 1,3 milyon DWT'u ülkemiz tersanelerine verilmiştir.

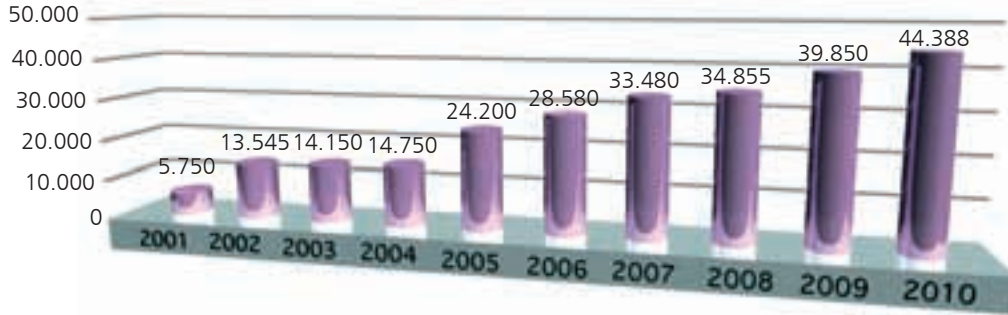


Ülkemiz
gemi
inşaatında
dünya
sıralamasında
23. sıradan
8. sıraya
yükseldi



Bunun en büyük sebebi armatörümüzün büyük tonajlı gemi siparişini karşılayabilecek tersanelerimizin bulunmamasıdır. O nedenle en önemli hedefimiz, büyük tonajlı gemi inşası alanında da imkan ve kabiliyetimizi artırmaktır.

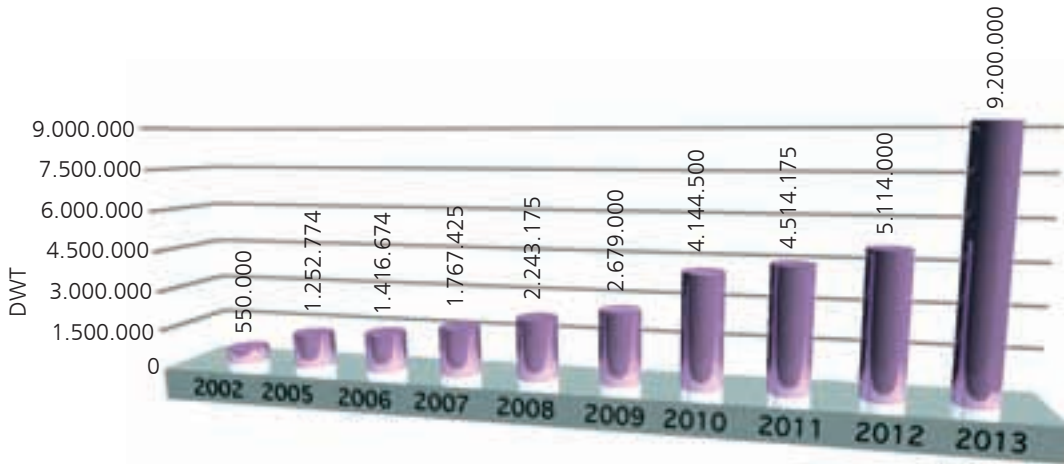
Tersanelerimizde İstihdam



Yeni düzenlemeler ve çalışmalar sonucu, tersanelerimizin son üç yılda yaptığı yaklaşık 500 milyon \$ değerinde yeni tevsi ve modernizasyon yatırımları ile fiili kapasitemiz iki kat artmış bulunmaktadır.

Ağustos 2003'te 133,7 milyon DWT olan dünya yeni gemi sipariş portföyü Haziran 2006 itibarıyla 253,7 milyon DWT'a yükselmiş bulunmaktadır. Aynı dönemde ülkemiz tersanelerinin sipariş hacmi de 396,8 bin DWT'dan, 1,8 milyon DWT'a çıkmıştır. 2005'te % 18 büyümüş olan dünya gemi inşası teslim kapasitesininse, 2006 ve 2007'de sırasıyla % 11 ve % 16 oranlarında büyümesi beklenmektedir.

GEMİ İNŞA KAPASİTEMİZ



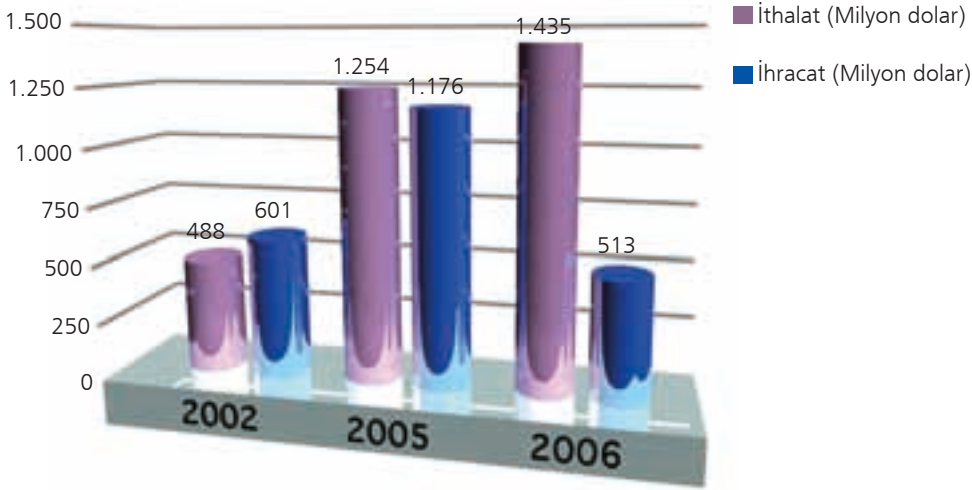
Ülkemizde 2002 yılında 37 adet tersane mevcutken, bugün tersanelerimizin sayısı 59 adede çıkmış olup, bunlara ek olarak 61 adet yeni tersanenin proje ve yatırım çalışmaları da devam etmektedir. Bu yatırımlar da tamamlandığında toplam tersane sayımız 120 olacaktır.

Son üç yılda yapılan çalışmalarla 550 bin DWT/Yıl olan proje kapasitemiz yaklaşık % 200 büyüyerek 1,4 milyon DWT'a ulaşmış bulunmaktadır.

Deniz araçları ihracatımız da artış trendini devam ettirmektedir. 2005 yılı içinde 1,25 milyar dolarlık ihracat yapan sektörümüz, 2006 yılı sonunda 1 milyar 450 milyon dolar düzeyine ulaşmıştır.

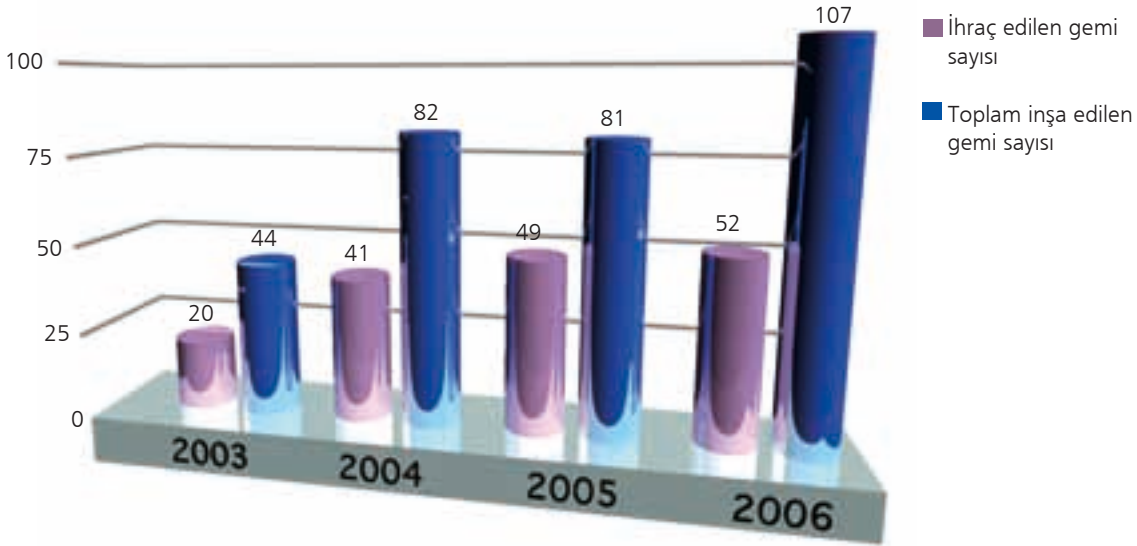
ULAŞIMDAN İLETİŞİME KALKINAN TÜRKİYE

Deniz araçları ihracat ve ithalat rakamlarımız (milyon USD) (Kaynak: Gümrük Müsteşarlığı)



Türkiye'nin dünya pazar payını arttırmak amacıyla, tersanelerimizin gemi inşa kızaklarını büyüme, iskele boylarını uzatma ve modernizasyon yatırımları talepleri ile ilgili incelemeler bekletilmeden yapılmış ve ülkemizin dünya pazar payının artması için bürokrasi hızlandırılarak tersanelerimize destek olunmuştur.

Bunun sonucu olarak tersanelerimiz 2003 yılından itibaren kapasite kullanımlarında ciddi bir yükseliş trendi yakalamış, inşa edilen ihraç amaçlı gemiler, Türk Bayraklı gemi sayısına ulaşmış ve aşmıştır.



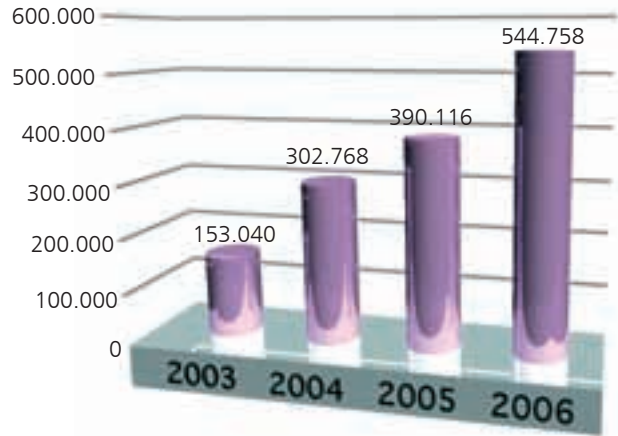
Son iki yılda tersanelerimizde üretilen gemi adedi 2 kat artmış bulunmaktadır. Teslim edilen gemi sayısı 100'e ulaşmış durumdadır. Tüm tersanelerimiz 2010 yılına dek dolu hale gelmiştir.

Özel sektör tersanelerinde yapılabilen en büyük gemi daha önce 15.000 DWT iken bugün tersanelerimizde 25.000 DWT'luk gemiler inşa edilmektedir. Bunun yanı sıra yeni yatırımlarla tek parçada 340.000 DWT'luk gemi inşa edebilecek kızaklarımız üretilmiş bulunmaktadır.



Yatırımlarını sürdüren tersanelerde ve yat inşa yerlerinde doğacak işgücü ihtiyacı dikkate alınarak, eğitilmiş ara işgücünü temin etmek amacıyla Denizcilik Müsteşarlığı ile Milli Eğitim Bakanlığı arasında ortaklaşa çalışmalar başlatılmış bulunmaktadır.

Yeni açılan gemi inşa ve ahşap yat inşa bölümleri ile birlikte, teknik lise seviyesindeki 4 okulumuzda gemi inşa (İstanbul, Rize, Samsun ve Trabzon il sınırları içinde) ve yine diğer 4 okulumuzda da ahşap yat inşa (İzmir, Muğla ve Bartın il sınırları içerisinde) eğitimi verilmektedir.



Tersanelerimizde İnşa Edilen Gemi Tonajı



Dünya Genelinde Mega Yat Siparişleri

Sıra	Ülke	Firma Adedi	Yat Adedi	Toplam Uzunluk (m)
1	İtalya	31	138	4541
2	ABD+Kanada	39	102	3706
3	Türkiye	14	61	2256
4	Hollanda	9	28	1056
5	İngiltere	8	17	760
6	Almanya	3	9	751
7	Fransa	6	14	580
8	Yeni Zelanda	6	14	493
9	Avustralya	5	10	438
10	İspanya	3	11	350

Ayrıca, Kastamonu-İnebolu, İzmir ve Antalya'da Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi ve Samsun 19 Mayıs Üniversitesi bünyesinde de Meslek Yüksek Okulu açılmasına yönelik çalışmalar devam etmektedir. Diğer taraftan, gemi inşaatı ve onarımı sektöründe ihtiyaç duyulan eğitilmiş teknik eleman ve işçi açığını gidermek ve bu suretle sektöre nitelikli elemanlar kazandırmak amacıyla, 2004 yılından itibaren İstanbul Tuzla'da, Gemi İnşa Sanayi A. Ş. (GİSAŞ) ve Türk Loydu Vakfı ortak çalışması olarak kaynakçı kursu ile elektrik ark kaynağı ve gaz altı kaynağı eğitimine başlanmıştır. Kasım 2006 tarihine kadar Tuzla'da 400 kişiye eğitim verilmiş bulunmaktadır.

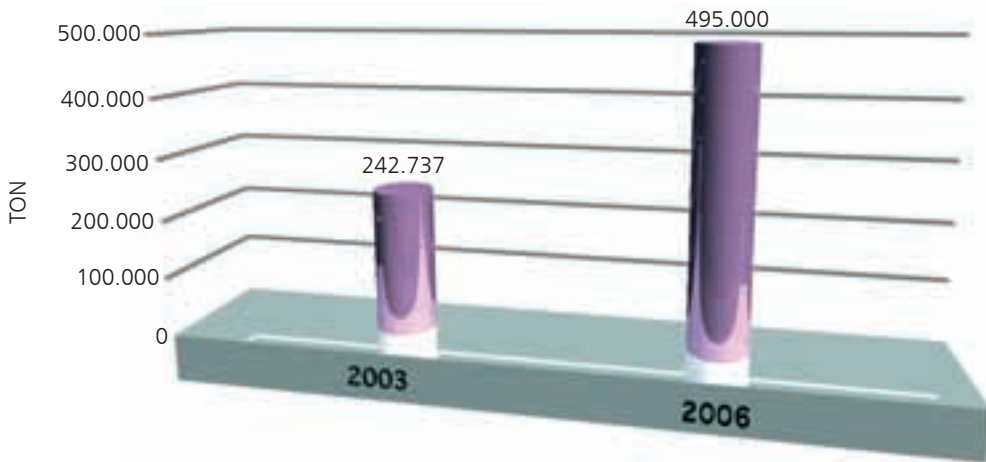
ULAŞIMDAN İLETİŞİME KALKINAN TÜRKİYE

Tuzla Tersaneler Bölgesi'nin yaşadığı gemi trafiği yoğunluğu nedeniyle, bakım onarım faaliyetlerinde ihtiyaca cevap verebilecek havuz yatırımları için tersanelerimize destek verilmiş ve 9 adet olan yüzer havuzlarımızın sayısı 15'e çıkmıştır.



Faaliyette olan tersanelerimizin toplam inşa kapasitesi 1.802.000 DWT/Yıl, çelik işleme kapasitesi 495.000 tondur.

Ülkemiz Tersanelerinde İşlenen Çelik Sac Miktarı



Prosedürü devam eden tersane yatırımları 22 adet olup, bu tersanelerin inşa kapasitesi 7.203.000 DWT/Yıl ve çelik işleme kapasitesi 1.882.700 ton olacaktır.



DEVAM EDEN YATIRIM PROJELERİMİZ

- Trabzon-Sürmene Yeniçam tersane bölgesi
- Samsun Tersane bölgesi
- Zonguldak-Kdz. Ereğli tersaneler alanı tevsi
- Zonguldak Kilimli gemi söküm ve gemi inşa alanı
- Bartın-Kurucaşile-Tekkeönu yat inşa ve bakım onarım alanı
- Sakarya-Karasu tersane alanı
- Yalova-Altınova tersane alanı
- Yalova-Altınova yat inşaacılar toplu yapı kooperatifi tekne imal alanı
- İzmir-Çaltidere yat inşa bakım-onarım ve çekek yeri
- İzmir-Çandarlı tersane alanı
- Muğla-Fethiye Karaot mevkii yat inşa, bakım, onarım ve çekek alanı
- Muğla-Milas ören yat inşa ve çekek alanı
- Antalya-Manavgat tekne imal ve çekek yeri
- Adana-Ceyhan Kurtpınar tersane alanı



Tuzla Tersaneleri 2007

DLH DEMİRYOLLAR LİMANLAR VE HAVA MEYDANLARI İNŞAATI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

ULAŞTIRMA-DENİZYOLU SEKTÖRÜ

İNŞAATI TAMAMLANAN LİMANLAR

- Trabzon Limanı Onarımı İnşaatı
- Tatvan Sahil Tahkimatı
- İnebolu Limanı Tevsii II. Kısım İnşaatı
- Yalova Armutlu İskelesi İnşaatı
- Giresun Limanı Geliştirilmesi ve Onarımı

Giresun Limanı Geliştirilmesi ve Onarımı

Giresun Limanının kapasitesinin artırılması amacıyla planlanan iş 2005 yılı sonunda tamamlanmıştır. Ülkemizin Deniz ticaretine önemli katkı sağlayacağı düşünülmektedir. 9 adet 8000 ton, 2 adet 3000 ton, 2 adet 1000 ton kapasitede deniz taşıtına hizmet verilecek olan Limanda 220 000 m² korunan su alanı sağlanmıştır.



Giresun Limanı

ALT YAPI İNŞAATI TAMAMLANAN YAT LİMANLARI

- Alanya Yat Limanı,
- Mersin Kumkuyu Yat Limanı,
- İzmir Sığacık Yat Limanı,
- Mersin Yat Limanı,
- Yalova Yat Limanı,
- Tekirdağ Yat Limanı.



Alanya Yat Limanı

İNŞAATI TAMAMLANAN BALIKÇI BARINAKLARI

- Gerze Balıkçı Barınağı
- İnebolu Evrenye Balıkçı Barınağı
- Mordoğan Balıkçı Barınağı
- Avşadaşı Yiğitler Köyü Balıkçı Barınağı
- Cide (İlyasbey) Balıkçı Barınağı
- Gemlik Kurşunlu Balıkçı Barınağı
- Avşa Adası Türkeli Köyü Balıkçı Barınağı
- Bartın Tarlaağzı Balıkçı Barınağı
- Hatay-Dörtyol Balıkçı Barınağı



- Samsun Balıkçı Barınağı
- Çanakkale-Gökçeada Kaleköy Balıkçı Barınağı
- Bartın Kurucasıle Balıkçı Barınağı Onarımı
- Kastamonu İnebolu Özlüce Balıkçı Barınağı
- Rize Fındıklı-Yeniköy-Kanlıdere Balıkçı Barınağı
- Samsun Dereköy Balıkçı Barınağı
- Zonguldak - Kilimli Balıkçı Barınağı
- Zonguldak - Alaplı Balıkçı Barınağı
- Zonguldak - Hisarönü Balıkçı Barınağı



Rize Fındıklı Balıkçı Barınağı

*Turgutreis
ve Kepez
Limanları
hizmete
verildi*

YAP-İŞLET-DEVRET MODELİ İLE BİTİRİLEN PROJELER

MUĞLA TURGUTREİS YAT LİMANI



Ülkemizin Turizm Sektörüne hizmet etmesi amaçlanan Turgutreis Yat Limanı İnşaatı Yap-İşlet-Devret Modeli ile tamamlanarak 16 Ağustos 2003 tarihinde Turizm Sektörünün hizmetine sunulmuştur. Yatırım Bedeli 22.000.000.- ABD Doları'dır.

ÇANAKKALE KEPEZ LİMANI

Bakanımız Sayın Binali YILDIRIM'ın teşrifleri ile 29 Mayıs 2004 Cumartesi günü temeli atılan Çanakkale Kepez Limanı üst yapı tesislerinin Yap-İşlet-Devret modeliyle inşaatı tamamlanmış ve yine Bakanımız ve Başbakanımızın teşrifleri ile 17.03.2006 tarihinde açılışı yapılmıştır.

Çanakkale ve yöresinin deniz ulaşımına önemli katkı sağlayacak olan Çanakkale Kepez Limanı 1995 yılında 150 Milyar TL keşif bedeli ile ihale edilen ve 1999 yılında bitirilen Kepez Limanı'nın mevcut haliyle bünyesinde;



- 214 m boyunda 24 m genişliğinde, 8 ve 25 m derinliğe haiz çelik kazık taşıyıcı sistemli iskele,
- İskelenin her iki tarafında olmak üzere 21 m ve 32 m genişliğinde 2 adet RO-RO gemileri için kapak atma rampası,
- Yaklaşık 40.000 m² beton saha kaplaması,
- 300 m³ su deposu,
- 2 adet 80 tonluk kantar,
- 160, 220, 600 Kwa jeneratör ile 24 saat hizmet
- 1.400 m² işletme binası, yolcu salonu, freeshop
- 5080 tonluk kapasitesi ile dünyada sayılı sıvı atık alım tesisi
- 8.700 ton kapasiteli yakıt tankları

Görevli şirket ile imzalanan sözleşmeye göre, Çanakkale Kepez Limanının üst yapı tesislerinin Yatırım Tutarı 14.600.000.-\$, yatırım süresi 10 ay 9 gün olup, işletme süresi ise 29 yıldır.



MUĞLA-MİLAS GÜLLÜK GEMİ YANAŞMA İSKELESİ İNŞAATI

Güllük Beldesi sınırları içinde halen işletilmekte olan iskelenin ihtiyaca cevap verememesi, iskelenin şehrin içinde kalması, yörenin turistik özelliği nedeniyle çevre kirliliğine yol açması gibi olumsuzluklar nedeniyle bu iskeleye alternatif yeni bir yükleme boşaltma iskelesinin yaptırılması amacıyla 23.12.2003 tarihinde ihalesi yapılmış ve 22.11.2004 tarihinde Aryapı İnş. San. Tic. A. Ş. + Gülport Lim. Hiz. Tic. A. Ş. + Çakıroğlu Sinop Liman İşletmesi A. Ş. Ortak Girişimi ile sözleşme imzalanmıştır.



Söz konusu proje kapsamında 336 m uzunluğunda 20 m genişliğinde çelik boru kazıklı, min. 20.000 DWT'luk yük gemilerinin yanaşmasına imkan verebilecek bir iskele ile yaklaşık 20.000 m²'lik bir geri saha dolgusu, alt yapı ve üst yapıların yapılması ve gerekli ekipman temini ile işletilmesinden ibaret 9 ayda tamamlanmış, 06.07.2005 tarihinde işe başlanılarak 03.04.2006 tarihinde inşaat bitirilip, hizmete açılmıştır. Toplam yatırım tutarı 16.642.266-\$ dır.

Proje özellikle Güllük, Milas ve Çine yöresinden çıkarılan Feldspat Madeninin ihracatı ile diğer ihracat imkanları kolaylaştıracaktır.

Yapım süresi	7 ay
İşletme süresi	6 yıl 6 ay
Sabit kira artışı	% 6
Yıllık kullanım bedeli	1.350.000-\$
Toplam kullanım bedeli	10.374.180-\$
Toplam yatırım tutarı	16.642.266-\$

*Güllük
İskelesi
hizmete
verildi*



YAP-İŞLET-DEVRET MODELİ İLE İHALE EDİLEN PROJELER

BODRUM YOLCU İSKELESİ

Bölgenin turizm bölgesi olması nedeniyle proje 20.000 Groston'luk yolcu gemilerinin yanaşabileceği ölçülerde yolcu gemisi iskelesi (197,6 x 15 m. çelik kazıklı iskele), 3 adet feribot rampası, yaslanma rıhtımları, küçük tekne yanaşma rıhtımları ve işletme amaçlı dolgu alanı temin edilmesi alt ve üst yapılarının yapılması ile gerekli



ekipman temin edilmesinden ibaret olan proje, 22.09.2003 tarihinde Yap-İşlet-Devret Modeli ile ihale edilmiştir. Projenin, sözleşmesi E.R.S. İnş. San. ve Tic. A. Ş. + Setur Servis Turistik A. Ş. ile 23.06.2004 tarihinde imzalanmış olup Mayıs 2007 ayı sonunda bitirilmiş olacaktır..

• Yapım süresi	: 1 yıl 4 ay
• İşletme süresi	: 12 yıl
• Sabit kira artışı	: % 3
• Yıllık kullanım bedeli	: 125.000-\$
• Toplam kullanım bedeli	: 1.774.005-\$
• Toplam yatırım tutarı	: 9.660.000-\$

*Bodrum'a
yolcu
iskelesi...*

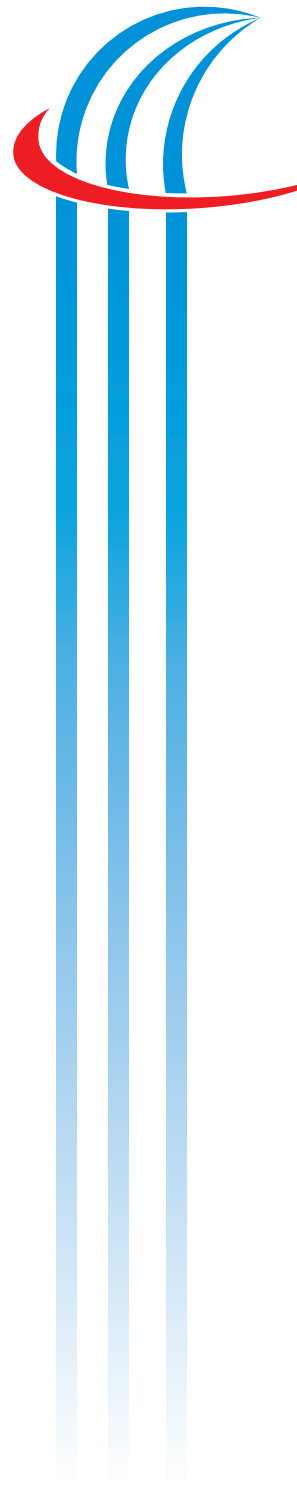
SIĞACIK YAT LİMANI

Projenin ihalesi 24 Nisan 2006 tarihinde yapılmıştır. 12.01.2007 tarihinde sözleşmesi imzalanmıştır. Yer tesliminin yapılabilmesi için Maliye Bakanlığında tahsis talebinde bulunmuş olup, çalışmalar devam etmektedir. Yer teslimi yapılarak işe başlanılacaktır.



- 223 m ana mendirek,
- 524 m yüzer iskele,
- 946 m -2,0 -2,5 -3,0 m'lik rıhtım,
- 5,0 m'lik traver lift rıhtımı
- Korunan su alanı 70.000 m²,
- Geri saha dolgularının alt yapı inşaatları 2003 yılında tamamlanmıştır.
- Yat kabul kapasitesi: 400 yat

• Yapım süresi	1 yıl 6 ay
• İşletme süresi	23 yıl 6 ay
• İlk yıl kullanım bedeli	803.924 YTL
• Toplam kullanım bedeli	34.541.589 YTL
• Toplam yatırım tutarı	5.296.960-\$



ALANYA YAT LİMANI

Projenin ihalesi 25 Nisan 2006 tarihinde yapılmıştır. 01.02.2007 tarihinde sözleşmesi imzalanmıştır. Yer tesliminin yapılabilmesi için Maliye Bakanlığında tahsis talebinde bulunulmuş olup, çalışmalar devam etmektedir. Yer teslimi yapılarak işe başlanılacaktır.



- 1276 m kıyı dolgusu
- 583 m ana mendirek
- 212 m tali mendirek
- 525 m -3,0 -4,0 -5,0 m'lik rıhtım
- Traver lift rıhtımı
- Korunan su alanı: 56.000 m²
- Alt yapı inşaatları 2003 yılında tamamlanmıştır.
- Yat kabul kapasitesi: 425 yat

• Yapım süresi	1 yıl 6 ay
• İşletme süresi	23 yıl 6 ay
• İlk yıl kullanım bedeli	110.000 YTL
• Toplam kullanım bedeli	4.726.286 YTL
• Toplam yatırım tutarı	5.302.474-\$

ÇEŞME YAT LİMANI

Projenin ihalesi 08 Mayıs 2006 tarihinde yapılmıştır. 25.01.2007 tarihinde sözleşmesi imzalanmıştır. Yer tesliminin yapılabilmesi için Maliye Bakanlığında tahsis talebinde bulunulmuş olup, çalışmalar devam etmektedir. Yer teslimi yapılarak işe başlanılacaktır.



- 230 m ana mendirek,
- 600 m yüzer iskele,
- 420 m -2,5 m'lik rıhtım
- Yüzer akaryakıt iskelesi,
- Kazıklı feribot iskelesi,
- Korunan su alanı 70.000 m²,
- Yat kabul kapasitesi 400 yat

• Yapım süresi	1 yıl 6 ay
• İşletme süresi	23 yıl 6 ay
• İlk yıl kullanım bedeli	1.555.000 YTL
• Toplam kullanım bedeli	66.812.499 YTL
• Toplam yatırım tutarı	9.746.554-\$



MERSİN YAT LİMANI

Projenin ihalesi 09 Mayıs 2006 tarihinde yapılmıştır. YPK'dan onay için beklenmektedir. Onay gelmesinden sonra sözleşme imza aşamasına gelinecektir.

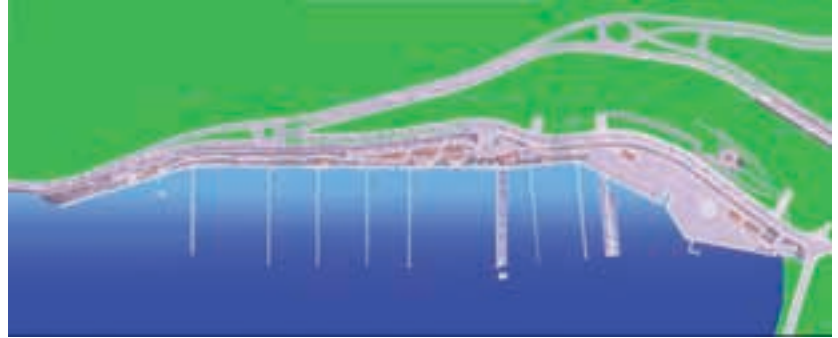


- 1140 m ana mendirek,
- 265 m tali mendirek,
- 650 m -4,0 -5,0 m lik rıhtım,
- Traver lift rıhtımı,
- Meyilli çekek yeri,
- 6 adet 1005 m yat iskelesi,
- Geri saha dolguları: 101.000 m²,
- Korunan su alanı: 135.000 m²
- Alt yapı inşaatları 2004 yılında tamamlanmıştır.
- Yat kabul kapasitesi: 500 yat

• Yapım süresi	1 yıl 6 ay
• İşletme süresi	23 yıl 6 ay
• İlk yıl kullanım bedeli	102.380 YTL
• Toplam kullanım bedeli	4.389.883 YTL
• Toplam yatırım tutarı	6.137.230-\$

KAŞ YAT LİMANI

Projenin ihalesi 10 Mayıs 2006 tarihinde yapılmıştır. 19.01.2007 tarihinde sözleşmesi imzalanmıştır. Yer tesliminin yapılabilmesi için Maliye Bakanlığında tahsis talebinde bulunmuş olup, çalışmalar devam etmektedir. Yer teslimi yapılarak işe başlanılacaktır.



- 1276 m kıyı dolgusu
- 202 m - 4,0 m rıhtım
- Traver lift rıhtımı
- Meyilli çekek yeri
- Geri saha dolguları: 27.000 m²
- Alt yapı inşaatları 1998 yılında tamamlanmıştır.
- Yat kabul kapasitesi: 400 yat



KIYI EMNİYETİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

KURULUŞUN YÜRÜTTÜĞÜ FAALİYETLER

Denizlerimizde ve karasularımızda seyreden Türk ve yabancı bayraklı gemilerin seyir güvenliğine yardımcı olmak, seyir emniyeti ve gemi kurtarma ile ilgili her türlü hizmetleri yapmak, tekel alanı içerisinde can kurtarma (tahlisiye) hizmetleri yapmak ve bunlarla ilgili cihaz ve tesisleri kurmak, işletmek ve bunların her türlü bakım, onarım, yenileme ve donatılarını sağlamaktır.

Bakanlar Kurulu'nun 12 Mayıs 1997 tarih ve 97/9466 sayılı kararı ile 08.06.1984 tarih ve 233 sayılı Kanun Hükmünde Kararname hükümlerine tabi olarak ve söz konusu Kanun Hükmünde Kararname hükümleri çerçevesinde Kamu İktisadi Kuruluşu olarak faaliyette bulunmak üzere kurulmuştur.

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü; Can Kurtarma (Tahlisiye) Hizmetleri, Seyir Yardımcıları (Deniz Sinyalleri) Hizmeti, Gemi Trafik Hizmetleri (Seyir, Bilgi, Trafik), Deniz Haberleşme Hizmetleri, Gemi Kurtarma Hizmetleri, Römorkaj – Dalgıçlık- Yardım - Batık Çıkartma ve Çeki Hizmetlerini yürütmektedir.

Kuruluş Faaliyetlerini Otoritesi Olduğu Birimlerle Sürdürmektedir.

Belirlenen Tekel Sahası İçerisinde Gemi Kurtarma Otoritesi

Gemi Trafik Hizmetleri Otoritesi

Fenerler Otoritesi

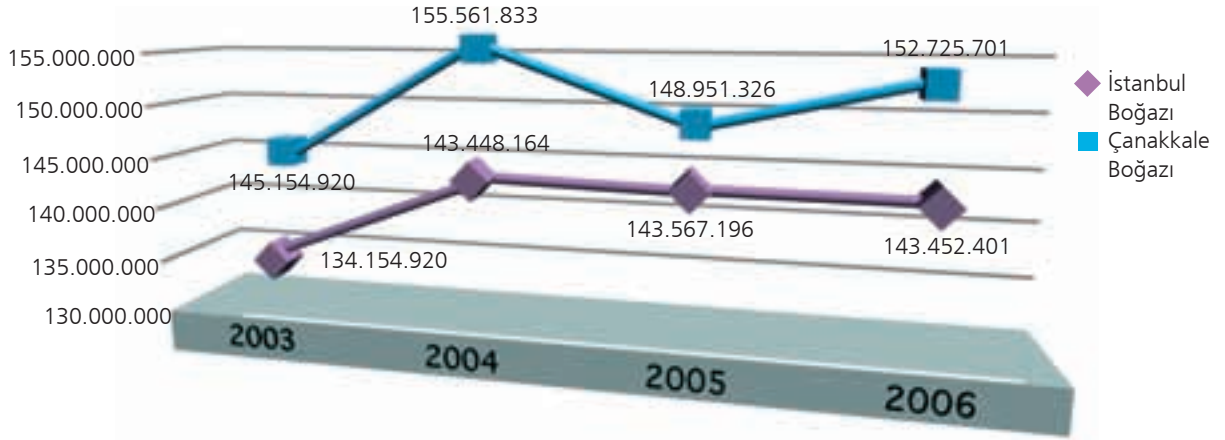
Deniz Haberleşmede Hesaplaşma Otoritesi ve Navtex Yayın Koordinatörü

*Kıyı
güvenliği
emin ellerde*

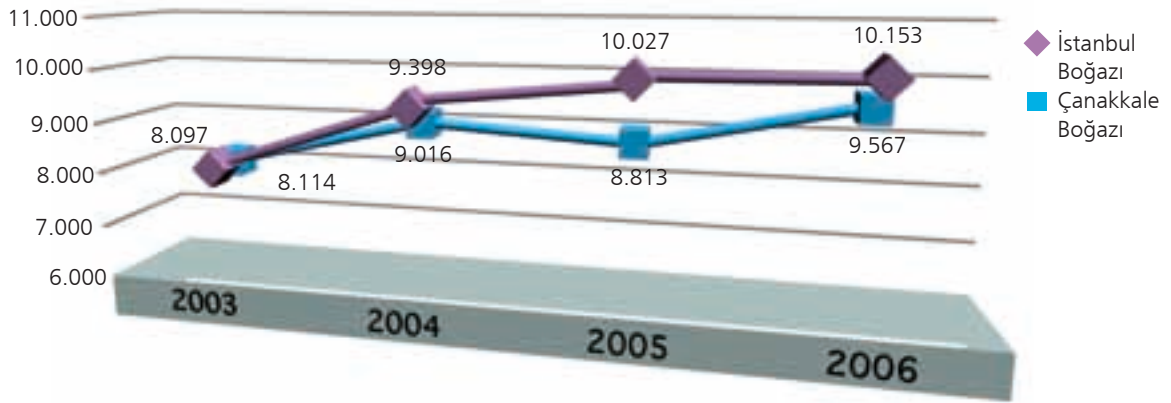


İŞLETME FAALİYETLERİ

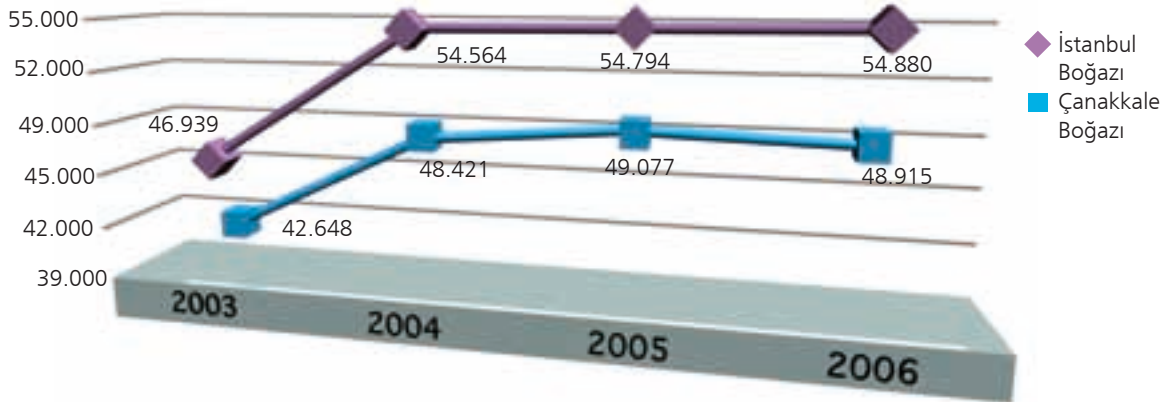
Yıllar itibariyle boğazlardan taşınan tehlikeli yük miktarı (m/t)



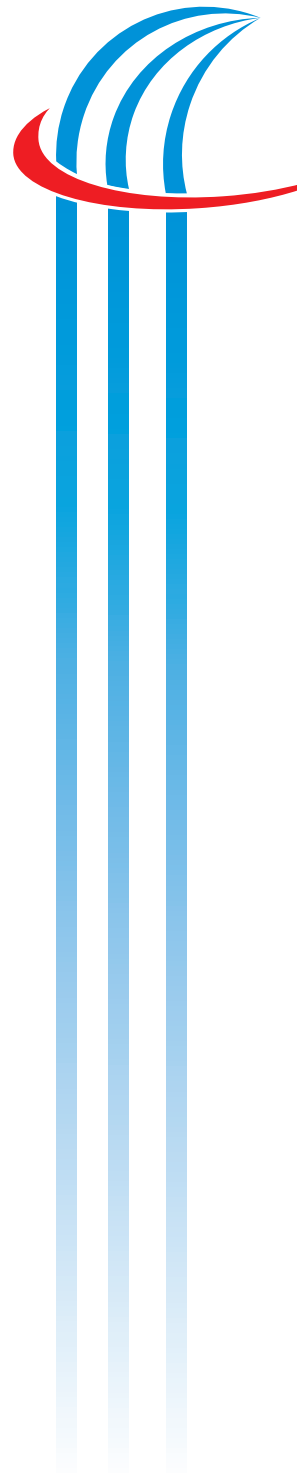
Yıllar itibariyle boğazlardan geçen tanker adedi



Yıllar itibariyle boğazlardan geçen gemi adedi



İstanbul Boğazı'ndan geçiş yapan gemilerin 2006 yılı ortalama bekleme süresi Kuzey-Güney geçişi için 13.9 , Güney-Kuzey geçişi için 17.9 saattir. Çanakkale Boğazında ise Kuzey-Güney geçişi için 4.6 saat, Güney-Kuzey geçişi için ise 5.6 saattir. İstanbul Boğazı'ndan geçen gemi oranında 2002-2006 dönem sonunda gemi geçişlerinde yaklaşık % 28.7 artış olduğu görülmektedir. Türk Boğazları gemi trafiği için doyum noktasındadır.



Kamuoyuna Mal Olmuş Gemi Kurtarma ve Tahlisiye Operasyonları

“SVYATOY PANTELEYMON” ADLI GEMİYE KURTARMA OPERASYONU

2003 yılında İstanbul Yomburnu mevkiinde sürüklenip, karaya oturarak kırılıp iki parçaya ayrılan Gürcistan Bayraklı “SVYATOY PANTELEYMON” isimli Kuru Yük Gemisinden 25 kişi kurtarılmıştır.



“YAKIT 1” BATIĞININ ÇIKARTILMASI;



19.11.2004 tarihinde Marmara Denizi Samatya önlerinde kötü hava şartları nedeni ile sürüklenerek ters dönen T.D.İ. AŞ'ye ait Yakıt 1 isimli tankerde bulunan 6 personel tahliye edilmiş ve yapılan operasyon neticesinde gemi, 01.01.2005 tarihinde yüzdürülmüştür.

M/V STRONTSİY KURTARMA HİZMETİ;

12.02.2004 tarihinde Kilyos Dalyan Plajı önünde Karaya Oturan Yük Gemisinde bulunan 11 kişi Kara Tahlisiye ekiplerince kurtarılmıştır.

HERA GEMİSİ ARAMA KURTARMA HİZMETİ

13 Şubat 2004 tarihinde İstanbul Boğazı'nın girişinde 19 personeli ile batan Kamboçya Bay13 Şubat 2004 tarihinde İstanbul Boğazı'nın girişinde 19 personeli ile batan Kamboçya Bayraklı Bulgar kuru yük gemisinde bulunan gemicilerin aranması konusunda yürüttüğü başarılı çalışmalardan dolayı Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'ne Bulgaristan ve Ukrayna hükümetleri tarafından takdir berati verilmiştir.

LPG YÜKLÜ 7 TANKER DENİZDEN ÇIKARILDI

13.03.2005 tarihinde Marmara Denizi'nde meydana gelen LPG yüklü Ro-Ro gemisinin batması nedeniyle denize düşen, İstanbul Boğazı ile Yenikapı sahil yolu ve çevresi için tehlike oluşturan LPG tankları Haydarpaşa Limanı'na çekilerek emniyete alınmış ve tehlike bertaraf edilmiştir.





ÇATIŞAN MSC ROBERTA İLE AEGEAN WIND GEMİLERİNE KURTARMA VE ÇEVRE TEMİZLİK HİZMETİ

03.04.2005 tarihi saat 05:40'da Panama Bayraklı Msc Roberta Gemisi İle Yunan Bayraklı Aegean Wind Gemisinin Gelibolu önlerinde çatıştığı ihbarının alınmasına müteakip, Can, Mal, Seyir ve Çevre Emniyetinin Temini Amacıyla derhal Kıyı Emniyeti 2 Hızlı Tahlisiye Botumuz, Kurtarma 2 ve Söndüren 6 Römorkörlerimiz ile, Liman Kontrol 11 Botumuz olay mahalline sevk edilmiştir. Aegean Wind Kurtarma 2 ve Msc Roberta Söndüren 6 Römorkörümüz refakatinde demirletilmiştir.

Yapılan çalışmalar sonucunda kirliliğin kaynağı olan gemideki sızıntı önlenmiş ve gemi etrafındaki bariyerlerin içindeki yakıt bertaraf tesislerine götürülmek üzere toplanmıştır. Ayrıca geminin etrafının sıcak su ile yıkanması operasyonu 10.04.2005 günü saat: 15:00 itibarı ile tamamlanmıştır. Böylece geminin kirlilik yaratan durumu ortadan kaldırılmıştır.

GÜRCİSTAN BAYRAKLI "YAŞAR KAPTAN II" ADLI GEMİDE ÇIKAN YANGIN SÖNDÜRÜLDÜ

18.05.2005 tarihinde Gürcistan Bayraklı "Yaşar Kaptan 2" isimli kuru yük gemisi yaşam mahallinde yangın çıkmıştır. Derhal müdahale edilerek yangın kontrol altına alınmış ve tamamen söndürülmüştür.

KARAYA OTURAN "ARIADNE" İSİMLİ GEMİ KURTARILDI

01.02.2006 tarihi saat 01:10'da Ahırkapı C10 demir mahalline demirleyen Yunan Bayraklı 224 metre boyunda 66.560 mt kömür yüklü ARIADNE isimli gemi karaya oturmuş, limbo kararı verilen (ters limbo işlemi yapılmıştır.) kurtarma çalışmaları 07.02.2006 günü saat 20:00'de geminin yüzdürülmesi ile sonuçlandırılmıştır.

ÇANAKKALE BOĞAZINDA ÇANAKKALE BOĞAZINDA KARAYA OTURAN "ANANGEL DYNASTY" YÜZDÜRÜLDÜ

13 Ocak 2006 tarihinde Nara Feneri önlerinde karaya oturan Yunan Bayraklı "Anangel Dynasty" isimli dökme yük gemisi 28.01.2006 tarihinde limbo yapılarak yüzdürülmüş ve ters limbo yapılmak üzere Doğanaslan'a demirletilmiştir.

İSTANBUL BOĞAZINDA SÜRÜKLENEN "GENMAR STAR" İSİMLİ GEMİ KURTARILDI

2006 yılında Liberya Bayraklı Gaz Yağı yüklü 243 metre boyunda 5782 Gros Tonluk GENMAR STAR isimli tanker İstanbul Boğazı geçişi esnasında dümen kilitlenmesi nedeniyle sürüklenmeye başlamış, Gemi Trafik Hizmetlerinin koordinesinde boğaz geçişi yapmakta olan gemilerin neta edilmesine müteakip kazazede tanker, römorkörler eşliğinde emniyetli bir şekilde boğaz ortasına alınarak döndürülmüş ve Ahırkapı Demir mevkiine demirleterek büyük bir facianın önüne geçilmiştir.

Fener Arızalarına Müdahalede Etkinlik

Seyir Yardımcıları sistemleri; son dönemde yapılan organizasyonel düzenlemeler, personelin eğitilmesi ve etkin bakım – onarım metodolojileri ile;

Fenerlerin Kullanılabilirlik Oranı % 99,8 olan IALA standardına çıkarılmış,

Fener Arızalarına Müdahale Süresi ortalama 1.5 güne indirilmiştir.

Can ve Mal Kurtarma Operasyonlarına Müdahalede Etkinlik,

Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetlerinin devreye girmesi, Kriz Merkezi ve Araç Lojistiği oluşturularak;

Gemi Kurtarma Operasyonlarına Hazırlık Süresi 15 Dakikaya,

Can Kurtarma Operasyonlarına Hazırlık Süresi ise 6 dakikaya indirilmiştir.

Alo Kıyı Emniyeti

151 Alo Kıyı Emniyeti hizmete girmiştir. Ücretsiz olan 151 özel bildirim numarası tüm deniz fenerlerimizin gövdelerinde ve halkın görebileceği muhtelif yerlerde bulunmaktadır. Fenerlerimizin ışığının hiç sönmemesi ve muhtelif gemi ve tahlisiye olaylarının zamanında ihbar ve müdahalesinin sağlanabilmesi için 24 saat 7 gün boyunca Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü personeli tarafından dinlenmektedir. Bu bildirim numarasını arayan her denizci, her vatandaşımızın ihbarı dikkatle değerlendirilmekte ve en kısa sürede gerekli işlemler ifa edilmektedir.

Fener Ücretlerinde % 30 İndirim

01 Ağustos 2003 tarihinden geçerli olmak üzere Fener Ücretlerinde % 30 oranında indirim uygulaması, 01.09.2005 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere " (Transit seferler dışında) liman ve gemi bazında 3 aylık devrelerde, her devrede 3 defa aynı limana uğrak yapan yabancı ticaret ve yolcu gemilerinde münhasır olmak üzere, alınan liman fener ücretlerinden % 30 oranında (hak edilen tarihten itibaren 1 yıllık süre içerisinde müracaatları halinde) iade yapılması, Türk Bayraklı gemilerde ise uğrak sayısına bakılmaksızın liman fener ücretlerinde aynı oranda indirim yapılması " şeklinde yeniden düzenlenmiştir. Yolcu gemileri için turizmi teşvik amacıyla ilave % 20 oranında yapılan indirimle de Liman Fener ücretlerinde toplam % 44'lere ulaşan indirimler sağlanması sonucunda Türk limanlarını ziyaret eden gemi sayısında giderek yükselen bir artış görülmektedir.

Atıl Olan Gayrimenkullerin Turizm Amaçlı Kiraya Verilmesi

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü Tesislerinden İstifade Edecek Kamu ve Özel Kuruluşların Sistem, Cihaz ve Donanımlarına Yer Tahsisi, Kule Kullanılması vb. Hizmetlerin Sağlanmasına İlişkin Yönetmelik ile Taşınmaz Kiraya Verme İşlemleri Genel Hizmet Yönetmeliği 15 Eylül 2006 tarih ve 26290 sayılı Resmi Gazete yayınlanmıştır.

Kaynakları etkin kullanma kapsamında; Kuruluşun gayrimenkullerini resmi yapıdan kurtarıp kar eden birer işletme haline dönüştürülerek kontrol ve işletmesi, Kuruluşta kalmak üzere 55 adet taşınmazın kiralanması planlanmaktadır.

İlk olarak izin alınan 24 taşınmazdan Yeşilköy (İstanbul), Kızılada (Fethiye), Işıklı (Trabzon), Batıburnu (Bozcaada), Keçiadası (Marmaris), Kadırgaburnu (Marmaris) Fenerleri turizm işletmesi olarak kiraya verilmiş, aynı zamanda 17 adet fener seyir emniyetini sağlamanın yanında GSM Baz İstasyonu olarak da hizmet vermesi için kiraya verilmiştir.

Deniz Haberleşme Hizmetlerinin KEGM'e Devri

Türk Telekom bünyesinde Telsiz İşletme Müdürlüğü'nce yürütülen uydu üzerinden verilen deniz haberleşme hizmetleri hariç "deniz haberleşme ve seyir güvenliği hizmetleri"nin Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğüne yürütülmesine ilişkin kanun değişikliği 2 Temmuz 2004 tarih ve 25510 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir. Türk Radyo ile Navtex Koordinatörlüğü ve Deniz Haberleşme Hesaplaşma Otoritesi (TR01) 01.07.2005 tarihinde yürürlüğe giren protokol ile fiilen Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğüne geçerek bu kapsamda verilen hizmetlerde bütünlük sağlanmıştır. Ayrıca Telsiz İşletme Müdürlüğü'nde (Türk Radyo) 490 ve 4209,5 kHz üzerinden Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) tavsiye kararları doğrultusunda Türkçe yayına başlanmıştır.

*Fener
ücretlerinde
indirim*



518 kHz üzerinden İngilizce olarak yapılan yayınlar küçük tonajlı gemilerde çalışan gemi adamları için sorun teşkil ettiğinden Türkçe yapılan bu yayınlar ile denizlerimizde seyir emniyetine yönelik çok olumlu gelişmeler gerçekleşmektedir. Navteks yayınları Türkçe ve İngilizce olarak KEGM web sayfasından yayınlanmaktadır.

Türk Radyo VHF / MF / HF bantlarını kullanarak Denize Yönelik 24 saat kesintisiz 3 vardiya halinde can ve mal güvenliği ve denizdeki taşıtların rutin haberleşmesini sağlamaktadır.

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü İle Sivil Savunma Genel Müdürlüğü Arasında İmzalanan Protokol



Acil durumlarda Sivil Savunma Genel Müdürlüğü haberleşme sisteminin desteklenmesi ve alternatif oluşturulması amacıyla iki kuruluş arasında 03.01.2006 tarihinde VHF/MF/HF telsiz imkanlarının ortak kullanımı için protokol imzalanmıştır.

Kamu Kaynaklarının Etkin Kullanılması

İl Çevre ve Orman Müdürlüğü ile Yapılan Protokol

Denizlerimizdeki faaliyetlerin mevzuat çerçevesinde düzenli olarak denetlenebilmesi ve meydana gelebilecek deniz kazalarında oluşabilecek kirliliğin tespitinin yapılabilmesi ve gerekli deniz araçlarının temini için kuruluşa ait Liman Kontrol ve Hızlı Tahliye Botlarının kullanılması yönünde T.C. İstanbul Valiliği İl Çevre ve Orman Müdürlüğü ile Kuruluş arasında sözleşme imzalanmıştır. Kamu kaynaklarının etkin kullanılması, İl Çevre ve Orman Müdürlüğü'nün mükerrer yatırımlar yapmasının önlenmesi ve çevreye duyarlı politikaların sonucunda gerçekleştirilen çalışmalar, el ele veren iki kuruluş arasında yapılan sözleşme ile hayata geçirilmiştir.

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü Operasyonel Birimleri "ISO 9001" Kalite Yönetim Sistemi İle Belgelendi

Seyir Yardımcıları

Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri

Gemi Kurtarma ve Tahliye Hizmetleri

İçin ISO 9001 belgesi alınmıştır.

Deniz Haberleşme Hizmetleri için ise 2007 yılında söz konusu belge alınacaktır.

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü Balıkadam Hizmetleri Tescillendi

23 Mayıs 2006 tarihi itibarı ile TÜRK LOYD'u ve DET NORSKE VERITAS tarafından "Sualtı Sörveyi Servis Sağlayıcı Kuruluş" olarak sertifikalandırılmıştır.

Açılışlar

Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Sistemi Hizmete Açıldı

Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri'nin amacı; İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizinden oluşan Türk Boğazlarında, belirlenen servis alanı içinde, deniz trafik emniyetini ve deniz trafiğinden kaynaklanabilecek risk ve tehlikelere karşı çevre emniyetini arttırmak amacıyla, ulusal ve uluslararası kurallara uygun olarak çağdaş ve teknolojik imkanlarla "Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri (TBGTH) Sistemi" ni tesis etmek, işletmek ve idame ettirmektir.



Sayın Başbakanımızın TBGTH'ni Hizmete Açması

Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri (TBGTH) sistemi projesi 1.aşamada 1 Temmuz 2003 tarihinde fiziki açılışı gerçekleştirilmiş, 2.aşamada ise sistem testleri ve operatörlerin görev başı eğitimleri yapılmış ve sistem 30 Aralık 2003 tarihinde devreye alınmıştır. 2007 yılı içerisinde Marmara denizi etabının da sisteme dahil edilmesi ile GTH 3. aşamada devreye alınarak 204 millik bir alanda elektronik izlemeyle dünyanın en uzun VTS kapsama alanlarından birisi olacaktır.



Trafik Gözetleme İstasyonları

*Gemi Trafik
Hizmetleri
Sistemi
hizmete
verildi*

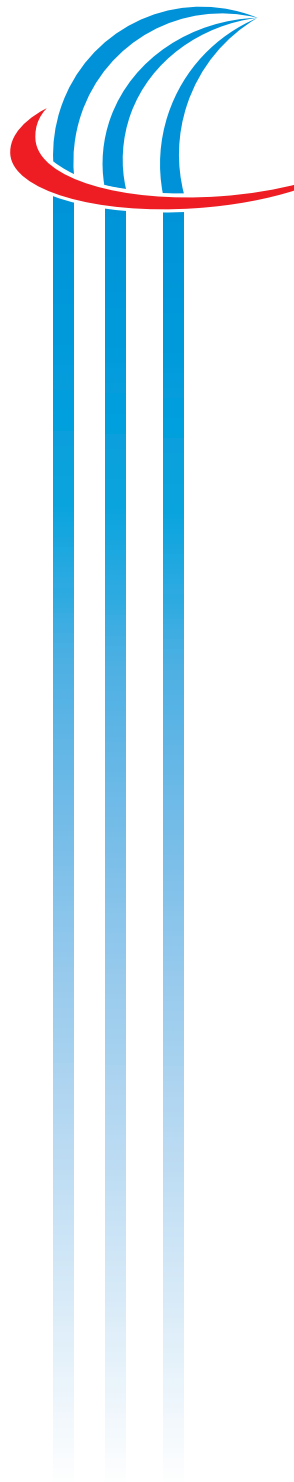


Boğazlardaki deniz trafiğinin çok yoğun olması, geçen gemilerin boylarında ve tonajlarındaki artış, tehlikeli yük taşıyan gemi geçişlerinde grlen artış, karmaşık ve zor trafik yapısı, olumsuz hava, deniz, akıntı ve iklim Şartları, evre koŐulları ve mahalli tehlikeler, ulusal ve uluslararası gelişmeler, bölgedeki diğer denizcilik faaliyetleri, Montrö sözleşmesi, Uluslararası Denizcilik rgt (IMO) ve Uluslar arası Deniz Fenerleri Otoriteleri Birliği (IALA) kural ve tavsiye kararları, benzer diğer sistemlerle işbirliği ihtiyağını karŐılayan, TBGTH sistemi ile etkin trafik organizasyonu ve diğer çalışmalar yapılmış,Türk Boğazları'nda seyir emniyeti tesis edilmiştir.



İstanbul Boğazı





Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Alanı



Fenerlerin Turizme Açılması

Denizci Millet Denizci Ülke olma yolunda halkımızın denizle buluşmasını sağlamak üzere, tarihi fenerlerin turizme kazandırılması projesi kapsamında 6 fener (Ahırkapı, Fenerbahçe, Yeşilköy, Anadolu, Rumeli ve Şile Feneri) pilot seçilerek proje yerel yönetimlerle işbirliği ile başlatılmış ve bu kapsamda ilk olarak Şile Feneri düzenlenen törenle hizmete girmiştir.

Böylece fener turizmi başlatılarak yöre ekonomisine ve kültürüne katkı sağlanmıştır.



Şile Feneri



Şile Fenerinin Açılış Töreni (10.10.2004)

Tarihi Rumeli ve Anadolu Fenerlerinin restorasyon ve çevre düzenleme işlemleri tamamlanmış olup, 2007 yılı içinde turizme açılacaktır.





Diğer Etkinlikler

IMO'nun OPRC Eğitim Kursu KEGM'de Düzenlendi

Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığının organizasyonunda 06-10 Şubat 2006 tarihleri arasında Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü Merkez Binasında IMO'nun OPRC (Petrol Kirliliğine Hazırlıklı Olma ve Müdahale) Eğitim Kursu düzenlenmiştir.

Kuruluşun IALA Konseyinde Temsili

Uluslararası Seyir Yardımcıları ve Fener Otoriteleri Birliği'nin 16. Genel Kurulu'nda alınan kararla, KEGM 22 üye ülkeden oluşan IALA konseyinde 2006 ile 2010 yılları arasında Ülkemizi temsil edecektir.

