

## 2022 YILI CUMHURBAŞKANLIĞI PROGRAMININ ULAŞTIRMA İŞ KOLU BAĞLAMINDA DEĞERLENDİRMESİ

Resmi Gazete'nin 25 Kasım 2021 tarihli mükerrer sayısında yer alan Cumhurbaşkanlığı Kararı'nda, Hazine ve Maliye Bakanlığı ile Strateji ve Bütçe Başkanlığı'nca hazırlanan ekli '2022 Yılı Cumhurbaşkanlığı Yıllık Programı'nın onaylanmasına karar verildiği duyurulmuştur.

2022 Yılı Cumhurbaşkanlığı Yıllık Programı'na göre, yeni tip koronavirüs (Kovid-19) salgını kapsamındaki aşılama sürecinin olumlu seyrinin ve salgına yönelik önlemlerin hafiflemesiyle ekonomik ve sosyal aktivite üzerindeki baskının azalması, hizmetler sektörünün toparlanması ve sanayi sektörünün gayrisafi yurt içi hasılanın (GSYH) üzerinde büyüme sağlayacağı tahmin ediliyor. Programda dünya ekonomisindeki gelişmelere ve temel göstergelere yer verilirken; programda, Türkiye ekonomisi, büyüme, istihdam ve yatırımlar konusunda 2022 yılı hedefleri sıralanmıştır.

Küresel kapitalizmin yeni bir döneme girdiği 1970'lerin ikinci yarısından bu yana uzanan neo-liberal politikaların en önemli ayaklarından biri olan özelleştirmeler, sermayenin girmiş olduğu krizden çıkış arayışlarının başında gelmektedir. Bütün mal ve hizmet üretimlerinde piyasa koşullarının hâkim kılınması ve buraların sermayenin kar alanları haline gelmesi, kapitalist ekonominin son dönem stratejilerindedir.

Özelleştirme, önceden kamu tarafından gerçekleştirilen mal ve hizmet üretiminin tümüyle ya da kısmen özel sektöre devredilmesi şeklinde işleyen doğrudan özelleştirme; kamunun faaliyet gösterdiği alanlardan özel sektör lehine çekilmesi ve bu alanlarda özel sektörün teşvik edilmesi biçiminde hayata geçirilen dolaylı özelleştirme ve kamu tarafından ücretsiz sunulan hizmetlerin paralı hale getirilmesi anlamına gelen içeriden özelleştirme yöntemleriyle uygulanmaktadır. Her üç durumda da, kamu yararı ve hizmeti gözetilerek yapılan üretim faaliyetleri, sermayenin işleyişine bırakılarak kapitalist ekonominin kar mantığına devredilmektedir.

Türkiye'de 1986'da başlayan özelleştirme sürecinde 2021'e kadar 70 milyar dolarlık satış gerçekleştirildi. 2002'ye kadar geçen 16 yılda 8 milyar dolarlık özelleştirme işlemi tamamlandı. AKP iktidarının 19 yılında ise özelleştirme miktarı 62.3 milyar dolara ulaştı. Özelleştirme İdaresi Başkanlığı (ÖİB) verilerine göre, 400'e yakın kuruluşun özelleştirme adı altında sermayelerindeki kamu payları satıldı. 1986'dan 2019'a kadar yapılan 46 milyar dolarlık satışın 39 milyar dolarlık bölümü AKP döneminde gerçekleşti.

Türkiye ekonomisi için semptom giderici bir ilaçtan çok, iyileştirici bir tedavi sağlayacak olan fabrika-tesis kuran, istihdam yaratan uluslararası doğrudan sermaye girişlerindeki kan kaybı endişe vermektedir. Uluslararası doğrudan yatırım istatistiklerine göre 2020 Ocak-Ekim döneminde 4 milyar 382 milyon dolar sermaye girişi, 1 milyar 358 milyon dolar sermaye çıkışı görüldü. Türkiye'de, uluslararası doğrudan yatırımların seyri 2020'de görülen 3 milyar 24 milyon net sermaye girişi ile 2005 yılı öncesine döndü. 2002-2004 döneminde 1-3 milyar dolar arasında bir giriş yaşanırken, doğrudan sermaye girişlerinde asıl patlama, Avrupa Birliği (AB) ile üyelik müzakerelerinin başlama kararının alındığı 2005 yılında yaşanmıştı. Doğrudan yatırımlar 2011'de ise 16.1 milyar dolara çıkmıştı. O tarihten sonra sermaye girişi hız kesti.

Kapitalist ekonomik düzenin kriz anlarında ve buhranlarda, sıkışmışlık yaşadığı bölgesel ve ulusal pazarlarda neo-liberal politikaları daha sert ve hızlı hayata geçirdiği bilinmektedir. Her alanda kendini gösteren neo-liberal saldırıların önemli bir ayağını oluşturan özelleştirme politikaları, küresel ve yerel kapitalist aktörlerin finansal kaynak ihtiyaçlarına yanıt vermek amacıyla, şimdiye kadar özel sektörün alanına girmemiş olan ne varsa kendisine hedef biçmektedir.

Son dönemlerde KİT'lerin yeniden yapılandırılması adı altında tasfiye ve özelleştirmesinin hayata geçirileceği siyasi iktidarca dile getirilmektedir. Sendikamız Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası (BTS), Kamu Emekçileri Sendikaları Konfederasyonu (KESK)'e bağlı ulaştırma iş kolunda örgütlüdür. Sendikamız, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Merkez ve Taşra Teşkilatları ile bağlı ve ilgili kuruluşlar özelinde stratejik plan ve programları ile siyasi iktidarca hayata geçirilen, geçirilecek ekonomik ve stratejik plan ve programlar çerçevesinde kurumlarımızın geleceğine yönelik politikaları yakından takip etmektedir. Söz konusu plan ve programlara yönelik değerlendirmeler, eleştiri, öneri ve taleplerimizi zaman zaman ulaştırma hizmet kolu emekçileri başta olmak üzere paydaşlarla ve kamuoyuyla paylaşmaktadır.

Söz konusu bu çalışma da Cumhurbaşkanlığınca hayata geçirilmesi hedeflenen 2022 Yılı Programının ulaştırma iş kolu bağlamında değerlendirmesini hedeflemiştir.

Bu çalışmada kırmızı renkli bölümler 2022 programında olup dikkat edilmesi için renklendirilmiştir. Yine 2022 Programında 2021 yılı Cumhurbaşkanlığı Programına göre farklılıklar olduğundan farklı olup önem arz eden yerler kırmızı ile gösterilmiş olup. 2022 programının 2021 programına göre farklı olan bölümlerin altına 2021 programının ilgili bölümü mavi renkli olarak gösterilmiştir. Programlar arası farklılıkların olduğu bölümlere ilişkin görüş ve değerlendirmeler ile çalışmanın sonuç bölümü yine mavi renkli gösterilmiştir.

### 3.2. KAMU İKTİSADİ TEŞEBBÜSLERİ VE ÖZELLEŞTİRME

#### a) Mevcut Durum

Kamunun mal ve hizmet üretimindeki payının azaltılması yönünde izlenen politikalar neticesinde yıllar itibarıyla KİT'lerin ülke ekonomisi içerisindeki payı azalmaktadır. 2000 yılında KİT'lerin ürettiği katma değer GSYH'ya oranı yüzde 3,5 seviyesindeyken 2021 yılı sonunda bu oranın yüzde 0,2 olacağı tahmin edilmektedir. Buna paralel olarak, KİT yatırımlarının toplam kamu ve özel sektör yatırımları içerisindeki payının da 2000 yılındaki yüzde 5,8 seviyesinden 2021 yılında yüzde 2,1'e gerilemesi öngörülmektedir. Aynı dönemde 435 bin olan **KİT'lerin yıllık ortalama personel sayısının 100 bine düşmesi beklenmektedir.**

2021 yılı Ekim ayı itibarıyla 233 sayılı KHK kapsamında faaliyet gösteren KİT sayısı 19'dur. Bu kuruluşlara ilaveten özelleştirme programında bulunan ve yüzde 50'den fazla kamu payı olan Türkiye Denizcilik İşletmeleri (TDİ) A.Ş. ve Sümer Holding A.Ş. KİT dengesi kapsamında izlenmektedir.

KİT'ler ve özelleştirme portföyünde izlenen kuruluşlar, 2020 yılında GSYH'nın yüzde 0,01'i oranında finansman fazlası vermiştir. 2021 yılında ise GSYH'nın yüzde 0,30'u oranında finansman açığı vermesi beklenen bu kuruluşların 2021 yılında 24,8 milyar TL dönem zararı ve 20,1 milyar TL borçlanma gereği oluşturacağı tahmin edilmektedir. Bu sonuçta küresel düzeyde artan enerji maliyetlerine bağlı olarak yükselen doğalgaz ve elektrik fiyatlarının başta hanehalkı olmak üzere tüm kesimlere en az seviyede yansıtılması etkili olmuştur. Söz konusu kuruluşlara 2021 yılında 37,2 milyar TL sermaye transferi, 2,6 milyar TL görevlendirme bedeli ve 0,7 milyar TL kamu hizmeti yükümlülüğü ödemesi yapılması öngörülmektedir. Kuruluşlardan Hazineye 2021 yılında 0,7 milyar TL hasılat payı ve 2,3 milyar TL temettü ödemesi yapılması beklenmektedir. Aynı dönemde yatırım harcamalarının 41,2 milyar TL olarak gerçekleşeceği tahmin edilmektedir.

Covid-19 pandemisinin havayolu sektörüne olan olumsuz etkisini azaltmak amacıyla alınan tedbirler sonrasında DHMİ'nin 2021 yılında 2,3 milyar TL dönem zararı oluşturması beklenmektedir.

