

**AVRUPA BİRLİĞİNE UYUM SÜRECİNDE KATILIM ÖNCESİ MALİ
YARDIMLARIN TÜRKİYE’DE ULAŞIM TÜRLERİNE ETKİLERİNİN
İNCELENMESİ**

Serdar DAYAN

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
TRAFİK PLANLAMASI VE UYGULAMASI**

**GAZİ ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**HAZİRAN 2008
ANKARA**

Serdar DAYAN tarafından hazırlanan AVRUPA BİRLİĞİNE UYUM
SÜRECİNDE KATILIM ÖNCESİ MALİ YARDIMLARIN TÜRKİYE’DE
ULAŞIM TÜRLERİNE ETKİLERİNİN İNCELENMESİ adlı bu tezin
Yüksek Lisans tezi olarak uygun olduğunu onaylarım.

Yrd. Doç. Dr. Seda HATİPOĞLU
Tez Danışmanı, Trafik Planlaması ve Uygulaması

Bu çalışma, jürimiz tarafından oy birliği ile Trafik Planlaması ve Uygulaması
Anabilim Dalında Yüksek Lisans tezi olarak kabul edilmiştir.

Prof. Dr. Hadi GÖKÇEN
Endüstri Mühendisliği Anabilim Dalı, GÜ

Yrd. Doç. Dr. Seda HATİPOĞLU
Trafik Planlaması ve Uygulaması Anabilim Dalı, GÜ

Yrd. Doç. Dr. Kürşat ÇUBUK
Trafik Planlaması ve Uygulaması Anabilim Dalı, GÜ

Tarih: 24 / 06 / 2008

Bu tez ile G.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü Yönetim Kurulu Yüksek Lisans derecesini
onamıştır.

Prof. Dr. Nermin ERTAN
Fen Bilimleri Enstitüsü Müdürü

TEZ BİLDİRİMİ

Tez içindeki bütün bilgilerin etik davranış ve akademik kurallar çerçevesinde elde edilerek sunulduğunu, ayrıca tez yazım kurallarına uygun olarak hazırlanan bu çalışmada bana ait olmayan her türlü ifade ve bilginin kaynağına eksiksiz atıf yapıldığını bildiririm.

Serdar DAYAN

**AVRUPA BİRLİĞİNE UYUM SÜRECİNDE
KATILIM ÖNCESİ MALİ YARDIMLARIN TÜRKİYE’DE ULAŞIM
TÜRLERİNE ETKİLERİNİN İNCELENMESİ**

(Yüksek Lisans Tezi)

Serdar DAYAN

**GAZİ ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

Haziran 2008

ÖZET

Avrupa Birliği (AB), kurulduğu tarihten günümüze, üye ülkelerin yanı sıra Birliğe üye olmayan diğer ülkelere, Birliği kuran antlaşmalarda yer alan temel hükümler esasında çeşitli mali yardımlar yapmaktadır. Bir aday ülkeye yapılan mali yardımın temel amacı, o ülkenin AB üyeliğine hazırlanmasını sağlamak üzere ülkenin mevcut hukuksal ve idari altyapısının, AB standartlarına ve uygulamalarına yakınlaştırılması ve uyumlaştırılmasıdır. AB Komisyonu, bir tebliğ ile AB’nin dış yardım enstrümanlarını, 2007–2013 mali perspektifi için yeni bir çerçeveye oturtmuştur. Katılım Öncesi Mali Yardım Aracı (Instrument for Pre-Accession Assistance-IPA), öngörülen bu dış yardım enstrümanlarından biridir. IPA kapsamında; demokrasi ve hukukun üstünlüğü ilkesinin uygulanması, insan hakları ile temel hak ve hürriyetlerin korunması, kamu yönetimi reformu, sosyal içirme, sivil toplumun desteklenmesi, bölgesel ve sınır ötesi işbirliği, kurumsal yapılanma, sürdürülebilir kalkınmayı sağlama, bölgesel kalkınma gibi konularda mali yardımlar kullanılabilecektir. Bu tezde “Bölgesel Kalkınma” başlığı altında yer alan “Ulaştırma Altyapısının İyileştirilmesi” ile ilgili IPA yardımlarının hangi usul ve esaslara göre dağıtıldığı ve proje seçiminin hangi kriterlere göre yapıldığı incelenmiştir. Tezde, Türkiye’nin

ulaştırma altyapı ihtiyaçlarının ele alındığı TINA projesinin incelenmesinden başlanmıştır. Daha sonra Türkiye’deki IPA yapılanması ve ulaştırma sektöründe yer alan devlet otoritelerinin bu yapılanma içinde aldıkları roller ve hazırladıkları Operasyonel Program ele alınmıştır. Tezde, ulaştırma sektörü için ayrılan AB mali yardımlarının etkili ve verimli bir şekilde kullanılıp kullanılmadığı, projelerin doğru ve akılcı seçilip seilmediğı de irdelenmiştir. Yapılan alışmanın, Avrupa Birliğı mali yardımlarının Türkiye’nin ulaştırma sektörüne yaptığı katkılarının ortaya konulması açısından faydalı olacağı düşünölmektedir.

Bilim Kodu : 801.2.009

Anahtar kelimeler: Avrupa Birliğı, AB, Mali Yardım, IPA

Sayfa Adedi : 106

Tez Yöneticisi : Yrd. Do. Dr. Seda HATİPOĞLU

**ANALYSIS OF THE IMPACTS OF PRE-ACCESSION FINANCIAL AIDS
ON TURKEY’S TRANSPORTATION SECTORS
IN THE EUROPEAN UNION ACCESSION PROCESS
(M.Sc. Thesis)**

Serdar DAYAN

**GAZİ UNIVERSITY
INSTITUTE OF SCIENCE AND TECHNOLOGY
June 2008**

ABSTRACT

European Union (EU), since its inception, in addition to member countries, it extends financial aids to nonmember countries according to essential provisions that established the Union. The main purpose of the financial aids is the harmonisation of forensic and administrative structure in order to prepare the country for membership. European Union Commission framed the EU foreign aids for 2007–2013 fiscal period by a new announcement. Instrument for Pre-Accession Assistance (IPA) is the one of the described financial aids. Within the meaning of IPA, financial aids will be used such as democracy, application of principles of rule of law, public administration reforms, social involve, endorsement of civil society, regional and cross-border cooperation, institutional restructuring, providing sustainable development and regional development topics. In this thesis, , IPA Financial Aids about Development of Transport Infrastructure, are analysed that in which principles they are allocated, that is under the “Regional Development”. It is started from the analysing of TINA Project that is undertaken the transport infrastructure needs. After that it is undertaken that the IPA structure, the taking a part of this structure of transport public bodies and their Operational programme prepared in Turkey. In this thesis, it is explicated that if European Union Financial Aids are used on

a basis of effective and efficient ways and if the projects are selected on a basis of rationalist and accurate ways. It is deliberated that this study will be helpful to introduce the contribution of European Union financial aids to Turkey's transportation sector.

Science Code : 801.2.009

Key Words : European Union, EU, Financial Aid, IPA

Page Number :106

Adviser : Asist.Prof.Dr. Seda HATİPOĞLU

TEŞEKKÜR

Çalışmalarına başladığım günden bugüne kadar her konuda değerli yardım ve katkılarıyla beni yönlendiren Sayın Yrd. Doç. Dr. Seda HATİPOĞLU'na, her türlü desteği ve manevi katkısı için eşim Ayşe DAYAN'a ve çalışma arkadaşlarıma teşekkürü borç bilirim.

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖZET	iv
ABSTRACT.....	vi
TESEKKÜR	viii
İÇİNDEKİLER.....	ix
ÇİZELGELERİN LİSTESİ	xii
SEKİLLERİN LİSTESİ	xiii
SİMGELER VE KISALTMALAR.....	xiv
1. GİRİŞ.....	1
2. ULAŞTIRMA ALTYAPI GEREKSİNİMİNİN DEĞERLENDİRİLMESİNE YÖNELİK TEKNİK YARDIM ÇALIŞMASI, TINA.....	3
2.1.Trafik Tahmin Modelinin Oluşturulması.....	5
2.1.1. Referans Senaryo.....	6
2.1.2. Uzun Vadeli Yatırım Senaryosu.....	7
2.1.3. Alternatif Senaryo.....	10
2.2. Türkiye’deki Ağın Tanımı.....	11
2.3. Proje Önceliklendirme.....	14
3. KATILIM ÖNCESİ MALİ YARDIM ARACI, IPA.....	21
3.1 IPA Bileşenleri.....	22
3.1.1 Kurumsal Kapasite Gelişimi	23
3.1.2. Sınır Ötesi İşbirliği	24
3.1.3 Bölgesel Kalkınma	24
3.1.4 İnsan Kaynaklarının Gelişimi	25
3.1.5 Kırsal Kalkınma	25

Sayfa

3.2. IPA Kurumsal Yapılanması.....	25
3.3. Türkiye’de Öngörülen IPA Yapılanması	29
3.4. Program Sorumlusu Kuruluşlar	37
4. IPA UYGULAMA SÜRECİ.....	39
4.1. Çok Yıllı İndikatif Mali Çerçeve Belgesi.....	39
4.2. Çok Yıllı İndikatif Planlama Belgesi.....	40
4.3. Stratejik Uyum Çerçevesi.....	40
4.4. Operasyonel Programlar	41
5. ULAŞTIRMA OPERASYONEL PROGRAMI.....	42
5.1. Stratejik Öncelikler	42
5.2. Programlama Stratejisi	48
5.3. Öncelik Eksenleri ve Tedbirler	50
5.3.1 Demiryolu altyapısının geliştirilmesi	50
5.3.2 Liman altyapısının geliştirilmesi	54
5.3.3 Teknik destek	57
5.4. Büyük Projeler Listesi ve Proje Önceliklendirme.....	61
5.5. Uygulama Hükümleri.....	65
5.5.1. Organ ve Otoriteler.....	65
6. PROJELER.....	74
6.1 Halkalı-Kapıkule-Bulgaristan Sınırı Demiryolu.....	74
6.2 Mersin Limanı.....	78
6.3 Çandarlı Limanı.....	80
6.4 Irmak-Karabük-Zonguldak Hattı Sinyalizasyonu.....	84

	Sayfa
7. SONUÇ VE ÖNERİLER.....	88
KAYNAKLAR.....	96
EKLER	97
EK-1 Proje önceliklendirme tablosu.....	98
EK-2 Halkalı-Kapıkule hattı demiryolu projesi durum tablosu.....	101
EK-3 Çandarlı Limanı projesi durum tablosu.....	103
EK-4 Irmak-Karabük sinyalizasyon projesi durum tablosu.....	104
EK-5 Mersin Konteyner Limanı projesi durum tablosu.....	105
ÖZGEÇMİŞ.....	106

ÇİZELGELERİN LİSTESİ

Çizelge	Sayfa
Çizelge 2.1. Türkiye’de yolcu ulaşım isteminin, taban yıl 2004 ile hedef yıl 2020 arasındaki artış miktarı.....	6
Çizelge 2.2. Proje önceliklendirme sonuçları.....	17
Çizelge 2.3. Avrupa komisyonu bütçe taslağı.....	20
Çizelge 3.1. Türkiye’de mevcut merkezi olmayan uygulama sisteminin aktörleri ve görevleri.....	37
Çizelge 5.1. Ulaştırma OP’sinin 9. Kalkınma Plânı ile uyumu.....	46
Çizelge 5.2. Ulaştırma OP’sinin güçlü-zayıf-fırsat-tehdit analizi.....	47
Çizelge 5.3. Demiryolu altyapısı gösterge ve hedefleri.....	54
Çizelge 5.4. Liman altyapısı gösterge ve hedefleri.....	57
Çizelge 5.5. Teknik destek kapsamında yapılacak eğitim faaliyetleri.....	61
Çizelge 5.6. Seçilen projelerin tahmini proje değerleri.....	65
Çizelge 6.1. Halkalı-Kapıkule projesine ait teknik bilgiler.....	77

ŞEKİLLERİN LİSTESİ

Şekil	Sayfa
Şekil 3.1. IPA bileşenleri.....	23
Şekil 5.1. Ulaştırma OP için program otoritesinin organizasyon şeması.....	67

SİMGELER VE KISALTMALAR

Bu çalışmada kullanılmış bazı simgeler ve kısaltmalar, açıklamaları ile birlikte aşağıda sunulmuştur.

Simgeler

Açıklama

Km

Kilometre

km/s

Kilometre-saat

t

Ton

m

Metre

Kısaltmalar

Açıklama

AB

Avrupa Birliği

AYB

Avrupa Yatırım Bankası

ÇKA

Çok Kriterli Analiz

DHMI

Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel
Müdürlüğü

DLH

Demiryollar, Limanlar ve Havameydanları
İnşaatı Genel Müdürlüğü

IPA

Instrument for Pre-Accession Assistance

KGM

Karayolları Genel Müdürlüğü

KUGM

Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü

KOB

Katılım Ortaklığı Belgesi

MFİB

Merkezi Finans ve İhale Birimi

PRAG

Practical Guide

SHGM

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

TCDD

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları

TEN-T

Trans European Network

TMI

Trenlerin Merkezden İdaresi

Kısaltmalar**Açıklama****TINA**

Transport Infrastructure Needs Assessment

TÜİK

Türkiye İstatistik Kurumu

UP

Ulusal Program

UOP

Ulaştırma Operasyonel Programı

1. GİRİŞ

Ulaştırma sektörü, Avrupa Birliği (AB) müktesebatı içinde tarım sektöründen sonra gelen en kapsamlı alanlardan birini oluşturmaktadır. AB Ortak Ulaştırma politikasına yönelik mevzuat ve ilgili programlar, toplam AB müktesebatının yaklaşık %10'unu kapsamaktadır. AB Ulaştırma Politikası incelendiğinde, kişi ve malların Birlik içerisinde hızlı ve güvenli taşınması, trafik akışının daha az kirlilik ve trafik tıkanıklığı yaratan modlara kaydırılması, ulaştırma sistemlerinin entegrasyonu, ülkelerarasında teknik şartların uyumlaştırılması gibi politikaların yanı sıra rekabetin sağlanması gibi ekonomik ve siyasi politikalar da dikkat çekmektedir.

AB müktesebatının Türk mevzuatına ve uygulamaya aktarılmasıyla ve Türkiye'nin AB üyeliğiyle, kara, demir, deniz, havayolu ve boru hattı bağlantısı olarak Avrupa ve Ortadoğu arasında koridor olma rolü artacaktır ve Akdeniz bölgesinin bir bütün olarak ekonomik ve ticari entegrasyonu da kolaylaşacaktır. Türkiye'nin stratejik konumu sebebiyle Türkiye için bir TEN-T (Trans European Network) ağı vakit geçirmeksizin hazırlanıp geliştirilecektir. AB ile ülkemiz arasında kesintisiz ve etkin işleyen bir ulaştırma sistemi kurulabilmesi için sektördeki teknik şartların AB şartlarıyla uyumlaştırılması sağlanacaktır. AB'ye uyum sayesinde, ulaştırma modları arasındaki denge daha çevreci; daha az tıkanıklık yaratan ve güvenli modlar lehine değişecektir.

Ülkemizin AB üyeliğine hazırlık aşamasının en önemli boyutlarından birini oluşturan ulaştırma alanında, AB ile ortaklaşa yürütülen projeler büyük önem arz etmektedir. Bu çerçevede tamamlanan Ulaştırma Altyapı İhtiyaç Değerlendirmesi Etüdü (TINA) (Transport Infrastructure Needs Assessment) ülkemizin ulaştırma alanında gelecekteki altyapı planlamasının AB altyapıları ile entegre olacak biçimde gerçekleşmesini sağlamak ve alt sektörlerdeki altyapı ihtiyaçlarını belirlemek amacına yöneliktir. Pan-Avrupa koridorlarının ve tali bağlantılarının şekillenmesinde TINA etüdü büyük rol oynamaktadır. Ayrıca bu koridorlar üzerinde yer alan projelere AB fonlarının veya AYB (Avrupa Yatırım Bankası) ya da uluslararası

kuruluş kredilerinin kullanılması AB tarafından yapılmış TINA etütleriyle mümkün olabilmektedir.

Bu çalışmanın ilk bölümünde TINA projesi sonucunda ortaya çıkan ulaştırma altyapı ihtiyaçları ve bu ihtiyaçlara cevap verecek projeler belirlenmiştir. Demiryolu ve Liman ağırlıklı bu projeler için AB ve ulusal menfaatlerin birlikte değerlendirilmiş ve yapılması öngörülen projelere karar verilmiştir.

İlerleyen bölümlerde, AB'nin söz konusu mali yardımları nasıl bir yapılanma içerisinde ve ne şekilde aktaracağı, bu yardımların doğru bir şekilde kullanılmasından ve denetiminden sorumlu kurumlar ve birimler tarif edilmiştir. Bu amaçla, Ulaştırma Bakanlığı'nın bünyesinde kurulmuş olan IPA (Instrument For Pre-Accession Assistance) birimi organizasyon yapısı, yetki ve sorumlulukları da detaylı bir şekilde anlatılmıştır.

AB fonları ile yapılması planlanan projelerden bahsedilen son bölümle birlikte, şu anda fizibilite çalışmaları devam eden ve önümüzdeki yıllarda hayata geçirilecek demiryolu ve liman projelerinin Türkiye'nin ulaştırma sektörüne sağlayacağı katkılar belirlenmiştir.

2. ULAŞTIRMA ALTYAPI GEREKSİNİMİNİN DEĞERLENDİRİLMESİNE YÖNELİK TEKNİK YARDIM ÇALIŞMASI

TINA Türkiye Projesi (Technical Assistance To Transportation Infrastructure Needs Assessment, TINA) Avrupa Birliği TEN-T (Trans European Network for Transport) şebekesinin aday ülkeleri de kapsayacak şekilde genişletilmesi amacının bir ürünüdür. Proje, Türkiye’de karayollarını, demiryollarını, limanları ve havaalanlarını kapsayan çok-modlu bir ulaşım ağının tanımlanmasını ve değerlendirilmesini hedeflemektedir.

Başlıca yararlanıcıları; Ulaştırma Bakanlığı ve DPT Müsteşarlığı olan projenin sekreterliği Ulaştırma Bakanlığı tarafından yürütülmüştür. TCDD (Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları), DLH (Demiryollar, Limanlar ve Havameydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü), KUGM (Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü), SHGM (Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü), DHMİ (Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü), Denizcilik Müsteşarlığı, KGM (Karayolları Genel Müdürlüğü) ve TÜİK (Türkiye İstatistik Kurumu) temsilcileri aktif olarak çalışma gruplarında ve Yönlendirme Komitesinde, Dış İşleri Bakanlığı, Milli Savunma Bakanlığı, Genelkurmay Başkanlığı, Dış Ticaret Müsteşarlığı, Avrupa Birliği Genel Sekreterliği ve Avrupa Komisyonu Türkiye Delegasyonu da Yönlendirme Komitesinde ve gerektiğinde çalışma gruplarında yer almışlardır.

Proje süresince işi yüklenen Konsorsiyum tarafından başlangıç raporu, 4 adet ara rapor ile ilerleme raporları ve sonuç raporu sunulmuştur ve Proje 2007 yılı Haziran ayı itibarıyla tamamlanmıştır.

TINA Sonuç Raporu, TINA Vienna Transport Strategies liderliğinde, Dorsch Consult, Geomatic, NEA, NESTEAR, Su-Yapı ve Karlsruhe Üniversitesinden uluslararası uzmanların oluşturduğu TINA Türkiye Ortak Girişimi tarafından hazırlanmıştır. Sonuç Raporu, proje sonuç dokümanı niteliğinde olup tüm projelerin değerlendirme sonuçlarını özetlemekle birlikte proje ekibinin görüş ve önerilerini de içermektedir[1].

Proje üç ana faaliyeti kapsamaktadır:

- 1) Trafik tahmin modelinin oluşturulması ve 2020 trafik akımları tahminlerinin yapılması,
- 2) Çok modlu ağın tanımlanması ve potansiyel ağ iyileştirme projelerinin öncelik sırasının belirlenmesi,
- 3) GIS teknolojileri kullanılarak ortak bir veri tabanının oluşturulmasıdır.

Sonuç Raporunda yer alan Ana Şebeke önerisinin oluşturulması çalışmaları sırasında proje kapsamında bir veri tabanı oluşturulmuştur. Proje ve yatırım bilgileri, mevcut ve planlanan altyapıya ilişkin teknik parametreler ve sosyo-ekonomik durumun da dikkate alınarak hazırlandığı trafik akış bilgilerini içeren bu veri tabanı temel alınarak 2020 yılına ait trafik talep tahminleri yapılmıştır. Tahmin çalışmaları sırasında bir sosyo-ekonomik senaryo ve 3 ayrı altyapı senaryosunu temel alan bir ulaşım talep modeli kullanılmıştır.

2.1. Trafik Tahmin Modelinin Oluşturulması

Trafik tahminleri, Türkiye’de farklı bölgeler içinde ve bölgeler arasında ve Türkiye ile dış ülkeler arasındaki trafik akımları dikkate alınarak yapılmıştır. Taban yıl 2004 için yolcu ve yük taşımacılığı hesapları olabildiğince gözleme dayalı veriler kullanılarak hesaplanmıştır. Yeterli veri bulunmayan durumlarda, gerekli verilerin elde edilmesi için modeller kullanılmıştır. Buna göre ağdaki her bağlantının bugünkü ulaştırma kapasitesi belirlenmiş ve 2020 yılına ait talep tahmin edilmeye çalışılmıştır. Tahminler, üç ayrı senaryo kapsamında yapılmıştır:

Referans senaryo: Devam etmekte olan tüm projelerin yanı sıra 2020 yılına kadar tamamlanması öngörülen projelerden oluşmaktadır. Bu senaryo kapsamındaki projeler, ulaşım sektöründeki yetkili kurumların görüşleri alınarak belirlenmiştir.

Uzun vadeli yatırım senaryosu: Referans Senaryo’da çok iyi tanımlanmamış olmakla birlikte 2020 yılına kadar tamamlanması beklenen ilave bir grup projeden oluşmaktadır. Bu senaryo kapsamındaki projeler de Türk yetkili kurumlarının görüşleri alınarak belirlenmiştir.

Alternatif senaryo: Uzun Vadeli Yatırım Senaryosu kapsamında yer alan tüm projelerin yanı sıra, TINA projesi kapsamında yapılan ulaşım gereksinimi analizlerinde belirlenen ulaşım sorunlarının çözümüne yönelik bir dizi projelerden oluşmaktadır.