YATIRIM PROJELERİ

GERÇEKLEŞTİRİLEN YATIRIMLAR

YATIRIM PROJESİ	YILI	PROJE TUTARI	YERİ
Çekici ve Çok Maksatlı Römorkör (2 adet Fi-Fi 1) (Kurtarma III - IV)	2000-2005	16.111.972.\$	İstanbul-Çanakkale
Hızlı Tahliye Botu Temini (10 adet) (Kegki 1-2-3-4-5-6-7-8-9-10)	2000-2004	15.250.000.\$	İstanbul-Çanakkale
Acil Müdahale İstasyonlarının Kurulması (K.K.T.C. Sahil Radyo)	2000-2005	1.256.737 €	K.K.T.C.
Acil Müdahale İstasyonu Kurulması (6 adet)	2000-2005	600.000 YTL	Çanakkale-İstanbul (Şile, Marmara Adası, Rumeli Karaburun Lapseki/Çanakkale, Akbaş-Çanakkale)
Tahliye İstasyonlarının Modernizasyonu	2000-2005	700.000 YTL	Şile, Alacalı, Yomburnu, Kilyos, Rumeli Feneri, Rumeli- Karaburun, Anadolu Karaburun
15 Adet Racon Temini	2000-2006	450.000 \$	Muhtelif
Fenerlere Uzaktan Kumanda Sistemi Kurulması	2005-2006	565.528 €	İstanbul ve Çanakkale
TBGTH VHF/FM Acil Haberleşme Sistemi Kurulması	2005-2006	456.134 €	Türk Boğazları ve Marmara Denizi
V Konfigürasyonlu, Depolu Bariyer (2 Set)	2006-2006	224.000 YTL	Muhtelif
Bariyer Alımı	2006-2006	434.000 YTL	Muhtelif
Bariyer Serme Botu Alımı (2 adet)	2006-2006	160.000 YTL	Muhtelif

Kıbrıs Sahil Radyo;



Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nin Akdeniz'de güçlendirilmesi amacıyla kuruluş tarafından finanse edilen "Deniz Tehlike Haberleşme" projesi tamamlanarak törenle hizmete girmiştir. (31 Mart 2006)

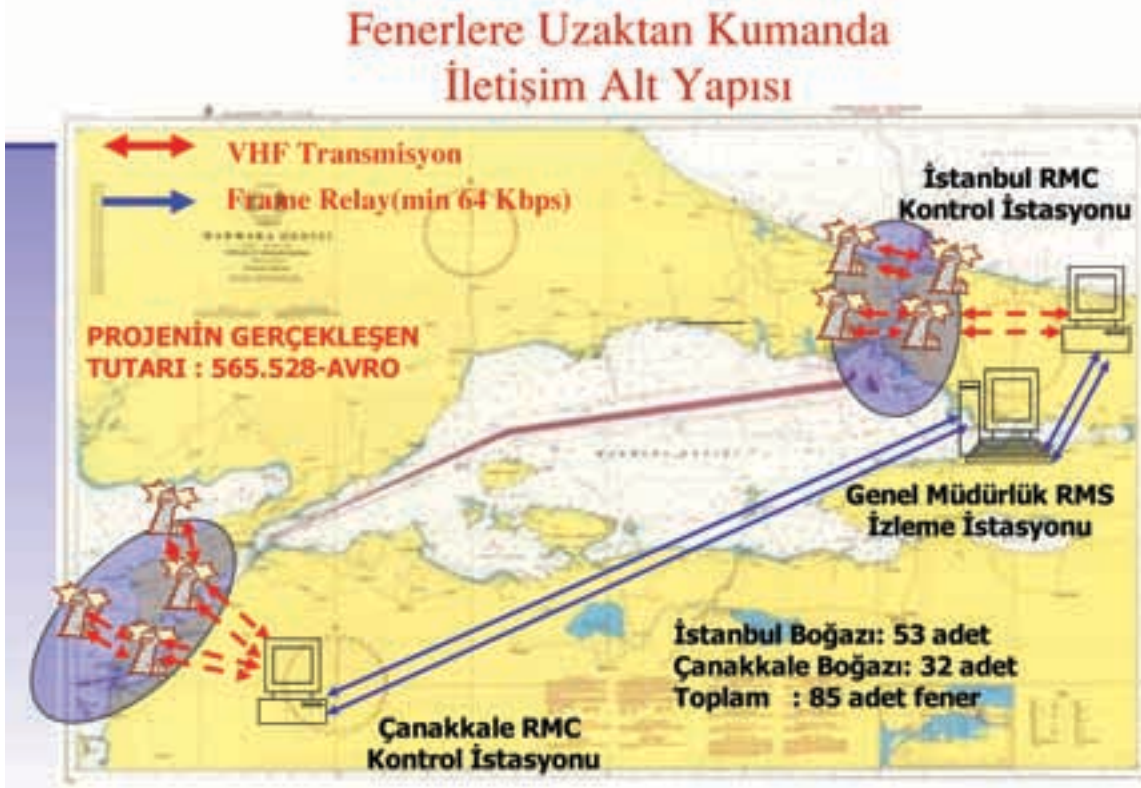
Kurtarma – 3 ve Kurtarma – 4 Römorkörleri Filoya Katıldı



Fi-Fi 1 Klasında 2 adet Römorkör Yeni İnşa

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, İzmir Tersane Komutanlığı'na inşa ettirilen 2 adet kurtarma ve eskort römorkörü 15.07.2005 tarihinde yapılan törenle Türk Boğazları'nda hizmete alınmıştır.

Fenerlere Uzaktan Kontrol Sistemi Kuruldu



Kuruluş, Fenerler otoritesi olarak öncelikle riskli ve dar su yolu olan Türk Boğazlarındaki 85 adet feneri, Uzaktan Kontrol projesi kapsamında güncel teknoloji ile modernize etmiştir. Sistemin geçici kabul işlemleri tamamlanarak devreye alınmıştır. Seyir yardımcılarının gelecekte etaplar halinde Uzaktan Kontrol sistemine entegrasyonu planlanmaktadır.

*Fenerlere
uzaktan
kumanda...*

VHF Acil HaberleŖme Sistemi Hizmete Alındı



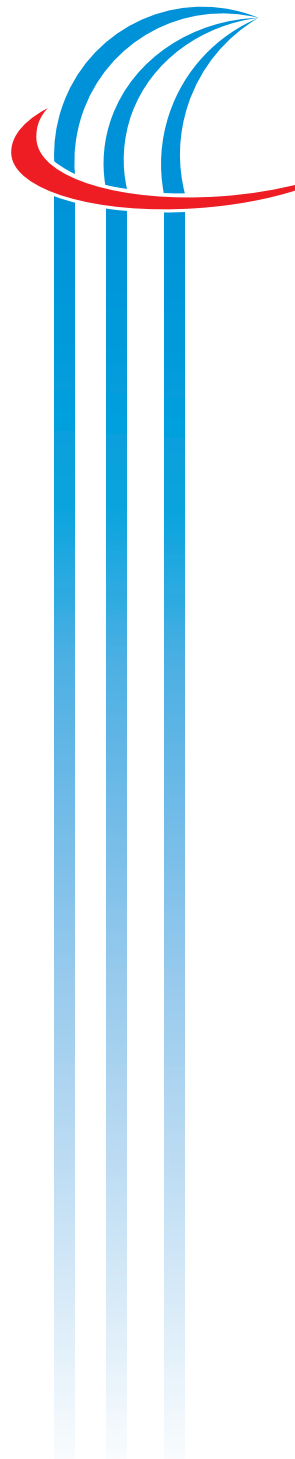
Boğazları ve Marmara Denizini kapsayan, mevcut sistemden ve onun bileŖenlerinden bağımsız, VHF/FM telsiz haberleŖme sisteminin alternatifi ve acil durumlarda yedeklenmesi amaçlanmakta olup, sistemin testleri 2006 yılında tamamlanmıştır. Sistemin geçici kabul işlemleri tamamlanarak devreye alınmıştır.

Yürütölen Yatırım Projeleri (2007-2008)

2 Adet Fi-Fi 2 Römorkör Temini



Alınması planlanan Römorkörler, Boğazlar bölgesinde oluşabilecek deniz kazalarında can ve mal emniyeti ile çevre koruma, arama-kurtarma faaliyetlerini yürütebilecek manevra kabiliyeti yüksek, Fi-Fi 2 yangın söndürme klasında gemiler olup, öncelikle tekel sahası olan İstanbul ve Çanakkale Boğazları, Marmara Denizi ile sahillerimizde uygun görölen bölgelerin emniyetini sağlamak için görevlendirilecektir.



Türk Radyonun Modernizasyonu



1982 yılında kurulan VHF sistemi ekonomik ömrünü tamamlanmış olup, yeni teknolojiye uyumlu 90 adet Kara Tipi VHF cihazı ve 110 adet VHF antenin alımı ile DSC ve Remote Kontrolü sağlayan yazılım ve donanımın temini planlanmıştır.

Deniz haberleşmesinde uluslararası ve yeni teknolojik gelişmeler gereği, VHF-HF sistemlerini yenileyerek kaliteli, hızlı ve ekonomik haberleşmeyi sağlamak, kapsama alanını %99'a çıkarmak ve tek merkezden kontrol edilmesini sağlamak. Deniz HF haberleşmesi üzerinden HF mail hizmetini vermek. İnmarsat Abone Taleplerinin Web Tabanlı gerçekleştirilmesini sağlamak ve e- Faturaya geçmek hedeflenmektedir.

Hedeflenen Yatırım Projeleri

Yakıt Toplama Ve Bariyer Serme Gemisi Temini

Bu proje ile Türk boğazlarında artan tanker trafik yoğunluğu ve meydana gelebilecek bir tanker çatışması neticesi ortaya çıkacak deniz kirliliği ve boğaz akıntılarıyla sürüklenmesi sonucu kirliliğin sahil şeridinde intikali tehlikesinin bertaraf edilmesi veya mümkün olduğunca en aza indirilmesi amaçlanmaktadır.

Özellikle tekel sahası olan İstanbul ve Çanakkale boğazlarında konuşlandırılacak birer adet, manevra kabiliyeti yüksek, hızlı ve olası bir petrol kirliliğini açık denizde bile kontrol altına alabilecek, toplayabilecek, transfer edebilecek gemiler, Boğazlar ile Marmara Denizi ve çevrenin korunmasını sağlamak için önem arz etmektedir.

Boğazlar ve Marmara da olası bir kaza sonucu meydana gelecek kirliliğin minimuma indirilmesi için etkin bir mücadele ancak denizden yakıt, yağ gibi petrol türevi döküntüleri toplama kabiliyetine haiz özel gemilerle mümkün olup, kamu ve özel kuruluşlarda mevcut olmayan, ülkemiz açısından da önem arz eden böyle bir açığın kapatılması düşünülmektedir.

Filoya 2 Adet Fi-Fi 1 Klasında Römorkör Alınması

Oluşabilecek deniz kazalarında can ve mal emniyeti ile çevre koruma, ayrıca açık denizlerde her türlü hava ve deniz koşullarında yapılacak arama-kurtarma faaliyetlerini yürütebilecek, yüksek manevra kabiliyetli Fi-Fi 1 Yangın Söndürme klasında römorkörlerdir.



HAVACILIK SEKTÖRÜ

SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
DHMİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
DLH İNŞAATI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ



SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

HAVAYOLUNDA 2002 YILI DURUMU

- Havacılık sektörünün henüz rekabete açılmadığı bu dönemde; iç hat tarifeli seferleri sadece THY tarafından yapılmaktaydı.
- Tarifeli iç hat yolcu ve kargo taşımacılığının, THY dışındaki özel havayolu işletmelerince de yapılabilmesi için gerekli düzenlemeler henüz yapılmamıştı.
- THY, sadece 2 merkezden 25 noktaya uçuş gerçekleştirirken, özel sektör kuruluşlarının henüz yurt içerisinde tarifeli seferleri bulunmamaktaydı.
- Yüksek bilet fiyatları ve ülkenin içinde bulunduğu ekonomik darboğaz sebebiyle halkın gözünde lüks olarak görülen havayolu taşımacılığında taşınan yolcu sayısı iç hatlarda 9 milyona ulaşamamıştı.
- Havayolu taşımacılığına olan talep azlığı nedeniyle, THY ile birlikte tarifersiz olarak sefer düzenleyen 13 havayolu işleticisi tarafından yapılan uçuşlar ise yetersiz seviyede gerçekleşmekteydi.
- Kapasitesi yeterli olmasına rağmen ticari kaygılar sebebiyle mevcut havaalanları etkin ve verimli kullanılmamaktaydı. Bundan ötürü, tarifeli seferlerde yurt içinde 8 havaalanında yoğunluk yaşanmaktaydı.
- Ülkenin içinde bulunduğu ekonomik ve sosyal koşullar, havayolu taşımacılığının ulaşım modları arasındaki payını etkilemekte ve havayolu sektöründe liberalizasyonun önünde büyük bir engel teşkil etmekteydi.
- Türk tesciline kayıtlı 150 büyük gövdeli hava aracındaki toplam koltuk kapasitesi 25.114 ile sınırlıydı.
- Türk Havayolu taşıyıcılarının, yurtdışı taşıma payı 2002 yılında sadece yüzde %18 idi ve yurt dışında 78 noktaya uçuş gerçekleştirilmekteydi.
- Bu tablo içerisinde iç ve dış hatlarda toplam 880.133.000 ton kargo taşımacılığı gerçekleştirilmişti.

YENİ YÖNETİM ve YENİ ATILIMLAR

2003 yılı, Türk Sivil Havacılığında, Bölgesel Sivil Havacılık politikası kapsamında milat olmuştur. "Her Türk vatandaşı hayatında en az bir kez uçağa binecektir" hedefinin ortaya konduğu bu tarihten itibaren sektör, olanca hızı ile büyüme eğilimine girmiş ve dünyada % 5 olarak gerçekleşen sektörel büyüme hızı, ülkemizde rekor bir gelişme ile % 30'a çıkmıştır. Büyüme sonucu oluşan rekabet ortamı, sektördeki işletmelerin hizmetlerine yansımış, yolculara yeni fırsatlar sunulmuş, havayolu ile seyahat lüks olmaktan çıkarılarak cazip hale getirilmiştir.

Uçuş emniyeti ve havacılık güvenliğinden taviz verilmeden ve rekabet kuralları çerçevesinde oluşan yeni ortamla birlikte;

- Türkiye, sivil havacılık sektöründe yüzde 30'luk büyüme ile EUROCONTROL ve IATA gibi uluslararası kuruluşlar tarafından, 2015 yılı için öngörülen toplam trafik artışını 2005 yılı içerisinde yakalamıştır.
- 2002 yılında sadece Türk Hava Yolları (THY) tarafından 2 merkezden 25 noktaya yapılan tarifeli iç hat seferleri, bugün itibarıyla 5 Havayolu İşletmesi tarafından ve 7 Merkezden olmak üzere toplam 38 noktaya gerçekleştirilmektedir.

*Sivil
Havacılık
Sektörü
büyüyor*



- Yurtdışında uçuş gerçekleştirilen nokta sayısı 78'den 103'e yükselmiş, havayolu işletmelerimiz bağlantılı seferler aracılığı ile dünyanın pek çok ülkesine ulaşır hale gelmiştir.
- 2002 yılında Havayolu taşımacılığı yapan şirket sayısı 13 iken bu sayı 2006 yılı sonu itibariyle üçü kargo taşımacılık şirketi olmak üzere 20'e yükselmiştir.
- Türk tesciline kayıtlı büyük gövdeli hava aracı sayısı 150'den 258'e ulaşırken, koltuk kapasitesi yüzde 71 artarak 42.894'e yükselmiştir.
- Bugün itibariyle yaklaşık 62 milyon yolcunun taşındığı havacılık sektöründe "Her Türk vatan-daşı hayatında en az bir kez uçağa binecektir" hedefine hızla yaklaşılmaktadır.
- 2002 yılında 8.500.839 olan iç hat yolcu sayısı; yüzde 239 gibi rekor artışla 28.799.878'e ulaşmıştır.
- 2002 yılında 25 milyon olan dış hat yolcu sayısında yüzde 31 artış kaydedilerek, 2006 yılı itibariyle 32 milyon 884 bin rakamına ulaşmıştır.
- Tarifeli iç hat yolcu ve kargo taşımacılığının, THY dışındaki özel havayolu işletmelerince de yapılabilmesi için gerekli düzenlemeler yapılmış, 2006 yılı sonu itibariyle kargo taşımacılığında iç hatta %105, dış hatta %39 artış sağlanarak toplamda 1 milyon 346 bin 989 ton'a ulaşmıştır.
- Uçak trafiğinde 2002 yılına kıyasla iç hatta %185, dış hatta %31, transit uçuşta % 42'lik artış yaşanarak toplamda 852 bin 371 rakamına ulaşmıştır.
- Mart 2007 itibariyle havacılık sektöründe hizmet veren lisanslandırılmış kalifiye personel sayısı; 5.730 pilot ve 7.739'u kabin personeli olmak üzere, 19.356'dır.

Hızla gelişen sivil havacılık sektöründeki ihtiyaç ve beklentilerin karşılanabilmesi ve sürdürülebilir bir büyümenin gerçekleştirilebilmesi amacıyla; Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, 18 Kasım 2005 tarihinde yürürlüğe giren 5431 sayılı Kanun ile yeniden yapılandırılarak, Ulaştırma Bakanlığının ana hizmet birimi olmaktan çıkarılmış, Bakanlığa bağlı, kamu tüzel kişiliği haiz, özel bütçeli bir kuruluş haline getirilmiştir. Böylelikle, sivil havacılık faaliyetlerinin gerek uluslararası standartlarda yürütülmesi gerekse uçuş emniyeti ve havacılık güvenliğinin en üst düzeyde gerçekleştirilebilmesi için denetim ve kontrol mekanizmalarının etkinlik ve verimliliği artırılmıştır.

Bu çerçevede, 1962 yılından 2002 yılına kadar geçen 40 yıllık süre içerisinde 12 yönetmelik çıkartılırken, 2002-2006 yılları arasındaki 5 yıllık süreçte toplam 16 yönetmelik çıkarılmıştır. Ayrıca 2002 yılına kadar yayımlanan talimat sayısı 6 iken, 2002-2006 yılları arasında çıkartılan 20 talimat ile gelişen havacılık sektörünün ihtiyaçlarına cevap verebilecek düzeyde mevzuat çalışmaları hızlandırılmıştır.

HEDEFLER

- 2003-2006 yılları arasında hızla gelişen havacılık sektöründe sürdürülebilir gelişimin sağlanması ve uçuş emniyeti ve havacılık güvenliğinin en üst seviyede temini amacıyla uluslararası standartlarda düzenleme ve denetleme faaliyetlerini yürütülen ve 5431 sayılı Kanun ile yeniden yapılandırılan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün kurumsal kapasitesinin güçlendirilmesi için yapılan çalışmalar tamamlanacaktır.
- 2012 yılına kadar mevcut 86 ülke ile imzalanmış olan Hava Ulaştırma Anlaşmaları çoklu tayin ve frekans kısıtlamasının kaldırılması ilkeleri çerçevesinde revize edilecek ve Anlaşma bulunmayan ülkeler ile uygun görülmesi halinde Hava Ulaştırma Anlaşması yapılması sağlanacaktır. Bu kapsamda, 2007 yılı ilk çeyreğinde Azerbaycan, Katar ve Kuveyt ile görüşmelerde bulunulmuştur. 2007 yılı içerisinde, ayrıca, Hindistan, Arjantin, Kamerun, Cezayir, Singapur, Tayland, Afganistan, Vietnam, Bahreyn, Yeni Zelanda, Filipinler ve İran ile sivil havacılık görüşmeleri yapılacaktır.
- E-devlet kriterleri göz önünde bulundurularak oluşturulacak olan SHGM Otomasyon Bilgi Sistemi Projesi hayata geçirilecektir. Bu sistem sayesinde pek çok faaliyet elektronik ortama aktarılacaktır.

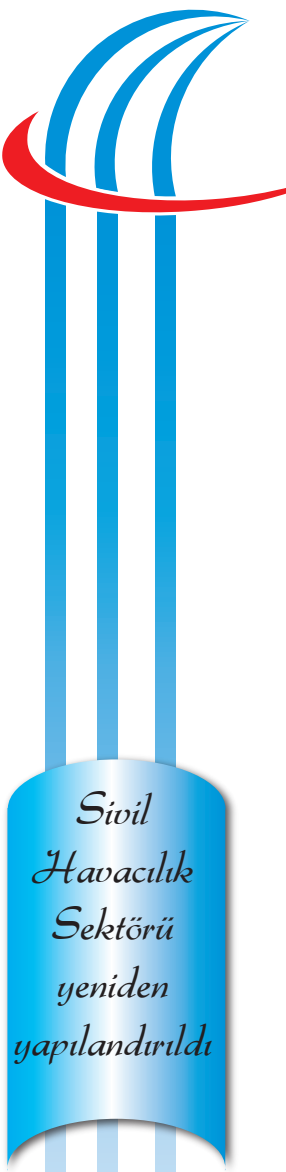
- Yurt dışına tarifeli sefer yapan yerli havayolu sayısının ve halihazırda Türkiye'deki 5 noktadan yurtdışına yapılan direkt tarifeli sefer sayısının 13 noktaya çıkarılması hedeflenmektedir. Bu hedef doğrultusunda genişleyecek sektörde;
 - 2007 yılında %15 artış öngörülen hava aracı sayısına bağlı olarak genişleyecek olan sektörün yapılacak olan denetlemeler ile yakından takip edilmesi sağlanacak,
 - Uçuş Emniyeti ve Havacılık Güvenliğini en üst seviyede sağlamak amacıyla, ülkemiz tescilinde bulunan ve hava taşımacılığında kullanılan uçakların yaş ortalamalarının düşürülerek, daha genç filolarla vatandaşlarımıza hizmet etme yönündeki çalışmalara hız kazandırılacak,
 - Sektörün tamamına yönelik denetim çalışmaları, havacılık emniyeti ve güvenliği temelinde artarak devam ettirilecek,
 - Ulusal ve Uluslararası boyutta ülkemizde havaalanları konusunda gerçekleştirilen faaliyetler ile ilgili ulusal kuruluşlar ve diğer ülke havacılık kuruluşları ile işbirliği sağlanmasına yönelik çeşitli havacılık etkinliklerinin düzenlenecek,
 - Genel Havacılık, yamaç paraşütü, paraşütle atlama, çok hafif hava araçları v.b faaliyetlerle ilgili yasal düzenlemelerin yapılması ve havacılığın alt yapısının hazırlanarak ülkemizin bu konuda cazibe merkezi haline getirilmesi için gerekli girişimlerde bulunulacak,
 - Ülkemizde faaliyet gösteren uçuş okullarının eğitim amaçlı olarak kullanılması için uygun hava alanlarının Eğitimsel Havaalanı Projesi kapsamında hayata geçirilmesi sağlanacak,
 - Vatandaşlarımıza tek biletle küçük gövdeli uçaklarla büyük gövdeli uçak aktarmalı yolculuk yapma imkanı konusundaki çalışmalarımıza devam edilecek,
 - Atıl olarak kabul edilebilecek hava alanlarımızın sivil havacılık faaliyetlerinde kullanıma açık hale getirilmesi, böylece gerek bölge gerekse de ülke ekonomisine katkı sağlanması yönündeki uygulamalar sürdürülecek,
 - İstanbul dışındaki meydanlardan Ankara Esenboğa, İzmir Adnan Menderes, Bodrum, Dalaman, Kayseri, Antalya, Adana, Gaziantep, Erzurum ve Trabzon illerinden direkt yurt dışı noktalara seferler yapılmasına yönelik faaliyetlerimiz yoğunlaşacaktır.

Sonuç olarak; uçakla seyahat etmenin bir lüks olmaktan çıktığı günümüzde Bölgesel Hava Taşımacılığı Politikası kapsamında ortaya konulan 'her vatandaş hayatında en az bir defa uçağa binecek' hedefine ulaşılması ve sürdürülebilir büyümenin temini amacıyla ekonomik istikrarın devamı durumunda 2007 yılı içerisinde 75 milyon yolcunun uçakla seyahat etmesi hedeflenmektedir.

DÜNDEDEN BUGÜNE TÜRK SİVİL HAVACILIĞI

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün Yeniden Yapılandırılması

Uçuş emniyeti ve havacılık güvenliğinin en üst düzeyde sağlanarak, sivil havacılık faaliyetlerinin uluslararası kurallar ve standartlarda yürütülmesini sağlamak amacıyla; 10 Kasım 2005 tarihinde TBMM'nce kabul edilen ve 18 Kasım 2005'te yürürlüğe giren 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun ile Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü yeniden yapılandırılma çalışmalarına başlanmıştır. Bu çalışma kapsamında kanunda öngörülen 5 adet yönetmelik hazırlanarak yürürlüğe konulmuştur. 5431 sayılı kanunla Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü merkezi ana hizmet birimi olmaktan çıkarılarak Bakanlığa bağlı, kamu tüzel kişiliği haiz, özel bütçeli bir kuruluş haline getirilmiştir. Özel bütçe ile kamu kaynağı kullanılmadan hizmet karşılığı kendi gelirlerini üreten ve ürettiği geliri kamuya yük olmadan bütçeleştirerek sektörün daha da gelişmesine yönelik çalışmalarda kullanma imkanı sağlanmıştır. Özel bütçe çerçevesinde teknik eleman, pilot, havacılık uzmanlığı, hava trafik kontrolörlüğü ve AIM (Havacılık Bilgi Yönetimi) uzmanlığı kadroları ihdas edilerek idari hizmet sözleşmesi ile istihdamları sağlanmıştır. Bu suretle eleman temininde engel teşkil eden ücret farklılıkları giderilerek sektör yönünden bir denge sağlanmıştır.



*Sivil
Havacılık
Sektörü
yeniden
yapılandırıldı*



Daha etkin bir denetim sağlamak amacıyla Havaalanları Dairesi Başkanlığı, Havacılık Güvenliği Dairesi Başkanlığı ile kamu reformuna paralel Strateji Geliştirme Dairesi Başkanlığı da 5431 sayılı kanun ile sağlanan yeni birimlerdir. Ayrıca hizmetin mahallinde sunulması amacıyla kanun ile İstanbul ve Antalya öncelikli olmak üzere daha sonra ihtiyaç duyulacak iki noktada daha açılmak üzere temsilcilikler yetkisi sağlanmış olup, yoğun iş ve işlemlerin yürütülmekte olduğu dünya kenti İstanbul'da ilk temsilcilik açılmıştır.

Türk Sivil Havacılığı

Üçü kargo taşımacılık işletmesi olmak üzere toplam 20 havayolu işletmesinin bünyesinde toplam 256 hava aracı bulunmaktadır. Türk tesciline kayıtlı hava aracı sayısı ise 817'dir. Hava aracı sayısını dağılımı aşağıdaki gibidir.

Eğitim Uçağı (THY)	3
Kargo Uçağı	27
Havayolu İşletmeleri Toplam Hava aracı	256
Hava Taksi, Genel Havacılık ve Zirai Mücadele işletmeleri filosundaki hava aracı sayısı	561
Ülkemiz tescilinde bulunan toplam hava aracı sayısı	817

Filosunda en fazla uçak bulunan işletmeci;

- 107 uçakla THY (2 adet Başbakanlık uçağı ve 3 eğitim uçağı dahil),
- Havayolu İşletmeleri'ndeki yolcu uçaklarının yaş ortalaması : 12,34
- Havayolu İşletmeleri'ndeki kargo uçaklarının yaş ortalaması : 27,15

Sektörde bugün itibariyle;

- 5.730 pilot (2005 sonunda 4,960)
- 4.757 teknisyen (2005 sonunda 4.435),
- 428 Uçuş Harekat Uzmanı (dispatch),
- 505 uçuş teknisyeni,
- 197 Balon ve Ultralight/Microlight pilotu,
- 7.739 kabin personeli olmak üzere lisanslandırılmış 19.356 kalifiye personel havacılık sektöründe görev yapmaktadır.

Türk Sivil Havacılık İşleticileri bugün ;

- Yurtiçinde 38 noktaya, (2003 'de 25)
- Yurtdışında 103 noktaya (2003 'de 78) uçuş gerçekleştirmektedir.

Türk Havayolu taşıyıcılarının, Yurtdışı taşıma payı 2002 yılında %18 iken, 2005 yılı sonunda % 56 ' ya yükselmiştir.

Son dönemde Sivil havacılık sektörü;

- Dünyada ortalama % 5 büyürken,
- Türkiye'de bu oran % 30 olmuştur.

Eurocontrol ve IATA tarafından, Türkiye için 2015 yılında öngörülen toplam trafik artışını Türkiye, 2005 yılı içerisinde yakalamıştır.



HAVAALANLARIMIZA İŞLETME RUHSATI VE SERTİFİKA VERİLDİ

Ülkemizin de kurucu üyesi bulunduğu Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO) tarafından havaalanlarına ilişkin yayımlanan dokümanında, ICAO üyesi ülkelerin başta uluslararası trafiğe açık havaalanları olmak üzere sivil trafiğe açık havaalanlarının sertifikalandırılması koşulu getirilmiştir.

Bu kapsamda, ICAO tarafından yayımlanan Dokümanda havaalanlarının sertifikalandırılması konusunda uluslararası standartlar belirlenmiş ve ICAO'nun bu yeni değişikliği de dikkate alınarak Bakanlığımızca hazırlanan "Havaalanı Yapım, İşletim ve Sertifikalandırma Yönetmeliği (SHY-14A)" 14 Resmî Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

2006 yılı Şubat ayı itibarıyla çok yoğun bir planlama süreciyle hız kazandırılmış olan çalışmalar kapsamında;

4 yıl içinde yapılan toplam 22 havaalanı denetimine ilaveten Genel Müdürlüğümüzce 3 aylık süre içerisinde Mayıs 2006 tarihine kadar 16 havaalanı denetimi yapılmıştır.

Havaalanı işletmecileri tarafından bu tarihe kadar giderilememiş olan doküman ve belgelerdeki eksikliklerin önemli bir bölümü çözüme kavuşturulmuştur. Bu kapsamda oldukça fazla belge ve doküman eksiklikleri giderilmiş ve güncelleştirilmiştir.

Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı'nın (ICAO), belirlediği standartlar çerçevesinde verilen havaalanı sertifikaları ile ülkemizdeki havaalanlarının uluslararası standartları sağlamanın yanında, güvenli ve emniyetli olduğu da belgelenmiştir. 2007 yılının Mayıs ayında yapılacak ICAO denetimi öncesi büyük önem kazanan işletme ruhsatı ve sertifikasyon çalışmaları, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün yoğun çalışmaları sonucunda tamamlanarak başta uluslararası trafiğe açık havaalanları olmak üzere, 18.07.2006 tarihinde Sayın Bakanımız Binali YILDIRIM ve Milli Savunma Bakanı Sayın Vecdi GÖNÜL'ün iştiraki ile toplam 20 havaalanına işletme ruhsatı ve bu havaalanlarından 15'i ise ayrıca sertifikalandırılmıştır. Bunlar dışında sivil-asker müşterek olarak işletilen havaalanları ile bazı sivil havaalanlarının işlemleri devam etmekte olup, en kısa sürede sonuçlandırılacaktır.

*Havaalanlarımız
Uluslararası
Standartlarda
sertifikalandırıldı*



İşletme ruhsatı ve sertifika verilen Havaalanı ve Limanları

- Atatürk, Esenboğa, Antalya, Adnan Menderes, Dalaman, Sabiha Gökçen Havalimanlarına A Grubu Sertifika ve İşletme Ruhsatı;
- Milas-Bodrum, Trabzon, Adana, Samsun-Çarşamba, Van Ferit Melen, Gaziantep Havaalanlarına B Grubu Sertifika ve İşletme Ruhsatı;
- Nevşehir-Kapadokya, Süleyman Demirel, Kars Havaalanlarına C Grubu Sertifika ve İşletme Ruhsatı;
- Adıyaman, Ağrı, Edremit-Körfez, Kahramanmaraş, Mardin Havaalanlarına İşletme Ruhsatı verilmiştir.

HAVA LİMAN / MEYDANLARIN GÜVENLİĞİ

Havaalanlarımıza Son Teknoloji Güvenlik Sistemleri...

Özellikle 11 Eylül Terör Saldırıları sonrasında Uluslararası Sivil Havacılığın öncelikle üzerinde durduğu hususlardan biri haline gelen Hava Liman / Meydanlarının Güvenliği konusunda da önemli çalışmalar yapılmaktadır. Bu kapsamda, Atatürk Esenboğa, Antalya, Adnan Menderes, Adana, Dalaman, Milas-Bodrum, Trabzon Hava Limanları ile Kayseri, Diyarbakır Hava Alanlarına tahsis edilmek üzere Bomba Koklama Detektörleri teminine yönelik çalışmalar tamamlanmıştır.

Ayrıca, Ağustos 2006'da İngiltere'de meydana gelen terör saldırıları sonrasında AB tarafından, sivil havacılığın kabine taşınmasına sınırlama getiren yeni uygulamadan, ülkemizin olumsuz etkilenmemesi bakımından çalışmalar yapılmaktadır. Havacılık Güvenliği konusunda; uluslararası alanda meydana gelen gelişme ve yenilikler yakından takip edilmekte olup, ülkemizde de uygulanması hususunda hassasiyet gösterilmektedir.

Bölgesel Hava Taşımacılığı ve Sektördeki Diğer Gelişmeler

- Bölgesel havacılığın geliştirilip yaygınlaştırılması sağlanmış,
- Tarifeli iç hat yolcu ve kargo taşımacılığının, THY dışındaki özel havayolu işletmelerince de yapılabilmesi için gerekli düzenlemeler yapılmış,
- Atıl durumda bulunan hava alanları vatandaşlarımızın hizmetine sunulmuş,
- Mevcut alanları değerlendirebilmek için, hiçbir kaynak israfına gitmeden "uçacağı uygun pist" değil, "piste uygun uçak" anlayışı benimsenmiştir.
- Bu havaalanları faal hale getirilerek buldukları bölge turizmine, ekonomisine ve dolayısıyla da Ülke ekonomisine kazandırılmıştır.

Ayrıca; THY A.O. bünyesinde hizmet vermekte olan Slot Koordinasyon Merkezi, Bakanlığımız Koordinatörlüğünde yeni bir yapıya kavuşturularak 25.02.2006 tarihinde Atatürk Havalimanı Dış Hatlar Terminalinde faaliyete başlamıştır.

İç hatların özel sektöre açılmasından 2005 yılı sonuna kadar özel sektör tarafından:

- 250 Milyon \$'lık ciro,
- 50 Milyon \$ KDV,
- 15 Milyon € Havaalanı vergisi,
- 20 Milyon € Eurocontrol payından DHMİ'ye ödenen miktar,
- 20.000 Personel istihdamı (Havayolları, yer hizmetleri, havaalanları, acentalar, ikram kuruluşları)
- 2004 yılında 3.200.000 yolcu, 2005 yılında 5 Milyon yolcu taşınmıştır. Sektör, kendi yolcu portföyünü oluşturmuştur.

Hükümetimizin yürürlüğe koyduğu acil eylem planlarında taahhüt ettiği gibi, "Ekonomik aktiviteleri yüksek bölgelerdeki önemli Ulaştırma projeleri yap-işlet-devret modeli ile hayata geçirilecektir." taahhüdü çerçevesinde son 1 yıllık dönem içerisinde:

- Antalya Havalimanı 2. dış hatlar terminali binası,

İşte rekabet; iç hatlarda THY'nin yanı sıra özel hava yolu şirketleri de seferde

ULAŞIMDAN İLETİŞİME KALKINAN TÜRKİYE

- Dalaman Havalimanı yeni dış hatlar terminali binası,
 - Esenboğa Havalimanı yeni iç-dış hatlar terminali binası
 - İzmir Adnan Menderes yeni dış hatlar terminali binası
- gerçekleştirilmiş, aynı modelle Bodrum havalimanına da yeni bir dış hatlar terminali kazandırılacaktır. Yapılan bu ihalelerin 565 Milyon \$ lık parasal tutarı Kamu kaynakları kullanılmadan, (yabancı sermayenin de içinde yer aldığı) özel sektör kaynağı ile finanse edilmiştir.

Sadece bu projelerle :

- ilave 25 Milyon yolcu kapasitesi kazanılmış,
- yatırım döneminde şantiyelerde 6.000 personel istihdam edilmiş,
- terminalerin işletmeye başlamasıyla birlikte 8.500 kişiye ek istihdam sağlanmış,
- ayrıca yan sanayiye 525 Milyon \$ lık katkı sağlanmıştır.
- 420 Milyon \$ lık kredi bu projeler için aktif kullanım aşamasındadır.
- İşletme dönemi sonunda 200 Milyon \$ üzerinde Devlete Kurumlar Vergisi ödenecektir.
- 2002 yılında Havayolu taşımacılığı yapan şirket sayısı 13 iken,
- Bu sayı 2006 yılı sonu itibariyle üçü kargo taşımacılık şirketi olmak üzere 20'e yükselmiştir.
- Ayrıca, 2006 yılında dört hava yolu işletmesine ön izin verilmiştir.
- 2002 yılında mevcut 150 hava aracı varken 2006 yılında bu rakam 258'e, 31 Ocak 2007 itibariyle de 260'a ulaşmıştır.
- 2002 yılında uçak, yolcu ve kargo trafiği 8 Havaalanına yoğunlaşmışken, 2006 yılında 38 havaalanına yayılmıştır.
- Dış hat yolcu trafiği 2002-2006 yılları arasında % 31 iç hat yolcu trafiği ise % 239 artmıştır.
- 2002 yılında koltuk kapasitesi 25.114 iken 2006 yılında bu sayı 42.894'dür.

Bunun sonucu olarak uçuş emniyetinden taviz verilmeden hava yolu taşımacılığında uluslararası standartlarda ve tahminlerin üzerinde bir gelişme kaydedilerek sektörde önemli oranda istihdam sağlanmıştır.

HAVA – KARA ENTEGRASYONU



- THY A.O.
- Onur Hava Taşımacılık A.Ş.
- Pegasus Hava Taş. A.Ş.
- Atlasjet Havacılık A.Ş.
- Güneş Ekspres Havacılık A.Ş.

Hava Ulaşımı ile Kara Ulaşımı Arasında Entegrasyon Sağlanan Noktalar

SHY-22'de yapılan değişiklik ile hava-kara taşımacılığında entegrasyon sağlanmıştır.

İç hatlarda
5 milyon
vatandaş ilk
defa uçağa
bindi



Kargo Taşımacılığının Geliştirilmesi



Ülkemizin Hava Kargo Taşımacılığı konusunda, önemli bir üs olmasına yönelik olarak havaalanlarıyla her türlü ulaşım bağlantıları kurulmuş, hava alanlarına yakın bölgelerde kargo köylerinin (cargo village) kurulması çalışmaları başlatılmıştır.

Bu çerçevede Türkiye-Etiyopya ve Türkiye-Kenya Hava Ulaştırma Anlaşmalarında hava kargo taşımacılığı ele alınmış ve havayolu işletmelerine kargo taşımacılığı alanında önemli serbestlikler tanınmıştır.

Afganistan, Irak ve Lübnan'ın yeniden yapılandırılması sürecinde bu bölgelerden alt yapı ihalesi alan inşaat firmalarının inşaat malzemeleri ve personel taşınmasında özellikle Adana Şakirpaşa ve Gaziantep Havaalanlarının kullanılması desteklenmektedir.

Slot Uygulamaları

Slot uygulanmakta olan İstanbul-Atatürk, Antalya, Ankara-Esenboğa, İzmir-Adnan Menderes, Dalaman, Kayseri ve Bodrum-Milas Havalimanları için yerli ve yabancı havayolu taşıyıcılarının 26 Mart-28 Ekim 2006 tarihleri arasında uygulayacakları Yaz Tarife Dönemi Slot talepleri; Slot Koordinasyon Merkezi tarafından değerlendirilerek belirlenen havaalanı kapasiteleri en üst seviyede kullanılmış ve **398.576** slot tahsis edilmiştir. 2005 yılına oranla **% 27' lik** bir artış sağlanmıştır.

Slot tahsisi yapılırken-her talep sahibine aynı mesafede yaklaşmış-talep edilen slotların süresi içerisinde ve talep edilen saatlere uygun veya en yakın saat dilimlerine verilmesine azami gayret gösterilmiştir.

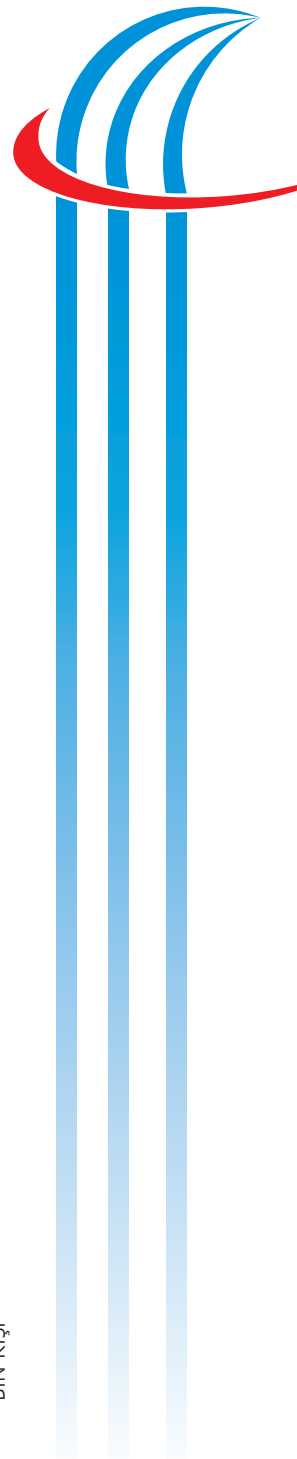
Bu uygulama sonucunda Bakanlığımız ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, yeni slot uygulamaları konusunda yerli ve yabancı havayolu taşıyıcıları ile temsil yönetim ve gözetim hizmeti yapan kuruluşlardan teşekkür mektupları almıştır.

Ulaştırma Bakanlığı olarak hedefimiz, Türk Sivil Havacılık Sektörünün uluslararası arenada hak ettiği saygın yerini alması ve artan hızla yükselişini devam ettirmesidir.

İŞLETMELER HAKKINDA GENEL BİLGİLER (2002-2006)

GENEL HAVACILIK			
YILLAR	İŞLETME SAYISI	HAVA ARACI SAYISI	KOLTUK KAPASİTESİ
2002	41	146	679
2003	33	152	330
2004	34	156	338
2005	34	156	338
2006	31	127	308

HAVA TAKSİ			
YILLAR	İŞLETME SAYISI	HAVA ARACI SAYISI	KOLTUK KAPASİTESİ
2002	51	213	1.072
2003	50	131	700
2004	49	129	690
2005	52	157	361
2006	55	192	382

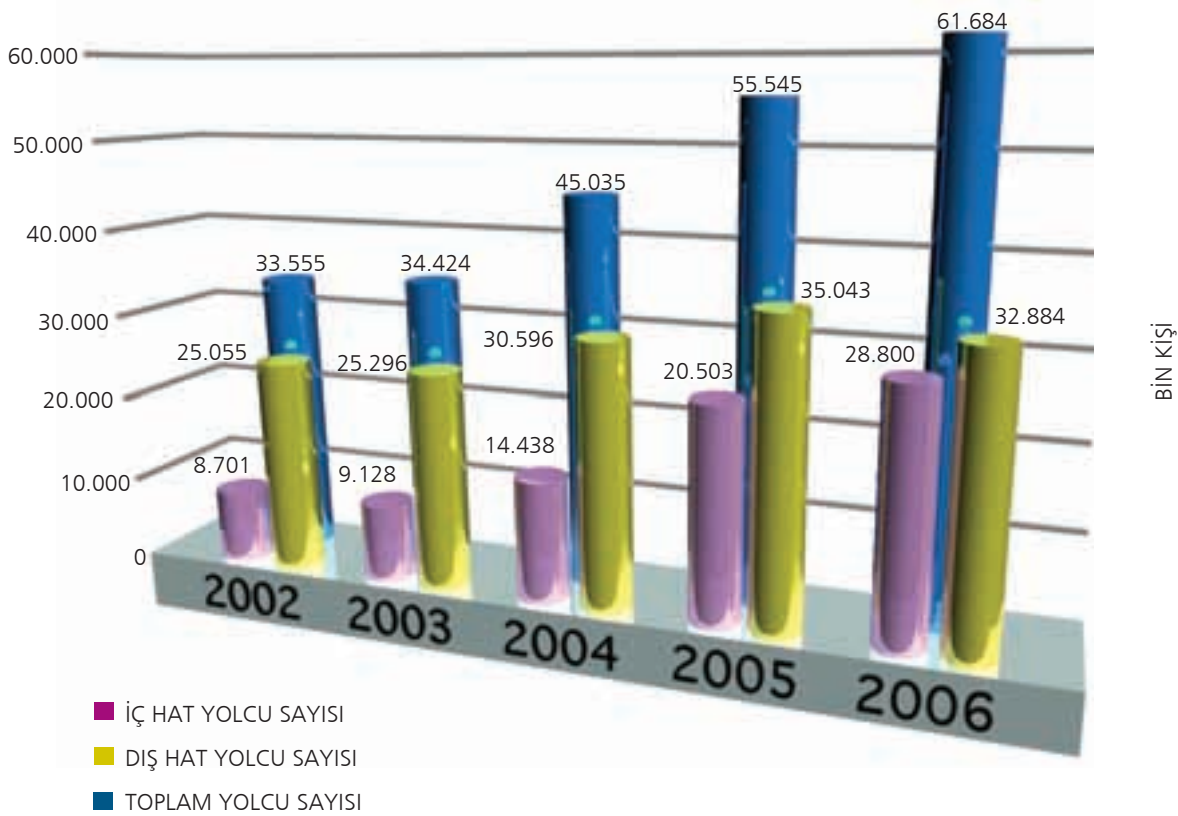


2002-2006 HAVAYOLLARI GELİŞİMİ

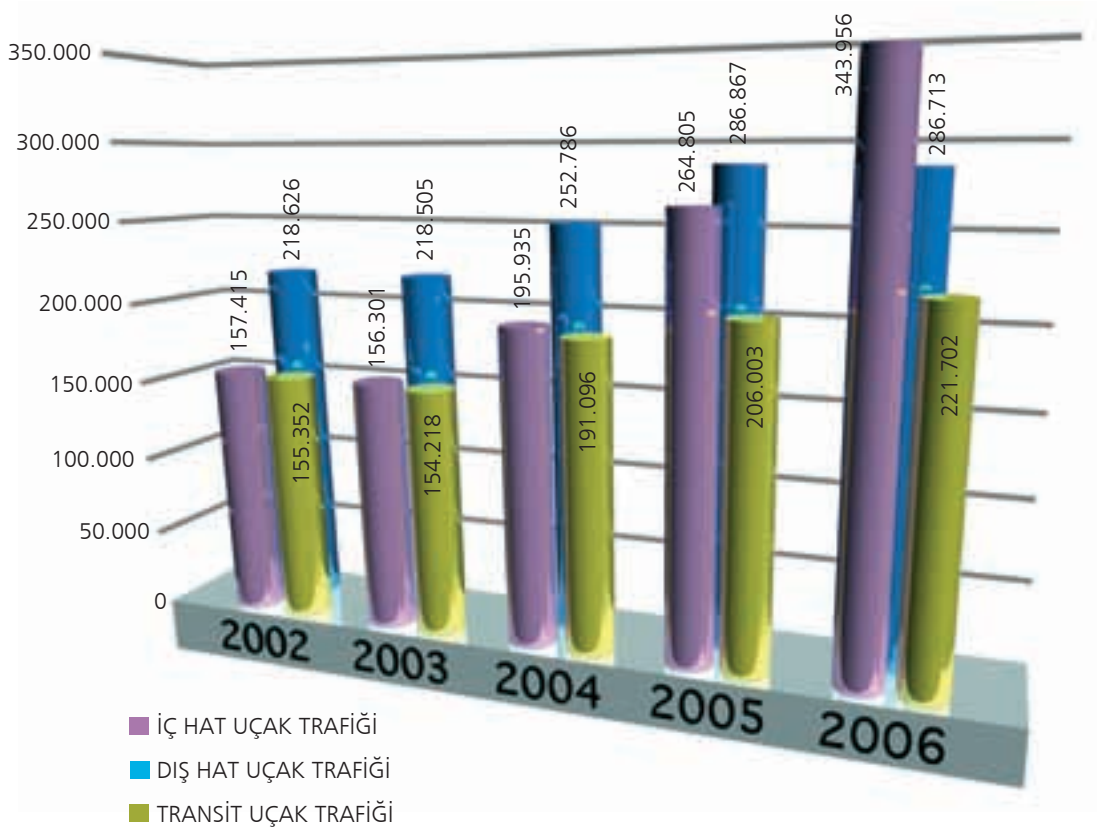
YILLAR	İŞLETİCİ SAYISI	UÇAK SAYISI	KOLTUK KAPASİTESİ	TAŞINAN KARGO (ton)	
				İÇ HAT	DIŞ HAT
2002	13	150	25.114	181.198	698.935
2003	11	162	27.124	188.936	742.255
2004	14	202	34.287	262.647	860.461
2005	16	240	38.600	315.858	933.697
2006	20	258	42.894	373.055	973.934

	İÇ HAT UÇAK TRAFİĞİ	DIŞ HAT UÇAK TRAFİĞİ	TRANSİT UÇAK TRAFİĞİ	İÇ HAT YOLCU SAYISI	DIŞ HAT YOLCU SAYISI
2002	157.415	218.626	155.352	8.700.839	25.054.613
2003	156.301	218.505	154.218	9.128.124	25.296.216
2004	195.935	252.786	191.096	14.438.292	30.596.297
2005	264.805	286.867	206.003	20.502.516	35.042.957
2006	343.956	286.713	221.702	28.799.878	32.884.325

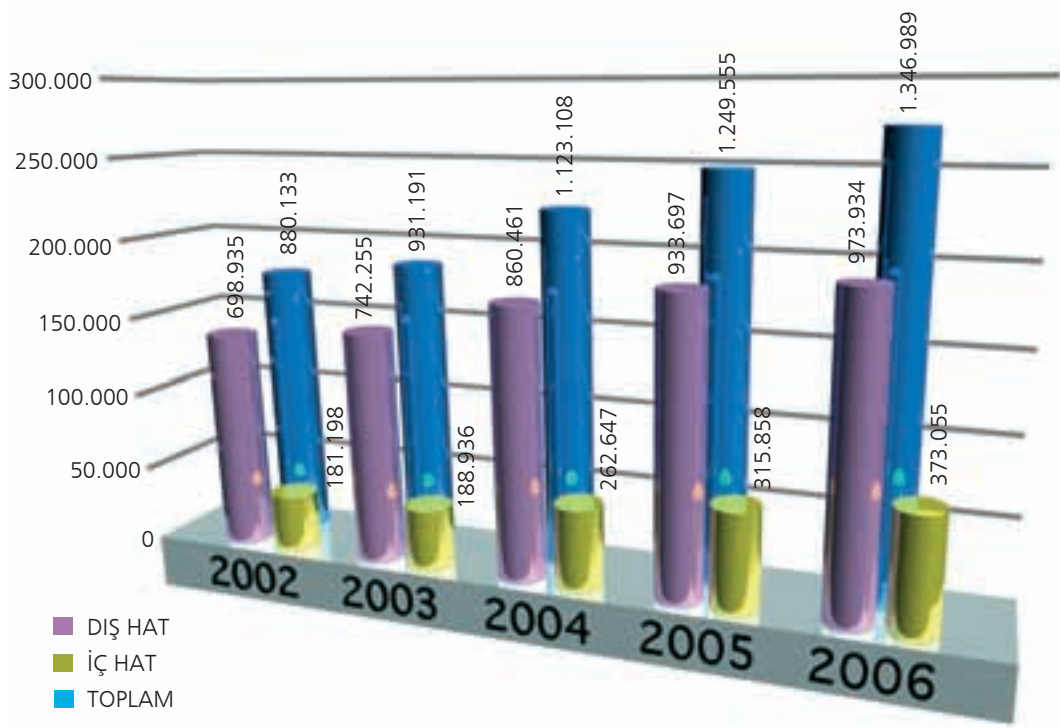
2002-2006 yılları arasında yolcu sayısında; iç hatta % 239, dış hatta % 31 artış sağlanmıştır.

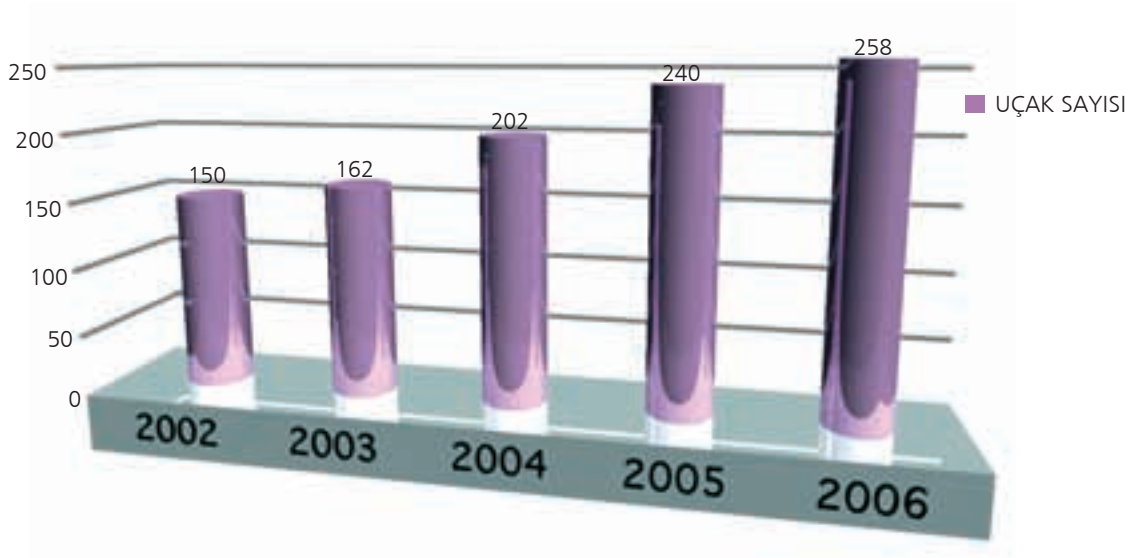
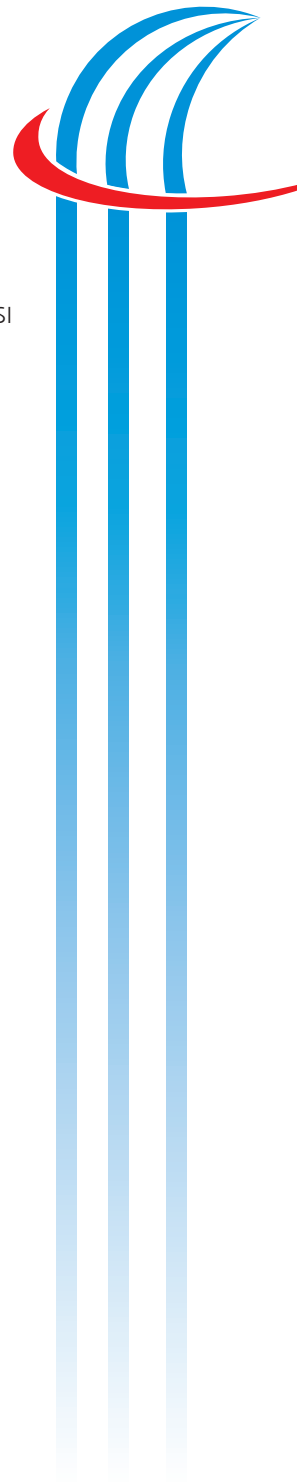


2002-2006 yılları arasındaki Uçak Trafikinde; İç Hat %185, Dış Hat %31, Transit % 42 artış

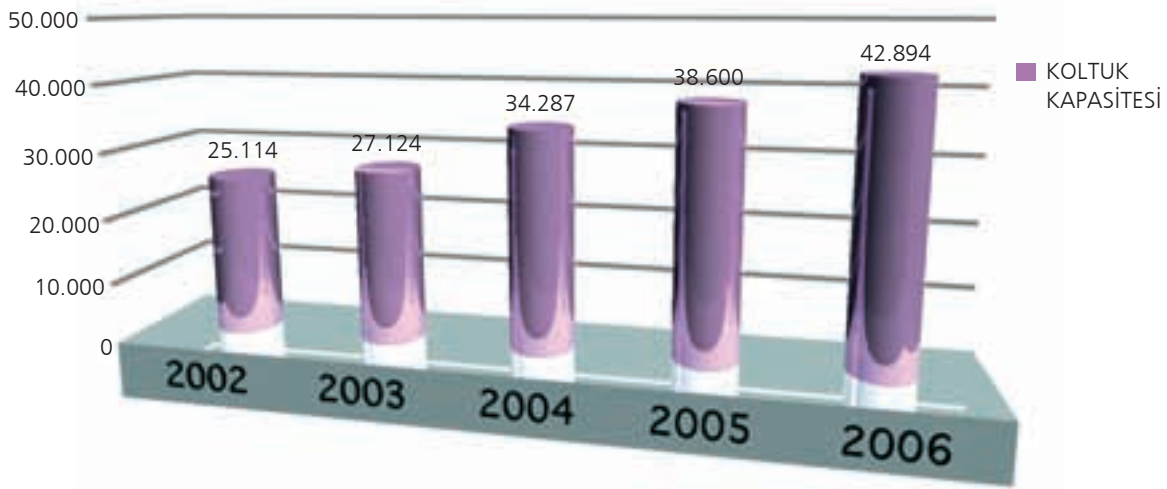


2002-2006 yılları arasında taşınan kargoda; iç hatta %105, dış hatta %39'luk artış





2002-2006 yılları arasında; toplam koltuk kapasitesi % 71 artmıştır.



YURTIÇİ / YURTDIŞI YOLCU SAYILARI VE ARTIŞ ORANLARI									
İÇ HAT YOLCU SAYISI					DIŞ HAT YOLCU SAYISI				
2002	2003	2004	2005	2006	2002	2003	2004	2005	2006
8.500.839	9.128.124	14.438.292	20.502.516	28.799.878	25.054.613	25.296.216	30.596.297	35.042.957	32.884.325
2002-2003 Artış: % 5 (427.285)					2002-2003 Artış: % 1 (241.603)				
	2003-2004 Artış: % 58 (5.310.168)					2003-2004 Artış: % 21 (5.300.081)			
		2004-2005 Artış: % :42 (6.064.224)					2004-2005 Artış: % 15 (4.446.660)		
			2005-2006 Artış: % 40 (8.297.362)					2005-2006 Azalma: % 6 (-2.158.632)	
2002-2006 Artış : % 239 (20.299.039)					2002-2006 Artış : % 31,25 (7.829.712)				



UÇUŞ NOKTALARI

DÜN

2002/2003'de İç Hat Seferleri sadece THY tarafından 2 merkezden 25 noktaya 112.385 trafikle gerçekleştirilmiştir.



5 merkezden
38 noktaya
iç hat seferi

BUGÜN

Bugün 5 Havayolu 5 merkezden 38 noktaya uçuş yapmakta olup, 2006 yılı sonu itibariyle; Toplam 342.419 Hava Trafikiği gerçekleştirilmiştir.