On Birinci Kalkınma Planı hedefleri doğrultusunda yatırımlarına ağırlık veren **TCDD'nin 2021 yılında toplam KİT yatırımlarının yüzde 31'ini gerçekleştirmesi beklenmektedir. Yatırımlarının ve işletme bütçesi açıklarının finansmanını bütçeden yapılan sermaye transferleriyle karşılayan TCDD'ye 2021 yılında 19,7 milyar TL sermaye transferi yapılması öngörülmektedir.**

2021 yılı Ekim ayı itibarıyla KİT'lere ilişkin bir stratejik plan, 16 performans programı ve 18 performans değerlendirme raporu onaylanmıştır. **2020 yılında kurulan TÜRASAŞ'ın 2022-2026 dönemini kapsayan stratejik plan çalışmalarının yıl içinde tamamlanması beklenmektedir.**

**TABLO I:51- KİT'ler Hakkında Özet Bilgiler**

	Özelleştirme Kapsamındaki Kuruluşlar Hariç Toplam			Özelleştirme Kapsamındaki Kuruluşlar Dâhil Toplam		
	2020	2021(1)	2022(2)	2020	2021(1)	2022(2)
Toplam Personel Sayısı	92 699	99 341	99 295	98 531	99 625	99 573
- Memur ve Sözleşmeli Personel	<b>44 621</b>	<b>45 854</b>	<b>46 336</b>	<b>45 605</b>	<b>45 934</b>	<b>46 414</b>
- İşçi	<b>48 079</b>	<b>53 487</b>	<b>52 959</b>	<b>52 927</b>	<b>53 691</b>	<b>53 159</b>
Toplam Personel Harcamaları (3)	13 610	17 810	20 850	14 616	17 875	20 920
- Memur ve Sözleşmeli Personel	5 865	7 336	8 688	6 001	7 357	8 708
- İşçi	7 746	10 474	12 162	8 614	10 519	12 212
Mal ve Hizmet Satış Hasılatı (3)	154 810	227 963	281 238	159 239	228 018	281 296
Görevlendirme Bedeli Tahakkukları (3)	2 802	4 248	4 846	2 802	4 248	4 846
İşletme Faaliyet Kâr – Zararı (3)	5 896	-27 408	2 336	5 388	-27 460	2 278
Faiz Ödemeleri (3)	2 271	5 294	6 605	2 701	5 294	6 605
Dönem Kâr – Zararı (3)	2 465	-24 751	-4 157	1 498	-24 759	-4 168
Faktör Gelirleri (3)	12 739	-14 402	2 720	11 830	-14 366	2 721
Temettü Ödemeleri (3)	1 879	2 263	3 884	1 879	2 263	3 884
Sabit Sermaye Yatırımları (3)	23 638	41 228	61 870	23 640	41 239	61 872
Bütçe ve Fon Transferleri (3)	18 016	40 455	46 728	18 521	40 489	46 764
Borçlanma Gereği* (3)	-2 213	20 132	17 998	- 274	20 079	17 967
Borçlanma Gereği* (3) (4)	15 803	60 586	64 726	18 248	60 568	64 731
Borçlanma Gereği* (3) (5)	-1 952	17 168	13 308	- 431	17 125	13 285
Borçlanma Gereği*/GSYH (Yüzde)	-0,04	0,30	0,23	-0,01	0,30	0,23
Borçlanma Gereği* (4)/GSYH (Yüzde)	0,31	0,91	0,82	0,36	0,91	0,82
Borçlanma Gereği* (5)/GSYH (Yüzde)	-0,04	0,26	0,17	-0,01	0,26	0,17
Personel Harcamaları/Hasılat (Yüzde)	8,79	7,81	7,41	9,18	7,84	7,44
Faiz Ödemeleri/Hasılat (Yüzde)	1,47	2,32	2,35	1,70	2,32	2,35

Kaynak: Strateji ve Bütçe Başkanlığı

(\*) Eksi işareti finansman fazlasını göstermektedir.

(1) Gerçekleşme tahmini

(2) Program

(3) Cari fiyatlarla, Milyon TL

(4) Bütçe ve Özelleştirme Fonu transferleri hariçtir.

(5) Faiz gelir ve gideri hariçtir.

## b) Hedefler

KİT'lerin ve özelleştirme portföyünde izlenen kuruluşların 2022 yılında 18 milyar TL finansman açığı vermesi programlanmıştır. Bu hedefin tutturulması; OVP'de öngörülen makroekonomik büyüklükler ile politikaların gerçekleşmesi, KİT'lerde öngörülen fiyat ve tarifelerin uygulanması, programlanan miktarda alımların yapılması, yatırım harcamalarının belirlenen seviyede kalması ve bütçeden yapılması programlanan transferlerin gerçekleştirilmesiyle mümkün olabilecektir.

Kamu işletmelerinin, düşük maliyetle daha verimli üretim yapması ve ürün optimizasyonunu gerçekleştirmesi hedeflenmektedir.

**TCDD, TPAO, BOTAŞ ve TEİAŞ yatırımlarının bir kısmı dış proje kredilerinden finanse edilecektir.**

KİT'lerde finansal raporlama ve bağımsız denetimin kalitesi artırılabilecektir.

**Etkin bir piyasa mekanizması oluşturma hedefi doğrultusunda özelleştirme uygulamalarına devam edilecektir.**

## 2.1.8 Kamu İşletmeciliği ve Özelleştirme

### a) Amaç

Kamu işletmelerinin faaliyetlerini, piyasa mekanizmasını bozucu etkiye neden olmayacak şekilde, kârlılık ve verimlilik ilkelerine dayalı olarak yürütmesi; sosyal amaçlı ve kamu yararına yönelik faaliyetler için görevlendirilmeleri durumunda ise oluşacak maliyetlerin tam ve zamanında karşılanması ve faiz dışı açık vermemesi temel amaçtır.

### b) Politika ve Tedbirler

Politika/Tedbir	Sorumlu/İşbirliği Yapılacak Kuruluşlar	Yürütülecek Faaliyetler ve Projeler
<b>Kamu işletmelerinin, düşük maliyetle daha verimli üretim yapması ve ürün optimizasyonunu gerçekleştirmesi sağlanacaktır. (Kalkınma Planı p.273)</b>		
<b>Tedbir 273.1.</b> Kamu İşletmelerinin organizasyon yapılarında, iş süreçlerinde ve işgücünde verimliliği artırmaya yönelik projeler uygulamaya konulacaktır.	Hazine ve Maliye Bakanlığı (S), Strateji ve Bütçe Başkanlığı, İlgili Bakanlıklar, Bütün KİT'ler	1. KİT'lerde iç kontrol raporları incelenerek tespit edilen bulgular giderilecektir.

Kamu İşletmeciliği ve Özelleştirme başlıklı bölümde 2021 yılı Cumhurbaşkanlığı programında 273.1 ve 273.3 politika/tedbir hedefleri 2022 yılı içinde korunmuştur.

<p><b>Tedbir 273.3.</b> KİT'lerde istihdam edilecek personel sayısı özellikli durumlar haricinde artırılmayacaktır.</p>	<p>Hazine ve Maliye Bakanlığı (S), KİT'ler</p>	<p>1. Genel Yatırım ve Finansman Programı Kararının ilgili maddelerinde açıktan ve naklen atama ile diğer atama ve istihdama ilişkin hükümler çerçevesi net bir şekilde belirlenerek uygulama takip edilecektir.</p>
<p><b>Etkin bir piyasa mekanizması oluşturma hedefi doğrultusunda özelleştirme uygulamalarına devam edilecektir. (Kalkınma Planı p.277)</b></p>		
<p><b>Tedbir 277.1.</b> Özelleştirme uygulamalarında uzun vadeli sektörel öncelikler çerçevesinde ve belirlenmiş bir program dâhilinde halka arz dâhil olmak üzere yeni ve alternatif modeller kullanılarak ekonomik katma değer bazlı planlamaya geçilecektir.</p>	<p>Hazine ve Maliye Bakanlığı (S), Strateji ve Bütçe Başkanlığı, Özelleştirme İdaresi Başkanlığı</p>	<p>1. TEİAŞ'ın halka arz edilmesine yönelik hazırlık çalışmaları gerçekleştirilecektir.</p>
<p><b>Tedbir 277.2.</b> Plan döneminde özelleştirme portföyünde bulunan şirket ve varlıkların özelleştirilmesine devam edilecek, özelleştirilme potansiyeli olan yeni şirket ve varlıklar portföye dâhil edilerek özelleştirilecektir.</p>	<p>Hazine ve Maliye Bakanlığı (S), Strateji ve Bütçe Başkanlığı, Özelleştirme İdaresi Başkanlığı</p>	<p><b>1. Kapsam ve programda bulunan kamu sosyal tesislerinden hukuki durumu uygun olanların özelleştirilmesine ilişkin iş ve işlemlere başlanılacaktır.</b></p> <p>2. Fenerbahçe-Kalamış Yat Limanının özelleştirme sürecine ilişkin iş ve işlemler tamamlanacaktır.</p> <p>3. Taşucu Limanı ve geri sahasının özelleştirme sürecine ilişkin iş ve işlemler tamamlanacaktır.</p> <p>4. Çal, Girlevik 2-Mercan, Kepez 1, Kepez 2, Dereiçi ve Koyulhisar Hidroelektrik Santrallerinin özelleştirme sürecine ilişkin iş ve işlemler tamamlanacaktır.</p>

### 2.2.1.1.5. Lojistik ve Enerji Altyapısı

#### a) Amaç

İmalat sanayiinin ihtiyaç duyduğu enerjinin sürekli, kaliteli, güvenli ve asgari maliyetlerle sağlanması; demiryolu yatırımlarında yük taşımacılığına odaklanması, uygun yer ve ölçekte denizyolu altyapılarının geliştirilmesi, modlar arası (inter-modal) taşımacılığın yaygınlaştırılması ve lojistik maliyetlerin azaltılması yoluyla verimliliğin ve rekabetçiliğin artırılması temel amaçtır.