Çizelge 2.1. Türkiye’de yolcu ulaşım isteminin, taban yıl 2004 ile hedef yıl 2020 arasındaki artış miktarı

Ulaştırma Modu	Taban yıl 2004		Referans Senaryosu 2020		Uzun vadeli Yatırım Senaryosu 2020		Alternatif Senaryo 2020	
	Milyar yolcu/km	Piyasa payı	Milyar yolcu/km	Piyasa payı	Milyar yolcu/km	Piyasa payı	Milyar yolcu/km	Piyasa payı
Özel Otomobil	80.8	%52,9	153,8	%59,7	146,9	%57,5	149,6	%57,6
Otobüs	64.1	%42,0	88,8	%34,5	88,8	%34,8	90,7	%35,0
Demiryolu	5.0	%3,3	5,6	%2,2	10,4	%4,1	10,0	%3,9
Havayolu (Yurtiçi yolcu)	2.8	%1,8	9,5	%3,7	9,4	%3,7	9,0	%3,5
Toplam	152,7	%100	257,7	%100	255,5	%100	259,5	%100

Türkiye’de yolcu ulaşım isteminin, taban yıl 2004 ile hedef yıl 2020 arasında önemli ölçüde artması beklenmektedir (Çizelge 2.1). Buna göre, özel otomobil ve havayolu modlarının pazar payı artarken, otobüs modunun pazar payı azalmaktadır. Havayolu ulaşım moduna doğru yönelme, Türkiye’nin beklenen olumlu ekonomik gelişme süreciyle bağıntılı olup, zaman değerinde artış ve dolayısıyla mod seçiminde seyahat süresinin önem kazanması sonucunu beraberinde getirmektedir. Otomobille yolcu ulaşım talebinde artış da bu etkinin bir sonucudur. Taşıt edinme sürecindeki önemli

gelişme bu yönelmede önemli rol oynamaktadır. Demiryolu ulaşımında, büyük altyapı iyileştirmeleri yapılması kaydıyla ilgili bağlantılarda yolcu talebinde artış, altyapı yatırımları yapılmayan güzergâhlarda ise yolcu azalması beklenmektedir.

2.1.1. Referans senaryo

Karayolu

Karayolu yolcu akımlarındaki artış ülkedeki tüm bölgeleri ilgilendirmektedir. Ancak, Türkiye'nin Batı bölgesindeki artış Doğu bölgesine göre daha yüksektir. Referans senaryo 2020'de ana yolcu karayolu eksenleri Tekirdağ-İstanbul-İzmit-Ankara, İzmit-Bursa-Balıkesir-İzmir, Sakarya-Kütahya-Afyonkarahisar-Antalya, Ankara-Aksaray-Tarsus ve Ankara-Kırıkkale-Çorum-Samsun-Ordu-Trabzon ve Silifke-Mersin-Adana-Osmaniye-Gaziantep-Şanlıurfa olarak belirlenmiştir.

Demiryolu

Demiryolu modu yolcu hacimlerinde orta derecede genel bir artış beklenebilir. Ancak, demiryolu yolcu ulaşımı tahminleri farklı bir eğilimi ortaya çıkarmaktadır.

Hızlı bağlantılarda yolcu sayılarında artış beklenebilirken büyük altyapı yatırımları beklenmeyen hatlarda yolcuların özellikle özel otomobil gibi diğer modlara yönelmesinden olumsuz etkilenmesi beklenmektedir. Bu eğilimin sebebi Türkiye'de beklenen olumlu ekonomik gelişimdir. (ekonomi ve hane geliri yükselirse zamanın değeri de artar.) Eğer mod seçimindeki seyahat süresi yüksekse nispeten uzun seyahat süreleri daha az çekici duruma gelir. Bu nedenle raylı modun seyahat süresinde önemli ölçüde altyapı yatırımları yapılmayacak hatların yolcu kayıplarına uğraması beklenmektedir[1].

İstanbul - Ankara arasındaki yeni hızlı hattın bu hattaki yolcu sayılarında artışa sebep olması beklenmektedir. Örneğin, Eskişehir-Ankara arasındaki kesimi yılda altı milyon yolcunun ve Polatlı-Ankara arasındaki kesimi de yılda 4,7 milyon yolcunun

kullanması beklenmektedir. Polatlı-Konya arasındaki yeni yüksek hızlı hatta yılda 2,5 milyon yolcu tahmin edilmektedir.

Havayolu

Hava yolu yolcu ulaşımı açısından, Atatürk havalimanının 2020'de 13,1 milyon ve Esenboğa havalimanının 2020'de 5,6 milyon iç hat yolcusuna hizmet vermesi beklenmektedir. Ayrıca, Trabzon, Adana, Antalya, İzmir ve Samsun'daki havaalanlarında önemli ölçüde yolcu sayısı artışı beklenmektedir.

Referans Senaryo, 2020 yılı için İstanbul'daki Atatürk ve Sabiha Gökçen, Ankara'daki Esenboğa, Kayseri ve Trabzon'daki havaalanlarında yılda % 6'lık bir artış olacağını varsaymaktadır. Turistik havaalanları olan Antalya, Adana, İzmir-A.Menderes, Muğla-Dalaman ve Milas-Bodrum için ortalama % 4,3'lük bir büyüme oranı beklenmektedir.

Denizyolu

İki ana liman bölgesi olan İzmir ve İzmit'te 100 milyon tondan fazla elleçleme hacmi olmak üzere, ana liman bölgelerinden geçen trafiğin Türkiye'nin Batı ve Güneyindeki tüm liman bölgelerinde % 150'den fazla artış göstereceği gözlenmektedir.

2.1.2. Uzun vadeli yatırım senaryosu

Karayolu

Genel olarak Uzun Vadeli Yatırım senaryosunun karayolu yolcu tahsis sonuçları Referans senaryodaki tahsis sonuçlarına benzetilmektedir. Ana eksenler bir farkla aynı kalmaktadır. Uzun Vadeli Yatırım senaryosunda Türkiye'nin kuzey bölgesindeki bölünmüş karayolunda Gerede-Merzifon-Erzincan-Erzurum-Ağrı-Gürbulak (İran sınırı) karayolu ekseninde tümüyle iyileştirme yapılacağı varsayılmıştır. Uzun Vadeli Yatırım senaryosunun altyapı yatırımı varsayımlarıyla Türkiye'nin kuzey kesiminde

Gerede-Merzifon-Samsun-Ordu-Trabzon-Rize karayolu ekseninde önemli ölçüde yolcu artışı olması beklenebilir. Uzun Vadeli Yatırım senaryosunun yatırım programı gerçekleşirse önem kazanması beklenebilecek olan bir başka bağlantı da Korkuteli'nden geçen Antalya-Denizli hattıdır, bu hattın da diğer karayolu kesimlerindeki yolculukları kendine çekmesi beklenebilir.

Demiryolu

Demiryolu yolcu tahminlerine göre, İstanbul-Adapazarı arasındaki hızlı hattın genellikle raylı modun lehine olan Uzun Vadeli yatırım paketi sayesinde yılda 10-11 milyon yolcu artışı göstermesi beklenmektedir. Polatlı-Konya arasındaki yeni hızlı hatta yılda 3,2 milyon yolcu taşınması da öngörülmektedir. İzmir-Balıkesir-Bandırma hattının Bandırma-Osmaneli arasındaki yeni hızlı hattın önemli ölçüde yararlanması beklenmektedir. Polatlı-Afyonkarahisar arasındaki yeni hızlı hatta yılda 1,9 milyon yolcu olacağı tahmin edilirken, Ankara-Sivas arasındaki yeni hızlı hatta yılda 2,6 milyon yolcu olacağı tahmin edilmektedir. Havza alanlarındaki potansiyelin hattı beslemeye yeterli düzeyde olmaması, Ankara'dan Sivas ötesi Ankara-Malatya veya Ankara- Erzincan gibi seyahatler için demiryolu modunun diğer modlara göre özellikle havayolu ve otobüs hizmetleri karşısında rekabet gücünün zayıf olması nedeniyle Ankara-Sivas arasında yapılması planlanan yeni hızlı hattın ilk aşamada yolcu talebinin az olması beklenmektedir.

Havayolu

Uzun Vadeli Yatırım senaryosundaki iç hatlar hava ulaşımı hacimleri, Referans senaryodakilere oranla biraz daha düşüktür. Atatürk havalimanındaki iç hatlar yolcu hacminin 12,4 milyona ulaşması ve Esenboğa havalimanındaki iç hatlar yolcularının da 5,3 milyona ulaşması beklenmektedir.

Denizyolu

Uzun Vadeli Yatırım senaryosu kapsamındaki deniz ulaşımı tahminleri Referans senaryo kapsamındaki tahminlerle aynıdır.

Tahminler, transit taşımaları içermemektedir. Deniz ulaşımı tahminlerinde, Türkiye'nin AB TEN-T ağına bağlandıktan sonra önemli miktarda artması beklenen transit yük trafiği dikkate alınmamış ve hesaplanmamıştır. Bu nedenle, 2020'de deniz yük taşımacılığında fiilen gerçekleşecek talebin, 2020 için tahmin edilen sonuçların üzerinde olması beklenebilir.

Akdeniz'den geçen ana konteyner taşıma hatları, Türk kıyılarından fazla uzakta olmadığı için, buradaki hinterlantlara hizmet veren Türk limanları, ana liman faaliyetlerini gerçekleştirecek potansiyele sahiptir. Haydarpaşa Limanı 2020'den önce işletmeye kapatılacaktır.

Bu nedenle, uluslararası ulaşım koridorlarına girebilen düğüm noktaları olarak plânlanan ve uluslararası pazarlar arasında, çevreyle uyumlu ve maliyet bakımından tasarruf sağlayan olumlu ulaşım yolları olarak kabul edilen aday ana limanlar (2 milyon TEU kapasiteli Çandarlı Limanı ve 4 milyon TEU kapasiteli Mersin Limanı, 1TEU=34 m³) önemlidir. Bu limanların, avantajlı konumlarının yanı sıra diğer özellikleri, fizibilite çalışmaları sürecinde tanımlanmıştır.

İzmir bölgesinden geçen deniz ulaşım yolu kapasitesi 2004'de 36,4 milyon ton'dan 2020'de 103,0 milyon tona ulaşmaktadır (tüm senaryolarda). İzmir limanı bölgesindeki deniz taşımacılığı 2004 yılında 12,5 milyon ton olarak gerçekleşmiştir. Bölgedeki gelişme, liman bölgesine uygulandığında taşımacılığın 35,4 milyon tona çıkması beklenmekle birlikte yaklaşık 70 milyon tonluk bir hacim bölgedeki diğer liman alanları vasıtasıyla nakledilecektir. Çandarlı limanı yoluyla gerçekleştirilecek taşıma hacminin, geliştirilecek kapasiteyle uyumlu olması beklenmektedir[1].

Filyos Limanı, Zonguldak liman bölgesinde inşa edilecektir. Zonguldak bölgesinde denizyolu ile taşımacılık 2004’de 8,5 milyon tondan 2020’de 24,57 milyon tona ulaşacaktır (Uzun Vadeli Yatırım ve ALT senaryolarında). Bu bölgedeki ulaşım hacmi artışının büyük bir bölümünün yeni Filyos limanında gerçekleşmesi beklenebilir. Henüz mevcut olmayan limanın etkisi, talep tahminlerinde tümüyle yansıtılmadığı için, gelecekteki talep daha yüksek olabilir.

2.1.3. Alternatif senaryo

Karayolu

Alternatif senaryonun altyapı varsayımlarının, örneğin karayolu bağlantılarının sırasıyla dörtten altı şeride ve ikiden dört şeride genişletilmesi, yolcu ulaştırma akımlarının karayolu güzergâhlarının değişimine neden olması beklenmektedir. Alternatif senaryoda genişletildiği varsayılan karayolu bölümlerinin trafik akımlarını çekmesi beklenmektedir.

Demiryolu

Uzun Vadeli Yatırım ve Alternatif senaryo arasındaki demiryolu altyapı geliştirilmesi arasındaki en önemli fark Mersin ve Karaman arasındaki, Silifke aracılığıyla Göksu Nehri vadisinden geçen yüksek hızlı bağlantıdır. Bu demiryolu bağlantısı için öngörülen yolcu talebi yılda yaklaşık bir milyon yolcuyu bulmaktadır. Ayrıca yeni yüksek hızlı demiryolu bağlantısının uygulamaya geçirilmesi yüksek hızlı Polatlı-Konya ve konvansiyonel demiryolu bölümü Konya-Karaman'daki hacimleri orta derecede arttırması beklenmektedir. Mersin-Karaman ilişkisinde karayolu modlarında demiryoluna şekilci bir geçiş görülebilir ancak, boyutları sınırlıdır. Alternatif senaryoda sadece demiryolu altyapısı değil ayrıca karayolu da iyileştirilmektedir.

Havayolu

Yer yüzeyinden giden sistemlerde oluşturulan büyük ölçekli altyapı iyileştirmeleri yüzünden iç hatlar hava yolcu hacimleri Alternatif senaryoda Uzun Vadeli Yatırım Senaryosundaki hacimlere göre biraz daha azdır. Örneğin, Atatürk havalimanındaki iç hatlar yolcu hacminin 11,5 milyona ulaşması ve Esenboğa havalimanındaki iç hatlar yolcularının da 4,8 milyona ulaşması beklenmektedir.

Denizyolu

Alternatif senaryoda deniz yolu ulaşımı tahminleri, Uzun Vadeli Yatırım Senaryosu kapsamındaki tahminlerle aynıdır.

2.2. Türkiye’deki Ağın Tanımı

Temmuz 1996'da Avrupa Parlamentosu ve Konseyi, Anlaşmanın 155. maddesine göre Avrupa Birliğinin Transavrupa Ulaştırma Ağının gelişiminin Ana Hatlarıyla ilgili Kararı kabul etti. Bu Karar, kara ulaştırma ağları ve havaalanları ya da limanlar gibi ağ düğüm noktalarının kriterleri için ana hat planlarını içermektedir. Ana Hatlar sürdürülebilir hareketlilik prensiplerini kullanarak ulaştırma sektörünün gereksinimlerini karşılamak üzere tek birçok modlu ulaştırma ağı gelişimi için Birliğin niyet bildirisini içermektedir. "Topluluk müktesebatı" çerçevesinde bu karar, Transavrupa Ulaştırma Ağının geliştirilmesinde kaynak oluşturmuştur[1].

Türkiye için oluşturulan Çekirdek Ağ, Transavrupa ulaşım ağının Türkiye’deki uzantısına bir temel oluşturmak amacıyla planlanmıştır.

Türkiye için bir Çekirdek Ağ tanımlama süreci, AB’nin Transavrupa Ulaştırma Ağının Türkiye’ye uzatılması için gerekli ulaştırma altyapı ağı bileşenlerinin belirlenmesinden ibarettir.

Havaalanları

Avrupa Komisyonu'nun 1692/96 ve 884/2004 kararları gereği Transavrupa havaalanı ağları ticari hava trafiğine açık olan ve yönergelerde öngörülen kriterlere sahip olan havaalanlarından oluşacaktır. Bu havaalanları gerçekleştirdikleri hacim ve trafik türüne göre ve ağ içindeki işlevlerine göre farklı olarak sınıflandırılacaktır. Hava bağlantılarının gelişimine ve hava ulaştırması ve diğer ulaştırma modlarının ara bağlantısına olanak sağlayacaklardır.

Uluslararası bağlantı noktaları ve Topluluğun bağlantı noktaları Transavrupa havaalanı ağının çekirdeğini oluşturmalıdır. Topluluk ile dünyanın gerisi arasındaki bağlantılar başlıca uluslararası bağlantı noktaları vasıtasıyla yapılmalıdır. Bölgesel bağlantı noktaları ve erişim noktaları ağın çekirdeğine erişimi kolaylaştırmalı ya da çevresel ve izole bölgelerin açılmasına yardımcı olmalıdır.

Uluslararası ve Birlik bağlantı noktaları kademeli olarak uygun olan yerlerde raylı ağın hızlı hatlarına bağlanmalıdır. Ağ; hava ve raylı ulaştırmanın ve uygun olan yerlerde deniz ulaştırma hizmetlerinin entegrasyonuna izin veren altyapı ve hizmetleri içermelidir.

Limanlar

1692/96 sayılı Avrupa Komisyonu Direktifi ve 1346/2001 sayılı Avrupa Komisyonu direktifine göre limanlar deniz ulaşımının gelişimine olanak sağlamalı ve adalar için deniz hatlarından oluşmalı ve deniz ulaşımıyla diğer ulaşım modları arasında ara bağlantıya olanak sağlamalıdır. Ulaştırma operatörlerine teçhizat ve hizmet sağlamalıdır. Altyapı yolcu ve yük nakliyesi için feribot hizmetleri ve kısa ve uzun mesafe nakliyat hizmetiyle, kıyı nakliyesi içeren çeşitli hizmetler içermelidir.

Demiryolları

Ağ Gelişimi, TEN-T Yönergesinin 1. ve 5. maddelerinde belirtilen prensipler, hedefler ve kriterlerle uyumlu olmalıdır. Raylı ağ, hızlı hatlar ve konvansiyonel hatlardan oluşmalıdır.

- Hızlı hatlarda geçerli olan birlikte işletilebilirliğin genel ve teknik şartları Avrupa yüksek hızlı raylı sistemin birlikte işletilebilirliğiyle uygun olarak tanımlanmalıdır.
- Konvansiyonel raylı ağ, yolcu ve yükün raylı olarak konvansiyonel taşınmasından oluşmalıdır. Kombine taşıma, genel yarar amacıyla deniz ve iç limanlara erişim bağlantıları ve tüm işletmecilere açık olan yük terminallerini içermelidir.
- Raylı ağ, demiryolu ve karayolu ve uygun olan yerlerde denizyolu hizmetleri ve hava ulaşım hizmetlerinin entegre edilmesine olanak veren altyapı ve tesisleri içermelidir.

Karayolları

Ağ Gelişimi, TEN-T Yönergesi 1 ila 5. maddelerinde belirtilen prensipler, hedefler ve kriterlerle uyumlu olmalıdır. Ayrıca:

- Transavrupa karayolu ağı mevcut, yeni veya uyumlandırılacak otoyollar ve kaliteli karayollarından oluşmalı ve şu hedeflere yönelik olmalıdır:
- Uzun mesafe trafiğinde önemli rol oynamak,
- Ana kentsel merkezleri ağ tarafından tanımlanan karayollarıyla atlamak,
- Diğer ulaştırma modlarına ara bağlantı sağlamak, ya da çevresel bölgeleri Avrupa Birliği'nin merkezi bölgelerine bağlamak,

- Ağ kullanıcılara yüksek, tutarlı ve sürekli hizmet, konfor ve güvenlik seviyesini garanti etmelidir.

Bununla birlikte ağ, trafik yönetimi, kullanıcı bilgileri, olaylar ve acil durumlarla ilgilenme, elektronik ücret toplama için altyapı içermelidir. Bu altyapı Avrupa, ulusal ve bölgesel seviyedeki trafik yönetim sistemlerine, seyahat, trafik bilgilerine ve katma değerli hizmetler sunanlarla işbirliğine dayanmalıdır.

2.3. Proje Önceliklendirme

Planlanan projelerin değerlendirilmesinde temel olarak TEN-T 2004 Yönergesinde (Madde 5) yer alan öncelik kriterleri kullanılmıştır. Ek bilgi olarak, TINA 1999 Yönergesinin seçim kriterleri de dikkate alınmıştır. Proje önceliklendirme için, yukarıda anılan kriterlerin bir kombinasyonunu temsil eden Çok Kriterli Analiz (ÇKA) oluşturulmuştur. Çeşitli kriterlerin sistematik ve saydam bir şekilde bütünleştirilmiş bir değerlendirilmesinin yapılmasına olanak sağladığı için Çok Kriterli Analiz yönteminin proje önceliklendirmede en uygun yöntemlerden biri olduğu kanıtlanmıştır[1].

Buna göre proje önceliklendirme sonuçları aşağıda özetlenmekte ve çizelgede (Çizelge 2.2.) gösterilmektedir.

- 32 öncelikli proje arasında Halkalı-Kapıkule, Ankara-Sivas hatlarının yapımı ve Kırıkkale-Çetinkaya demiryolu elektrifikasyonu projeleri ile Kırşehir-Kayseri karayolu projesi olmak üzere üç demiryolu ve bir karayolu projesi, mevcut Pan-Avrupa Koridoru IV ile bunun Türkiye'nin Orta ve Doğu bölgelerine uzantısının gelişimini desteklemektedir.
- Altı demiryolu projesi, İzmir-Ankara, Bandırma-Menemen, Samsun-Kalın, Bandırma-Bursa-Osmaneli, Mersin-Adana-Toprakkale ve Irmak-Karabük-Zonguldak projeleri, ülkenin ana limanları vasıtasıyla ulaştırma gelişimini

desteklemekte ve bu nedenle Türkiye’de eşgüdümlü intermodal ulaştırma ağının önemli bir bileşenini oluşturmaktadır. Bu demiryolu projeleri, gerek Akdeniz’de (Ege ve Marmara Denizleri dahil) gerekse Karadeniz’de önemli limanlara demiryolu bağlantılarını geliştirecektir.

- Modlar arası ulaşımın başarıyla geliştirilmesine, ülke genelinde planlanan 6 konteyner terminali (lojistik merkezler) katkıda bulunacaktır.
- Beş öncelikli liman projesi (İzmir Limanında Konteyner Limanının Genişletilmesi, Derince Konteyner Terminali İnşaatı, Çandarlı Limanı İnşaatı, Mersin Konteyner Limanı İnşaatı ve Filyos Limanı İnşaatı), demiryolu öncelikli projeleri kapsamında iyileştirilecek demiryolu bağlantılarına bağlanmaktadır.
- Öncelikli 5 liman projesi, Avrupa Komisyonu tarafından geliştirilen Deniz Otoyolları (DOT) kavramının bir parçasını oluşturmak için çok uygundur. Bu kavram, önemli Türk limanları ile de bağlantıları kapsayan bölgedeki uluslararası deniz yolları koridorlarını yansıtmaktadır. Bu kapsamında Mersin ve Samsun limanları DOT limanları olarak belirlenmiştir.
- Mersin ve Çandarlı liman projeleri, önemli bir ana liman potansiyeline sahip olup, bu potansiyeli destekleyecek şekilde planlanmıştır.
- Öncelikli beş karayolu projesi (Çanakkale-İzmir, Balıkesir-Akhisar-Manisa, Bala kavşağı-Aksaray-(Ereğli-Ulukışla) kavşağı, Antalya –Denizli -Salihli, Bozüyük-Kütahya- Afyonkarahisar- Dinar- Çardak- Denizli), üçü (Gerede-Merzifon, Merzifon-Refahiye kavşağı Afyon-Konya-Ereğli/ Ulukışla kavşağı, 6.Bölge Sınırı-Kırşehir-Kayseri) Türkiye’nin Orta ve Batı bölgelerinde önemli Kuzey-Güney koridorlarının geliştirilmesine odaklanırken, ikisi (Kınalı Kavşağı-Yunanistan sınırı ve Refahiye kavşağı-Erzurum-Gürbulak-İran sınırı) komşu ülkelere (Yunanistan ve İran) bağlantıların geliştirilmesine odaklanmaktadır.

- Batı ve Orta Anadolu’da öncelikli projeler, İstanbul çevresi ve Boğazlarda trafik sıkışıklığının azaltılmasını sağlamaya uygundur.