Türk Hava Yolları ■ Onur Hava Yolları ■ Pegasus Hava Yolları
Atlasjet Hava Yolları ■ Sun Express ■

DENETLEMELER

Yıllar itibariyle Genel Müdürlüğümüz tarafından Hava Taşıma İşletmelerine yapılan İşletme Ruhsatı ve Operasyon Denetlemeleri

HAVA TAŞIMA İŞLETMELERİNE YAPILAN AOC ve OPERASYON DENETLEMELERİ

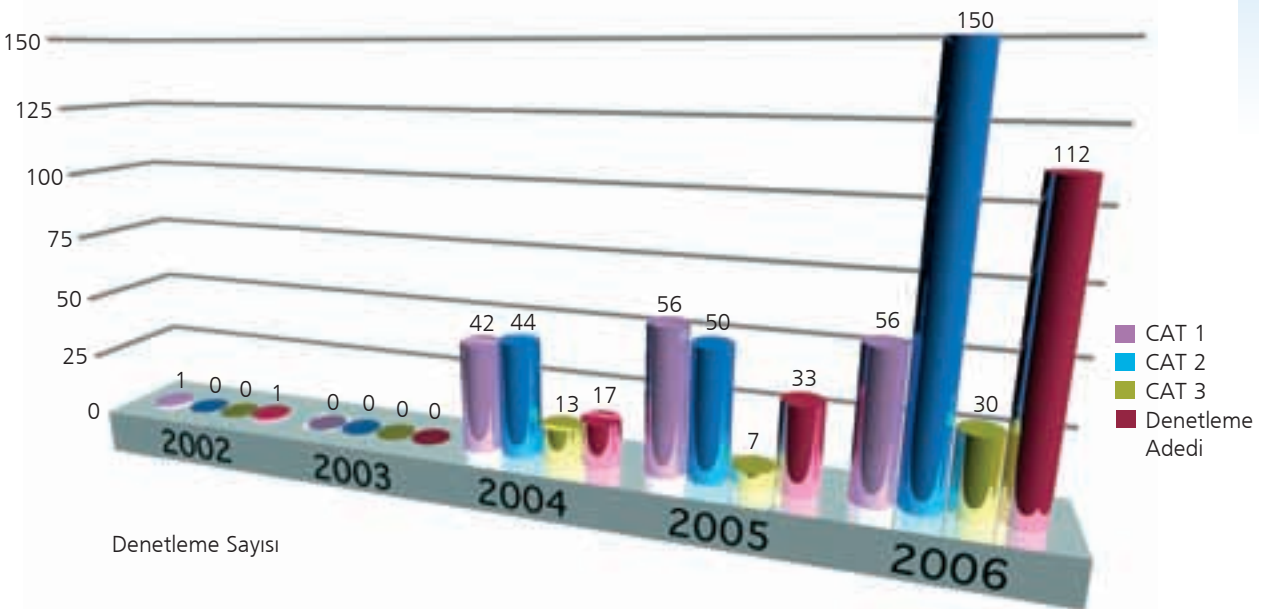
YILLAR	OCAK	ŞUBAT	MART	NISAN	MAYIS	HAZİRAN	TEMMUZ	AĞUSTOS	EYLÜL	EKİM	KASIM	ARALIK	YILLIK TOPLAM
2006	2	1	4	5	2	3	8	6	8	8	12	4	63
2005			4	3	4	1	1	2	6	4	1	2	28
2004		1	3	2	3	1	1		1	1		2	15
2003	4			1	4	1	3	5	7	6	2	4	37
2002	2	1	4	5	6		3		1	4	4	2	32
2001	2		1	1	1				2	3	5	1	16
2000						1				2	1	1	5
Toplam													196

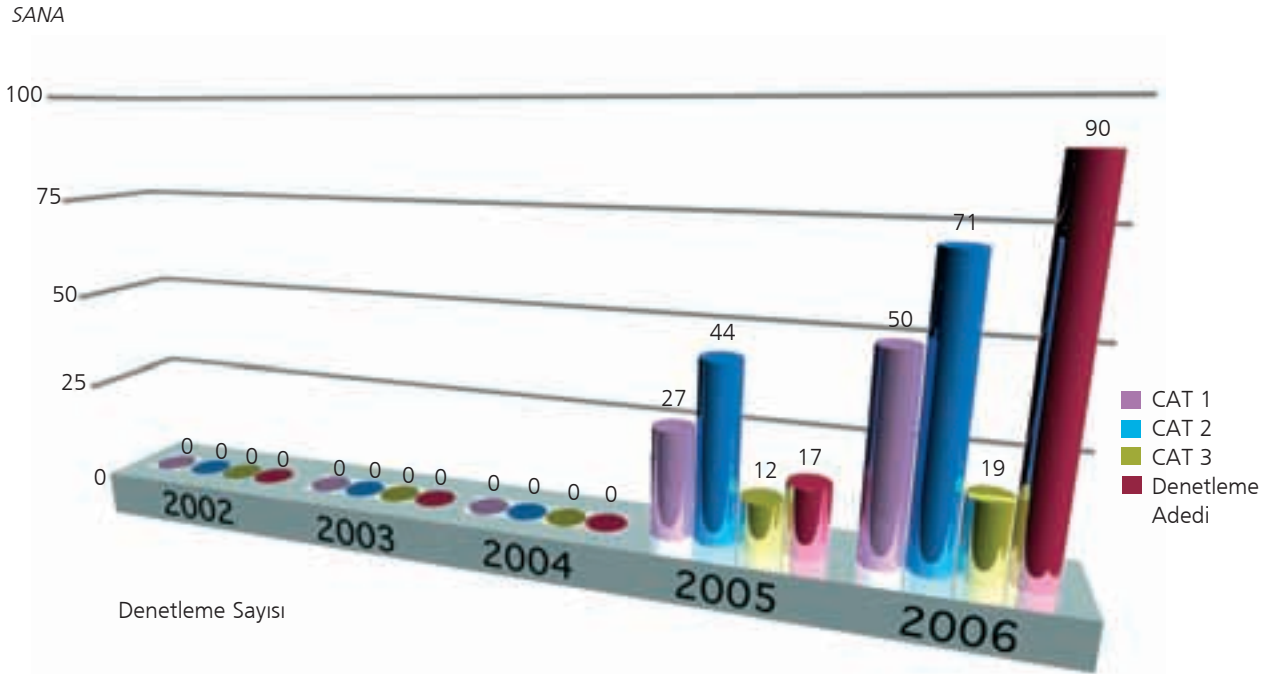
Yabancı ve Yerli Tescilli Uçaklara Yapılan Emniyet Denetlemeleri (SAFA ve SANA)

Yabancı tescilli uçaklara yapılan SAFA denetimlerine ilk kez 2004 yılında; yerli tescilli uçaklara uygulanan SANA denetimlerine ise ilk kez 2005 yılında başlanmıştır. Buna rağmen, 2006 yılında 150 SAFA ve 90 SANA olmak üzere toplam 240 denetim gerçekleştirilerek önceki yıllara oranla yaklaşık 7 kat daha fazla denetleme yapılmıştır. Ülkemiz bu alanda üyesi bulunduğu uluslararası bir kuruluş olan Avrupa Havacılık Konferansı (ECAC)'na üye 42 ülke arasında 9. sıraya yükselmiştir.

Yıllar itibariyle yapılan SAFA ve SANA denetlemeleri

SAFA





Bakım Denetlemeleri

Bakım alanında yapılan denetlemeler ise Onaylı Bakım Kuruluşlarına yapılan 145 ve Türkiye’de yerleşik olan Hava Aracı Bakım Eğitimi Kuruluşlarına yönelik olarak yapılan 147 denetlemeleri olarak ayrılmaktadır.

Nisan 2006 tarihinde yürürlüğe giren Hava Aracı Bakım Eğitimi Kuruluşları Yönetmeliği SHY-147 hükümleri doğrultusunda yapılmakta olup 2006 yılı içerisinde 2 kuruluşa yapılan denetlemeler sonucunda yetki verilmiştir.

Bakım Kuruluşlarına yönelik olarak yapılan 145 denetimlerinin yıllar itibariyle gelişimi ise aşağıdaki tablo’da yer almaktadır.

YIL	ONAYLI BAKIM KURULUŖLARI
2002	19
2003	29
2004	26
2005	31
2006	49

Uçuş Eğitim Organizasyonu (FTO) Ve Tip İntibak Eğitim Organizasyonu

(TRTO) Denetlemeleri

2005-2006 yıllarında yapılan FTO ve TRTO denetlemeleri aşağıdaki gibi gerçekleşmiştir.

YIL	FTO	TRTO
2005	21	14
2006	16	13

Uçuş ve Tip Eğitimi Organizasyonlarında eğitim alan Pilot ve Pilot adaylarına yönelik 1050 saat kontrol uçuşu denetimi yapılmıştır.

HAVAALANLARI DENETLEMELERİ

	2002	2003	2004	2005	2006	TOPLAM
Havaalanı İşletme Ruhsatı	-	-	-	-	20	20
Havaalanı Sertifikası	-	-	-	-	15	15
Heliport İşletim İzin	1	-	1	2	4	8
Havaalanı Denetimi (SHY-14A)	4	8	6	-	20	38
Havaalanı Denetimi (SHY-22)	-	-	5	1	12	18
Heliport Denetimi	2	-	2	5	9	18
Denetlenen Yer Hizmet Türleri	-	-	34	4	55	93
Denetlenen Yer Hizmetleri Kuruluşu	-	-	10	1	27	38
Yer Hizmetleri Ön İzin Sayısı	31	43	36	27	55	192
Yer Hizmetleri Çalışma Ruhsatı	20	11	13	4	21	69

Uluslararası İlişkiler ve Anlaşmalar

2002-2006 yılları arasında Ülkemizle Avustralya, Azerbaycan, Arjantin, Birleşik Arap Emirlikleri, Brezilya, Etiyopya, Gürcistan, Hindistan, Hong Kong, İran, İsviçre, İngiltere, G.Kore, Kazakistan, Kenya, Sudan, Kanada, Suriye, Ukrayna, Umman ve Ürdün arasında; 2007 yılında ise Azerbaycan, Katar ve Kuveyt ile sivil havacılık müzakereleri düzenlenmiştir.



*Sivil
Havacılıkta
Uluslararası
Standartlarda
Denetim*



DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

20 Mayıs 1933 tarihinde hava taşımacılığı ve meydan iŐletmeciliĐini müşterek yürütmek üzere kurulan, Devlet Hava Meydanları İŞletmesi Genel Müdürlüğü, Merkez Teşkilatında 18 adet ünite, Taşra Teşkilatında ise 37 adet BaŐmüdürlük ve Meydan Müdürlüğü ile hizmet vermektedir.

233 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnameye tabi, temel faaliyetleri imtiyaz kapsamında bulunan Devlet Hava Meydanları İŞletmesi Genel Müdürlüğü, ölkemizdeki hava alanlarının işletilmesi, seyrüsefer hizmetlerinin ifası, seyrüsefer sistem ve kolaylıklarının kurulması ve işletilmesinden sorumlu bir Kamu İktisadi Kuruluşudur.



İŞLETİLEN HAVA LİMAN VE MEYDANLAR

Bunlardan uluslararası tarifeli ve tarifersiz seferler ile iç hat seferlerine açık hava limanlarımız:

1. Atatürk Hava Limanı
2. Esenboğa Hava Limanı
3. A. Menderes Hava Limanı
4. Antalya Hava Limanı
5. Dalaman Hava Limanı
6. Adana Hava Limanı
7. Trabzon Hava Limanı
8. Milas-Bodrum Hava Limanı
9. S. Demirel Hava Limanı
10. Nevşehir-Kapadokya Hava Limanı



Uluslararası tarifesiz seferler ile iç hat seferlerine açık hava alanları:

1. Bursa-Yenişehir Hava Alanı
2. Çardak Hava Alanı
3. Çorlu Hava Alanı
4. Erzurum Hava Alanı
5. Gaziantep Hava Alanı
6. Kars Hava Alanı
7. Kayseri Hava Alanı
8. Konya Hava Alanı
9. Samsun-Çarşamba Hava Alanı
10. Van Ferit Melen Hava Alanı

Sadece iç hat seferlerine açık hava alanlarımız:

1. Adıyaman Hava Alanı
2. Ağrı Hava Alanı
3. Çanakkale Hava Alanı
4. Diyarbakır Hava Alanı (Geçici hava hudut kapısı statüsünde)
5. Elazığ Hava Alanı
6. Erzincan Hava Alanı
7. K.Maraş Hava Alanı
8. Körfez Hava Alanı
9. Malatya Hava Alanı
10. Mardin Hava Alanı
11. Muş Hava Alanı
12. Siirt Hava Alanı
13. Sivas Hava Alanı

14. Şanlıurfa Hava Alanı
15. Tokat Hava Alanı
16. Uşak Hava Alanı
17. Balıkesir Merkez Hava Alanı

Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü Ana Statüsü ile belirlenen amaç ve faaliyet konuları aşağıda yer almaktadır.

“Sivil Havacılık faaliyetlerinin gereği olan hava taşımacılığı, hava alanlarının işletilmesi, meydan yer hizmetlerinin yapılması, hava trafik kontrol hizmetlerinin ifası, seyrüsefer sistem ve kolaylıklarının kurulması ve işletilmesi, bu faaliyetler ile ilgili diğer tesis ve sistemlerin kurulması, işletilmesi ve modern havacılık düzeyine çıkarılmasını sağlamaktır.”

Faaliyetlerimizi iki ana başlık altında toplamak mümkündür.

Bunlardan birincisi “hava seyrüsefer hizmetleri” diye adlandırdığımız, direkt yolcunun göremediği uçakların motorlarını çalıştırdıkları andan, susturdıkları ana kadar verilen hava tarafı hizmetlerimiz, ikincisi ise kara tarafı hizmetleri olan ve yolcuyla direkt temasta olan meydan işletmeciliğidir.

Bugün Kuruluşun, hava alanı işletmeciliği ve seyrüsefer hizmetlerinin ifası için oluşturduğu alt yapı kapsamında;

- Türk Hava Sahasında 53.793 Km. lik kontrollü bir uçuş yolu şebekesi,
- 2 Adet Saha Kontrol Merkezi,
- 15 adet Yaklaşma Kontrol Merkezi,
- 32 Adet Meydan Kontrol Kulesi,
- 2 Adet uçuş bilgi Merkezi,
- 13 Adet Havacılık Bilgi hizmet birimi, (Enformasyon),
- 1 Adet Uluslar arası NOTAM Ofisi,
- 34 Adet Arama- Kurtarma Ünitesi,
- 1 Adet Uluslararası Haberleşme Merkezi,

HAVA TRAFİK VE HAVACILIK YÖNETİMİ (AIM) HİZMET BİRİMLERİ



ULAŞIMDAN İLETİŞİME KALKINAN TÜRKİYE

Ülkemiz hava sahasını kullanan tüm hava taşıtlarına güvenilir bir hava trafik hizmeti verilebilmesi için Kuruluşumuzca Hava Seyrüsefer Yardımcı Sistemleri temin ve tesis edilmektedir.

Bu kapsamda, Ülkemiz hava sahasında uçuş emniyetini sağlamak amacıyla toplam 207 adet seyrüsefer yardımcı cihazı, toplam 18 adet de radar istasyonu mevcuttur.

HAVA SEYRÜSEFER YARDIMCI CİHAZLARI



Uçuş
emniyetinden
taviz yok

Hava seyrüseferine yönelik istasyonlarımızdaki sistem ve cihazların tesis edilmesi, arızalarının giderilmesi ve kontrolü amacıyla 2 adet kontrol uçağı ve 2 adet helikopter ile hizmet yürütülmektedir.



Ayrıca işletme altyapısı kapsamında genel maksatlı, uçak kaza kırım, kurtarma ve yangın söndürme ile ambulans amaçlı 1292 adet araç mevcuttur.

Kuruluşça sürdürülen bu hizmetlerimiz, 2007 yılı Şubat ayı itibariyle toplam 7184 adet personel ile yürütülmektedir.





2002'den 2007'ye Sivil Havacılık Faaliyetleri

Ülkemizde Hava Alanları işletimi ile İdamesi ve Seyrüsefer Hizmetlerinin ifasından sorumlu olan DHMİ Genel Müdürlüğü bu kapsamda 2002 yılında 33 meydan işletirken, 2006 yılına gelindiğinde işlettiği meydan sayısı 38'e yükselmiş, 1 meydanı ise (Zonguldak-Çaycuma Hava Alanı) özel sektöre işletilmek üzere kiralamıştır.

Havacılık sektöründe Ulaştırma Bankalığı politikalarının uygulama sonuçları ve performans ölçütleri olarak 2002 ve 2003 yıllarında İç Hat taşımacılığı rekabete kapalıyken, rekabete açılmıştır. Rekabet sonucu;

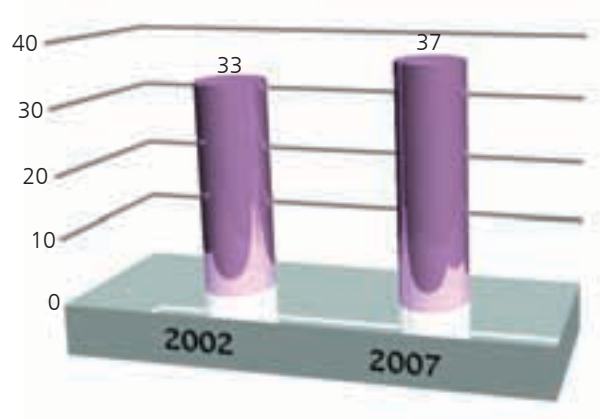
2002 ve 2003 yıllarına kıyasla İç Hat yolcu sayısında % 206 oranında artış gerçekleşmiştir.

2002 yılına kıyasla dış hat yolcu sayılarında da toplam % 29 oranında artış gerçekleşmiştir.

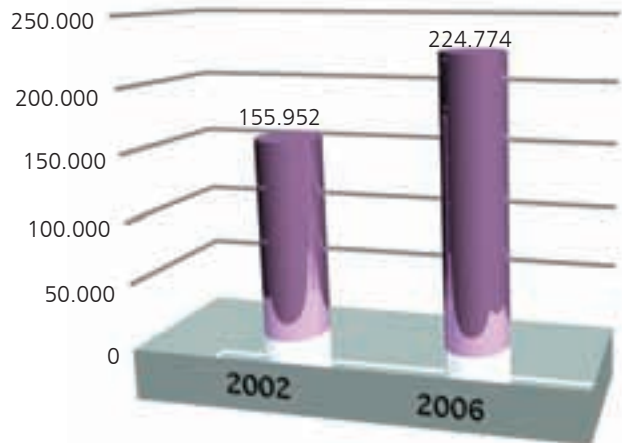
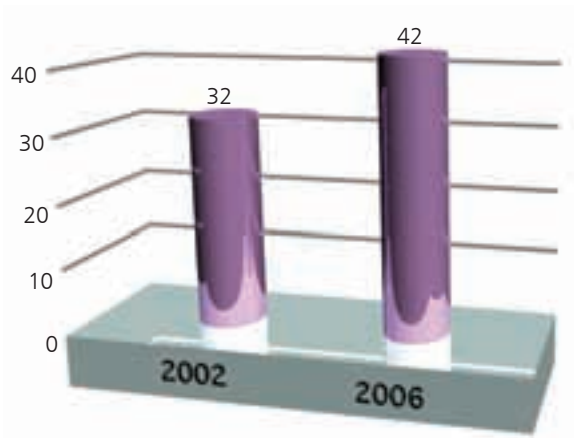
2002 yılında overflight uçak trafiğinin kullandığı giriş-çıkış kapıları sayıları 32 adet iken, 2006 yılına gelindiğinde ilave 10 adet giriş-çıkış kapısı açılmıştır.

Overflight uçuş sayıları 2002 yılına kıyasla % 44 oranında artmıştır.

DHMI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ 2002-2007 İŞLETTİĞİ HAVA ALANI SAYISI



GİRİŞ-ÇIKIŞ KAPILARI SAYISI

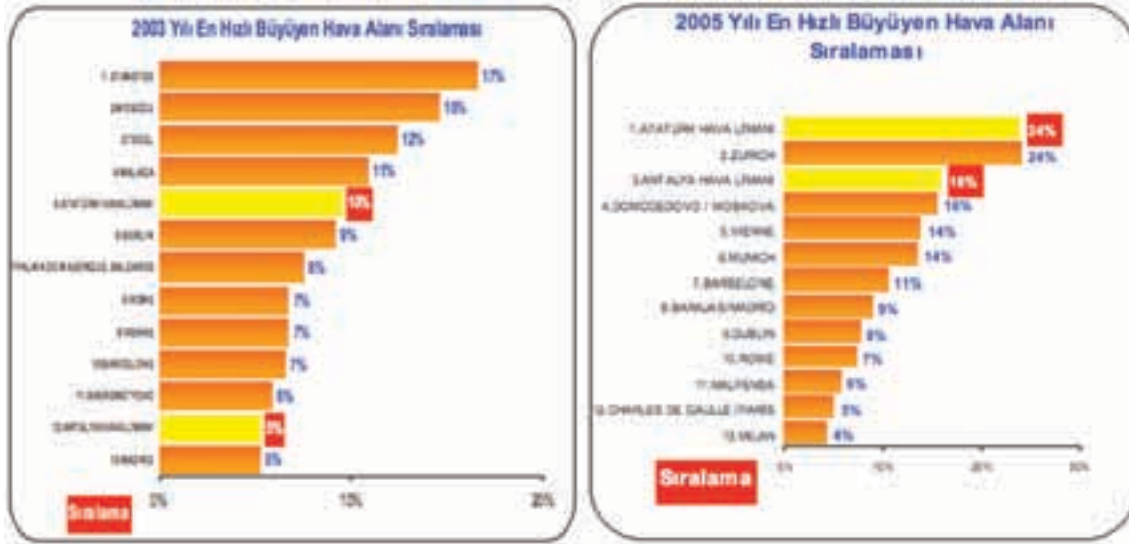


ULAŞIMDAN İLETİŞİME KALKINAN TÜRKİYE

Yük trafiklerinde gösterilen performans ve artış hızı yönünden 2005 yılında Türkiye dünya sıralamasında 11. sırada yer almıştır.

YÜK TRAFİĞİNDE EN HIZLI BÜYÜYEN DÜNYA HAVA ALANLARI		
SIRALAMA	2005-2009 YILLARI ARASINDA 10.000 TONUN ÜZERİNDE YILLIK BÜYÜME ORANI GERÇEKLEŞTİREREK SIRALAMAYA GİREN ÜLKELER SIRALAMASI	ARTIŞ %
1	ÇİN	14.4
2	KATAR	12.5
3	SRİLANKA	12.2
4	MACAO	11.6
5	KORE	10.7
6	MALEZYA	10
7	MEKSİKA	9.9
8	HİNDİSTAN	9.7
9	ÇEK CUMHURİYETİ	9.7
10	OMAN	8.9
11	TÜRKİYE	8.6

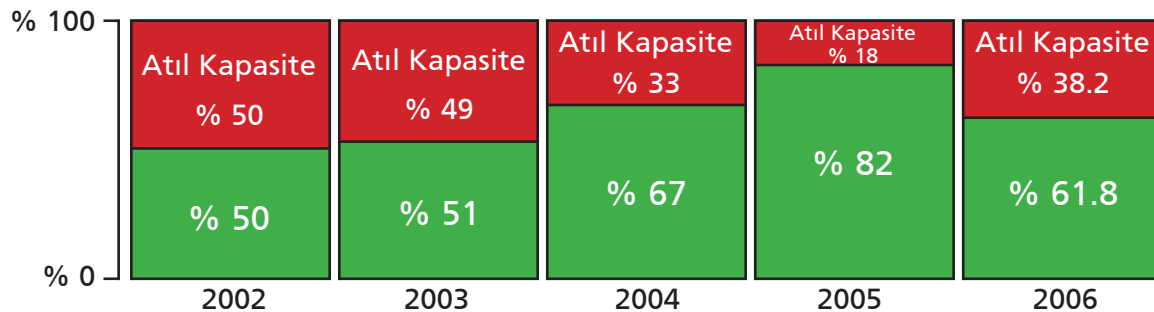
2003 yılında Atatürk Hava Limanı Avrupa'nın en hızlı büyüyen 5. Antalya Hava Limanı ise 12. Hava Alanı iken 2005 yılı büyüme hızında Atatürk Hava Limanı 1. sıraya, Antalya Hava Limanı ise 3. sıraya yükselmiştir.



Havalanı kapasite kullanımında % 80'in üzerine çıktı

Uçak ve Yolcu trafiğinde gerçekleştirilen artışlarla 2002 ve 2003 yılları yolcu kapasite kullanım oranları % 50 iken bu oran, 2005 yılına gelindiğinde % 82'ye yükselmiştir.

Uçak ve Yolcu kapasite kullanım (doluluk) oranlarının artması ile atıl kapasiteler % 50 oranından % 18'lere indirilerek eritilmiştir. 2006 yılında Adnan Menderes, Esenboğa ve Dalaman Hava Limanları ile Gaziantep ve Erzurum Hava Alanlarında yeni terminal binalarının açılmasından dolayı yıllık yolcu kapasitesi sayısı arttığından kapasite kullanım oranında düşüş yaşanmıştır.





Eurocontrol verilerine göre 2002 yılı Türk Hava Sahası orta dönemli artış oranı tahmini yıllık ortalama % 5,1 iken, 2007 yılında bu oran % 3,4 olan üye ülkeler ortalamasının çok üstünde olan % 5,8'e yükselmiştir.

Yolcu artışlarına paralel olarak 66.710.000 olan 2002 yılı Hava Alanları Yolcu/Yıl kapasitesi; yapılan büyük altyapı yatırımları ile 95.080.000 Yolcu/Yıl'a çıkarılmıştır.

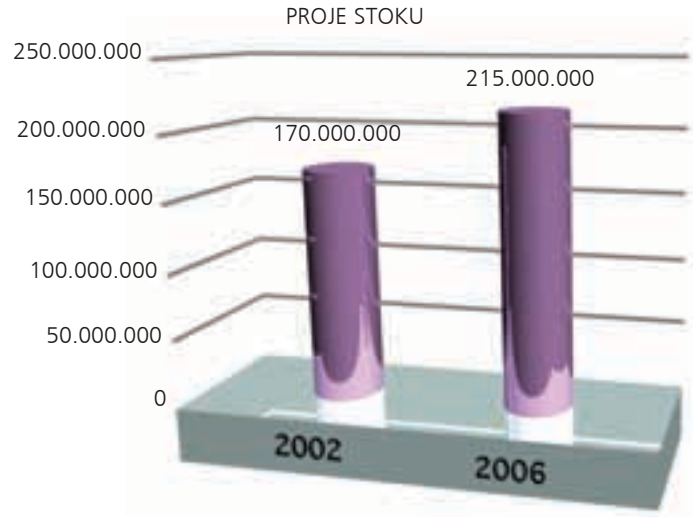
2002 yılında 537.940 m² olan terminal büyüklükleri, 2006 yılında 1.072.157 m²'ye yükseltilmiştir.

2002 yılında Hava Alanlarımıza 495 adet havayolu şirketi sefer düzenlerken, bu sayı 2006 yılında 541 adede yükselmiştir.

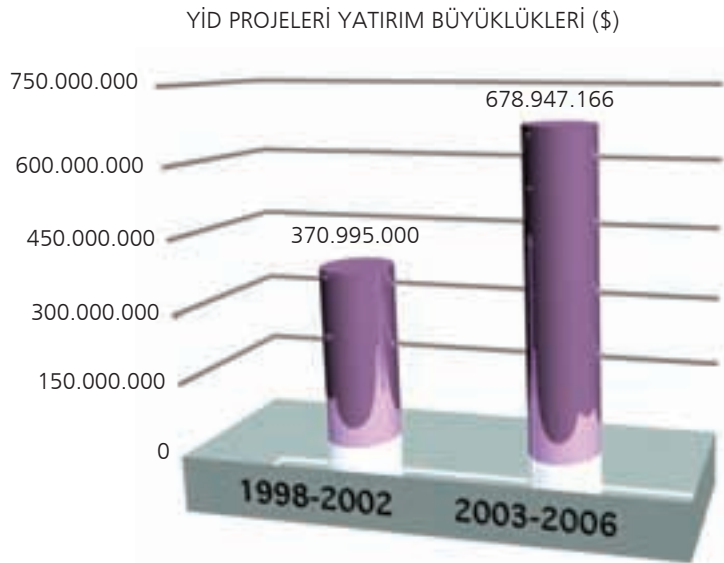
2002 yılında ülkemize hiç seferi bulunmayan 127 yabancı hava yolu şirketi, 2006 yılında ülkemize sefer düzenlemeye başlamıştır.

2002 yılında hava seyrüsefer güvenliğine yönelik sistem ve cihazların adedi 215 iken, yapılan etüd ve alımlar neticesi bu sayı 234'e yükseltilmiştir.

2002 yılında Kamu Kaynakları ile sektöre 170.000.000 YTL'lik proje stoku kazandırılırken, 2007 yılında kamu kaynağı kullanılarak sektöre kazandırılan proje stoku 215.000.000 YTL'ye yükselmiştir.



2002 yılına kadar 10 yıllık dönemde Kamu Kaynağı kullanılmadan Hava Ulaştırma Sektörüne kazandırılan yatırımın büyüklüğü 371 milyon \$ iken, bu tutar 2003-2006 yılları arasındaki 3 yıllık dönemde 679 milyon \$'a yükseltilmiştir.

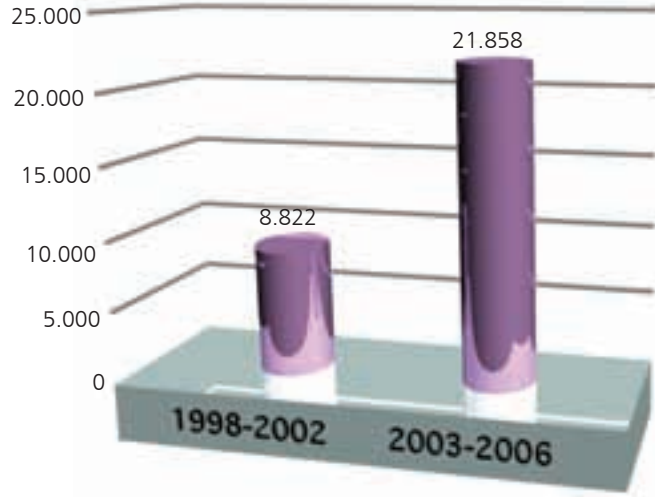


2002 yılına kadar olan süreçte YİD Modeli kapsamında toplam yapım ve işletme dönemlerinde toplam 8822 kişiye istihdam imkanı yaratılırken, 2003-2006 yılları arasında toplam 21.858 Kişiyeye istihdam imkanı sağlanmıştır.

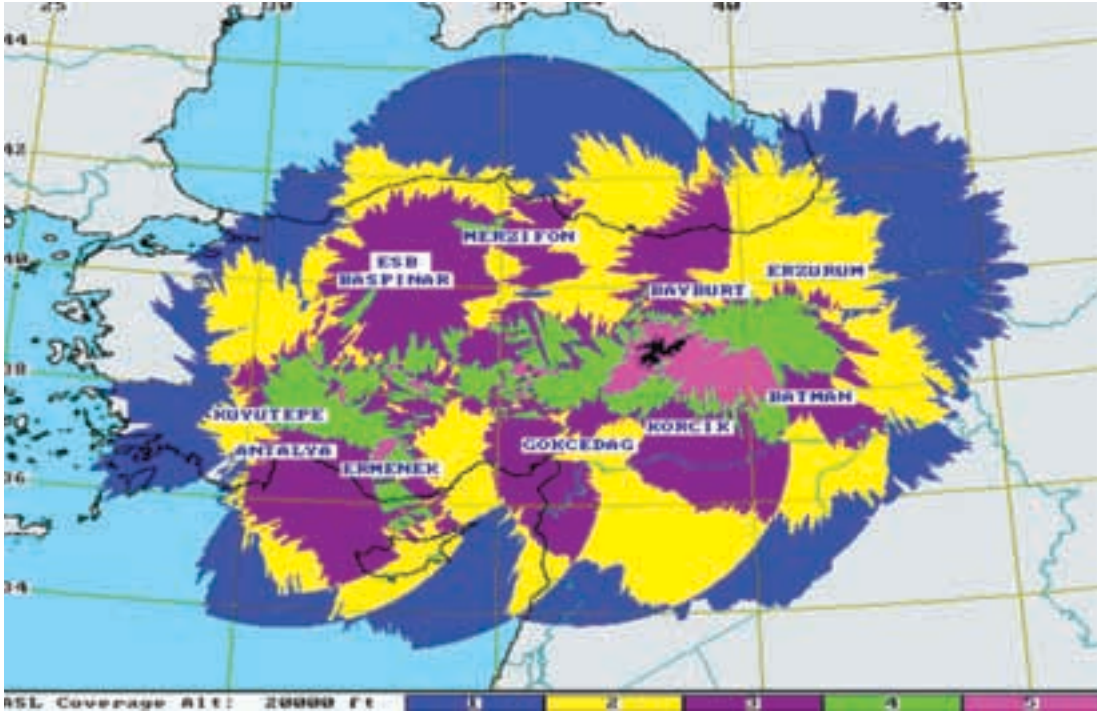
YİD projelerinin sektöre kazandırılması süreci, 2002 yılına kadar ortalama 2 yıl iken bu oran ortalama 1 yıla indirilmiştir.

2002 yılına kadar gerçekleştirilen YİD projelerinin yatırım maliyetlerine kıyasla, yatırım tutarları buna mukabil, verilen işletme süreleri Kamu menfaatine kısalmıştır.

YİD MODELİ TOPLAM İŞLETME VE YATIRIM DÖNEMİ İSTİHDAMI



Türkiye'deki Hava Trafik Yönetimi (ATM) Kaynaklarının Sistemik Modernizasyonu – SMART Projesi



Ankara ve İstanbul yol kontrol üniteleri ile İzmir APP tarafından kontrol edilen yol kontrol trafiği tek elden yönetilecek. Ankara ve İstanbul yol kontrol üniteleri ile İzmir APP tarafından kontrol edilen yol kontrol trafiğini tek elden yönetecek olan, "Türkiye'deki Hava Trafik Yönetimi (ATM) Kaynaklarının Sistemik Modernizasyonu – SMART" projesine; ülke ekonomisine getireceği olumlu faktörleri arttıracak değerlendirilmesi yapılarak ve komşu ülkelerin (Yunanistan, Bulgaristan, Macaristan, Kıbrıs, Romanya, Slovakya ve Çek Cumhuriyeti) hava sahaları ile ilgili olarak yaptıkları modernizasyon çalışmaları da irdelenerek başlanılmıştır. Konu edilen projenin yatırım giderlerinin üyesi bulunduğumuz EUROCONTROL teşkilatından kullanıcılar vasıtasıyla, geri dönüşümünün sağlanacak olması, hem Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğüne hem de ülkemize maddi bir külfet getirmeyecektir.

Smart
projesiyle
havayolu
trafiği
tek elden
yönetilecek



Bu proje kapsamında, mevcut merkezlerin geliştirilmesi ile Türkiye ATC modernizasyonu çerçevesinde; halen Ankara ve İstanbul yol kontrol üniteleri ile İzmir APP tarafından kontrol edilen yol kontrol trafiğinin tek elden yapılmasını teminen Ankara'da 26.09.2006 tarihinde; KKTC Ercan Hava Alanında da 28.04.2007 tarihinde yer teslimi yapılarak işe başlanılmıştır. Tüm radarların izleri ve tüm uçuş bilgi planları tesis edilen bu yol kontrol merkezine gelecek ve tüm yol kontrol trafiği buradan yönlendirilecektir.

Bununla da; daha verimli çalışacak, Avrupa ölçülerinde daha güvenilir bir yol kontrol merkezinin Ülkemiz hava trafiğine hizmet vermesi planlanmıştır. Gelecekte İstanbul ve İzmir sadece yaklaşma kontrol hizmetini yürütecek olup, herhangi bir olağanüstü durumda Ankara yol kontrol ünitesinin yedeği olarak çalışmaları planlanmıştır.



Bu proje kapsamında, mevcut merkezlerin geliştirilmesi ile Türkiye ATC modernizasyonu çerçevesinde; halen Ankara ve İstanbul yol kontrol üniteleri ile İzmir APP tarafından kontrol edilen yol kontrol trafiğinin tek elden yapılmasını teminen Ankara'da 26.09.2006 tarihinde; KKTC Ercan Hava Alanında da 28.04.2007 tarihinde yer teslimi yapılarak işe başlanılmıştır. Tüm radarların izleri ve tüm uçuş bilgi planları tesis edilen bu yol kontrol merkezine gelecek ve tüm yol kontrol trafiği buradan yönlendirilecektir.

Bununla da; daha verimli çalışacak, Avrupa ölçülerinde daha güvenilir bir yol kontrol merkezinin Ülkemiz hava trafiğine hizmet vermesi planlanmıştır. Gelecekte İstanbul ve İzmir sadece yaklaşma kontrol hizmetini yürütecek olup, herhangi bir olağanüstü durumda Ankara yol kontrol ünitesinin yedeği olarak çalışmaları planlanmıştır.

Türkiye Hava Sahası halen iki FIR (Flight Information Region /Uçuş Bilgi Bölgesi)'den (Ankara ve İstanbul) oluşmakta olup saha kontrol hizmeti Ankara ve İstanbul ACC (Area Control Center/Saha Kontrol Merkezi)'den (İstanbul'un güney bölgesi Adnan Menderes APP (Approach Control/Yaklaşma Kontrol)'den) verilmektedir. Eurocontrol'un Avrupa ülkelerinde uygulamaya koyduğu tek hava sahası konseptine uygun olarak yaptığı tavsiyeler doğrultusunda SMART (Türkiye'deki Hava Trafik Yönetim (ATM) kaynaklarının sistematik modernizasyonu) Projesi kapsamında, iki FIR'dan oluşan hava sahasımız tek hava sahasına dönüştürülerek Ankara, İstanbul ve İzmir'den verilmekte olan ACC hizmetleri Merkezi Ankara ACC'den verilecektir. İstanbul, Antalya, A. Menderes, Dalaman, Bodrum ATC'lerin (Air Traffic Control-Hava Trafik Kontrol) APP ve TWR (Tower/Meydan Kontrol Kuleleri) hizmetlerini vermesi ve ayrıca KKTC Hava Sahasının, Ercan ACC/APP tarafından kontrol edilmesine yönelik hava trafik altyapısı modernize edilecektir.

Projenin tamamlanmasını müteakip, Ankara ve Ercan ACC/APP, İstanbul CAF (Centralized Approach Facility-Merkezi Yaklaşma Ünitesi), Antalya APP, Bodrum APP, Dalaman APP, Menderes APP'nin network altyapısı ile desteklenerek, dinamik bir yapıda birbirlerini desteklemesi, acil durumlar göz önüne alınarak birbirlerinin görevlerini üstlenebilmeleri imkanıyla, Türkiye Hava Sahasında verimli, etkin ve güvenli Hava Trafik Kontrol hizmetinin sürekliliği sağlanacaktır. SMART Projesinin 2009 yılında tamamlanması planlanmaktadır.

Açılan yeni hava koridorları ile Ülkemiz hava sahası kullanım kapasitesi ve gelirleri arttı.

Diğer taraftan, ülkemiz hava sahası kullanım kapasitesini ve gelirlerini artırmak amacıyla 13 Mayıs 2004 tarihinde Suriye ve Türkiye arasındaki yeni hava koridorları hizmete verilmiştir. Bu hava koridorlarının açılması ile birlikte Ege ve Akdeniz üzerinden Körfez bölgesine akan hava trafiğinin Ülkemiz hava sahasından geçmesi sağlanmış ve ülkemiz ekonomik ve siyasi yönden büyük kazanımlar elde etmiştir.

Ermenistan-Gürcistan ve Ülkemiz arasında 2005 yılında yeni hava koridorları tesis edilmiştir. Böylece Azerbaycan, Kazakistan ve Türkmenistan hava sahalarına daha kısa rotalardan trafik akışı imkanı elde edilmiştir.

Rusya ile mevcut 2 adet FIR giriş-çıkış kapısına ilave 3.ncü bir giriş-çıkış kapı noktası açılmış ve bu noktadan Samsun ve Sivas'a bağlantı koridorları oluşturulmuştur. İran ve Türkiye hava sahaları arasında iki yeni koordinasyon noktası ve bu noktalara bağlı iki yeni hava koridoru tesis edilmiştir. Tüm bu gelişmelerle ülkemiz hava sahası kullanım kapasitesi genişlemiş ve uçakların daha ekonomik yakıt kullanımlarına imkan sağlanmıştır.



*Jurizmin
kalbi
Antalya'ya
2. Dış
Hatlar
Terminal
Binası*

Ülkemiz turizmde önemli bir paya sahip olan Antalya Hava Limanı ülkemizin yüz akı oldu.

Yap-İşlet-Devret modeli ile gerçekleştirilen Antalya Hava Limanı II.Dış Hatlar ünitesi tamamlanarak 7 Nisan 2005 tarihinde hizmete açılmıştır. Böylece Antalya Hava Limanının dış hat yolcu kapasitesi yıllık 10 milyon yolcuya yükseltilmiştir.





Antalya Hava Limanı II. Pisti tamamlanarak hizmete verilmiştir. Söz konusu pistin hizmete verilmesi ile birlikte, Antalya Hava Limanı, Türkiye’de aynı anda iki uçağın inip-kalkabildiği bir hava alanına ve 76 uçaklık park sahasına kavuşmuştur.

Antalya Hava Limanı CIP binası ve diğer hizmet binaları da hizmete verilmiştir.

5335 sayılı kanun kapsamında Antalya Hava Limanı I. Ve II. Etap Dış Hatlar Terminalleri, CIP ve İç Hatlar Terminali ihalesi 12.04.2007 tarihinde yapılmış olup; 3,184 Milyar \$ karşılığında özel sektöre kiralanmıştır.



*Esenboğa,
Adnan
Menderes
ve Dalaman
yeni terminal
binalarına
kavuştu*

Başkent modern ve adına yakışır iç-dış hatlar terminal binasına kavuştu

Esenboğa Hava Limanı Tesislerinin modernizasyonu çalışmaları kapsamında yeni bir iç-dış hatlar terminal binasının yapımı işi yap-işlet-devret modeli ile ihale edilmiş olup, 16.10.2006 tarihinde Başbakanımız Sayın Recep Tayyip ERDOĞAN tarafından hizmete verilmiştir.



İzmir Adnan Menderes Hava Limanı yıllık 5 Milyon dış hat yolcu kapasitesine ulaştı

09.10.2006 tarihinde hizmete verilen Adnan Menderes Hava Limanı Dış Hatlar terminal binası ile Adnan Menderes Hava Limanı yıllık 5 Milyon dış hat yolcu kapasitesine sahip bir terminal binasına kavuşmuştur.



Dalaman Hava Limanı yeni bir dış hatlar terminaline kavuştu

Ülkemizin yeni turizm teşvik bölgesi olarak ilan edilen, Göcek, Dalyan, Köyceğiz, Sarıgerme, Fethiye ve Ölü Deniz gibi çok güzide yörelere hizmet veren Dalaman Hava Limanının Yap-İşlet-Devret Modeli ile yapılan Yeni Dış Hatlar Terminal binası yılda 5 Milyon turiste hizmet verecek kapasitede inşa edilmiş olup, anılan terminal 01.07.2006 yılında hizmete verilmiştir.



GAP Uluslararası Hava Alanı Projesi de tamamlanıyor

Ülkemizin güneydoğu yöresindeki turizm faaliyetlerine ve ekonomisine hizmet vermek üzere planlanan ve yapımına başlanılan GAP Uluslararası Hava Alanı Projesi de tamamlanmak üzere olup, 2007 yılı içinde hizmete verilecektir.



Kayseri Hava Alanına yeni dış hatlar terminal binası yapıldı

Kayseri Hava Alanının terminal binasının yetersiz kalması nedeniyle, yeni dış hatlar terminali, itfaiye merkezi ve otopark ile mütemmimleri hizmete verilmiştir.

*GAP
Havaalanı
yakında
hizmete
veriliyor*



Atatürk Hava Limanı Dış ve İç Hatlar Terminal Binası, Katlı Otopark ve Genel Havacılık Terminali özel sektöre kiralandı

Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü Ana Statüsünde değişiklik yapma imkanı sağlayan, 5335 Sayılı Yasanın 33.maddesi ile Genel Müdürlüğümüz işletiminde bulunan atıl hava alanlarının, Yap-İşlet-Devret Modeli çerçevesinde yaptırarak işletimini özel sektöre verdiği tesislerini, işletme dönemleri sonunda ve hizmetin bütünlüğü yönünden gerek duyduğu diğer tesislerini ihale yoluyla kiralamak suretiyle 3. şahıslar eliyle işlettirebilme imkanı sağlanmıştır.

Atatürk Hava Limanı Dış ve İç Hatlar Terminal Binası, Katlı Otopark ve Genel Havacılık Terminali 27 Nisan 2005 tarihinde yayımlanan 5335 sayılı Kanun çerçevesinde 15.5 yıl süreyle 3 milyar \$ bedel karşılığı kiralanmıştır.

Seyrüsefer hizmetleri kalite standartlarında:

Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğünün seyrüsefer hizmetlerine ilişkin olarak 2005 yılında TSE'den Kalite Yönetim Sistem Belgesi alınmıştır.

**K - Q
TSE-ISO-EN
9000**



Erzurum Hava Alanı Yeni Terminal Binası 2 Temmuz 2006 tarihinde hizmete verilmiştir.

*Bir rekor
daha,
Atatürk
Hava
Limanı
terminal
binası 3
milyar
dolara
kiralandı*



Gaziantep Hava Alanının yeni terminal binası hizmete verildi

Gaziantep Hava Alanı Yeni Terminal Binası 09.04.2006 tarihinde hizmete verilmiştir.

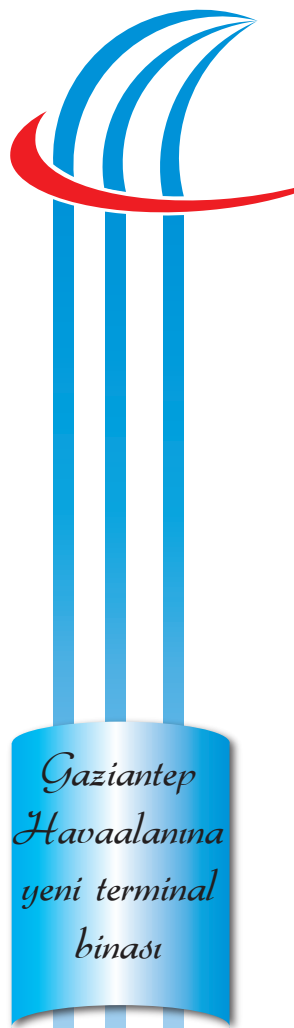
Ayrıca; mevcut pistinin standartlara uygun hale getirilmesi işi de tamamlanarak Haziran 2006 tarihinde hizmete verilmiştir.



Trabzon Hava Limanı Yeni İç Hatlar Terminal Binası çalışmaları devam ediyor.

Trabzon Hava Limanı Yeni İç Hatlar Terminal Binası İnşaatı çalışmalarına 23.09.2006 tarihinde temel atılarak başlanılmış olup; 23 Kasım 2007 tarihinde tamamlanarak hizmete verilecektir.

Trabzon Hava Limanı mevcut 100 x 95 m. apronun batı yönüne 102 x 160 m. ebatlarında apron ilave edilmesi, pist kaplamasındaki çatlakların onarımı ve müteferrik işleri 06.12.2004 tarihinde tamamlanmıştır.



*Gaziantep
Havaalanına
yeni terminal
binası*



DHMI'den Kısa Kısa

Denizli-Çardak Hava Alanı İkmal inŖaatı alıŖmalarına 14.06.2006 tarihinde baŖlanılmıŖ olup; szleŖmeye göre iŖin bitim tarihi 27.10.2007' dir.

Hatay Hava Alanı Alt Ve st Yapı İkmal İnŖaatı iŖi kapsamında 24.08.2006 tarihinde baŖlayan Alt Yapı inŖaatı iŖinin 16.11.2007 tarihinde bitirilmesi planlanmaktadır. Yine aynı iŖ kapsamındaki st yapı inŖaatı iŖine ise 22.03.2007 tarihinde baŖlanılmıŖ olup; szleŖmeye göre iŖin süresi 150 gündür.

Merzifon Hava Alanı Sivil Tesisler İnŖaatı iŖinin ihalesi, 26.03.2007 tarihinde yapılmıŖ olup; szleŖmesi imzalanmıŖtır. SzleŖmeye göre iŖin süresi; yer tesliminden itibaren 240 gündür.

Diyarbakır Hava Alanı ILS sistemi Alt yapı inŖaatı yer teslimi 16.04.2007 tarihinde yapılmıŖ olup; iŖin 08.09.2007 tarihinde bitirilmesi planlanmaktadır.

Malatya Hava Alanı, Konya Hava Alanı, Gaziantep Hava Alanı, Diyarbakır Hava Alanı, Sivas Hava Alanı ILS Sistemlerinin montajı 2007 yılı içinde yapılacaktır.

GAP ve Hatay Hava Alanlarının ILS sistemlerinin ihalesi ise 2007 yılı içinde bitirilecektir.

Malatya ve Diyarbakır Hava Alanları İtfaiye Binası ile NevŖehir Hava Alanının itfaiye ile garaj binaları hizmete verilmiŖtir. Mardin Hava Alanı Genel Maksatlı Garaj Binası da tamamlanarak hizmete verilmiŖtir. Kars, Siirt, MaraŖ Hava Alanları İtfaiye Binaları, Konya Hava Alanının İtfaiye ve Garaj Binası ile, Adana ve NevŖehir Hava Alanlarının Genel Maksatlı Garaj binaları iŖleri ise 2007 yılı içinde bitirilecektir.

Atatürk, Adnan Menderes ve Antalya Hava Limanlarının PAT sahaları onarım iŖleri tamamlanarak hizmete verilmiŖtir.

Sivas Hava Alanı Terminal Binası ve Mtemmimleri İnŖaatı iŖine 2007 yılı içerisinde baŖlanılacak olup, ihale ve proje hazırlık alıŖmaları devam etmektedir.

Batman Hava Alanı Terminal Binası ve Mtemmimleri İnŖaatı iŖine 2007 yılı içinde baŖlanılacak olup, iŖin 2008 yılı içinde bitirilmesi planlanmaktadır.

anakkale Hava Alanı Prefabrik Terminal Binası yapımı iŖinin ihalesi yapılmıŖ olup; 2007 yılı içerisinde hizmete verilecektir

Tokat Hava Alanı Prefabrik Terminal Binası yapımı iŖinin ihalesi yapılmıŖ olup; 2007 yılı içerisinde hizmete verilecektir.

Mardin Hava Alanı Apron büyütülmesi ve PAT Sahaları onarımı iŖinin ihalesi yapılmıŖtır.

DLH DEMİRYOLLAR LİMANLAR VE HAVA MEYDANLARI İNŞAATI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

TRABZON HAVAALANI APRON TEVSİİ VE MÜTEFERRİK İŞLER İNŞAATI TAMAMLANDI

Trabzon Havaalanında mevcut 180x102 m. Apronun batı yönüne 160x102 m. ebatlarında ilave edilerek toplam 340x102 metreye çıkarılması işi 2004 yılı sonunda tamamlanmıştır.



FERİT MELEN HAVAALANI PAT SAHASI BÜYÜK ONARIMI VE MÜTEFERRİK İŞLER İNŞAATI TAMAMLANDI

“Ferit Melen Havaalanı PAT Sahası Büyük Onarımı ve Müteferrik İşler İnşaatı” işi kapsamında; mevcut Pist çatlaklarının doldurularak onarımı ve mevcut kaplama üzerine 4,00 cm kalınlığında Beton Asfalt Binder Tabakası ile 4,00 cm kalınlığında Beton Asfalt Satih Tabakası yapılması, Elektrik Aydınlatma işleri ile müteferrik işler İnşaatı 2004 yılı sonunda tamamlanmıştır.



DLH GENEL MÜDÜRLÜĞÜNCE 2007 YILI YATIRIM PROGRAMINA ALINAN PROJELER

BALIKESİR KÖRFEZ HAVAALANI PİST GENİŞLETİLMESİ İNŞAATI

Balıkesir Körfez Havaalanında, mevcut 2080 x 30 m pistin 920 m uzatılarak ve 15 m genişletilerek 3000x45 metreye çıkarılması, piste 7.5 x 2 adet kaplamalı banket yapılması, LCN değerinin 50'den 75-100 aralığına çıkarılması için beton kaplama yapılması, 225x24 m. taksirut yapılması (Beton kaplamalı), 228 x 120 m. (Beton kaplamalı) apron yapılması yanında eksik üst yapı destek hizmet binalarının yapılması planlanmıştır.

Mevcut terminal binasının tadilat yapılarak kullanılması öngörülmüş olup, havaalanının yeni pist sahasının kamulaştırılması tamamlanmıştır. Fizibilite ve ÇED Raporu ile projeleri hazırlanan işin ihale hazırlık süreci devam etmektedir.





KÜTAHYA-AFYON-UŞAK BÖLGESEL HAVAALANI PROJESİ

Afyon-Kütahya-Uşak illerinin Hava Ulaşım İhtiyacının karşılamak amacıyla, üç il Merkezine yaklaşık eşit mesafede ve uygun tespit edilen ALİBEY- KUYUCAK KÖYLERİ bölgesinde, konvansiyonel boyutlarda yapımı planlanan Bölgesel Havalimanı ile ilgili ön etüt çalışmaları tamamlamıştır.

Konvansiyonel boyutlarda yapımı planlanan Bölgesel Havalimanında 3000x45 m. pist, 265x24 m. bağlantı taksirutu ve 240x120 metreden oluşan altyapı üniteleri ile terminal binası, hava trafik ve haberleşme sistemleri, meteoroloji sistemleri ve konvansiyonel hava limanları için gerekli diğer destek binaları, yer alması planlanmaktadır.

Hazırlanan ve DPT'ye gönderilen Fizibilite Raporu ve hazırlanmakta olan ÇED Raporu ile ilgili Çevre ve Orman Bakanlığından alınacak "ÇED Raporu" veya Çevresel Etkiler Önemsizdir" kararının DPT tarafından onaylanmasından sonra Sivil Havacılık Yasasına (SHY-14A) göre Genelkurmay Başkanlığının olumlu mutabakatı ve 21. maddede belirtilen "Hava Alanı Yapım Taleplerini İnceleme Komisyonu" tarafından ilgili kanun ve ICAO tarafından yayımlanan ekler ve dokümanlar doğrultusunda incelenerek havaalanının yapımı konusunda karar verilecektir.

DLH GENEL MÜDÜRLÜĞÜNCE 2007 YILINDA BİTİRİLECEK PROJELER

SİVAS HAVAALANI PİSTİNİN GENİŞLETİLMESİ

Sivas Havaalanı Pistinin 15 m. Genişletilmesi ve kaplama mukavemetinin artırılması amacıyla bu iş kapsamında;

Sivas Havaalanında mevcut 3810x30 m'lik pistin 15 m. genişletilmesi,

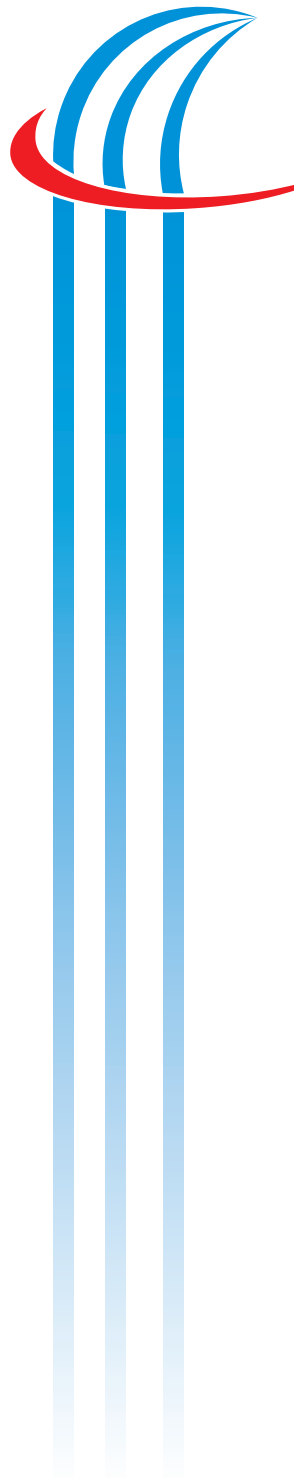
Kaplama mukavemetinin artırılması için 4+4+4 cm kalınlığında asfalt kaplama yapılması,

Beton kaplamalı 253x24 m. Taksirut ve 240x120 m. Apron yapılması, planlanmıştır.

05.01.2006 tarihinde 10.905.554,-YTL bedel ile yüklenici Doğusan Doğu Demir San. İnş. ve Tic. A.Ş.'ne ihale edilen işin sözleşmesi 31.03.2006 tarihinde taraflarca imzalanmıştır. 19.04.2006 tarihinde yer teslimi yapılarak inşaat başlanmıştır.

Başlatılan işte 20.11.2006 tarihi itibari ile % 93 mertebesinde fiziki gerçekleştirme sağlanmıştır. Yapımı planlanan işlerden pist bölümü 16.12.2006 tarihinde trafiğe açılmıştır. Diğer işlerin 26.06.2007 tarihinde tamamlanacaktır. Emniyete yönelik işler kapsamında bulunan çevre emniyet yolu, çevre emniyet tel örgüsü ve nöbetçi kuleleri 2007 Yılı Yatırım Programında yer almakta olup, ihale çalışmaları ilan safhasına getirilmiştir. 2007 yılı içinde bitirilerek hizmete verilecektir.





ELAZIĞ HAVAALANI YENİ PİST YAPIMI VE MÜTEFERRİK İŞLER İNŞAATI

Her iki başında doğal marnalar nedeniyle geliştirilmesi mümkün olmayan 1720 m. boyutundaki mevcut pist yerine aynı yerde, farklı yönde büyük uçaklara hizmet verebilecek konvansiyonel boyutlarda ve tahditsiz (3000x45 m) beton kaplamalı pist yapımı planlanmıştır.



03.07.2006 tarihinde 19.778.639,25 YTL bedel ile Ar-yapı İnş. San. ve Tic. A.Ş.'ye ihale edilen işin sözleşmesi 10.10.2006 tarihinde imzalanarak 03.11.2006 tarihinde yer teslimi yapılarak başlanılan işte % 9,44 mertebesinde fiziki gerçekleştirme sağlanmıştır. İşin sözleşmesine göre bitim tarihi 29.11.2007'dir.

AĞRI HAVAALANI PİSTİNİN GENİŞLETİLMESİ İNŞAATI

Ağrı Havaalanında, mevcut 2000 x 30 m pistin 15 m genişletilerek 45 metreye çıkarılması, piste 7.5 x 2 adet kaplamalı banket yapılması, LCN değerinin 67'den 75'e çıkarılması için 5+5 cm asfalt kaplama yapılması, 148x 24 m. taksirut yapılması (Beton kaplamalı), 240 x 120 m. (Beton kaplamalı) apron yapılması planlanmıştır.



Havaalanında halen kullanılmakta olan 457 m² terminl binası bulunmaktadır.

- Pist, taksirut ve Aprona ait alt yapı kesin projeleri ve metrajları hazırlanmıştır.
- ÇED Raporu Genel Müdürlüğümüzce hazırlanmış olup, onay alınmıştır.

2007 Yılı Yatırım Programına yapım işi olarak teklif edildi. Ancak, yatırım programından DPT tarafından çıkartıldı.

DPT'ye tekrar 26.375.000 YTL proje bedeli ve 2.650.000 YTL 2007 yılı ödeneği ile yeniden yapım işi olarak teklif edildi.



KARAYOLU SEKTÖRÜ

KARA ULAŖTIRMASI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

KUGM KARA ULAŞTIRMASI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

Yakın zamana kadar sadece yönetmeliklerle kısmi olarak düzenlenmiş bulunan karayolu taşımacılığı sektörü, 19 Temmuz 2003 tarihinde yürürlüğe giren 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu ile yasal bir altyapıya kavuşturulmuştur.