## b) Politika ve Tedbirler

Politika/Tedbir	Sorumlu/İşbirliği Yapılacak Kuruluşlar	Yürütülecek Faaliyetler ve Projeler
<b>Modlar arası taşımacılığın yaygınlaştırılması ve sanayinin rekabet gücünün artırılmasını teminen petro-kimya tesisleri, otomotiv sanayiine yönelik imalat tesisleri ile liman, OSB ve maden sahaları başta olmak üzere önemli yük merkezlerine hizmet edecek iltisak hatları ve lojistik merkezler tamamlanacak, yük taşımacılığında demiryolunun payı artırılabilecektir. (Kalkınma Planı p.334)</b>		
<b>Tedbir 334.1.</b> Karasal yük taşımacılığında demiryolunun payı yüzde 5,15'ten yüzde 10'a çıkarılacaktır.	Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (S), Hazine ve Maliye Bakanlığı, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Ticaret Bakanlığı	1. Karasal yük taşımacılığında demiryolunun payının yüzde 6,5'e çıkarılması yönünde çalışmalar yapılacaktır.
<b>Tedbir 334.2.</b> 38 OSB, özel endüstri bölgesi, liman ve serbest bölge ile 36 üretim tesisine yönelik toplam 294 km uzunluğunda iltisak hattı yapılacaktır.	Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (S), Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Ticaret Bakanlığı, İlgili Yerel Yönetimler	1. Toplam uzunluğu 82,27 km olan ve yapımına devam edilen 5 iltisak hattında ortalama yüzde 70 düzeyinde fiziki ilerleme kaydedilecektir. 2. Çukurova Bölgesi ve İskenderun Körfezi ile Filyos Limanı ve Filyos Endüstri Sanayi Bölgesi iltisak hatlarının yapımına başlanarak yüzde 20 düzeyinde fiziki gerçekleştirme sağlanacaktır.
<b>Mevcut demiryolu şebekesinde trafik yoğunluğunun artırılması ve yük taşımacılığında daha fazla pay alınabilmesini teminen ana hatlardaki darboğazlar giderilecek, trafik yoğunluğuna bağlı olarak belirlenen tek hatlı demiryolları çift hatlı hale getirilecek, sinyalizasyon ve elektrifikasyon yatırımları tamamlanacaktır. (Kalkınma Planı p.335)</b>		
<b>Tedbir 335.1.</b> Halkalı-Kapıkule Demiryolu Projesi imalat sanayiine hizmet edecek şekilde tamamlanarak bölgedeki ihracat imkânları artırılacak ve ulaştırma maliyetleri azaltılacaktır.	Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (S), TCDD	1. Çerkezköy-Ispartakule kesimine dış finansman temin edilerek projenin yapımına başlanılacak ve yüzde 20 düzeyinde fiziki gerçekleştirme sağlanacaktır. 2. Çerkezköy-Kapıkule kesiminin yapım çalışmalarına devam edilerek yüzde 65 ilerleme sağlanacaktır.
<b>Tedbir 335.2.</b> Bursa ve Bilecik ile çevre illerdeki imalat sanayi sektörlerine hizmet edecek Bandırma-Bursa-Yenişehir-Osmaneli demiryolu hattı tamamlanacaktır.	Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (S), TCDD	1. Bandırma-Bursa ve Yenişehir-Osmaneli kesimlerinde altyapı işleri ile Bursa-Osmaneli kesimi Üstyapı-Elektrifikasyon-Sinyalizasyon-Telekomünikasyon yapım çalışmalarına başlanacaktır. 2. Bursa-Yenişehir kesiminde altyapı işleri tamamlanacaktır.

<p><b>Tedbir 335.3.</b> Konya-Karaman-Niğde-Mersin-Adana-Osmaniye-Gaziantep demiryolu hattı tamamlanarak imalat sanayii sektörlerinin Adana, Mersin ve İskenderun limanlarına erişimi kolaylaştırılacaktır.</p>	<p>Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (S), TCDD</p>	<p>1. Mersin-Adana-Osmaniye-Gaziantep demiryolu projesindeki kalan işlerde yüzde 25 düzeyinde fiziki gerçekleştirme sağlanacaktır. 2. Karaman-Ulukışla kesiminde altyapı ve üstyapı işleri tamamlanacaktır.</p>
<p><b>Tedbir 335.5.</b> Aliağa-Çandarlı-Bergama-Soma ve Çandarlı Limanı Demiryolu Bağlantısı tamamlanarak bölgedeki imalat sanayii sektörlerinin liman bağlantısı sağlanacak ve ihracat süreçleri etkinleştirilecektir.</p>	<p>Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (S), TCDD</p>	<p>1. Aliağa-Çandarlı-Bergama demiryolu projesinin kurumlar arası devri yapılarak yapım çalışmalarına başlanacaktır.</p>
<p><b>Tedbir 335.6.</b> Kars-Erzurum-Erzincan-Sivas-Malatya-Gaziantep güzergâhındaki demiryolu modernizasyon çalışmaları tamamlanacak, koridordaki darboğazlar giderilecek ve bölgedeki imalat sanayii ve madencilik sektörleri ile Orta Koridora yönelik lojistik süreçler geliştirilecektir.</p>	<p>Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (S), TCDD</p>	<p>1. Divriği-Kars mevcut demiryolunun modernizasyonu için alternatifler karşılaştırılacak ve modernizasyon çalışmalarına başlanacaktır.</p>
<p><b>Tedbir 335.7.</b> Bölge illerindeki imalat sanayii sektörlerinin demiryolu yük taşımalarının artırılmasını teminen Selçuk-Aydın-Denizli ikinci demiryolu hattının yapımına başlanacaktır.</p>	<p>Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (S), TCDD</p>	<p>1. Selçuk-Ortaklar-Aydın-Denizli demiryolu projesinin yapım ihalesi gerçekleştirilecektir.</p>
<p><b>Tedbir 335.9.</b> İmalat sanayii ve madencilik sektörlerinin lojistik maliyetlerinin azaltılmasına yönelik Sincan OSB-Yenikent-Kazan ve Diyarbakır-Mazıdağı demiryolu projeleri tamamlanacaktır.</p>	<p>Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (S), TCDD</p>	<p>1. Sincan-Yenikent-Kazan demiryolu projesi tamamlanacaktır.</p>
<p><b>Tedbir 335.11.</b> Demiryollarında modernizasyon ve altyapı iyileştirme çalışmalarına devam edilecek, mevcut hatlarda 2.657 km'lik elektrik ve 2.654 km'lik sinyal yatırımı gerçekleştirilecektir.</p>	<p>Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (S), TCDD</p>	<p>1. 528 km elektrifikasyon ve 794 km sinyalizasyon yatırımı tamamlanacaktır.</p>



<b>Tedbir 335.12.</b> Torbalı-Kemalpaşa-Alsancak Limanı demiryolu projesi tamamlanarak imalat sanayiinde faaliyet gösteren bölge işletmelerinin limanlara etkin bir şekilde erişimi sağlanacaktır.	Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (S), TCDD	1. Torbalı-Kemalpaşa-Alsancak Limanı demiryolu projesinin yapım ihalesi çalışmaları tamamlanacaktır.
<b>Tedbir 335.13.</b> Türkiye-Gürcistan-Azerbaycan demiryolu projesinin kalan işleri komşu ülkeler ile eşgüdüm içerisinde tamamlanacaktır.	Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (S), TCDD	1. Projede ikinci hattın yapımına yönelik ilgili ülkelerle işbirliği yapılarak bu hattın standartlarının belirlenmesine yönelik çalışmalar yapılacaktır.
<b>Tedbir 335.14.</b> Adapazarı-Karasu Limanları ve sanayi tesisleri ile demiryolu bağlantısı tamamlanacaktır.	Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (S), TCDD	1. Adapazarı-Karasu Limanları ve sanayi tesisleri ile demiryolu bağlantısının sağlanması için etüt-proje ile kesin proje çalışmalarına devam edilecektir.
<b>Türkiye'nin bölgesel ve kıtasal anlamda aktarma merkezi ve Kuşak ve Yol Girişimi güzergâhında etkin olmasını teminen büyük liman yatırımları tamamlanacaktır. (Kalkınma Planı p.336)</b>		
<b>Tedbir 336.2.</b> Doğu Akdeniz bölgesinde, Ortadoğu ve Orta Asya coğrafyasına çıkış kapısı olacak transit yük odaklı bir ana konteyner limanı inşa edilecektir.	Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (S), Çevre ve Şehircilik Bakanlığı	1. Doğu Akdeniz bölgesinde yer tespiti yapılacak ve etüt-proje çalışmaları tamamlanacaktır.
<b>Tedbir 336.3.</b> Ege hinterlandına hizmet edecek Çandarlı Limanı hayata geçirilecektir.	Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (S), Çevre ve Şehircilik Bakanlığı	1. Çandarlı Limanının üstyapısına başlanmasına yönelik hazırlıklar tamamlanacaktır.