Çizelge 2.2. Proje önceliklendirme sonuçları

Demiryolları		Karayolları		Limanlar	
(13 öncelikli proje)		(15 öncelikli proje)		(5 öncelikli proje)	
No.	Proje	No.	Proje	No.	Proje
1	Halkalı – Kapıkule yeni hızlı hat yapımı	1	Bala ayr. – Aksaray – (Ereğli/Ulukışla) ayr. (2. aşama), iyileştirme	1	İzmir limanı kanalı, 2. aşama konteyner terminali
2	Ankara – Konya yeni hızlı hat yapımı	2	Gerede – Merzifon (2. aşama), iyileştirme	2	Derince Konteyner Terminali, yeni inşaat
3	Ankara – Afyonkarahisar – İzmir yeni hızlı hat yapımı	3	Merzifon – Refahiye ayr. (2. aşama), iyileştirme	3	Çandarlı Limanı, yeni inşaat
4	Ankara – Sivas yeni hızlı hat yapımı	4	Refahiye ayr. – Erzurum – Gürbulak – İran sınırı (2. aşama), iyileştirme	4	Mersin Konteyner Limanı, yeni inşaat
5	Eskişehir - Kütahya – Balıkesir, sinyalizasyon	5	6. Bölge Sınırı - Kırşehir – Kayseri (Kayseri Kuzey baypası) (2. aşama), iyileştirme	5	Filyos limanı, yeni inşaat
6	Bandırma – Menemen, sinyalizasyon	6	Bozüyük – Kütahya – Afyonkarahisar – Dinar – Çardak – Denizli (2. aşama), iyileştirme	6	
7	Samsun-Kalın, sinyalizasyon	7	Antalya – Denizli – Salihli (2. aşama), iyileştirme	7	
8	Sivas – Kars hattı (Kars – Divriği), sinyalizasyon ve elektrifikasyon	8	Afyonkarahisar – Konya – Ereğli/Ulukışla ayr. (2.aşama), iyileştirme	8	
9	Kırıkkale – Çetinkaya, elektrifikasyon	9	Kınalı Ayr. – Yunanistan sınırı (2. aşama), iyileştirme	9	
10	Bandırma -Bursa - Osmaneli, Ayazma – İnönü, yeni inşaat	10	Balıkesir – Akhisar – Manisa (2. aşama), iyileştirme	10	
11	Altı lojistik merkezin inşaat ve modernizasyonu: Halkalı (İstanbul), Köseköy (İzmit), Boğazköprü (Kayseri), Gelemen (Samsun), Hasanbey (Eskişehir), Gökköy (Balıkesir)	11	Çanakkale – İzmir (2. aşama), iyileştirme	11	
12	Boğazköprü - Yenice, Mersin - Adana – Toprakkale, elektrifikasyon	12	Sivrihisar – Eskişehir – Bozüyük (2. aşama), iyileştirme		
13	Irmak – Zonguldak, elektrifikasyon	13	Sivrihisar – Afyonkarahisar (2. aşama), iyileştirme		
		14	Şanlıurfa – Silopi (2. aşama), iyileştirme		
		15	Hadımköy-Kınalı Otoyolu genişletme ve iyileştirme		

Coğrafi konumu itibariyle Türkiye, Karadeniz, Asya, Orta Doğu, Avrupa ve Akdeniz ülkeleri arasında mükemmel bağlantı olanakları sunmaktadır. Bu nedenle, Türkiye'nin uluslararası ulaşımında önemli rol üstlenmesine, doğu-batı ve kuzey-güney eksenlerinde uluslararası çok-modlu şebeke için etkin koridorlar oluşturmaya, Akdeniz'den Türkiye geçişli Avrasya ulaştırma bağlantılarının geliştirilmesine yönelik olarak ulaştırma altyapısının iyileştirilmesi yolunda hamleler gerçekleştirilmelidir.

Altyapı projelerinin uygulanması, gerekli kalkınma düzeyine ulaşmak için önemli araçlardan biridir. Fakat yetersiz finans kaynakları önemli bir darboğaz yaratmaktadır. Türkiye gelişmekte olan bir ülke olmasına karşın son on yıldaki ekonomik koşullarda, kamu yatırımlarının genel bütçedeki payı ekonomik büyüme oranını olumsuz etkilemiştir.

Avrupa Birliği (AB), kurulduğu tarihten günümüze, üye ülkelerin yanı sıra Birliğe üye olmayan diğer ülkelere, Birliği kuran antlaşmalarda yer alan temel hükümler esasında çeşitli mali yardımlar yapmaktadır. Bu çerçevede, 2002 yılına kadar, önce Akdeniz ülkelerine yönelik MEDA Programı, daha sonra Gümrük Birliği kapsamında, ekonomik ve sosyal gelişmeye yönelik mali yardımlarla desteklenen AB-Türkiye mali işbirliği süreci, Aralık 1999'da yapılan ve Türkiye'ye aday ülke statüsü kazandıran Helsinki Zirvesi süreci sonrasında Ocak 2002'de yürürlüğe giren 2500/2001/EC sayılı Türkiye İçin Katılım Öncesi Mali Yardıma Dair Çerçeve Tüzük'ün (Tek Çerçeve Tüzük) oluşturduğu hukuki çerçevede günümüze kadar sürmüştür[2].

AB mali yardımları, Birlik müktesebatına ve uygulamalarına uyum sağlanması amacıyla AB tarafından hazırlanan Katılım Ortaklığı Belgesi (KOB) dikkate alınarak, Türkiye tarafından hazırlanan Ulusal Program'daki (UP) önceliklere göre planlanmaktadır.

2002 yılından itibaren uygulanan Katılım Öncesi Mali Yardım Programı kapsamında, AB'den Türkiye'ye aktarılan mali yardım fonlarının kullanımı ve

yönetimine yönelik Merkezi Olmayan Uygulama Sistemi Temmuz 2001’de, 2001/41 sayılı Başbakanlık Genelgesi ile kurulmuş ve AB tarafından 8 Ekim 2003 tarihinde akredite edilmiştir. Söz konusu Sistem, diğer aday ülkelerde olduğu gibi Türkiye’de de AB fonlarının sağlam mali yönetimine imkân sağlamak ve uygun yasal ve idari çerçeveyi oluşturmak üzere oluşturulmuştur.

Bu arada AB’nin dış mali yardım mekanizması, 2007–2013 yıllarını kapsayan yedi yıllık bir dönem için yeniden tanımlanmıştır. Katılım Öncesi Yardım Aracı (Instrument for Pre-Accession Assistance - IPA) olarak tanımlanan bu yeni uygulamayla, AB aday ve potansiyel aday ülkelere yönelik mali yardım mekanizmasını tek bir hukuki çerçevede bir araya getirmiştir. Böylelikle IPA uygulaması, 2007 yılından itibaren Türkiye açısından Katılım Öncesi Mali Yardım Programı’nın yerini almış olmaktadır. Bu anlamda Merkezi Olmayan Uygulama Sistemi de IPA mali yardım uygulamasına paralel olarak yeniden şekillendirilecektir[2].

Bu yeni belge, Avrupa Komisyonu’nun, AB genişletme sürecinde üye ülkelerde daha önce edindiği deneyim ışığında hazırlanmıştır. Buradaki yenilik, yapısal fonlara ilişkin aynı prensiplere dayalı olarak yönetilen çevre, ulaştırma, bölgesel rekabet gücü, insan kaynaklarının geliştirilmesi ve kırsal kalkınmada da katılım-öncesi mali desteğin sağlanmasıdır.

2007 Avrupa Komisyonu bütçe taslağı, IPA’nın ilk dört yılında (2007–2010) Türkiye’nin 2,0995 milyar Euro almasını öngörmektedir (Çizelge 2.3.). Bölgesel Kalkınma bileşeni, ulaştırma altyapısı, çevre ve bölgesel rekabet gücü alanındaki faaliyetleri destekleyecektir.

Çizelge 2.3. 2007 Avrupa Komisyonu bütçe taslağı

Bileşen	2007	2008	2009	2010	Toplam
I. Kurumsal Gelişme	252,2	250,2	233,2	211,3	946,9
II. Sınır-aşırı işbirliği	6,6	8,8	9,4	9,6	34,4
III. Bölgesel Kalkınma	167,5	173,8	182,7	238,1	762,1
IV. İnsan Kaynakları Geliştirme	50,2	52,9	55,6	63,4	222,1
V. Kırsal Kalkınma	20,7	53,0	85,5	131,3	290,5
TOPLAM	497,2	538,7	566,4	653,7	2099,5

Bölgesel Kalkınma bileşeni kapsamında, Bölgesel Rekabet Gücü, Çevre ve Ulaştırma olmak üzere üç faaliyet programı yer almaktadır. Bölgesel Kalkınma Fonunun yaklaşık üçte birinin Ulaştırma Projeleri Programına ayrılması beklenmektedir. AB fonlarını alacak kamu kuruluşları, ulaştırma altyapısı sektöründe kamu politikalarını belirleyen ve uygulayan kuruluşlardır. Bu nedenle Türkiye’de ulaştırma altyapısı için, gerekli olarak tanımlanan ve finansmana uygun projeler, kamu sektörü tarafından gerçekleştirilmelidir.

3. KATILIM ÖNCESİ MALİ YARDIM ARACI, IPA

AB Komisyonu, 2007–2013 mali perspektif döneminde AB’nin dış yardım politikasının etkinliğini artırmak amacıyla yeni ve tek bir Katılım Öncesi Mali Yardım Aracı (Instrument for Pre-Accession, IPA) geliştirmeyi öngörmüştür. Bu amaçla Komisyon, AB Konseyi’ne bir Tüzük teklifi sunmuştur. 1085/2006 sayılı Katılım Öncesi Yardım Aracı’nı düzenleyen Tüzük (IPA Tüzüğü), 17 Temmuz 2006 tarihinde AB Konseyi tarafından kabul edilmiştir. IPA kapsamında, aday ve potansiyel aday ülkelere, 2007–2013 döneminde 11 468 milyar Euro mali yardım sağlanacaktır[3].

IPA, AB mali yardımlarının programlama ve dağıtım sürecinin etkinliğini artırmak amacıyla tasarlanmıştır. IPA, daha önce uygulanan mali yardım programlarında olduğu gibi, üyelik perspektifi çerçevesinde, aday ve potansiyel aday ülkelerin AB standartlarına, politikalarına ve müktesebatına uyum çabalarına destek olacaktır. IPA uygulaması, aday ve potansiyel aday ülkelerin özellikle aşağıda belirtilen alanlardaki çabalarına destek vermek amacını taşımaktadır;

- Demokratik kuruluşları güçlendirme ve hukukun üstünlüğü ilkesinin uygulanması,
- İnsan hakları ile temel hak ve hürriyetlerin korunması ve azınlık haklarına saygı,
- Kamu yönetimi reformu
- Ekonomik reformların yürütülmesi
- Cinsiyet eşitliğinin geliştirilmesi ve ayrımcılığın önlenmesi
- Sivil toplumun desteklenmesi
- Bölgesel ve sınır ötesi işbirliği, barış ve yeniden yapılanmanın ilerletilmesi
- Kurumsal yapılanma
- Sürdürülebilir kalkınmayı sağlama
- Yoksulluğun azaltılmasına katkıda bulunma

Ayrıca, aday ülkelerin AB müktesebatına tam uyumunun sağlanması (kabul ve uygulama) ve özellikle Birliğin ortak tarım ve uyum politikası uygulamalarına ve yönetimine hazır hale getirilmesi, IPA'nın aday ülkelere özgü amaçlarındandır.

IPA Tüzüğünde, mali yardımlardan yararlanabilecek ülkeler iki gruba ayrılmıştır:

- a) Avrupa Birliği'ne aday ülkeler
- b) Avrupa Birliği'ne potansiyel aday ülkeler

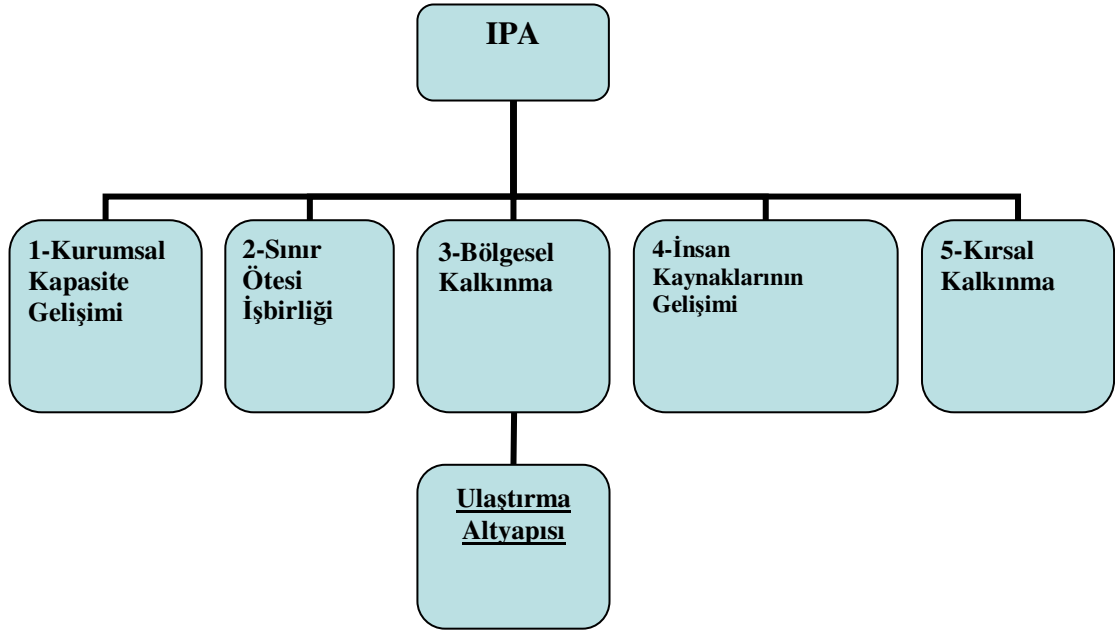
Aday ülkeler, IPA Tüzüğü'nün (1) sayılı ekinde belirtilmiştir. Hırvatistan, Türkiye ve Makedonya bu grupta yer almaktadır. Potansiyel aday ülkeler ise, IPA Tüzüğü'nün (2) sayılı ekinde yer almaktadır. Arnavutluk, Bosna Hersek, Karadağ ve Sırbistan ile Kosova potansiyel aday ülkeler grubunda yer almaktadır.

IPA'nın amaçlarından biri de, potansiyel aday ülkelerin söz konusu kurumsal ve yasal kapasitelerini artırmak ve belli bir süre sonunda merkezi uygulamadan, merkezi olmayan uygulama sistemine geçmektir. Merkezi olmayan uygulama sisteminde, AB mali yardımları yararlanıcı ülkede kurulan ve AB tarafından akredite edilen yönetim ve kontrol sistemleri aracılığıyla kullanılmaktadır.

3.1. IPA Bileşenleri:

IPA kapsamında yapılacak mali yardımlar beş ana başlık altında toplanmıştır. IPA bileşenleri olarak adlandırılan bu başlıklar şunlardır:

- 1) Kurumsal Kapasite Gelişimi
- 2) Sınır Ötesi İşbirliği
- 3) Bölgesel Kalkınma
- 4) İnsan Kaynaklarının Gelişimi
- 5) Kırsal Kalkınma



Şekil 3.1. IPA bileşenleri

(1) ve (2) numaralı IPA bileşenleri altında sağlanan mali yardımlardan, aday ve potansiyel aday ülkeler ayrım yapılmaksızın faydalanabilirken; (3), (4) ve (5) numaralı bileşenlerden sadece aday ülkelerin yardım alması mümkündür. Bir başka ifadeyle, potansiyel aday ülkeler, sadece “Kurumsal Kapasite Gelişimi” ile “Sınır Ötesi İşbirliği” bileşenleri altındaki mali yardımlardan yararlanabilirler.

3.1.1. Kurumsal Kapasite Gelişimi

Kurumsal Kapasite Gelişimi bileşeni, IPA uygulamasının en önemli bileşenidir. Bu bileşenin faydalanıcıları hem aday hem de potansiyel aday ülkelerdir. Müktesebat uyumu, kamu yönetimi reformu, adalet ve içişleri reformu, sivil toplumun gelişimi ve temel haklar, çevre politikası, eğitim ve sağlık sistemi reformu ve mali kontrol gibi konular bu bileşen kapsamında ele alınmaktadır. Bunun yanı sıra, kurumsal yapılanma ve idari kapasitenin güçlendirilmesi ile Bölgesel Kalkınma ve Kırsal Kalkınma bileşenleri kapsamında bulunmayan yatırımların finansmanı da bu bileşen altında gerçekleştirilir. Kurumsal Kapasite Gelişimi bileşeni altındaki mali yardımlar, aday ve potansiyel aday ülkelerin Topluluk program ve ajanslarına katılımını

desteklemek amacıyla da kullanılmakta ve bölgesel ve yatay programlara bu bileşenden destek sağlanmaktadır.

3.1.2. Sınır Ötesi İşbirliği

Sınır Ötesi İşbirliği bileşeni, aday ve potansiyel aday ülkelerin birlikte yararlanabileceği bir bileşendir. Bu bileşen, aday ve potansiyel aday ülkelerin birbirleri arasında veya ikili işbirliği şeklinde ya da bu ülkelerin AB üyesi ülkelerle bölgesel veya uluslararası sınır ötesi işbirliğini desteklemektedir. Bu şekildeki işbirliği, ilgili tüm ülkelerin karşılıklı çıkarları çerçevesinde iyi komşuluk ilişkilerini ilerletmek, istikrar, güvenlik ve refahı büyütmek ve bu ülkelerin uyumlu, dengeli ve sürdürülebilir kalkınmalarını sağlamak amacını gütmektedir. Sınır bölgelerinde sürdürülebilir ekonomik ve sosyal kalkınmayı geliştirmek, çevre, halk sağlığı, organize suçlara karşı mücadele konularında ortak mücadele yürütmek, etkin sınır güvenliğini sağlamak; yasal ve idari işbirliğini geliştirmek, yerel düzeyde insan insana tipi faaliyetleri geliştirmek, Sınır Ötesi İşbirliği bileşeninin desteklediği alanlardır.

3.1.3. Bölgesel Kalkınma

Bölgesel Kalkınma Bileşeninden yalnızca aday ülkeler yararlanabilir. Söz konusu bileşen, aday ülkelerin Topluluk uyum politikalarının uygulanması ve idaresine yönelik hazırlıklarına, özellikle de Avrupa Bölgesel Kalkınma Fonu ve Uyum Fonu hazırlıklarına yönelik olarak, bu ülkelerin politika geliştirmelerine destek sağlamaktadır. Bölgesel Kalkınma Bileşeninin öncelik alanları şunlardır: ulaştırma altyapısı, çevre altyapısı (özellikle su, atık su ve hava kalitesi konuları), enerji altyapısı (yenilenebilir enerji ve enerji verimliliği konuları), eğitim altyapısı ve sağlık altyapısı.

3.1.4. İnsan Kaynaklarının Gelişimi

İnsan Kaynaklarının Gelişimi bileşeni ile aday ülkeler, politika geliştirme ve Topluluk uyum politikalarının uygulanması ve idaresine yönelik hazırlıklar, özellikle de Avrupa İstihdam Stratejisi çerçevesinde Avrupa Sosyal Fonu'na uyum hazırlıkları konusunda desteklenir. Bu bileşen altında, istihdama erişim (istihdamın artırılması), sosyal içerme (sosyal dışlanmayla mücadele), beşeri sermayeye yatırım (eğitim ve mesleki eğitim yoluyla istihdam kalitesinin artırılması) ve kapasite artırımı gibi alanlardaki faaliyetler desteklenmektedir.

3.1.5. Kırsal Kalkınma

Kırsal Kalkınma bileşeni ile aday ülkeler, politika geliştirme ve Topluluğun ortak tarım politikasının uygulanması ve idaresine yönelik hazırlıklar konusunda desteklenmektedir. Ayrıca bu bileşen ile kırsal alanların ve tarım sektörünün sürdürülebilir uyumuna ve aday ülkelerin Ortak Tarım Politikası ve ilgili diğer müktesebatın uygulanmasına yönelik hazırlıklarına katkıda bulunmak amaçlanmaktadır. Bu bileşen altında; tarımsal işletmelere destek, tarım ürünlerinin işlenmesi ve pazarlanması, kırsal ekonomik faaliyetlerin çeşitlendirilmesi ve üretici birliklerine teknik destek gibi faaliyetler değerlendirilmektedir.

3.2. IPA Kurumsal Yapılanması

IPA kapsamındaki mali yardımlardan faydalanabilmek için, yararlanıcı ülkenin gerekli idari yapıları oluşturması zorunludur. Bu idari yapıların ne olduğu ve bunların fonksiyonları, IPA Uygulama Tüzüğünde açıklanmaktadır. IPA mali yardımlarını, merkezi olmayan uygulama sistemi vasıtasıyla kullanan bir aday ülkenin IPA Uygulama Tüzüğünde belirtilen idari birim ve otoriteleri kurması gerekir. Yararlanıcı ülke, bu birim ve otoriteler arasında uygun görevler ayrımını sağlar. Bu birim ve otoriteler kurulup işlemeye başladıktan sonra AB Komisyonu, yardım fonları üzerindeki yönetim yetkisini yararlanıcı ülkeye verir. Söz konusu idarî birim ve otoritelerin görev ve fonksiyonları aşağıda özetlenmiştir:

Ulusal IPA Koordinatörü (National IPA Coordinator / NIPAC)

Yararlanıcı ülke tarafından, kamudaki yüksek düzeyli memurlar arasından atanır. IPA kapsamında, AB Komisyonu ile yürütülen ilişkilerin genel sorumluluğunu üstlenir ve mali yardımların koordinasyonunu sağlar. IPA Uygulama Tüzüğü kapsamındaki programların koordinasyonu ve uyumundan sorumludur. Yıllık IPA uygulama raporunu hazırlar ve AB Komisyonuna sunar[4].

Ulusal Yetkilendirme Görevlisi (National Authorising Officer / NAO)

Ulusal Yetkilendirme Görevlisi, yararlanıcı ülke tarafından tayin edilen, yüksek düzeyli bir kamu görevlisidir. Ulusal Fonun başkanı olarak AB fonlarının mali yönetiminin genel sorumluluğunu üstlenir. İşlemlerin yasallığından ve düzenliliğinden sorumludur. IPA kapsamındaki mali yönetim ve kontrol sistemlerinin etkili işlemesi, Ulusal Yetkilendirme Görevlisinin sorumluluğu altındadır. Ulusal Yetkilendirme Görevlisi:

- Yardım fonlarının uygulama birimlerine ve/veya nihai kullanıcılara transferinin genel sorumluluğunu taşır.
- Eş-financemanla ilgili unsurların varlığını ve doğruluğunu onaylar.
- Her türlü usulsüzlüğün süratle tanımlanmasını ve iletilmesini sağlar.
- Uygulama birimlerinin akreditasyonundan, izlenmesinden ve akreditasyonun askıya alınması veya geri alınmasından sorumludur.
- IPA kapsamında verilen mali yardımlara ilişkin yönetim sistemlerinin varlığını ve etkili işlemlerini sağlar.
- Yararlanıcı ülke ile AB Komisyonu arasındaki mali nitelikli bilgi alışverişinde temas noktasıdır.
- IPA fonların yönetimiyle ilgili iç kontrol sisteminin etkin ve etkili işlemlerini sağlar.
- Yönetim ve kontrol sistemleri hakkında rapor hazırlar.
- Denetim otoritesinin denetim raporlarındaki bulgularının sonuçlarını takip eder.