Karayolu Taşıma Kanunu ve Uygulamaya İlişkin Yönetmelik

19 Temmuz 2003 tarihinde yürürlüğe giren 4925 sayılı **Karayolu Taşıma Kanunu**'nun Bakanlığımıza verdiği yetki ve görevler çerçevesinde; Karayolu taşımalarını, ülke ekonomisinin gerektirdiği şekilde düzenlemek, taşımada düzeni ve güvenliği sağlamak, taşımacı, acente, taşıma işleri komisyonculuğu, nakliyat ambarı işletmeciliği, kargo işletmeciliği, lojistik işletmeciliği, taşıma işleri organizatörlüğü, terminal işletmeciliği, oto kiralama işletmeciliği, dağıtıcılık ve benzeri hizmetlerin şartlarını; taşıma işlerinde istihdam edilenlerin niteliklerini, haklarını ve sorumluluklarını belirlemek, karayolu taşımalarının, diğer taşıma sistemleriyle birlikte ve birbirlerini tamamlayıcı olarak hizmet vermesini, denetimini ve mevcut imkanların daha yararlı bir şekilde kullanılmasını sağlamak amacıyla hazırlanan **Karayolu Taşıma Yönetmeliği** 25 Şubat 2004 tarihi itibarıyla yürürlüğe konulmuştur.



Cumhuriyet tarihinde bir ilk daha; Karayolu Taşımacılığı Kanunu çıkarıldı

Karayolu Taşıma Kanunu ve bu Kanuna dayanılarak yapılan mevzuat düzenlemeleri ile;

- Mevcut atıl kapasitenin azaltılması ve bir süreç sonunda yok edilmesi,
- Bireysel taşımacılık yerine; kurumsal taşımacılığın ön plana çıkartılması,
- Çok sayıda sözleşmeli, az sayıda özmal taşıta sahip verimli işletmecilik yapamayan firma yerine; güçlü organize olmuş ve çok sayıda özmal taşıta sahip verimli işletmecilik yapan firmaların sayısının arttırılması,
- Hizmetin vatandaşın ayağına götürülmesi düşüncesinden hareketle, karayolu taşımacılık faaliyetleri ile ilgili bir kısım yetkilerin olabildiğince yerel sektör kuruluşları ile yerel yönetimlere bırakılması,
- Avrupa Birliği müktesebatına uygun olarak mesleki saygınlığa, mesleki yeterlilik ve mali yeterliliğe sahip, hizmet kalite ve standardı ile verimi daha yüksek, düzenli, güvenli, seri, ekonomik ve diğer taşıma modları ile entegre olmuş bir Karayolu Taşımacılık Sektörü,



- Taşımacılıkla ilgili hususlarda güçlü, yetkili, yeterli ve denetleyen-yönlendiren, taşımacılık alanında vizyon sahibi bir kamu otoritesinin oluşturulması, hedeflenmiştir.

Bu hedeflerin gerçekleştirilmesiyle dünya standartlarında, modern bir mevzuatla düzenlenen, ülke ekonomisinin gereklerine uygun şekilde faaliyet gösteren, güvenli, çevreye duyarlı, rahat, verimli, mali yapısı sağlam ve rekabet gücü yüksek bir Karayolu Taşımacılık Sektörü oluşturulacaktır.

Bu Yönetmeliğin yürürlüğe girdiği 25 Şubat 2004 tarihinden 11 Şubat 2007 tarihine kadar Yönetmelik kapsamında faaliyette bulunan gerçek ve tüzel kişilere, değişik türde toplam 263.946 adet yetki belgesi verilmiştir.

K türü yetki belgelerinin mahallinde verilmesini teminen TOBB ile 21 Eylül 2005 tarihinde bir protokol imzalanmış ve yetkilendirilen 41 Ticaret/Ticaret ve Sanayi Odasınca K türü yetki belgelerinin verilmesine devam edilmektedir.

Karayolu Taşımacılık Faaliyetleri Mesleki Yeterlilik Yönetmeliği

- Karayolu Taşıma Kanununda da yer alan ve Avrupa Birliği müktesebatının üç temel kriterinden birisi olan Mesleki Yeterlilik bu yönetmelikle düzenlenmiştir.
- Sektöre yeni girecek olanlara AB normlarında bir mesleki yeterlilik eğitimi alma şartı getirilmiştir.
- Sektörün mevcut yapısı gözetilerek halen bu sektörde faaliyette bulunanlara ise muafiyet hakkı tanınmıştır.
- Bu alanda eğitim vermek üzere 2'si Üniversite, 1'i KKK Ulaştırma Okulu ve Eğitim Merkezi Komutanlığı, 13'ü sektör kuruluşu olmak üzere toplam 16 adet kuruma Mesleki Yeterlilik Eğitimi Yetki Belgesi verilmiştir.
- Eğitimden ve sınavdan muaf olarak Mesleki Yeterlilik Belgesi alacak olanların başvurularının değerlendirilmesi, belgelerinin düzenlenmesi ve ilgililere teslimi konusunda Gazi Üniversitesi ile 23 Aralık 2005 tarihinde bir protokol imzalanmıştır.
- Bakanlığımızca yetkilendirilen kurumlarda eğitim alanlar için ilk sınav 28 Aralık 2005 tarihinde, ikinci sınav 11 Haziran 2006, üçüncü sınavda 24 Aralık 2006 tarihinde yapılmıştır.

Ulaştırma Bakanlığı Döner Sermaye İşletmesi Yönetmeliği

- Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde kurulan Ulaştırma Bakanlığı Döner Sermaye İşletmesinin faaliyet alanlarına, gelir kaynaklarına, giderlerine, mali ve idari işlemlerine, işleyişine, denetimine ilişkin usul ve esasları düzenlemek amacıyla hazırlanan Ulaştırma Bakanlığı Döner Sermaye İşletmesi Yönetmeliği yürürlüğe konulmuştur.
- Uluslararası taşıma yaparken savaş, iç savaş ve terör olayları nedeniyle saldırıya uğrayıp hayatını kaybeden kamyon şoförlerinin yakınlarına 40.000 YTL'ye kadar ödeme yapılması kararlaştırılmış ve bugüne kadar 59 aileye toplam 2.230.000 YTL ödeme yapılmıştır.
- Oluşturulan bu yeni kamu kaynağı yardımı ile daha etkin bir ulaştırma politikası takip edilerek ulaştırma modları arasında denge sağlanmaya çalışılacaktır.
- Karayolu taşıma filosunu yenilemek amacıyla ilgili mevzuatın öngördüğü yaşın üzerindeki eski model taşıtların piyasadan toplanması ve plaka tahdidi uygulanmasına ilişkin bir taslak hazırlanmış, sektör temsilcileri ile ilgili kurumların görüşleri alınmış olup, bu konudaki çalışmalar devam etmektedir.

*Karayolu
taşımacılığında
AB
standartlarında;*

- *Mesleki
saygınlık*
- *Mesleki
yeterlilik*
- *Mali
yeterlilik*

Araç Muayene İstasyonlarının Açılması, İşletilmesi ve Araç Muayenesi Hakkında Yönetmelik

- Karayolunda seyreden motorlu ve motorsuz araçların teknik muayenelerini daha etkin ve sağlıklı bir şekilde yapmak, karayolu trafik güvenliğini sağlamak amacıyla hazırlanan Araç Muayene İstasyonlarının Açılması, İşletilmesi ve Araç Muayenesi Hakkında Yönetmelik yürürlüğe konulmuştur.
- Bu konudaki özelleştirme süreci tamamlanmış ve Hazineye 613 milyon Dolar özelleştirme geliri elde etme imkanı sağlanmıştır. İhale kararı Rekabet Kurulu ve Özelleştirme Kurulu tarafından onaylanmıştır.

Kamu Kurum ve Kuruluşları Personel Servis Hizmet Yönetmeliği

- Kamu kurum ve kuruluşlarının personel servis hizmetlerinin düzenli ve güvenli hale getirilmesi, taşıma yapacak kamu kurum ve kuruluşları ile gerçek ve özel hukuk tüzel kişilerinin yeterlilik ve çalışma şartları ile kullanılacak taşıtların niteliklerini belirlemek amacıyla hazırlanan Kamu Kurum ve Kuruluşları Personel Servis Hizmet Yönetmeliği yürürlüğe konulmuştur.

Kara Taşımacılığı Otomasyon Sistemi

- Bakanlığımız hizmetlerinde kullanılmak üzere başlatılan, Kara Taşımacılığı Otomasyon Sistemi projesi 2006 yılı başı itibarıyla tamamlanmış ve sistem işletmeye açılmıştır. Bakanlığımız, Bölge Müdürlükleri ve yetkilendirilmiş Odalar veri girişlerini bu sistem üzerinden yapmaktadırlar.
- Kara Taşımacılığı Otomasyon Sisteminin daha etkin ve verimli olarak kullanılmasını teminen Bakanlığımız ve Bölge Müdürlüklerimiz personeline, Antalya Eğitim ve Dinlenme Tesislerinde, eğitim verilmiştir. Gelişen ve değişen ihtiyaçlara göre periyodik olarak bu eğitimlere devam edilecektir.

Karayolunda Seyreden Araçların Ağırlık ve Boyut Kontrolleri

- 10 Mayıs 2006 tarih ve 26164 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren 5495 sayılı “Karayolları Trafik Kanununda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun” ile karayolunda seyreden araçların ağırlık ve boyut kontrollerini yapmak veya yaptırmak yetki ve görevi Bakanlığımıza verilmiş olup, bu konuda çalışmalar devam etmektedir.

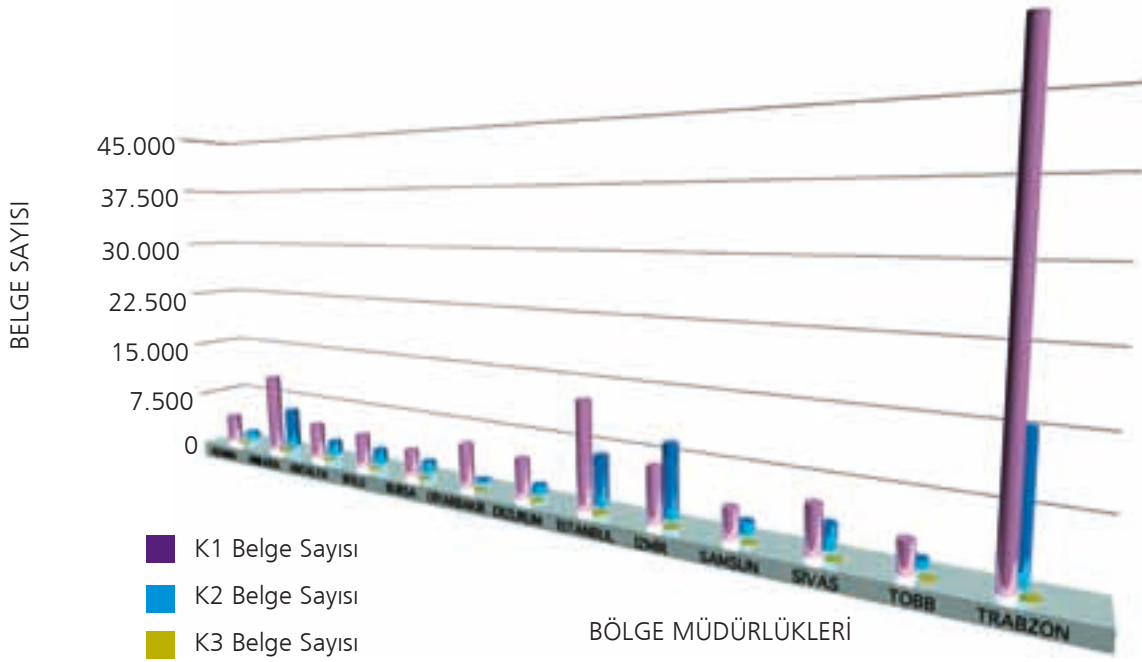




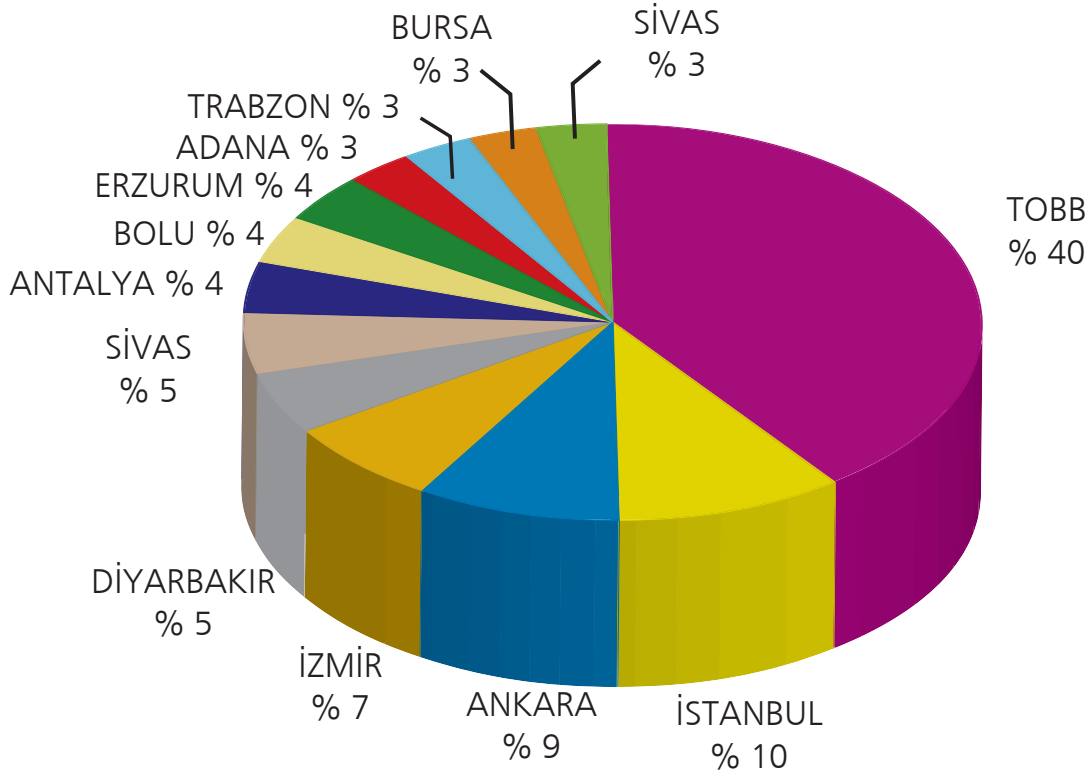
Bakanlığımız, Ulaştırma Bölge Müdürlükleri ve TOBB tarafından yetkilendirilen odalar tarafından verilen belge sayılarına ilişkin istatistikler

BELGE TÜRÜ	BELGE TANIMI	BELGE ÜCRETİ (1000 YTL)	VERİLEN BELGE SAYISI
A1	Otomobil ile şehirlerarası yolcu taşımacılığı	10.780	16
A2	Otomobil ile uluslararası yolcu taşımacılığı	16.170	76
A3	Oto kiralama işletmeciliği	21.560	5
A TÜRÜ TOPLAM			97
B1	Otobüs ile Uluslararası Tarifeli Yolcu Taşımacılığı	43.120	86
B2	Otobüs ile Uluslararası Tarifersiz Yolcu Taşımacılığı	21.560	89
B3	Otobüs ile Uluslararası Kendi Pers.Taşıma	5.390	
B TÜRÜ TOPLAM			175
C1	Kendi iştigali ile ilgili Uluslararası ve Yurtiçi Eşya T	5.390	71
C2	Uluslararası ve Yurtiçi Ticari Eşya Taşımacılığı	43.120	1.385
C3	Uluslararası ve Yurtiçi Ev/Büro Eşyası Taşımacılığı	10.780	12
C TÜRÜ TOPLAM			1.468
D1	Otobüs ile Şehirlerarası Tarifeli Yolcu Taşımacılığı	32.340	434
D2	Otobüs ile Şehirlerarası Tarifersiz Yolcu Taşımacılığı	16.170	480
D3	Otobüs ile Şehirlerarası Kendi Pers. Taş.	5.390	22
D TÜRÜ TOPLAM			936
E1	Kamu Kuruluşları Ticari Yolcu ve Eşya Taşımaları	21.560	1
E TÜRÜ TOPLAM			1
F1	Yurtiçi Yolcu Taşıma Acenteliği	4.312	1.792
F2	Uluslararası Yolcu Taşıma Acenteliği	6.468	40
F TÜRÜ TOPLAM			1.832
G1	Yurtiçi Eşya Taşıma Acenteliği	4.132	192
G2	Uluslararası ve Yurtiçi Eşya Taşıma Acenteliği	6.468	237
G3	Yurtiçi Kargo Acenteliği	4.132	849
G4	Uluslararası ve Yurtiçi Kargo Acenteliği	6.468	1
G TÜRÜ TOPLAM			1.279
H1	Yurtiçi Eşya Komisyonculuğu	4.312	1.086
H2	Uluslararası ve Yurtiçi Eşya Komisyonculuğu	6.468	62
H TÜRÜ TOPLAM			1.148
L1	Yurtiçi Lojistik İşletmeciliği	107.800	151
L2	Uluslararası ve Yurtiçi Lojistik İşletmeciliği	215.600	30
L TÜRÜ TOPLAM			181
M1	İl İçi Kargo İşletmeciliği	10.780	14
M2	Yurtiçi Kargo İşletmeciliği	161.700	18
M3	Uluslararası ve Yurtiçi Kargo İşletmeciliği	215.600	1
M TÜRÜ TOPLAM			33
N1	İl İçi Nakliyat Ambarı İşletmeciliği	2.156	100
N2	Yurtiçi Nakliyat Ambarı İşletmeciliği	21.560	221
N TÜRÜ TOPLAM			321
P1	İliçi Dağıtıcılık/Kuryecilik	10.780	102
P2	Yurtiçi Dağıtıcılık/Kuryecilik	161.700	16
P TÜRÜ TOPLAM			118
R1	Yurtiçi Taşıma İşl. Organizatörlüğü	161.700	994
R2	Uluslararası ve Yurtiçi Taşıma İşl. Organizatörlüğü	215.600	155
R TÜRÜ TOPLAM			1.149
T1	B.Şehir Beld. Sin. İçinde Yolcu Term. İşletmeciliği	1.078	31
T2	B.Şehir Beld. Sin. Dışında Yolcu Term. İş.	1.078	214
T3	Eşya Terminali İşletmeciliği	1.078	6
T TÜRÜ TOPLAM			251
TOPLAM			8.938
K1	Yurtiçi Ticari Eşya Taşımacılığı	10.780	162.788
K2	Kendi iştigali ile ilgili Yurtiçi Eşya Taşıma	5.390	91.365
K3	Yurtiçi Ticari Ev/Büro Eşyası Taşımacılığı	5.390	804
K TÜRÜ TOPLAM			254.957
GENEL TOPLAM			263.946

ŞEHİRLERARASI EŞYA TAŞIMACILIĞI YAPAN FİRMALARA AİT BELGELERİN BÖLGE MÜDÜRLÜKLERİNE GÖRE DAĞILIMI (28 NİSAN 2006)

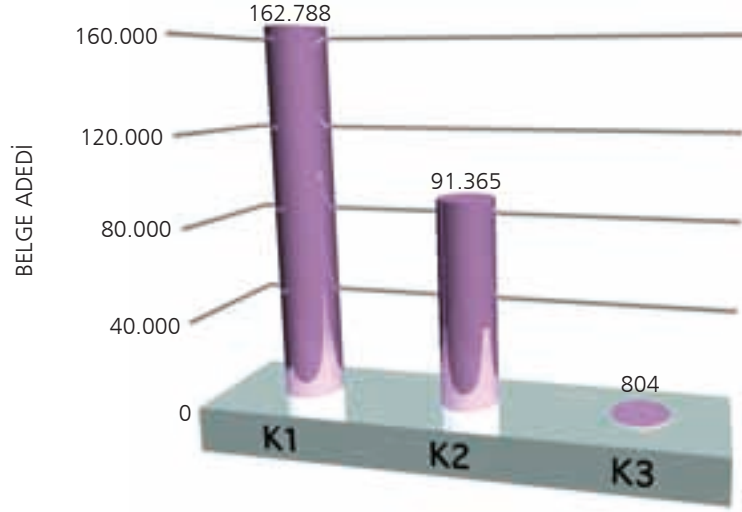


ŞEHİRİÇİ YÜK TAŞIMACILIĞI YAPMAK ÜZERE ALINAN BELGELERİN DAĞILIMI (MAYIS 2006)

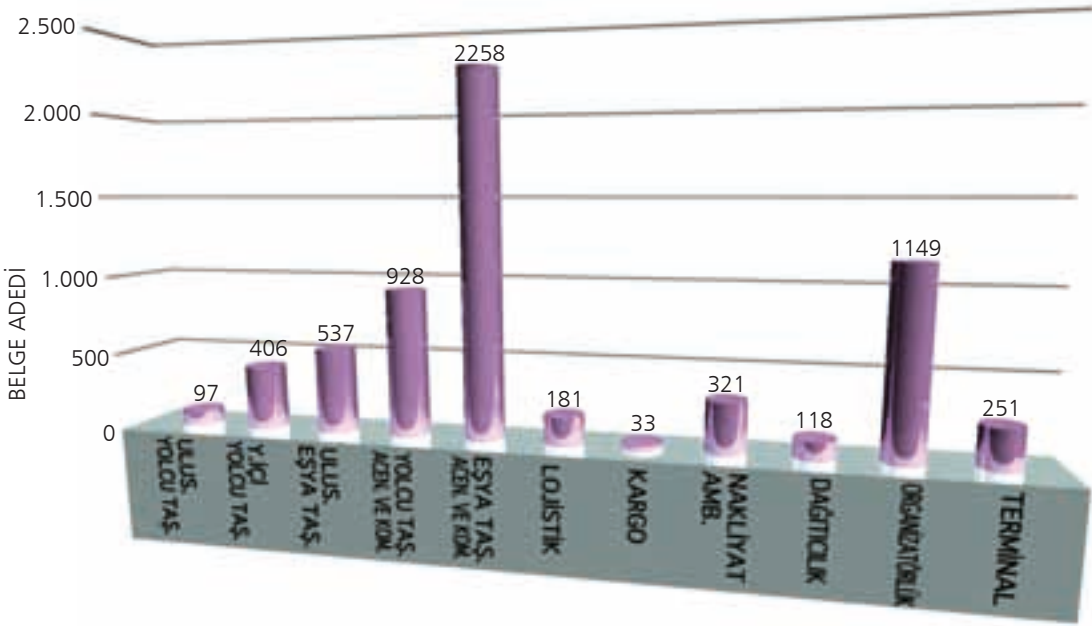




KYT SONRASI VERİLEN LİSANSLI YURTİÇİ EŞYA TAŞIMACILIĞI YAPAN FİRMA SAYISI

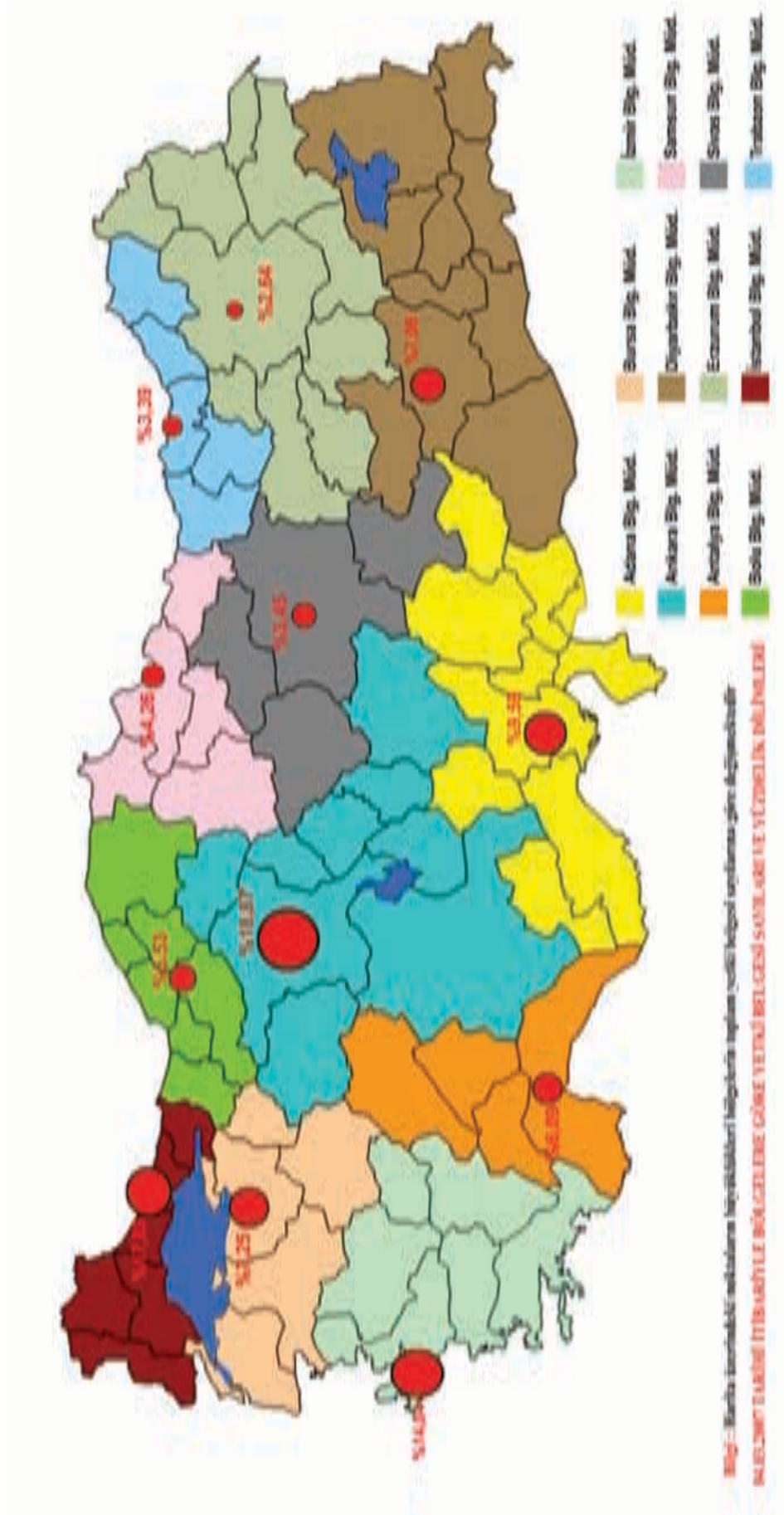


KYT SONRASI VERİLEN YENİ YETKİ BELGESİ SAYILARI



KARAYOLU TAŞIMA YÖNETMELİĞİ (KTY) ÖNCESİ VE KTY SONRASI LİSANSLI FİRMA SAYISI KARŞILAŞTIRMALARI

	ULUS. YOLCU TAŞ.	Y.İÇİ YOLCU TAŞ.	ULUS. EŞYA TAŞ.	YOLCU TAŞ. ACEN. VE KOM.	EŞYA TAŞ. ACEN. VE KOM.	DİĞER Y.İÇİ TAŞ.	DİĞER ULUS. TAŞ.	TERMINAL İŞL.	TOPLAM
KTY ÖNCESİ	176	566	1.156	1.402	875	0	0	0	4.175
KTY SONRASI	251	952	1.468	1.832	2.427	256.573	186	251	263.940





İLETİŞİM SEKTÖRÜ

HABERLEŞME GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
PTT GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
TÜRKSAT UYDU HABERLEŞME VE KABLO TV İŞLETME A.Ş.
TELEKOMÜNİKASYON KURUMU



HGM HABERLEŞME GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

Bütün sektörlerde altyapı niteliği taşıyan iletişim altyapısının geliştirilmesi ve modern iletişim hizmetlerinin toplumun bütün faaliyet alanlarında yaygın şekilde kullanılabilmesi için, mevcut haberleşme mevzuatımızın ve kurumsal yapılanmanın söz konusu gelişmeyi destekleyici şekilde yeniden düzenlenmesi ve gelişmeyi sınırlayıcı niteliklerden arındırılması yönünde genel müdürlüğümüzce çalışmalar sürdürülmektedir.

Bu çalışmaların temel amacı, iletişim sektörünün tedricen ve nihai olarak tamamen rekabete açılması, sektörde yerli ve yabancı özel sermayeye yatırım imkanı tanınması, özendirilmesi ve cesaretlendirilmesi, rekabet ortamının oluşturulması ve bu alanda devletin yatırım yükünün azaltılmasıdır.

TELEKOMÜNİKASYON SEKTÖRÜNDE SERBESTLEŞME

Telekomünikasyon sektörünün rekabete açılması ve liberalizasyon süreci GSM 900 mobil telefon gelir paylaşımı sözleşmelerinin lisansa dönüştürülmesi ve GSM 1800 mobil telefon lisans ihalesi ile başlatılmıştır.

01.01.2004 tarihi itibarı ile de TTAŞ'ın tekel hakkı kaldırılarak tam liberalizasyona geçilmiştir.

Türk Telekom'un tüm tekel haklarının sona ermesiyle birlikte, telekomünikasyon sektörü 1.1.2004 tarihinde yeni bir döneme girmiş, bu tarihten sonra, sektörde sağlıklı bir rekabet ortamı oluşturulmuş, ülkenin kalkınması için olduğu kadar, uzun vadede sektördeki rekabetin ve beklenen büyümenin sürdürülebilirliği sağlanmıştır. Kullanıcı haklarının korunup geliştirilmesi ile ülke kaynaklarının etkin ve verimli kullanılması için büyük önem arz etmektedir.

Serbestleşmenin temel amaç ve öncelikleri esas olarak kullanıcılar ve sektörün yapısı açısından iki ana grupta değerlendirilmelidir.

Kullanıcılar Açısından Temel Amaç ve Öncelikler

Kullanıcılar açısından temel amaç ve öncelikler hizmetin yaygınlığı: Temel telekomünikasyon hizmetlerinin herkese eşit bir şekilde verilebilir olması.

Kullanımın yaygınlığı: Kullanıcıların, yeni hizmetler de dahil olacak şekilde, her türlü hizmetten hızlı ve ucuz bir biçimde faydalanabilmesi.

Çeşitlilik: Rekabet kuralları çerçevesinde kullanıcıların önünde gerek hizmet, gerek teknolojik anlamda alternatiflerin bulunması.

Yenilikçilik: Teknolojik gelişmelerin kullanıcılara etkin bir şekilde ulaşması.

Sektörün Yapısı Açısından Temel Amaç ve Öncelikler

Pazarın büyümesi: Pazarda gerek yatırımların ve gerekse de pazarın toplam hacminin büyümesinin sağlanması

Ülke kalkınmasının desteklenmesi: Lokomotif bir sektör olan telekomünikasyonun sağlık, eğitim, ticaret gibi ekonomik ve sosyal tüm sektörlerin gelişmesini desteklemesi,

Oyuncu sayısının artırılması: Sektördeki faaliyet gösteren oyuncu sayısının çoğaltılması, özel sektör yatırımlarının özendirilmesi ve desteklenmesi,

Devletin yatırım yükünün azaltılması: Hizmetlerin geliştirilmesi, yaygınlaştırılması ve evrensel hizmet yükümlülüğünün karşılanması ile ilgili harcamaların piyasadaki tüm oyuncular tarafından paylaşılması.



TÜRK TELEKOM A.Ş.'NİN ÖZELLEŞTİRİLMESİ

Türk Telekom'un özelleştirme çalışmalarının başladığı 1994 yılından bu yana, yeni teknolojiler çerçevesinde, TTAŞ'nin hizmet portföyü genişletilmiş, hukuki yapıdaki değişim çerçevesinde statüsü değiştirilerek sektör kısmen rekabete açılmış, 4502 sayılı yasa ile tekelin 31.12.2003 tarihi itibarıyla sona ereceği hükme bağlanmış ve sektör de liberalleşme 01.01.2004 tarihi itibarı ile başlamıştır.

Mayıs 2001'de yürürlüğe giren 4673 sayılı kanun ile, hisse değerlerinin tespit edilmesi hükme bağlanmış, bu çerçevede yeni değer tespit komisyonu ve ihale komisyonları teşekkül ettirilmiştir. 14.11.2005 tarihinde Türk Telekom'un % 55 oranındaki hissesi Oger Telekomünikasyon A.Ş.'ne geriye kalan % 45 oranındaki hisse Kamuda kalmak üzere özelleştirilmesi tamamlanmıştır.

YENİ ELEKTRONİK HABERLEŞME KANUNU TASLAĞININ HAZIRLANMASI

"Telekomünikasyon alanında değişik kanunlarla düzenlenen mevzuatın toparlanması, dağınıklığın giderilmesi, sektörde liberalleşmenin hızlandırılması ve AB müktesebatına uyumlu lisans, ara bağlantı, evrensel hizmet ve numaralandırma düzenlemelerini gerçekleştirmek amacıyla, sektörü bütünüyle düzenleyen tek bir kanun çıkarılması" hususundaki çalışmalar Bakanlığımız Koordinatörlüğünde başlatılmış ve bu çalışmalarda Avrupa Birliği müktesebatı da dikkate alınarak "Elektronik Haberleşme Kanunu Tasarısı Taslağı" adıyla hazırlanmıştır.

Söz konusu Taslak 08.03.2005 tarihinde Başbakanlığa gönderilmiş, Başbakanlık Kanun Taslağını yasallaşmak üzere TBMM'ne göndermiştir. Bu Kanun Tasarısı yasallaşmak üzere TBMM Genel Kurul gündeminde bulunmaktadır.

EVRENSEL HİZMETİN YÜRÜTÜLMESİ İLGİLİ KANUNUN ÇIKARILMASI

Türk Telekom'un özelleştirilmesinden sonra "asgari hizmet" yükümlülüğü sona ereceğinden, bu alanda doğacak boşluğun giderilmesi amacıyla "Evrensel Hizmetlerin Sağlanması ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Tasarısı" hazırlanmış, tasarı 25.06.2005 tarihli 25856 sayılı Resmi Gazetede 5369 Kanun Numarası ile yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.

Bu Kanunun amacı; Kamu hizmeti niteliğini haiz, ancak işletmeciler tarafından karşılanmasında mali güçlük bulunan evrensel hizmetlerin sağlanması, yürütülmesi ve elektronik haberleşme sektöründe evrensel hizmet yükümlülüğünün yerine getirilmesine ilişkin usul ve esasları belirlemektir.

EVRENSEL HİZMETİN YÜRÜTÜLMESİ ÇALIŞMALARI

a) İletişimle ilgili düşük gelirli, özürsüzler ve sosyal desteğe ihtiyacı olan gruplara indirimler uygulanarak 106 milyon YTL. lik destek sağlanacaktır.

Bu gruplarda hedef kitle; özürsüz grubu, 65 yaş ve üzeri yaşlılar ile emekli, dul, yetim, şehit ve gaziler olarak planlanmıştır.

Bunlara verilen ses ve internet hizmetlerinin tarifelerinde indirim yapılması planlanmaktadır.

b) Alt yapısı olmayan 1344 adet köye ses ve internet bağlantısı yapılacaktır.

c) Bilgi ve iletişim teknolojilerinin yaygınlaştırılması amacıyla, Milli Eğitim Bakanlığına bağlı 17.000 okula internet erişimi ve kullanım ücreti için 115 milyon YTL destek sağlanacaktır. Ayrıca 1500 adet okula bilgi ve iletişim teknolojileri sınıfı oluşturulması için



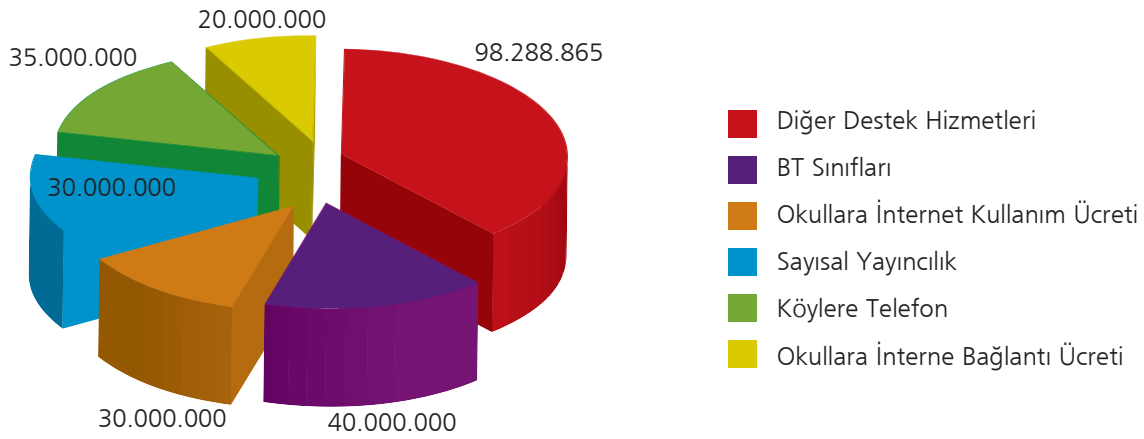
*Türk Telekom
özelleştirildi,
haberleşmede
tekel dönemi
kapandı*

ihtiyaç duyulan araç, gereç, yazılım ve benzeri donanımların alınması planlanmıştır.

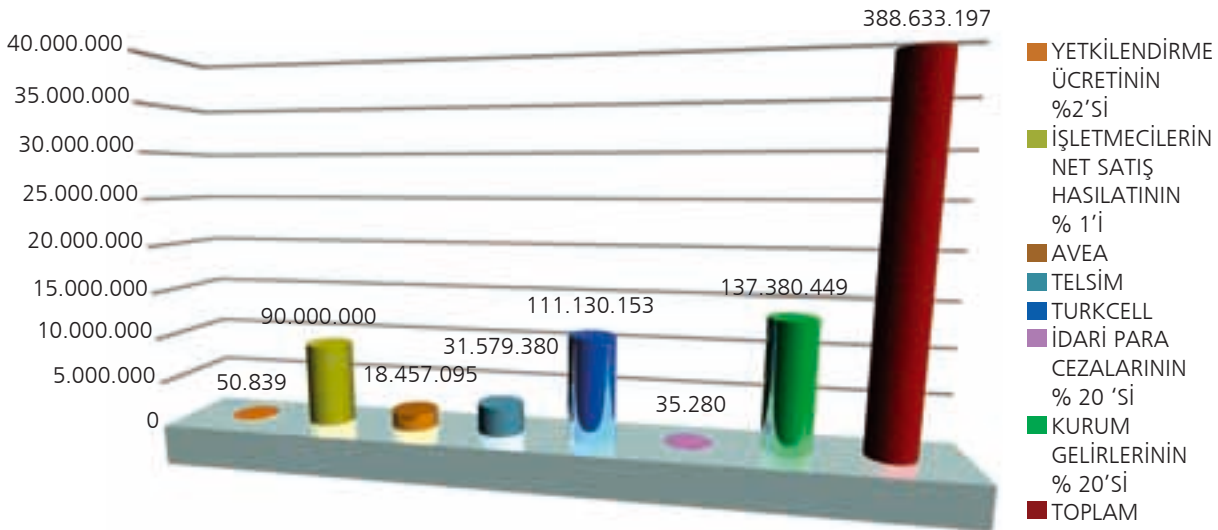
d) Halk Eğitim Merkezleri, Mesleki Eğitim Merkezleri ve kütüphanelere de Kamu İnternet Erişim Merkezleri oluşturularak bilgisayar kullanımının yaygınlaştırılması sağlanacaktır.

e) 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 hizmetlerin, Evrensel Hizmet kapsamına dahil edilmesi 05.04.2006 tarih ve 10318 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile kararlaştırılmıştır.

f) Evrensel Hizmet gelirlerinin tahsili ve giderlerinin yapılmasına ilişkin usul ve esaslar hakkında yönetmelik hazırlanarak 29.06.2006 tarihi itibarıyla yürürlüğe girmiştir.



Evrensel Hizmet Gelirleri Harcama Kalemleri



Evrensel Hizmet Gelirleri 2006 Yılı Tahminlerinin Şematik Dağılımı



ANKESÖR ÇEŞİTLERİ



POSTA SEKTÖRÜNÜN YENİDEN DÜZENLENMESİ ÇALIŞMALARI

Ulusal programda yer alan ve Genel Müdürlüğümüz koordinatörlüğünde yürütülmekte olan, "Posta Hizmetlerinin Düzenlenmesi ve Posta Düzenleme Kurulunun Kurulması Hakkında Kanun Tasarısı" ile "Posta ve Telgraf Teşkilatı İşletmesi Genel Müdürlüğünün Teşkilat ve Görevlerine İlişkin Kanun Tasarısı Taslağı" üzerindeki çalışmalar da sürdürülmektedir.

HABERLEŞME YÜKSEK KURULU

Bakanlığımızın da üyesi olduğu ve 4502 Sayılı Kanun gereğince Haberleşme Genel Müdürlüğü'nün sekreteryaya görevini yürüttüğü Haberleşme Yüksek Kurulu, yılda iki defa toplanarak milli güvenliği ilgilendiren konularla ilgili direktif organı olarak faaliyetini sürdürmektedir. Kurulun üyesi olan Ulaştırma Bakanı ile birlikte HGM de anılan toplantılara katılmakta ve Bakanlığımızla ilgili konuların görüşülmesinde yardımcı olmaktadır.

SAYISAL YAYINCILIK

Sayısal yayıncılık: Görüntü ve sesin sayısala dönüştürülmesi ve sıkıştırma teknikleri kullanılarak sayısal yöntemle modüle edilip yayınlanması olarak tanımlanabilir.

Haberleşme Yüksek Kurulunun 29 Mart 2005 tarihinde aldığı kararla; Ülkemizde radyo ve televizyon yayıncılığında, 2005 yılından 2014 yılına kadar kademeli olarak, karasal sayısal vericiler üzerinden sayısal yayıncılığa geçilmesine karar verilmiştir.

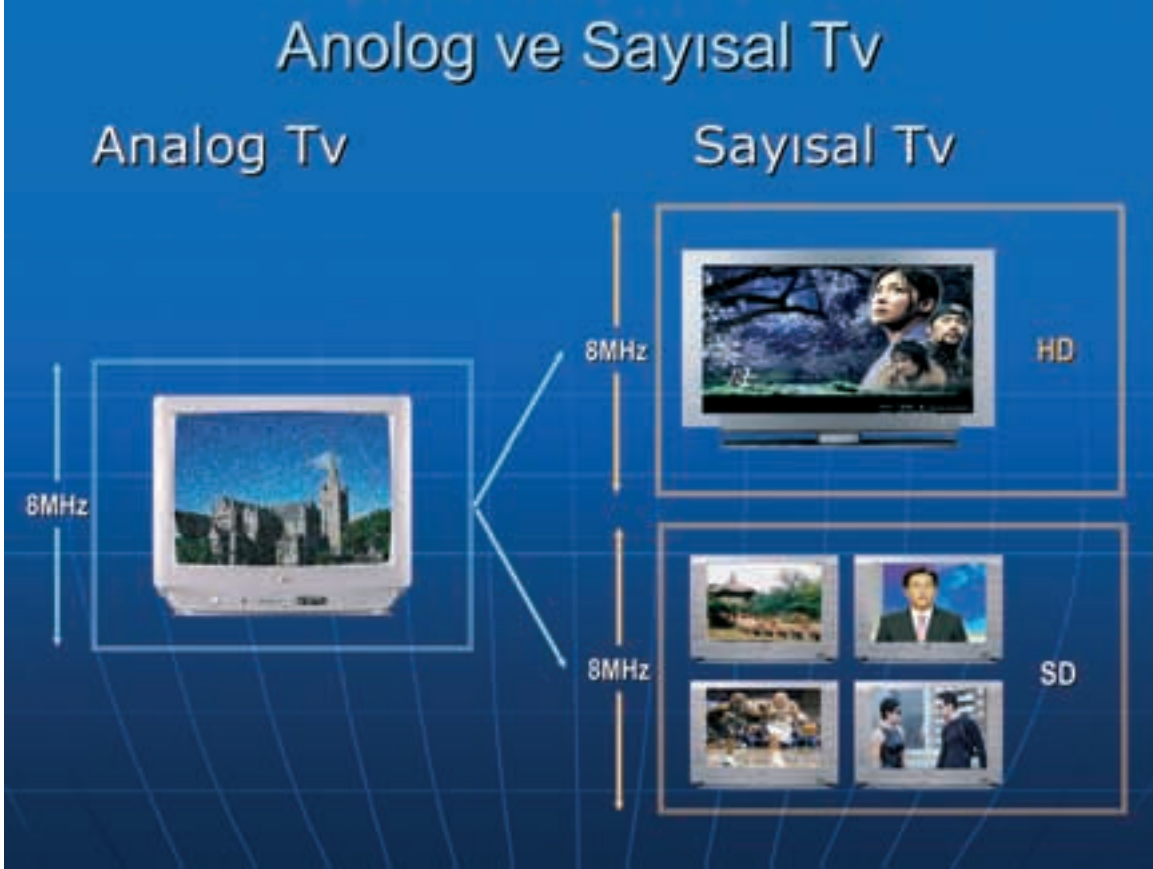
Bu kapsamda 03 Şubat 2006 tarihinde İstanbul'da sayısal yayıncılığa geçiş ile ilgili deneme yayınına başlanılmıştır.

Sayısal yayında; Görüntü çözünürlüğü ve ses kalitesi yükselmekte, izleyicilere daha çok program kanalı sunulmaktadır, analog yayına göre de daha az güçle daha fazla kapsama alanı sağlanmaktadır.

Karasal-Sayısal TV yayıncılığına geçiş; tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de 3 aşamalı olarak planlanmaktadır.

Birinci Aşama 2004-2006	Pilot uygulamaların yapılacağı dönem • TRT Deneme yayını başlangıcı. • İstanbul, Ankara, İzmir ve talebin oluşacağı iller.
İkinci Aşama 2007-2014	Eş - zamanlı yayın (simulcast) denilen hem analog yayınların devam ettiği, hem de sayısal yayınların olacağı ve yaygınlaşacağı dönem
Üçüncü Aşama Analog Bitiş: 2014	Karasal analog yayınların tamamen sona erdiği ve tüm karasal yayınların sayısal vericilerle yapıldığı dönem.

Karasal Sayısal Yayınclığın, farklı yayın ortamları ve teknolojiler kullanılarak yapılan yayınclığın, (DVB-T, DVB-S, DCB-C) karasal sayısal vericiler üzerinden ülkemizdeki yerleşim alanlarının tamamını kapsayacak şekilde sunulmasına yönelik hizmetlerin 5369 Sayılı Evrensel Hizmetin Sağlanması ile ilgili kanun kapsamına dahil edilmesi Bakanlar Kurulunun 05.04.2006 Tarih ve 2006/10318 sayılı kararı ile sağlanmıştır.



Karasal sayısal tv verici şebekesi ve altyapısı, aynı zamanda yakınsama olgusu ile birlikte günümüzde geniş bantlı haberleşme teknolojileri ve hizmetleri için etkin ve ucuz bir altyapı oluşturmaktadır.

Bu husus Avrupa Birliği tarafından da değerlendirilerek, üye ülkelerin karasal sayısal yayınclığa geçişi tavsiye edilmekte ve karasal sayısal tv yayınclığına geçiş politikalarını süratle kesinleştirmesi istenmektedir. Halen Avrupa ülkeleri arasında karasal sayısal tv yayın frekanslarının paylaşımı ve sınır bölgelerindeki koordinasyonunun sağlanması için konferans çalışmaları sürdürülmekte ve bu konferansın sonuçlanması durumunda geçiş için önemli bir ivme kazanılmış olacaktır.

Ülkemizde hizmet sunan analog vericiler ekonomik ömürlerini tamamlamak üzere olduklarından işletme ve bakım yönünden yedeklerinin temini ve enerji tüketimi kapsamında ülke (mali) kaynaklarının faydalı ve verimli değerlendirilmesine olumsuz yönde etki yapmaktadır.

Ülkemizde ekonomik büyümenin gerçekleşmesi, kalkınma hedeflerine ulaşılması, bilgi, görsel ve iletişim teknolojilerinin yaygınlaştırılmasıyla hız kazanacaktır. Kamu yararı ön plana alınarak sayısal yayınclığın başlatılması ve etkin bir şekilde ülke genelinde yaygınlaştırılması, diğer yayın teknolojilerinin sunduğu hizmetlerden faydalanılması, bilgi toplumu oluşumuna ekonomik ve sosyal alanda ülkemizin gelişmesine katkı sağlayacaktır.

Karasal vericilerden sayısal yayınclığa geçiş politikası kapsamında geçişin, TRT Genel Müdürlüğü tarafından yerine getirilmesi amacıyla proje bedeli olan 11.000.000 YTL TRT Genel Müdürlüğüne aktarılmıştır.



ANALOG VE SAYISAL YAYINCILIKTA İZLENME KALİTESİNİN KARŞILAŖTIRILMASI



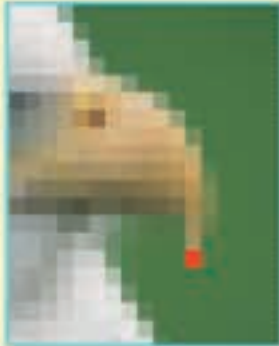
ANALOG YAYIN



SAYISAL YAYIN

SAYISAL TV DE KONSEPT (Resim kalitesi)

PIXEL (ANALOG)



SD (Standard Definition)
(SAYISAL)



HD (High Definition)
(SAYISAL)



3G VE TEKNOLOJİSİ

3G, yeni haberleşme konsepti olarak değerlendirilen 3. nesil ifadesinin kısaltılmasıdır. 3G teknolojisi bugünkü teknolojiden daha hızlı ve kaliteli mobil haberleşme sistemini oluşturmaktadır.

3G haberleşme sisteminde, her bir arama küçük veri paketlerine bölünür. Bu paketlerin her biri, hangi aramaya ait olduğu işaretini taşır. Böylece 3G networklerinin resim, video gibi daha büyük daha büyük dosyaları daha hızlı bir şekilde aktarması mümkün hale gelebilecektir.

Hız ve kapasite olarak bu teknoloji cihazlarının kullanılması mevcut cihazlardan daha yüksektir. Bu hızlar telefon çağrıları dışında, faks, e-mail ve büyük dosya aktarımlarını hızlandırmakta, web taramak, yazılım, müzik veya görüntü dosyaları indirmekte, ayrıca video konferansta sağlamaktadır.

3G şebekeleri üzerinden ses hizmeti sunulacak olsa da esas ağırlığının hızlı ve zengin içerikli veri uygulamaları olacağı düşünülmektedir.

3G şebekelerinin faaliyete geçmesi ve genişbant erişim imkanlarının artmasının;

- İnternet kullanımının yaygınlaşmasına katkı sağlayacağı,
- Bilgi toplumuna geçişte önemli bir etken olacağı,
- Özellikle yazılım alanında yerli firmalara önemli fırsatlar yaratılabileceği,
- Uzaktan eğitim, m-kütüphane, internet üzerinden bilimsel laboratuarlara erişim, internet üzerinden dil eğitimi gibi uygulamalar ile eğitime katkı sağlanacağı,
- Yaşlı ve engellilerin uzaktan gözetim ve kontrolünde kolaylıklar sağlayacağı,
- m-uygulamalar ile vatandaşlarımızın yaşamının daha da kolaylaşacağı beklenmektedir.

İNTERNET KURULU

1998 yılı içerisinde Türkiye’de internetin altyapıdan başlayarak tüm boyutları ile kısa, orta ve uzun vadeli hedeflerini belirlemek, bu hedeflere erişmek için gerekli stratejik ve taktik ulusal kararların alınması ve uygulanması sürecinde danışmanlık görevini yürütmek, uygulamada gözlenen aksaklıkları belirlemek ve giderilmesi için öneriler oluşturmak, konu ile ilgili birimler arasında eşgüdüm sağlamak, gelişme, yaygınlaştırma hizmet üretimi konularında düzenleyici öneriler oluşturmak ve uluslararası gelişmeleri yakından izleyerek ülke çıkarlarını korumak amacıyla Bakanlığımız tarafından sadece danışmanlık hizmeti vermek üzere icrai yetkisi bulunmayan “internet kurulu” teşkil edilmiş olup, çalışmalarına devam etmektedir.

ULUSLARARASI KURULUŞLAR İLE İLGİLİ İLİŞKİLER

ITU- ULUSLARARASI TELEKOMÜNİKASYON BİRLİĞİ (INTERNATIONAL TELECOMMUNICATION UNION)

Uluslararası Telekomünikasyon Birliği (ITU), Birleşmiş Milletlere bağlı olarak telekomünikasyon alanında faaliyet gösteren devletlerarası hukuk tüzel kişiliğine sahip bir uzmanlık kuruluşudur. Çalışma gruplarına Genel Müdürlüğümüzden katılım sağlanmaktadır.

NATO / CCPC SİVİL HABERLEŞME PLANLAMA KOMİTESİ

NATO üyesi olan ülkemizin savaşta ve barışta olmak üzere üzerine düşen görevler çerçevesinde Sivil Olağanüstü Hal Planlaması gereğince yılda iki kez yapılan CCPC(Civil Communication Planning Committee) Sivil Haberleşme Planlama Komitesi çalışmalarına katılım sağlanmaktadır.



PTT GENEL MÜDÜRLÜĞÜ



YARIŖMAYA KATILAN 98 KAMU KURUMU İÇİNDE KAMU KAYNAKLARINI EN ETKİN KULLANMADA BİRİNCİLİK ÖDÜLÜNÜ ALAN KURUM PTT OLDU

2004 yılını tüm kamu kesiminde israfın önlenerek kaynakların etkin biçimde kullanımı, dolayısıyla maliyetlerin düşürülmesi anlamında seferberlik yılı olarak ilan eden Başbakanlık, bu proje kapsamında 98 proje arasından birincilik ödülünü PTT Genel Müdürlüğü'ne verdi.

Proje kapsamında ödül alan kurum ve kuruluşlara ödülleri Başbakan Sayın Recep Erdoğan tarafından verildi. Birinciliğe layık görülen PTT Genel Müdürlüğü'nün ödülünü, bugün ulaştığı çağdaş seviyenin mimarı olan PTT eski Genel Müdürü ve halen Ulaştırma Bakanlığı Müsteşarlığı görevini yürüten İbrahim ŖAHİN aldı.

ISO 9001-2000 Kalite Belgesinin Alınması

Genel Müdürlüğün Merkez Teşkilatında başlatılan Toplam Kalite Yönetimi çalışmaları neticesinde Kuruluş, 15.11.2005 tarihinde törenle TSE-ISO-EN 9001-2000 Kalite Belgesini teslim almıştır.

Bu kapsamda;

Vizyonumuz; Kuruluşu uluslararası standartlara kavuşturarak sanayileşmiş ülkelerdeki benzer kuruluşlar seviyesine çıkarmak,

Misyonumuz; PTT hizmetlerini uluslararası standartlara uygun olarak, saygınlık ve güvenilirlik bilinciyle, sektördeki rekabet ve müşteri memnuniyetini ön planda tutarak yürütmek için belirlenen hedefleri, çağdaş teknolojik imkanları kullanarak, stratejik plan ve programlar dahilinde gerçekleştirmek, olarak belirlenmiştir.



PTT'NİN 2002 YILINDAKİ DURUMU

PTT Genel Müdürlüğünü devraldığımız 2002 yılında;

Yatırımlara ağırlık verilmediği, posta hizmetlerinde önemli bir geliştirmenin veya iyileştirmenin yapılmadığı, bu sebeple de;

- Kuruluşun gelişen teknolojiye adapte olamadığı,
- Rekabet imkanını yitirdiği,
- Dünyadaki gelişime entegre olmuş ülkelerde örneği görülen PTT Bank uygulamasına geçilmediği,
- Kayıtlı Posta Maddelerinin otomasyonuna başlanmadığı,
- e- telgraf, interaktif posta çeki gibi elektronik hizmetlerin geliştirilemediği,
- Posta Hatlarının optimize edilmediği,
- Türk Pulculuğunda ve Filateli hizmetlerinde yeniliklere gidilemediği,
- Hızlı para transferi hizmetlerinin geliştirilemediği,
- Yurt içi döviz havalesi yapılamadığı,

Bu çerçevede;

- 1995 yılında 27 işyerinde başlayan PTT Hizmetlerinin Otomasyona Açılması Projesi kapsamında 2002 yılı sonu itibariyle Otomasyona açık iş yeri sayısının 707 olduğu,
- İş birliği yapılan banka sayısının 2 (Garanti Bankası ve Anadolu Finans), kurum ve kuruluş sayısının 7 olduğu,
- İşlem hacminin yıllık 11 Milyar 884 Milyon YTL olduğu,
- İşlem sayılarının yıllık 100 Milyon adet olduğu,
- 36 bin personel ile hizmet verildiği,
- Personelin ancak 1938 adedinin hizmet içi eğitime tabi tutulduğu,
- 2002 yılında Posta Hizmetleri Ücret Tarifesine 4 defa zam yapıldığı,
- Gelirlerin 569 Milyon 315 Bin YTL, giderlerin 558 Milyon 320 Bin YTL olarak gerçekleşmesiyle faaliyet dışı kârın (repo, kambiyo kârı vb.) ancak 10 Milyon 994 Bin YTL olduğu, görülmüştür.

TESPİT EDİLEN EKSİKLİKLERİN GİDERİLMESİNE YÖNELİK ÇALIŞMALAR (KISA-ORTA-UZUN VADE)

Kısa Vadede Gerçekleştirilen Çalışmalar;

Posta hizmetlerinde sürat, güvenlik ve kalitenin artırılması amacıyla, Posta Hatlarının Optimizasyonu,

Klasik araçların yerine şehir trafiğinde manevra kabiliyeti yüksek küçük, pratik araçlara geçişin sağlanması,

Otomasyon gişeleri ve büroların elektronik ve mekanik malzeme ile yenilenmesi, internet erişiminin yaygınlaştırılması, işlem hızlarının artırılarak gişelerdeki kuyruklarının giderilmesi,

Türk Pulculuğunun ve filatelik hizmetlerin yenilenmesi,

Posta hizmetleri malzeme ve teçhizatın modernize edilmesi,

Orta Vadede Gerçekleştirilen Çalışmalar;

İşyerlerinin PTT Bank Konseptine uygun hale getirilmesi,

Kayıtlı Posta Maddeleri Otomasyonuna geçilmesi,

e-Devlet Kapısı projesine entegrasyon çalışmalarının tamamlanması,



Döviz havalesi hizmetlerinde kalite ve hızın artırılması,

Gişe Otomasyonu projesinin yaygınlaştırılması,

PTT Genel Müdürlüğü'nün tahsilat merkezine dönüştürülmesi,

Posta hizmetlerinde vatandaşa yönelik problemlerin çözülmesi ve Kayıtlı gönderilerin takibi amacıyla Call Center Projesinin hayata geçirilmesi.