<b>İstanbul bölgesinin uluslararası bir hava kargo, bakım-onarım ve aktarma merkezi olması sağlanacak; Orta Doğu ve Afrika coğrafyasına da hitap edecek Çukurova Havalimanı tamamlanacaktır. (Kalkınma Planı p.338)</b>		
<b>Tedbir 338.2.</b> Çukurova Havalimanı tamamlanacak, ana demiryolu şebekesiyle bağlantısı sağlanacaktır.	Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (S), DHMİ, Karayolları Genel Müdürlüğü, TCDD	1. Çukurova Havalimanı 1. Etap çalışmaları tamamlanarak yılın son çeyreğinde hizmete açılacaktır.
<b>Tedbir 338.3.</b> İstanbul ve Sabiha Gökçen Havalimanlarının uluslararası bir hava kargo, bakım-onarım ve aktarma merkezi olması sağlanacak, söz konusu havalimanları arasında demiryolu bağlantısı yapılarak bu havalimanlarının ulusal demiryolu güzergâhına entegrasyonu sağlanacaktır.	Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (S), TCDD, Meteoroloji Genel Müdürlüğü, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü	1. Sabiha Gökçen Havalimanı 2. pist ve müteemmimleri işinde yüzde 50 fiziki gerçekleştirme sağlanacaktır. 2. Gebze-S. Gökçen-Yavuz Sultan Selim Köprüsü-İstanbul Havalimanı-Halkalı demiryolu projesine dış finansman sağlanarak yapım ihalesine çıkılacaktır.
<b>Öncelikli sektörlerin ihtiyaçları doğrultusunda trafik akış darboğazlarının giderilmesi ve trafik akışının ihtiyaç duyulan hizmet seviyesinde sürdürülmesi yoluyla mevcut karayolu ağının daha verimli ve güvenli kullanılması sağlanacaktır. (Kalkınma Planı p.339)</b>		
<b>Tedbir 339.1.</b> Filyos Limanının Adapazarı ve İzmit bölgesi ile bağlantısını sağlayacak Filyos-Zonguldak, Filyos-(Çaycuma-Bartın Ayrımı), Zonguldak-Ereğli (Ereğli Çevre Yolu dâhil) karayolu projeleri ile Adapazarı-Karasu-Akçakoca karayolu projesinin Akçakoca Limanı-Kocaali kesimi tamamlanacaktır.	Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (S), Karayolları Genel Müdürlüğü	1. (Çaycuma-Bartın Ayrımı)-Filyos arasında 8,67 km'lik kesimde sanat yapılarına devam edilecektir. 2. Adapazarı-Karasu-Akçakoca yolunda kalan 23,2 km uzunluğundaki Akçakoca-1.Bölge Hududu Yolunun ihalesi yapılacaktır.
<b>Tedbir 339.2.</b> İzmit Bölgesinin yoğun trafiğini olarak Kuzey Marmara Otoyoluna bağlantısını sağlayan Şile-Ağva-Kandıra-Kaynarca Devlet Yolu ile Kaynarca-Karasu Yolu tamamlanacaktır.	Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (S), Karayolları Genel Müdürlüğü	1. Şile - Ağva yolunun kalan 14,9 km'lik kesimin BY-BSK olarak yapılması için ikmal ihalesi ve 24,7 km olan Ağva - Kandıra yolunun yapım ihalesi gerçekleştirilecektir.
<b>Tedbir 339.3.</b> Çukurova Bölgesel Havalimanı Bağlantı Yolu tamamlanacaktır.	Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (S), Karayolları Genel Müdürlüğü	1. Çukurova Bölgesel Havalimanı Bağlantı Yolunda üstyapı imatları tamamlanacaktır.
<b>Tedbir 339.4.</b> Doğu Karadeniz Bölgesinin iç bölgeler ile İran ve Azerbaycan'a bağlantısını sağlayan Trabzon-Aşkale Devlet Yolu tamamlanacaktır.	Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (S), Karayolları Genel Müdürlüğü	1. Zigana Tüneli tamamlanacaktır.

#### d) Hedefler

Performans Göstergeleri	Birim	2020	2021(1)	2022(2)
İltisak Hattı Uzunluğu	km	433	446	477
Elektrikli Hat Oranı	Yüzde	46	48	52
Sinyalli Hat Oranı	Yüzde	53	54	63
Toplam Yük Taşımacılığı İçerisinde Demiryolunun Payı (Karasal) (3)	Yüzde	5,6	5,4	5,7
Demiryolu Hat Verimliliği (4)	(Yolcu-km+Ton-km) / (Hat Uzunluğu)	1,62	1,81	2,26
Demiryolu ile Taşınan Yük Miktarı (3)	Net Milyar Ton-km	15,5	18,2	22,3
Toplam Konteyner Elleçlemesi	Milyon TEU	11,6	12,1	12,4
Denizyolu Yük Elleçlemelerindeki Transit Yük Oranı	Yüzde	14,6	14,7	15,1
Elleçleme Yapılan Transit Sıvı Dökme Yük	Milyon Ton	49,8	50,1	53,3
1000 GRT ve Üzeri Türk Sahipli Deniz Ticaret Filosu	Milyon DWT	28,9	29,4	29,6
Havayolu Dış Hat Toplam Kargo Trafiği	Bin Ton	1 317	1 402	1 470

(1) Gerçekleşme Tahmini (2) Program

(3) İdari ve uluslararası yük taşımaları dahildir.

(4) Banliyö yolcu taşımaları hariçtir.

### 2.2.1.2.6 Raylı Sistem Araçları

#### a) Mevcut Durum

Raylı sistem araçları güvenli ve konforlu bir yolculuk imkânı sağlaması ve yük taşımacılığında ekonomik, verimli ve çevre odaklı fırsatlar sunması nedeniyle hem kent içi hem de şehirlerarası ulaşımda yaygın olarak tercih edilmektedir. Bu nedenle küresel ölçekte raylı sistem araçlarına yapılan yatırımlar hızla artmaktadır. Ülkemizde de demiryolu ve kent içi ulaşım sektörlerinde artan kamu yatırımlarına paralel olarak önemli ölçüde çeken ve çekilen araç ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Bugüne kadar tamamlanan projelerde kullanılan araçlar yurtdışı merkezli firmalardan tedarik edilmiştir. Nitekim yalnızca metro ve tramvay araçları dikkate alındığında, son 30 yılda 12 ayrı firmadan 26 farklı araç tipinde 2.866 araç ithal edilmiştir.

Demiryolu ve kent içi ulaşım sektöründe hala büyük miktarda proje stoku bulunmaktadır. Kaynakların yurtdışına çıkışının önüne geçilmesi, yerli raylı sistem aracı sanayiinin gelişimi ve daha sonraki aşamalarda üretilen araçların ihracatıyla ülke ekonomisine katkı sağlanması önem arz etmektedir.

Ülkemizde farklı nitelikte raylı sistem aracı üreten firmalar bulunmasına rağmen kapasite kullanım oranları oldukça düşük düzeyde kalmakta, çoğunlukla yabancı firmaların lisanslarıyla araç üretilmektedir. Bu kapsamda ülkemizde raylı sistem araçlarının yerli üretiminde önemli bir kapasite oluşmakla birlikte söz konusu üretim kabiliyetleri farklı firmalara dağılmış durumdadır.

Raylı sistem araçlarında yerli üretimin geliştirilmesine ilişkin önemli çabalar bulunmasına rağmen bu konuda koordinasyon görevi üstlenerek üretim ve talep planlaması yapabilecek yetkilere sahip bir yapı bulunmamaktadır. Bu nedenle raylı sistem araçlarının temininde belediyeler ile kurum ve kuruluşların birbirinden bağımsız hareket ederek araç temin ettikleri dikkat çekmektedir.

Raylı sistem araçlarının tasarımı, üretimi, bakım ve onarımının yapılması, ayrıca kritik alt bileşenlerin yerleştirilmesi ve yerlilik oranlarının artırılması amacıyla TCDD'nin bağlı ortaklıkları olarak faaliyetlerini yürüten TÜVASAŞ, TÜLOMSAŞ ve TÜDEMSAŞ, TÜRASAŞ (Türkiye Raylı Sistem Araçları Sanayii A.Ş.) Genel Müdürlüğü çatısı altında 04/03/2020 tarihli Cumhurbaşkanlığı Kararıyla birleştirilmiştir. Bununla birlikte; TÜRASAŞ 30/07/2020 tarihi itibarıyla tescil edilmiş ve söz konusu tescil 05/08/2020 tarihli ve 10131 sayılı Ticaret Sicil Gazetesinde yayımlanmıştır.

Lokomotif, tren setleri ile yük ve yolcu vagonlarının yerli ve milli bir şekilde üretilmesi imkanlarına sahip olan TÜRASAŞ'ın kuruluş amaçları arasında yerli sanayinin Ar-Ge, tasarım ve üretim kabiliyetlerinin geliştirilmesi, tüm raylı sistem araçlarının ve kritik bileşenlerinin tasarımı, imalatı, bakım ve onarımının yapılması hususları yer almaktadır. Bununla birlikte 14/05/2019 tarihli Cumhurbaşkanlığı Oluruyla tedarik süreçlerine devam edilen yüksek hızlı tren setleri hariç olmak üzere yurtdışından ilave yüksek hızlı tren seti temin edilmemesi, ayrıca TÜRASAŞ tarafından üretilen milli elektrikli tren setlerinin hızlı ve yüksek hızlı tren hatlarında kullanılması karara bağlanmıştır. Bu çerçevede TÜRASAŞ'ın milli demiryolu sanayisini hızlı bir şekilde geliştirmesi ve demiryolu araçları imalat sanayisinde küresel ölçekte bir üretici konumuna gelmesi beklenmektedir.

TÜRASAŞ bünyesinde hâlihazırda yabancı firma lisansı ile dizel tren seti üretilmekte olup söz konusu projeden elde edilen bilgi birikimi milli elektrikli tren seti üretiminde kullanılmaktadır. Milli elektrikli tren seti üretimi çalışmaları kapsamında ülkemizde üretilmesi planlanan tüm raylı sistem araçlarına da hizmet edebilecek kapasitede alüminyum gövde üretim tesisi 2019 yılında hizmete açılmıştır. Milli elektrikli tren seti üretimi kapsamında 160 km/sa hıza uygun prototipin montajı ve fabrika testleri tamamlanmış olup 2022 yılında üç tren setinin TCDD Taşımacılık A.Ş.'ye teslim edilmesi planlanmaktadır. Bununla birlikte milli elektrikli tren seti projesi kapsamında geliştirilen altyapının ve yetkinliğin kullanılarak söz konusu tren setlerinin hızlı tren hatlarında kullanılmak üzere gerekli tasarım değişikliklerinin sağlanması suretiyle 225 km/sa hıza çıkabilen Milli Hızlı Tren Projesinin hayata geçirilmesi hedeflenmektedir.