Ulusal Fon (National Fund / NF)

Ulusal Fon, yararlanıcı ülkede, merkezi yönetim bütçeleme sürecinde yetkili olan bir bakanlık bünyesinde kurulan birimdir. Merkezi hazine olarak görev yapar ve Ulusal Yetkilendirme Görevlisinin sorumluluğu altında, IPA kapsamındaki yardımların mali yönetimini yürütür. Banka hesaplarının organizasyonu, AB Komisyonundan fonların talep edilmesi, Komisyondan alınan fonların uygulama birimlerine veya nihai kullanıcılara transferi ve Komisyona mali rapor verme sorumluluğu, Ulusal Fon'a aittir.

Uygulama Birimleri (Operating Structures / OS)

IPA Uygulama Tüzüğüne göre, her IPA bileşeni altındaki yardımın yönetimine ve uygulanmasına yönelik bir Uygulama Birimi bulunmalıdır. Uygulama Birimi, yararlanıcı ülkenin kamu idaresi bünyesinde tek bir kurum olabileceği gibi, birkaç kurumun bir araya gelmesinden de oluşabilir. Uygulama Birimi, ilgili bileşen operasyon programının sağlam mali yönetim ilkelerine uygun bir şekilde yönetiminden ve uygulanmasından sorumludur.

Uygulama birimi:

- Yıllık veya çok-yıllık program hazırlarlar.
- Programı izler, Sektörel İzleme Komitesinin çalışmalarına rehberlik ve liderlik yapar.
- Sektörel yıllık raporunu ve nihai uygulama raporlarını hazırlar. Bu raporları AB Komisyonuna, Ulusal IPA Koordinatörüne ve Ulusal Yetkilendirme Görevlisine gönderir.
- Uygulama Birimini oluşturan farklı kurumların iç denetimini sağlar.
- Harcamalarla ilgili tüm süreçlere ve onaylara ilişkin bilgilerin, Ulusal Yetkilendirme Görevlisine ve Ulusal Fona iletilmesini sağlar.
- Usulsüzlüklerin raporlanmasını sağlar.

- İhale, sözleşme ve ödeme süreçlerini düzenler.

Denetim Otoritesi (Audit Authority)

Yararlanıcı ülke tarafından, diğer tüm yönetim ve kontrol sistemlerindeki aktörlerden fonksiyonel olarak bağımsız bir Denetim Otoritesi oluşturulur. Denetim Otoritesi, yönetim ve kontrol sistemlerinin etkili ve sağlam işlemlerini sağlamaktan sorumludur. Denetim Otoritesi, her yıl yıllık denetim çalışma planı hazırlar ve uygular. Yıllık çalışma planı, ilgili olduğu yıl başlamadan Ulusal Yetkilendirme Görevlisine ve AB Komisyonuna sunulur. Denetim, faaliyet ve işlem örneklerinin denetimi ve prosedürlerin incelenmesini içerir. Ayrıca, yıllık denetim planı, yönetim ve kontrol sistemlerinin etkili işlemesi ve Komisyona sunulan muhasebe bilgilerinin güvenilirliğinin doğrulanmasına yönelik denetimleri de kapsar. Denetim Otoritesi, denetim faaliyetleri sonucunda, yıllık denetim faaliyet raporu hazırlayarak, AB Komisyonuna, Ulusal Yetkilendirme Görevlisine ve Yetkili Akreditasyon Görevlisine iletir. Denetim Otoritesi, faaliyetlerini, uluslararası kabul edilmiş denetim standartlarına uygun olarak yürütür[4].

IPA İzleme Komitesi

Merkezi Olmayan Uygulama Sistemine sahip yararlanıcı ülkeler, ilk finansman anlaşmasının yürürlüğe girmesinden itibaren altı ay içinde, bir IPA İzleme Komitesi oluşturur. Komite, IPA bileşenlerinin uygulanmasında uyumu ve koordinasyonunu sağlar. IPA İzleme Komitesi, genel olarak bütün program ve faaliyetlerin uygulanmasında etkinliğin, kalitenin ve uyumun sağlanmasına ve çok yıllık indikatif planlama belgelerinde ve finansman anlaşmalarında yer alan hedeflere ulaşılmasına odaklanır. IPA İzleme Komitesi, AB Komisyonuna, Ulusal IPA Koordinatörüne ve Ulusal Yetkilendirme Görevlisine, farklı bileşenler altında uygulanan program ve faaliyetler arasında uyum ve koordinasyonu sağlamaya yönelik tedbir önerilerinde bulunabilir. Ayrıca Komite, ilgili Sektörel İzleme Komitesi veya komitelerine, program hedeflerinin başarılmasına ve ilgili IPA bileşeni veya programı altında sağlanan yardımların etkinliğinin artırılmasına yönelik, düzeltici önlem ve kararların

alınması için önerilerde bulunabilir. IPA İzleme Komitesi; AB Komisyonu temsilcileri, Ulusal IPA Koordinatörü, Ulusal Yetkilendirme Görevlisi, Uygulama Birimlerinin temsilcileri ve Sektörel Koordinatörden oluşur. AB Komisyonu temsilcisi ve Ulusal IPA Koordinatörü, Komite toplantılarına eş başkanlık yapar. Komite yılda en az bir kez toplanır.

Sektörel İzleme Komiteleri

IPA bileşenleri altında kurulan Sektörel İzleme Komiteleri, IPA İzleme Komitesine yardım eder. Gerekğinde sivil toplum temsilcileri de Sektörel İzleme Komitelerine dahil edilebilir. Her bir Sektörel İzleme Komitesi, ilgili olduğu program ve faaliyetlerin uygulanmasının etkinliği ve kalitesine; her bir bileşen için öngörülen özel hükümlere ve ilişkili sektörel ve/veya finansman anlaşmasına göre yapılandırılır. Sektörel İzleme Komitesi, AB Komisyonuna, Ulusal IPA Koordinatörüne ve Ulusal Yetkilendirme Görevlisine, program hedeflerinin başarılmasını ve yardımların etkinliğinin artırılmasını sağlamaya yönelik, düzeltici önlem ve kararlar için önerilerde bulunabilir. Sektörel İzleme Komiteleri, IPA İzleme Komitesine rapor verir. Programların uygulanmasında kaydedilen ilerlemeler ve Denetim Otoritesi, Ulusal Yetkilendirme Görevlisi veya Yetkili Akreditasyon Görevlisi tarafından ifade edilen, yönetim ve kontrol sistemlerinin işleyişine ilişkin değerlendirmeler hakkında IPA İzleme Komitesine bilgi verir.

3.3. Türkiye’de Öngörülen IPA Yapılanması

Türkiye için muhtemel IPA yapılanması uzun süre belirsizliğini korumuş, ancak, “Bölgesel Kalkınma ve Yapısal Araçların Koordinasyonu” başlıklı 22’nci faslın ayrıntılı tarama sürecinde, kısmen netlik kazanmıştır. Türkiye’de, AB mali yardımlarını kullanmak üzere, 2001 yılında Merkezi Olmayan Uygulama Sistemi kurulmuştur. Bu Sistem 2006 yılına kadar başarılı bir şekilde çalışmış ve yardım fonlarının kullanımına yönelik idari kapasite oluşmuştur. Bu nedenle mevcut sistemin, IPA uygulama sistemine dönüştürülmesi aşamasında, Türkiye avantajlı bir konumdadır. Nitekim öngörülen IPA yapılanması, mevcut Merkezi Olmayan

Uygulama Sistemi üzerine kurulmaktadır. IPA kapsamındaki AB mali yardımlarını kullanmak üzere, Türkiye’de oluşturulacak sistemin muhtemel aktörleri aşağıda açıklanmaktadır:

Ulusal Mali Yardım Koordinatörü

Ulusal Mali Yardım Koordinatörü, AB ile mali işbirliğinin koordinasyonundan, AB programlarının izlenmesi ve değerlendirilmesinden sorumludur. AB mali yardımlarının kullanımı ile genel katılım süreci arasında ilişki kurulmasını sağlar. Ulusal Yardım Koordinatörü aynı anda Ulusal Yetkilendirme Görevlisi veya bir Program Yetkilendirme Görevlisi olamaz.

2001/41 sayılı Genelge’yle bu görev, AB ile ilişkilerden sorumlu Devlet Bakanı ve Başbakan Yardımcısı’na verilmiş olmasına karşın, yukarıda sözü edilen ve Mutabakat Zaptlarında değişiklik yapan 1 No’lu Ek ile bu görev Avrupa Birliği Genel Sekreteri’ne verilmiştir. Dolayısıyla koordinatörlük görevini günümüzde AB Genel Sekreteri yürütmektedir.

Ulusal Mali Yardım Koordinatörü’nün görevleri şunlardır:

- Topluluk mali yardımının katılım süreci ile ilişkilendirilmesi ve fonların sadece bu amaç için kullanılması için gerekli koordinasyonu sağlamak,
- Mali işbirliği kapsamında değerlendirilecek projelerin KOB ve UOP’deki öncelikler doğrultusunda yönlendirilmesini, seçilmesini, uygulanmasını ve izlenmesini sağlamak,
- Yıllık Finansman Protokollerini, Ulusal Yetkilendirme Görevlisi ve ilgili Bakanlıklar ile bağlantılı olarak hazırlamak ve koordine etmek,
- Programların izlenmesini ve değerlendirilmesini koordine etmek.

Mali İşbirliği Kurulu

Mali İşbirliği Komitesi, AB ile mali işbirliği kapsamında yapılan çalışmalar ve faaliyetler arasında eşgüdümü ve gerekli uyumu sağlamakla görevli komitedir. Dışişleri Bakanlığı, Maliye Bakanlığı, Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı, Hazine Müsteşarlığı ve Avrupa Birliği Genel Sekreterliği temsilcilerinden oluşmaktadır. Komite'ye, Ulusal Yardım Koordinatörü veya görevlendireceği temsilcisi başkanlık eder. Komite'nin sekreteryaya hizmetleri AB Genel Sekreterliği tarafından yürütülmektedir.

Mali İşbirliği Komitesi aşağıdaki görevleri yerine getirir:

- Mali kaynakların kullanımında öncelikleri belirlemek,
- Belirlenecek öncelikler kapsamında yıllık programları hazırlamak,
- Mali kaynakların öncelikler doğrultusunda dağılımını ve dağıtımını gözetmek,
- Mali işbirliği uygulamasını izlemek ve değerlendirmek

Ulusal IPA Koordinatörü

Ulusal IPA Koordinatörü, AB Genel Sekreteridir. AB ile mali işbirliğinin koordinasyonu, projelerin seçimi ve finansman anlaşmalarının imzalanması konularında görev alır. Ulusal IPA Koordinatörünün sekreteryaya hizmetleri, AB Genel Sekreterliği tarafından yürütülür.

Ulusal Yetkilendirme Görevlisi

Ulusal Yetkilendirme Görevlisi, AB mali yardımından yararlanan ülke tarafından atanacak Bakan veya Müsteşar düzeyinde bir kamu görevlisi olabilir. 2001/41 No'lu Başbakanlık Genelgesi'nde Ulusal Fon başkanı ve yöneticisi, Ekonomiden Sorumlu Devlet Bakanı olarak belirlenmiştir. Ancak yukarıda sözü edilen 1 No'lu Ek ile bu görev Hazine Müsteşarı'na verilmiştir. Dolayısıyla Ulusal Fon'a başkanlık eden

Hazine Müsteşarı, Ulusal Yetkilendirme Görevlisi olarak AB fonlarının sağlam şekilde mali yönetiminin genel sorumluluğunu taşımaktadır. Ulusal Yetkilendirme Görevlisi, aynı anda Ulusal Yardım Koordinatörü veya bir Program Yetkilendirme Görevlisi olamaz.

Ulusal Yetkilendirme Görevlisi aşağıdaki görevleri yerine getirir:

- AB Komisyonu'ndan mali kaynakların transferini talep etmek ve fonları yönetmek,
- Komisyon ve ilgili Türk yetkililerince seçilen ve onaylanan ve Merkezi Finans ve İhale Birimi veya her bir uygulama birimi ile finansman anlaşmaları imzalamak,
- Finansman Anlaşmalarında geçen ulusal ve diğer mali kaynakların akışını sağlamak,
- Mali yardımlar için AB tarafından kabul edilmiş bir mali raporlama sistemi oluşturmak,
- Finansman Anlaşmasında belirtilen usule uygun olarak mali kaynakları Merkezi Finans ve İhale Birimi'ne veya uygulama birimlerine transfer etmek,
- Ulusal Yardım Koordinatörü'ne danışıp, Merkezi Finans ve İhale Birimi veya her bir uygulama birimi içindeki Program Yetkilendirme Görevlisi'ni atamak,
- AB fonları ile ilgili raporlama sisteminin düzenli olarak güncelleştirilmesini ve Merkezi Finans ve İhale Birimi veya uygulama birimleri tarafından raporlama usullerine uyulmasını sağlamak,
- Ortak İzleme Komitesi'ne katılmak,
- Program sonunda Merkezi Finans ve İhale Birimi veya uygulama birimleri tarafından kullanılmayan fonları geri almak.

Ulusal Yetkilendirme Görevlisi, şüphe duyulan ve/veya gerçekleşen her türlü yolsuzluk, düzensizlik ve kuraldışı ile yapılan denetlemelerde elde edilen bulguları AB Komisyonu'na rapor etmekle yükümlüdür. Ulusal Fon ve Ulusal Yetkilendirme Görevlisi, fon transferlerinin düzgün olarak yapılması ve doğru bilgilere dayandırılması hususlarında AB Komisyonu'na karşı nihai sorumlu durumundadırlar.

Ulusal Fon

2001/41 sayılı Genelge’de AB’nden sağlanan mali yardımların Hazine Müsteşarlığı bünyesinde açılacak ve yönetilecek olan Ulusal Fon’da toplanacağı belirtilmiştir. Nitekim Ulusal Fon’un Kurulmasına İlişkin Mutabakat Zaptı’nda da Ulusal Fon; Hazine Müsteşarlığı içinde yer alan ve Topluluk fonlarının faydalanan ülkeye aktarıldığı merkezi hazine birimi olarak tanımlanmıştır. Ulusal Fon’un kuruluş, görev ve yetkileri anılan Zapt ile belirlenmiş durumdadır. Öte yandan, “Ulusal Fon’un Kurulmasına İlişkin Mutabakat Zaptı’nın Eki” de 2004/7464 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile onaylanmıştır[4].

Merkezi Finans ve İhale Birimi veya uygulama birimleri, ilgili finansman anlaşmasında belirlenmiş olan ihtiyaçları doğrultusunda fon transferi taleplerini Ulusal Fon’a bildirirler. Ulusal Yetkilendirme Görevlisi’nin sorumluluğu altında faaliyet gösteren Ulusal Fon’a iletilen bu taleplere ve destekleyici belgelerine dayanılarak yapılan inceleme sonucunda uygun bulunması halinde fonlar serbest bırakılmaktadır.

Ulusal Fon, AB tarafından finanse edilen her program, alt program, proje ve alt projenin uygulanmasına yönelik yapılan tüm fon transferlerinin hesaplarını tutar.

Merkezi Finans ve İhale Birimi

AB ile Türkiye arasındaki mali işbirliği kapsamındaki projelerin AB kural, düzenleme ve usullerine uygun olarak ihaleleri, ödemeleri, muhasebe ve raporlama işlemlerini yerine getirecek olan birimdir. Merkezi Finans ve İhale Birimi’nin Kurulmasına İlişkin Mutabakat Zaptı’nda Birim’in kuruluş esasları ve görevleri belirlenmiştir. Zapt’ta Merkezi Finans ve İhale Birimi; ulusal idare içinde, kurumsal yapılanma projeleri ve özel olarak sağlanmışsa diğer projeler için, ihaleye çıkma, sözleşme yapma ve ödemelerle görevlendirilmiş Merkezi Olmayan Uygulama Sistemi uygulama birimi olarak tanımlanmıştır.

Birimin görevleri, proje kapsamında ihale açılması, ihalelerin sonuçlandırılması ve AB fonlarının proje bazında uygulayıcı kuruluşa aktarılmasını kapsayan ‘Proje Uygulaması’ dönemindeki tüm işlemleri kapsamaktadır.

Birim, Program Yetkilendirme Görevlisi’nin sorumluluğunda Hazine Müsteşarlığı’na bağlı olarak faaliyet göstermektedir ve kararlarında bağımsızdır. Program Yetkilendirme Görevlisi; Ulusal Yardım Koordinatörü’nün görüşü alınarak Ulusal Yetkilendirme Görevlisi tarafından atanan bir kamu görevlisidir ve Merkezi Finans ve İhale Birimi veya uygulama biriminin faaliyetlerinden ve yürütülecek projelerin etkin mali yönetiminden sorumludur.

Birim, Türkiye’de AB tarafından finanse edilen programlar çerçevesinde gerçekleşen mal, hizmet, iş ve hibelere ilişkin ihalelerin genel bütçeleme, ihaleye çıkma, sözleşme imzalama, ödeme yapma, muhasebe ve mali raporlaması faaliyetlerinde tek sorumlu durumundadır.

Merkezi Finans ve İhale Birimi’nin Kurulmasına İlişkin Mutabakat Zaptı’nın 3. maddesinde Birim’in görevleri; ihaleye çıkılması, sözleşme yapılması, muhasebe, ödemeler, raporlama, fon talepleri ve hesapların idaresi, eğitim ve danışmanlık ve denetim olmak üzere sekiz başlık altında toplanmış ve bu görevlerin tanımları yapılmıştır.

Öte yandan Merkezi Finans ve İhale Birimi’nin Hazine Müsteşarlığı ile idari ilişkisini, istihdam ve bütçe esaslarını düzenleyen 5671 sayılı Kanun, 7 Haziran 2007 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Program Yetkilendirme Görevlisi

Merkezi Olmayan Uygulama Sistemi’nin bir diğer aktörü olan Program Yetkilendirme Görevlisi, Ulusal Fon ve Merkezi Finans ve İhale Birimi’nin kurulmasına ilişkin mutabakat zabıtları ile düzenlenmiştir.

Program Yetkilendirme Görevlisi; Ulusal Yetkilendirme Görevlisi tarafından tayin edilen Merkezi Finans ve İhale Birimi'nin veya bir uygulama biriminin yöneticisidir. Söz konusu uygulama birimleri, faaliyetlerini Program Yetkilendirme Görevlisi'nin sorumluluğu altında yürütürler.

Program Yetkilendirme Görevlisi, AB tarafından finanse edilen programların yürütülmesinden ve bütün projelerin mali yönetim kurallarına uygun olarak yerine getirilmesinden sorumludur. Ayrıca Program Yetkilendirme Görevlisi, bütün projeler için gerçekleştirilecek hizmet, tedarik ve iş ihalelerinin mali ve idari sorumluluğunu taşımaktadır.

Program Yetkilendirme Görevlisi, her türlü belge imzalama yetkisini ve ihaleye çıkılması, sözleşme yapılması, muhasebe, ödemeler, raporlama, fon talepleri ve hesapların idaresi, eğitim ve danışmanlık ve denetim faaliyetlerine ilişkin sorumluluklarının bir kısmını devredebilir.

Kıdemli Program Görevlisi

Başbakanlık Genelgesi'nde yer almayıp, mutabakat zabıtlarında düzenlenen bir diğer aktör Kıdemli Program Görevlisi'dir. Kıdemli Program Görevlisi, Merkezi Finans ve İhale Birimi'nin projelerin idari ve mali uygulamalarından sorumlu olduğu durumlarda bu projelerin teknik uygulamasından sorumlu olan ilgili Bakanlık veya idarenin bir görevlisidir.

Kıdemli Program Görevlisi, projelerin teknik düzeyde iyi ve zamanında uygulanmasını sağlamakla görevlidir. Taahhüt ve ödeme belgelerini onaylama yetkisi bulunmaktadır. Sorumluluk ve yetkilerinin bir kısmını, ilgili idare bünyesinde devredebilir.

Kıdemli Program Görevlisi'nin görev ve sorumlulukları şunlardır:

- AB tarafından finanse edilen projeleri teknik açıdan yürütmek ve izlemek,
- Planlama, ilgili yerlere rapor sunma ve teknik konularda Komisyon ile temasları yürütmek,
- Merkezi Finans ve İhale Birimi'nin faaliyetleri için gerekli mali belgelerin ve raporların hazırlanmasına ilişkin verileri sunmak,
- Görev tanımlarını hazırlamak,
- Merkezi Finans ve İhale Birimi'ne ihaleye çıkılması için talepte bulunmak,
- Merkezi Finans ve İhale Birimi'ne sözleşmelerin müzakere ve imzası için talepte bulunmak,
- Merkezi Finans ve İhale Birimi'ne sözleşmelerin müzakeresi için destek sağlamak,
- Fatura karşılığı ödemeleri onaylamak

Denetim Otoritesi

Yararlanıcı ülke tarafından, diğer tüm yönetim ve kontrol sistemlerindeki aktörlerden fonksiyonel olarak bağımsız bir Denetim Otoritesi oluşturulur. Denetim Otoritesi, yönetim ve kontrol sistemlerinin etkili ve sağlam işlemlerini sağlamaktan sorumludur.

Denetim Otoritesi, her yıl yıllık denetim çalışma planı hazırlar ve uygular. Yıllık çalışma planı, ilgili olduğu yıl başlamadan Ulusal Yetkilendirme Görevlisi'ne ve AB Komisyonu'na sunulur. Ayrıca, yıllık denetim planı, yönetim ve kontrol sistemlerinin etkili işlemesi ve AB Komisyonu'na sunulan muhasebe bilgilerinin güvenilirliğinin doğrulanmasına yönelik denetimleri de kapsar.

Denetim Otoritesi, denetim faaliyetleri sonucunda, yıllık denetim faaliyet raporu hazırlayarak, AB Komisyonu'na, Ulusal Yetkilendirme Görevlisi'ne ve Yetkili Akreditasyon Görevlisi'ne iletir. Denetim Otoritesi, faaliyetlerini, uluslararası kabul edilmiş denetim standartlarına uygun olarak yürütür.

Çizelge 3.1. Türkiye’de Mevcut Merkezi Olmayan Uygulama Sistemi’nin Aktörleri ve Görevleri.