Uzun Vadede Gerçekleştirilecek Çalışmalar;

Posta İşleme Merkezlerinin Modernizasyonu ve Mekanizasyonu kapsamında, İstanbul Avrupa Yakası Posta İşleme Merkezinde ayırım ve sevk işlemine sürat kazandıracak sistemin kurulması,

PTT işyerlerinde öncelikle kredi kartı ve fatura tahsilatlarına ilişkin gişe uygulamalarının 24 saat kesintisiz ve iş gücü kullanmaksızın gerçekleştirilmesi amacıyla, Gişematik projesinin hayata geçirilmesi,

Hybrid Mail (Karma Posta) projesi ile gönderilerin elektronik ortamda alıcı iline en yakın baskı merkezine aktararak baskısının alınıp alıcısına teslim edilmesi,

Pazar araştırması ve master plan analizlerinin yapılması,

Akıllı Kart uygulamasına geçilmesi,

Yurt içindeki tüm kargoların kontrollü bir şekilde alınıp verilmesi hizmetinin bu alanda faaliyet gösteren tek Kamu Kuruluşu olan PTT Genel Müdürlüğü tarafından yürütülmesi, hedeflenmiştir.

İşte göreve geldiğimiz günden bu yana belirlediğimiz hedefe ulaşmak, teşkilatta hakkı, adaleti ve ahlaki hakim kılmak ve kurumu devlete yük olmayıp üstelik devlete kaynak aktaran bir yapılanmaya kavuşturmak amacıyla, 4 yılı aşkın bir sürede yorucu, yıpratıcı ve o kadar da şerefli bir gayret içerisinde girdik. Bunun neticesinde bu gün geldiğimiz noktada hedefimizi gerçekleştirdiğimiz inancındayız.

Yeni Yönetim – Yeni Atılımlar

Kısa-Orta ve Uzun vadede gelinen noktanın 30 Nisan 2007 tarihi itibarıyla rakamsal ve grafiksel verilerle karşılaştırılması:

- İlk defa PTT Bank Projesi hayata geçirilerek 295 adet PTT Bank ile parasal posta işlem hacmi ve trafikleri yükseltilmiş,
- İlk defa Kayıtlı Posta Otomasyonuna geçilerek klasik posta hizmetleri geliştirilmiş ve 3052 adet işyerine yaygınlaştırılmış,
- İlk defa e-devlet kapısına entegre olabilmek amacıyla on-line hizmetler öne çıkarılmış, e- Telgraf, İnteraktif Posta Çeki hizmetleri uygulamaya konulmuş,
- Posta Hatlarının Optimizasyonu Projesi tamamlanarak yıllardır uygulanan sistem değiştirilerek rantabl hale getirilmiş,
- Türk Pulculuğu ve Filateli hizmetlerine yenilikler getirilerek Kişisel Pul Projesi ilk defa hayata geçirilmiş,
- Yurtiçi Döviz Havalesi, Western Union - Hızlı Para Transferi gibi pek çok yeni hizmet hayata geçirilmiş,
- Otomasyona açık iş yeri sayısı son 4 yılda ilk 7 yıla oranla %332 oranında artışla 3056 adede ulaşmış,
- İşbirliği yapılan kurum ve kuruluş sayısı 2002 yılına göre % 1171 oranında artışla 90 adede ulaşmış, (19 Banka, 16 Belediye, 6 Sosyal Güvenlik Kuruluşu, 22 Telekomünikasyon Kuruluşu, 1 Elektrik İdaresi, 7 Sigorta Kuruluşu ve 19 diğer kurum ve kuruluşlar olmak üzere toplam 90 adet)
- 2002 yılına göre İşlem hacmi %399 oranında artışla 2006 yılı sonunda 59 Milyar 266 Milyon YTL'ye çıkarılmış,

- İşlem sayıları 100 Milyon adetten %85 oranında artışla 2006 yılı sonunda 185 Milyon adede ulaşmış,
- Hizmet yelpazesinin genişlemesi ve işlem trafiğinde seyreden rekor artışa rağmen personel sayısı %17 azalma ile 2006 yılı sonunda 30.000'e düşmüş,
- Hizmet içi eğitim alan personel sayısı % 852 artışla 2006 yılı sonunda 18.458 adede yükselmiş,
- Hiç zam yapılmadan fiyat indirimine gidilmiş,
- 2006 yılı sonunda 1 Milyar 108 Milyon 85 Bin YTL gelir, 905 Milyon 14 Bin YTL gider elde edilerek 203 Milyon 71 Bin YTL kâr sağlanmıştır.

- Klasik ve Parasal Posta hizmetlerine eskiden beri süregelen geleneksel metotlarla devam edilirken, bugün Toplam Kalite Yönetimi Sistemine geçilerek, hizmetlerimize yenilikler getirilmiş, ISO 9001-2000 Kalite Belgesi alınmış, Kişisel Pul Projesi hayata geçirilmiş, kurumsal kimlik çalışmaları tamamlanmış,

- PTT Genel Müdürlüğü 2005 yılında Başbakanlığın 2004/8 Sayılı



Genelgesi kapsamındaki çalışmaları neticesinde 98 Kurum içinde ilk defa kaynakları etkin kullanma ve maliyetleri düşürme alanında birinciliğe layık görülmüş ve Başbakanımızdan ödül almıştır.

Kurumsal Kimlik Çalışmalarının Yapılması ve PTT Bank Konseptine Uygun İş Yeri Modernizasyonu



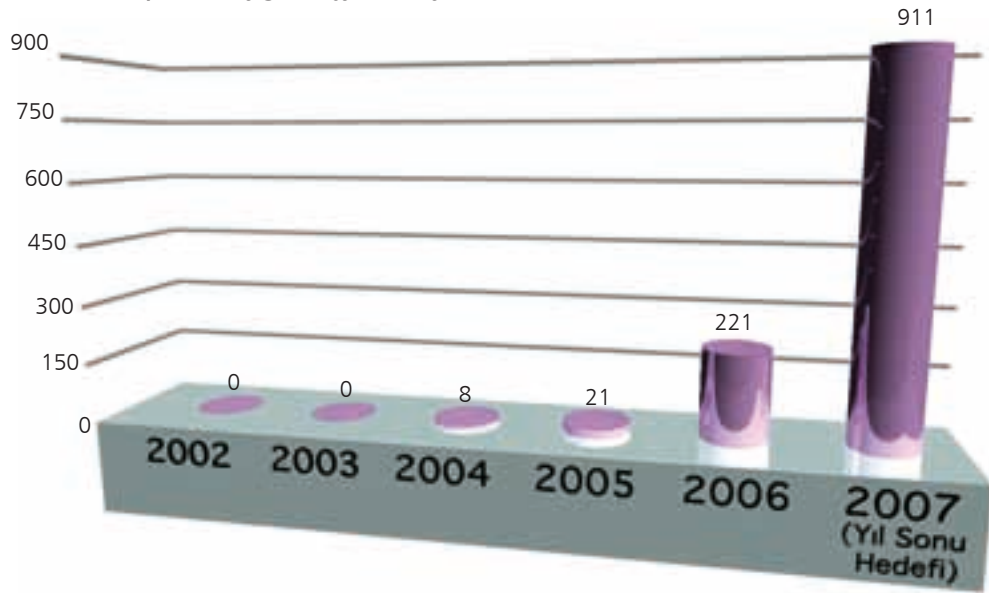
BDDK'ca 04.03.2004 tarihinde PTT Bank tanıtıcı işareti ile çalışmalarımıza izin verilmiş, PTT Bank konsepti dahilinde Kurumsal kimlik çalışmaları yapılarak yeni logomuz tespit edilmiştir. Bu konseptte uygun olarak ülke genelinde yön levhaları değiştirilmiş ve vatandaşlarımızın PTT işyerlerini bulmalarında kolaylık sağlanmıştır.

PTT Bank konseptiyle işyerlerimize çağdaş bir görünüm kazandırılmıştır. Bu kapsamda 2006 yılı sonu itibariyle 221 işyerimiz PTT Bank konseptine uygun olarak yenilenerek hizmete verilmiş olup, 2007 yılı sonu itibariyle bu sayının 911 olması hedeflenmektedir.

PTT
hizmetlerinde
sınır yok;
Dtt Bank
devrede



PTT Bank Kanseptine Uygun İŖyeri Sayısı



Hizmetlerin İyileŖtirilmesine Yönelik ÇalıŖmalar

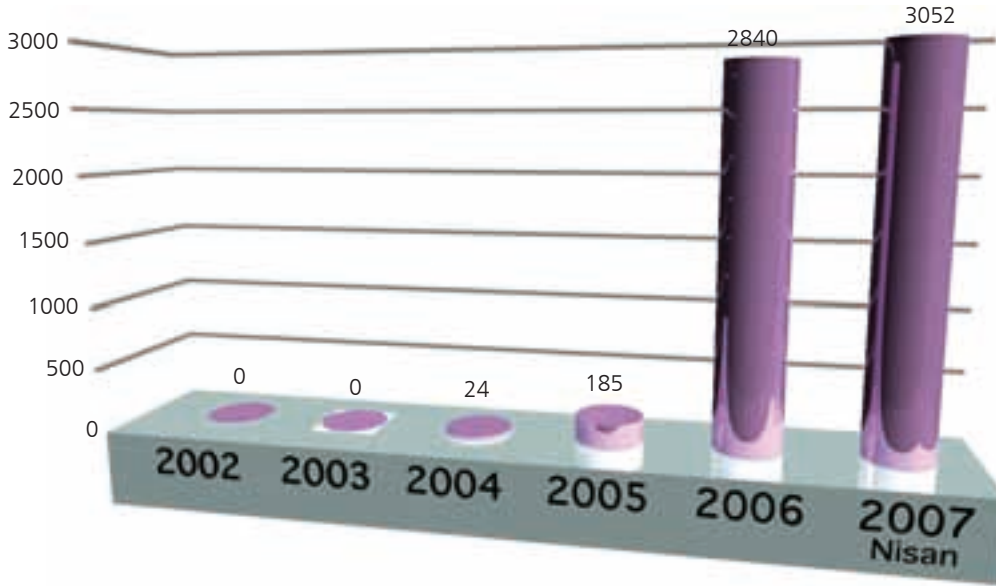
a) 2002-2006 Yılları Arası Klasik Posta Hizmetleri

- Kayıtlı Posta Hizmetleri Otomasyonu



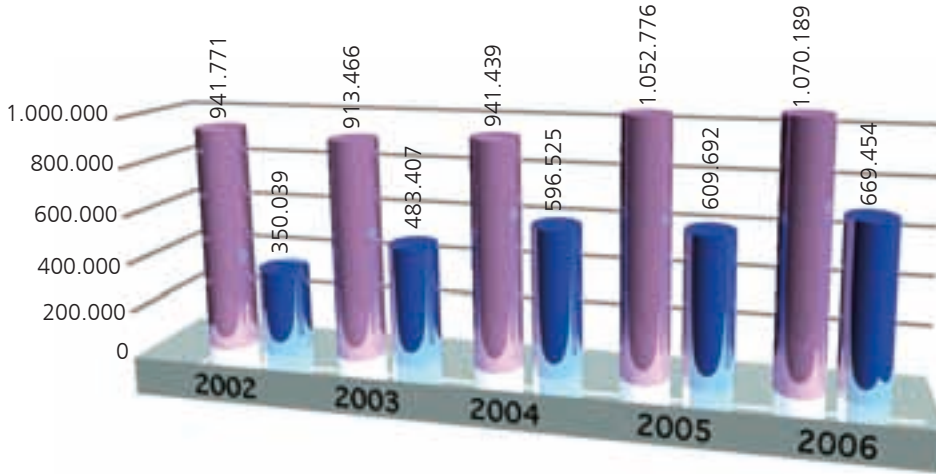
Çağı yakalamak ve geliŖmiŖ posta idarelerinde uygulanan sistemleri ölkemiz postasına adapte edebilmek için 2003 yılında kayıtlı posta hizmetleri otomasyonu projesi çalıŖmalarına baŖlanmış ilk defa 2004 yılında 24 merkezde pilot uygulamaya geçilmiŖtir.

2005 yılında APG, Koli, Tebligat ve Taahhütlü gönderilerin kabul, sevk ve teslim aŖamalarının otomasyon sistemi üzerinden kayıt ve takibinin yapılmasına yönelik olarak 185 iŖyerinde uygulanmakta olan Kayıtlı Posta Maddeleri Otomasyonu Projesi; 2005 Yılı Yatırım Programı kapsamında gerekli donanımlar alınıp planlanan 803 merkeze tahsisler yapılmıŖ olup, 2006 yılı sonu itibariyle 2840, bu gün itibariyle de 3052 PTT iŖyerine yaygınlaŖtırılmıŖtır. YaygınlaŖtırma çalıŖmaları devam etmektedir.



- Mektuplar, Posta Kartları, Basılmış Kağıtlar, Sekogramlar, Küçük Paketlere Dair Mektup Postası Trafiği ve Gelirleri

Grafikte de görüldüğü üzere; 2005 yılı sonunda yurtiçi mektup postası trafiği 1997 yılından bu yana ilk defa 1 Milyar sınırını geçerek 1 Milyar 23 Milyon 393 Bin adet olarak gerçekleşmiştir. Yurtiçi ve yurtdışı dahil toplam mektup postası trafiği 2005 yılı sonu itibariyle 1 Milyar 53 Milyon adet iken 2006 yılı sonu itibariyle 1 Milyar 70 Milyon adede ulaşmıştır.



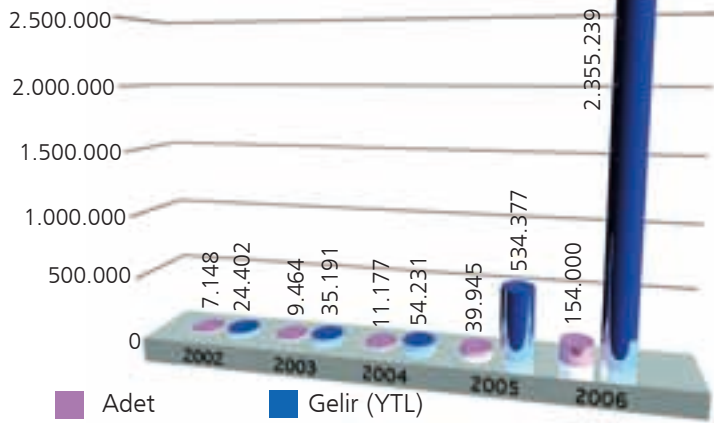
■ Adet (Bin) ■ Gelir (Bin YTL)

- Kapıdan Kapiya Teslim Hizmeti (Alo-169)

Kapıdan Kapiya Teslim Hizmeti (Alo-169) kapsamında 3 büyük ilde hizmet verilirken, 08.11.2004 tarihinde Kocaeli, Konya ve Bursa illerinin de dahil edilmesiyle bu hizmet 6 ile yaygınlaştırılmış, ayrıca bu hizmet kapsamında tebligat kabul hizmeti de vermeye başlanmıştır. Haftanın her günü 07.00 – 23.00 saatleri arasında 169 no'lu telefon aranmak suretiyle veya PTT web sayfası üzerinden (www.ptt.gov.tr) sipariş verilebilmektedir. Mektup veya Koli olarak verilebilen her türlü gönderi adresten teslim alınıp, aynı il içerisinde alıcılara 4 saatte teslim edilmektedir.

26.04.2006 tarihinde de 20 il daha ilave edilerek Kapıdan Kapiya Teslim Hizmeti toplam 26 ile yaygınlaştırılmıştır. (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)

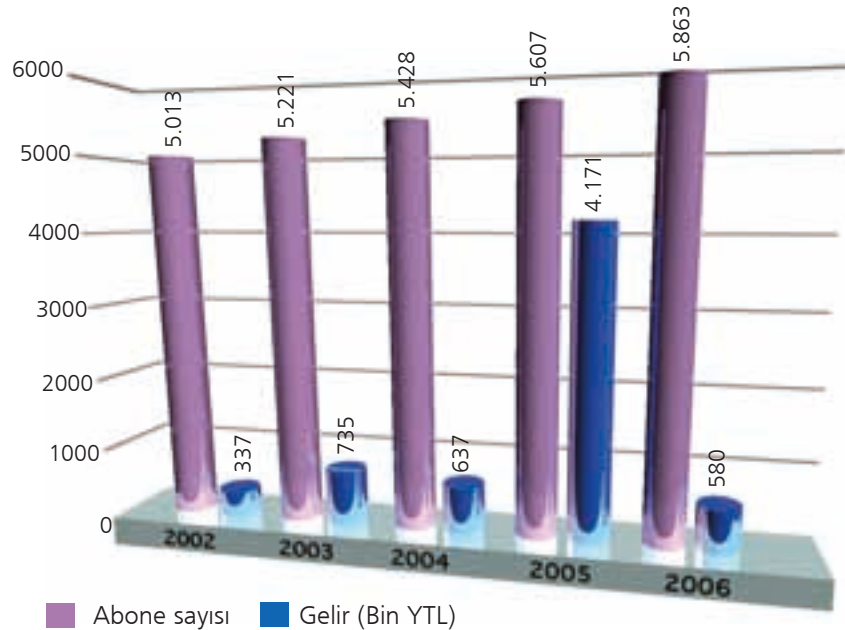
Yurtiçi mektupta 1997'den bu yana ilk defa 1 milyar sınırını geçtik



Bu kapsamda 2004 yılında 11.177 adet gönderi kabul edilmiş iken, 2005 yılında 39.945 adet gönderi kabul edilerek % 264 oranında artış sağlanmıştır. 2006 yılı sonu itibariyle ise 154 Bin adet gönderi kabul işlemi yapılmış olup, bir önceki yıla göre artış oranı %285,5'tir.

- Filatelik Malzeme Satışı

Tanıtıma yönelik olarak ülke genelinde daha fazla yapılan pul sergileri ile 2004 yılında 5420 olan filateli abone sayısı 2005 yılında 5607'ye çıkartılmış olup, 2004 yılında 636.779 YTL gelir elde edilmiş iken, 2005 yılında 2004 yılına göre %555 artış sağlanarak 4 Milyon 107 Bin YTL gelir elde edilmiştir. 2006 yılı sonu itibariyle Filateli abone sayısı 5863 olup, 580.440 YTL gelir elde edilmiştir.





- Kişisel Pul Projesi

Benzerlerine gelişmiş ülkelerde rastlanan ve Türk Pulculuğuna yeni bir zenginlik katacağı düşünülen "KİŞİSEL PUL PROJESİ" 25 Ekim 2005 tarihinde hayata geçirilmiştir.

Kişisel Pul; kuruluş yıldönümü, belli bir olayın anılması kişisel veya ticari bir ürünün tanıtılması, doğum günü, evlilik yıldönümü, anneler günü, babalar günü, mezuniyet töreni, hatıra ve benzeri amaçlarla gerçek ve tüzel kişilerin talebi üzerine basımı yapılan ve postada kullanımı sağlanan pulu ifade etmektedir.

Dünyada; ABD, Kanada, Avustralya, Avusturya, Malta, İngiltere, Hollanda, Belçika, Fransa, Endonezya, Yeni Zelanda, Çek Cumhuriyeti, İran ve Macaristan gibi bir çok ülke ile Birleşmiş Milletler örgütüncü uygulanmakta olan Kişisel Pul Projesi kapsamında başlangıcından 31.12.2006 tarihine kadar toplam 649 müşteri talebi karşılanmış olup, 720.662,50 YTL gelir elde edilmiştir.

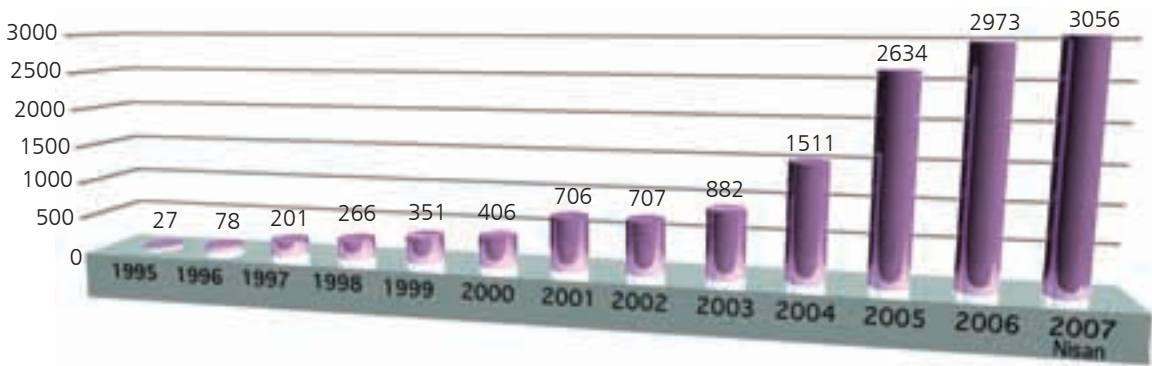


*kişisel pul
projesi
hayata
geçirildi*

b) 2002-2006 Yılları Arası Parasal Posta Hizmetleri

- Otomasyon Projesinin Yaygınlaştırılması

Otomasyona açık işyeri sayısı





Kuruluşu daha ileri noktalara taşımak ve vatandaşımıza sunduğumuz hizmeti özel sektör mantığı ile sürat, verimlilik, kârlılık ilkeleri doğrultusunda geliştirmek işletmeyi daha da ileri düzeye götürmek amacıyla çalışmalara hız verilmiştir. 1995 yılında 27 işyerinde başlatılan Gişe Otomasyonu hizmeti 2004 yılı sonunda 1511, 2005 yılı sonunda 2634, 2006 yılı sonunda 2973 ve 30 Nisan 2007 tarihi itibarıyla de 3056 PTT işyerine yaygınlaştırılmıştır.

-Havale- Çek Trafiği ve Gelirleri

Otomasyon ve PTT Bank projelerinde elde edilen gelişmeler sonucunda;

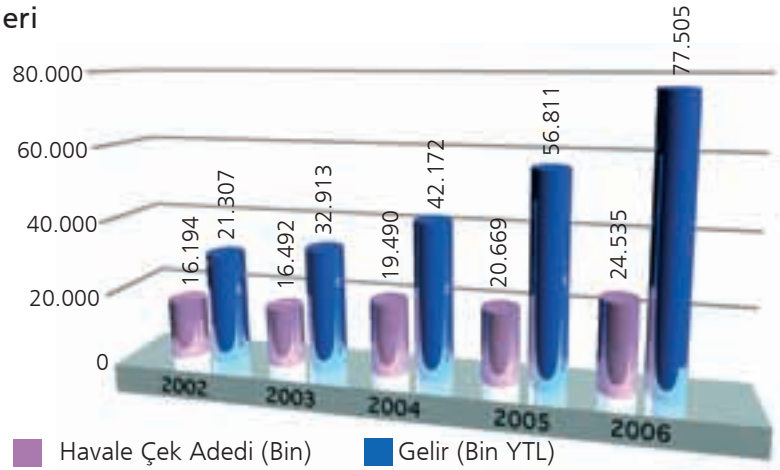
2002 yılında 16 Milyon 194 Bin adet havale karşılığında 21 Milyon 307 Bin YTL gelir elde edilmiş iken,

2003 yılında 16 Milyon 492 Bin adet havale ve çek karşılığında 32 Milyon 913 Bin YTL,

2004 yılında 19 Milyon 490 Bin adet havale ve çek karşılığında 42 Milyon 172 Bin YTL,

2005 yılında 20 Milyon 669 Bin adet havale ve çek karşılığında 56 Milyon 811 Bin YTL,

2006 yılında 24 Milyon 535 Bin adet havale ve çek karşılığında 77 Milyon 505 Bin YTL, gelir elde edilmiştir.



Posta hizmetleri daha hızlı; otomasyon yaygınlaşıyor

- Banka ve Finans Kuruluşları ile İş Birliği



Otomasyona açık işyeri sayısındaki artışa paralel olarak banka ve finans kuruluşlarının da ilgi odağı haline gelmiştir.

2002 yılı sonu itibarıyla sadece 2 Banka ve Finans kuruluşu (Garanti Bankası ve Anadolu Finans Kurumu) ile tahsilat anlaşması yapılmış iken; PTT'de 2007 yılı Nisan ayı sonu itibarıyla bu sayı 19'a ulaşmıştır.

Anlaşma yapılan Banka sayısındaki artışa paralel olarak elde edilen gelirden de artış sağlanmıştır.

- GSM Şirketleri İle İşbirliği

2002 yılında sadece AVEA (AYCELL-ARIA) ile iş birliğine giden Kuruluş bugün Vodafone (Telsim) ve Turkcell'i de içine alarak gelir ve trafiklerini katlayarak yükseltmiştir.

- TEDAŞ ile İşbirliği

20.11.2003 Tarihinde TEDAŞ ile anlaşma yapılmış olup; trafik ve gelirlerinde sürekli yükselme kaydedilmiştir.

- Sosyal Güvenlik Kuruluşları ile İşbirliği

Emekli Sandığı Genel Müdürlüğü ile yapılan protokol uyarınca 60 yaş üzeri emeklilerimizden isteyenlerinin tüm Türkiye'de maaşları PTT'ce konutta teslim olarak ödenmektedir. SSK ve Emekli Sandığı ile yapılan protokoller uyarınca emekli ödemeleri PTT işyerlerinden de yapılmaktadır.

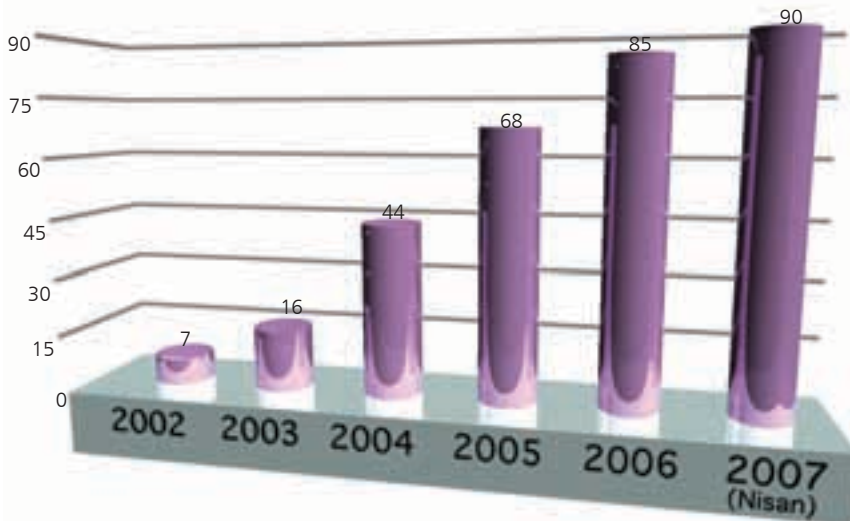
PTT Genel Müdürlüğü ile Bağ-Kur Genel Müdürlüğü arasında 22.02.2006 tarihinde imzalanan protokol uyarınca otomasyona açık işyerlerinden adı geçen kurum emeklilerinin maaş ödemeleri ile prim tahsilâtına başlanmıştır. Ayrıca 65 yaş ve üzeri emeklilerimizden isteyenlerin maaşları konutlarında teslim edilmektedir.



*Emeklilere
vefa borcu;
maaşları
evlerinde
ödeniyor*

Buna ilaveten İş-Kur ile yapılan sözleşme gereğince işsizlik sigorta primi, iş kaybı tazminatı, ücret garanti fonu ödemesi ve kısa çalışma ücreti ödemeleri işlemlerine başlanmıştır.

- Tahsilat Merkezine Dönüşüm Çalışmaları



İşbirliği yapılan kuruluş sayısı

Hizmetlerimizden daha fazla vatandaşın faydalanabilmesi, işlem hızının ve güvenliliğinin artırılması, bekleme sürelerinin azaltılması ve hizmetlerde memnuniyet oluşturarak müşteri geri dönüşümünün sağlanması amacıyla yaygın işyeri avantajından da yararlanılarak, ülke genelinde tek tahsilat merkezi olmak yolunda ilerlenmektedir.



2007 yılı Nisan ayı sonu itibariyle; 19 adet Banka, 6 adet Sosyal Güvenlik Kuruluşu, 1 adet Elektrik İdaresi, 16 adet Belediye, 22 adet Telekomünikasyon Kuruluşu, 7 adet Sigorta Kuruluşu, 19 adet Kamu Kurum ve Kuruluşu olmak üzere toplam 90 kurum ve kuruluşla iş birliği sağlanmıştır.



c) İşletme Faaliyetlerine Yönelik Diğer Önemli İcraatlar

- Western Union- Hızlı Para Transferi Çalışmaları



Kuruluş ile hızlı para transferi yapan Western Union Şirketi arasında yapılan anlaşma uyarınca Türkiye'den yurtdışına, yurtdışından da Türkiye'ye havale hizmeti sunulabilmekte ve havale yollanışından 30 dakika sonra alıcısına ödenebilmektedir.

2004 yılında pilot olarak 200 PTT merkezinde başlatılan Western Union – Hızlı Para Transferi işlemi 2007 yılı Nisan ayı sonu 1336

işyerine yaygınlaştırılmış bulunmaktadır. Bu kapsamda 2004 yılında 3.487 adet havale işlemi yapılmışken, 2005 yılında % 1250 oranında artışla 47.067 adet havale işlemi yapılmıştır. 2006 yılında ise 181.123 adet havale işlemi gerçekleştirilmiş olup, bir önceki yıla göre %285 oranında artış sağlanmıştır.

- İnteraktif Posta Çeki Projesi



Bugüne kadar yalnızca PTT işyerlerinden verilmekte olan posta çeki hizmeti, İnteraktif Posta Çeki Projesi'nin 1 Haziran 2006 tarihinde tüm Türkiye'de devreye alınması ile birlikte hesap sahiplerine PTT işyerlerine gitmeden ofis veya ev ortamında internet üzerinden işlemlerini gerçekleştirme imkanı verilmiştir.

- Döviz Provizyonlu Posta Çeki İşlemleri Projesi

Döviz Pozisyonlu Posta Çeki İşlemleri Projesi Posta çeki hesap sahiplerinin yalnızca Türk Lirası cinsinden yapabildikleri posta çeki işlemlerinin, diğer para birimleriyle de yapılabilmesidir. Bu proje ile posta çeki hizmetine yeni açılım kazandırılarak, daha geniş kitleler tarafından rağbet görmesi sağlanacak, ayrıca vatandaşlardan da gelen talepler karşılanmış olacaktır.

Döviz pozisyonlu posta çeki çalışmaları 18.09.2006 tarihinden itibaren ülke geneline yaygınlaştırılmıştır.

*Türkiye'nin
her
noktasında
artık bir
bankanız var*

PTT Hizmetlerinde İndirim Yapılması

Posta Telgraf ücretlerine 2002 yılında 4 kez zam yapılmışken, 2003 yılında 1 kez zam yapılmış, 2004 ve 2005 yıllarında ise %17 ile %71 arasında indirim yapılmıştır. Bu indirimlere rağmen ekonomideki başarı Kurumumuza da yansımış ve karımızda sürekli artış kaydedilmiştir.

Karmaşık bir yapıda ve 49 kalem olan ücret tarifesi sadeleştirilerek 20 kaleme indirilmiştir.



Araç Filosunun Yenilenmesi

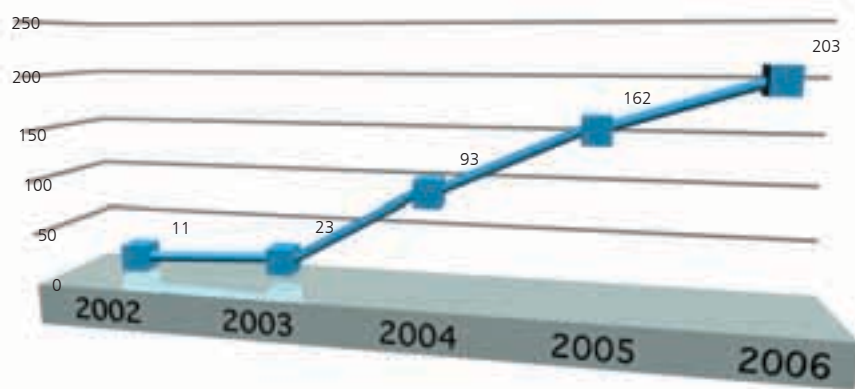
	Motorlu Taşıt	Motosiklet	Scooter	Bisiklet
2002 Yıl Sonu	1359	706	-	2114
2003 Yıl Sonu	1263	688	-	2114
2004 Yıl Sonu	1366	688	-	2379
2005 Yıl Sonu	1464	739	-	2849
2006 Yıl Sonu	881	458	1907	2849

PTT'nin kullandığı klasik araçların yanı sıra şehir trafiğinde manevra kabiliyeti yüksek, küçük, pratik araçlara (scooter) geçiş yapılarak, hizmetlerimize sürat kazandırılmıştır.



PTT'NİN MALİ DURUMU

Kuruluşça 2002 yılında 11 Milyon YTL faaliyet dışı kâr elde edilmesine karşılık, 2003 yılında %109 artışla 23 Milyon YTL, 2004 Yılında % 304 artışla 93 Milyon YTL, 2005 yılında %74 artışla 162,2 Milyon YTL, 2006 yılında ise %25 artışla 203 Milyon 71 Bin YTL kâr elde edilmiştir.



Yıllar itibarıyla kâr-zarar durumu (Milyon YTL)



TURKSAT TÜRK SAT UYDU HABERLEŞME VE KABLO TV İŞLETME A. Ő.

Türkiye'nin uydu haberleşme macerası, 1979 yılında 32 metre çapında bir uydu yer istasyonu anteninın Gölbaşı Uydu Haberleşme Merkezi'ne kurulması ve İngiltere'den 11 analog telefon kabalının bu anten ve Intelsat uyduları üzerinden çalışması ile başlamıştır.

Uydu haberleşmesinde ölkemizde yeni kapılar aan bir başka önemli gelişme ise, Türkiye'nin kendi uydusuna sahip olma isteği olmuştur. Bu amaçla Fransız Aerospatiale Firması tarafından yapılan Türksat 1B uydusu, 1994 yılında yörüngeye yerleştirilmiştir. Türkiye'nin ikinci uydusu, 1996 yılında yörüngeye yerleŐtirilen Türksat 1C'dir. Ulusal uyduları takip etmek ve işletmek üzere 1993 yılından birisi Ankara'nın Gölbaşı İlçesi'nde ve diğeri Ortadoğu Teknik Üniversitesi (ODTÜ)'de iki yer istasyonu faaliyete geçmiştir.



TÜRK SAT A.Ő.'NİN KURULMASI

Ulusal ve uluslararası uydu hizmetlerinin, milli güvenlik ve ölk savunması açısından stratejik önemi dikkate alınarak, bu hizmetleri yürütmek üzere, 22 Temmuz 2004 tarih ve 5189 numaralı yasa ile Türksat A.Ő. kurulmuş ve uydu hizmetleri Türk Telekom'dan ayrılmıştır. Bu tarihten itibaren tüm uydu hizmetleri, uyduların işletim ve kontrolü Türksat A.Ő. tarafından yapılmaya başlanmıştır.

22 Eylül 2005 tarihli Bakanlar Kurulu Kararı ile uydu üretimi, yer sistemleri ve test merkezi kurulumu, teknoloji transferi, uydu konusunda uzman insan kaynağı yetiştirilmesi, uluslararası Őirketlerle ortaklık kurma ve işbirliği yapılması konularında Türksat A.Ő. yetkilendirilmiştir.



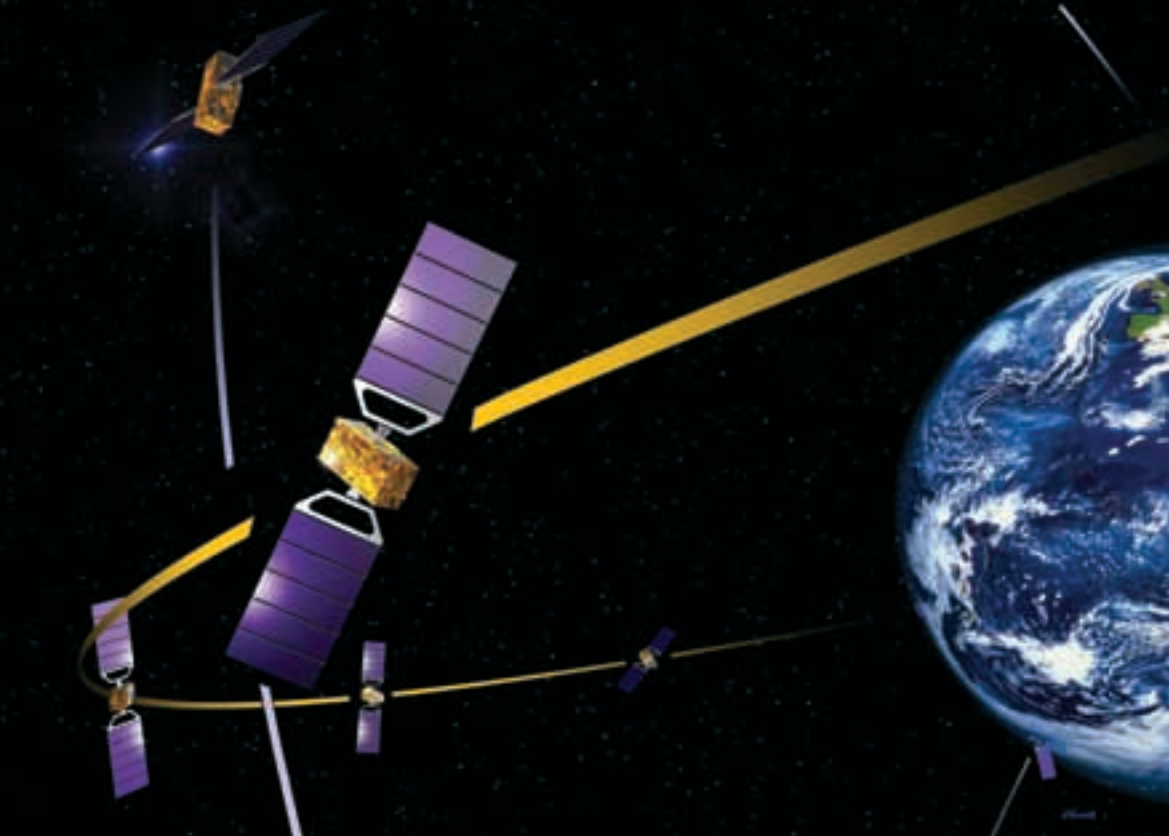
Kablo altyapısı ve hizmetleri 1 Temmuz 2005'de Türksat'a devredilmiştir. 2005 yılında 9481 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile şirketimiz, uydu üretimi, entegrasyonu alanında faaliyet gösterme ve bu alanda insan kaynağı yetiştirme konularında yetkilendirilmiştir.

E-Devlet Kapısını kurma ve işletme görevi ise, 2006 yılındaki 10316 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile yine Türksat'a verilmiştir.

Şirket, bu yetkiyle Türkiye'nin uydu ve uzay teknolojilerinde yeteneklerini geliştirmek ve yurtdışında bulunan yetişmiş insan gücünü Türkiye'de değerlendirmek için gerekli adımları atmıştır. Bu bağlamda, uydu ve uzay teknolojilerinde ülke ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik olarak, yurtiçi ve yurtdışındaki yetişmiş insanlarımızın envanteri çıkarılmıştır.

UYDULARIMIZ

Türkiye'nin üçüncü uydusunun uluslararası alanda pazarlanması ve işletilmesi amacı ile 15 Kasım 1996'da Monaco'da Alcatel Space ortaklığıyla Eurasiasat SAM adında bir şirket kurulmuştur. Şirket, geniş bir kapsama alanı içerisinde Türksat 1C uydusu ile aynı pozisyonda hizmet verecek olan Türksat 2A (Eurasiasat 1) uydusunu 10 Ocak 2001 tarihinde uzaya göndermiştir. Türksat 2A uydusu yüksek bir teknik performans ile Orta Doğu ve Rusya'yı da içerisine alacak şekilde Batı Avrupa'dan Orta Asya'ya kadar uzanan kapsama alanında hizmet vermektedir.



32 adet transpondera sahip Türksat 2A uydusunun kontrolü ise Gölbaşı'nda bulunan Uydu Kontrol Merkezi'nde yapılmaktadır.

*Uydularımızın
patronu
Türksat*



*Türksat
3A
uydusu
2008'de
fırlatılacak*

Türkiye'nin uydu kapasitesine önemli bir katkı sağlayacak olan Türksat 3A uydusunun ihalesi yapılmış, üretim ve montaj çalışmaları Fransa'da devam etmektedir. Türksat 3A uydusu, Türkiye merkez olmak üzere, Avrupa ve Asya kapsama alanlarına sahiptir. Türkiye başta olmak üzere tüm Avrupa, Kuzey Afrika ve Orta Asya'nın yanısıra Asya'dan Çin sınırına kadar hizmet verebilecektir. KU bandında çalışan, 120 Watt gücünde 24 adet transpondere sahip olan Türksat 3A, halen hizmet veren Türksat 1C ve Türksat 2A uydularından daha güçlü yayın yapabilecektir. Uydu, 2008'de uzaya fırlatılacaktır.

22 Türk mühendisini uydu yapım sürecinde görevlendirilmiştir. Yurtdışındaki nitelikli Türk mühendisleri tespit edilip, tersine beyin göçü için çalışmalar başlatılmıştır. Sonraki aşamada uzaya fırlatılacak yeni uydunun tasarım ve üretim sürecine katılan Türk mühendisler Türkiye'de yapılması planlanan uydunun tasarım çalışmalarına Alcatel firmasıyla başlamışlardır.

Yeni uydu projesiyle birlikte, kamu kuruluşlarının, araştırma kurumlarının, üniversitelerin, özel ve kamu kurum ve şirketlerinin ihtiyacını karşılamak üzere, haberleşme uydularının, gözlem uydularının, bilimsel ve diğer amaçlara yönelik uyduların üretimi için Türkiye'de Ulusal Uygulamalı Uydu ve Uzay Teknolojileri Merkezi kurulmuştur. Uydu üretimi konusunda ihtiyaç duyulan Uydu ve Uzay Sistemleri Tasarım Merkezi ve Uydu Entegrasyon ve Test Merkezi, çatısı altında kurulmaktadır. Ulusal Araştırma Merkezi niteliği taşıyacak olan bu merkezlerde sadece ülkemizin ihtiyacı olan uyduların tasarım, entegrasyon ve test süreci gerçekleştirilmeyecek, merkezler aynı zamanda uydu ve uzay teknolojileri alanında araştırma ve geliştirme faaliyetleri yürüten üniversitelerin, özel sektörün ve kamu kurumlarının ortak çalışma platformu olacaktır.

Yurtdışında üretilecek olan Türksat 3A uydusunun ardından, söz konusu merkezde sivil ve askeri amaçlı ihtiyaçlara cevap veren haberleşme ve alçak yörünge uyduları Türkiye'de üretilecektir.

KABLO TV ŖEBEKESİ TÜRKSAT'TA

Kablo altyapısı ve hizmetleri 1 Temmuz 2005'de Türksat'a devredilmiştir. 2005 yılında 9481 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile, şirketimiz, uydu üretimi, entegrasyonu alanında faaliyet gösterme ve bu alanda insan kaynağı yetiştirme konularında yetkilendirilmiştir.

21 Nisan 2005 tarihinde Kablo altyapısı ve hizmetleri 1 Temmuz 2005'de Türksat'a devredilmiştir. 2005 yılında 9481 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile, şirketimiz, uydu üretimi, entegrasyonu

alanında faaliyet gösterme ve bu alanda insan kaynağı yetiştirme konularında yetkilendirilmiştir. kabul edilen 5335 sayılı yasa ile kablo hizmetleri Türksat A.Ş.'ye devredilmiştir. KabloTV, 2007 itibariyle, 22 ilde 2.700.000 kurulu kapasiteye ulaşmıştır. Türkiye'de 300 bin binaya KabloTV ve Kablointernet hizmeti verilir hale gelmiştir.

Şubat 2007 itibariyle KabloTV'de dijital test yayınları başlamış olup, KabloTV'nin dijital kanal sayısı 300 olarak hedeflenmiştir.

Uydu hizmetlerindeki çeşitliliği artırmak amacı ile Türksat bünyesinde yeni sistemler kurulmuş ve hizmete geçmiştir. Bunun sonucunda, gerek kamu kurumları, gerekse özel sektörün her türlü veri iletimi ihtiyacı karşılanmış, halen de karşılanmaya devam etmektedir.

Türksat A.Ş. tarafından gerçekleştirilen önemli çalışmalardan biri olan otomatik güncelleme projesi için yapılan teknik çalışma ile artık uydu alıcıları, bu uydular üzerindeki tüm kanalları otomatik olarak tarayabilmektedir.

Böylece, kullanıcıların TV parametrelerini bilmeleri, her bir televizyon kanalının parametrelerini alıcılarına girmeleri zorunluluğu ortadan kalkmıştır. Ayrıca eklenen kanalları da yeni tarama yaparak otomatik olarak alıcılarına kaydetmektedirler.

BÜROKRATİK DEVLETEN ELEKTRONİK DEVLETE GEÇİŞ

e-Devlet Kapısını kurma ve işletme görevi de, 2006 yılındaki 10316 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile yine Türksat'a verilmiştir.

Türksat A.Ş.'ye verilen görev, Türkiye genelinde elektronik devlet hizmetlerine geçişte gerekli bilişim altyapısının kurulması, devlet hizmetlerinde hem bilgi, hem iletişim, hem de kalite standartlarının belirlenmesidir. e-Devlet Kapısı için gereken standartların oluşturulması ve altyapı yatırımının yapılması amacı ile Bilgi Toplumu Stratejisi dahilinde Türksat görevlendirilmiştir.



e-Devlet Kapısı'nın Kurulması ve İşletilmesi

e-Devlet Kapısı, internet ve çağrı merkezi aracılığı ile vatandaşların devlet hizmetlerine hızlı, güvenli ve kesintisiz bir şekilde ulaşabilmesini sağlamak için atılan bir adımdır.



Vatandaş Odaklı Hizmet Dönüşümünün Yürütülmesi

Vatandaş beklentileri ve ihtiyaçları tespit edilerek, kamuda elektronik hizmetlerin geliştirilmesi sağlanacaktır. Kamu kurumlarının vatandaş görüşlerini elektronik ortamda toplayabileceği e-danışma fonksiyonları hayata geçirilecektir.

Ortak Çağrı Merkezinin Kurulması ve İşletilmesi

e-Devlet Kapısı'ndan sunulan hizmetler için alternatif bir kanal yaratmak üzere kurulacak çağrı merkezi, bilgilendirme, uyarma, kullanıcının isteği ve onayı ile işlemleri yürütme, süreç sorgulama, işlem sonuçlarını bildirme ve kullanıcı desteği gibi hizmetleri sunabilecektir.



Yedekleme Merkezi'nin Kurulması ve İşletilmesi

Ortak ihtiyaçlar doğrultusunda e-Devlet Kapısı'nın olağanüstü durumlarda kesintisiz hizmet verebilmesi için Yedekleme Merkezi kurulacaktır.

Kamu Güvenli Ağının Kurulması ve İşletilmesi

Kamu kurumlarının farklı geniş olan ağ altyapısı yatırımları yerine, kamunun bu yöndeki ihtiyaçları ve internet çıkışları için ortak bir güvenli iletişim altyapısı kurulacaktır.

Kamu İnternet Siteleri Standardizasyonu ve Barındırılması

Devlet genelinde kullanılmak üzere, grafik tasarım, logo ve diğer görsel standartlar oluşturulacaktır.

e-Devlet Kapısı Hizmetlerinin Yaygınlaştırılması

e-Devlet Kapısında sunulacak hizmetlerin sayısı artırılabilecektir. Tüm kamu kurumlarınca verilecek elektronik hizmetlerde ortak bir e-ödeme ve mobil hizmetler platformu kullanımı sağlanacaktır.

Türksat Kamu Kurumlarına Hangi Hizmetleri Sunacak?

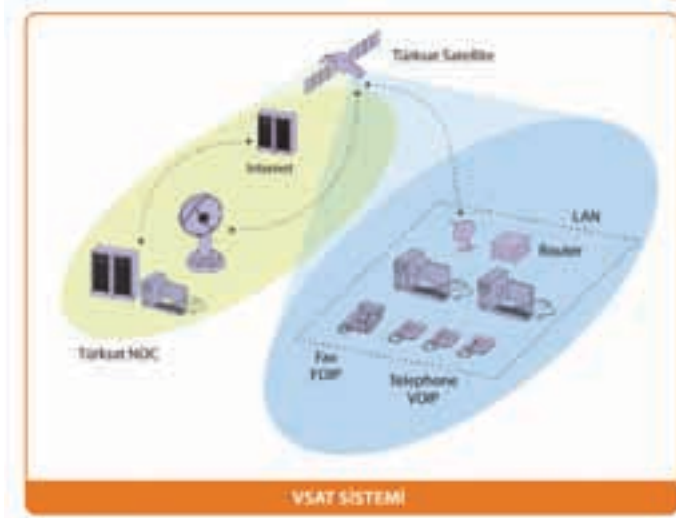
- Bilişim Sistemleri ile entegre Çağrı Merkezi kurulumu.
- Kamu Güvenli Ağı bağlantısı ile tüm devlet kurumlarına erişim.
- Kurum tarafından verilen e-hizmetlerin tanıtımı.
- Kamu bilişim uzmanları arasında iletişim kanallarının kurulması.
- Devlet çalışanlarına güncel, sertifikalı bilişim eğitimleri.
- Mobil hizmetlerinin ve çağrı merkezlerinin e-hizmetlere entegrasyonu.
- Güçlendirilmiş bilgi ağı ile yöneticilere karar destek sistemleri
- e-imza entegrasyonu ve uygulama desteği.

e-Devlet Kapısı'nda Teknik Altyapı Tamamlandı

10316 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile Türksat A.Ş. bünyesinde yürütülen e-Devlet Kapısı Projesi'ne ait teknik altyapı tamamlandı. Türksat, e-Devlet Kapısı Projesi'ne dâhil olacak kamu kurum ve kuruluşlarının web sayfalarının yazılımı ve e-Devlet Sistemi'ne entegrasyonu ile ilgili teknik altyapı, idari karar ve hukuki süreç görüşmeleri sürdürüyor. Bu kapsamda 40'a yakın kurum ve kuruluş ile görüşülmüştü. Belli bir takvime göre yapılan bilgilendirme ve istişare toplantılarında kurumların e-Devlet liderlerine geline aşamalar hakkında bilgiler veriliyor. Kurum temsilcilerinin görüşleri ve teklifleri doğrultusunda çalışmalar yürütülüyor.

Elektronik
imza dönemi
başladı

GENİŞBANT TURKSATVSAT KURUMSAL ÇÖZÜMLER SUNUYOR

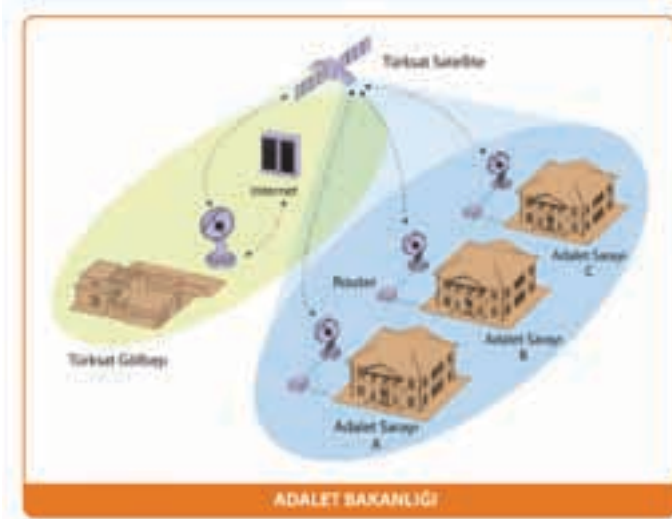


Türksat A.Ş., ülkemizdeki çeşitli bakanlık ve bağlı kamu kuruluşları ile yaptıkları anlaşmalarla, sözkonusu kurumların merkez ve taşra teşkilatları arasında daha fazla, daha hızlı ve interaktif haberleşmeyi sağlayacak teknik altyapı hizmetleri sunuyor. Kamu kuruluşları, Genişbant TürksatVSAT sistemleri kullanarak daha ekonomik ve daha güvenli bir şekilde haberleşiyor.

Ülke genelinde ve yurtdışında yaygın şube, temsilcilikleri bulunan kurumlar, Genişbant TürksatVSAT hizmetleri ile interaktif iletişim ağı sisteminin sahibi oluyorlar.

Adalet-NET: Adalet Bakanlığı TürksatVSAT'la Hızlanıyor

Adalet Bakanlığı ile başlatılan projeye birlikte, dava dosyalarının daha hızlı ve güvenli bir şekilde aktarılması sağlanıyor. Buna bağlı olarak dava süreleri kısalıyor. 674 noktaya TürksatVSAT terminallerinin kurulumu yapılmıştır.



E-Sağlık Uyduyla Hayat Buldu

Sağlık Bakanlığı'na bağlı eğitim araştırma hastaneleri arasında kurulan Genişbant TürksatVSAT sistemiyle e-sağlık hizmeti verilmeye başlandı. Böylelikle, video konferans kullanılarak ameliyatların ve eğitim amaçlı programların canlı olarak diğer hastaneler tarafından izlenmesi mümkün hale geliyor.

Projenin sonlanması ile 48 eğitim ve araştırma hastanesi uydu üzerinden birbirine bağlanmış olacak ve aynı anda 4 hastanede birden video konferans ile görüntü aktarımı sağlanabilecek.





TİKA-NET: TİKA için Uluslararası Ağ

TİKA ile yapılan sözleşme kapsamında, Makedonya, Arnavutluk, Azerbaycan ve Kırım Koordinatörlüklerinin TİKA'nın Ankara'daki merkezi ile haberleşmesi sağlandı. Bundan sonraki aşamada 15 ülkede TİKA'ya bağlı birimler arasında kesintisiz ve güvenli bir haberleşme bağlantısının Genişbant TurksatVSAT terminalleriyle sağlanması için görüşmeler devam ediyor. Bu anlamda Moldova, Gürcistan, Kırgızistan, Tacikistan, Türkmenistan ve Özbekistan'da da terminal bağlantısı planlanmaktadır.

Deniz-NET: Gemiler Türksat Uydularıyla İzleniyor

Denizcilik Müsteşarlığı ile 27 noktanın haberleşmesini sağlamak için protokol imzalandı. Sahil Güvenlik Komutanlığı'nın da dâhil olduğu projeye denizlerde 100 mile kadar mesafede bulunan tüm gemiler izlenecek. Toplanan radar verileri Genişbant TurksatVSAT terminalleri üzerinden tek bir merkezde değerlendirilecek.

TK-NET: Telekomünikasyon Kurumu için Uydu Ağı

Telekomünikasyon Kurumu'nun yurt genelinde sinyal spektrum analizlerini yapmak için kullanmakta olduğu 2 adet sabit ve 13 adet mobil istasyonu arasında veri aktarımları uydu üzerinden güvenli ve hızlı bir şekilde Genişbant TurksatVSAT sistemiyle sağlanıyor.

Dışişleri-NET: Dışişleri Bakanlığı Temsilciliklerini Uyduyla Gözlüyor

Dışişleri Bakanlığı'nın Bağdat, Tebriz, Urumiye ve Aşgabat temsilciliklerine Genişbant TurksatVSAT sistemiyle uydu üzerinden internet hizmeti verilmesi için başlatılan görüşmeler sözleşme aşamasına getirildi.

Kızılay-NET: Türksat Uyduları Kızılay için Devrede

Türk Kızılayı Derneği'nin Türkiye'deki yaklaşık yüz adet temsilciliği ile aynı zamanda geçici olarak yurtdışına gönderilen görevlilerin, merkezle haberleşmesinin uydu üzerinden sağlanması için görüşmeler sürüyor.

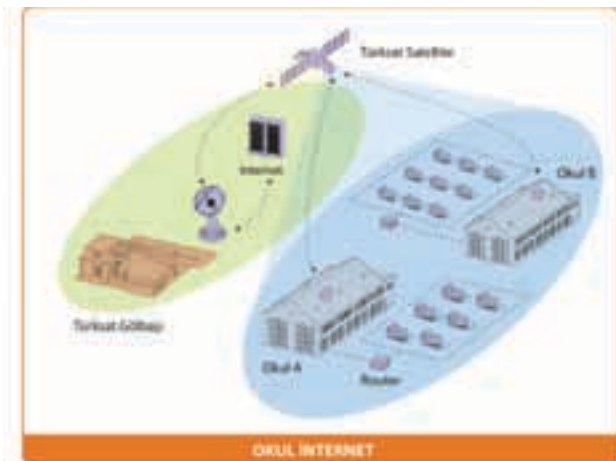
Uydudan Bankacılık

Ziraat Bankası'na şubeleri ile merkez arasındaki veri haberleşmesinin uydu üzerinden sağlanması için yapılan pilot uygulama 2 şubede devam ediyor.

Acil Durumlarda En Etkin Çözüm Genişbant TurksatVSAT

Acil durumlarda kriz merkezlerinin hızlı bir şekilde haberleşmesi ve daha etkin çalışabilmesi amacıyla çeşitli devlet kuruluşlarıyla birlikte planlanan projeler ile yardımlar çok daha çabuk yerine ulaşacak ve görevli ekiplerin koordinasyonu sağlanacak. Bu kapsamda TAY, Sivil Savunma, Kandilli Rasathanesi ve İstanbul Valiliği ile görüşmeler devam ediyor.

Okul-NET: Binlerce Köy Okulu İnternete Kavuşuyor



Türksat A.Ş., coğrafi nedenlerden dolayı karasal bağlantı ile hizmet verilemeyen köy okullarına uydu desteğiyle internet hizmeti götürecektir.

Ulaştırma Bakanlığı ile evrensel hizmet fonu kapsamında imzalanan sözleşmeye göre, özellikle Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgesi başta olmak üzere, ilk aşamada 5227 köy okuluna internet hizmeti verilecek.

Köy okullarına internet erişimi için Türksat A.Ş.'nin planlama çalışmaları tamamlandı. Kısa bir süre içerisinde yapılacak ihale ile proje, 2007'nin ortalarında tamamlanarak, köylerimizdeki öğrencilerin internet ile tanışmaları sağlanacak.

Projenin hayata geçirilmesiyle birlikte, kırsal kesimlerdeki köylerimizdeki öğrencilerin internet erişiminin sağlanmasında önemli bir aşama kaydedilecek.

KONSOLOSLUK HİZMETLERİ, EN İLERİ DÜZEYE TAŞINACAKTIR

Dışişleri Bakanlığı ile yapılan görüşmeler sonucunda Bakanlığın Ankara'daki internet hatlarının uydu üzerinden yedeklenmesi projesi hakkında ve yurt dışındaki konsoloslukların iletişiminin yeni Türksat Uyduları üzerinden sağlanması konusunda görüşmeler devam etmektedir. Bu proje ile yurt dışındaki vatandaşların konsolosluk hizmetlerinden en üst düzeyde yararlanması sağlanacaktır.

UYDU ÜZERİNDEN KONUM VE HIZ TESPİTİ

GNSS Projesi ağ konfigürasyonunda başlıca RIMS (Ranging and Integrity Monitorin station), EWAN (EGNOS Wide Area Network), MICC (Master Control Centre) ve NLES (Navigation land Earth Station) birimleri bulunmaktadır.

Proje kapsamında Türksat A.Ş. yerleşkesinde kurulan 3 adet RIMS istasyonlarının proje konfigürasyonu içindeki görevi GPS, GLONASS ve IMMARSAT uydularından alınan uydu yörünge, uzaklık, atmosferik ve iyonosferik gecikme bilgilerini değerlendirmek ve elde edilen verileri VSAT ekipmanları ile Eutelsat uyduları üzerinden proje konfigürasyonunda yer alan MCC (Master Control Center) Merkezi'ne ulaşmaktadır.