TÜRASAŞ tarafından geliştirilen milli elektrikli lokomotifin tasarım ve üretim çalışmaları devam etmektedir. TÜRASAŞ bünyesinde hâlihazırda yabancı firma lisansı ile elektrikli ve dizel lokomotif üretilmekte olup söz konusu projelerden elde edilen tecrübenin milli elektrikli lokomotif üretiminde kullanılması hedeflenmektedir. Bununla birlikte 2018 yılında çalışmaları başlatılmış olan yeni nesil 8 silindirli minimum 1.200 beygir gücüne sahip dizel motorun prototip imalatı çalışmaları sürdürülmektedir. TÜRASAŞ tarafından tasarım, sertifikasyon ve imalat süreçleri tamamlanan yeni nesil milli yük vagonlarının ihracatına devam edilmektedir.

## b) Amaç

Raylı sistem araçları ile kritik bileşenlerinin yerli imkânlarla üretilmesine yönelik yerli sanayinin Ar-Ge, tasarım ve üretim kabiliyetlerinin geliştirilmesi ve bu alanda milli markanın oluşturulması temel amaçtır.

## c) Politika ve Tedbirler

Politika/Tedbir	Sorumlu/İşbirliği Yapılacak Kuruluşlar	Yürütülecek Faaliyetler ve Projeler
<b>Raylı sistem araçlarının yerli üretiminde ilgili kuruluşlar arasında eşgüdümün ve yerli katma değere ilişkin takibin sağlanması amacıyla Sanayileşme İcra Kurulu kararıyla, kamu kurumları ile belediyelerin üretilen milli araçları tedarik etmesi yönünde gerekli düzenleme ve finansal tedbirler hayata geçirilecektir. (Kalkınma Planı p.388)</b>		

<p><b>Tedbir 388.1.</b> Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile birlikte raylı sistem araçlarında envanter çalışması ile talep ve tedarik planlaması yaparak Sanayileşme İcra Kuruluna sunacak; kamu alımları ve uzun vadeli sipariş yöntemlerine ilişkin karar Kurul tarafından verilecektir.</p>	<p>Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (S), Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, TÜRASAŞ, Yerel Yönetimler</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Türkiye genelinde raylı sistem araçları envanteri oluşturulacaktır.</li> <li>2. Raylı sistemler alanında yerli firmaların tasarım ve üretim kapasitesi ortaya çıkarılacaktır.</li> <li>3. Raylı sistem araçları konusunda kuruluş bazında talep ve ihtiyaç analizi çalışması yapılacaktır.</li> </ol>
<p><b>Tedbir 388.2.</b> Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından raylı sistem araçlarında mevcut envanterin tespiti, orta vadede oluşması beklenen talep ile tedarike ilişkin mevcut kamu-özel üretim yapısı ve kabiliyetlerinin tespiti yapılacaktır.</p>	<p>Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (S), Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, TÜRASAŞ, Yerel Yönetimler</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kamu-özel üretim yapısı kabiliyetlerinin tespiti yapılacaktır.</li> </ol>
<p><b>Tüm raylı sistem araçlarının milli imkânlarla tasarımı ve yerli üretimi sağlanacaktır. (Kalkınma Planı p.389)</b></p>		
<p><b>Tedbir 389.3.</b> 2022 yılında milli elektrikli lokomotifin seri üretimine başlanacaktır.</p>	<p>Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (S), TÜRASAŞ, TÜBİTAK</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Milli elektrikli lokomotifin prototip imalatına başlanılarak seri üretim çalışmalarına hazırlanacaktır.</li> <li>2. TÜBİTAK tarafından projenin Ar-Ge faaliyetlerinin koordinasyonu ve kritik bileşenlerin prototip düzeyinde geliştirmeleri tamamlanacaktır.</li> </ol>
<p><b>Tedbir 389.4.</b> 2023 yılında milli yüksek hızlı trenin prototipi tamamlanacaktır.</p>	<p>Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (S), Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, TÜRASAŞ, TÜBİTAK</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 225 km/sa hıza uygun Milli Hızlı Tren Projesinin tasarım çalışmaları tamamlanacaktır.</li> </ol>
<p><b>Tedbir 389.5.</b> 2023 yılında metro ve tramvay üretimi dâhil olmak üzere tüm raylı sistem araçlarında yüzde 80 yerlilik düzeyine ulaşılabilecektir.</p>	<p>Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (S), Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, TCDD, TÜRASAŞ, Yerel Yönetimler</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Milli metro projesinin tasarımına başlanacaktır.</li> <li>2. Milli banliyö treninin prototip üretimi çalışmalarına başlanacaktır.</li> </ol>

<p><b>Tedbir 389.8.</b> Ülkemizde üretilen yerli raylı sistem araçlarının kalite ve güvenilirlik düzeyinin sürekliliğinin sağlanabilmesini teminen ulusal ve uluslararası düzeyde hizmet verebilecek Eskişehir'deki Ulusal Raylı Sistemler Test ve Araştırma Merkezi tamamlanacak, bağımsız bir yapı tesis edilerek ilgili enstitü ve araştırma merkezlerinin de içinde bulunduğu işletim modeli hayata geçirilecektir.</p>	<p>Anadolu Üniversitesi (S), Eskişehir Teknik Üniversitesi, TÜRASAS, TCDD, TÜBİTAK</p>	<p>1. Eskişehir'deki Ulusal Raylı Sistemler Test ve Araştırma Merkezinin yapımı TÜRASAS'ın ihtiyaçlarına cevap verecek ölçüde tamamlanacaktır.</p>
<p><b>Tedbir 389.9.</b> 2022 Yılında Milli Elektrikli Tren Dizisi seri üretimine başlanacaktır.</p>	<p>Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (S), Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, TÜRASAS, TÜBİTAK</p>	<p>1. Milli Elektrikli Tren Dizisinin seri üretimine başlanacaktır.</p>
<p><b>Tedbir 389.10.</b> Milli Banliyö Tren Seti tasarımı tamamlanacak ve prototip üretimine başlanacaktır.</p>	<p>Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (S), Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, TÜRASAS, TÜBİTAK</p>	<p>1. Milli Banliyö Tren Seti tasarımı tamamlanacaktır.</p>

### 2.2.3.8. Lojistik ve Ulaştırma

#### a) Mevcut Durum

Küresel ölçekteki ekonomik, sosyal ve çevre odaklı gelişmeler sürdürülebilir kalkınma tartışmalarını ön plana çıkarmıştır. Bu çerçevede, kaynaklara erişim, yoksulluğun azaltılması, yaşanabilir kentler, iklim değişikliği ve enerji verimliliği gibi bileşenler ekseninde şekillenen sürdürülebilir kalkınma hedeflerini doğrudan veya dolaylı etkileyen temel unsurlardan biri lojistik ve ulaştırma hizmetleridir. Ticari korumacılığın yükselmekte olduğu günümüz dünyasında rekabetin, üretimin diğer unsurlarına kıyasla daha çok yenilikçilik, esneklik ve tedarik zincirlerinin verimliliğiyle şekilleneceği öngörülmekte ve özellikle gelişmekte olan ülkelerde lojistik maliyetlerin daha da önemli hale gelmesi beklenmektedir. Dünyada ve ülkemizde yaşanan ve etkisi halen devam eden Covid-19 pandemisi nedeniyle lojistik ve ulaştırma maliyetlerindeki artış başta karayolu ve havayolu olmak üzere yük ve yolcu taşımacılığını olumsuz etkilemekle birlikte ülkemizin tüketim ve üretim merkezlerine olan coğrafi yakınlığı ve üretim kapasitesi önemli fırsatlar sunmaktadır.

Güvenli, verimli, süratli ve kolay erişilebilir bir ulaştırma sistemi lojistik hizmetlerin etkin sunumu için kritik önemdedir. Ülkemizde dengeli bir modal dağılım için uzun dönemli planlamalar yapılmasına rağmen, artan ulaşım talebine karşı geliştirilen hızlı ve kısa vadeli yaklaşımlar nedeniyle tarihsel olarak karayolu odaklı büyüyen ulaştırma sistemi, kaynakların yoğunlukla karayoluna tahsis edilmesine sebep olmuş ve hâlihazırda büyük bölümü yüksek hizmet seviyesinde bulunan karayolu ağında arz fazlası oluşmuştur. Bununla birlikte artan ulaşım ihtiyaçlarına uygun demiryolu ve denizyolu altyapısının zamanında oluşturulamaması, yük ve yolcu taşımacılığının ağırlıklı olarak en esnek ulaştırma türü olan karayolu ağına yüklenmesine yol açmakta ve verimli olmayan bir yapı ortaya çıkmaktadır. Bu çerçevede ulaşım maliyetleri, erişilebilirlik ve trafik güvenliği gibi unsurları temel alan ve türler arasında dengeli ve

birbirini tamamlayıcı bir ulaştırma sisteminin oluşturulmasını amaçlayan Ulusal Ulaştırma ve Lojistik Ana Planının güncellenerek uygulamaya konulmasına ilişkin çalışmalar devam etmektedir.

Ayrıca lojistikle ilgili yetkiler farklı kamu kurumları arasında dağıtılmış bulunduğundan etkin bir koordinasyonla lojistik mevzuatının düzenlenmesi, lojistik sektörüne yönelik standartların ve istatistiki altyapının oluşturulması yönündeki ihtiyaç önemini korumaktadır.

Eşit ve erişilebilir bir ulaşım altyapısının sağlanabilmesi için ulaşım stratejilerimizin değişen küresel şartlar altında ortaya konulduğu 12. Ulaştırma ve Haberleşme Şurası 6-8

Ekim 2021 tarihlerinde gerçekleştirilmiş, mevcut ihtiyaçlar ve ulaştırma sektörünün On İkinci Kalkınma Planına ışık tutacak stratejik hedefleri lojistik, mobilite ve dijitalleşme ana eksenlerinde ele alınmıştır.

**TABLO II: 40- Ulaştırma Alt Sektörlerinde Modal Dağılımı (2019)**

(Yüzde)

Yük (Ton-km)				
	Karayolu	Demiryolu	Deniz ve İç Sular	
AB-27	76,4	17,6	6,0 (1)	
Türkiye	89,2	4,9	5,9 (2)	
Yolcu (Yolcu-km)				
	Karayolu	Demiryolu (3)	Deniz ve İç Sular	Havayolu
AB-27	81,6	8,4	0,3	9,7
Türkiye	89,8	1,3	0,6	8,3

Kaynak: AB Ulaştırma İstatistikleri 2021, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, TCDD.