Aktör	Türkiye’de Görevi Yürüten	Görev
Ulusal Yardım Koordinatörü	Avrupa Birliği Genel Sekreterliği Genel Sekreteri	Programlama
Ulusal Yetkilendirme Görevlisi	Hazine Müsteşarı	AB fonlarının mali yönetimi, Ulusal Fon Başkanlığı
Merkezi Finans ve İhale Birimi	Hazine Müsteşarlığına Bağlı	İhaleye çıkma, sözleşme yapma, muhasebe, ödeme, raporlama
Program Yetkilendirme Görevlisi	Merkezi Finans ve İhale Birimi veya uygulama birimi sorumlusu	Projelere ilişkin hizmet, tedarik ve iş ihalelerinin idari ve mali sorumluluğu
Ulusal Fon	AB fonlarının aktarıldığı merkezi hazine birimi, Hazine Müsteşarlığına bağlı	Tahsis edilen fonların yönetimi
Mali İşbirliği Komitesi	ÜYELER: Dışişleri Bakanlığı, Maliye Bakanlığı, Devlet Plan-lama Teşkilatı Müsteşarlığı, Hazine Müsteşarlığı, Avrupa Birliği Genel Sekreterliği	Mali işbirliği kapsamındaki çalışmaların eşgüdümü ve uyumu sağlama
Ortak İzleme Komitesi	ÜYELER: Ulusal Yardım Koordinatörü, Ulusal Yetkilendirme Görevlisi, Mali İşbirliği Komitesi, AB Komisyonu Temsilcileri	Mali işbirliği kapsamındaki programların gözden geçirilmesi ve bunların değerlendirilmesi
Kıdemli Program Görev-lisi	İlgili Bakanlık veya İdare tarafından belirlenecek görevli	Projelerin teknik uygulanma-sından sorumlu

3.4. Program Sorumlusu Kuruluşlar

IPA Uygulama Tüzüğü’ne göre, her IPA bileşeni altındaki yardımın yönetimine ve uygulanmasına yönelik bir Program Sorumlusu bulunmalıdır.

Program Sorumlusu, yararlanıcı ülkenin kamu idaresi bünyesinde tek bir kurum olabileceği gibi, birkaç kurumun bir araya gelmesinden de oluşabilir. Uygulama Birimi, ilgili bileşen operasyon programının sağlam mali yönetim ilkelerine (etkililik, verimlilik, ekonomiklik) uygun bir şekilde yönetiminden ve uygulanmasından sorumludur.

Program sorumlusu kuruluşlar; Çevre ve Orman Bakanlığı, Ulaştırma Bakanlığı, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı ile Tarım ve Köyişleri Bakanlığı olarak tanımlanmaktadır. Söz konusu bakanlıklar Operasyon Programlarını hazırlamakla görevlidir.

4. IPA UYGULAMA SÜRECİ

IPA kapsamında, aday ve potansiyel aday ülkelere, bileşen bazında sağlanacak mali yardımların kullanımı belli süreçlerin tamamlanmasına bağlıdır. Söz konusu süreçleri dört aşamada değerlendirmek mümkündür.

4.1. Çok Yıllı İndikatif Mali Çerçeve Belgesi (Multi-Annual Indicative Financial Framework / MIFF)

AB Komisyonu her yıl, IPA çerçevesinde gelecek üç yıllık dönemler için verilecek mali yardımların dağılımını gösteren ve uygulama planı niteliğindeki bir Çok Yıllı İndikatif Mali Çerçeve Belgesi hazırlayarak AB Parlamentosu ve Konseyi'ne sunar.

Mali Çerçeve Belgesi, mali yardımların IPA bileşenleri ve ülkeler bazında dağılımı konusunda AB Komisyonu'nun görüşünü yansıtır. Bu Belge, IPA'dan faydalanan ülkeleri ve her bileşen altında yapılacak yardım miktarını indikatif olarak gösterir. Ayrıca bu Belge, genişleme süreci ile bütçe süreci arasındaki bağlantıyı da oluşturur. Mali Çerçeve Belgesi, üç yıllık dönemler için programlanır. Diğer bir ifadeyle, normal şartlar altında Mali Çerçeve Belgesi, genişleme paketinin bir parçası olarak, "N-2" yılının son çeyreğinde "N", "N+1" ve "N+2" yılları için hazırlanır.

2008–2010 yıllarını kapsayan ilk Mali Çerçeve Belgesi AB Komisyonu tarafından hazırlanmıştır. 2006 genişleme paketine dayanılarak oluşturulan bu ilk Mali Çerçeve Belgesi'nde 2007 yılı için belirlenen mali yardım miktarlarına da yer verilmiştir. Bunun nedeni, Mali Çerçeve Belgesi'ne dayanak oluşturan 2007–2013 Mali Çerçeve Anlaşması ve IPA Tüzüğü'nün kabul edilmesinde zamansal olarak yaşanan gecikmedir[4].

4.2. Çok Yıllı İndikatif Planlama Belgesi (Multi-Annual Indicative Planning Document / MIPD)

IPA sürecinin ikinci aşamasını, ilgili yararlanıcı ülke ve AB Komisyonu'nun işbirliği içerisinde Çok Yıllı İndikatif Planlama Belgesi hazırlamaları oluşturmaktadır. Her bir yararlanıcı ülke için bir Çok Yıllı İndikatif Planlama Belgesi hazırlanacaktır.

Çok Yıllı Planlama Belgesi, Mali Çerçeve Belgesi ile bir ülkeye ayrılan mali yardım fonunun, IPA bileşenleri altında gerçekleştirilecek faaliyetler ve temel önceliklere göre dağılımını gösterir.

Bu dokümanlar izleyen üç yılın perspektifini yansıtacak şekilde hazırlanır ve yıllık gözden geçirmelere tabi tutulur. Çok Yıllı Planlama Belgesi, AB Komisyonu tarafından kabul edildikten sonra uygulanabilir hale gelir.

Çok Yıllı Planlama Belgesi; Katılım Ortaklığı Belgesi, Ulusal Program, İlerleme Raporları, Konsey kararları, genişleme paketi ve AB Komisyonu'nun hazırlamış olduğu strateji belgelerinde tanımlanmış olan ihtiyaç, sorun ve önceliklere dayalı olarak hazırlanır.

AB Komisyonu, ülkemize yönelik olarak 2007–2009 dönemine ait IPA bileşenleri bağlamında finanse etmeyi düşündüğü öncelik, hedef ve beklentileri yansıtan ilk Çok Yıllı Planlama Belgesi'ni kabul etmiştir.

4.3. Stratejik Uyum Çerçevesi (Strategic Coherence Framework/SCF)

IPA'nın Bölgesel Kalkınma ve İnsan Kaynaklarının Gelişimi bileşenleri için ise ayrıca, aşağıda görev ve fonksiyonları açıklanan Sektörel Koordinatör ülkemizde Devlet Planlama Teşkilatı tarafından Stratejik Uyum Çerçeve Belgesi'nin hazırlanması gerekmektedir.

Stratejik Uyum Çerçevesi, Bölgesel Kalkınma ve İnsan Kaynaklarının Gelişimi bileşenlerinin programlanmasında bir referans doküman niteliğindedir. Çok Yıllı

Planlama Belgesi esas alınarak hazırlanan bu belge, söz konusu bileşenlerle ilgili temel amaçları ve öncelikleri ve operasyonel programlar için tahsis edilen mali kaynakları içerir. Belge, ilgili bileşenler altındaki programların onaylanması için önkoşuldur.

4.4. Operasyonel Programlar

IPA sürecinin üçüncü aşamasında, her bir IPA bileşeni için ilgili aday ülke otoriteleri tarafından Operasyonel Program hazırlanır ve AB Komisyonu'na sunulur. Operasyonel Programlar, Çok Yıllı Planlama Belgesi'ndeki amaç ve önceliklere ulaşmak için yapılacak faaliyetleri ve uygun önlemleri tanımlar ve gösterir.

Operasyonel Programlar, orta dönem hedeflerin ve ihtiyaçların analizini içerecek ve üç yıllık mali perspektifi ortaya koyacaklardır. Amaçlar, ulaşılmak istenen sonuçlar, müdahale alanları, objektif izleme ve değerlendirme göstergeleri ile büyük projelerin listesi bu belgelerde yer alacaktır.

Bu çerçevede ülkemizde;

- Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, Bölgesel Rekabet edebilirlik Operasyonel Programı'nı,
- Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı, İnsan Kaynaklarının Geliştirilmesi Operasyonel Programı'nı,
- Çevre ve Orman Bakanlığı, Çevre Operasyonel Programı'nı,
- Ulaştırma Bakanlığı, Ulaştırma Operasyonel Programı'nı

hazırlamakla görevlidir.

5. ULAŞTIRMA OPERASYONEL PROGRAMI

Ulaştırma Operasyonel Programı (UOP), Avrupa Topluluğu’nun 2007–2013 dönemi katılım öncesi süreci için 1085/2006 sayılı Tüzük ile yürürlüğe konan Katılım Öncesi Mali Yardım Aracı (Instrument for Pre-Accession Assistance-IPA) altındaki en önemli politika belgelerinden birisidir. UOP, ortaklık ilkesiyle tam uyumlu şekilde bakanlığa bağlı kurumlarla uyum içerisinde ve ilgili paydaşların katkılarıyla hazırlanmıştır. UOP, 2020 yılı perspektifiyle ulaştırma tahminlerini değerlendirerek ve potansiyel darboğazlar ile öncelikli projeleri belirleyerek Türkiye’deki çekirdek ulaşım ağını belirleyen Ulaştırma Altyapı İhtiyacı Değerlendirmesi (TINA) sonuçlarını da kullanmıştır[5].

Bu programın hazırlık sürecinde;

- Bakanlığa bağlı kuruluşlardan bir OP Hazırlama Ekibi oluşturulmuştur,
- OP Hazırlama Ekibinin OP eğitimlerine katılımı temin edilmiştir,
- OP’nin amacı, öncelikleri ve tedbirleri DPT Müsteşarlığı ile işbirliği içinde belirlenmiştir.

Oluşturulan bu ekibin çalışmaları sonunda, ulaştırma sektörünün eksiklikleri ve ihtiyaçları göz önünde bulundurulmak suretiyle ve genel amaçla uyumlu biçimde öncelikler şu şekilde ortaya konmuştur;

1. Öncelik: “Demiryolu altyapısının iyileştirilmesi”
2. Öncelik: “Liman altyapısının iyileştirilmesi”
3. Öncelik: “Teknik Yardım”

5.1. Stratejik Öncelikler:

Türkiye’de yapılan sektörel değerlendirmelerde belirtildiği üzere ulaştırma modları arasındaki dengesizlik sosyal hayat ve ekonomide önemli dezavantajlar

doğurmaktadır. Demiryollarının standartları düşük, yolculuk zamanları uzunken, hava taşımacılığı pahalı ve havaalanlarına ulaşım çok zordur. Bu nedenlerle, karayolu ulaştırması halk tarafından en uygun yol olarak görülmektedir. Bu sebeple, ana akslar üzerinde (Ankara-İstanbul, Ankara-İzmir, Ankara-Sivas gibi), trafik yoğunluğu fazla, güvenlik ise düşük seviyededir. Karayolunun modlar arasındaki hâkimiyeti ve karayolu ağının ulaşılabilirliği kamu yatırımlarının karayoluna yoğunlaşmasına neden olmaktadır.

UOP'nin, ulaştırma sektörünün sektörel değerlendirmelerde belirlenen eksiklikleri göz önünde bulundurularak ortaya konulan genel amacı "Etkin ve dengeli bir ulaşım sistemi kurarken, gelecek TEN-T Ağı üzerinde emniyet ve karşılıklı işletilebilirliği sağlayan ulaşım altyapısının geliştirilmesidir." Bu amaç doğrultusunda, yine ulaştırma sektörünün ihtiyaçlarıyla ve TINA çalışmasının sonuçlarıyla uyumlu olarak iki öncelik altında iki önlem sunulmuştur:

- 1) Mevcut TEN-T ile bağlantı sağlayan veya gelecekteki TEN-T ağları üzerindeki demiryolu hatlarının yapımı ve/veya rehabilitasyonu,
- 2) Gelecekteki TEN-T üzerindeki limanların gerekli çok modlu hinterland bağlantılarıyla birlikte yapımı.

Bu yolla, hem demiryolu ve liman altyapısı için gereken yatırımları gerçekleştirmek ve hızlandırmak hem de seçilmiş önlem ve projelere yoğunlaşarak UOP'nin etkisini pekiştirmek mümkün olacaktır.

Eksik hatlar ve etkin olmayan demiryolu altyapısı nedeniyle, demiryolları daha ekonomik ve çevre dostu olmasına rağmen günümüzde yük taşımacılığı için, karayolu tercih edilir durumdadır. Eksik hatların inşası güçlü ve ortak bir yük taşıma sistemi meydana getirecektir. Kavşak ve transit noktası olarak limanların geliştirilmesi ve inşası da modlar arası dengesizliğin azaltılmasına önemli etkiye bulunacak ve ekonomik anlamda rekabet gücünü artıracaktır. UOP'deki öncelikler, denizyolu ulaştırması altyapısını iyileştirecek, mevcut liman kapasitelerini geliştirecek ve/veya Akdeniz'de, Ege'de ve Karadeniz'de Deniz Otoyolları

bağlamında hinterlant bağlantıları olan yeni merkezlerin gelişimine ve geniş ölçekli limanlara öncülük edecektir.

Tüm bu nedenlerle, güçlü demiryolu altyapısı ve liman kapasitesi modern ve gelişmiş bir Türkiye'nin ve verimli Asya-Avrupa bağlantısının önkoşuludur. Türkiye'nin demiryolu altyapısının TEN-T ağı ve ana koridorlarla bütünleşmesi, Türkiye'nin Avrupa ile artan ticaret hacmi ve Türkiye'nin rekabet gücüne katkı sağlayacak yolcu taşımacılığı için çok önemlidir.

Demiryolu bağlantılı limanların geliştirilmesi ve uygulanması etkin bir Avrupa-Asya ulaştırma ağının yanı sıra düzgün bir ulaştırma altyapısı sistemine ulaşmak için ekonomik ve çevre dostu bir ağ sağlayacaktır. Liman-demiryolu bağlantısı yoluyla, konteyner depolama kapasitesi artacak ve dağıtım kara konteyner terminalleri ve lojistik merkezleriyle kolaylaşacaktır. Bu merkezler, mal taşımalarını kolaylaştıracak, taşımacıları örgütleyerek tarifeleri azaltacak ve Türkiye'nin rekabet gücünü artıracaktır. Bunun da ötesinde, modern ve son teknoloji donanımlı limanlarla, ulaşım fiyatları azalacak, trafik hacmi artacaktır.

Geniş ölçekli limanların yokluğu ve yük trafiğinin küçük ölçekli liman ve iskeleler arasında dağılması sebebiyle denizyolu taşımacılığındaki ölçek ekonomilerinden yararlanamamak Türkiye'nin ulaştırma sektöründeki zayıf noktalardan birisidir. Altyapının gelişmesiyle birlikte trafik hacmindeki artış sektördeki girişimcileri gemilerini yenileme ve filoyu sayı ve tonaj olarak artırma konusunda harekete geçirecektir.

UOP'nin stratejik önceliklerinin 2007–2013 dönemi için temel ulusal politika belgesi olan 9. Kalkınma Planı ile uyumunun göstermesi memnuniyet vericidir. Bu bağlamda, 9. Kalkınma Planı'nda belirtildiği üzere Türkiye'nin 2007–2013 dönemi için stratejik amacı, ülkenin rekabet kapasitesini artıracak etkin, emniyetli ve dengeli bir ulaştırma altyapısını kurmaktır. Bu amaçla, yük taşımacılığının demiryoluna aktarılması, lojistik merkezler olarak limanların kapasitelerinin artırılması, özellikle karayollarında emniyetin artırılması ve TEN-T ağları ile bütünleşme istenilen

faaliyetlerdir. Demiryollarının yeniden yapılandırılması planın stratejik amaçlarından biri olan demiryolunun yük taşımacılığındaki payını artıracaktır. Denizyolu taşımacılığına ilişkin olarak 9. Kalkınma Planı Deniz Otoyollarını destekleyecek kombine taşımacılığa uygun lojistik merkezler olarak faaliyet gösterecek liman imkânlarının geliştirilmesine, Ege, Marmara ve Akdeniz'deki limanların kapasitelerinin geliştirilmesine atıf yapmaktadır. UOP, aynı öncelik ve tedbirleri ile ulaştırma modları arasında daha sağlıklı bir dengeyi sağlamak suretiyle ülkenin rekabet gücünün artırılmasına katkıda bulunacak amaçları içermektedir. Bu amaçları yürürlüğe koyacak seçilmiş projelere ve IPA çerçevesinde finansmanlarına ilişkin olarak, ulaştırma sektöründeki temel altyapı yatırımları her zaman önemli miktarda finansman gerektirmektedir. IPA Tüzüğü'nün en az %25 eş-f finansman öngören hükümlerine ek olarak, faydalanıcı ülke büyük miktarda yatırım yapmak durumundadır. UOP'nin Avrupa Yatırım Bankası ve diğer Uluslar arası Finansla Kuruluşlardan fon teminine açık olduğu dikkate alınmalıdır. Nitekim Türkiye hâlihazırda İstanbul Boğaz Tüp Tüneli (MARMARAY) ve Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesi gibi ulaştırma altyapı projelerinin bir bölümünün finansmanını Avrupa Yatırım Bankası ile gerçekleştirmektedir. Aşağıdaki çizelge Ulaştırma OP'sinin 9. Kalkınma Planı öncelikleri ile uyumunu göstermektedir[5].

Çizelge 5.1. Ulaştırma OP'sinin 9. Kalkınma Plânı ile uyumu

9. KALKINMA PLANI	ULAŞTIRMA OPERASYONEL PROGRAMI	
<u>Vizyon:</u> İstikrarlı biçimde büyüyen ve gelirini adilane paylaşan, küresel rekabet gücüne sahip, bilgi toplumuna dönüşmüş ve AB üyeliği ile uyumunu tamamlamış bir Türkiye	<u>Genel Amaç:</u> Etkin ve dengeli bir ulaşım sistemi kurarken, gelecek TEN-T Ağı üzerinde emniyet ve karşılıklı işletilebilirliği sağlayan ulaşım altyapısının geliştirilmesi	
<u>Ekonomik ve Sosyal Kalkınma Aksları:</u> *Artan rekabet gücü -enerji ve ulaşım altyapısının geliştirilmesi *Artan istihdam *İnsan sermayesini ve sosyal dayanışmayı güçlendirmek *Bölgesel kalkınmayı temin etmek *Kamu hizmetlerinin kalite ve etkinliğini temin etmek <u>Ulaştırmaya İlişkin Amaç:</u> Ülkenin rekabet gücünü artıracak hızlı ve emniyetli bir ulaşım altyapısı kurulması Etkin bir Ulaştırma Sistemi Kurulması Geliştirilmiş Emniyet ve güvenlik Avrupa ve Komşu ekonomilerle bütünleşme Mali ve Çevresel Sürdürülebilirlik	<u>Öncelikler:</u> Öncelik 1: Demiryolu Altyapısının geliştirilmesi Öncelik 2: Liman Altyapısının geliştirilmesi Öncelik 3: Teknik Yardım	<u>Önlemler:</u> 1. Mevcut TEN-T ile bağlantı sağlayan veya gelecekteki TEN-T ağları üzerindeki demiryolu hatlarının yapımı ve/veya rehabilitasyonu 2. Gelecekteki TEN-T üzerindeki limanların gerekli çok-modlu (multimodal) hinterland bağlantılarıyla yapımı 3. Yönetim, programlama, izleme ve değerlendirme dâhil olmak üzere OP uygulamasına destek 3. Bilgi ve bilgilendirme ve propaganda kampanyalarına destek 3. Proje havuzunun geliştirilmesine destek

Çizelge 5.2. Ulaştırma OP'sinin güçlü-zayıf-fırsat-tehdit analizi

Güçlü	Zayıf
- Türkiye'nin Avrupa ve Ortadoğu'nun yanı sıra Avrupa ve Asya arasındaki transit taşımacılığa ilişkin stratejik pozisyonu - Mevcut ve potansiyel Türk limanlarının TEN-T ağında kavşak ve merkez liman olmaya uygun coğrafi pozisyonları - Demiryolu sektörüne siyasi destek - Ulaştırma altyapısı konusunda uluslararası tecrübesi bulunan firmaların varlığı ve bu firmalardaki kalifiye insan kaynağı - Marmaray Projesinin tamamlanması sonrasında aktarmasız demiryolu taşıması. - Türkiye'nin coğrafi yapısının etkin uzun mesafe demiryolu taşımacılığına uygunluğu - Uluslararası karayolu taşımacılığı alanında yüksek kapasiteli filo ya sahip iyi organize edilmiş firmaların varlığı - Hızlı trenle yolcu taşımacılığının başlaması - Yap-İşlet-Devret modelinin özellikle havaalanı ve terminal yapımında başarılı biçimde uygulanması - TINA çalışmasında tavsiye edildiği gibi gerçekleştirilecek öncelikli projeler listesi	- Değişik modlar arasında karayolu lehine dengesizlik - Az gelişmemiş kuzey-güney ulaştırma koridorları - Yetersiz kamu finansman kaynakları - Kamu yönetiminde AB tarafından finanse edilen projelerle ilgili yetersiz tecrübe - Uygulanmaya hazır olgun proje sayısının yetersizliği - Çoğunlukla eski tek hat demiryolu ağı ve büyük şehirler arasında yüksek hızlı demiryolunun bulunmaması - Özellikle demiryolu bağlamında yetersiz hinterland erişimi - Ulusal şebekeyle bölgesel gelişme noktaları arasında yetersiz bağlantı - TEN-T ağına transit noktası olarak hizmet verecek büyük ölçekli limanların yetersizliği - Geleneksel tipte liman altyapısı ve uzmanlaşmış konteynır liman sistemlerinin bulunmaması - Bazı limanlar ve hinterlandlarında yetersiz altyapı - Düşük karayolu ve demiryolu yoğunluğu - Yük ve yolcu taşımacılığı payının yüksek olmasına bağlı olarak eskimiş otoyol kaplaması - Otoyollarda yetersiz üst yapı ve geometrik standartlar
Fırsat	Tehdit
- Türkiye, Orta Asya Türk Cumhuriyetleri ve Ortadoğu arasındaki yolcu ve yük taşımalarını demiryolu ve çok-modlu liman-demiryolu hinterland bağlantılarına aktarma potansiyeli - Türkiye'nin Ortadoğu ve Kafkasya'daki gelişen piyasalara yakın pozisyonu - Avrupa, Asya ve Ortadoğu'da artan ulaştırma hizmetleri talebi - Türk limanlarının önemli transit noktaları olarak Türkiye ile TEN-T'yi bağlamak suretiyle artan potansiyeli - Ro-La taşımacılığının uygulanması ve lojistik köylerin kurulması ile yük miktarındaki artış - Bölgesel Havacılık Politikası ile hava taşımacılığının payını diğer modlarla karşılaştırıldığında artıracağı ispatlanmış kapasite	- Türkiye'nin Avrupa ile Asya arasındaki rolünü tehdit edebilecek, Rusya-İran-Hindistan Kuzey-Güney Ulaştırma Koridorunun gelecekte - Komşu ülkelerle ulaştırma hizmetlerini kesintiye uğratabilecek bölgesel çatışmalar - Ulaştırma için ithal yakıt kaynaklarına yüksek derecede bağımlılık - Akdeniz'deki diğer limanlarla rekabet - AB fonlu faaliyetlerin sınırlı uygulanma dönemi

5.2. Programlama Stratejisi

Operasyonel programın programlama stratejisi TINA-Türkiye çalışmasının çıktıları üzerine kurulmuştur. Öncelikler, tedbirler ve projeler, her sektörün analizini içeren TINA çalışmasından belirlenmiştir. Bu değerlendirme, önceliklerin ve projelerin belirlenmesinde demiryolu, limanlar ve intermodalite konularında sektörel bir konsantrasyona yol açmıştır.