GALILEO PROJESİ

Galileo uyduları vasıtasıyla havacılık sektöründe her türlü hava aracına navigasyon hizmeti verebilecek ve kurtarma helikopterlerine her türlü hava şartlarında hizmet verimli bir şekilde verebilecektir. Uçak yolculuklarında bazı havalimanlarının gerekli bazı iniş sistemleri bulunmadığından dolayı bazı güvenlik sorunları ortaya çıkmaktadır. Uçaklara yerleştirilecek olan GNSS ekipmanları ile bu güvenlik riskleri en aza indirilebilecektir.

GNSS (Global Navigation Satellite Services)

Avrupa Birliği ile Avrupa Uzay Ajansı'nın (ESA) ortaklaşa yürüttüğü, uydular üzerinden konum ve hız tespiti ile seyrüsefer amaçlı hizmetlerin sunulmasını sağlayacak olan uluslararası bir projedir.

Sistemin tamamlayıcı unsurlarından biri olan ve Avrupa Birliği ve ESA tarafından coğrafi açıdan ülkemizde kurulması düşünülen RIMS (Ranging and Integrity Monitorin Station) istasyonları için, yaklaşık üç yıl önce Türkiye'ye başvurulmuştur. RIMS istasyonları Ağustos 2004 tarihinde kurulmuş ve sistem hizmete verilmiştir. Ülkemizde kurulu bulunan 3 adet RIMS istasyonunun işletme ve bakımı şirketimizce yapılmakta ve aktif olarak hizmet sağlanmaktadır.



HAVA SEYRÜSEFER HİZMETLERİ DE UYDULAR ÜZERİNDEN YAPILYOR

Avrupa Birliği'ne giriş sürecinde yer alan Türkiye, hava seyrüsefer hizmetlerinin uydular üzerinden karşılanması ile birlikte, Eurocontrol'un belirlediği hava trafiği kontrolü, hava, can ve mal güvenliğinin sağlanması konularındaki uluslararası hizmet standartlarına kavuşmuştur.



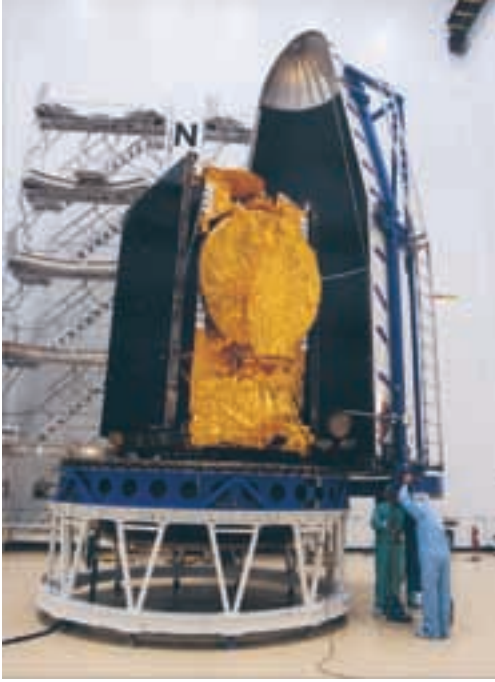
IDR ve IBS

IDR (Intermediate Data Rate) ve IBS (Intel Business Service) dijital sistemleri ile iki farklı nokta arasında kesintisiz bir haberleşme hizmeti sağlanabilmektedir. Bu sistemler üzerinden 62 Kbps ile 8.448 Kbps arasında değişen oranlarda devre açılması mümkündür. Türkiye’de IDR-IBS sistemleri kullanılarak, coğrafi engeller nedeniyle haberleşme hizmetlerinden yoksun olan ve kablo altyapısı bulunmayan 152 farklı köy ve mezraya veri, telefon, faks ve internet hizmeti verilmektedir..

GSM OPERATÖRLERİYLE DAĞLIK VE KIRSAL ALANLARDA HABERLEŞME UYDULARI ÜZERİNDEN YAPILMAKTADIR

Türkiye’de hizmet veren GSM operatörleriyle de kırsal alan haberleşmesine yönelik çalışmalar yapılmakta, dağlık ve kırsal alanlarda haberleşme hizmeti uydular üzerinden verilmektedir.

TÜRKSAT A.Ş.’NİN 2007-2008 YILI HEDEFLERİ



Türksat A.Ş. 2007 yılı ortalarına doğru e-Devlet Kapısı projesi’nin teknik donanım ve kamu kurumlarının web sayfaları ile entegrasyon çalışmalarını tamamlayarak, e-Devlet Kapısı’nı, kamunun hizmetine sunmayı planlamaktadır.

Türksat A.Ş. 2008 yılının ilk çeyreğinde Türksat 3A uydusunun montaj ve testlerinin tamamlanarak fırlatılmasını planlamaktadır. Türksat 3A uydusu ile, Türkiye’nin uydu kapasitesinde önemli oranda artış sağlanacaktır.

Türksat A.Ş., Şubat 2007’de başlattığı KabloTV dijital test yayınlarının yaygınlaştırılarak, yayın kapasitesinin 300 kanala çıkarılması planlanmaktadır. Bunun yanında KabloInternet hizmetinin verildiği il ve bölge sayıları ile birlikte abone sayılarında da artış hedeflenmektedir. KabloTV hizmetlerinde görüntü, ses ve data iletimi sağlanması öngörülmektedir.

Türksat A.Ş., Türksat uyduları üzerinden genişbant TürksatVSAT hizmeti sağlayarak, kamu ve özel sektör kuruluşlarının merkez ve taşra teşkilatları arasındaki görüntü, ses ve bilgi transferini içeren hizmetin yaygınlaştırılmasını hedeflemektedir. Bu amaçla kamu kurum ve kuruluşları ile birlikte özel sektör şirketleri arasında proje ve teknik işbirliği kapasitesinin artırılması amaçlanmaktadır.

Türksat A.Ş., Uluslararası bir uydu operatörü ile yürüttüğü görüşmelerin ardından yakın bir gelecekte, gözlem uydusu üzerinden elde edilen uydu görüntüleri işlenerek, kamu kurumu ve özel sektör kuruluşlarına yönelik projeler yapmayı planlamaktadır.

Coğrafi Bilgi ve Uzaktan Algılama Sistemleri şeklinde tanımlanan çalışma ile uydudan alınan fotoğraflar, sulama, baraj, madencilik, ormancılık, deniz ve kıyı etüdüleri, otoyol, demiryolları ve boru hatları koridor tespitlerinde kullanılmaktadır. Bunun yanında, arazi kullanım, toprak etüdüleri, orman kaynak envanterinin çıkarılması, orman yangınlarının tespit ve kontrolü ile birlikte maden aramalarında jeolojik etüdülerin hazırlanmasında kullanılmaktadır. İşlenen fotoğraflarla, aynı zamanda sel, yangın ve deprem gibi doğal afetlerdeki hasar tespitlerinde etkin olurken, yerel yönetimlerin kadastro, şehir imar planlarının hazırlanması ve kaçak yapıların takibinde de kullanılabilecektir..



TELEKOMÜNİKASYON KURUMU

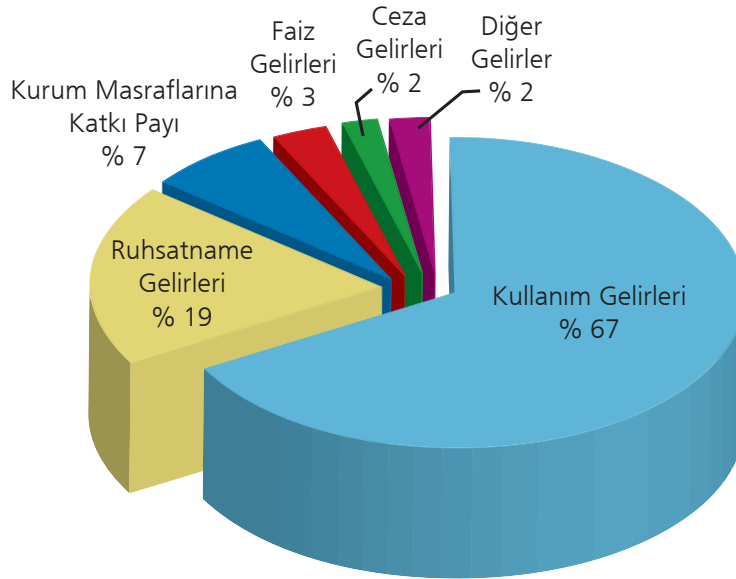
Telekomünikasyon Kurumu, 406 sayılı Telgraf ve Telefon Kanunu ve 2813 sayılı Telsiz Kanununda değişiklik yapan, 27 Ocak 2000 tarih ve 4502 sayılı Kanun ile kurulmuştur. Kurum, Kanunlarla öngörülen yetki ve sorumlulukları uygulamak ve verilen diğer görevleri yapmak üzere kamu tüzel kişiliğini ve idari, mali özerkliği haiz özel bütçeli kuruluştur. Kurul görevlerini yerine getirirken bağımsızdır. Kurumun ilişkili olduğu bakanlık Ulaştırma Bakanlığı'dır.

Telekomünikasyon Kurumu, Telsiz Kanunu ile Telgraf ve Telefon Kanununda belirtilen genel esaslar çerçevesinde başlıca; adil ve serbest rekabete dayalı dinamik ve güçlü bir telekomünikasyon sektörü oluşturulması, teknolojik gelişimin ve yeni yatırımların teşvik edilmesi, ülke genelinde telekomünikasyon hizmetlerinin yaygınlaştırılması, sektörde yasalara uygunluğun sağlanması, tüketici haklarının korunmasını sağlayıcı tedbirlerin alınması, frekans ve numara gibi kıt kaynakların planlamasının yapılarak etkin ve verimli kullanımının sağlanması, mevzuatın gerektirdiği koşullarda tarifelerin onaylanması, uluslararası normlara uygunluğun sağlanması ve görevleriyle ilgili olarak ulusal ve uluslararası faaliyetlerin yürütülmesi yönünde çalışmalarını, kanunlarla kendisine verilen düzenleme, yetkilendirme, denetleme ve uzlaştırma faaliyetleri çerçevesinde yürütmektedir.

Kurum Gelirleri

Kurum idari ve mali özerkliği haiz özel bütçeli bir kamu tüzel kişiliğidir. Mali işlemler 5018 sayılı Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanunu hükümlerine göre yürütülmektedir.

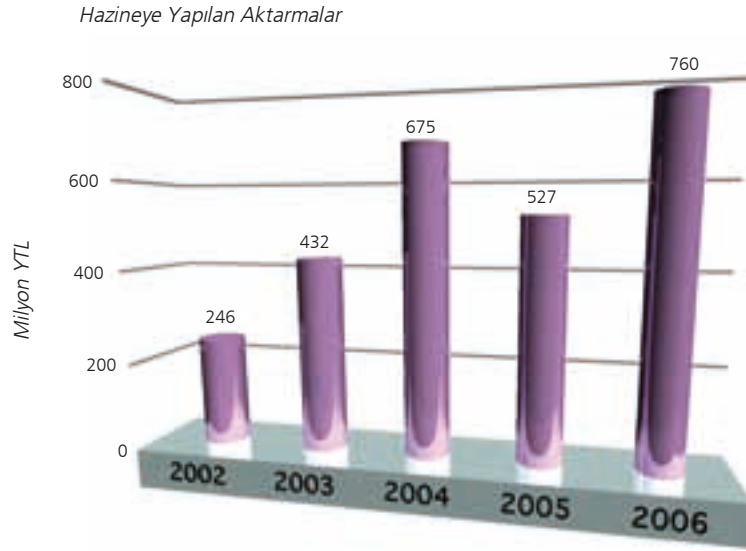
Kurum 2006 yılında 853 milyon 641 bin YTL Gelir elde etmiştir. Bu gelirlerin % 67'sini 567 milyon YTL ile kullanım, %19'unu 166 milyon YTL ile ruhsatname, % 7'sini 58 milyon YTL ile kurum masraflarına katkı payı, % 3'ünü 25 milyon YTL ile Faiz gelirleri, % 2'sini 14 milyon YTL ile Cezalar, % 2'sini ise 21 milyon YTL ile diğer gelirler oluşturmaktadır.





Hazineye Yapılan Aktarmalar

Kurum, yürütmekte olduğu hizmetlerden dolayı elde ettiği gelirlerin çok büyük bir bölümünü Hazineye aktarmaktadır. Bu kapsamda 2006 yılı sonu itibariyle Hazineye toplam 2.639.- Milyon YTL aktarmış olup, yıllar itibariyle aktarılan tutarlar şekilde gösterilmektedir.



TELEKOMÜNİKASYON GÖSTERGELERİ

PSTN Verileri

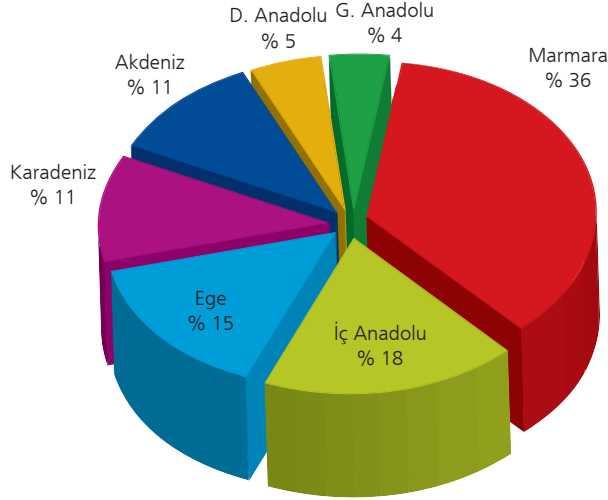
Bilindiği üzere, 1980'li yıllardan itibaren gerek kapsama alanı gerekse abone sayısı bakımından hızlı bir gelişme kaydeden PSTN sektörü, 2001 yılından itibaren bir yavaşlama sürecine girmiştir.

Bunun nedenleri arasında penetrasyon oranının %27'lere ve özellikle hane sayısına göre penetrasyon oranının %98'lere ulaşmasıyla, pazarın doygunluk noktasına yaklaşmasının yanında, 1998 yılından itibaren gelişmeye başlayan mobil telefon hizmetlerinin PSTN hizmetlerine olan etkisi ve PSTN'nin yerine ikame olarak konulabilecek bir hizmet olan UMTH'nin 2005 yılında hizmete girmesi sayılabilmektedir.

Nüfusa Göre PSTN Penetrasyon Değerleri

Yıl	PSTN Abone Sayısı	Nüfusa Göre Telefon Penetrasyon Değerleri (%)
1995	13.227.704	21,2
1996	14.286.460	22,4
1997	15.579.458	24,8
1998	16.806.982	26,3
1999	17.911.722	27,6
2000	18.395.171	28,0
2001	18.904.486	28,5
2002	18.890.000	27,1
2003	18.916.721	26,7
2004	19.125.163	27,0
2005	18.978.223	26,3
2006	18.831.616	25,8 ¹

Şekilde Türk Telekom Abonelerinin Bölgesel Dağılımı bulunmaktadır. Şekilden de anlaşılacağı üzere, abone yoğunluğu gayri safi milli hâsıladan en yüksek payı alan Marmara Bölgesi'nde en fazla, bunun tersi durumunda olan Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgelerinde ise en az olmuştur.



GSM Verileri

Tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de GSM sektörü hızlı bir gelişme göstermektedir. GSM ile ilk olarak 1994 yılında tanışan Türkiye'de önce iki operatör faaliyete başlamış, 12 yıllık bir süre zarfında ise 80 bin olan abone sayısı 660 kat artarak yaklaşık 53 milyona ulaşmıştır.

Özellikle 1990'lı yılların sonuna doğru GSM sektöründeki değişim dalgası hızlanmıştır. Ülkemiz, sadece yerli yatırımcıların değil aynı zamanda yabancı sermayenin de ilgisini çekerek önemli bir cazibe merkezi haline gelmiştir. Böyle bir ortamda iki yeni GSM lisansının verilmesiyle birlikte ortaya çıkan rekabetin de etkisiyle Türk mobil sektöründeki abone sayısı 2000–2006 yılları arasında yıllık olarak ortalama % 24 artarak bugünkü rakamlara ulaşmıştır.

Aşağıda GSM abone sayısı ve bir önceki yıla göre artış oranı ile ilgili bilgilere yer verilmektedir.

GSM Abone Sayıları ve Yüzde Artış Oranları

Yıl	Abone Sayısı	Bir Önceki Yıla Göre Artış Oranı (%)
1996	692.779	58,53
1997	1.481.323	113,82
1998	3.360.000	126,82
1999	7.560.000	125,00
2000	14.970.000	98,02
2001	18.228.598	21,77
2002	23.323.113	27,95
2003	27.887.535	19,57
2004	34.707.549	24,46
2005	43.608.965	25,64
2006	52.662.701	20,76

Ülkemizdeki GSM abone sayısı 2006 yılı sonu itibariyle yaklaşık 53 milyona ulaşmıştır. Buna rağmen, AB ülkelerinde % 80 seviyelerinde olan GSM penetrasyonu ülkemizde % 70'ler seviyesinde olup pazardan elde edilen gelirlerin de henüz istenen düzeyde olmadığı görülmektedir. 1998–2004 yılları arasındaki 6 yıllık dönemde abone sayısı yaklaşık 10 kat artarken, GSM gelirleri ancak 3,9 kat artmıştır. Bu da kullanıcı başına elde edilen gelirlerin ciddi oranda azaldığı anlamına gelmektedir.

GSM
abone sayısı
52 milyonu
aştı



Bilgi Toplumu ve İnternet

Günümüzde ülkeler bilgi toplumu olma konusunda adeta yarışmakta, "İnterneti yaygınlaştırma", "bilgisayar okuryazarlığını artırma", "bilgiyi paylaşma", "bilgi toplumu olma" vb. bilişim alanında politikalar ve stratejiler geliştirmekte, projeler üretmektedirler. Hızlı İnternet olarak bilinen genişbant erişimi, bilgi toplumu olma sürecinin olmazsa olmazlarından. Birçok gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde gelişimini hızla sürdüren genişbant erişiminin, dünya ile bütünleşme ve bilgi toplumu yolunda olan Türkiye için de önemi yadsınmaz.



Genişbant erişim dünya genelinde ADSL (Asymmetric Digital Subscriber Line) ve Kablo İnternet başta olmak üzere diğer bazı teknolojiler ile sağlanmaktadır. Ülkemizde de genişbant hizmetleri, başta ADSL olmak üzere Kablo İnternet ve kısıtlı sayıda diğer teknolojiler vasıtasıyla kullanıcıya sunulmaktadır.

2005 yılı OECD ülkelerinin genişbant penetrasyonunun ortalama %12 olduğu göz önünü alındığında, yaklaşık % 4'lük bir orana sahip Türkiye için genişbant penetrasyonu oldukça düşük olmakla birlikte son yıllarda özellikle ADSL abone sayısında ciddi artışlar yaşanmaktadır. **2002 yılı sonunda 2.999 olan ADSL abone sayısı 2006 yılı sonunda 2.723.547 aboneye ulaşmış bulunmaktadır.** ADSL'nin asimetrik yapısı internet ya da benzer veri kaynaklarına ulaşım tek ve çift yönde veri aktarımı yapmak isteyen aboneler için en elverişli uygulamalardan birisi olarak görülmektedir. ADSL ile ulusal bilgi alt yapısını oluşturan bakır kabloların üzerinden aynı anda yüksek çözünürlüklü görüntü, daha hızlı internete erişim ve telefon konuşmalarının iletilmesi sağlanmaktadır. Ülkemizdeki ADSL abone sayısındaki artışın önemli nedenleri arasında Türk Telekom'un alt yapısında yapmış olduğu yeni yatırımlar, ADSL teknolojisinin tüketici ihtiyaçlarını karşılamasındaki etkinliği ve hizmetin ücret tarifelerinin makul bir düzeye indirilmesi gösterilebilir.

Yıllar İtibariyle ADSL Abone Sayıları

Yıllar	Abone Sayısı
2002	2.999
2003	56.624
2004	452.398
2005	1.539.477
2006	2.723.547

Diğer ana platform olan Kablo İnternet açısından bakıldığında ise, diğer ülkelerde ADSL teknolojisinde olduğu gibi Kablo İnternet teknolojisinde de ciddi gelişmeler yaşanırken, Türkiye'de ADSL hizmetine paralel olarak Kablo İnternette herhangi bir gelişme olmadığı gözlenmiştir. Kablo İnternet abonesi 2006 sonu itibariyle 27.804'dür.

Ülkemizde 2006 yılı sonu itibariyle İnternet Servis Sağlayıcılığı yapan 72 adet lisanslı işletmeci bulunmaktadır. Tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de İSS'ler; gerekli alt yapıyı, donanım ve yazılımı sağlayarak son kullanıcıya İnternet sistemi üzerinden erişim ve içerik sağlamaktadırlar.

UYGULAMALAR

Elektronik Sertifika Hizmet Sağlayıcılarının Faaliyete Başlaması



Elektronik İmza Kanunu 23 Ocak 2004 tarihinde Resmi Gazete'de yayımlanmış ve 23 Temmuz 2004 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Kanun, Telekomünikasyon Kurumuna konuya ilişkin ikincil düzenlemeleri yapma ve denetleme görevleri vermiştir. Bu kapsamda "Elektronik İmza Kanununun Uygulanmasına İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik" ile "Elektronik İmza ile İlgili Süreçlere ve Teknik Kriterlere İlişkin Tebliğ" Kurumca hazırlanmış olup, 6/1/2005 tarihli ve 25692 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Mevzuat çalışmalarının tamamlanmasından sonra, ilk olarak iki kuruluş Elektronik Sertifika Hizmet Sağlayıcısı (ESHS) olma talebiyle Kuruma bildirimde bulunarak gerekli şartları tamamlamalarını müteakip 2005 yılı Haziran ayında faaliyete geçmiştir. Daha sonra iki kuruluşun daha gerekli şartları sağlamasını müteakip 2006 yılsonu itibariyle faaliyette bulunan ESHS sayısı dörde yükselmiştir.

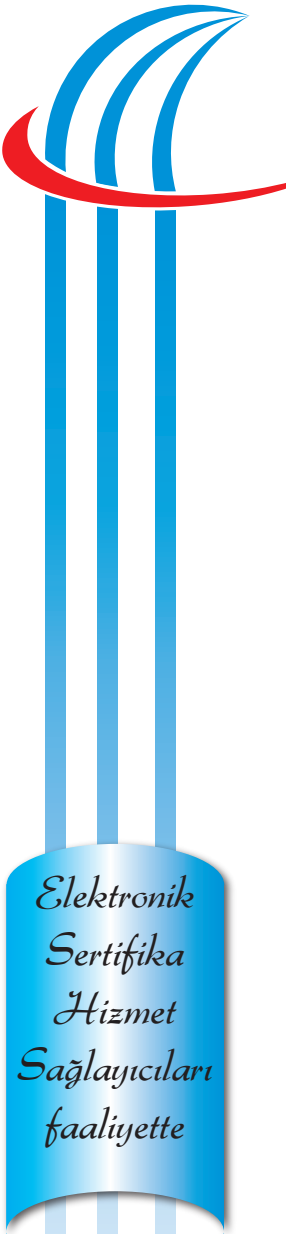
2006 yılında, 12.038 adet nitelikli elektronik sertifika üretilmiş olup 2007 yılı içinde bu sayının bankacılık uygulamalarının ve e-Devlet projelerinin başlaması ile birlikte artacağı değerlendirilmektedir.

Bilgi ve iletişim teknolojilerinin hızla geliştiği ve yaşamımızdaki hemen hemen her şeyin sayısallaşmakta olduğu günümüzde, her alanda büyük değişimler ve gelişmeler sağlaması beklenen ve elektronik ticaret ile elektronik devlet projelerinin alt yapısını oluşturacak asli bir unsur olan elektronik imza hususunda ülkemizde ilk uygulamaların başlatılması, farkındalık yaratılması, kamuoyunun konuya dikkatinin çekilerek bilgilendirilmesi ve elektronik sertifika hizmet sağlayıcılarının tanıtılması amacıyla Kurum tarafından 18 Temmuz 2005 Pazartesi günü akşamı Ankara Bilkent Otel’de bir tören düzenlenmiştir.



Törene Devlet Bakanı ve Başbakan Yardımcısı ve e-Dönüşüm Türkiye İcra Kurulu Başkanı Doç. Dr. Abdüllatif Şener, Ulaştırma Bakanı ve e-Dönüşüm Türkiye İcra Kurulu Üyesi Binali Yıldırım, TÜ-BİTAK Başkan Vekili Prof. Dr. Nüket Yetiş, KKTC Bayındırlık Müsteşarı Şener Çağman, Ulaştırma Bakanlığı Müsteşarı İbrahim Şahin, Denizcilik Müsteşarı İsmet Yılmaz, Bağımsız Kurul Başkan ve Kurul Üyeleri, kamu kurum ve kuruluşları ile özel sektör kuruluşlarının genel müdürleri, farklı kesimlerden çok sayıda davetli ve basın mensupları katılmıştır.

Törende elektronik imza konusunda yapılan çalışmalar hakkında bilgi verilmiş olup, ESHS'lere yetki belgeleri ve üst düzey devlet erkanına nitelikli elektronik sertifikaları teslim edilmiştir. Törende ayrıca, Başbakan Yardımcısı Doç. Dr. Abdüllatif Şener e-imzayı ilk kez kullanarak uygulamanın başlamasını sağlamış ve törene katılanlar tarafından bu uygulama izlenmiştir.



*Elektronik
Sertifika
Hizmet
Sağlayıcıları
faaliyette*



Elektronik Sertifika Hizmet Sağlayıcılar

2005 yılında faaliyete geçmiş olan E-GÜVEN A. Ş., TÜBİTAK-UEKAE ve TÜRKTRUST A. Ş.'den sonra, 2006 yılı içinde elektronik sertifika hizmet sağlayıcısı (ESHS) olmak üzere Kuruma bildirimde bulunan E-TUĞRA da Kurum tarafından yapılan incelemeler neticesinde tespit edilen eksiklikler ve/veya uygunsuzlukları gidererek faaliyete geçmiştir.

Kurumumuz Tarafından İncelenen ESHS'lerin Bildirim Süreçleri

ESHS	Bildirim Tarihi	İnceleme Tarihleri	Faaliyete Başlama Tarihi
Elektronik Bilgi Güvenliği A.Ş. (E-Güven)	25.03.2005	12-13.05.2005 22.06.2005	24.06.2005
TÜBİTAK-UEKAE (Kamu Sertifikasyon Merkezi)	31.03.2005	26-27.05.2005 28.06.2005	30.06.2005
TürkTrust Bilgi, İletişim ve Bilişim Güvenliği Hizmetleri A.Ş.	13.05.2005	07-08.07.2005 14.07.2005	16.07.2005
EBG Bilişim Teknolojileri ve Hizmetleri A.Ş. (E-Tugra)	20.06.2006	24-25.07.2006 23.08.2006	01.09.2006

2006 yılında, 12.038 adet nitelikli elektronik sertifika üretilmiş olup 2007 yılı içinde bu sayının bankacılık uygulamalarının ve e-Devlet projelerinin başlaması ile birlikte artacağı değerlendirilmektedir.

e-Kuruma Dönüşüm Uygulamaları



Kurumsal Kaynak Planlama uygulamaları (Muhasebe, İnsan Kaynakları, Lojistik ve Satınalma süreçleri v.b.) ve elektronik imza uygulamalarıyla entegre olan Doküman Arşiv ve Faks Yönetim Sisteminin Telekomünikasyon Kurumunda yürütülen günlük işlemler için hayata geçirilmesi amaçlanarak Kurumda e-Kuruma Dönüşüm Projesi, yüklenici firma ile 14.07.2005 tarihinde imzalanan sözleşme ile başlatılmıştır.

2006 yılının ilk altı ayında proje kapsamında geliştirilen uygulama yazılımlarının geliştirilmesi ve test çalışmalarına devam edilmiştir. Proje, 01.07.2006 tarihinde canlı kullanım moduna geçirilmiş ve bu tarihten itibaren proje kapsamındaki modüllerde Kurum tarafından uygun görülen değişiklik ve ilaveler yapılmaya devam edilmektedir. 13 Temmuz 2006 tarihinde proje 480.000 YTL bedelle tamamlanmıştır.

Projede e-imza kullanımını gerektiren uygulamalara e-imza entegrasyonu gerçekleştirilmiş ve Kurum Personeline ait sertifikaların büyük bir çoğunluğu tamamlanmış, diğerlerinin de süratle tamamlanabilmesi için gerekli çalışmalar devam etmektedir. Kurum personeline ait sertifikaların hepsi tamamlandıktan sonra Kurum içerisinde halen devam eden fiziksel evrak akışı kaldırılarak evrak akışı tamamen Doküman ve Arşiv Yönetim Sistemi üzerinden gerçekleştirilecektir. Faks Yönetim Sisteminin kurulumu tamamlanarak Kuruma ait faks numaraları sisteme dahil edilmiştir.



Proje, Türk Sanayicileri ve İşadamları Derneği (TÜSİAD) ile Türkiye Bilişim Vakfı'nın (TBV) ortaklaşa düzenlediği 'eTR Ödülleri'nde de finalist olmuştur.

DÜZENLEME, YETKİLENDİRME, DENETLEME VE UZLAŞTIRMA FAALİYETLERİ

DÜZENLEMELER

Kurum sektördeki düzenleyici görevini; sektörde rekabetin gelişmesi, sürdürülebilir bir rekabet ortamının tesisi, ekonomik büyümeye sektörel katkıların maksimize edilmesi ve tüketici refahının artması amaçları doğrultusunda, AB Direktiflerini ve AB uygulamalarını da göz önünde bulundurarak yerine getirmektedir. Çalışmalarda, diğer ülke örneklerinden faydalanarak o ülkelerde yaşanan olumsuzlukların ülkemizde yaşanmaması için azami özen gösterilmektedir. Kurumun 2003'den 2006 yıl sonuna kadar yaptığı önemli düzenlemeler ve bunlarla ilgili çalışmalar aşağıda verilmektedir:

TARİFE DÜZENLEMELERİ

Kurum Tarife Yönetmeliği gereğince ilgili piyasada hukuki veya fiili tekel veya etkin piyasa gücüne sahip işletmelerin tarifelerini onaylamakta ve denetlemektedir.

Tarife Yönetmeliği

Ağustos 2001'de yürürlüğe girdi.

Türk Telekom ve Etkin Piyasa Gücüne Sahip İşletmeciler düzenleme kapsamında.

Tavan Fiyat Tebliği

Tarife Yönetmeliği kapsamında Ocak 2001'de yürürlüğe girdi.

2004'te revize edildi.

Yeni tavan fiyat tebliği 16.01.2007 tarih ve 26405 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girdi.

Bu düzenlemeler ile telekomünikasyon piyasasında rekabet ortamının oluşturulması, teknolojik gelişimin ve yeni yatırımların teşvik edilmesi, ülke genelinde telekomünikasyon hizmetlerinin yaygınlaştırılması ile tüketicilerin korunması hususlarını gözeterek tarifelerin onaylanması amaçlanmıştır.





Tarifelerin Onaya Tabi Olması

Türk Telekom'un sunduğu hizmetlerin tarifeleri,

Yurtiçi Sayısal Kiralık Devre Tarifeleri,

Türksat'ın tarifeleri

GSM işletmecilerinin tarifeleri

onaya tabidir.

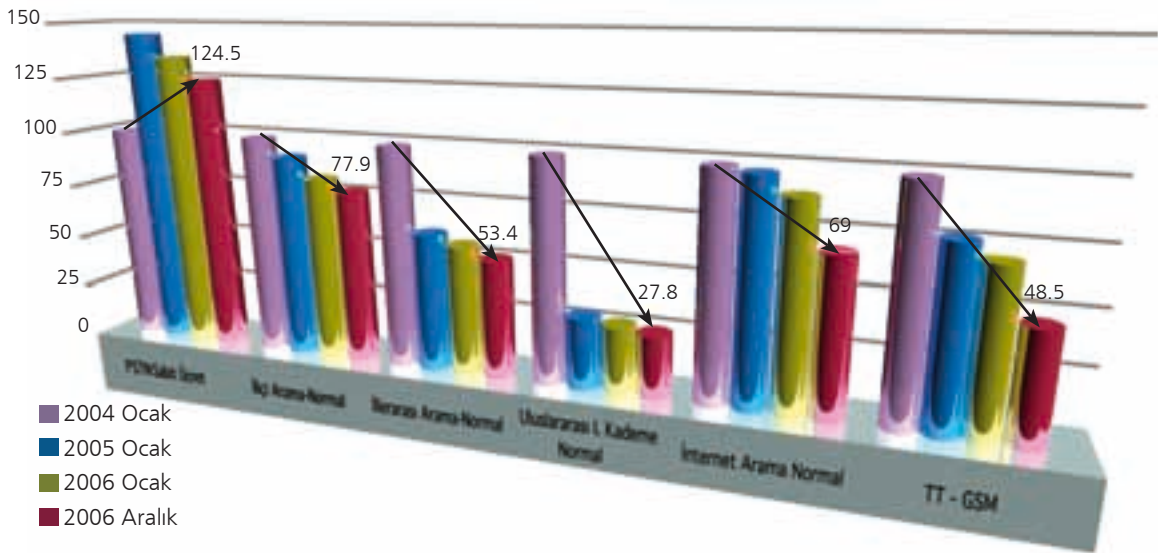
Tarife Yönetmeliği kapsamı dışında kalan işletmecilerin sundukları hizmetlerin tarifeleri ise onaya tabi değildir.



Sabit Telefon Hizmetleri Tarifeleri

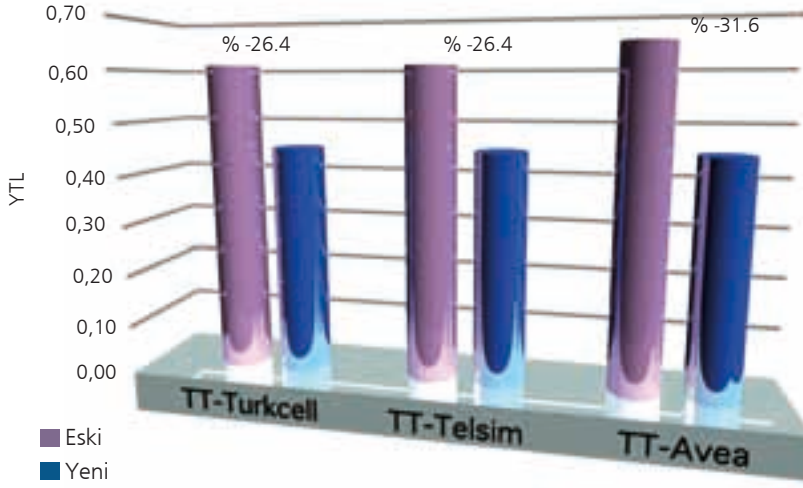
Aşağıdaki şekilde Türk Telekom'un sabit telefon hizmeti tarifelerinde 2004 yılı Ocak ayı ile 2006 yılı Aralık ayı tarihleri arasında oluşan değişimler görülmektedir. Şekilden görüldüğü üzere, 2004 Ocak ayından 2006 Aralık ayına kadar sabit ücretlerde %24,5 oranında artış yaşanırken; ilçe arama ücretlerinde %22,1 oranında, illerarası arama ücretlerinde %46,6 oranında, uluslararası arama ücretlerinde %72,2 oranında, internet arama ücretlerinde %31 oranında ve PSTN-GSM arama ücretlerinde %51,5 oranında düşüşler yaşanmıştır.

Sabit Fiyatlarla Türk Telekom'un Bazı Fiyatlarının Değişimi (2004 Ocak = 100)



Türk Telekom 2006 yılının ikinci yarısında PSTN-GSM arama ücretlerine ilişkin olarak Kurumun talebi doğrultusunda bir tarife teklifinde bulunmuş ve bu tarifeler Kurul tarafından onaylanmıştır. Söz konusu değişiklik ile PSTN-GSM arama ücretlerinde %26 ile %32 arasında değişen oranlarda düşüş yaşanmıştır.

StandartHATT Konuşma Paketi PSTN-GSM Tarifelerindeki Değişim



Türk Telekom 2006 yılının son ayında ŞirketHatt, KonuşkanHatt, StandartHatt, HesaplıHatt ve YazlıkHatt tarife seçeneklerine ilişkin kapsamlı bir tarife teklifi ile Kuruma müracaat etmiştir. Kurul tarafından onaylanan bu tarifeler ile ilıçı arama ücretlerinde %17,7 ile %26,4 arasında ve aylık sabit ücrette ise %15 ile %23,6 arasında değişen oranlarda artış yapılırken; illerarası arama ücretlerinde %45,6 ile %57,1 arasında, uluslararası arama ücretlerinde %4,5 ile %60 arasında, PSTN-GSM arama ücretlerinde ise %1,9 ile %46,9 arasında değişen oranlarda indirim gerçekteşmiştir. Söz konusu tarifeler 2007 yılında yürürlüğe girecektir.

Mobil Telefon Hizmetleri Tarifeleri

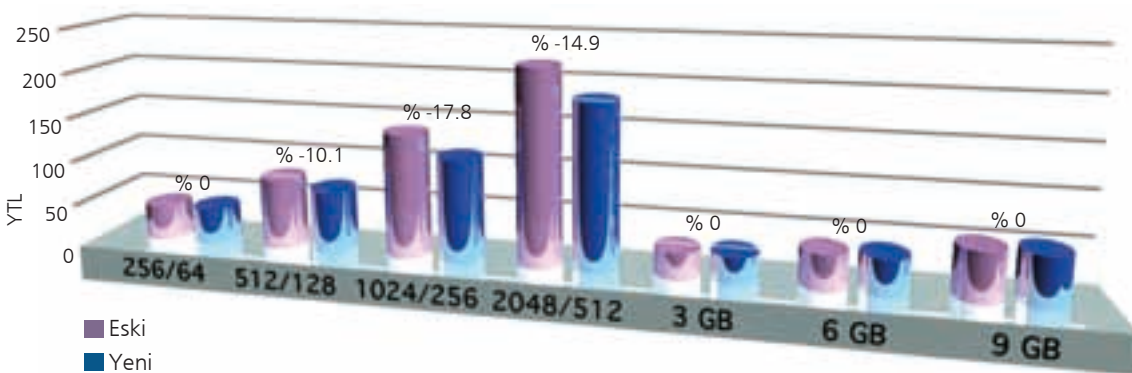
GSM işletmecileri ile Kurum arasında imzalanan GSM İmtiyaz Sözleşmelerinde yer alan hükümler gereğince; GSM işletmecilerinin son kullanıcılarına uygulayacakları tarifelere ilişkin üst sınır Kurumca belirlenerek onaylanmaktadır. Bu kapsamda GSM azami tarifeleri 2006 yılı içinde Mart ve Eylül aylarında olmak üzere iki defa belirlenerek onaylanmıştır. Onaylanan üst sınırın altında kalmak şartıyla işletmeciler söz konusu tarifelerini serbestçe belirleyebilmektedirler.

İnternet ve Veri İletimi Tarifeleri

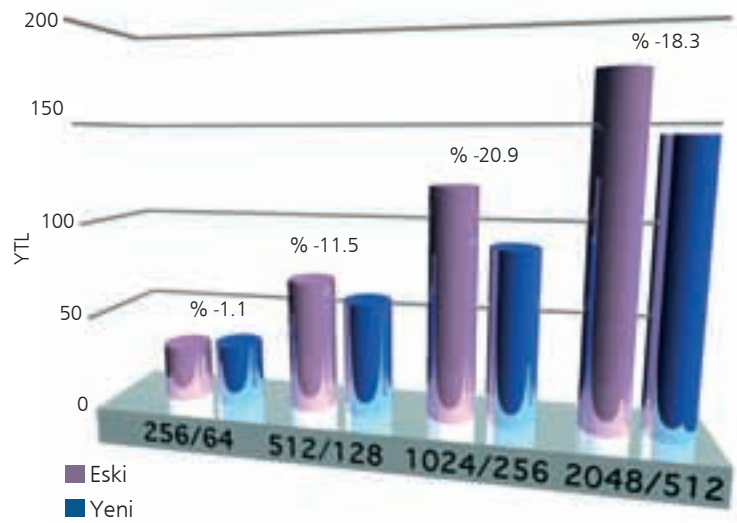
İlgili mevzuat hükümleri kapsamında internet erişimi ve veri iletimi hizmetlerine ilişkin olarak Türk Telekom ve Türksat'ın tarifeleri düzenlenmektedir. Bu çerçevede anılan işletmecilerin kullanıcılara sunduğu veri iletimi ve internet erişimi hizmetleriyle ilgili tarifeler Kurumun onayına tabidir.

Türk Telekom tarafından 256 Kbit/s'lık limitsiz ADSL erişiminin 2006 yılı içerisinde toptan limitsiz ADSL tarife düzeylerinde hızlara göre %10 ile %18 arasında değişen oranlarda indirim yaşanmıştır. Kotalı ADSL'de ise tarife düzeyinde değişiklik yaşanmamakla birlikte, erişim hızı 512/128 Kbit/s'den 1024/256 Kbit/s'ye çıkarılmıştır.

Toptan Tarifelerde Değişim



Vatandaşa
daha ucuz
alo



Veri Akış Erişimi tarifelerinde de 256/64 Kbit/s için % 1 oranında artış, diğer hızlarda ise %11 ile %20 arasında indirim gerçekleştirilmiştir.

2006 yılında Türk Telekom tarafından Kuruma sunulan çeşitli indirimli uygulama teklifleri değerlendirilmiştir. Bu kapsamda "Öğrencilere Bilgisayar ve İnternet Erişim Hediye Kampanyası" ve "ADSL İnternet Haftası İndirimli Uygulama" başlıkları altında ADSL İnternet erişimine yönelik farklı indirimli uygulama teklifleri onaylanmıştır.

Ayrıca Türk Telekom tarafından İSS'lere yönelik olarak teklif edilen toptan ADSL indirimli uygulaması onaylanmıştır. Uygulama İSS'lerin yeni abonelik için ilgili tarihlerde başvurması, aboneliğin 23. ayın sonunda devam etmesi durumunda İSS'den 24. ayın aylık kullanım ücretlerinin alınmamasını içermektedir.

2006 yılı içerisinde İnternet erişimine yönelik olarak onaylanan uygulamalar arasında Türk Telekom tarafından Milli Eğitim Bakanlığı'na bağlı okul ve kurumlara sunulacak İnternet erişim hizmetlerine ilişkin uygulama teklifi de bulunmaktadır.

2006 yılı içerisinde ayrıca Türk Telekom'un Emniyet Genel Müdürlüğü ve Boğaziçi Üniversitesi Kandilli Rasathanesi ve Deprem Araştırma Enstitüsü Müdürlüğüne yönelik uygulama teklifleri ilgili mevzuat kapsamında onaylanmıştır.

Bir diğer genişbant İnternet erişim hizmeti olan Kablo TV şebekesi üzerinden İnternet erişimi (Kablo İnternet), hâlihazırda Türksat tarafından sunulmaktadır. 2006 yılının Aralık ayında kablo İnternet hizmetine ilişkin tarife değişikliği teklifi onaylanmıştır. Bu kapsamda limitsiz aylık ücretlerde hızlara göre değişmekle birlikte % 5 ile % 32 arasında indirim gerçekleştirilmiş ve kablo İnternette ilk defa kotalı hizmet tarifeleri onaylanmıştır. Ayrıca aynı dönem içerisinde Kablo TV ve Kablo İnternet hizmetlerine ait bağlantı ücretlerine yönelik indirimli uygulama teklifi de Kurumca onaylanmıştır.

NUMARALANDIRMA DÜZENLEMELERİ

Numaralandırma Yönetmeliği

Telekomünikasyon şebekelerinde kullanılan numaraların ulusal kapsamda plânlaması, plâna uygun olarak tahsis edilmesi, tahsis edilen numaraların etkin ve verimli kullanımının sağlanması, geri alımı ve benzeri konularda uygulanacak usûl ve esasları kapsayan "Numaralandırma Yönetmeliği" 26.02.2004 tarih ve 25385 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Numara Taşınabilirliği Yönetmeliğinin Yayımlanması

Telefon şebekelerinde (sabit veya mobil) numara taşınabilirliğinin uygulanmasına ilişkin usûl ve esasları kapsayan Numara Taşınabilirliği Yönetmeliği 1 Şubat 2007 tarih ve 26421 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

*Daha
çağdaş eğitim;
öğrencilerimiz
İnternete
kavuştu*



Numara taşınabilirliği, abonenin numarasını değiştirmeden hizmet aldığı işletmeciyi, bulunduğu fiziksel konumu ve/veya aldığı hizmetin türünü değiştirebilmesini ifade etmektedir. Numara taşınabilirliği sabit telefon şebekeleri arasında veya mobil telefon şebekeleri arasında olacak şekilde gerçekleşecektir. NMT ile GMPCS hizmeti için kullanılan abone numaraları ise taşınabilirlik kapsamında değildir.

REKABETE YÖNELİK DÜZENLEMELER

Mobil Piyasalarda Etkin Piyasa Gücüne Sahip İşletmecilerin Belirlenmesi

Etkin Piyasa Gücüne Sahip İşletmecilerin Belirlenmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Tebliğin 6 ncı ve 7 nci maddelerine göre GSM Piyasasında etkin rekabetin tesisi amacıyla Kurum tarafından yayımlanan 'Tarife Yönetmeliği' ve 'Erişim ve Arabağlantı Yönetmeliği' hükümleri çerçevesinde, ilgili piyasada Etkin Piyasa Gücüne sahip işletmeci ve/veya işletmeciler yeniden belirlenmiştir. Böylece telekomünikasyon hizmetleri piyasasında rekabetin temini ve nihai olarak da tüketicilerin memnuniyetinin sağlanması amaçlanmıştır.

Etkin Piyasa Gücüne sahip işletmeci veya işletmecileri belirlenmesi suretiyle, söz konusu işletmecilerin belirli yükümlülükler tabi tutulması hedeflenmiştir. Bu sayede etkin piyasa gücüne sahip işletmecilerin sektördeki üstünlüklerini, sektöre yeni giren veya sektörde söz konusu işletmelere rakip hale gelmeye çalışan işletmecilere karşı kötüye kullanmaları önlenmeye çalışılmıştır.

Bu bağlamda 28.12.2005 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanan Kurul Kararı ile söz konusu Tebliğin 6 ncı ve 7 nci maddesine göre:

GSM Mobil Çağrı Sonlandırma Piyasasında, Turkcell, Telsim ve Avea'nın, GSM Mobil Şebekelere Erişim ve Çağrı Başlatma Piyasasında, Turkcell'in etkin piyasa gücüne sahip işletmeci olarak belirlenmesine karar verilmiştir. Böylece telekomünikasyon hizmetleri piyasasında rekabetin temini ve nihai olarak da tüketicilerin memnuniyetinin sağlanması amaçlanmıştır.

Sabit Şebekelere İlişkin Piyasalarda Etkin Piyasa Gücüne Sahip İşletmecilerin Belirlenmesi

Sabit Şebekelere İlişkin Piyasalarda EPG'ye Sahip İşletmecilerin Belirlenmesine yönelik olarak hazırlanan Raporlar 21.02.2006 tarih ve 2006/DK-10/142 sayılı Karar ile Kurul tarafından onaylanmıştır. Bu kapsamda Türk Telekomünikasyon A. Ş. aşağıda yer alan piyasalar da Etkin Piyasa Gücüne Sahip İşletmecilerin Belirlenmesine İlişkin Tebliğin 6 ncı ve 7 nci maddelerine göre:

Perakende seviyede sabit telefon şebekesine erişim hizmeti piyasasında (düşük seviyede ve yüksek seviyede erişim kısımlarının tamamında),

Coğrafi olmayan numaralara yapılan aramalar ile mobile doğru yapılan aramalar dâhil olmak üzere - sabit bir yerde sunulan iliçi, illerarası ve uluslararası telefon arama hizmetleri piyasalarında,



Perakende asgari kiralık hat grubuna ilişkin ilgili piyasada; perakende seviyede sunulan 2 Mbit/sn üzeri kiralık devrelere, uluslararası kiralık devrelere ve ulusal bazda kapasite sağlayan diğer kiralık devre hizmetlerine (ATM, F/R, Metro Ethernet, G.SHDSL vb.) ilişkin ilgili piyasa(lar)da; toptan kiralık hat omurga kısmına ilişkin ilgili piyasada; toptan kiralık hat sonlandırma kısmına ilişkin ilgili piyasada; toptan seviyede sunulan uluslararası kiralık devrelere ve ulusal bazda kapasite sağlayan diğer kiralık devre hizmetlerine ilişkin ilgili piyasa(lar)da,

Sabit şebekede toptan çağrı başlatma piyasasında ve sabit şebekede toptan çağrı taşıma piyasasında,

Kendi şebekesi üzerinde toptan çağrı sonlandırma,

Genişbant ve ses hizmetlerinin sunumu için bakır kablo ağına paylaşımlı erişimi de içeren toptan ayrıştırılmış erişim piyasasında ve,

Toptan genişbant erişim hizmetlerine ilişkin ilgili piyasada,

Etkin Piyasa Gücüne sahip işletmeci olarak belirlenmiştir.

Etkin Piyasa Gücüne Sahip İşletmecilerin Belirlenmesine Yönelik Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmeliğin Yayınlanması

Etkin Piyasa Gücüne Sahip İşletmecilerin Belirlenmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik'in yayınlanması ile "Etkin Piyasa Gücüne Sahip İşletmecilerin Belirlenmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Tebliğ'in Yürürlükten Kaldırılmasına İlişkin Tebliğ" ile "Hâkim Konumda Bulunan İşletmecilerin Belirlenmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Tebliğ'in Yürürlükten Kaldırılmasına İlişkin Tebliğ" yürürlükten kaldırılmıştır.

Etkin Piyasa Gücüne Sahip İşletmecilerin Belirlenmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik, telekomünikasyon sektöründe faaliyet gösteren işletmecileri kapsamına almaktadır. Yönetmelik telekomünikasyon sektöründe etkin rekabet ortamının sağlanması için ilgili pazarlarda pazar analizleri yapılarak düzenlemelere ve yükümlülüklere tabi olabilecek etkin piyasa gücüne sahip işletmecilerin belirlenmesine ilişkin usul ve esasları düzenleme amacını taşımaktadır.

Etkin piyasa gücüne sahip işletmecilere, getirilebilecek temel yükümlülükler

Bu yükümlülükler; Şeffaflık yükümlülüğü, referans erişim ve/veya arabağlantı tekliflerinin yayınlanması yükümlülüğü ayırım gözetmeme yükümlülüğü, hesap ayırımı yükümlülüğü, erişim sağlama yükümlülüğü, tarife düzenlemelerine tabi olma yükümlülüğü, maliyet muhasebesi yükümlülüğü, şeklinde olup Yönetmelik bu anlamda AB düzenlemeleri ile uyum içerisindedir. Yönetmelik hükümlerinin ihlali halinde işletmecilere idari para cezası da uygulanabilecektir.

Geçiş Hakkı Yönetmeliğinin Yayınlanması

"Telekomünikasyon Hizmetlerinin Yürütülmesinde Geçiş Hakkına İlişkin Yönetmelik", 02.05.2006 tarih ve 26156 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Geçiş Hakkı, kamu hizmeti gören telekomünikasyon işletmecilerinin, bu hizmeti verebilmek amacıyla, direk, anten, kablo vb. her türlü teçhizatı yerleştirmek ve bunların bakım ve onarımlarını yapmak için gerçek kişiler, özel hukuk tüzel kişileri yada kamu kurum ve kuruluşlarının mülkiyetinde bulunan taşınmazları kullanmalarını ifade etmektedir. Yürürlüğe giren Yönetmelik ile altyapı hususunda yasal yükümlü işletmeciye olan bağımlılığın aşılması beklenmektedir.

TÜKETİCİ ODAKLI DÜZENLEMELER

Telekomünikasyon Sektöründe Tüketici Hakları Yönetmeliğinin Yayınlanması

AB mevzuatında yer alan hususlara uyum sağlanması ve ülkemizde tüketicilerin karşılaşılabileceği sorunlara çözüm getirebilmesi amacıyla Telekomünikasyon Sektöründe Tüketici Hakları Yönetmeliği hazırlanmıştır. Söz konusu Yönetmelik 22 Aralık 2004 tarihinde 25678 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Yönetmelikte tüketicilerin başlıca haklarına ve işletmecilerin yükümlülüklerinin yanı sıra tüketicinin telekomünikasyon hizmetlerinden yararlanmaya karar vermesi halinde karşılaşılabilecek durumlara ilişkin tüm süreçler düzenlenmiştir. Bu kapsamda tüketici, hizmetten yararlanmaya başlamadan önce işletmecinin internet sayfasına girerek hizmetin tarifesi, hizmetin kapsamı, hizmetin kalite düzeyi gibi hususlar hakkında bilgi alabilme imkânına kavuşturulmuştur.

Tüketicinin hizmeti almaya karar vermesi durumunda işletmeci ile imzalayacağı abonelik sözleşmesinde bulunması gereken asgari unsurlar tespit edilmiştir. Bununla birlikte abonelik sözleşmesinde tüketici aleyhine ve dürüstlük kurallarına aykırı olan hükümlerin bulunması durumunda söz konusu kayıtların geçersiz olacağı hüküm altına alınmış ve işletmecilere yol gösterecek mahiyette "Haksız Şartlar" Yönetmelik ekine koyulmuştur.

Telefon mesaj hizmetlerinden kaynaklanan sorunlara Yönetmelikle getirilen düzenlemeye göre abonelerinin yanlışlıkla ya da bilinçsiz olarak 900'lü hatlara yapmış oldukları aramalardan dolayı mağdur olmamaları için ücretlendirmenin ne zaman başlayacağı ve hizmetin ücretine ilişkin bilgilendirme yapılması yükümlülüğü getirilmiştir.

Son olarak ise, abonelik sözleşmelerini sona erdirmek isteyen abonelerin karşılaşılabilecek sorunlara engel olmak amacıyla abonelik sözleşmelerinin sona erdirilmesinde takip edilecek usul belirlenmiştir.

Telekomünikasyon Sektöründe Kişisel Bilgilerin İşlenmesi ve Gizliliğin Korunması Hakkında Yönetmeliğin Yayımlanması

Telekomünikasyon sektöründe, özel hayatın gizliliğine yönelik temel hakların tam ve etkin olarak korunması amacıyla 2002/58/EC sayılı AB Direktifi baz alınarak Yönetmelik çalışması yapılmıştır. Bu amaç doğrultusunda hazırlanan yönetmelikte ağırlıklı olarak tüketicilerin telekomünikasyon hizmetlerinden yararlanırken sahip oldukları gizlilik haklarının korunması hedeflenmiştir. Kişisel Bilgilerin İşlenmesi ve Gizliliğin Korunması Hakkında Yönetmelik, 6 Şubat 2004 tarih ve 25365 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Ayrıca özel hayatın gizliliği nedeniyle kullanıcıların özellikle pazarlama amaçlı istem dışı temaslara karşı oldukça duyarlı hale geldiği göz önünde bulundurularak istem dışı çağrılarının engellenmesi için abonelere teknik anlamda çeşitli olanaklar sağlayan makul ve uygulanabilir hükümlerin, işletmeciler tarafından yürürlüğe konulacağı hüküm altına alınmıştır.

İşletmecilerin kişi müdahalesi olmaksızın çalışan faks, elektronik posta, kısa mesaj gibi otomatik arama sistemlerini, abonenin önceden izni olmadan siyasi propaganda amacıyla kullanamayacakları belirtilmiştir.

Hazırlanan Yönetmelik, bir dizi gizlilik seçeneğini (rehberlerde yer alacak verinin tanımı, çağrı yönlendirmelerin ortadan kaldırılması ve arayan numaranın belirlenmesi gibi) de sağlamayı amaçlamaktadır.

HİZMET KALİTESİNE YÖNELİK DÜZENLEMELER

Telekomünikasyon Sektöründe Hizmet Kalitesi Yönetmeliğinin Yayımlanması

Bu amaçla, hazırlanmış olan Telekomünikasyon Sektöründe Hizmet Kalitesi Yönetmeliği 03.03.2005 tarihinde Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Hizmet Kalitesi Yönetmeliği çalışmasının amacı, telekomünikasyon hizmetlerinin sunumunda kalite parametrelerinin belirlenmesi ve işletmeciler tarafından kullanıcılara kaliteli hizmetin sunumunun sağlanmasının teşvik edilmesidir.

Yönetmelikte, bağlantı süresi, erişim hattı başına arıza oranı, arıza giderme süresi, başarısız arama oranı, aramanın kurulma süresi, operatör hizmetleri için cevap verme süresi, rehber hizmetleri için cevap verme süresi, ankesörlü telefonlar, fatura şikâyetleri, kiralık hatlar, hizmet seviyesi taahhütleri, bilgilerin yayımlanması ve raporlama gibi hususlar hakkında hükümler getirilmiştir.



Türk Telekom

Bağlantı süresi, erişim hattı başına arıza oranı, arıza giderme süresi, başarısız arama oranı, aramanın kurulma süresi, operatör hizmetleri için cevap verme süresi, rehber hizmetleri için cevap verme süresi, çalışır durumdaki ankesörlü telefonlar ve fatura şikayeti oranı ölçütlerine ilişkin üç aylık bilgileri içeren raporu Ocak, Nisan, Temmuz ve Ekim aylarının en geç 15'ine kadar Kuruma sunmakla yükümlüdür.

GSM İşletmecileri (Turkcell, Telsim Vodafone, Avea)

Arama blokaj oranı, başarısız arama oranı, aramanın kurulma süresi ve fatura şikayeti ölçütlerine ilişkin üç aylık bilgileri içeren raporu Ocak, Nisan, Temmuz ve Ekim aylarının en geç 15'ine kadar Kuruma sunmakla yükümlüdür.

Hizmet Kalitesi Bilgilerinin Yayınlanması

İşletmeciler, hizmet kalitesi seviyelerine ilişkin anlaşılabilir, karşılaştırılabilir ve güncel bilgileri kolay erişilebilir şekilde yayımlar.

Kurum işletmecilere ilişkin hizmet kalitesi verilerini ve bu verilere ilişkin her türlü istatistiki sonucu yayımlayabilir.

YETKİLENDİRME ÇALIŞMALARI

12.05.2001 tarihli ve 4673 sayılı Kanunla 406 sayılı Telgraf ve Telefon Kanununa ilave edilen Ek Madde 27 ile Ulaştırma Bakanlığı'nda bulunan telekomünikasyon sektöründe görev ve imtiyaz sözleşmesi yapma, telekomünikasyon ruhsatı ve genel izin verilmesi hak ve yetkisi Telekomünikasyon Kurumu'na verilmiştir. Sektördeki işletmeciler faaliyetlerini 3 tip yetkilendirmeden birisi ile (Görev/İmtiyaz Sözleşmesi, Telekomünikasyon Ruhsatı ve Genel İzin) sürdürmektedir.

Kurumun süregelen yetkilendirme çalışmaları sonucunda 2002 yılı sonunda 92 olan işletmeci sayısı 2006 yılı sonu itibarıyla 219 olarak gerçekleşmiştir.