(1) AB-27 ülkeleri için deniz ve kıyı taşımacılığı dâhil olmayıp yalnızca iç su yolu taşıma verisidir.

(2) Türkiye için kabotaj taşıma verisidir.

(3) Kent içi ulaşım taşımaları hariçtir.

2019 yılı verilerine göre yurt içi yük taşımalarında ülkemizin yüzde 4,9 olan demiryolu payının, yüzde 17,6 olan AB-27 ortalamasına kıyasla oldukça düşük olduğu gözlenmektedir. Benzer şekilde yurt içi demiryolu yolcu taşımalarında da ülkemizin yüzde 1,3 olan payı AB-27'nin yüzde 8,4 olan payının gerisinde kalmaktadır. Bu durum karayolu yük taşımacılığına olan yüksek talebin demiryoluna kaydırılarak daha dengeli ve verimli bir ulaştırma sisteminin oluşturulması ihtiyacını ortaya koymakla birlikte güçlü bir potansiyele de işaret etmektedir.

**TABLO II: 41- Ulaştırma Alt Sektörlerinde Yük ve Yolcu Taşımaları**

	Birim	2019	2020	2021(1)	Yıllık Değişim (Yüzde)	
					2020	2021
<b>Demiryolu Ulaşımı</b>						
Yolcu Taşıma (Yurt İçi) (2)	Milyon-Yolcu-km	4 841	1 436	2 400	-70,3	67,1
Yük Taşıma (Yurt İçi) (3)	Milyon-Ton-km	13 830	15 428	16 264	11,5	5,4
Yük Taşıma (Yurt Dışı)	Milyon-Ton-km	751	1 357	1 504	80,7	10,8
<b>Denizyolu Ulaşımı(4)</b>						
Yük Taşıma (Yurt İçi)	Milyon-Ton	56,11	58,80	60,87	4,8	3,5
Türk Deniz Tic. Filosu Tonajı (300 Grt ve Üstü)	Bin DWT	6 723	6 228	6 532	-6,4	3,8
<b>Havayolu Ulaşımı</b>						
Yolcu Taşıma (Yurt İçi)	Milyon-Yolcu-km	31 174	16 948	22 132	-45,6	30,6
Yolcu Taşıma (Yurt Dışı) (5)	Milyon-Yolcu-km	133 912	43 692	70.223	-67,4	60,7
<b>Karayolu Ulaşımı</b>						
Yolcu Taşıma (Yurt İçi) (6)	Milyon-Yolcu-km	339 601	288 992	297 975	-14,9	3,1
Yük Taşıma (Yurt İçi) (6)	Milyon-Ton-km	267 579	272 913	278 371	1,9	2,0

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, TCDD, KGM

(1) Gerçekleşme tahmini (2) Banliyö yolcu taşımaları hariçtir. (3) İdari yük taşımaları hariçtir. (4) Önceki yıllarda yer alan yurt dışı yük taşıma verisi Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından hesaplanmamaktadır. (5) Yalnız THY tarafından yapılan taşımalarıdır. (6) KGM'nin sorumluluğu altındaki yol ağında yapılan taşımalarıdır.

**TABLO II: 42- Satış Cinsine Göre Yol Ağı (Eylül 2021)**

Yol Sınıfı Kaplama	BSK	Sathi	Parked Yollar	Stabilize	Toprak	Diğer	(km)
							Toplam
Otoyollar (1)	3 532	-	-	-	-	-	3 532
Devlet Yolları	19 111	11 504	45	22	-	288	30 970
İl Yolları	5 764	25 836	243	322	412	1 509	34 086
<b>Toplam</b>	<b>28 407</b>	<b>37 340</b>	<b>288</b>	<b>344</b>	<b>412</b>	<b>1 797</b>	<b>68 588</b>

Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü

(1) Büyükşehir Belediyelerine devredilen otoyollar dâhildir.

Eurostat 2019 verilerine göre bin kişi başına düşen otomobil sayısı İsveç'te 473, İngiltere'de 491, Almanya'da 574 ve İspanya'da 519 iken Türkiye'de 150'dir. Diğer taraftan, milyon otomobil başına düşen can kaybı sayısı İsveç'te 45, İngiltere'de 55, İspanya'da 72 ve Almanya'da 64 iken Türkiye'de 438'dir. Bu çerçevede trafik güvenliği konusu önemli bir sosyoekonomik sorun alanı oluşturmakta ve ülkemizde trafik kazalarının önlenmesine yönelik tedbirler önemini korumaktadır.

### Demiryolu

Türkiye'deki mevcut demiryolu ağı 2020 yılı sonu itibarıyla 1.213 km'si hızlı tren hattı, 9.194 km'si konvansiyonel ana hat, 2.396 km'si tali hat ve istasyon yolları olmak üzere toplam 12.803 km'dir. Toplam ağın yüzde 53'ü sinyalli, yüzde 46'sı ise elektrikli olup 2021 ve 2022 yıllarında tamamlanacak projelerle elektrikli ve sinyalli hat uzunluklarının önemli ölçüde artış göstermesi beklenmektedir.

**TABLO II: 43- Ülkelere Göre Demiryolu Ağı ve Verimliliğinin Karşılaştırılması (2019)**

Ülkeler	Demiryolu Yoğunluğu		Demiryolu Hat Verimliliği (Hat Başına Düşen Trafik-10 <sup>3</sup> )	Demiryolu Hat Verimliliği (Hat Başına Düşen Tren - 10 <sup>3</sup> )
	km / bin km <sup>2</sup> nüfus	km / 100 bin		
Fransa	43	41	5 256	15 668
Çekya	121	90	2 835	17 823
Almanya	94	40	6 377	32 584
Belçika	119	31	4 750	25 971
Avusturya	67	63	6 249	30 515
AB-27	48	41	4 299	20 111
<b>Türkiye</b>	<b>13</b>	<b>12</b>	<b>2 791</b>	<b>5 426</b>

Kaynak: AB Ulaştırma İstatistikleri, TCDD, Uluslararası Demiryolları Birliği (UIC)

Not: Toplam trafik yolcu-km ve ton-km büyüklüklerinin toplamını ifade etmekte olup banliyö yolcu taşımaları dâhil edilmiştir.

Mevcut demiryolu ağ yoğunluğu dikkate alındığında, hem nüfus hem de yüzölçümü bazında Türkiye'nin demiryolu ağına ve demiryolları üzerindeki hat başına düşen trafik ve tren sayısında AB-27 ortalamasının altında olduğu gözlenmektedir.



İşletmeye alınan hızlı tren hatlarında taşınan yolcu sayısı pandeminin etkisiyle 2020 yılında 2019 yılına göre yüzde 70,3 düzeyinde azalmasına rağmen normalleşmeyle birlikte 2021 yılında 2020 yılına göre yüzde 67 düzeyinde artacağı öngörülmektedir. Yük ve yolcu taşımacılığındaki darboğazları gidermeye yönelik demiryolu ağının geliştirilmesi amacıyla Ankara-Afyonkarahisar-İzmir, Bursa-Bilecik, Konya-Karaman-Adana-Gaziantep ve Ankara-Sivas demiryolu hattı yapım çalışmaları devam etmektedir. Hâlihazırda yolcu talebini karşılamakta yetersiz kalan hızlı tren işletmeciliğinde hizmet kalitesi düzeyinin artırılması ve yapım çalışmaları devam eden eksik altyapı ve üstyapı imalatlarının tamamlanmasıyla hızlı tren yolcu taşımacılığındaki artışın yükselmesi beklenmektedir.

2020 yılında yurt içi demiryolu yük taşımalarında yüzde 11,5, yurt dışı yük taşımalarında ise yüzde 80,7 artış gerçekleşmiştir. 2021 yılındaki değişim oranlarının ise sırasıyla yüzde 5,4 ve yüzde 10,8 olarak gerçekleşmesi beklenmektedir. Ayrıca önemli demiryolu güzergâhlarında kapasite artışı sağlayacak elektrifikasyon ve sinyalizasyon projeleriyle ikinci hat yapımlarına devam edilmektedir. Söz konusu projelerin hayata geçirilmesi ve özel sektör tren işletmeciliğinin geliştirilmesiyle orta ve uzun vadede demiryolu yük taşımalarında istenen gelişmenin sağlanması beklenmektedir.

### **Denizyolu**

Denizcilik Genel Müdürlüğü verilerine göre ülkemizde 2020 yılı sonu itibarıyla 11,6 milyon TEU konteyner ve toplam 496 milyon ton yük elleçlemesi yapılmıştır. 2021 yılında toplam konteyner elleçleme miktarının yaklaşık yüzde 4,3 artış ile 12,1 milyon TEU, toplam yük elleçleme miktarının ise yaklaşık yüzde 1,8 artışla 505 milyon ton olması beklenmektedir.

Ülkemiz limanlarında elleçlenen konteyner miktarı 2000-2010 yılları arasında yıllık ortalama yüzde 17,6 artış göstermişken yavaşlayan küresel ticaret ve konteyner ticaretinin doyum noktasına yaklaşmasıyla bu oran 2010-2020 yılları arasında yüzde 9,2'ye gerilemiştir. Konteyner ticaretinin GSYH büyüme esnekliği 2000-2010 dönemi için yaklaşık 4,4; 2010-2020 dönemi için 1,5 olarak hesaplanmaktadır.

2020 yılında ülkemizdeki 11,6 milyon TEU elleçleme hacminin yaklaşık yüzde 56'sı Ambarlı limanları, Mersin, Alsancak ve Aliağa limanlarında gerçekleştirilirken Yunanistan'daki konteyner elleçlemesinin yaklaşık yüzde 90'ı tek başına Pire limanında gerçekleştirilmektedir. Ülkemizdeki küçük ölçekli, verimsiz ve dağınık liman altyapısı lojistik maliyetleri yükseltmekte, bununla birlikte sektörde aşırı rekabete yol açarak liman işletmecilerinin kârlılığını azaltmakta ve kaliteli liman altyapısının önüne geçmektedir. Bu çerçevede ülkemizdeki liman yatırımları bütüncül bir bakış açısıyla değerlendirilecektir.