Genel Kriter

İlk adım olarak, önerilmiş koridorlar ve ulaştırma modları üzerinde seçilebilir tüm potansiyel projelerin toplanmasından sonra, aşağıdaki eleme kriterlerini sağlayamayan projeler dikkate alınmamıştır. Öncelik sırasına göre:

- Proje, TINA ağıyla yüksek derecede ilintili olmalıdır,
- Malî plân gerçekçi olmalı, ikincil yatırım maliyetini (bakım) içermeli ve ulusal ve dış finansman arasındaki fark belirtilmelidir,
- Projenin uygulanmasında karşılaşılabilecek yasal/idarî engeller (kamulaştırma sorunları, yol hakkı, vs.) dikkate alındığında proje yeterli olgunluğa erişmiş olmalıdır,
- Proje yeterli büyüklük ve önemde olmalıdır,
- Proje üçüncü kişilerin çalışmalarıyla birebir aynı olmamalı fakat sinerji oluşturmak amacıyla diğer tamamlayıcı projelerle eşleşmelidir,
- Hükümetten veya yerel yönetimden açık bir taahhüt olmalıdır, (projeleri uygulamak için; projelerin daha önceden karar verilmiş olan ilgili öncelikli proje listesinde yer almasına göre tercih edilmiş olmalı)
- Proje modlar arası dengeyi sağlamalı ve çevresel korumaya katkıda bulunmalıdır,
- Projenin temel teknik özellikleri, stratejik hedeflere ulaşmada alternatif teknik seçeneklere göre daha maliyet etkin (talep merkezli) olmalı ve uluslar arası standartlarla uyumlu olmalıdır.

Genellikle, daha önceden seçilmiş bulunan ve 2007–2009 dönemi için proje listesinde yer alan öncelikli projelerin hepsi proje hazırlama safhasında belirli bir aşama kaydetmiş olmakla beraber teknik, ekonomik ve gerek olursa çevresel çalışmalara ihtiyaç duymaktadır. Bu nedenle, ikinci değerlendirme aşamasında, önerilmiş öncelikli projeler aşağıdaki eleme kriterlerine göre kontrol edilecektir.

Özel Kriter

Önerilmiş projeler, aşağıdaki hazırlık mahiyetindeki standart faaliyetleri tamamlamalarını sağlamak için Avrupa Komisyonunun onayına gönderilmeden önce kontrol edilecektir:

- Ön malî ve ekonomik analiz, nihai taslak çizimleri içerir ön-fizibilite çalışması,
- Uluslararası Finansman Kuruluşlarının muhtemel katılımını içeren eş-finansmanın elverişliliği,
- Toplumsal (harici) etkileri de hesaba alan mali ve ekonomik analizler ile fayda-maliyet analizi, finansal karşılanabilirlik analizi, taslak ve detaylı teknik dizaynlar, faaliyet planlarını içeren detaylı fizibilite çalışması,
- İhtiyaç halinde Avrupa yönetmeliklerine uygun olarak düzenlenmiş Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) çalışması,
- İlgili/etkilenecek insanlarla yapılan istişare raporları,
- Onaylar ve izinler (inşaat izinleri, çevresel izinler, arazi hakları, vs.)
- IPA başvuru formunun tüm alanlarının tatmin edici bir şekilde doldurulması (10 milyon € üzerindeki projelerde AB Komisyonu ‘büyük projeler’ şablonu).

İkinci aşama eleme sürecinin hedefi,

- Uygulamaya hazır oluş (olgunluk),
- Ulaşım etkinliğini geliştirme,
- Mali ve çevresel sürdürülebilirliği garanti etme,
- Ulaşım emniyetini ve güvenliğini geliştirme konularında en hızlı ve en önemli

etkiyi sağlayacak en uygun projeleri belirlemektir.

Bütün bunların yanı sıra parasal şartlar da değerlendirilecek ve duyarlık analizine tabi tutulacaktır. Büyük Projeler IPA Uygulama Tüzüğü'nün 150. ve 157. maddelerine uygun olarak hazırlanacaktır. Sadece yeterli yüksek getiri oranına sahip projelerin hayata geçirilmesi düşünülecektir.

Son olarak, başvuruların değerlendirilmesinde yasal ve mali iki mülahaza hesaba katılacaktır: Birincisi, altyapının kamu mülkiyetinde kalacağının anlaşılması ve taahhüt edilmesi, ikincisi, projelerde Türk eş-finansmanının sağlanması için bütçe kaynaklarının elverişliliğinin ve finansman dönemi boyunca bunların sürdürülebilirliğinin sağlanmasıdır.

UOP'nin stratejik hedefinin uygulanması için aşağıda önerilen UOP öncelik ve tedbirleri, AB ulaştırma müktesebatı yükümlüklerini yerine getirirken; bir taraftan demiryolu ve limanların gelişimi için diğer yandan da toplum ve çevre için en faydalı yol olarak düşünülmektedir.

5.3. Öncelik Eksenleri ve Tedbirler

5.3.1. Demiryolu altyapısının geliştirilmesi

Birinci önceliğin amacı, TEN-T ağına entegrasyonu sağlarken, gerek yolcu gerekse de yük taşımacılığında artan talebin karşılanması için demiryolu altyapısının modernizasyonu vasıtasıyla ülkenin rekabet gücünü artırmaktır. Bununla birlikte özel amaçları;

- İlgili TEN-T öncelikli aksların geliştirilmesi ve modernizasyonu yoluyla, AB ile etkin bağlantılar sağlanarak Türkiye'de uluslararası ve transit yolcu ve yük geçişlerini teşvik etmek,

- Her bir ulaştırma modunun rekabet üstünlüğü ayrı ayrı ele alınarak, demiryolu taşımacılığının gelişimini teşvik etmek yoluyla modlar arası dengesizliği gidermek,
- Türk demiryolu taşımacılık ağını TEN-T'ye bağlayan eksik hatları tamamlamak,
- Demiryolu ağında güvenli, etkin, iyi çalışan, kullanıcı ve çevre dostu ulaşımı sağlamak,
- Mevcut hatları rehabilite edecek ve Türk demiryolu ağı ile TEN-T bağlantısını sağlayan eksik hatları tamamlayacak ve özellikle ulusal ağların TEN-T ile karşılıklı bağlantısını, karşılıklı işletilebilirliğini içeren altyapı projelerini hayata geçirmek,
- Yüksek standartta altyapının sağlanması yoluyla hız ve konfor sunularak demiryolu taşımacılığında yolcu talebini artırmak,
- Limanlar yoluyla Avrupa ile stratejik bağlantıların sağlanarak demiryoluna olan yük talebini artırmaktır[5].

Demiryolu sektörünün sektörel değerlendirmesinde de belirtildiği gibi, demiryolu altyapısının eksikliği, hâlihazırdaki ulaştırma sisteminin zayıf noktalarından biridir ve karayolu ulaştırmasının üstünlüğünün sebebidir. Türkiye'nin mevcut gelişme oranı ve dinamizmi, yüksek kaliteli ulaşım sistemi içinde ilave kapasiteye ihtiyaç duymaktadır. Artan talep ve modlar arası dengesizlik, altyapının iyileştirilerek denizyolu ve demiryolunun yük ve yolcu taşımacılığındaki payının artmasıyla çözülecektir. Seyahat süresi ve kullanıcı maliyetlerindeki düşüş ve hizmet kalitesindeki artış demiryollarının payının artırılmasında başlıca etkenlerdir. Altyapının geliştirilmesi bu sonuçlara ulaşmada kilit unsurlardan biridir[6].

Demiryolu taşımacılığının ulaştırmanın diğer modlarla rekabet edebilirliğinin artırılarak bu talebin karşılanması için gerekli altyapı düzenlemelerinin vaktinde yapılması gerekmektedir. Yeni ve yüksek standartlı demiryolu hatlarının yapılmasına ilaveten, hat kapasitesi; frekans, emniyet ve trenlerin kontrolünü sağlayan sinyalizasyon ve çekme kuvvetinin artıran ve maliyet etkin faaliyet sağlayan elektrifikasyon ile artırılacaktır. Böylece, bu öncelik, modlar arası dengesizliğin

azaltılmasına olan katkısının yanında, Türkiye'nin rekabet edebilirliğini artırmak genel amacına da yardımcı olacaktır.

Ulaştırma altyapısı ve hizmetlerinin niteliksiz oluşu sosyal uyum ve ekonomik kalkınmanın ana engelidir. Yetersiz bir ulaştırma altyapısı rekabet edebilirliği, malların ve yolcuların dolaşımını, ticari yapılaşmayı ve yatırımları engellemektedir. Taşımacılık sisteminin yeniden düzeltilmesi acil öneme sahiptir ve büyük yatırımlara gereksinim duymaktadır. Finansman kısıtları, ön değerlendirmeler, açık hedefler ve bütünleştirilmiş faaliyet stratejisine dayanan önceliklendirmeyi mecbur kılmaktadır[7].

Türkiye'nin AB üye ülkeleriyle sosyal ve ekonomik kalkınma farklılıklarını azaltma ihtiyacını göz önüne aldığımızda, verimli, esnek ve emniyetli bir ulaştırma sisteminin varlığı önemli bir önkoşul olarak karşımıza çıkmaktadır.

Demiryolu Altyapısının Geliştirilmesi önceliği, ulaştırma sektöründeki zayıflıkların giderilmesi için Türkiye'de demiryolu altyapısının TEN-T ile aynı doğrultuda yapılmasını ve hâlihazırdaki hatların rehabilitasyonunu hedeflemektedir. Bu öncelik, insanların ve malların mümkün olan en iyi sosyal, çevresel ve güvenli koşullar altında sürdürülebilir hareketlilik güvencesine yardımcı olacak, TEN-T çatısı altında tüm ulaştırma modlarını bütünleştirecek ve Türkiye'nin ekonomik kalkınmasına büyük ve önemli katkıda bulunacaktır.

Hedefleme ve Tedbirler

Demiryolu Altyapısının Geliştirilmesi önceliği hedefinde doğrudan demiryolu sektörü ve ilişkili yatırımcı kamu kurumları bulunmaktadır.

Demiryolu önceliğinde yer alan bu tedbirler, gelecek Trans-Avrupa Şebekesi üzerinde yer alan demiryolu hatlarının yapımı ve/veya rehabilitasyonu veya mevcut Trans-Avrupa şebekeleri ile bağlantı sağlayan yeni inşaat projelerine odaklanmıştır. Türkiye'nin demiryolu altyapısının TEN-T ile bütünleştirilmesi, yolcu ve yük

taşımacılığına yardımcı olan standart, yüksek hızlı demiryolu hatlarının yapılmasını sağlayarak diğer modlara oranla demiryolu taşımacılığının payını artırmak ve demiryolu taşımacılığını daha çekici hale getirmek amaçlanmıştır.

Bu tedbirler altında yer alan yardımlar, hizmet alım ve inşaat ihalelerine dayanmaktadır. Söz konusu yardım inşaat, teçhizat temini ve hizmetleri (denetim hizmetleri, uygulama destekleri, müşavirlik hizmetleri, ihale değerlendirme, önceden belirlenmiş projeler için proje hazırlanması, proje izleme ve değerlendirme) ve sinyalizasyon, telekomünikasyon, emniyet ve güvenlik teçhizatı gibi hat boyu altyapının iyileştirilmesini amaçlamaktadır.

Nihai Faydalanıcılar

Demiryolu altyapısının inşası veya rehabilitasyonundan sorumlu kamu kurumları faydalanıcı olacaktır:

- Demiryolları, Limanlar ve Havaalanları İnşaatı Genel Müdürlüğü
- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü

İnşaat işleri ihale yoluyla gerçekleştirileceğinden, mühendislik veya inşaat firmaları da UOP'nin uygulanmasının tamamlayıcı unsurları olacaklardır.

Çizelge 5.3. Demiryolu altyapısı gösterge ve hedefleri

Göstergeler	Başlangıç	Hedef	Kaynak
Sonuç			
Proje sayısı	0	1	TÜİK ve TCDD
Çekirdek Ağ üzerinde bulunan yeni demiryolu uzunluğu - km	0	230 km	TÜİK ve TCDD
Çıktı			
Belirlenen güzergâhta karayolundan yük ve yolcu taşımacılığındaki kayma	0	20%	TÜİK, TCDD, KGM
Belirlenen güzergâhta demiryolu yolcu trafiğindeki artış (yolcu-km)	409.107 kişi/yıl	5.565.000 kişi/yıl	TÜİK, TCDD, KGM
Demiryolu güzergâhında yük trafiğinin artışı (ton-km)	2.487.500 kişi/yıl	10.464.000 ton/yıl	TÜİK, TCDD, KGM

5.3.2. Liman altyapısının geliştirilmesi

İkinci önceliğin amacı, artan talebi karşılamak ve modlar arası dengesizliği gidermek için limanların kapasitesini artırmak amacıyla Türkiye’de liman altyapısını modernize etmektir. Özel amaçlar ise;

- Deniz ulaştırmasının rekabet avantajını kullanarak ulaştırma modları arasındaki dengesizliği gidermek,
- Verimli liman hizmeti sağlanması yoluyla Türk limanlarından geçen uluslar arası ve transit yük miktarını artırmak,
- Avrupa ve Asya arasındaki transit yük taşımacılığını çekmek
- Uygun bölgelerde liman kapasitesini ve hizmet kalitesini artıracak liman projelerini gerçekleştirmektir[5].

Türkiye’nin merkezinde yer aldığı Akdeniz ve Karadeniz Bölgeleri dünya çapında konteyner trafiği işlem hacimlerini artırmaktadırlar. Bu durum Türkiye’ye uluslararası çok modlu ağ içinde doğu-batı ve kuzey-güney aksları için önemli bir kavşak olma ve Avrasya ulaştırma bağlantılarını geliştirme rolünü vermektedir. Mevcut denizyolu altyapısı, bu bölgelerden gelmesi tahmin edilen talebe yeterli oranda karşılık verebilecek kapasitede değildir. TEN-T bağlantısının kurulmasında

limanlar önemli ana kapılar olacaklardır. Sonuç olarak, ulusal ve Avrupa ile ilişkiler dâhilinde gerekli liman kapasitesini sağlamak ve uluslararası öncelikli intermodal arterler kapsamında verimli düğüm noktaları olarak hizmet verilebilmek için liman altyapılarının inşası veya yenilenmesi gereklidir.

Yatırımların sonucunda, ölçek ekonomisine uygun büyük liman altyapıları verimli ulaştırma sisteminin oluşmasını sağlayacaklardır. Bu ise, ihracat ve ithalatın lehine, azalan ulaştırma maliyetleri olarak dönecektir. Bu limanlar, daha sonra ekonomiye katkıda bulunacak ve Türkiye'nin AB ile uyumunu artıracak olan transit kargolara hizmet edecektir. Türkiye, gelişmekte olan bir ülke olarak artan ticaret hacmi yeni kapasitelere ve büyük ölçekli limanları da içeren yüksek kaliteli taşımacılık sistemine ihtiyaç duymaktadır. Türkiye'nin Orta Doğu ve Kafkaslar gibi önemli bölgelere ulaşım imkânı sağlayan ve bunun yanında yüksek turizm potansiyeline sahip avantajlı coğrafi konumu, modern ve teknolojiye dayanan altyapıya ihtiyaç duymaktadır. Küçük ölçekli limanlar ve iskeleler yerine ana liman özelliği taşıyan büyük ölçekli limanlar deniz taşımacılığında daha fazla yük ve gemi taşımacılığı çekecektir. Bu sebeple, ulaştırma modları arasındaki dengesizliği gidermeye olan katkısıyla da birleştiğinde, Liman Altyapısının Geliştirilmesi önceliği, Türkiye'nin rekabet edebilirliğinin artırılması yönündeki genel amaca da hizmet edecektir.

Limanlar TEN-T Ağı'nın, özellikle AB Deniz Otoyolları konsepti dahilinde en önemli unsurlarından birini temsil etmektedir. TINA Türkiye Çalışmasının Çekirdek Ağı olan gelecek TEN-T Ağı içinde yeni limanların inşa edilmesi, Türkiye'nin Avrupa ulaştırma altyapısıyla bütünleşme amacının gerçekleşmesine büyük katkıda bulunacaktır.

Hedefleme ve Tedbirler

Bu önceliğin hedefi denizyolu sektörü ve liman yatırımlarından sorumlu ve ilişkili kamu kurumlarıdır.

Ulaştırma sektörünün ekonominin gelişmesindeki önemli yansımaları dikkate alındığında ve hatta 8.333 km’lik sahile sahip bir kıyı devletinde, en ekonomik ve en çevre dostu ulaştırma modu olarak denizyolu ulaşımının önemi göz önünde bulundurulursa, denizyolu ulaşımının iyileştirilmesi bir gerekliliktir. Bu sebeple liman altyapısı, gerekli liman kapasitesinin sağlanması ve ulusal ve Avrupa ile ilişkiler dâhilinde uluslararası öncelikli arterler kapsamında verimli bir şekilde hizmet verebilmesi için yenilenecektir. Seçilmiş limanlarda hinterlant bağlantılarının yapımı ve/veya güçlendirilmesi, Türk denizyolu ağının TEN-T ile bağlanması amacıyla eksik bağlantıların tamamlanması açısından ve aynı zamanda, intermodal bir bakış açısıyla kolay ve emniyetli ulaşımın garantisi olduğu için, vazgeçilmez bir unsurdur. Uygun Faaliyetler;

- Gelecek Trans-Avrupa Şebekesi üzerinde yer alan limanların gerekli hinterlant bağlantıları ile birlikte yapımı
- Seçilmiş limanlarda hinterlant bağlantılarının yapımı ve/veya güçlendirilmesi,

Bu tedbirler altında yer alan yardımlar, hizmet alım ve inşaat ihalelerine dayanmaktadır. Söz konusu yardım inşaat, teçhizat temini ve hizmetleri (denetim hizmetleri, uygulama destekleri, müşavirlik hizmetleri, ihale değerlendirmesi, önceden belirlenmiş projeler için proje hazırlanması, proje izleme ve değerlendirme) işlerini kapsamaktadır[5].

Nihai Faydalanıcılar

Türkiye’de denizcilik altyapısı inşaatından ve rehabilitasyonundan sorumlu olan kamu kurumu nihai faydalanıcı olacaktır:

- Demiryolları, Limanlar, Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü

Denizcilik sektöründe politika oluşturma konusunda sorumlu olan ve limanların geliştirilmesiyle doğrudan uğraşan Denizcilik Müsteşarlığı da Ulaştırma Operasyonel

Programının (UOP) uygulanmasında önemli bir rol oynayacaktır. İnşaat işleri, ihale yoluyla gerçekleştirileceği için mühendislik ve inşaat firmaları da OP uygulamasının ayrılmaz parçaları olacaktır.

Bu öncelik için hedef ve göstergelerin belirlenmesinde Ege Kıyısı'nda yer alan Çandarlı Limanı Yapım Projesi'nin gerçekleştirileceği varsayılmıştır. Bu sebeple, tahminler Çandarlı Limanı Yapım Projesi'nin fizibilite çalışmasından alınmıştır.

Çizelge 5.4. Liman altyapısı gösterge ve hedefleri

Göstergeler			Başlangıç*	Hedef*	Kaynak
			2007	2013	
	Çıktı				
		Çekirdek Ağ üzerinde bulunan yeni limanlar	0	1	DLH, Den. Müst.
		Liman ve demiryolu arasında inşa edilen demiryolu uzunluğu - km	0	28	DLH, TCDD
		Liman için tahmin edilen yükleme kapasitesi (TEU)	0	940.000	DLH, Den. Müst.
		Liman için tahmin edilen depolama kapasitesi (TEU)	0	1.3 milyon	DLH, Den. Müst.
	Sonuç	Bölgedeki yükleme kapasitesindeki artış (TEU)	890.000	1.84 milyon	Den. Müst.
		Bölgedeki depolama kapasitesindeki artış (TEU)	650.000	1.75 milyon	Den. Müst.

*Başlangıç ve hedef verileri Çandarlı Limanı Yapım Projesi'nin fizibilite çalışmasından toplanmıştır.

5.3.3. Teknik destek

Amaç

Teknik Destek önceliğinin temel amacı Ulaştırma Bakanlığı'nı, AB fonlarını yönetme konusundaki deneyim yetersizliğinin üstesinden gelebilmesi için desteklemek ve OP'nin başarılı şekilde tamamlanmasını sağlamak için gerekli idari kapasiteyi geliştirmektir.

Özel Hedefler

- Ulaştırma OP'sinin uygulanmasında Yönetim Otoritesi'ne destek vermek
- Komisyon'un 2499/2007 sayılı direktifinin 28. maddesinde belirtilen faaliyetleri yapmakla sorumlu olan (geçiş döneminde ihale, sözleşme ve ödemeye ilişkin faaliyetler hariç tutulmak üzere) Yönetim Otoritesi'nin idari kapasitesini arttırmak
- Eğitim, bilgilendirme ve görünürlük faaliyetleri yoluyla kamu ve özel kesim paydaşların IPA bilinçlenmesini arttırmak.
- IPA ve Yapısal Fon düzenlemeleri ile ilgili eğitimler vermek, proje yönetimi, IPA uygulama kuralları, değerlendirmeler, uzman raporları, istatistikler ve çalışmalar, değerlendirme metotlarındaki gelişmeler ve bu alanda pratikle ilgili bilgi değişimi konusunda ilgili personeli eğitmek
- Bilgiyi yaymak, ağ oluşturmak, farkındalığı arttırmak, işbirliğini desteklemek ve deneyimleri paylaşmak için UOP tedbirleri altında finanse edilecek projelerin uygun görünürlüğünü sağlamak
- Ulaştırma sektörünün hazmetme kapasitesini arttırmak amacıyla 2010–2013 dönemi için proje havuzunu geliştirmek
- Operasyonel Programın revizyonunu desteklemek.
- Eğitimler yoluyla insan kaynakları kapasitesi ve uzmanlığın emilimini artırarak UOP'nin kurumsal sürdürülebilirliğini sağlamak
- Yönetim, izleme, denetim ve değerlendirme için bilgisayarlı sistemlerin kurulması, işletilmesi ve birbirine bağlamak

2007–2009 dönemi UOP Program Otoritesi'nin AB katılım öncesi fonlarını yönetme konusunda bir ilk olacaktır. Daha önceki dönemde Ulaştırma Bakanlığı ve diğer paydaşların deneyimi sadece, bütçesi UOP'nin bütçesinden önemli ölçüde düşük olan, yasal düzenlemelere yönelik Eşleştirme ve Teknik Destek Projeleri üzerine olmuştur. IPA ile birlikte ilk kez, Türk kurumları AB katılım öncesi fonlarını kullanarak ve AB şartlarına uyarak büyük ulaştırma altyapı projeleri gerçekleştireceklerdir. Ulaştırma Bakanlığı ve diğer ilgili kuruluşlar, bütün ulaştırma

sektörlerinde, ulusal bütçe ve uluslar arası kredi kuruluşlarınca temin edilen fonların kullanıldığı büyük altyapı projelerinin uygulanmasında önemli deneyimlere sahiptir. Ulaştırma Operasyonel Programında ise, AB standartlarına göre projelerin programlama, uygulama, izleme ve değerlendirmesi gibi anahtar unsurlar ve fonların yenilikçi bir niteliği olacaktır. Bu ihtiyaçlarla tam uyumu sağlamak için danışmanlık ve eğitim gereksinimi vardır.