Lisanslı İşletmeciler	2002 Aralık	2003 Aralık	2004 Aralık	2005 Aralık	2006 Aralık
Görev Sözleşmesi İmzalayan İşletmeciler	1	1	1	2	2
İmtiyaz Sözleşmesi İmzalayan İşletmecileri	4	4	3	4	4
Uydu Platform İşletmeciliği	2	3	3	1	2
Uydu Telekomünikasyon Hizmetleri İşletmeciliği	19	20	23	24	20
GMPCS Mobil Telefon İşletmeciliği	5	4	5	5	4
Karasal Hatlar Üzerinden Veri İletimi Hizmeti İşletmeciliği	-	3	14	20	20
Altyapı İşletmeciliği Hizmeti	-	-	-	-	7
İnternet Servis Sağlayıcılığı	66	96	91	74	72
Uzak Mesafe Telefon Hizmetleri İşletmeciliği	-	-	43	40	35
Kablo Platform İşletmeciliği	-	-	-	-	5
Ortak Kullanımlı Telsiz Hizmetleri İşletmeciliği	-	-	9	48	48
TOPLAM	97	131	192	218	219

DENETLEME ve UZLAŞTIRMA ÇALIŞMALARI

Telekomünikasyon Kurumu sektörde sürdürülebilir bir rekabet ortamının tesisi amacıyla denetleme görevlerini eksiksiz olarak yerine getirebilmek için gerekli özveri ve gayretli çalışmalarını sürdürmektedir. Kurum; sektörde faaliyetlerini yürüten işletmecilerin, verilen hak ve yükümlülüklerine uygunluğunu denetlemekte ve kamu maliyetine uygun olmayan davranışlarına müdahale etmektedir.

Ayrıca; Kurum, standart dışı ve ülkemize sokulmasına müsaade edilmeyen telekomünikasyon cihazlarının denetlenmesine dair piyasa gözetim ve denetimini sürekli yapmakta ve bu hususta ilgili kurum ve kuruluşlarla koordineli olarak mücadele etmektedir.

İşletmecilerin Denetlenmesi

Gerek işletmecilerin faaliyetlerinin lisans şartlarına uygunluğu gerekse yetkisiz bir şekilde telekomünikasyon hizmeti sunanlar ile ilgili olarak, Kurumun Lisans ve Sözleşmeler Dairesi Başkanlığı'na yapılan şikayetler ile re'sen yapılan incelemeler neticesinde; 2006 yılı içerisinde 30 iddia değerlendirilerek, gerekli işlemler gerçekleştirilmiştir.

Baz İstasyonlarının Denetlenmesi

Kurum, kamuoyunu da çok yakından ilgilendiren bir konu olan, baz istasyonlarının insan sağlığına yönelik zararlı etkilerini yaptığı düzenlemelerle önlemeye çalışmaktadır. Bu maksatla, Elektromanyetik yayınımlar salan telekomünikasyon cihazlarının insan sağlığını olumsuz yönde etkileyecek sınırlarda çalışmasını kontrol altına almak maksadıyla uyguladığı Güvenlik Sertifikası verilmesi ve denetimleri üzerinde yoğun olarak durulmaktadır.

GSM işletmecileri tarafından kurulmuş bulunan sabit telekomünikasyon sistemlerinin (baz istasyonları) hemen hemen tamamının 2006 yılı sonunda "Güvenlik Sertifikası"na ilişkin olarak, denetimleri tamamlanmıştır.

Sabit telekomünikasyon sistemlerinin insan ve çevre sağlığına etkileri hususunda 2006 yılı içerisinde vatandaşlardan gelen şikâyetlere yönelik sayısal bilgiler çizelgede gösterilmektedir.



Sabit Telekomünikasyon Sistemleri Vatandaş Şikayetleri

ŞİKAYET KONUSU	ŞİKAYET SAYISI	ÇÖZÜME KAVUŞTURULAN
GSM Baz İstasyonları	2085	2085
Telsiz, Radyo/TV	15	15
Diğer	25	25
Toplam	2125	2125

Spektrum İzleme ve Denetimi Faaliyetleri

Kurumun düzenlediği, frekans tahsisi yapmak suretiyle kullanım izin ve yetkisi verdiği frekanslarda iletişimin ve iletişim kalitesinin devamlılığını sağlamak zorunluluğu bulunduğundan;

Çeşitli nedenlerle ortaya çıkan, bu suretle propagasyon (yayılm) ortamının sürekli iletme açık bulundurulmasını engelleyen veya iletişim kalitesinin düşmesine neden olan etkenlerin,

Usulsüz ve illegal yayınlar ile can, mal ve ülke güvenliğini olumsuz etkileyecek yayın ve etkiler ve benzeri hususların derhal belirlenmesi ve giderilmesini temin edecek tedbirlerin alınabilmesi amacıyla spektrum devamlı izlenmektedir.

Bir haberleşme sisteminin sağlıklı iletişim sağlayabilmesi için yalnızca kendisi ya da aynı frekansı kullanan ve aynı teknik özelliklerdeki benzeri bir sistemin oluşturabileceği enterferanslardan değil, aynı zamanda aynı propagasyon ortamını paylaşan başka frekanslarda, çok farklı teknik özelliklerde ve hatta amacı telsiz iletişimi yapmak olmayan ancak elektrik kullanımı nedeniyle istenmeyen yayınları bu propagasyon ortamına yayan cihaz ve makinelerin etkilerinden de korunması gerekmektedir. Örneğin, Uçakların iniş-kalkış ve seyirlerinde hayati öneme sahip telsiz iletişimi FM radyo yayınlarından ve endüstriyel elektrik ark kaynak makinelerinden (amacı telsiz iletişimi olmamakla



birlikte, yüksek akımları nedeniyle oluşan arklar sonucu elektromanyetik sinyaller oluşturabilmektedir), uydu haberleşmesi, denizde ve karada kullanılan radar sinyalinden ve karasal mikrodalga linklerden, GSM haberleşmesi, televizyon sinyallerinden etkilenmekte, güvenlik kuvvetlerinin iletişiminin doğal yollardan veya kasıtlı olarak bozulması görevin aksamasına yol açmaktadır. Bu nedenle bozulmaya neden olan sinyallerin hemen bulunması ve çözüm oluşturulması gerekmektedir.

Uluslararası boyutta bakıldığında, sinyali oluşturan ve ileten ortamların spektrum izleme ve denetimi kavramı içinde müştereken ele alınması gerekirken, bunların her biri için farklı donanım ve faaliyetler yürütülmesi nedeniyle ayrı ayrı kavramlara da ihtiyaç duyulmaktadır. Bunlardan propagasyon ortamının denetlenmesine Spektrum İzleme, cihazların işletildikleri yerde denetlenmesine de Denetleme denilmektedir.

Bu çerçevede yedi Bölge Müdürlüğü ile birlikte Kurum, Türkiye'nin her yerinde ve elektromanyetik spektrumun tamamında haberleşmeyi engelleyen, kısıtlayan veya kalitesini düşüren enterferanslar ile mücadele etmektedir. 2006 yılı içerisinde Kuruma yapılan enterferans şikayetleri sayısal olarak aşağıda verilmiş olup bunların hemen hemen tamamı mahallinde teknik çalışma yapılması suretiyle çözüme kavuşturulmuştur.

Enterferans Şikayetleri

ŞİKAYET KONUSU	ŞİKAYET SAYISI	ÇÖZÜME KAVUŞTURULAN
Radyo/TV	24	23
Seyrüsefer Sistemleri	84	84
Diğer	94	94
Toplam	202	201

Milli Monitör Sistemi Projesi



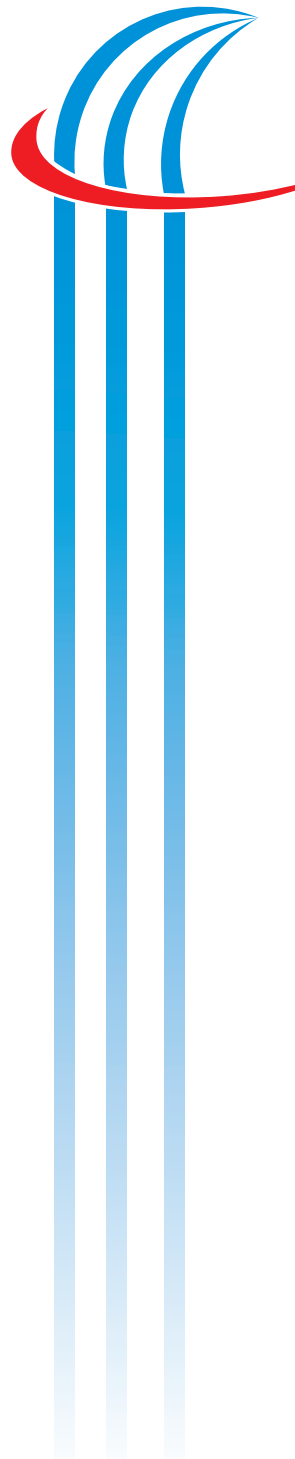
Telsiz frekanslarının kullanıma verildiği andan itibaren de sürekli kontrol altında bulundurularak aynı etkinlik ve kalite düzeyiyle kullanımının devam ettirilmesi ancak spektrum mühendisliği ve Elektromanyetik Uyumluluk (Electromagnetic Compatibility / EMC) disiplininin gerektiği bilgi birikimi ile bu amaçla geliştirilen oldukça geniş bir donanım parkı niteliğindeki ölçüm ve analiz sistemlerinin kullanılmasını gerektirir. Bu sistemlere uluslararası terminolojide "İzleme Sistemleri" denilmektedir.

Mayıs 1998'de ASELSAN ile anahtar teslimi olarak yedi bölgede kurulmak üzere Protokolü yapılan Projenin kesin kabulü 30.03.2005 tarihinde gerçekleştirilmiş ve Sistem bir bütün olarak hizmete alınmıştır.

Sistemin sürekli faal ve etkin olarak kullanımı devam ettirebilmek bakımından; elektronik cihazların kalibrasyonu yapılmış, sabit istasyonlara yedek güç sistemi olarak jeneratör sistemleri tesis edilmiş, uydu iletişim altyapısının iyileştirilmesi için TÜRKSAT A. Ş. ile çalışmalar başlatılmıştır. Ayrıca tüm sistemin bakım ve onarımları yapılmak suretiyle faal tutulabilmesi bakımından bakım-onarım anlaşması yapılmıştır.

MMS'nin Bölge Müdürlüklerindeki işletme etkinliğinin sağlanması, görev tanımlarının yapılması, entegre lojistik destek yeteneklerinin ve buna ilişkin tesislerin oluşturulması, personel yeterliklerinin artırılması çalışmalarına 2006 yılında da devam edilmiştir.





Teknik Denetleme ve Standardizasyon

Piyasa Denetimi

Denetim faaliyetleri ülke genelinde 4703 sayılı Kanun, Telsiz ve Telekomünikasyon Terminal Ekipmanları(TTTE) Yönetmeliği ve Piyasa Gözetim ve Denetimine Dair Yönetmelik (PGDDY) kapsamında Kurum Merkez birimi ve 7 farklı ilde bulunan bölge müdürlükleri vasıtasıyla yürütülmektedir.

2006 yılında Kurum tarafından 4703 Sayılı Kanun ve PGDDY çerçevesinde 537 firma denetlenmiştir. Araç ve El telsizleri, GSM Telefon, Uydu Alıcı, PSTN Telefon, DECT Telefon, Bluetooth Kablolu Kulaklık, ADSL Port, ADSL Router, Bluetooth Dongle, LNB, Kablosuz Mikrofon, Cep PC, RF Kulaklık cihazları olmak üzere 2159 cihazın (model) denetimleri sonucunda 94 firmaya aykırılık tutanağı düzenlenmiş, 470 uydu alıcı cihazı toplatılmış ve 17 firmaya toplam 86.000 YTL idari para cezası uygulanmıştır.

Ayrıca, piyasa denetim faaliyetlerinin daha etkin bir şekilde yürütülmesi ve piyasa denetiminde karşılaşılan sorunların giderilmesi amacıyla denetim prosedürü güncellenmiştir. Piyasa Denetimi Usul ve Esaslarının tespiti çerçevesinde, mevcut olan PGDDY’nde değişiklik yapılması çalışmaları ile denetçiler için el kitabı hazırlık çalışmalarına başlanılmıştır. Bu kapsamda piyasa denetim grubu donanımlarının tespiti ve temini ile denetçi personelin alacağı eğitimlere yönelik faaliyetler de yürütülmektedir.

Piyasa Gözetimi Laboratuvarı Kuruldu

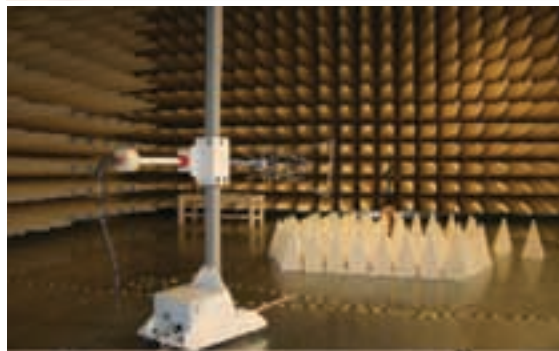
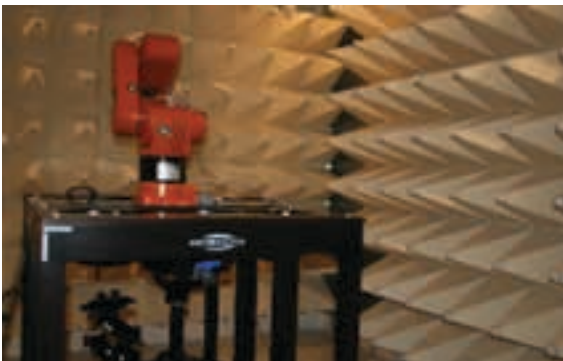
Telekomünikasyon alanında piyasa gözetim faaliyetlerinin etkinliğinin ve sürdürülebilirliğinin sağlanması için ülkemizin ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla, Türkiye-AB Mali İşbirliği kapsamında yer alan “Telekomünikasyon Sektöründe Piyasa Gözetimine İlişkin Fiziki Altyapının Geliştirilmesi” projesi çerçevesinde, TK Piyasa Gözetimi Laboratuvarı kurulmuştur.

PGL 29 Aralık 2006 tarihi itibarıyla hizmete hazır hale getirilmiştir.

4.8 Milyon Avro tutarındaki proje bedelinin % 75’i AB fonlarından, % 25’i olan 1.2 Milyon Avro Kurum tarafından karşılanmıştır.

PGL’de, piyasada yer alan telsiz ve telekomünikasyon terminal ekipmanlarının denetim amaçlı testleri yapılacaktır.

PGL Yarı Yansız Test Odaları





UZLAŞTIRMA ÇALIŞMALARI

İşletmecilerin birbirleri ile olan ilişkilerinde, Kurum kendisine verilen yetkiler çerçevesinde uzlaştırma faaliyetlerini sürdürmektedir.

Son yıllarda ülke gündeminde olan yeni GSM operatörlerinin pazarda yerini almalarına imkan sağlayan ulusal dolaşım (roaming) konusunda gerekli düzenlemeler yapılmıştır.

Ayrıca; piyasaya girişin vazgeçilmez unsurlarından olan erişim ve ara bağlantı konusunda yerel işletmeci (Türk Telekomünikasyon A. Ş.) ile yeni işletmeciler arasındaki anlaşmazlığa çözüm oluşturmak amacıyla, düzenlemelerinde belirtilen kriterlerine uygun olarak, uzlaştırma çalışmalarını da yapmaktadır.

Uzlaştırma Prosedürleri Sonuçlandırıldı

- Türk Telekomünikasyon A.Ş. - Turkcell İletişim Hizmetleri A.Ş.
- Türk Telekomünikasyon A.Ş. - Vodafone Telekomünikasyon A.Ş.
- Turkcell İletişim Hizmetleri A.Ş. - Vodafone Telekomünikasyon A.Ş. arasında bulunan arabağlantı anlaşmazlıkları 01.06.2006 tarihinde,
- Türk Telekomünikasyon A.Ş.- AVEA A.Ş.
- Vodafone Telekomünikasyon A.Ş. - AVEA A.Ş.
- Turkcell İletişim Hizmetleri A.Ş.- AVEA A.Ş. arasında bulunan arabağlantı anlaşmazlıkları 29.06.2006 tarihinde sonuçlandırılmış ve Kurum tarafından belirlenen ücretler işletmeciler tarafından uygulanmaya başlanmıştır.

Bilgi ve İhbar Merkezi Kuruldu



Bilgi ve İhbar Merkezi (BİM) 5392 sayılı Kanunun 25d maddesinde yer alan "Elektronik kimlik bilgisini haiz cihazlar için Kurum, bilgi ve ihbar merkezi kurar veya kurdurur." hükmü uyarınca kurulmuştur. Bünyesinde

- Çağrı merkezi hizmeti,
- İthalat Takip Sistemi giriş işlemleri,
- Hologram onay etiketi verme işlemleri,
- GSM işletmecilerinin Abone Kayıt Merkezleri (AKM) tarafından yapılan bireysel ithalat kayıtlarına ait evrakların incelenmesi,

- İthalatçı klon eşleştirme başvuruları,
 - Savcılık/Mahkeme talimatları ve yazışmaları,
 - Emniyet birimlerinden gelen talepler,
 - Bilgi edinme başvurularının cevaplandırılması,
 - Tüketici başvurularının cevaplandırılması,
- işlemleri yürütülmektedir.

İthalat Takip Sistemi Giriş İşlemleri

BİM bünyesinde ithalat takip sistemi girişlerine 27.11.2006 tarihinde başlanmıştır. Bu tarihten 2006 yılı sonuna kadar ithalatçılar tarafından Kuruma yapılan 736 adet başvuru için işlem yapılmış ve toplam 2.362.673 adet hologramlı onay etiketi verilmiştir.

2006 yılı sonu itibarıyla ithalat takip sisteminden beyaz listeye alınan IMEI sayısı 54.866.721 adettir.

Mobil Cihaz Kayıt Sistemi Kuruldu

Mobil Cihaz Kayıt Sistemi; 5392 sayılı Kanun kapsamında, yasal olarak ithal edilen cihazların kayıt altına alınması ve kaçak, kayıp, çalıntı ve klonlanmış IMEI'ye sahip cihazların elektronik haberleşme şebekesi ile bağlantısının kesilmesi amacıyla kurulmuştur. Bu kapsamda gelişmiş bir donanım ve veritabanı sistemi üzerinde çalışan İthalat Takip Sistemi (ITS), Bilgi ve İhbar Merkezi Sistemi (BİM), Savcılık Sistemi, İhbar Takip Sistemi gibi çeşitli uygulamalar geliştirilmiştir. Bu uygulamalar ile beraber birçok işlem otomatik hale getirilerek süreçlerin etkin, doğru ve hızlı bir şekilde işlemesi sağlanmıştır. Tüm cep telefonu kullanıcılarını, GSM işletmecilerini, ithalatçıları, savcılıkları ve mahkemeleri doğrudan etkileyen sistem günümüz güvenlik ve sayısallaştırma ihtiyaçlarına uygun olarak sürekli geliştirilmektedir.



Yapılan çalışmalar sonucunda, 2006 yılı sonu itibariyle yasal olarak kayıtlı olan 71.626.929 adet IMEI numarası; kayıp, kaçak, çalıntı ve klon tespitiyle kara listeye alınan 3.487.409 adet IMEI numarası bulunmaktadır.

Mobil Cihaz Kayıt Sistemi'nin vatandaşlara, ülkemize ve iş dünyasına yaptığı katkılar sonucunda Kurum 9. Tüketici Hakları Hizmet Ödülü ile ödüllendirilmiş, Türk Sanayicileri ve İşadamları Derneği (TÜSİAD) ile Türkiye Bilişim Vakfı'nın (TBV) ortaklaşa düzenlediği 'eTR Ödülleri'nde de finalist olmuştur.

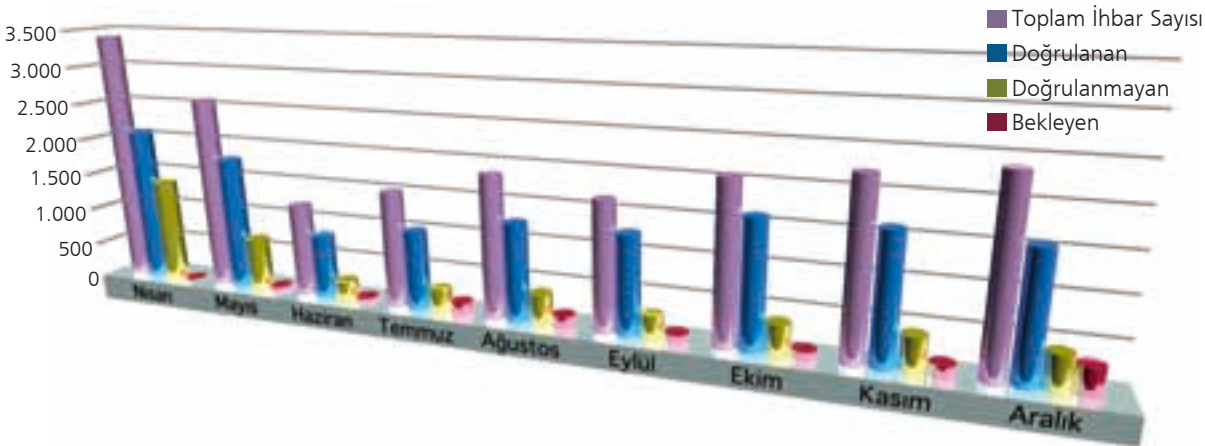
Kayıp/Çalıntı Cihazlar İçin İhbar Başvuruları

Kendine ait cihazı çalınma, yağmalanma, kaybolma veya her ne suretle olursa olsun rızası dışında elinden çıkan aboneler; BİM'i doğrudan telefonla aramak suretiyle ihbarda bulunmakta ya da savcılıklara müracaat etmektedirler.

Çağrı merkezi tarafından alınan ihbar başvuruları sesli kayıt sistemi tarafından kayıt altına alınmaktadır. Alınan ihbar, kimlik bilgilerinin kayıtlarda yer alan bilgiler çerçevesinde doğrulanmasını teminen ilgili GSM işletmecisine gönderilmektedir.

İhbarda bulunan cihaz; ihbarın ilgili GSM işletmecisi tarafından doğrulanmasını müteakiben haberleşme bağlantısı kesilmek üzere kara listeye alınmaktadır.

2006 yılı İhbar Başvuruları

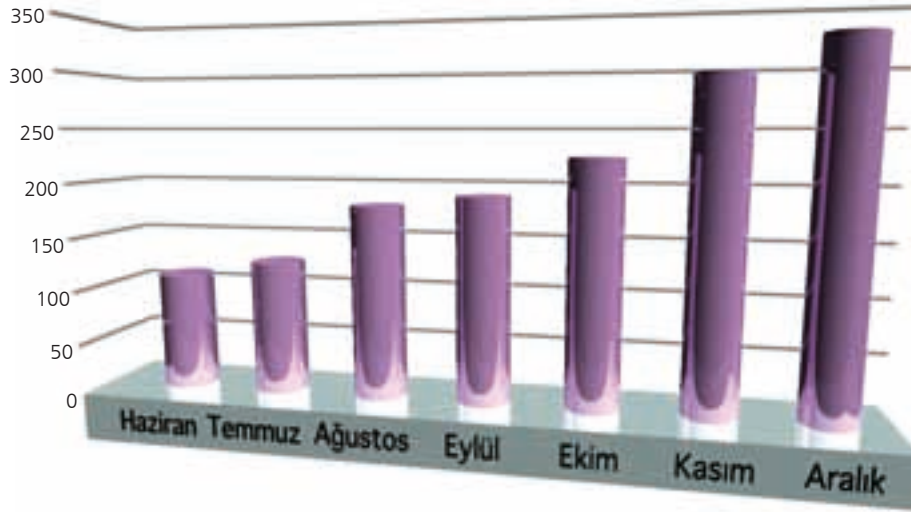


2006 yılında yapılan toplam ihbar sayısı 19.037 adettir. İhbarı doğrulanmayan başvuru sahiplerine GSM işletmecileri tarafından "X tarihinde Bilgi ve İhbar Merkezi'ne yapmış olduğunuz kayıp/çalıntı ihbarı kimlik bilgileriniz/IMEI numaranız doğrulanmadığından reddedilmiştir. Ayrıntılı bilgi için 0312 232 23 23 " içeriğinde SMS gönderilmektedir.

Cep
telefonunda
kayıp ve
çalıntı
yakın
takipte



İhbarı bulunduktan sonra bulunan cihazlar, cihazın kapatılmasına ilişkin başvuruda bulunan yöntem ile haberleşmeye açılmaktadır. 2006 yılında bulunan cihaz sayısı 1462 adettir.



2006 yılı Bulunan Cihaz Sayısı

Başvurunun savcılıklara yapılması halinde savcılıklar ve mahkemeler tarafından BİM'e gönderilen açma/kapatma talimatları da sisteme girilmektedir. Bu cihazların internet üzerinden IMEI 'lerinin sorgulanmaları yapıldığında "Çalıntı Cihaz X Cumhuriyet Başsavcılığı" ibaresi yer almaktadır. Böylelikle cihazın bulunması halinde hangi Cumhuriyet Savcılığına başvurulacağı internet üzerinden (<http://mcks.tk.gov.tr>) kolayca öğrenilebilmektedir.

2006 yılı boyunca Savcılıklar tarafından çalıntı olduğu gerekçesi ile gönderilen ve Bölge Müdürlükleri ile BİM tarafından sisteme girilen cihaz kapama talimatı sayısı 20.186 adettir.

Telekomünikasyon İletişim Başkanlığı Teknik Altyapı Projesi



5397 sayılı Kanunla Kurulan Telekomünikasyon İletişim Başkanlığı (TİB)'in teknik alt yapı ihtiyacı olan PSTN, GSM ve İnternet dinleme sistemleri 2006 yılı içerisinde tesis edilerek, çalışır hale getirilmiş olup, söz konusu alımlar için 24,7 Milyon YTL harcama yapılmıştır.

Yerli Wran Teknolojisi Üretimi Çalışmaları

Analog TV bantlarını kullanan, WRAN teknolojisinin Türkiye'de üretimi konusunda RTÜK, TÜBİTAK, TÜRSAT, TESİD, TÜTED, TTGV gibi Kurum, Vakıf ve Derneklere Kurum tarafından bilgilendirme toplantıları yapılmıştır.

Yerli üreticilerce tasarlanan WRAN'ın Ağustos 2006 tarihinde Gebze-Teknopark alanında denemesi yapılmış, 23 km'lik bir yarıçap içerisinde 5 Mbps hızında kamera görüntülerinin iletimi sağlanabildiği gözlenmiştir.

WRAN'ın Türkiye'de seri üretimine geçilmesi için Kurumca girişimlerde bulunulmuştur.



Üniversitelerle Yürütülen Ar-Ge Çalışmaları

Yeni Nesil haberleşme teknolojilerinin Türkiye’de üretilmesine yönelik Ar&Ge projelerinin birlikte yürütülmesi amacıyla Yıldız Teknik, Bilkent, Gazi, Kocaeli ve Doğu Akdeniz Üniversiteleri ile birer işbirliği protokolü imzalanmıştır.

TÜBİTAK-ULAKBİM, Ankara ve Erciyes Üniversiteleri ile işbirliği çalışmaları sürdürülmektedir.



Üniversiteler	Ar-Ge Çalışması
Gazi Üniversitesi	Türkiye’nin IPv6’e Geçiş Maliyetlerinin Hesaplanması ve Geçiş Stratejisinin Belirlenmesi
Bilkent Üniversitesi	Gelişen Kablosuz Genişbant Teknolojiler ve Yerli Kaynaklara Dayalı Donanım Üretimi Çalışmalarının Yapılması
Yıldız Teknik Üniversitesi	Yeni Nesil Haberleşme için Genişbantlı Anten Tasarımı
Doğu Akdeniz Üniversitesi	Telematik
Kocaeli Üniversitesi	WRAN Teknolojisinin Geliştirilmesi (GTE)
Erciyes Üniversitesi	Telematik Araç Modülü
Ankara Üniversitesi	Yeni Nesil Cihazlar için İnteraktif Tercüme Modülü Tasarımı

2007-2008 YILLARINDA YAPILMASI PLANLANAN FAALİYETLER

Numara Taşınabilirliği Projesi (Merkezi Referans Veri Tabanının Kurulması)

Taşınmış numaralar, bu numaralara ilişkin yönlendirme ve işletmeciler bilgileri ile diğer ilgili bilgilerin tutulduğu ve numaranın taşınması sırasında işletmeciler arasında bilgi alışverişinde de kullanılabilen ortak referans veri tabanını ifade eden merkezi referans veri tabanının Kurum tarafından kurulup işletilmesine ilişkin proje çalışması sürdürülmektedir. Projenin 6 milyon YTL tahmini maliyetle 2007 yıl sonuna kadar bitirilmesi planlanmaktadır.

Kurum tarafından merkezi referans veri tabanının kurulduğu tarihin işletmecilere bildirilmesini müteakip; işletmeciler, söz konusu kurulum tarihinden itibaren altı ay içerisinde, mobil numara taşınabilirliğini, oniki ay içerisinde ise coğrafi numara taşınabilirliği ile coğrafi olmayan numara taşınabilirliğini uygulamaya geçirmekle ve bu Yönetmelik hükümleri çerçevesinde gerekli düzenlemeleri yapmakla yükümlüdür.

Bilgi Güvenliği Yönetim Sistemi Projesi

2007 yılı sonunda tamamlanması hedeflenen Mobil Cihaz Kayıt Sistemi ve Milli Monitör Sistemlerini de kapsayacak şekilde Kurum Bilgi Sistemleri ile Ağ Güvenliğinin değerlendirilmesi ve Güvenlik Politikalarının oluşturulması amacıyla hazırlanan proje ile ilgili olarak; Kurum bilgi sistemlerinin güvenliğinin gözden geçirilmesi ve gerekli teknik düzeltmelerin yapılmasına ilişkin çalışmalar devam etmektedir.



Telekomünikasyon İletişim Başkanlığı Teknik Altyapı Projesinin Genişletilmesi

2006 yılında PSTN, GSM ve İnternet alt yapıları tamamlanan projenin; 2007 yılında da Uydu ve UMTS arabağlantı sistemleri ile, Merkezi Yedekleme ünitelerini de barındıracak şekilde genişletilmesi planlanmakta olup, söz konusu ek proje maliyetinin 50 Milyon YTL civarında olacağı tahmin edilmektedir.





Genişbant Telsiz Erişim Hizmeti İşletmeciliğinin Yetkilendirilmesi

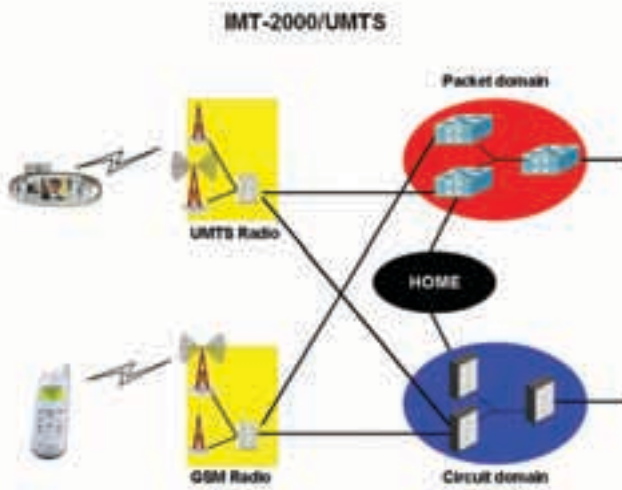
Ses ve veri hizmetlerine yönelik Genişbant Telsiz Erişim Hizmetlerinin sunulmasında uygulanacak usul ve esaslar ile yetkilendirme ücretinin asgari değerinin belirlenmesi ve yetkilendirme hazırlık çalışmalarının yapılması amaçlanmaktadır. Bu alışma kapsamında, GTE Hizmetlerine ilişkin yurtdışı gelişmelerin detaylı bir araştırması yapılarak, ulusal ekonomik ve teknik koşullar çerçevesinde genişbant telsiz erişim hizmetleri sunacak işletmeci sayısı, yetkilendirme türü, piyasaya giriş zamanı ve süresi, işletmecilerin hak ve yükümlülüklerinin belirlenmesi, yetkilendirme ücretinin asgari değerinin tespiti ve yetkilendirme hazırlık işlemlerinin yapılmasına ilişkin çalışmalar yürütülecektir. Genişbant Telsiz Erişim Hizmetlerine ilişkin Yetkilendirme planı oluşturmak üzere çalışmalara başlanmıştır. Hâlihazırda lkemizde genişbant sabit telsiz erişim hizmetlerine ilişkin test ve deneme izinleri verilmektedir.



*Büyük
işletmelere
genişbant
internet*

Telekomünikasyon teknolojilerinin gelişmesi ile WRAN, WiMAX ve LMDS gibi GTE teknolojileri ile bu teknolojiler üzerinden sunulacak hizmetlerin önemi her geçen gün artmaktadır. Bu nedenle, GTE Hizmeti konusunda yurt dışı uygulamalarından edinilen tecrübeler ile sektör görüş ve nerileri de dikkate alınarak yetkilendirme çalışmalarının yürütülmesi planlanmaktadır.

IMT-2000/UMTS Hizmet ve Altyapılarına İlişkin Yetkilendirme alışmaları



Bu çalışmada lkemizde IMT-2000/UMTS Hizmet ve Altyapıları yetkilendirilmesi için hazırlanmış olan Yetkilendirme Planı temel alınarak, işletmecilerin hak ve yükümlülüklerinin belirlenmesi, ihale yönteminin oluşturulması, şartnamelerin hazırlanması ve Yetkilendirme Yönetmelik Eki'nin hazırlanması ile asgari değerin belirlenmesi çalışmaları yürütülecektir.

IMT-2000/UMTS Hizmet ve Altyapılarına yönelik olarak, hizmetin tanımı ve kapsamını, yapılacak ihalenin muhtemel zamanını, imzalanması plnlanan sözleşme sayısını ve politika belirlemeye ilişkin benzeri diğer hususları içerecek şekilde

yetkilendirmeye ilişkin bir taslak pln hazırlanmış olup, bu plan kapsamında yetkilendirme sürecine ilişkin çalışmaların sürdürülmesi planlanmaktadır.

Söz konusu taslak yetkilendirme planının Bakanlar Kurulu tarafından onaylanmasını müteakip bu plan temel alınarak IMT-2000/UMTS Hizmet ve Altyapılarına ilişkin yetkilendirme çalışmalarının tamamlanması planlanmaktadır.

Karasal Sayısal Platform Hizmeti İşletmeciliğinin Yetkilendirilmesi

Bu çalışma kapsamında, Karasal Sayısal Televizyon Yayıncılığına (DVB-T) ek olarak telekomünikasyon hizmetleri sunabilecek karasal sayısal platform hizmeti işletmecilerinin ilgili altyapıların kullanım usul ve esasları, hizmetin yetkilendirme türü, hizmetin tanımı ve kapsamı gibi hususlar belirlenecektir.

2006 yılında devam eden çalışmalar sonucunda, taslak Yönetmelik Ek'i hazırlanmış, Kurum içi ve dışı görüşler alınmış ve Taslak Yönetmelik Ek'ine son hali verilmiştir. "Frekans Planları" ve sayısal yayıncılık konusunda ülke politikasının belirlenmesi ve yol haritasının belirginleşmesine paralel olarak çalışmalara 2007 yılında da devam edilecektir. Özellikle, RTÜK ve TRT ile sağlanacak işbirliği, yapılacak düzenlemenin etkinliği ve verimliliği açısından önem arz etmektedir.

Sabit Telekomünikasyon Hizmeti İşletmeciliğinin Yetkilendirilmesi

İşletmeciler tarafından yerel telefon hizmetleri, ankesörlü telefon hizmetleri ve katma değerli telefon hizmetleri gibi telefon hizmeti kapsamında yer alan çeşitli hizmetlerin kullanıcılara sunulabilmesi, işletmeciler tarafından abonelere numara tahsis edilebilmesi ve gerek görülmesi halinde sabit hatlar üzerinden sunulabilecek her türlü telekomünikasyon hizmetinin tek bir yetkilendirme kapsamında verilebilir olmasına yönelik olarak "Sabit Telekomünikasyon Hizmeti İşletmeciliği"ne ilişkin yetkilendirme türü, uygulanacak usul ve esaslar ile yetkilendirme ücretinin asgari değeri gibi hususların belirlenmesi amaçlanmaktadır.

Sabit Telekomünikasyon Hizmeti İşletmeciliğine ilişkin yetkilendirme türü ve süresi ile işletmecilerin hak ve yükümlülüklerinin belirlenmesine dair çalışmalar yürütülecektir. Hâlihazırda "Uzak Mesafe Telefon Hizmeti" işletmeciliği kapsamında UMTH işletmecileri tarafından iller arası ve uluslararası telefon hizmeti sunulmaktadır. Bu yetkilendirmenin sabit haberleşme pazarına olumlu etkileri olacağı değerlendirilmektedir.

Sanal Mobil Şebeke Hizmeti İşletmeciliğinin Yetkilendirilmesi

Sanal Mobil Şebeke Hizmeti (SMŞH), işletmeci tarafından, adına tahsis edilmiş frekans bandı olmadan, kendi markası ile mobil telekomünikasyon hizmeti sunmak üzere yetkilendirilen şebeke işletmecilerinin altyapıları üzerinden abonelere mobil telefon ve katma değerli telekomünikasyon hizmetleri sunulmasına olanak veren bir mobil telekomünikasyon hizmetidir.

Sanal Mobil Şebeke Hizmeti İşletmeciliğine ilişkin Taslak Yönetmelik Eki'ne alınan kurum içi ve dışı görüşler, dünya uygulamaları ve ülkemiz şartları doğrultusunda hazırlanan Taslak Ek 2006 yılı içerisinde son haline getirilmiş ve bu hizmete ilişkin lisansın asgari değerinin hesaplanmasına ilişkin çalışmalara devam edilmiştir.

Ülkemiz mobil telekomünikasyon pazarında yetkilendirilmeleri planlanan sanal mobil işletmeciliğinin mobil telefon ve katma değerli telekomünikasyon hizmetlerinin sunulmasını kapsamaması nedeniyle, sektörde aynı alanda rekabet eden işletmeciler arasındaki mali yükümlülüklerin eşitlenmesini teminen gerekli düzenlemelerin tamamlanarak konu yetkilendirmenin ivedilikle yapılması planlanmaktadır.

GSM Bandının Yeniden Planlanması Çalışmaları

Mevcut GSM 900 (890-914/935-959 MHz, 1-120'nci Kanallar) frekans bandına komşu olan, ülkemiz tarafından daha önceki yıllarda CT1 Kablosuz Telefon Sistemleri için planlanmış ve kullanılan ancak, 2002 yılı itibariyle CT1 planlamasının iptal edilerek bu cihazların imali ve ithalatına izin verilmeyen 121-124 üncü (914.2-915 MHz/959.2-960 MHz) kanallarından (4 adet kanalın) 3 adedinin GSM 900 sistemlerinde kullanımı amacıyla yeniden planlanması ve mevcut GSM işletmecilerine tahsis edilmesi amaçlanmaktadır.





Kuruma ve Sektöre Getireceği Kazançlar

Kısıtlı ve değerli bir kaynak olan GSM 900 MHz frekans bandının etkin ve verimli olarak kullanılmasının sağlanması,

Başka bir hizmette kullanılması frekans planı gereği imkan dahilinde olmayan frekans kaynaklarının GSM operatörlerine kullandırılması ile kanallar üzerindeki abone trafiğinin azalması dolayısıyla tüketicilere daha kaliteli hizmet verilmesi,

İşletmecilere ilave frekans tahsis yapılması durumunda, işletmecilerce daha az sayıda baz istasyonu yatırımı yapılması, böylece baz istasyonu kurulum masraflarının ve yurt dışına yapılacak kaynak aktarımının azaltılması,

Yapılacak ihale sonucunda kamuya kaynak aktarımı sağlanması.

2007-2008 Yılları Arasında Yapılması Planlanan Düzenleme Çalışmaları

Telsiz ve Telekomünikasyon Terminal Ekipmanları (TTTE) Yönetmeliği Kapsamında Uyumlaştırılmış Ulusal Standartların Güncellenmesi

Piyasa Gözetimi Laboratuvarı Çalışma Usul ve Esaslarının Belirlenmesi

Piyasa Denetimi Usul ve Esaslarının Tespiti

Telekomünikasyon İşletmecilerine Yönelik Teknik Düzenlemeler Yapılması

Telekomünikasyon Sektöründe Kişisel Bilgilerin İşlenmesi ve Gizliliğın Korunması Hakkında Yönetmeliğın Güncelleştirilmesi

Kısa Mesafe Erişimli Telsiz Cihazları (KET) ile İlgili Yönetmeliğın Güncelleştirilmesi

Telekomünikasyon Hizmet ve Altyapılarına İlişkin Yetkilendirme Yönetmeliğında (THAYY) değişiklik çalışmaları

2007-2008 Yılları Arasında Yapılması Planlanan Denetleme Çalışmaları

Piyasa Denetimi

Elektronik Sertifika Hizmet Sağlayıcılarının (ESHS) Denetimi

İşletmecilerin Denetimi



DIĞER FAALİYETLER VE MEVZUAT ÇALIŐMALARARI

İSTANBUL İLİ'NİN ULAŞIM SORUNLARI TOPLANTISI

Ülkemizin en büyük şehri olan ve Türkiye'deki mevcut sanayinin % 42'sinin, ticaretin % 20'sinin, hizmet sektörünün ise % 47'sinin bulunduğu, 15 milyona yaklaşan nüfusa sahip İstanbul ilimizde ulaşım konusunda yaşanan sıkıntı ve zorluklar, kentte yaşayanları olumsuz yönde etkilemekte ve beraberinde ülkemiz açısından da çok ciddi boyutlara ulaşan ekonomik kayıplara yol açmaktadır.

Hiç kuşku yok ki İstanbul; dün ile bugünün, eski ile yenin, geleneksel ile modernin, doğu ile batının rengini taşıyan; her anlamda yeryüzünün müstesna güzelliklerine sahip bir dünya şehridir. Ancak, bütün dünya metropolitan şehirlerinde olduğu gibi bir dünya şehri olan İstanbul'da, ulaşım başta olmak üzere birçok sorunla boğuşmaktadır. Bu sorunlar dünün bugünün sorunu değil, yıllarca biriken ve kangrenleşen sorunlardır.

İstanbul İli'nde 1960'lı yıllardan sonra başlayan iç göç nedeniyle meydana gelen nüfus artışı ve sanayi toplumuna doğru gelişen eğilim karşısında şehircilik açısından planlı bir döneme geçilememiş ve artan nüfusa ve her geçen gün büyüyen şehrimizin ihtiyaçlarına cevap verecek nitelikte imar planları yapılmış olsa da, ulaşım alt yapı yatırımları yapılamamıştır. Bunun neticesinde, önlenemeyen plansız yapılaşmanın getirdiği ulaşım alt yapı yetersizlikleri başlangıçta çok fark edilmemekle birlikte, günümüzde özellikle toplu ulaşımında ağır bir sorun olarak karşımıza çıkmaktadır.

Bu konuda, gerek yerel yönetimlerimiz, gerekse hükümetimiz, sorunlara gerektiği şekilde eğilmekte; kısa, orta ve uzun vadede çözümler ortaya koymaktadır.

Bu kapsamda, her geçen gün daha da gelişen, büyüyen ve 24 saat yaşayan İstanbul ilimizin ulaşım sorunlarını ortaya koymak ve bu sorunları ortadan kaldırmaya yönelik olarak neler yapabileceğimizi görüşmek üzere, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı'nın destekleriyle, Ulaştırma Bakanı, Bayındırlık ve İskan Bakanı, Milletvekillerimiz ve yerel yöneticilerin yanı sıra, sivil toplum kuruluşlarının temsilcileri, akademisyenler ve ilgili üst düzey bürokratların katılımı ile 21 Ocak 2006 tarihinde Lütfü Kırdar Kongre ve Sergi Sarayında "İstanbul İli'nin Ulaşım Sorunları Toplantısı" konulu bir toplantı gerçekleştirilmiştir.





Zira, Hükümet olarak göreve geldiğimiz günden buyana, “ben yaptım oldu” mantığından özenle kaçınıp, iktidarı, muhalefeti, yerel yönetimler ve üniversitelerimizden konunun uzmanı yetkin kişilerle ülkemiz problemlerine ortak çözümler bulmayı, bir başka ifade ile kolektif akılla hareket etmeyi kendimize şiar edindik. Bu bağlamda gerçekleştirdiğimiz bu toplantıda da İstanbul’un ulaşım sorununun çözümünde herkesin olabildiğince katkılarının alınması sağlanmıştır.

Yaşanan tüm bu olumsuzlukları ortadan kaldırmak, halkımıza daha rahat, konforlu ve ekonomik bir ulaşım sağlamak amacıyla, İstanbul İlimizin ulaşım sorununa ilişkin olarak pek çok çözüm önerilerinin olduğu, yaptığımız toplantıda ortaya çıkmıştır. Kısa, orta ve uzun vadede hayata geçirilmesi gereken çözüm önerileri, toplantı sonunda düzenlenen bir basın toplantısı ile kamuoyu ile paylaşılmıştır.

ÇÖZÜM ÖNERİLERİ KONUSUNDA YAPILAN ÇALIŖMALAR

İstanbul ilimizde yaşanan ve toplantıda gündeme gelen trafik sorunlarının çözümüne ilişkin olarak Hükümetimizin veya İstanbul yerel yönetiminin yetki ve sorumluluğunda gerekli çalışmalar ivedilikle başlatılmıştır. Basın duyurusunda da yer alan gerek kısa ve orta, gerekse uzun vadede uygulamaya konulması öngörülen tedbirlerin birçoğu hayata geçirilmiştir. Diğer orta ve uzun vadeli olan ve halen çalışmaları devam eden proje ve tedbirlerin de en kısa zamanda hayata geçirilmesi konusundaki çalışmalar aralıksız sürdürülmektedir.



DEMİRYOLU KONGRESİ

Türk Demiryollarının 150. yılında, demiryolu teknolojisindeki gelişmeler ve bunun değişik alanlara yansımaları ile demiryolu sektörünün geleceği konularının Türk ve konusunda uzman uluslararası alanda tanınan katılımcılar tarafından tartışılması amacıyla; TCDD Genel Müdürlüğü öncülüğünde, İTÜ, ODTÜ ve SDÜ tarafından 13-14 Aralık 2006 tarihlerinde Ankara Bilkent Otel ve Konferans Merkezinde, 15 Aralık 2006 tarihinde de İstanbul'da İstanbul Teknik Üniversitesi Süleyman DEMİREL Kültür ve Kongre Merkezinde bir sempozyum düzenlenmiştir.



Sempozyum kapsamında 16 Aralık 2006 tarihinde de HASLAP ve MARMARAY teknik gezisi gerçekleştirilmiştir. 3 gün süren Uluslararası Demiryolu Sempozyumu'nda 130 bildiri sunulmuş ve tartışılmıştır. Sempozyum'a Amerika Birleşik Devletleri, Almanya, İngiltere, Fransa, İspanya, Hollanda, Bulgaristan, İran, İsrail, Kanada, Avusturya, Yunanistan, Polonya, İsviçre, Finlandiya, Avustralya, Güney Afrika'dan gelen katılımcılar 45 bildiri sunmuştur.

ULUSLARARASI TELEKOMÜNİKASYON BİRLİğİ (ITU) KONFERANSI

BM teŖkilatının bir alt organı olan Uluslararası Telekomünikasyon Birliği (ITU), alanında önemli düzenlemeler yapan bir kuruluŖtur. Ülkemiz, ITU faaliyetlerine çeŖitli düzeylerde katılım sağlamaktadır.



ITU'nun en üst karar organı olan ve 4 yılda bir toplanan Tam Yetkili Temsilciler Konferansı (Plenipotentiary Conference) ülkemizin talebi üzerine 6-24 Kasım 2006 tarihleri arasında Antalya'da yapılmıŖtır.



Üç hafta süren konferansa yaklaşık 2 bin 500 delege, 500 sektör temsilcisi, 83 Bakan, 30 Bakan Yardımcısı ve 30 büyükelçi katılmıŖtır. Konferans gerek ülkemizin tanıtımı, gerekse bu teŖkiltatta söz sahibi olmamız bakımından önemli bir fırsat olarak deđerlendirilmiŖtir.

ULUSLARARASI POSTA BİRLİĞİ MEKTUP YAZMA YARIŞMALARI

2006 YILI

UPU tarafından düzenlenen mektup yazma yarışması 2006 yılında da uluslararası düzeyde yapılmış olup, yarışmayı düzenleyen yürütme konseyi tarafından; "Dünya ile iletişim kurmamda postanın bana nasıl yardımcı olduğunu anlatmak için sana yazıyorum" konusu seçilmiştir. Türkiye genelinde yarışmanın duyurusu PTT Başmüdürlükleri aracılığıyla yapılmış olup, toplam 361 adet mektup 13-14 Mart 2006 tarihlerinde değerlendirilmiş ve ilk üç eser belirlenmiştir.

Buna göre;

- 1- Emine DİNÇ, Gazi İlköğretim Okulu, Seydişehir/KONYA, 1.000 YTL. ve orta boy pul albümü,
 - 2- Osman Nuri GÜZEL, Vali Necati Çetinkaya İlköğretim Okulu, Meram/KONYA, 900 YTL ve orta boy pul albümü,
 - 3- Şeyma YETKİN, İbrahim Tatlıses İlköğretim Okulu Merkez/ŞANLIURFA, 800 YTL ve orta boy pul albümü,
- ile ödüllendirilmiş olup, birinci seçilen mektubun çevirisi yapılarak UPU'ya gönderilmiştir.

2007 YILI

Bu yıl düzenlenen UPU (Uluslararası Posta Birliği) mektup yazma yarışmasının konusu ise; "Senin iklim ve çevrenin değişmesi sonucu yaşamı tehlike altında olan yabani bir hayvan olduğunu düşün ve yaşamını sürdürebilmen için dünyadaki insanlara sana nasıl yardım edebileceklerini açıklayan bir mektup yaz." olarak belirlenmiştir. 28-29 Mart 2007 tarihlerinde oluşturulan komisyon tarafından ilk üç eser belirlenmiştir.

Buna göre,

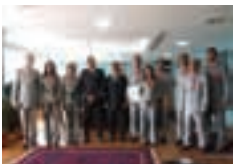
- 1- Merve Nur GÜRLÜ, Özel Yamanlar Özyurt İlköğretim Okulu, Bornova / İZMİR (Tercümesi UPU'ya gönderilmiştir.) 1.000 YTL. ve orta boy pul albümü,
 - 2- Bilge CAN, Avni BAŞMAN İlköğretim Okulu Müdürlüğü, Yüreğir / ADANA, 900 YTL. ve orta boy pul albümü,
 - 3- Büşra SAYICI, ATA İlköğretim Okulu Müdürlüğü, Yüreğir / ADANA, 800 YTL. ve orta boy pul albümü,
- ödülü kazanmışlardır.

34. BALKAN ÜLKELERİ POSTA DAĞITICILARI YÜRÜYÜŞ YARIŞMASI

23-26 Kasım 2005 tarihinde 34. Balkan Ülkeleri Posta Dağıtıcıları Yürüyüş Yarışması Arnavutlukta yapılmıştır. Söz konusu yarışmada bayanlarda ferdi birincilik ve takım ikinciliği, erkeklerde ise takım üçüncülüğü elde edilmiştir.



35. BALKAN ÜLKELERİ POSTA DAĞITICILARI YÜRÜYÜŞ YARIŞMASI



35. Balkan Ülkeleri Posta Dağıtıcıları Yürüyüş Yarışması 21-24 Eylül 2006 tarihlerinde Sırbistan'da yapılmıştır. Söz konusu yarışmada Bayanlarda ferdi birincilik, takım birinciliği ile erkeklerde ferdi üçüncülük, takım ikinciliği elde edilmiştir.



LİSELERARASI DENEME, ŖİİR VE RESİM DALLARINDA “DENİZ TUTKUSU” ADLI YARIŖMA

Denizcilik MüsteŖarlıĐı ile Milli EĞitim Bakanlığı'nın iŖbirliĐi çerçevesinde liselerarası deneme, Ŗiir ve resim dallarını içeren “Deniz Tutkusu” adlı bir yariŖma dzenlenmiŖtir.

YariŖmaya deneme dalında katılan 100 kiŖi arasından, ankırı Nevzat Ayaz Anadolu Öğretmen Lisesi'nden AyŖenur Kılıçer'in “Renkler ve Gökyüzündeki Deniz” isimli makalesi birinci seilmiŖtir. Dereceye giren ilk üç ile jüri teŖvik ödülüne değer bulunan 7 yariŖmacı ödllendirilmiŖtir.

RENKLER ve GÖKYÜZÜNDEKİ DENİZ

“Merhaba, ben deniz! Ben bazen mavi, bazen turuncu, bazen hayat, bazen sonsuzluk...Kimi zaman aŖk, kimi zaman ayrılık... Benim adım bazen Ali, bazen AyŖe... Ben bazen balık, bazen olta; bazen tatil, bazen ekmek parası ya da insan veya su...

Bazen en sıcak havada yağmur yağdırırım, çiftçiler tutkundur bana. En fırtınalı zamanda karın doyururum, balıkçılar tutkundur bana. En hasta insanla nefes alırım, duacıdır bana. İki aŖıĐı buluŖtururum; aŖk, aŖıktır bana...



Resim dalında katılan 62 kiŖi arasından, Ankara Atatürk Lisesi öğrencilerinden iğdem Demir'in resmi birinci seilmiŖ olup, ilk üç resim ile jüri teŖvik ödülüne değer bulunan 2 yariŖmacı ödllendirilmiŖtir. Ayrıca 26 resim sergilenmeye değer resim olarak seilmiŖtir.

Şiir dalında katılan 87 kişi arasından, Samsun Özel Ar Lisesi'nden Sefa Anıl'ın "Deniz" isimli şiiri birinci seçilmiştir. Dereceye giren ilk üç şiir ile jüri teşvik ödülüne değer bulunan 7 şiir de ödüllendirilmiştir.

DENİZ

Yüreğimin bam teline vurur gibi
Kahkahası vurdu altın saçlı çocukların,
Neşeyle kumsalında oynarken
Beyaz köpüklü mavi dalgaların.

Ve çocuk sesleri karışıp gitti,
Balıkçı teknelerin peşinde
Çılgık çılgıca uçuşan martılar gibi.
Kimbilir şimdi hangi iklimlerde...

1. ULUSLARARASI DENİZ KÜLTÜRÜ FESTİVALİ

Kadir Has Üniversitesi'nde 02-04 Eylül 2004 tarihinde yapılan 1. Uluslar arası Deniz Kültürü Festivali'nde, Türkiye kıyılarında güvenliği artırıcı çalışmaları dolayısıyla Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü ödüle layık görülmüştür.



KARADENİZ VE HAZAR DÜZENLEYİCİ KONFERANSI İSTANBUL'DA GERÇEKLEŞTİRİLDİ

"I. Karadeniz ve Hazar Düzenleyici Konferansı: Telekomünikasyon Düzenlemelerinde İlerlemeler", Kurumun ev sahipliğinde, WIK Danışmanlık işbirliği ve Turkcell'in sponsorluğu ile 25 - 27 Mayıs 2006 tarihleri arasında İstanbul'da gerçekleştirildi.

Konferans'ta katılımcılar, telekomünikasyon düzenlemeleri konusunda tecrübe paylaşımı imkanı buldular.



ULUSAL ELEKTRONİK İMZA SEMPOZYUMU



Telekomünikasyon Kurumu ve Gazi Üniversitesi tarafından 7-8 Aralık 2006 tarihleri arasında Ankara Sheraton Otel' de "1. Ulusal Elektronik İmza Sempozyumu" düzenlenmiştir. Sempozyum, Kamu Kurum ve Kuruluşları, Türkiye'nin 24 üniversitesi, yazılım şirketleri, elektronik sertifika hizmet sağlayıcıları ve sivil toplum örgütlerinden 1000'in üzerinde temsilcinin katılımı ile gerçekleştirilmiştir.

Sempozyumda, bilim kurulu tarafından uygun bulunan 26 bildiri sözlü olarak ve 21 bildiri poster olarak yer almış, elektronik imza uygulamasına geçmiş olan ya da bu konuda çalışmalar yürütmekte olan 9 kuruluş tarafından da uygulama sunumları gerçekleştirilmiştir. E-imza ve bilgi güvenliğinin uygulanması, geliştirilmesi ve yaygınlaştırılması konularında paneller yapılmış ve karşılaşılan problemlere çözüm önerileri sunulmuştur.

EĞİTİME KATKI ÇALIŞMALARI

53 Yeni Okul, 6 Pansiyon ve 4 Spor Salonu ve 1 Lojman Eğitimin Hizmetinde

Ulaştırma Bakanlığı sadece ulaştırma ve haberleşme alanlarında değil toplumu ilgilendiren diğer konularda da halkımıza hizmet vermenin gayreti içersindedir.

Bakanlığımızın koordinasyonunda Türk Telekom A.Ş. tarafından okul, yurt, spor salonu gibi eğitim kurumlarının yapımı amacıyla 100 Milyon YTL ödenek ayrılmış olup, inşaat çalışmaları devam etmektedir. Tesislerin tamamı 2007-2008 eğitim yılında hizmete verilmek üzere Milli Eğitim Bakanlığına teslim edilecektir.