## Havayolu

DHMİ tarafından Türkiye genelinde sivil hava trafiğine açık 49 havalimanı işletilmektedir. Bunun yanı sıra Eskişehir Teknik Üniversitesi tarafından işletilen Eskişehir Hasan Polatkan Havalimanı, Türk Hava Yolları A.O. tarafından işletilen Aydın Çıldır Havalimanı, özel sektör tarafından işletilen İstanbul Sabiha Gökçen, Zafer, Zonguldak Çaycuma, Gazipaşa Alanya ve İstanbul havalimanlarıyla birlikte sivil trafiğe açık meydan sayısı 56'dır.

Üçüncü bağımsız pisti 14/06/2020 tarihinde açılarak ilk fazı tamamlanan ve yıllık 90 milyon yolcu kapasitesine sahip İstanbul Havalimanı, hizmet vermeye başladığı tarihten Ekim 2021'e kadar 100 milyon yolcuya hizmet vermiştir. Kargo operasyonlarına ise Atatürk ve İstanbul havalimanlarında devam edilmektedir.

DHMİ bünyesindeki Ankara Esenboğa, Antalya, Muğla Milas-Bodrum, Muğla Dalaman, İzmir Adnan Menderes, Zonguldak Çaycuma, Gazipaşa-Alanya, Aydın Çıldır ve Zafer havalimanlarında iç ve dış hat terminalleri özel sektör tarafından işletilmektedir. Yine özel sektör tarafından işletilen İstanbul Havalimanı ile Sabiha Gökçen Havalimanı da ilave edildiğinde, KÖİ modeliyle işletilen meydanlardaki yolcunun toplam yolcu trafiği içindeki payı 2020 yılı sonunda iç hatlarda yüzde 66,7; dış hatlarda ise yüzde 96,9 olarak gerçekleşmiştir.

Yolcu veya kargo taşımacılığı yapan 10 havayolu şirketi bulunmaktadır. Havayolu şirketlerinin uçak sayısı 2020 yılı sonu itibarıyla bir önceki yıla kıyasla yüzde 1,5 artış ile 554'e yükselmiştir. 523'ü yolcu, 31'i kargo uçağı olan havayolu filosunun toplam koltuk kapasitesi 105.336, kargo uçaklarının toplam yük kapasitesi ise 2.453 tondur.

2020 yılında pandemi etkisiyle havalimanlarındaki yolcu trafiği, bir önceki yıla göre dış hatlarda yüzde 70,6 azalarak 31,9 milyon, iç hatlarda yüzde 50,2 azalarak 49,7 milyon ve toplamda ise yüzde 60,8 azalarak 81,6 milyon yolcu olarak gerçekleşmiştir. 2021 yılı sonunda bir önceki yıla göre toplam yolcu sayısında iç hatlarda yaklaşık yüzde 32, dış hatlarda yüzde 65 ve toplamda ise yaklaşık yüzde 45 seviyesinde artış beklenmektedir.

01/06/2020 itibarıyla başlayan normalleşmeye rağmen havayolu sektöründeki normalleşme süreci diğer ülkelerin sivil havacılık otoritelerinin de kararları doğrultusunda kademeli ve yavaş şekilde ilerlemektedir. IATA, ACI, EASA ve EUROCONTROL gibi uluslararası sivil havacılığa yönelik örgütlerin yapmış olduğu tahminlerde 2019 yılı yolcu sayılarına 2023-2025 yılları arasında ulaşabileceği ifade edilmektedir.

Havayolu yolcu trafiğinin yaklaşık yüzde 84'ü İstanbul, Antalya, Ankara Esenboğa, İzmir Adnan Menderes, Muğla Dalaman, Muğla Bodrum-Milas, Adana, Trabzon ve İstanbul Sabiha Gökçen havalimanlarında gerçekleşmektedir. Mevcut meydanların kapasitelerinin artırılmasına yönelik yatırımlar ile hizmet standartlarının yükseltilmesi, uçuş emniyetinin artırılması ve hava trafik yönetimiyle ilgili projeler sektör açısından önceliğini korumaktadır. Diğer taraftan, Çukurova Bölgesel, Rize-Artvin, Bayburt-Gümüşhane, Tokat ve Yozgat havalimanları projelerinin yapımına devam edilmektedir.

## b) Amaç

Lojistik ve ulaştırma sektöründe Türkiye'nin coğrafi avantajından en iyi şekilde faydalanarak modlar arası (intermodal) ve çok modlu (multimodal) uygulamaların geliştirilmesi; demiryolu ve denizyolu taşıma paylarının artırılması; hızlı, esnek, emniyetli, güvenilir ve entegre bir ulaştırma sisteminin tesis edilmesiyle lojistik maliyetlerin düşürülmesi, ticaretin kolaylaştırılması ve ülkemizin rekabet gücünün artırılması temel amaçtır.

Posta sektöründe rekabetçi bir ortam sağlanarak sürdürülebilir büyümeye ve istihdama katkı sağlayan hızlı, kaliteli, erişilebilir, çeşitli ve güvenilir hizmet sunulması temel amaçtır.

## c) Politika ve Tedbirler

Politika/Tedbir	Sorumlu/İşbirliği Yapılacak Kuruluşlar	Yürütülecek Faaliyetler ve Projeler
<b>Ulaştırma modları arasındaki entegrasyon güçlendirilecek ve sektöre giriş engellerini ortadan kaldıracak tedbirler alınacaktır. (Kalkınma Planı p.507)</b>		
<b>Tedbir 507.5.</b> Özel demiryolu işletmeciliğinin teşvik edilmesi ve demiryollarında serbestleşmenin geliştirilmesine yönelik ikincil mevzuat tamamlanacaktır.	Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (S)	1. Ulusal emniyet makamı ve rekabet makamını içerecek şekilde <b>Demiryolu Çerçeve Kanunu</b> çalışmaları tamamlanacaktır.
<b>2021 YILI CUMHURBAŞKANLIĞI PROGRAMINDA AŞAĞIDAKİ ŞEKİLDEYDİ.</b>		
<b>Tedbir 507.5.</b> Özel demiryolu işletmeciliğinin teşvik edilmesi ve demiryollarında serbestleşmenin geliştirilmesine yönelik ikincil mevzuat tamamlanacaktır.	Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (S)	1. Demiryolu Yolcu Taşımacılığı Kamu Hizmeti Yükümlülüğü Hizmet Alımı Uygulama Yönetmeliği ve Demiryolu Sistemleri Karşılıklı İşletilebilirlik Yönetmeliği yayımlanacaktır. 2. Demiryolu taşımacılığında sektörün ihtiyaç duyduğu istatistik portalı tüm vatandaşların erişebileceği şekilde kullanıma açılacaktır.

2021 yılı Cumhurbaşkanlığı programında 507.5 politika/tedbir hedefi 2022 yılı programında da aynen yer almış olmakla birlikte yürütülecek faaliyetler ve projeler bölümünde 2021'de olmayan 2022 programında "Demiryolu Çerçeve Kanunu Çalışmaları Tamamlanacaktır." **yer almaktadır. Önceki 2021 programında Demiryolu Çerçeve Kanunu ile ilgili bir hedef belirlenmemiştir.** Ayrıca 2021'de olup 2022 programından "Demiryolu taşımacılığında sektörün ihtiyaç duyduğu istatistik portalı tüm vatandaşların erişebileceği şekilde kullanıma açılacaktır." **çıkartılmıştır.**

507.5 politika/tedbirde öngördüğü üzere Demiryolu Çerçeve Kanunu Çalışmalarının tamamlanması hedefi ilgili **komisyon çalışmasının sonlandığı, yeniden yapılandırma ile ilgili kurumsal ve teknik çalışmanın tamamlandığı yasa değişikliği aşamasına geçildiği/geçileceği çıkarımında bulunulabilir.**

<p><b>Kaynakların daha etkin kullanılması, verimliliğin artırılması ve görev odaklı organizasyon yapısının sağlanmasını teminen demiryolu sektöründeki kuruluşların altyapı yapımı, işletmeciliği ve bakım onarımı ile tren işletmeciliği ve bakım-onarımı ayrımında görev dağılımları yeniden organize edilecektir. (Kalkınma Planı p.509)</b></p>		
<p><b>Tedbir 509.1.</b> Demiryolu altyapı yapımı, bakımı, altyapı erişimi ve tahsisi, şebeke bildirim, emniyet yönetimi, düzenleme ve denetleme, tren işletmeciliği ile demiryolu araçlarının sahipliği, imalatı ve bakım onarımı faaliyetleri organizasyonel olarak birbirinden ayrıştırılacak, faaliyetler arasında etkin bir çalışma mekanizması kurulacak ve sektör yeniden yapılandırılacaktır.</p>	<p>Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (S), Ticaret Bakanlığı</p>	<p>1. Diğer ulaşım modlarına uygulanan teşvik sisteminin demiryolu sektörüne uygulanmasına yönelik çalışmalar yapılacaktır.</p>
<p><b>2021 YILI CUMHURBAŞKANLIĞI PROGRAMINDA AŞAĞIDAKİ ŞEKİLDEYDİ.</b></p>		
<p><b>Tedbir 509.1.</b> Demiryolu altyapı yapımı, bakımı, altyapı erişimi ve tahsisi, şebeke bildirim, emniyet yönetimi, düzenleme ve denetleme, tren işletmeciliği ile demiryolu araçlarının sahipliği, imalatı ve bakım onarımı faaliyetleri organizasyonel olarak birbirinden ayrıştırılacak, faaliyetler arasında etkin bir çalışma mekanizması kurulacak ve sektör yeniden yapılandırılacaktır.</p>	<p>Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (S)</p>	<p>1. Demiryolu sektörünün yeniden yapılandırılması amacıyla bir komisyon kurulacaktır.  <b>2. Komisyonun yapacağı çalışmalar doğrultusunda demiryollarında serbestleşme düzeyinin artırılması, organizasyonel yapının değiştirilmesi ve uygulamadaki aksaklıkların giderilebilmesi amacıyla 6461 sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanunda değişiklik hazırlıkları yapılacak ve buna bağlı olarak TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü Ana Statüsü değiştirilecektir.</b>  <b>3. Demiryolu Kanunu teknik hazırlık çalışmalarına başlanacaktır.</b></p>