Sürecin şeffaflığını sağlamak açısından, eğitim ve ilgili faaliyetlerin yanı sıra, OP'nin promosyonunda AB'nin bilgi ve tanıtım koşulları ve ihale prosedürleri büyük önem taşıyacaktır.

Tanım

Teknik Destek önceliği, Program Otoritesi olan Ulaştırma Bakanlığı ve UOP uygulanması sürecinde görevli diğer bütün ilgili kuruluşların desteklenmesi faaliyetlerine odaklanacaktır. Teknik destek faaliyetleri yoluyla, OP uygulaması içinde görevli olan kurumlar yönetimde, uygulamada, izleme ve değerlendirmede daha etkin olacaklardır. AB'nin bilgilendirme ve tanıtım gereklilikleri de bu Teknik Destek önceliğiyle desteklenecektir. Teknik destek Önceliği, projelerin revizyonu ve geliştirilmesi gibi teknik konularda da Yönetim Otoritesi'ni destekleyecektir.

Hedefleme ve Tedbirler

Bu öncelik, OP uygulanması sürecinde sorumlu olan kamu kurumları ve özel kuruluşların desteklenmesini hedeflemektedir. Kaynaklar, OP promosyon faaliyetleri ve diğer ilgili bilgilendirme kampanyaları ile proje havuzu geliştirilmesi çalışmalarının yanında çoğunlukla eğitim ve danışmanlık faaliyetlerinde kullanılacaktır.

Teknik Destek önceliği altındaki tedbirler aşağıdaki gibidir:

- Yönetim, programlama, izleme ve değerlendirmeyi içeren OP uygulamasına destek: Ulaştırma Bakanlığı'nın idari kapasitesini arttırmak için, yönetim, programlama, uygulama, izleme, kontrol, değerlendirme ve denetleme faaliyetleri ile ilgili gerekli eğitimi vermek, Sektörel İzleme Komiteleri ve mevcut OP'nin revizyonunu desteklemek
- Bilgilendirme ve tanıtım faaliyetlerine destek: UOP hakkında farkındalığı arttırmak için AB'nin de gerekli bulduğu şekilde seminerler ve konferanslar yanında, web ve/veya çıktı ve diğer medya platformları yoluyla UOP'nin tanıtımı.
- Proje havuzunun geliştirilmesine destek: Finansal ve teknik fizibilite yanında çevresel etkilerin değerlendirilmesi gibi proje havuzunun geliştirilmesine yönelik çalışmalar da Teknik Destek önceliğinin altında değerlendirilebilir.

Önceliğin Yürütülmesi

Teknik destek önceliğinin yürütülmesi ile ilgili olarak, Teknik Destek önceliği ile Bileşen I altından finanse edilen projeler arasında ortaya çıkabilecek çakışmaların da önleneyeğini belirtmek gerekir. OP uygulamasının her aşamasında sorumlu olacak kuruluşların desteklenmesi faaliyetlerine odaklanılacaktır.

Çıktılar

- Eğitimler ve seminerler
- Çalışma ziyaretleri/stajlar
- Sektörel İzleme Komiteleri
- Tanıtım kampanyaları
- Fizibilite çalışmaları
- Çevresel değerlendirme çalışmaları

Çizelge 5.5. Teknik destek kapsamında yapılacak eğitim faaliyetleri

Göstergeler	Temel	Hedef	Bilgi Kaynağı
Çıktılar			
Organize edilecek eğitim sayısı	0	10	Eğitim dokümanları ve sertifikalar
Organize edilecek seminer sayısı	0	10	Seminer dokümanları ve sertifikalar
Eğitim alacak personel sayısı	0	100	Eğitim sertifikaları
Gerçekleştirilmiş çalışma ziyaretleri/stajlar	0	4	Düzenli izleme raporları
Finanse edilecek Sektörel İzleme Komitesi toplantı sayısı	0	10	Düzenli izleme raporları
UOP için web sayfası kurulması			Ulaştırma Bakanlığı resmi web sayfası
UBAK'ın web sayfasında sunulacak duyuru sayısı	0	20	Web duyurularının çıktıları
Yapılacak fizibilite sayısı	0	2	Fizibilite çalışması
Yapılacak ÇED sayısı	0	2	ÇED
Sonuçlar			
UOP'yi uygulayan personel arasında farkındalığın artması			Anketlerle ölçülecek

5.4. Büyük Projeler Listesi

UOP'nin öncelikleri ve tedbirleriyle uyumlu olarak dizayn edilen indikatif proje listesi, TINA çalışmasının özellikle "Proje Önceliklendirme" sonuçlarından alınmıştır.

TINA Türkiye Çalışması, planlanan yatırımların ilgisini değerlendirirken 2004 TEN-T rehberlerindeki (madde 5) 8 öncelik kriterini kullanmıştır. Ek bilgi olarak, 1999 yılı TINA rehberleri de seçim kriteri olarak dikkate alınmıştır. Proje önceliklendirmesi yapılırken yukarıda belirtilen kaynaklarda kullanılan kriterlerin bir kombinasyonunu temsil eden "Çok Kriterli Analiz" kullanılmıştır.

TEN-T rehberlerinde yer alan 8 öncelik kriteri şu şekildedir:

- 1) Uluslararası kilit bağlantılara ilintili olma,
- 2) Ulusal ağlara ilintili olma,
- 3) Karşılıklı işletilebilir demiryolu ağının teşviki,
- 4) Denizciliğin teşviki,
- 5) Demiryolu ve hava taşımacılığının entegrasyonunun teşviki,
- 6) Ulaştırma optimizasyonu ve intermodalitenin teşviki
- 7) Güvenlik ve çevresel amaçların teşviki,
- 8) Sürdürülebilirliğin sağlanması,

Diğer kriterlerin yer aldığı kaynaklar şunlardır:

- 1999 TINA rehberleri
- Türkiye 9. Kalkınma Planı
- Ulusal Limanlar Master Planı

Diğer AB kaynaklarında yer alan, projelerin ön seçimi ve nihai seçimi için kullanılan seçim kriterleri şöyledir:

- Uluslar arası kilit bağlantılara katkı,
- Ulaştırma optimum maliyet etkinliğinin teşviki,
- Projelerin ölçeği ve önemi (rehabilitasyon, güvenlik, çevresel projeler, Deniz Otoyolları ve trafik yönetim projeleri istisna olmak üzere)
- Projenin olgunluğu (ulusal menfaat ve taahhüt),
- Minimum ekonomik etkinlik, Ekonomik İç Getiri Oranı (EİGO)>%6
- Güvenlik ve emniyet amaçları,

Planlanmış bir projenin TINA Türkiye Çekirdek Ağında yer alması, Çok Kriterli Analiz (ÇKA) Puanlaması için ön koşuldur. Çok Kriterli Analiz, tanımlanmış ağırlıklarıyla beraber aşağıdaki 7 kriteri içerir:

- 1) Planlanmış proje ile ilgili ulusal menfaat ve taahhüt seviyesi (projenin olgunluğu) %20,
- 2) Genel olarak, planlanmış projenin TEN-T rehberleriyle uyumu (genel ilişki kontrolü) %10,
- 3) Güvenlik ve çevresel amaçlara katkı %20,
- 4) Planlanmış projenin ölçeği ve önemi %5,
- 5) Projenin çeşidi %5,
- 6) Planlanmış projenin azaltacağı dar boğazın önemi %25,

Ancak planlanmış projenin, Ekonomik İç Getiri Oranı (EİGO) cinsinden ekonomik etkinliğine dair mevcut veriler ne tamdır ne de karşılaştırılabilir, ayrıca AB tarafından finanse edilen projeler için kullanılan metodolojik gerekliliklerle uyumlu değildir. Bu nedenle %15 ağırlığa sahip olan bu kriter için herhangi bir puanlama yapılmamıştır. Ulaşılabilecek maksimum puan 100 yerine 85'tir. Ekteki tablolar proje önceliklendirme sonuçlarını göstermektedir[5].

Çok Kriterli Analiz sonucu 13 demiryolu, 14 karayolu, 3 liman projesi öncelikli proje olarak tanımlanmıştır. ÇKA, basitleştirilmiş olmasına ve zorunlu olarak belirli bir oranda öznellik içermesine rağmen yine de net ve rasyonel sonuçlar ortaya koymaktadır. Kapsamlı bir ulaştırma stratejisi bağlamında ana ulaştırma koridorları ve bağlantılarına ilişkin öncelikli projeler aşağıdaki gibidir:

- 33 öncelikli proje arasında üç demiryolu projesi (Halkalı-Kapıkule, Ankara-Sivas, Kırıkkale-Çetinkaya) ve 1 karayolu projesi (Kırşehir-Kayseri) mevcut Pan-Avrupa Koridoru IV ve bunun Orta ve Doğu Anadolu'ya uzantısını desteklemektedir.
- Öncelikli altı demiryolu projesi İzmir-Ankara, Bandırma-Menemen, Samsun-Kalın, Bandırma-Bursa-Osmaneli, Mersin-Adana-Toprakkale ve Irmak-Zonguldak, ülkenin ana limanları üzerinden taşımacılığın gelişmesini desteklemekte, dolayısıyla Türkiye'de modlar-arası koordine ulaştırma ağının önemli bir bileşenini oluşturmaktadır. Bu öncelikli demiryolu projeleri, gerek

Akdeniz’de (Ege ve Marmara Denizleri dâhil) gerekse Karadeniz’de (Samsun, Zonguldak/Filyos) ana limanlara demiryolu bağlantılarını desteklemektedir.

- Modlar-arası ulaştırmanın etkin gelişimi, ülke çapında planlanan 6 konteyner terminali (lojistik merkezler) tarafından desteklenmektedir.
- Öncelikli beş liman projesi (İzmir Limanında konteyner limanının tevsii, Derince Konteyner Terminalinin inşası, Çandarlı Limanının inşası, Mersin Konteyner Limanının inşası ve Filyos Limanının inşası) demiryolu öncelikli projeleri kapsamında iyileştirilecek demiryolu bağlantılarına bağlanmaktadır.
- Öncelikli 5 karayolu projesi (Çanakkale-İzmir, Balıkesir-Akhisar-Manisa, Bala kavşağı-Aksaray-(Ereğli-Ulukışla) kavşağı, Antalya-Denizli-Salihli, Bozüyük-Kütahya-Afyonkarahisar-Dinar-Çardak-Denizli), Orta ve Batı Anadolu’da Kuzey-Güney koridorlarını desteklerken, dördü (Gerede-Merzifon, Merzifon-Refahiye kavşağı, Afyonkarahisar-Konya-Ereğli-(Aksaray-Ulukışla) kavşağı, 6. bölge sınırı-Kırşehir-Kayseri) Orta Anadolu’da ve ikisi (Kınalı Kavşağı-Yunan sınırı ve Refahiye Kavşağı-Erzurum-Gürbulak-İran sınırı) komşu ülkelere (Yunanistan ve İran) olmak üzere Doğu-Batı bağlantılarını desteklemektedir.

TINA Türkiye Çalışmasının sonuçları ve analizleri ve sektörel değerlendirme bölümünün bulgularına dayanarak, UOP için, demiryolu altyapısı ve liman altyapısının geliştirilmesi olarak iki öncelik oluşturulmuştur. OP’nin öncelikleri ve tedbirleri ve TINA Türkiye Çalışmasının sonuçlarıyla uyumlu olarak ve 2007–2009 dönemi için IPA fonlarının miktarını göz önüne alarak, gerçekleştirilmek üzere 4 adet proje seçilmiştir:

- 1) Halkalı-Kapıkule Demiryolu Hattı yapımı,
- 2) Çandarlı Limanı yapımı,
- 3) Irmak-Karabük-Zonguldak Demiryolu Hattı Sinyalizasyon ve Elektrifikasyonu,
- 4) Mersin Konteyner Limanı yapımı,

Çizelge 5.6. Seçilen projelerin tahmini proje değerleri

Proje adı	Tahmini proje değeri, Milyon €
1. Halkalı-Kapıkule Demiryolu Hattı Yapımı	646
2. Çandarlı Limanı Yapımı	185
3. Irmak-Karabük-Zonguldak Demiryolu Hattı Sinyalizasyonu ve Elektrifikasyonu	160
4. Mersin Konteyner Limanı Yapımı	370

5.5. Uygulama Hükümleri

5.5.1. Organ ve Otoriteler:

Başbakanlık Genelgesi ile “Ulaştırma Bakanlığı”, Ulaştırma Operasyonel Programı için Program Otoritesi olarak tayin edilmiştir.

Program Otoritesinin Görevleri:

UOP’yi yönetecek olan Program Otoritesi, IPA Uygulama Yönetmeliğinin 28. maddesiyle uyumlu olarak, aşağıdaki görevlerden sorumlu olacaktır:

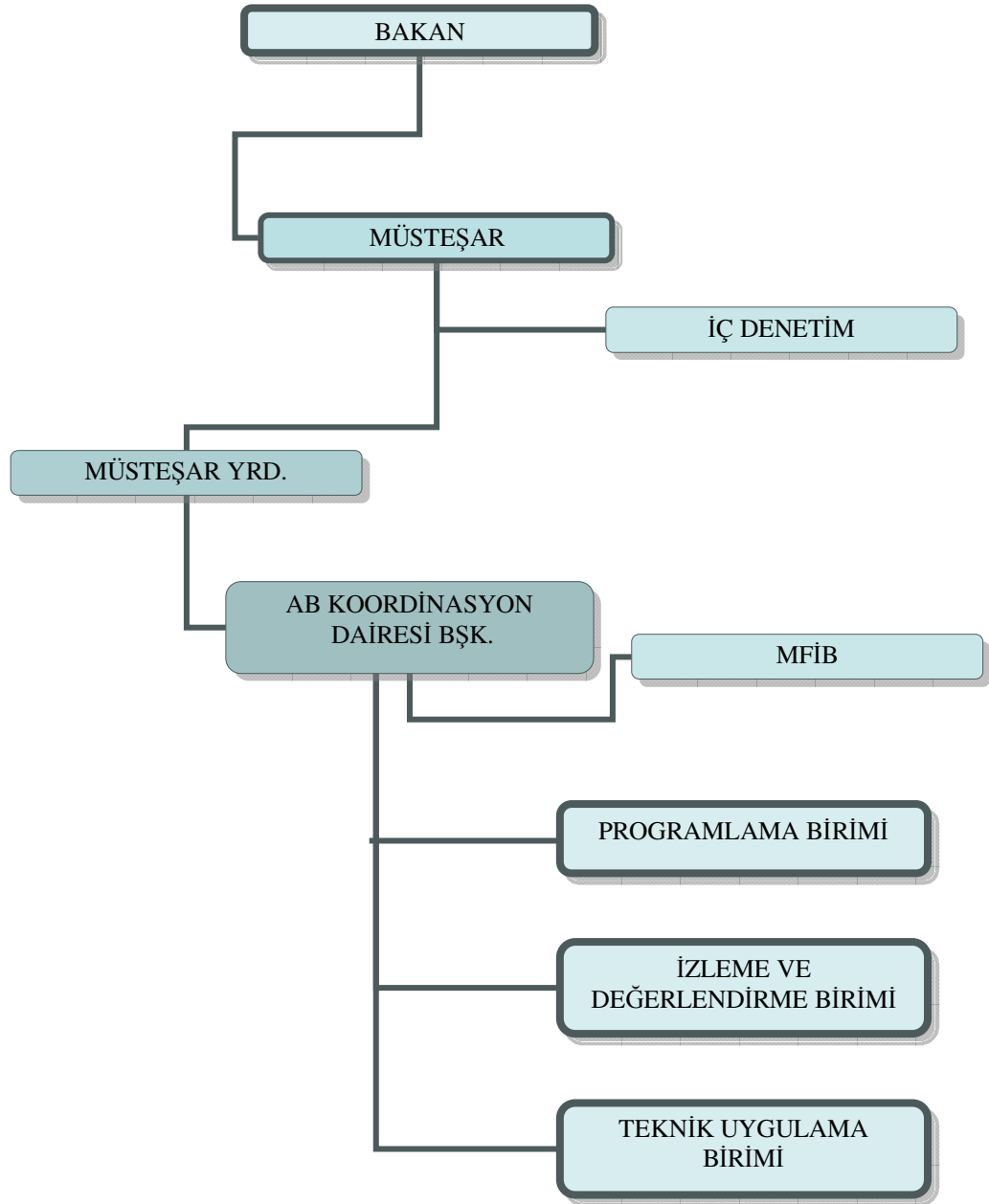
1. Yıllık veya çok yıllık programları hazırlamak
2. Programın izlenmesi ve 59. maddede tanımlanan sektörel izleme komitesi çalışmalarına, özellikle programların uygulama kalitesinin izlenmesi için gerekli dokümanları sağlayarak rehberlik etmek
3. 61(1). maddenin tanımlandığı üzere sektörel yıllık ve nihai uygulama raporlarını hazırlamak ve bunların sektörel izleme komitesi tarafından değerlendirilmesini müteakip raporları Komisyona, Ulusal IPA Koordinatörüne ve Ulusal Yetkilendirme Görevlisine sunmak

4. Operasyonların finansman için seçildiğini ve programlara uygulanabilen mekanizmalar ve kriterlere uygun olarak onaylandığını ve bunların ilgili topluluk kuralları ve ulusal kurallarla uyumluluğunu sağlamak
5. Uygun denetim izini sağlayacak gerekli bütün dokümanların saklanması sağlamak için 20. maddeye göre prosedürler çıkarmak.
6. İhale ve hibe karar prosedürlerinin, izleyen sözleşmelerin düzenlenmesi, nihai yararlanıcıya ödemelerin yapılması ve nihai yararlanıcıdan ödenen paranın geri alınmasını sağlamak
7. Operasyonların uygulanmasında yer alan bütün organların ayrı bir muhasebe sistemi ve ayrı bir muhasebe kodlaması korumasını sağlamak
8. Ulusal fonun ve ulusal yetkilendirme görevlisinin harcamalar konusunda uygulanan prosedürlerle ve kontrollerle ilgili gerekli bütün bilgileri almasını sağlamak
9. Raporlama ve bilgi sistemlerini kurmak, bakımını yapmak ve güncellemek
10. Bildirilen harcamaların uygulanan kurallara uygun olarak yapıldığını, ürün veya hizmetlerin onay kararına uygun olarak verildiğini ve nihai faydalanıcı tarafından talep edilen ödemelerin doğruluğunu sağlamak için kontroller yürütmek
11. Farklı organlarının iç denetimini sağlamak
12. Usulsüzlük raporlamasını sağlamak
13. Bilgi ve tanıtım gereklilikleriyle uyumu sağlamak

Program Otoritesi temel olarak aşağıdaki birimleri içerecektir:

- 1) AB Koordinasyon Dairesi başkanı aynı zamanda IPA Yönetim Biriminin de başkanı olarak görev yapacaktır. Birim ilave olarak ilgili konulardan sorumlu 3 alt birim içerecektir;
 - a) Programlama
 - b) İzleme ve Değerlendirme
 - c) Teknik Uygulama
- 2) Ulaştırma OP için Sektörel İzleme Komitesi,

- 3) 5018 sayılı kanunla kurulan ve Müsteşara bağlı olan **İç Denetim Birimi** UOP aracılığıyla kullanılacak IPA fonlarının iç denetimi işlevini yürütecektir.



Şekil 5.1 Ulaştırma OP için program otoritesinin organizasyon şeması

Programlama birimi

- Operasyonel Programın hazırlanması ve güncellenmesi
- Büyük Projelerin hazırlanması ve sunulması (IPA Uygulama Tüzüğü, madde 157)
- Proje seçim kriterlerinin belirlenmesi
- UOP'ye dayanan projelerin hazırlanması ve seçilmesi
- Operasyonların finansman için seçildiğinin ve programlara uygulanabilen mekanizmalar ve kriterlere uygun olarak onaylandığının ve bunların ilgili topluluk kuralları ve ulusal kurallarla uyumluluğunun sağlanması
- Teknik Destek önceliğinden doğan görevlerin yürütülmesi
- Mali planlama, bütçeleme, eş-finance
- Fizibilite çalışmaları, Etki değerlendirmesi, Pazar araştırması
- Bilgi ve tanıtım gereklilikleriyle uyum sağlanması
- İletişim Stratejisinin hazırlanması ve uygulanması

İzleme ve değerlendirme birimi

- Yıllık sektörel ve nihai raporların hazırlanması (IPA Uygulama Tüzüğü, madde 169)
- Program izlemesi ve sektörel izleme komitesi çalışmalarına rehberlik edilmesi
- Sektörel izleme komitesinin sekreteryası
- Uygun denetim izi sağlayacak gerekli bütün dokümanların saklanması sağlamak için prosedürler çıkarılması
- Usulsüzlük raporlamasının sağlanması
- UOP'nin değerlendirmesinin sağlanması
- Değerlendirme planının ayrıntılı dizaynı
- Performans değerlendirmesine ilişkin çalışmaların koordinasyonu
- Raporlama ve bilgi sisteminin kurulması, bakımı ve güncellenmesi

Teknik uygulama birimi

- Programlanan IPA projelerinin etkin şekilde uygulanmasının ve aynı zamanda ilgili Finansman Anlaşmasında öngörülen sonuçlara ulaşılmasının sağlanması
- Projeler için ayrıntılı uygulama planlarının hazırlanması
- Ön ihale duyurularının ve ihale duyurularının hazırlanması ve MFİB'ye sunulması
- Değerlendirme komitesinin oy hakkına sahip üyelerinin onay için MFİB'ye önerilmesi (ve bu üyelerin özgeçmişlerinin sunulması) ve önerilen üyelerin komite toplantılarında hazır bulunmalarının ve toplantıya devamlarının sağlanması
- Muhtemel teklif verecekler için ihale dosyasının açıklığa kavuşturulması konusunda MFİB ile işbirliği yapılması
- Muhtemel teklif vereceklerce sunulan talep ve şikâyetlerin MFİB ile birlikte gözden geçirilmesi ve gerekçeli cevap hazırlanması
- Sözleşmenin teknik uygulamasının yürütülmesi ve izlenmesi, bir Proje İzleme Komitesinin oluşturulması ve komitenin çalışmalarına başkanlık edilmesi
- Sektörel yıllık ve nihai uygulama raporlarının hazırlanması
- Faturaların ve MFİB'nin idaresindeki tedarik, hizmet ve inşaat sözleşmelerinde belirtilmiş diğer dokümanların kontrolü ve onaylanması (okundu ve onaylandı)
- Operasyonların ödeme talepleri üzerine teknik ve fiziksel kontrolleri
- Projelerin teknik uygulaması hakkında MFİB tarafından iletilen forma uygun olarak MFİB ilerleme raporlarının; aylık, çeyrek ve nihai raporların ve IPA projelerinin uygulamasıyla ilgili diğer bilgilerin sunulması
- Raporlarda sunulan bilgilerin doğruluğunun sağlanması ve MFİB'nin bu bilgileri tasdik etmesine izin verilmesi
- Nihai faydalanıcılar ve müteahhitlerle düzenli toplantılar yapılması
- Proje uygulaması ile ilişkili risklerin değerlendirilmesi ve proje uygulamasında olumsuz etkisi olabilecek durumlar hakkında MFİB'nin derhal bilgilendirilmesi

- NAO ve MFİB'nin bulunan veya şüphe duyulan usulsüzlüklerden derhal haberdar edilmesi ve MFİB tarafından iletilen forma göre ilerleme raporlarına ek olarak aylık usulsüzlük raporlarının MFİB'ye sunulması
- IPA projesine ilişkin dokümanların, Program Otoritelerinin çalışmalarının dayandığı uygulama rehberlerinin ilgili hükümlerine göre arşivlenmesi ve saklanması

IPA İzleme Komitesi

IPA Uygulama Tüzüğü'nün 58. maddesine göre; Türkiye, bütün IPA bileşenlerinin uygulamasında uygunluk ve koordinasyonu sağlamak için, IPA Uygulama Tüzüğü'nün yürürlüğe girmesinden itibaren altı ay içinde NIPAC ve Komisyonla mutabık kalarak bir IPA İzleme Komitesi oluşturacaktır.