1. İstanbul Asya yakası : 12 derslikli Bilişim Meslek Lisesi (*hizmete verildi*)
2. İstanbul Sultanbeyli ilçesi : 12 derslikli Lise (*hizmete verildi*)
3. İzmir Torbalı ilçesi : 16 derslikli Lise (*hizmete verildi*)



İstanbul Asya Bilişim Meslek Lisesi



İzmir Torbalı Lisesi



Şanlıurfa Merkez İlköğretim Okulu



Ankara Çubuk İlköğretim Okulu

4. Ankara Çayyolu : 24 derslikli Lise
5. Ankara Çayyolu : Çok amaçlı salon
6. Ankara Çubuk ilçesi : 32 derslikli İlköğretim Okulu
7. Kırşehir Kaman ilçesi : 12 derslikli Endüstri Meslek Lisesi
8. Kırşehir Kaman ilçesi : Atölye
9. Konya Merkez : 16 derslikli Bilişim Meslek Lisesi
10. Giresun Keşap ilçesi : 16 derslikli Merkez İlköğretim Okulu
11. Rize Ardeşen ilçesi : 32 derslikli Lise
12. Sivas Akıncılar ilçesi : 12 derslikli Lise



Sivas Akıncılar Lisesi



Okul açılışı (Malatya)

13. Erzincan Merkez : 24 derslikli İlköğretim Okulu (hizmete verildi)
14. Sivas Gürün ilçesi : 24 derslikli Lise (hizmete verildi)
15. Malatya Sancaktar ilçesi : 16 derslikli İlköğretim Okulu (hizmete verildi)
16. Şanlıurfa Merkez : 16 derslikli İlköğretim Okulu
17. Kayseri Sarız ilçesi : 32 derslikli YİBO
18. Kayseri Sarız ilçesi : Erkek-Kız pansiyonu (300)
19. Yozgat Sorgun ilçesi : 24 derslikli Lise



Konya Merkez BiliŖim Meslek Lisesi

- | | |
|-----------------------------------|---|
| 20. KahramanmaraŖ Merkez | : 16 derslikli İlköğretim Okulu |
| 21. Kars Digor ilçesi | : 32 derslikli YİBO |
| 22. Kars Digor ilçesi | : Erkek-Kız pansiyonu (300) |
| 23. Ağrı Merkez | : 16 derslikli A.Ö.L |
| 24. Ağrı Merkez | : Erkek-Kız pansiyonu (300) |
| 25. MuŖ Bulanık ilçesi | : 16 derslikli İlköğretim Okulu |
| 26. MuŖ Merkez | : 32 derslikli İlköğretim Okulu |
| 27. Hakkari Merkez | : 24 derslikli Lise |
| 28. Van Merkez | : 24 derslikli Fen Lisesi |
| 29. Van Merkez | : Erkek-Kız pansiyonu (300) |
| 30. Diyarbakır Karacadağ ilçesi | :24 derslikli İlköğretim Okulu |
| 31. Ŗanlıurfa Siverek ilçesi | :24 derslikli Lise |
| 32. Osmaniye Sumbas ilçesi | :16 derslikli YİBO |
| 33. Osmaniye Sumbas ilçesi | :Erkek-Kız pansiyonu (300) |
| 34. Osmaniye Sumbas ilçesi | : Çok Amaçlı Salon |
| 35. Osmaniye Sumbas ilçesi | : Spor Salonu |
| 36. Amasya Merkez | : 16 derslikli BiliŖim Meslek Lisesi |
| 37. Amasya Merkez | : Erkek-Kız pansiyonu (300) |
| 38. Trabzon Sürmene ilçesi | : 12 derslikli Denizcilik Meslek Lisesi |
| 39. Giresun Ŗebinkarahisar ilçesi | : 24 derslikli Öğretim Binası |
| 40. Siirt Merkez | : 16 derslikli Fen Lisesi |
| 41. İstanbul Avrupa yakası | : 24 derslikli BiliŖim Meslek Lisesi |
| 42. Gümüşhane Merkez | : 16 derslikli Öğretim Binası |
| 43. İstanbul Acıbadem | : İlköğretim Okulu |
| 44. Tunceli | : Öğretim Binası |



KahramanmaraŖ Merkez
İlköğretim Okulu

Öte yandan, Milli Eğitim ve Ulaştırma Bakanlıkları ile Türk Telekom A.Ş. arasında imzalanan yeni bir protokolle eğitime destek kapsamında aşağıda isimleri belirtilen 18 Okul, 1 spor salonu ile 1 adet Lojmanın Türk Telekom A.Ş. tarafından yapılarak Milli Eğitim Bakanlığına teslimi öngörülmüştür.

1. İstanbul Acıbadem : 24 derslikli İlköğretim Binası
2. Batman Merkez : 16 derslikli Lise
3. Erzincan İliç : 24 derslikli YİBO
4. Gaziantep Merkez : 24 derslikli Lise
5. Mersin Merkez : 24 derslikli Lise
6. Antalya Merkez : 24 derslikli Lise
7. Diyarbakır Silvan : 16 derslikli YİBO
8. Rize Merkez : 16 derslikli Lise
9. Ağrı Diyadin : 16 derslikli İlköğretim Binası
10. İzmir Kiraz : 16 derslikli YİBO
11. Ordu Çamaş : 16 derslikli YİBO
12. Van Merkez : 24 derslikli Lise
13. Siirt Eruh : 16 derslikli YİBO
14. Erzurum Merkez : 24 derslikli Lise
15. Afyon Sandıklı : 24 derslikli AÖL
16. Samsun Merkez : 24 derslikli Lise
17. Konya Merkez : 24 derslikli SBL
18. Sinop Boyabat : 16 derslikli Lise
19. Erzincan Çayırılı : Spor Salonu
20. Kars Digor : Lojman





MEVZUAT ALIŖMALARI

KANUNLAR;

1) Karayolu TaŖıma Kanunu: (Kanun No:4925)

19.7.2003 tarihli ve 25173 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiŖtir.

Bu Kanunun amacı; karayolu taŖımalarını ülke ekonomisinin gerektirdiği Ŗekilde düzenlemek, taŖımada düzeni ve güvenliği sağlamak, taŖımacı, acente ve taŖıma iŖleri komisyoncuları ile nakliyat ambarı ve kargo iŖletmeciliđi ve benzeri hizmetlerin Ŗartlarını belirlemek, taŖıma iŖlerinde istihdam edilenlerin niteliklerini, haklarını ve sorumluluklarını saptamak, karayolu taŖımalarının, diğer taŖıma sistemleri ile birlikte ve birbirlerini tamamlayıcı olarak hizmet vermesini ve mevcut imkânların daha yararlı bir Ŗekilde kullanılmasını sağlamaktır.

2) Bazı Kanunlarda ve Milli Piyango İdaresi Genel Müdürlüğü KuruluŖ ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamede DeđiŖlik Yapılması Hakkında Kanun: (Kanun No:4971)

15.8.2003 tarihli ve 25200 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiŖtir.

Bu Kanun ile; 406 sayılı Kanuna ‘‘Türk Telekom tarafından, GSM 1800 mobil telefon hizmeti sunmak üzere kurulmuŖ bulunan Aycell HaberleŖme ve Pazarlama Hizmetleri Anonim Ŗirketi; GSM 1800 imtiyaz szleŖmesi imzalayarak faaliyet yürüten baŖka bir iŖletmeci Ŗirket ile Türk Ticaret Kanunu hükümleri çerçevesinde kurulacak yeni bir Ŗirket aracılığı ile birleŖebilir. Bu birleŖme sonucu gerekli tüm lisans düzenlemelerini ve iŖlemlerini yapmaya Kurum yetkilidir.’’ Hkm eklenmiŖtir (geçici 7’nci madde).

3) Avrasya Posta Birliği KuruluŖ Yasasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun: (Kanun No:5044)

20.1.2004 tarihli ve 25352 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiŖtir.

4) Dünya Posta Birliği KuruluŖ Yasasına Altıncı Ek Protokolün Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun: (Kanun No:5045)

20.1.2004 tarihli ve 25352 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiŖtir.

5) Elektronik İmza Kanunu: (Kanun No:5070)

23.1.2004 tarihli ve 25355 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiŖtir.

Bu Kanunun amacı, elektronik imzanın hukukî ve teknik yönleri ile kullanımına iliŖkin esasları düzenlemektir.

6) Telgraf ve Telefon Kanununda DeđiŖlik Yapılmasına Dair Kanun: (Kanun No:5071)

29.1.2004 tarihli ve 25361 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiŖtir.

Bu Kanun ile;

a) 4.2.1924 tarihli ve 406 sayılı Telgraf ve Telefon Kanununun ek 17’nci maddesinin ikinci fıkrası ‘‘Türk Telekom yönetim kurulunda imtiyazlı hisseyi temsilen bir ye bulundurulur. Bu ye UlaŖtırma Bakanlığınca atanır. İmtiyazlı hisse sahibinin Genel Kurula katılma ve konuŖma hakkı vardır. İmtiyazlı hisse sahibi, sermaye artırımlarına katılmaz ve kârdan pay almaz.’’ Ŗekilde deđiŖtirilmiŖtir.

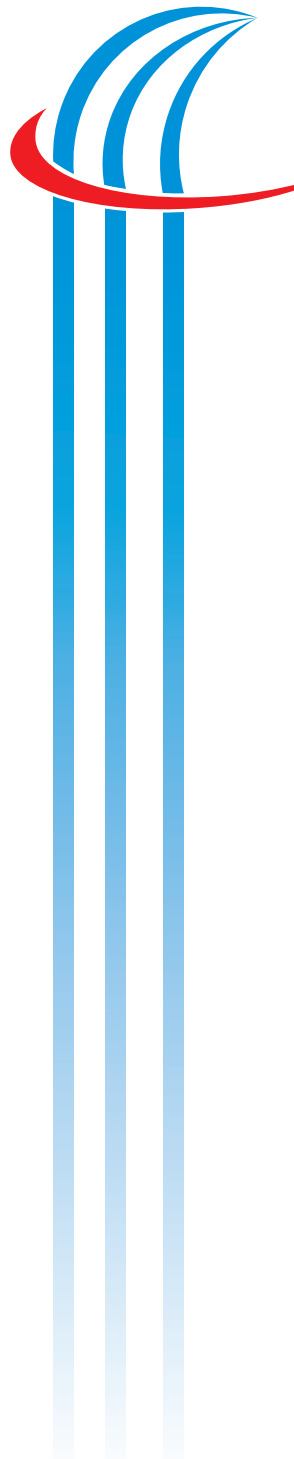
b) Hazine MsteŖarlıđının Türk Telekom’daki pay sahipliğine dayanan oy, yönetim, temsil, denetim gibi hak ve yetkileri, UlaŖtırma Bakanlığına devredilmiŖtir.

c) Türk Telekom ile Aycell HaberleŖme Pazarlama Hizmetleri A.Ŗ.’nin birleŖmesine iliŖkin olarak, gerekli grlen bazı ilave düzenlemeler yapılmıŖtır.

7) Türk Ticaret Kanununun Bazı Maddelerinin DeđiŖtirilmesi Hakkında Kanun: (Kanun No: 5136)

28.4.2004 tarihli ve 25446 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiŖtir.

Bu Kanun; Türk Ticaret Kanununun, ‘‘Bayrak Çekme’’, ‘‘Gemi Alacaklısı Hakkı’’ ve ‘‘Gemi İpo-



teği" konularına ilişkin 823, 824, 851 ve 1245'inci madde hükümlerinin başta zamanın ihtiyaçlarına uygun hale getirilmesi olmak üzere, "Bayrak Çekme" önündeki engellerin kaldırılması, "Gemi İpoteği"nin denizcilik sektörünün ihtiyaçlarına uygun ve daha esnek bir yapıya kavuşturulması ile uygulamada çok sayıda problemlere yol açan "Gemi Alacaklısı Hakkı"nın yeniden düzenlenmesi amacıyla yürürlüğe konulmuştur.

8) Çeşitli Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun: (Kanun No:5189)

2.7.2004 tarihli ve 25510 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Bu Kanun ile; Türk Telekom'un satışı ve Türksat Uydu Haberleşme ve Kablo TV İşletme Anonim Şirketi (TÜRKSAT A.Ş.)'nin kuruluşu ile ilgili düzenlemeler yapılmıştır.

9) Bazı Kanunlarda ve 178 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun: (Kanun No:5228)

31.7.2004 tarihli ve 25539 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

5228 sayılı Kanunda; araç muayene istasyonlarının Ulaştırma Bakanlığınca işletilmesine ilişkin düzenlemeler yer almaktadır.

10) Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun: (Kanun No:5234)

21.9.2004 tarihli ve 25590 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Bu Kanun ile;

- a) İrtifak hakkı verilen özel iskelelerden alınan nispi kira bedellerinin yarısının bütçenin (B) işaretli cetveline gelir, diğer yarısının da özel gelir kaydedileceği ve özel gelir kaydedilen miktarın yarısının denizcilik ve liman hizmetlerini geliştirmek üzere Denizcilik Müsteşarlığı bütçesine, diğer yarısının da millî emlak hizmetlerini geliştirmek amacıyla Maliye Bakanlığı bütçesine özel ödenek kaydolunacağı,
- b) Ulaştırma Bakanlığı Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü tarafından, konsolide bütçe dışındaki kurum ve kuruluşlar ile özel ve tüzel kişiler adına yapılacak deniz dibi taramaları, hidrolik merkezde yapılan hidrolik ve bilgisayar modelleri, Araştırma Dairesince yapılacak her türlü deney ve araştırma, proje ve şartname onaylanması için alınacak bedellerin yarısının bütçenin (B) işaretli cetveline gelir, diğer yarısının da özel gelir kaydedileceği ve özel gelir kaydedilen miktarın yarısının, Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğünce gerçekleştirilecek altyapı tesislerinin onarımları ile ulaştırma hizmetlerini geliştirmek üzere Ulaştırma Bakanlığı bütçesine, diğer yarısının da millî emlak hizmetlerini geliştirmek amacıyla Maliye Bakanlığı bütçesine özel ödenek kaydolunacağı,
- c) Özel gelir ve ödenek kaydedilen bu miktarların önceki yılda kullanılmayan kısmının ertesi yıl bütçesine devredilebileceği,
- d) Bunlara ilave olarak, Telekomünikasyon hizmeti veren işletmecilerden lisans ve ruhsat ücretleri üzerinden tahsil edilerek, bir taraftan bütçenin (B) işaretli cetveline özel gelir, diğer taraftan Ulaştırma Bakanlığı hizmetlerinde kullanılmak üzere Bakanlık bütçesine özel ödenek kaydedilen tutarlardan, önceki yılda kullanılmayan kısmının da ertesi yıl bütçesine devredilebileceği,
- e) Mülkiyeti Hazineye ait İstanbul İli, Üsküdar İlçesi, Selimiye ve İhsaniye Mahallelerinde bulunan ve Haydarpaşa Limanı olarak kullanılan taşınmazların, üzerindeki muhdesatı ile birlikte ödenmiş sermayesine ilave edilmek üzere, Ulaştırma Bakanlığının ilgili kuruluşu olan Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğüne bedelsiz olarak devretmeye Maliye Bakanının yetkili olduğu

hususlarında gerekli görülen yasal düzenlemeler yapılmıştır.

11) Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun: (Kanun No:5234)

21.9.2004 tarihli ve 25590 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Kanun ile; 491 sayılı Kanun Hükmünde Kararnameye, Denizcilik Müsteşarlığın ihtiyacı olan 160 adet "Gemi Sörvey Kurulu Uzmanı" kadrosunun ihdası amacıyla Geçici 8'inci madde eklenmiştir.



12) Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu ile 491 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanunun Değiştirilmesi Hakkında Kanun: (Kanun No:5266)

9.12.2004 tarihli ve 25665 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Bu Kanun ile; Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanununun tonaj ve gemiler yönünden kapsamının genişletilmesi ile vergi ve mali yükümlülükler konusunda uygulamada oluşan yasal boşluğun doldurulması amacıyla, sözkonusu Kanunun 4/c, 6, ve 12’inci maddelerinde gerekli değişiklikler yapılmıştır.

13) Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirletilmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun: (Kanun No: 5312)

11.3.2005 tarihli ve 25752 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Çevre ve Orman Bakanlığı ile Denizcilik Müsteşarlığının müşterek çalışması sonucu hazırlanan bu Kanun ile; deniz emniyetinin sağlanması ve deniz kirliliğinin önlenmesi konularında uluslararası ve ulusal hukuktan doğan yükümlülükler sahip kişi, kurum, kuruluş, gemi ve tesisler ile Kanunda belirtilen ilgililerin görev ve sorumluluklarının düzenlenmesi, acil durumlarda gemilerden ve kıyı tesislerindeki faaliyetlerden kaynaklanan kirlenme tehlikesinin ortadan kaldırılması veya kirlenmenin azaltılması, sınırlandırılması ve giderilmesi için uygulanacak olan tedbirlerin ortaya konulması amaçlanmıştır.

14) Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun: (Kanun No:5310)

15.3.2005 tarihli ve 25756 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Bu Kanun; 491 sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin 2’nci maddesinin (c), (d), (f), (g) ve (l) bentlerinin Anayasa Mahkemesince iptali nedeniyle oluşan yasal boşluğun doldurulması amacıyla hazırlanarak, yürürlüğe konulmuştur.

15) 233 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun: (Kanun No:5335)

27.4.2005 tarihli ve 25798 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

5335 sayılı Kanunda, Ulaştırma Bakanlığı ile ilgili olarak ;

- Kablo TV hizmetlerinin, Türk Telekom’dan alınarak Türksat Uydu Haberleşme Genel Müdürlüğüne aktarılması,
- 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanununun 33’üncü maddesinde değişiklik yapılarak savaş, iç savaş ve terör koşullarına sahip ülkelerde uluslararası taşıma yapan Türk şoförlerinden hayatını kaybedenlerin varislerine, Ulaştırma Bakanlığı Döner Sermayesinden 40.000 YTL ödeme yapılması ile 22 yaşını doldurmuş otobüs, kamyon ve çekicilerin trafikten çekilerek Ulaştırma Bakanlığına devredilmesi halinde, bunların değerlendirilerek bu taşıtların sahiplerine ödeme de bulunulması,
- Devlet Hava Meydanları İşletmesi uçuş personeline havacılık tazminatı ödenmesi,
- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü mülkiyetindeki işletmecilik fazlası taşınmazların satılarak, bundan elde edilecek gelirin demiryollarının bakım ve onarımı ile iyileştirilmesinde kullanılması,
- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğünün 31.12.2004 tarihi itibarıyla bazı vergi borçlarının terkin edilmesi hükümleri yer almaktadır.

16) Evrensel Hizmetin Sağlanması ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun: (Kanun No:5369)

25.06.2005 tarihli ve 25856 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Kamu hizmeti niteliğini haiz, ancak işletmeciler tarafından karşılanmasında mali güçlük bulunan evrensel hizmetin sağlanması, yürütülmesi ve elektronik haberleşme sektöründe evrensel hiz-

met yükümlülüğünün yerine getirilmesine ilişkin usul ve esasları belirlemek amacıyla uygulamaya konulmuştur.

2005-2007 yılları arasındaki dönem zarfında, bu Kanun hükümleri çerçevesinde;

- a) Limanlara bağlantı sağlayan demiryolu hatları, limanlar ve hava meydanlarının inşası, yenilenmesi ve genişletilmesi işlerini fiilen kendisi yapan veya yaptıran mükellefler ile genel bütçeli idarelerin, bu işlere ilişkin olarak yapılan mal teslimleri ve inşaat taahhüt işlerinde vergiden istisna tutulması,
- b) Sivil hava ulaşımına açık havaalanlarının, Belediye Kanunu ve Büyükşehir Belediye Kanunu kapsamından muaf tutulması,
- c) Evrensel Hizmetin Sağlanmasına dair Kanunda, Bütçeye yapılacak ödemelere ilişkin değişiklikler,
- d) Marmaray projesine dair işlerin 2007 Yılı Bütçe Kanununa dahil edilmesi,
- e) Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi'ne ait projelerin kredileri ile ilgili düzenlemeler yapılmıştır.

17) Özelleştirme Uygulamalarının Düzenlenmesine ve Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnemelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun: (Kanun No:5398)

21.7.2005 tarihli ve 25882 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Kanunda; Telekomünikasyon Kurumu ile GSM operatörlerinin ilişkileri ve Türk Telekom Personeline ilişkin düzenlemeler yer almaktadır.

18) Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun: (Kanun No:5397)

23.7.2005 tarihli ve 25884 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Kanunda; 5271 sayılı Kanunun 135 inci maddesi kapsamında yapılacak dinlemelerin, Telekomünikasyon Kurumu bünyesinde, Kurum başkanına doğrudan bağlı "Telekomünikasyon İletişim Başkanlığı" adıyla kurulan tek bir merkezden yürütülmesi hükmü yer almıştır.

19) Sivil Havaacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun: (Kanun No:5431)

18.11.2005 tarihli ve 25997 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

20) Tehlikeli Malların Karayolu İle Uluslar Arası Taşımacılığına İlişkin Avrupa Anlaşmasına Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun: (Kanun No:5434)

6.12.2005 tarihli ve 26015 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

21) Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun: (Kanun No:5453)

7.2.2006 tarihli ve 26073 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Kanunda; "2559 sayılı Kanunun ek 7'nci maddesinde düzenlenen merkez, en geç altı ay içinde kurulur. Merkez kuruluncaya kadar 2559 sayılı Kanunun ek 7'nci maddesi, 2803 sayılı Kanunun ek 5'inci maddesi ve 2937 sayılı Kanunun 6'nci maddesi hükümleri uyarınca verilen iletişimin dinlenmesi, tespiti, sinyal bilgilerinin değerlendirilmesi ve kayda alınmasına dair karar veya yazılı emirler, telekomünikasyon hizmeti veren kurum ve kuruluşlar tarafından derhal yerine getirilir; ilgili istihbarat kurumlarının mevcut sistemlerinin kullanılmasına devam olunur." Hükmüne yer verilmiştir.

22) Telgraf ve Telefon Kanununda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun: (Kanun No:5457)

15.2.2006 tarihli ve 26081 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Bu Kanun ile Türk Telekom personelinin hukuki statüsü düzenlenmiştir.

23) 3348 Sayılı Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun: (Kanun No:5494)



2.5.2006 tarihli ve 26156 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Kanunun yürürlüğe girdiği 2 Mayıs 2006 tarihinden itibaren, denizlerin iki yakası arasındaki karayolu tüp geçişlerinin inşası da Ulaştırma Bakanlığının görevlerine dahil edilmiştir.

24) 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun: (Kanun No:5495)

10.5.2006 tarihli ve 26164 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Kanunda; araçların ağırlık ve boyut kontrollerinin Ulaştırma Bakanlığınca yapılmasına ilişkin düzenleme yer almaktadır.

25) Bütçe Kanunlarında Yer Alan Bazı Hükümlerin İlgili Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelere Eklenmesi ve Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnemelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun: (Kanun No:5538)

12.7.2006 tarihli ve 26226 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren bu Kanunun 17’inci maddesinde; 28.3.2002 tarihli ve 4749 sayılı Kamu Finansmanı ve Borç Yönetiminin Düzenlenmesi Hakkında Kanuna aşağıdaki geçici madde eklenmiştir.

“GEÇİCİ MADDE 10 – Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğünün ilgili yıllar yatırım programında yer alan ve Müsteşarlık tarafından dış finansman sağlanmasına izin verilmiş, ancak henüz finansman temin çalışmaları sonuçlandırılmamış olan projeleri ile 2006 Yılı Yatırım Programında yer alan projelerinin finansmanı için herhangi bir dış finansman kaynağından Türkiye Cumhuriyetinin borçlu sıfatıyla sağlayacağı kredileri, anılan Genel Müdürlüğe bütçe gelir ve gider kalemleri ile ilişkilendirilmeksizin karşılıksız tahsis etmeye Bakanın teklifi üzerine Bakanlar Kurulu yetkilidir. Bu maddeye istinaden sağlanacak krediler hakkında, 14’üncü maddenin beşinci ve altıncı fıkralarının 10.12.2003 tarihli ve 5018 sayılı Kanunun eki (I) sayılı cetvelde yer alan kamu idarelerine ilişkin hükümleri uygulanmaz.”

26) Deniz Emniyeti Komitesinin 82. Oturumunun 29 Kasım 2006-8 Aralık 2006 Tarihleri Arasında İstanbul’da Yapılmasına Dair Türkiye Cumhuriyeti İle Uluslararası Denizcilik Örgütü Arasında Mutabakat Muhtırasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğu Hakkında Kanun: (Kanun No:5618)

4.4.2007 tarihli ve 26483 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

27) Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti İle Uluslararası Telekomünikasyon Birliği Arasında 2006 Yılı Tam Yetkili Temsilciler Konferansının Organizasyonu, Gerçekleştirilmesi ve Finansmanına İlişkin Anlaşmanın Onaylanmasının Uygun Bulunduğu Hakkında Kanun: (Kanun No:5619)

4.4.2007 tarihli ve 26483 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

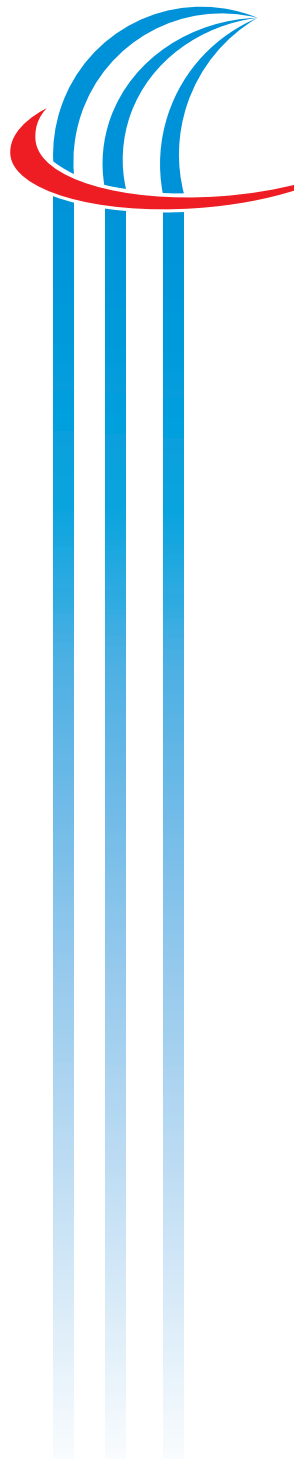
28) Büyükşehir Belediyesi Kanunu, Belediye Kanunu, İl Özel İdaresi Kanunu ve Mahalli İdare Birlikleri Kanununda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun: (Kanun No:5594)

10.3.2007 tarihli ve 26458 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Bu Kanun ile; 22.2.2005 tarihli ve 5302 sayılı İl Özel İdaresi Kanununun 7’nci maddesinin birinci fıkrasının (g) bendine “Ancak, sivil hava ulaşımına açık havaalanları bünyesinde yer alan tüm tesislere işyeri açma ve çalışma ruhsatı dahil her türlü ruhsat, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından verilir. Bu konuya ilişkin usûl ve esaslar Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünce hazırlanacak bir yönetmelikle düzenlenir.” Hükümü ilave edilmiştir.

29) Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti İle Gürcistan Hükümeti Arasında Batum Uluslararası Havalimanının Ortak Kullanılmasına Dair Anlaşmanın Onaylanmasının Uygun Bulunduğu Hakkında Kanun: (Kanun No:5605)

20.3.2007 tarihli ve 26468 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.



30) Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Gürcistan Hükümeti Arasında Hava Ulaştırma Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun: (Kanun No:5606)

20.3.2007 tarihli ve 26468 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

31) Kamu Malî Yönetimi ve Kontrol Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun: (Kanun No:5628)

4.5.2007 tarihli ve 26512 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Bu Kanun ile; Evrensel Hizmet Kanunu gereği bazı hizmet alımlarında, ihale süresinin 3 yıl olması hükmü getirilmiştir.

BAKANLAR KURULU KARARLARI

1) Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması:

Bakanlar Kurulunca 21.3.2003 tarihinde kararlaştırılarak, 3.4.2003 tarihli ve 25068 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanmış ve yürürlüğe girmiştir.

2) Türk Uluslararası Gemi Siciline ve Milli Gemi Siciline Kayıtlı, Kabotaj Hattında Münhasıran Yük ve Yolcu Taşıyan Gemilere, Ticari Yatlara, Hizmet ve Balıkçı Gemilerine Verilecek Yakıtın Akaryakıt Özel Tüketim Vergisi Tutarının Sıfıra İndirilmesine İlişkin 1.7.2003 tarihli, 2003/5868 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı:

16.7.2003 tarihli ve 25170 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak, 1.1.2004 tarihinde yürürlüğü girmiştir.

Deniz taşımacılığının geliştirilmesi yolunda devrim niteliği taşıyan, kabotaj hattında çalışan gemiler ile balıkçı gemilerine “Vergisiz Yakıt” verilmesi projesi ile;

a) 2004 yılı içerisinde 190 Trilyon TL, 2005 yılında 246 Milyon YTL 2006 yılında ise 263 Milyon YTL tahsil edilmeyerek, deniz taşımacılığı ve balıkçılık desteklenmiştir. Bu uygulamaya, 2007 yılında da devam edilmiştir.

b) Deniz yoluyla yapılan yolcu ve yük taşımada öngörülen hedeflere ulaşmakla kalınmamış, beraberinde yan sanayii de güçlendirilmiş, sektörde ilave istihdam imkânı hâsıl olmuş, böylece ülke ekonomisine katma değer sağlanmıştır.

c) Turizm bölgelerinde faaliyet gösteren ticari yatların sicile kayıtlarında da yaklaşık % 20 mer-tebesinde bir artış olmuştur.

d) Ayrıca bu uygulama ile karayolundan yüz binlerce araç çekilmiştir. Çevre kirliliği ve trafik kazalarındaki azalmalar, karayolunun daha az yıpranması, sürelerin kısalması bakımından sağladığı kazançları rakamlarla ifade edebilmek mümkün görünmemektedir.

3) 4.1.1998 Tarihli ve 88/12476 sayılı Kararname ile Gemi Söküm Yeri Olarak Tespit Edilen Zonguldak İli, Kilimli Alaçağzı Mevkiindeki Alanın, “Gemi İnşa, Bakım, Onarım ve Söküm Yeri” Olarak Belirlenmesine İlişkin Kararın Yürürlüğe Konulmasına İlişkin 2004/7220 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı:

Yüksek Planlama Kurulu’nun 7.4.2004 tarihli ve 2004/6 sayılı Kararı üzerine, 28.7.1967 tarihli ve 933 sayılı Kanunun 2’nci Maddesinin (c) bendine göre, Bakanlar Kurulu’nca 28 Nisan 2004 tarihinde kararlaştırılmıştır.

Karar, 11.5.2004 tarihli ve 25459 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

4) 11.5.2004 tarihli ve 25459 sayılı Resmi Gazete’nin 17’nci Sayfasında yayımlanan, 28.4.2004 tarihli ve 2004/7220 sayılı Bakanlar Kurulu Kararının Eki Karar:

Daha önce yukarıda da (madde:3) izah edildiği gibi; 11.5.2004 tarih ve 25459 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren Bakanlar Kurulu Kararı ile Zonguldak İli, Kilimli - Alaçağzı mevkiindeki alan; “gemi inşa, bakım, onarım ve söküm yeri” olarak tespit edilmiştir.

Söz konusu Bakanlar Kurulu Kararına Ek Karar ile; gemi inşa, bakım, onarım ve söküm yeri ola-



rak belirlenen alan üzerinde, kamu tarafından mendirek ve dolgu işleri dahil olmak üzere herhangi bir tersane altyapısı yatırımının yapılamayacağına ve bu alan üzerinde, yerleşim alanlarının ve yapılacak alt yapının belirlenmesi, özel sektöre yapılacak tahsisler ve iptallere, tersane bölgesinin genel düzeni ve çalışma esaslarına ilişkin esasları belirlemeye ve bunlarla ilgili işlemleri yapmaya Denizcilik Müsteşarlığının yetkili olduğuna karar verilmiştir.

Bakanlar Kurulunun Ek Kararı, 5.6.2004 tarihli ve 25483 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

5) Ulaştırma Bakanlığı Taşra Teşkilatına İlişkin 26.11.2004 tarihli ve 2004/8336 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı:

27.1.2005 tarihli ve 25709 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Karar ile; “Ulaştırma Bölge Müdürlükleri” ve “DLH Bölge Müdürlükleri” olarak sayıları toplam 22’ye ulaşmış olan Bölge Müdürlüğü sayısı, personel, araç, gereç ve zaman tasarrufu sağlamak amacıyla birleştirilmek suretiyle 12 Bölge Müdürlüğü şeklinde yeniden belirlenmiştir.

6) Adana-Karataş ve Bitlis İli, Tatvan İlçesinde Liman Başkanlığı Kurulmasına İlişkin Bakanlar Kurulu Kararı:

30.6.2005 tarihli ve 25861 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Karar ile; Mersin Bölge Müdürlüğü sınırları dahilinde Karataş Liman Başkanlığı ile Trabzon Bölge Müdürlüğü sınırları dahilinde Tatvan Liman Başkanlığı Kurulması sağlanmıştır.

7) Denizcilik Müsteşarlığı Envanterindeki Deniz Araçlarının, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğüne Devrine İlişkin 29.11.2005 tarihli ve 2005/9728 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı:

Bu Karar ile; Denizcilik Müsteşarlığı envanterinde yer almakla birlikte atıl durumda bulunan ve Müsteşarlığa yük getiren deniz araçlarının Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğüne devredilerek hizmete ve ekonomiye kazandırılması öngörülmüştür.

8) Bilgisayar Okur Yazarlığı da Dahil Olmak Üzere, Bilgi Teknolojilerinin Yaygınlaştırılmasına Yönelik Hizmetlerin, 5369 sayılı Evrensel Hizmetin Sağlanması ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanunun 5’inci Maddesinde Yer Verilen Evrensel Hizmet Kapsamına Dahil Edilmesine Dair 13.2.2006 tarihli ve 2006/10038 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı:

28.02.2006 tarihli ve 26094 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

9) Ulaştırma Bakanlığının Taşra Teşkilatında Yer Alan Kapıkule, İpsala, Hamzabeyli, Dereköy, Tuzla, Çeşme, Öncüpınar, Cilvegözü, Yayladağı, Habur, Nusaybin, Gürbulak, Dilucu, Türközü ve Sarp Şube Müdürlüklerinin Kaldırılmasına Dair 6.4.2006 tarihli ve 2006/10320 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı:

29.4.2006 tarihli ve 26153 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

10) Ulaştırma Bakanlığı Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü Bünyesinde, İlave Olarak İki Daire Başkanlığının Kurulmasına Dair 29.5.2006 tarihli ve 2006/10472 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı:

21.6.2006 tarihli ve 26205 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Yine bu dönem zarfında, Bakanlığın ulaşım ve iletişim sahalarındaki icraatlarının daha da etkinleştirilmesi amacıyla, muhtelif konularda;

- 151 adet yönetmelik ve tüzük,

- 6 adet tebliğ,

- 20 adet yönerge

yayımlanarak, yürürlüğe konulmuştur.



İLKE, HEDEF VE POLİTİKALARIMIZ

DOKUZUNCU KALKINMA PLANI
ULAŞTIRMA ANA PLANI STRATEJİSİ
VİZYON 2023

DOKUZUNCU KALKINMA PLANI

(Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013), 30/10/1984 tarihli ve 3067 sayılı Kanun gereğince, Türkiye Büyük Millet Meclisi Genel Kurulu'nun 28/6/2006 tarihli 121 inci Birleşiminde onaylanmış, 1 Temmuz 2006 tarih ve 26215 (Mükerrer) Sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmıştır.)

Ulaştırma Sektörü (Genel)

- Ulaştırma türlerinin teknik ve ekonomik açıdan en uygun yerlerde kullanıldığı dengeli, akılcı ve etkin bir ulaştırma altyapısının oluşturulmasında, sistem, bütüncül bir yaklaşımla ele alınacak; yük taşımalarının demiryollarına kaydırılmasını, önemli limanların lojistik merkezler olarak geliştirilmesini sağlayan, taşıma modlarında güvenliği öne çıkaran politikalar izlenecektir.
- Ulaştırmanın tüm modlarında trafik güvenliğinin artırılmasına, mevcut altyapının korunmasına, verimli kullanımının sağlanmasına ve bilgi ve iletişim teknolojilerinden en üst düzeyde yararlanılmasına önem ve öncelik verilecektir.
- Ulaştırma projelerinin geliştirilmesinde koridor yaklaşımına geçilecektir. Bu yaklaşımın alternatif ulaştırma modlarını inceleyen ve dışsallıkları kapsayan değerlendirmelerle, en avantajlı ulaşım modunu belirleyen bir yapıda olması esastır.
- Demiryolu ve denizyolunun karayolu ile rekabet edebileceği koridorlarda taşıma üstünlüğünü sağlayacak bir yatırım ve işletmecilik anlayışıyla koridor bazında belirli tonaj potansiyelini aşan yüklerin demiryolu ve denizyolu ile taşınması özendirilecektir.
- AB'nin Trans-Avrupa Ulaştırma Ağlarının (TEN-T) Türkiye ile bütünleşmesini sağlayacak projeler başta olmak üzere Kafkas ülkeleri, Orta Asya ve Ortadoğu ile bağlantıları güçlendiren projelerin gerçekleştirilmesi sağlanacaktır.
- Büyük ulaştırma projelerinin yapım ve işletiminde finansman ihtiyacına cevap vermek ve özel sektörün verimli işletme yapısından yararlanmak üzere kamu- özel sektör işbirliği modelinin uygulanmasına öncelik verilecektir.
- Ulaştırma sektöründe sürekli güncellenen ve homojen bir yapıya oturtulmuş ulaştırma veri tabanı sektördeki dışsallıkları da kapsayacak şekilde oluşturulacak,

sektörde faaliyet gösteren kamu kuruluşlarının performanslarını ölçmek üzere, her alt moda uygun performans kriterleri belirlenecek, izleme mekanizmaları geliştirilecektir.

- Ulaştırma sektöründeki kurumları tek çatı altında toplayarak karar alma ve programlama sürecinde koordinasyonu sağlayacak bir yönetim yapısı oluşturulacaktır.

Demiryolu

- Yük taşımalarının demiryolu ağırlıklı yapılması ulaştırma sektöründe stratejik amacımızdır. Bu doğrultuda demiryolunda özel sektör tren işletmeciliği geliştirilecektir. Yük taşımacılığı özel sektörün işletmecilik avantajlarından yararlanılmak üzere serbestleştirilecek ve TCDD yeniden yapılandırılarak kamu üzerindeki mali yükü sürdürülebilir bir seviyeye çekilecektir. Özel sektörle ortaklıklara gidilerek başta sanayi bölgeleri olmak üzere demiryolu bağlantı hattı yatırımları yapılacak ve araç yatırımları özel sektöre bırakılacaktır.
- Ankara merkez olmak üzere İstanbul-Ankara-Sivas, Ankara-Afyonkarahisar- İzmir, Ankara-Konya koridorlarından oluşan çekirdek ağ üzerinde hızlı tren ile yolcu taşımacılığına başlanacaktır. Bu ağ üzerinde inşa edilecek hatların yapım ve işletiminde kamu-özel sektör işbirliği modellerinden yararlanılacaktır.

Denizyolu

- Limanların yükleme-boşaltma yapılan noktalar olmalarının yanı sıra, kombine taşımacılık yapılabilen birer lojistik merkezi haline getirilmeleri hedefi doğrultusunda tüm ana limanların karayolu ve demiryolu bağlantıları tamamlanacaktır.
- Başta İzmir Yöresi, Marmara ve Akdeniz Bölgesi olmak üzere liman kapasiteleri artırılacaktır. Bu kapsamda Akdeniz Bölgesinin Doğu Akdenizin önemli bir lojistik merkezi olması desteklenecektir.



- Denizyolunda kısa mesafe denizyolu taşımacılarını artıracak gemi ve liman yatırımlarına ağırlık verilecektir.
- Deniz güvenliğinin artırılması kapsamında Bayrak, Liman ve Kıyı Devleti kontrolü iyileştirilecektir. Bu çerçevede; Gemi Trafik Hizmetleri projeleri deniz trafiğinin yoğun olarak yaşadığı liman, körfez ve bölgelerde hayata geçirilecektir.
- Askeri ve ticari gemilerin Türk tersanelerinde tasarımı, yüksek yerli katkı oranıyla üretilmesi ve Türk Deniz Ticaret Filosunun yenilenmesi amacıyla, başta Ceyhan yöresi olmak üzere, Türkiye Tersaneler Master Planının sonuçları da göz önüne alınarak yeni tersaneler kurulacaktır.

Havayolu

- Hava trafiği emniyetini ve kapasitesini artırıcı yatırımların gerçekleştirilmesinin yanı sıra, alınacak ilave tedbirlerle içinde bulunduğumuz bölgede lider ve dünyada sayılı bir havacılık sektörüne sahip olmak temel amacımızdır.
- Trafiğin yoğunlaştığı meydanlarda kapasiteler artırılacak, meydanlara erişim kolaylıklarını da kapsayan anlayışla hizmet standartları yükseltilecek ve hava trafik kontrolü hizmetleri modernize edilecektir.
- Uzun dönemli talebi karşılamaya yönelik olarak, İstanbul bölgesi başta olmak üzere yeni havalimanı yatırımları planlanacaktır.
- Sektördeki hızlı büyüme nedeniyle ortaya çıkan ihtiyacı karşılamak üzere, uluslararası standartlarda eğitim veren kuruluşlarca yeterli sayı ve nitelikte personel yetiştirilecek ve bu personelin uzmanlık alanlarında istihdam edilmeleri sağlanacaktır.
- Bölgesel hava taşımacılığının geliştirilebilmesi için yerel yönetim ve sivil toplum kuruluşlarının da desteği sağlanacak, maliyet azaltıcı tedbirler alınacak ve havayolu şirketleri küçük (STOL) havaalanı yapısına ve yolcu profiline uygun filo oluşturmaları için yönlendirilecektir.
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün yeniden yapılandırılması tamamlanarak sektörün emniyet, verimlilik ve rekabet konuları başta olmak üzere denetlenmesi sağlanacaktır.

Karayolu

- Müktesebat uyumu ve gerekli diğer yapısal düzenlemelerin tamamlanmasıyla birlikte, kurumsallaşmış, insana ve çevreye saygılı, sürdürülebilir bir rekabet ortamında faaliyet gösteren karayolu taşımacılığı sektörüne ulaşılması amaçlanmaktadır.
- Uluslararası taşıma filosunun kapasitesinin etkin kullanımını engelleyen, rekabeti bozan kota ve benzeri kısıtlamaların kaldırılması yönünde girişimlerde bulunulacaktır.

Bilgi ve İletişim Teknolojilerinin (Haberleşme) Yaygınlaştırılması

- Sağladığı verimlilik artışları ve kullanımı yaygınlaştıkça ortaya çıkan ağ etkisi ile küresel rekabette belirleyici unsurlardan biri haline gelen bilgi ve iletişim teknolojileri altyapısı geliştirilecektir. Bu amaçla, elektronik haberleşme sektöründe rekabet artırılabilecek, alternatif altyapı ve hizmetlerin sunumuyla bilgiye etkin, hızlı, güvenli ve uygun maliyetlerle yaygın erişim sağlanacaktır.
- Elektronik haberleşme hizmetlerindeki yüksek vergi yükü, bilgi toplumuna dönüşüm sürecini hızlandırmak üzere tedricen makul seviyelere çekilecektir. Genişbant iletişim altyapıları yaygınlaştırılacaktır.
- Ekonomide verimlilik düzeyinin ve rekabet gücünün artırılması amacıyla işletmelerin, vatandaşların ve kurumların bilgi ve iletişim teknolojilerini yaygın kullanımı sağlanacaktır. Bu amaçla, hazırlanan Bilgi Toplumu Stratejisi (2006-2010) kapsamında öngörülen eylemler hayata geçirilecektir.
- Elektronik haberleşme sektöründe rekabeti artırmak üzere; numara taşınabilirliğine ilişkin düzenlemeler tamamlanacak, yeni nesil mobil telekomünikasyon hizmeti, sanal mobil şebeke hizmeti, genişbant telsiz erişim hizmeti, sabit telekomünikasyon hizmeti ve karasal sayısal platform hizmetlerine ilişkin yetkilendirmeler yapılacak, düzenlemelerin etkin şekilde uygulanması sağlanacaktır. Düzenleme ve yetkilendirmeler güncel ekonomik ve teknolojik gelişmeler doğrultusunda gözden geçirilerek uyumlu hale

getirilecek, pazar potansiyeli yüksek yeni teknolojiler yakından takip edilerek bu teknolojilerin ülkemizde kullanımı konusunda proaktif bir yaklaşım benimsenecektir.

- Ülkemizin uydu teknolojilerini üretme yetkinlikleri geliştirilecek, bu teknolojileri araştırmak üzere bir merkez kurulacaktır.
- Kamunun genişbant iletişim ihtiyaçları toplulaştırılarak temin edilecek, bu yolla hizmetin kamuya maliyetinin azaltılması ve genişbant iletişim altyapılarının geliştirilmesi sağlanacaktır.
- Kamunun alıcı rolü, bilgi ve iletişim teknolojileri altyapısının geliştirilmesini destekleyecek bir politika aracı olarak kullanılacaktır.

ULAŞTIRMA ANA PLANI STRATEJİSİ

Ulaştırma Bakanlığının koordinatörlüğünde İTÜ tarafından hazırlanan ve 15 Kasım 2005 tarihinde tamamlanan "Ulaştırma Ana Planı Stratejisi" projesinde varılan sonuçlar itibarıyla; önümüzdeki dönemde Ulaştırma Sektöründe öncelikle yapılması önerilen hususlar ana hatlarıyla şu şekildedir;

Ulaştırma Sektörü (Genel)

- Yurtiçi yük ve yolcu taşımalarında toplu taşımaya öncelik verilmesi,
- Türkiye'nin jeopolitik konumunun sağladığı olanakların iyi değerlendirilmesi,
- Ulaştırma kuruluşlarında yönetim ve örgütlenmenin yeniden yapılandırılması, Ulaştırma alanında ihtiyaç duyulan nitelikli personelin yetiştirilmesi, sistemin bütünselliğinin gereği Ulaştırma türlerinin eşgüdümünün sağlanması, plan ve diğer kararlar için veri tabanının oluşturulması ve sürekli güncel tutulması,
- Yatırım kararlarında finansman konusunun mutlaka çözüme kavuşturulması,
- Karayolu ve demiryolu güzergahlarının belirlenmesinde ve havaalanlarının yerlerinin seçilmesi sırasında orman ve tarım alanlarının korunmasının dikkate alınması,
- Her bir taşıma türü için ayrı şekilde düzenlenmiş olan dağınık durumdaki Türk Mev-

zuatı yerine, taşımacılıkta entegre çözüm üretecek, verimliliği arttıracak kombine taşımacılık sistemini güçlendirici uluslararası mevzuat ile de uyumlu yasal altyapı oluşturulması,

- Hem ulaştırmanın etkinleştirilmesi, hem de lojistik alanındaki gelişmelere ivme kazandırılması açısından, ulaştırma sistemine uyum sağlaması amacıyla, lojistikteki gelişmelerin izlenmesi ve işbirliği ve bütünleşme olanaklarının değerlendirilmesi,

Karayolu

- Ülkemiz üzerinden yapılan uluslar arası karayolu taşımalarının yollarımıza ve çevreye vereceği zararları azaltmak amacıyla demiryolu ve denizyollarında kombine taşımacılığa ağırlık verilmesi,
- Trans-Avrupa ve Avrupa-Asya ulaştırma sistemlerine en uygun karayolu altyapısıyla entegrasyonunun gerçekleştirilmesi,
- Araçların teknik kontrollerinin etkin biçimde yapılması,
- Kazaların azaltılması için trafik yönetimi ve denetiminde ileri teknolojiden yararlanılması,
- Karayolu Taşıma Kanunu ve Yönetmeliklerinin ödün vermeden uygulanması,
- Kombine taşımalarda, karayolunun başlangıç ve bitiş aşamalarında kullanılması, ara mesafelerde demiryolu varsa denizyolundan yararlanılarak taşımacılık talebinin en ekonomik ve verimli bir şekilde karşılanması,
- Karayolu ağının, özellikle otoyolların kullanımında, trafiğin yönetiminde, taşımaların yönlendirilmesinde, güvenliğin ve verimliliğin artırılması için, bilgi ve iletişim teknolojilerindeki gelişmelerden, akıllı ulaşım sistemlerinden en üst düzeyde yararlanılması, korunmasız yol kullanıcılarının (yayalar, bisikletler vb.), engelli ve çocukların güvenliğine özel önem verilmesi,

Demiryolu

- Demiryoluna özgü kitle taşımalarının gerçekleştirilmesinin önündeki engellerin kaldırılması,
- Demiryolunun hız, güvenlik, konfor açısından yararlarının ortaya çıkması için gerekli desteğin sağlanması,



- Etkin bir bilgi teknolojisi altyapısının oluşturulması,
- Demiryolunun enerji verimliliği ve dışa bağımlılığı azaltma gibi üstünlüklerinden yararlanılmasını engelleyen kısıtların ortadan kaldırılması,
- Karayolu taşımalarından kaynaklanan çevreye olan zararları azaltmak üzere demiryolunun olanaklarının kullanılması,
- Kent içi ulaşımda toplu taşımaya öncelik verilmesi,
- TCDD Kanunu ile demiryolu sektörü kanununun bir an önce çıkarılması,
- Demiryolunun ulaştırma sistemi içinde işlevini yerine getirecek düzeye erişebilmesi için bir geçiş dönemi öngörülmesi ve bu dönemde özel destek verilmesi,
- GAP bölgesinin demiryolu ağına bağlanması ve taşımalarında demiryoluna ağırlık kazandırılması,
- Yüksek hızlı demiryolu ağı oluşturulabilmesi için siyasal kararlar alınması ve planlara destek sağlanması,
- Özel sektörün, demiryolu yük ve yolcu taşımacılığı, yeni hatlar ile hat ve araç bakım-onarımı yapabilmesi,
- Demiryolu yerli yan sanayiinin oluşturulması,

Denizyolu

- Liman alt yapılarının uluslararası kurallara göre tamamlanarak demiryolu ve karayolu bağlantılı kombine taşımacılıkla bütünleştirilmesi,
- Türk Bayrağı'nın uluslararası sularda daima bulunması için rekabet gücü ve itibarını artırarak ekonomimize katkısının sağlanması,
- Uzun süreli taşıma sözleşmeleri oluşturmak suretiyle Türk Deniz Ticaret Filosu'nun gençleştirilmesi,
- Türk limanlarına gelen yabancı bayraklı gemilerin en az taraf olduğumuz liman devleti kontrolü mutabakat muhtıralarında üstlendiğimiz yükümlülük oranında denetimi yapılarak deniz emniyetinin sağlanması ve ülkemizin denizcilik itibarının güçlendirilmesi, bu maksatla yeterli ve nitelikli gemi denetim uzmanına sahip olunması,

- Deniz emniyeti, deniz güvenliği ve gemi kaynaklı kirlenme ile ilgili ulusal mevzuatımızın uluslararası sözleşmelere, IMO kural ve tavsiyelerine ve AB müktesebatına uyumlu hale getirilmesi,
- Limanların özelleştirilmesine öncelik ve hız verilmesi,
- Uluslararası sefer yapan kuruyük, konteyner, Ro-Ro ve tanker tipi gemilerimizin sayısının yeni gemilerle artırarak filonun uluslararası deniz taşımacılığında rekabet edebilir hale getirilmesi,
- Gemi inşa, gemi sökümü gibi deniz ulaştırmasının gelişmesini destekleyici denizcilik sektörlerine önem verilmesi, deniz ticaret filomuzun dış ticaret taşımalarında 1994 yılında %49,5 olan payının 2004 yılında %23'e düştüğü dikkate alındığında, yabancı gemilere ülkemizin ödediği navlun giderleri nedeniyle ekonomik kayıplarımızı azaltmak için filonun nitelik ve nicelik yönünden geliştirilmesini destekleyerek taşıma payının arttırılması,

Havayolu

- Sivil havacılığı uluslararası kurallar uyarınca yönetip denetleyecek nitelikte özerk ve güçlü yeni bir Sivil Havacılık Otoritesi oluşumunun gerçekleştirilmesi ve hava seyrüsefer yönetiminin ayrı bir kuruluş olarak yapılandırılması,
- Havaalanı yatırımlarının planlı geliştirilmesi, havaalanı-kent arasındaki bağlantıların terchen raylı sistemler ile güçlendirilmesi,
- Özel havayolu şirketlerinin etkin hizmet sunmalarını sağlayacak mevzuat düzenlemelerinin tamamlanması,
- Havacılık için yeterli sayıda ve nitelikte personelin yetiştirilmesi için mevcut kurumların desteklenmesi, gerekli görülürse yeni kurumların açılması,
- Bölgesel Taşımacılığın geliştirilmesi için gerekli önlemlerin alınması,
- Yeni havaalanı yapmak yerine, mevcut havaalanlarının ICAO, EUROCONTROL, JAA, ECAC vb. uluslararası kuruluşlar tarafından üretilen Ek'lerde (dokümanlarda) yer alan kriterlere göre standartlarının yükseltilmesi,

-Havaalanlarının kent merkezleri ile, ayrıca İstanbul'da olduğu gibi birden fazla havaalanı varsa birbirleri ile de raylı sistemlerle bağlanması,

Örgütsel Yapı

- Ulaştırma örgüt yapısında, görev, yetki ve sorumluluk dağılımının açık olarak tanımlanması,
- Karayolları Genel Müdürlüğü'nün Ulaştırma Bakanlığı içinde yapılandırılması,
- Denizcilik Müsteşarlığı'nın ulaştırmaya yönelik görev, yetki ve sorumluluklarının Ulaştırma Bakanlığı'na verilmesi, şayet uygulama zorlukları nedeniyle bu gerçekleşmezse, bugün olduğu gibi Denizcilik Müsteşarlığı'nın, Devlet Bakanlığı yerine Ulaştırma Bakanlığı'nın koordinasyonu altında faaliyetlerini sürdürmesi,
- Ulaştırma Bakanlığı'nın, yeni yapılanma ve yeni görevlerin gerektirdiği nitelikte uzman personel ve bütçe olanaklarıyla güçlendirilmesi,
- Ulaştırmanın araştırma-geliştirme ve eğitim etkinliklerini yerine getirmek üzere bir Ulaştırma Enstitüsü kurulması,

VİZYON 2023

Ulaştırma 2023 Vizyonu

"Kişi hak ve gönencinden ödün verilmeyen, can güvenliğinin yüzde yüz sağlandığı, çağdaş teknolojiye ve uluslararası hukuk ve kurallara uyumlu, çevrenin en üst düzeyde korunduğu bir ortamda, kentlerarası ulaşımın en çok 1,5 saat, kentiçi ulaşımın ise en çok 30 dakikada (yük taşımacılığında bu süreler iki katıdır) sağlanabilmesi."

Sosyo – Ekonomik Hedefler

Kurgulanan bu vizyonun gerçekleşmesi için ulaştırılması gereken sosyo-ekonomik hedefler şunlardır:

- Tüm ulusal ulaşım sistemlerinin, kendi teknik özelliklerine ve ülke coğrafyasının koşullarına göre, en ileri düzeyde ve birbirlerini tamamlayacak şekilde kullanılabilirliğinin sağlanması,

- Ulaşım sisteminin uluslararası gereksinimlere de uygun olarak planlanması, uluslararası sisteme entegre olması ve Türkiye'nin kıtalar arasında köprü olma özelliğinin ön plana çıkarılması,
- Yatırımların her türlü finans modeline açık olması,
- İletişim ve bilişim teknolojilerinden en üst düzeyde yararlanılması,
- Ulaşımın ülkemizin ekonomik ve sosyal gelişmesi önünde darboğaz oluşturmayıp sosyo-ekonomik gelişmeye ivme kazandırması,
- Ulaşımın ekonomik ve güvenli bir şekilde insancıl konfor da sağlanarak gerçekleştirilmesi,
- Sakat ve engellilerin ulaşımında hiçbir zorlukla karşılaşılması,
- Ulaşımında sıfır ölüm oranının yük taşımacılığında sıfır hasarın ve her iki taşımacılıkta da tam sigortanın esas olması,
- Tarifelerin kesinlikle aksamaması ve güvenilir olması,
- Kent planlaması ve inşaat ruhsatlarının verilmesinde "arazi kullanım-ulaşım" ilişkisinin esas olması,
- Tüm ilgili kurum ve kuruluşların; trafiğin üretilmesi, dağılımı, sistem seçimi ve trafiğin yönetilmesine ilişkin her türlü teknik bilgi ve donanıma sahip olması ve aralarında eşgüdümün sağlanması,
- Sivil toplum örgütlerinin gelişmelerine ve etkinliklerine önem verilmesi,
- Karar alma süreçlerinin şeffaf olması,

Yasal ve Kurumsal Düzenlemeler

- Özel sektör ve yabancı sermayenin yatırım ve işletme yapabilmesi,
- Arazi kullanımı ve imar yasalarında ulaşım talebinin dikkate alınması,
- Sigorta mevzuatının gözden geçirilmesi,
- Sakat ve engellilerin ulaşımındaki güçlüklerinin giderilmesi,
- Standartlarda yeni düzenlemelere gidilmesi,
- Eğitimin desteklenmesi,



- Sivil toplum örgütlerinin etkin hale getirilmesi,
- Taşımacılık ve trafiğe ilişkin tüm mevzuatın gözden geçirilmesi,
- Sektörü bir bütün olarak kucaklayan, az sayıda çalışanı ile daha etkin hizmet sunan bir Ulaştırma Bakanlığı oluşturulması hususlarında gerekli yasal düzenlemelere gidilmesi.

Teknolojik Faaliyet Konuları

Ulaştırma (Genel)

- Trafiğin yönlendirilmesi ve yol güvenliğinin sağlanmasında akıllı ulaşırma sistemlerinin yaygın olarak kullanılması ve bu alandaki teknolojilerin geliştirilmesi,
- Konteynır taşımacılığının geliştirilmesi ve altyapıların buna uygun olarak tasarlanması, taşımacılığın kombine taşımacılık kavramına uygun yapılması, ve taşınan yükün elektronik ortamlarda anlık izlenmesinin sağlanması,
- Bilet ve rezervasyon sistemlerine ilişkin teknolojilerde yapılacak geliştirmeler, hızlı geçiş sistemlerinin geliştirilmesi, ulaşırmanın alt sistemleri arasında geçişin sağlanması, enformasyon sistemlerinin geliştirilmesi,
- Alternatif ve yenilenebilir enerji ve yakıt teknolojilerinin geliştirilmesi,
- Ulaşırmanın tüm modlarında eğitime önem verilmesi ve bu alanda en ileri teknolojilerden yararlanılması,

Demiryolu Taşımacılığı

- Demiryolu ve sanat yapılarının inşaatında en son teknolojilerin kullanılması,
- Ülkemizin ihtiyacı olan raylar ile çeken ve çekilen araçların tekerlekleri halihazırda ithal edilmektedir. Dolayısıyla ülkemizin ihtiyacı olan rayların ve diğer ikame unsurların tercihen ülkemiz demir çelik endüstrisi tarafından ve diğer alternatif çözümler için malzeme teknolojilerinin geliştirilmesi ilgili endüstriler tarafından en son teknolojilere uygun olarak üretilmesi,
- Sinyalizasyon ve elektrifikasyon; alanında

gerekli yazılım ve donanımın ve gerekli haberleşme altyapısının en son teknolojilere uygun olarak geliştirilmesi ve bu ürünlerden özellikle yazılımın ülkemizde üretilmesinin sağlanması,

- Çeken ve çekilen araçlara ilişkin malzeme, tasarım ve üretim teknolojilerinin geliştirilmesi,

Denizyolu Taşımacılığı

- Limanların kruvaziyer dahil tüm yolcu taşımacılığında yolcu yükleme ve boşaltma sistemlerinin yat limanları ile marinalar dahil tüm terminallerin modernizasyonu ve ileri teknolojilerle donatılması,
- Yük taşımacılığına ilişkin olarak paketleme, gruplama ve depolama teknolojilerinin geliştirilmesi, inen, binen ve seyir halindeki yükün son teknolojiler ile izlenmesi,
- Gemi, tekne ve her türlü deniz taşıma aracının imalatında en ileri teknolojilerin kullanılması,

Karayolu Taşımacılığı

- Karayolu ve tüm sanat yapılarının inşaatı ve yol kaplama teknolojilerinin geliştirilmesi,
- Yolların yatay ve dikey işaretlenmesinde kullanılan malzeme teknolojilerinin geliştirilmesi,
- Otomotiv sanayiinde ileri teknolojilerin edinilmesi,
- Otopark ve oto garaj sistemlerinin geliştirilmesi ve yaygınlaştırılması,

Havayolu Taşımacılığı

- Tasarım, inşaat ve kaplama teknolojileri,
- Seyrüsefer ve haberleşme sistemlerine ilişkin teknolojiler,
- Yazılım teknolojileri,
- Uçuş bilgi sistemlerine ilişkin teknolojiler,
- Güvenlik sistemlerine ilişkin teknolojiler,
- Küçük ve orta gövdeli hava aracı üretimine ilişkin teknolojiler,

Havaaracı bakım hizmetlerinin ülkemizde yapılmasını teminen gerekli teknolojilerin edinilmesi ve geliştirilmesi.