2022 yılı Cumhurbaşkanlığı programında 509.1 politika/tedbir hedefinde yürütülecek faaliyetler ve projeler bölümünde 2021'de 509.1 politika/tedbirde yer alan **faaliyetlerin kaldırılmış olmasından 507.5 tedbiri faaliyetinde belirtildiği üzere Demiryolu Çerçeve Kanunu adında bir kanun değişikliği aşamasına geçildiği anlaşılmaktadır.**

a

<b>Ülkemizdeki kamu ve özel sektörün liman yatırımları bütüncül bir bakış açısıyla koordine edilecek ve çevreye duyarlı, sürdürülebilir liman uygulamaları yaygınlaştırılacaktır. (Kalkınma Planı p.510)</b>		
<b>Tedbir 510.1.</b> Küçük ölçekli, dağınmık, verimsiz ve hizmet kalitesi düşük liman altyapısının önüne geçilebilmesini teminen Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından ilgili kurumlar koordine edilerek gerekli tedbirler alınacaktır.	Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (S), Çevre ve Şehircilik Bakanlığı	1. Liman yatırımlarına ilişkin görev ve yetkiler gözden geçirilerek bu alanda yapılacak yatırımların koordineli yönetilmesini sağlamaya dönük mevzuat çalışması yapılacaktır.
<b>Tedbir 510.2.</b> Liman hizmet kalemleri tanımlanarak tüm limanlarda standart hale getirilecektir.	Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (S), Ticaret Bakanlığı	1. Liman hizmet kalemlerini belirleyip tanımlayan bir tebliğ yayımlanacak ve tüm limanlarda uygulanabilir hale getirilecektir.
<b>Tedbir 510.3.</b> Liman operasyonlarında enerji verimliliğinin artırılması, çevresel etkilerin en aza indirilmesi ve sürdürülebilirliğin sağlanmasına yönelik Yeşil Liman uygulamaları desteklenecektir.	Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (S), Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı	1. Yeşil Liman sertifikası verilmesine yönelik mevzuat hazırlıklarına başlanılacak ve yeşil liman uygulamaları yaygınlaştırılacaktır.
<b>Ulaştırma sektöründe bakım-onarım hizmetlerinin zamanında ve yeterli düzeyde karşılanmasını sağlayacak bir yapı tesis edilecek, ulaştırma altyapılarının yeterli hizmet seviyesinde tutulmasına yönelik gerekli yatırımlara ağırlık verilecektir. (Kalkınma Planı p.511)</b>		
<b>Tedbir 511.3.</b> Demiryolu altyapısı ve demiryolu araçlarında bakım-onarım faaliyetleri iyileştirilecek, önleyici bakım kavramının esas alındığı bir varlık yönetim sistemi kurulacaktır.	Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (S), TCDD, TCDD Taşımacılık A.Ş.	1. Varlık Yönetim Sistemi Kurulması projesi kapsamında sistem tasarımı tamamlanacak ve mevzuat çalışmaları yapılacaktır.
<b>2021 YILI CUMHURBAŞKANLIĞI PROGRAMINDA AŞAĞIDAKİ ŞEKİLDEYDİ.</b>		
<b>Tedbir 511.3.</b> Demiryolu altyapısı ve demiryolu araçlarında bakım-onarım faaliyetleri iyileştirilecek, önleyici bakım kavramının esas alındığı bir varlık yönetim sistemi kurulacaktır.	Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (S), TCDD, TCDD Taşımacılık A.Ş.	1. Varlık Yönetim Sistemi Kurulması projesi 2021 Yılı Yatırım Programına alınarak projenin üç bölge müdürlüğünde hayata geçirilmesine yönelik çalışmalara başlanacaktır.

2022 yılı Cumhurbaşkanlığı programında 511.3 politika/tedbir hedefinde faaliyetlerinin başladığı ve sistem tasarımının tamamlanarak mevzuat değişikliğine geçileceği faaliyeti öngörülmektedir. Bu varlıkların devri, satışı, özelleştirmesi konusunda varlıkların faaliyet alanı dışında tutulması anlamına gelmektedir.

<b>Ulusal ölçekteki mekânsal planlar ile ulaşım planlarının bütüncül bir şekilde ele alınması sağlanacak; kentsel lojistik planlar, makro ölçekteki mekânsal strateji planları, çevre düzeni planları ve lojistik master planları eşgüdüm içerisinde hazırlanacak ve uygulanacaktır. (Kalkınma Planı p.514)</b>		
<b>Tedbir 514.1.</b> Türkiye Lojistik Master Planı ile Ulusal Ulaştırma Ana Planı koordineli bir biçimde tamamlanacaktır.	Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (S)	1. Ulusal Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı çerçevesinde izleme ve değerlendirme sistemi kurulacaktır.
<b>Tedbir 514.2.</b> Kentsel lojistik planlarının hazırlanması yönünde mevzuat düzenlemesi yapılacak ve rehber dokümanlar hazırlanacaktır.	Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (S), Çevre ve Şehircilik Bakanlığı	1. Sürdürülebilir ve Akıllı Hareketlilik Stratejisi ve Eylem Planı yayınlanacaktır.
<b>Demiryolu yolcu taşımacılığında tüketici odaklı talep yönetimi ile modern tren işletmeciliği yapılarak hizmet kalitesi artırılabilecek; hızlı, güvenli, emniyetli ve konforlu bir demiryolu ulaşımı tesis edilecektir. (Kalkınma Planı p.515)</b>		
<b>Tedbir 515.1.</b> Demiryolu ulaştırmasında emniyet standartları artırılabilecek, hemzemin geçitler kontrollü hale getirilecek, gar ve istasyonlarda engelsiz ulaşım imkânları artırılabilecektir.	Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (S), TCDD Taşımacılık A.Ş.	1. Konvansiyonel hatların bulunduğu gar ve istasyonlarda engelsiz erişim imkânları artırılabilecektir.
<b>Tedbir 515.2.</b> Daha dengeli bir modal dağılımın oluşturulması ve yolcu konforunun artırılması amacıyla yapım çalışmaları devam eden yüksek hızlı ve hızlı tren hatları tamamlanacaktır.	Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (S), TCDD	1. Ankara-Sivas Yüksek Hızlı Tren Hattında kalan işler tamamlanarak kesintisiz ve güvenli YHT işletmeciliği tesis edilecektir. 2. Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesi kapsamında Doğançay Ripajı 2 projesinin yapım çalışmalarına başlanacaktır. 3. Ankara-İzmir demiryolu projesinde altyapı yapım çalışmalarına devam edilecek, kalan işlerde yapım çalışmalarına başlanacaktır.

**d) Hedefler**

Performans Göstergeleri	Birim	2020	2021(1)	2022(2)
Hızlı Tren Hat Uzunluğu (Kümülatif)	km	1 213	1 455	2 257
Demiryolu Yolcu Taşımacılığının Toplam İçerisindeki Payı (Karasal)	Yüzde	1,9	4,9	5,3
Çift Hatlı Demiryolu Uzunluğunun Toplam Ana Hat İçerisindeki Payı	Yüzde	13	14	17
Kabotaj Hattında Elleçlenen Yükün Toplam Elleçlemeler İçerisindeki Payı	Yüzde	11,8	12,2	14,0
Havalimanı Toplam Yolcu Sayısı (Direkt Transit Dâhil)	Milyon Kişi	81,7	118,2	172,5
Bölünmüş Yol Uzunluğu (Otoyol Dâhil) (Kümülatif)	km	28 195	28 600	29 057
Otoyol Uzunluğu (Kümülatif)	km	3 523	3 581	3 741
BSK Kaplamalı Yol Ağı (Kümülatif)	km	27 853	28 935	30 207
İyileştirilen Kaza Kara Noktası	Adet	39	50	50
Trafik Kazaları Sonucu Hayatını Kaybeden Kişi Sayısı	Kişi	4 866	4 575	4 268

(1) Gerçekleşme Tahmini

(2) Program

**SONUÇ**

Bu çalışma ile Resmi Gazetede yayımlanan 2021 Yılı Cumhurbaşkanlığı Programı ve 2022 Yılı Cumhurbaşkanlığı Programları incelenmiş olup; 2021 yılı başında Demiryolları serbestleşme düzeyinin artırılması, TCDD'nin KİT statüsünün değiştirilmesi, yeniden yapılandırma adı altında Türkiye Demiryolu ulaştırmasının özelleştirilmesi ve tasfiyesine ilişkin çalışmalara esas teşkil eden **POLİTİKANIN DEĞİŞMEDİĞİ** görülmüştür.

İlk kez 2022 Yılı Cumhurbaşkanlığı Programlarında yer aldığından hareketle **DEMİRYOLU ÇERÇEVE KANUNU** adında bir kanunun hazırlanacağı öğrenilmiştir. Bu kanun ile 233 sayılı KHK kapsamında faaliyet gösteren TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü ve bağlı ortaklıklarının TCDD Ana Statüsünden, teşkilat yapısına, faaliyet alanından işleyişine dair tüm konuların düzenlenebileceği öngörülmektedir. Bu değişikliğinde özelleştirmeye yönelik olduğu çok net ve açıktır.

**KİT'LERİN YENİDEN YAPILANDIRMA ADI ALTINDA****ÖZELLEŞTİRME VE TASFİYE POLİTİKASI DEVAM EDİYOR!**

**B T S**  
BİRLEŞİK TAŞIMACILIK ÇALIŞANLARI SENDİKASI  
United Trade Union of Transport Employees