IPA İzleme Komitesi, bütün programların ve operasyonların Finansman Anlaşması ile konulan hedefleri karşılamak doğrultusunda genel etkinlik, kalite ve uygunluğuna dair ikna olmalıdır. Bu amaçla, kendini sektörel izleme komiteleri tarafından sunulan unsurlara dayandırmalıdır.

IPA İzleme Komitesi, Komisyona, NIPAC'a ve NAO'ya değişik bileşenler altında uygulanan programlar ve operasyonlar arasında uygunluk ve koordinasyon sağlayacak her faaliyet için ve sağlanan yardımın genel hedeflerine ulaşmanın sağlanması ve genel etkinliğinin geliştirilmesi için gerekli her çapraz bileşen düzeltici önlemleri için önerilerde bulunabilir[5].

Ayrıca, program hedeflerine ulaşmayı ve Ulaştırma OP altında sağlanan yardımların etkinliğinin geliştirilmesini sağlayacak düzeltici önlemlerle ilgili kararlar için Ulaştırma OP'nin İzleme Komitesine de önerilerde bulunabilir.

IPA İzleme Komitesi, ulusal, kurumsal, yasal ve mali çerçeve içinde Komisyon tarafından oluşturulacak izleme komitesi emirnamesi (mandate) ile uyumlu kendi iç usul kurallarını kabul edecektir.

IPA İzleme Komitesi üyeleri arasında Komisyon, NIPAC, NAO, Program otoritesi temsilcilerini ve sektörel koordinatörü bulunduracaktır. Komisyon ve NIPAC temsilcileri IPA İzleme Komitesine eş başkanlık yapacaktır[5].

IPA İzleme Komitesi yılda en az bir defa toplanacaktır. Özellikle konu temelinde ara toplantılar da yapılabilir.

Ulaştırma OP İzleme Komitesi üyeleri:

- Ulusal IPA Koordinatörü veya onun temsilcisi
- Komisyon temsilcisi
- 3. ve 4. bileşenler için Stratejik Koordinatör temsilcisi
- Denizcilik Müsteşarlığı
- Demiryollar, Limanlar ve Havameydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLHI)
- Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü (KUGM)
- Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMI)
- TC Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü (TCDD)
- Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü (KEGM)
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM)
- Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM)

Sektörel İzleme Komitesi, programın uygulanmasıyla ilgili olan ve uygulamaya katkıda bulunan sivil toplum temsilcilerini ve sosyo-ekonomik ortakları, bölgesel ve ulusal kuruluşları içerir. Bunlar:

- RODER (Ro-Ro Gemi İşletmecileri ve Kombine Taşımacılar Derneği)
- UND (Uluslararası Nakliyeciler Derneği)
- DTD (Demiryolu Taşımacılığı Derneği)
- TÜRKLİM (Türkiye Liman İşletmecileri Derneği)
- TOBB (Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği)
- TMMMB (Türk Müşavir Mühendisler ve Mimarlar Birliği)

- Ulusal Yetkilendirme Görevlisi
- Ulusal Fon temsilcisi
- Sanayi ve Ticaret Bakanlığı
- Çevre ve Orman Bakanlığı
- Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı
- Tarım ve Köy işleri Bakanlığı

İç Denetim Birimi

- Denetimleri ihtiva eden yıllık denetim iş planları hazırlamak ve uygulamak,
- Yönetimin etkin işleyişi takip etmek,
- Komisyona sunulan muhasebe bilgisinin güvenilirliğini sağlamak,
- Yıllık denetim faaliyet raporu
- Ulaştırma OP'nin yönetiminin AB Tüzükleriyle uyumu konusunda çerçeve anlaşmada belirlenen modele göre yıllık görüş bildirimi,
- Harcamaların nihai beyannamesine ilişkin görüş bildirimi,
- Yıllık denetim iş planı için ilerdeki spesifik gereksinimler,

Operasyonların Seçimi

Bütün hizmet, tedarik, inşaat ve hibe sözleşmeleri Finansal Tüzükte yer alan dış yardım kurallarına ve ihale veya hibe prosedürü başladığı tarihte Europe Aid web sayfasında yayınlanan PRAG'a (Practical Guide) göre kararlaştırılmalı ve uygulanmalıdır. PRAG'da sağlanan standart şablonlar ve modeller kuralların uygulanmasını kolaylaştırmak için kullanılmalıdır[8].

Büyük olmayan ve ulusal kamu kurumlarının haricindeki nihai faydalanıcılar tarafından uygulanan bütün projeler teklif çağrısı yoluyla seçilmelidir.

Program otoritesi spesifik bir tedbir altında finanse edilecek projelerin seçimi için başlatılan her bir teklif çağrısı için bir seçim komitesi kuracaktır. Seçim komitesi

proje başvurularını seçim kriterlerine ve Sektörel İzleme Komitesi tarafından kararlaştırılan ve teklif çağrısı dokümanlarında yayınlanan metodolojilere göre değerlendirecektir. Başvurular ilk olarak ilgili tedbirlerde (eksiksizlik, doğruluk vs.) konulan ilgili seçilebilirlik koşullarını karşılayan seçilebilirlik kriterleri ve idari kriterlere uyumu açısından elemeyen geçirilecek ve daha sonra kalitelerine göre değerlendirilecektir. Ardından seçim komitesi IPA Uygulama Tüzüğü'nün 158.maddesine göre program otoritesine tavsiyelerde bulunacaktır. Seçim Komitesi üyeleri proje başvurularını niteliksel biçimde değerlendirecek yetkinlikte en uygun memurlar ve teknik yeterliğe sahip uzmanlar olmalıdır.

Tedarik de (büyük projelerin ihale kararını içeren) yukarıda belirtilen ihale verme usulünü izleyecektir. İhale Seçim Komitesi hizmet, inşaat ve tedarik ihalelerinin değerlendirmesi için kurulacaktır.

Daha önce belirtildiği gibi, ihale, sözleşme, ödeme ve muhasebeye ait belli görevler 2007–2009 geçiş döneminde Merkezi Finans ve İhale Birimine (MFİB) devredilmiştir. Bu nedenle; MFİB Program Otoritesi adına ihaleyi başlatacak, değerlendirme sürecini ve ihale kararını denetleyecek ve yine MFİB koordinasyonunda bir ihale seçim komitesi kurulacaktır. MFİB'den resmi davet alması üzerine Program Otoritesi, ihale seçim komitesinde yer alacak, uygun deneyim ve geçmişe sahip uzmanların isimlerini tayin edecektir. Sürecin bütün aşamalarında PRAG'da açıkça belirtilen kurallar izlenmelidir.

6. PROJELER

6.1. Halkalı-Kapıkule-Bulgaristan Sınırı Demiryolu Yapımı

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

2005 yılında yapılan Etüt Proje ve Mühendislik Hizmetleri ihalesi ile 1/25000 ölçekli güzergâh araştırması, 1/2000 ölçekli şeritvari harita, kamulaştırma planları, zemin sondajları ile laboratuvar deneyleri, tüneller, köprüler, istinat duvarı gibi sanat yapıları ile istasyon tesisleri projeleri, güzergâhın ÇED Raporu ile keşif-metraj dosyalarının hazırlanmıştır.

Kırklareli istasyonunda sona eren demiryolu hattının devam ettirilerek Bulgaristan demiryolu ağına bağlanması ile Bulgaristan'ın Burgaz Limanı ve Tekirdağ Limanımız arasında İstanbul Boğazına paralel, Karadeniz-Marmara Denizi demiryolu güzergâhı oluşması, mevcut demiryolunun Bulgaristan demiryolu ağına bağlanması için Türkiye tarafına ait demiryolu uygulama projeleri DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü tarafından yapılacaktır.

Mevcut Halkalı-Bulgaristan Hududu demiryolu güzergâhı tek hatlı, elektrikli ve sinyalli bir hattır. Güzergâhın geometrik yapısı ve fiziki şartlarının düşük olması, üst yapı malzemesinin eski olması ve tek hatlı bir işletmeciliğe sahip olması nedeniyle günümüzün gereği olan hızlı ulaşım imkânına erişmek mümkün olmamaktadır. Demiryolunun bu yapısı nedeniyle yolcu trenleri maksimum 90 km/saat ve hızlı yük trenleri de maksimum 65 km/saat hız ile işletilmektedir. Ancak bu hızlar sürekli sağlanamadığı için ticari hız bu hızlardan da daha düşük olmakta bunun sonucu olarak da uzun seyahat süresi ve yüksek maliyet nedeniyle demiryolu taşımacılığı cazip bir sistem olmaktan uzak kalmaktadır. Yoldaki kurp ve eğim durumu ile tek hat işletmecilik nedeniyle ticari hız, yolcu trenlerinde 60 km/saate, yük trenlerinde de 36

km/saate inmektedir. Bu durum teknoloji ve yatırım imkânlarının olanaklarından faydalanan karayolu lehine bir avantaj sağlamakta, demiryolu taşımacılığının toplam taşıma içindeki payının giderek azalmasına neden olmaktadır[9]. Bununla beraber, özellikle son yıllarda transit taşımanın sağladığı olumlu katkıyı fark ederek yeni yatırımlar yaparak yeni koridorlar oluşturan komşu ülkelerin ülkemiz transit taşımacılıktaki payının azalmasına neden olmaktadır.

Yapımı planlanan Halkalı-Bulgaristan Demiryolu güzergâhı üzerinde yer İstanbul, Tekirdağ, Edirne ve Kırklareli illerimiz yer almaktadır. 1990 yılında 7 309 190 olan İstanbul ilinin nüfusu yıllık %0 33,09 artış ile 10 018 735'e ulaşmıştır. Tekirdağ ilinin 1990 yılında 468 842 olan nüfusu yıllık %0 28,52 artış ile 2000 yılında 652 591'e ulaşmıştır. 1990 yılında 404 599 nüfusa sahip olan Edirne ilimiz yıllık %0 0,49 bir gerileme 402 606 kişilik bir nüfusa erişmiştir. Kırklareli'nin 1990 yılında 309 512 kişi olan nüfusu yıllık %0 5,94 artış ile 328 461 kişiye ulaşmıştır.

Ülkemizin nüfusu sayım yılları itibariyle bir artış trendi göstermektedir. Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) verilerine göre Trakya bölgesinde Edirne dışında kalan illerimiz dışında nüfus sayılarında bir artış görülmektedir. Bununla birlikte İstanbul ve Tekirdağ illerindeki artış Türkiye artışının üzerinde seyretmektedir. Bu illerimizin ülkemizin sosyo-ekonomik yapısındaki önemi dikkate alındığında bölgedeki ulaşım ihtiyacının yıllara göre artış göstereceği açıktır.

Gümrük kapıları trafik değerlerinden görüleceği üzere en önemli trafik yoğunluğu Kapıkule Sınır Kapısından olmaktadır. İpsala ve Pazarkule Sınır kapıları Yunanistan'a bağlantı sağladığından bu kapıdaki hareketler daha çok yolcu ağırlıklı olmaktadır. Ülkemiz ile Yunanistan'da yaşayan bazı ailenin karşı tarafta yakınlarının bulunması bu yolculuk isteminin oluşmasındaki önemli unsurlardan biridir. Daha önceki yıllarda her iki ülkenin tarihinde önemli bir kültürel değere sahip olan bu topraklarda yakın dönemde başlayan iyi ikili ilişkiler sonucu kültürel turizm hareketleri son zamanlarda artmış ve bunun doğal sonucu olarak yolculuk gerçekleştirmeleri sağlanmıştır[9].

Bunun yanı sıra Türk girişimcilerinin Avrupa Birliğine ülkemizden önce tam üyelikleri gerçekleşen Romanya ve Bulgaristan'daki ekonomik koşullardan yararlanarak başlattıkları ticari faaliyetler de Kapıkule'deki trafik yoğunluğuna etki eden bir diğer unsurdur.

Yapımı düşünülen Halkalı-Bulgaristan Hududu için öngörülebilecek taşıma potansiyeli bu hattın devamı niteliğinde olan, bir bölümünün inşaatına başlanmış ve bir kısmı da projelendirilmiş hatların tamamlanması durumunda ülkemizin coğrafik konumundan oluşan avantajını daha kısa bir güzergâh ve daha kısa bir seyahat süresi ve daha ekonomik bir taşıma alternatifi yaratılması ile transit taşımacılıktan da önemli pay sağlanması söz konusu olacaktır. Bu yatırımların en önemlileri; İstanbul Boğazı Tüp Geçişi ve Banliyö Hatlarının İyileştirilmesi (MARMARAY) Projesi, Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesi, Ankara-Sivas Yeni Demiryolu Projesi, Sivas-Kars demiryolu Hattının İyileştirilmesi ve Kars-Tiflis Demiryolu Projesi olarak saymak mümkündür[9].

Ülkemiz genelindeki karayolu trafiğinin yıllık taşımalarını incelendiğinde taşıt-km değerlerinin % 5 dolaylarında bir üssel artış gösterdiği saptamaktadır. Demiryolu trafiğinde ise yıllık artış oranları yolcu taşımacılığında %2 yük taşımacılığında ise % 5 değerinde olmaktadır. Demiryollarının geçmiş dönemlerde ihmal edilmesi ve yeterli bütçe olanaklarının sağlanamaması nedeniyle karayolu taşımacılığına göre gelişimi daha yavaş olmuştur. Ulaştırma Ana Planında belirtildiği üzere demiryolu yatırımlarına bütçeden ayrılan payın %11,5 seviyesinden %15 seviyelerine çıkarılması durumunda GSMH'daki yıllık %4,1'lik artış ile yıllık % 2 nüfus artış değerleri sonucunda yıllık artış oranları yolcu taşımacılığında %5 Yük taşımacılığında da % 8 seviyelerine ulaşacaktır.

Bu açıklamalar çerçevesinde yeni yapılacak demiryoluna taşıma potansiyeli olabilecek yük miktarının gelecek yıllarda % 5 oranında, yolcu taşımacılığının da % 3 oranında artacağı tahmin edilmektedir.

Son yıllardaki teknolojik gelişmeler ve mevcut uygulamalar dikkate alındığında proje hızının 250 km/s olmasının daha uygun olacağı düşünülmektedir. Burada seyahat hızının her zaman proje hızından küçük olduğunu kabul edecek olursak, hattın geometrik tasarımı, emniyetli tarafta kalınarak yapılabilecektir. Güzergâh boyunca hızın artışı ile hattın geometrik standartları artırılacağından altyapı maliyetinde önemli bir artış, harekete karşı koyan direnimsel kuvvetleri yaklaşık hızın karesiyle orantılı olarak artacağından ötürü enerji tüketiminde önemli bir artış göstermesine karşılık işletme maliyetlerinde ve seyahat süresinde azalma olacaktır.

Çizelge 6.1. Halkalı-Kapıkule projesine ait teknik bilgiler

Teknik Özellikleri	
Güzergâh Boyu	230 Km
Hat Sayısı	Çift Hat
Maksimum Eğim	0,0015
Minimum Kurp Yarıçapı	3500 m
Proje Hızı	250 Km/s
Toplam Tünel Sayısı	2 Adet
Toplam Tünel Boyu	2465 m
En Uzun Tünel Boyu	1590 m
Toplam Viyadük Sayısı	3
Toplam Viyadük Boyu	1150 m
Toplam Köprü Sayısı	82
Toplam Köprü Boyu	2400 m
İstasyon Sayısı	8

Ulaştırma yatırımlarının ekonomik değerlendirmesinin önemli parametrelerinden biri de zaman tasarrufudur. Bu yatırımın yapılması ile yolcu ve yük taşımacılığında sağlanacak sürenin paraya dönüşmesi düşünülmektedir. Bunun için yatırım yapılacak koridor için öngörülen taşıma potansiyelinin mevcut ulaşım sistemlerinde yapacağı süre ile yeni yatırımda yapılacak sürenin farkının yolcu ve yük zaman

değerlerinin çarpımıyla zaman tasarrufu hesaplaması yapılır. Bir demiryolu hattının, karayolu yolcu ve yük taşımacılığına alternatif yaratma gayesinin yanı sıra ülke savunması açısından da büyük önem taşımaktadır. Yeni demiryolu hattının sağlayacağı yararların tahmininden ziyade mutlak gereksinimleri de daima göz önünde tutulmalıdır.

Ülkemiz Asya, Avrupa ve Afrika (Orta Doğu) kıtalarını birleştiren bir coğrafik öneme sahiptir. Sahip olduğu bu özellik asırlardan beri ülkemizin ticaret yolları içinde yer almasını ve dolayısıyla dünyanın bütün ülkeleri ile ilişkisini sürdürmesine neden olmaktadır. Günümüzde yeniden şekillenen dünya ticaret hayatında ulaşım ve iletişim teknolojilerinde sağlanan gelişmeler ülkeler arasındaki ilişkilerin giderek daha yoğun bir yapıya dönüşeceğini göstermektedir. Ulaşım koridorları üzerinde yer alan ülkemiz gelecek dönemin öne çıkacak bir sektörü olan lojistik hizmetlerinde olumlu katkı sağlamak istiyorsa, ülke içerisindeki mevcut ulaşım ağının yenilenmesini ve seyahat yolunu dolayısıyla seyahat süresini kısaltarak ekonomik ulaşım olanaklarını sağlayacak alternatif koridorları devreye sokmak durumundadır. Ayrıca Kafkasya ve Orta Asya'daki enerji kaynakları için yaşadığımız süreç dikkate şayandır. Ulaşımdaki bu coğrafik özelliğimiz kendini enerji kaynaklarının pazara ulaştırmasında da etkin rol oynayacaktır[9].

Avrupa ile yapılan ithalat/ihracat yük taşımacılığı ve Avrupa-Asya transit yük taşımacılığı için önemli bir gelir kaynağı olacağı kadar TEN ve TRECECA yükümlülükleri gereği yapımı zorunlu olmaktadır.

Bu gerekçeler dikkate alındığında yapımı planlanan Halkalı-Bulgaristan Hududu Yeni Demiryolu Projesi her yönüyle ülkemize önemli katkı sağlayacak bir yatırımdır.

6.2. Mersin Limanı

Bir liman şehri olan Mersin, tarih boyunca denizyolu ulaşımına paralel bir gelişme göstermiş, limanı büyüdükçe Mersin şehri de büyümüş ve gelişmiştir. Coğrafi konumunun stratejik önemi ve bütün ulaşım yollarının mevcudiyeti Doğu

Akdeniz'in önemli limanlarından biri olan Mersin Limanı'nı İç Anadolu, Akdeniz ve Güneydoğu Anadolu bölgelerinin ithalat-ihracat kapısı yapmasının yanında, Ortadoğu Ülkelerinin ve Bağımsız Devletler Topluluğu'nun da transit merkezi haline getirmiştir.

2006 yılında Mersin firmalarının %49'u ihracatta denizyolu ulaşımını tercih ederken, ithalatta bu oran %68'e ulaşmıştır.

Tarihi 1836 yılında kurulan iskeleye dayanan Mersin Limanı, şehrin ve bölgenin en önemli deniz tesisi konumundadır. 1942 yılında T.C.D.D.'ye bağlanan limanın bugünkü yapısının inşasına 1954 yılında başlanmış ve 1960 yılında hizmete girmiştir.

Mersin Limanı; toplam rıhtım uzunluğu, liman alanı, maksimum derinlik, işçi sayısı, gemi kabul kapasitesi, konteyner stoklama kapasitesi alanlarında Türkiye'nin en büyük limanı konumundadır. Doğu Akdeniz'deki limanlarımızın mevcut kapasitesinin yetersizliği ve gelecekteki talebi karşılamak üzere, elverişli konumu nedeniyle gelecek yıllarda "Konteyner Aktarma Merkezi – Hubport" olarak hizmet vermek üzere planlanmıştır.

Mersin Limanı yalnızca Türkiye ve Orta Doğu için değil Avrupa Birliği için de önemli bir liman konumundadır. Mersin; Avrupa Birliği'nin 2007-2013 döneminde ulaşım ağı projelerinin en önemli ayağı olan "Deniz otobanları" projesine Türkiye'den dahil edilen iki limandan bir tanesidir. Ayrıca AB'nin benimsediği TRACECA projesine Türkiye'nin 2002 yılında dâhil olmasıyla birlikte temelleri atılan Tiflis-Kars demiryolu hattının Akdeniz'e açılan kapısı Mersin ve İskenderun Limanları olacaktır[10].

Mersin ili Mersin Limanı'nın dışında birçok deniz tesisine de sahiptir. Bunların başında Girne- Mersin arasında yolcu otobüsü ve feribot seferine imkân sağlayan Taşucu Limanı ve Anamur iskelesi, Doğu Akdeniz Yat Rallisine ev sahipliği yapan Mersin (Çamlıbel) Yat Baseni, altyapıları tamamlanmış Mersin ve Kumkuyu Yat Limanları ve Bozyazı, Hacıışaklı, Karaduvar Balıkçı Barınakları gelmektedir.

Ayrıca Türkiye’deki mevcut iki adet deniz ticaret odasından biri Mersin’de bulunmaktadır. 2007 yılbaşı itibari ile 420 üyesi mevcut olan Mersin Deniz Ticaret Odası, Mersin denizcilik faaliyetleri için önemli bir avantajdır.

Mersin İli ülkenin demiryolu ağına 43,4 kilometrelik hat uzunluğuyla Yenice’de bağlanmaktadır. Doğu yönüne ayrılan demiryolu, Adana üzerinden Güneydoğu Anadolu ve Suriye’ye uzanmaktadır. Batı yönünde ise Mersin Limanı içinde son bulmaktadır.

Demiryolu yük taşımacılığında ağırlıklı olarak hububat, bakliyat, suni gübre, demir, PVC, mermer ve maden cevheri taşımacılığı yapılmaktadır.

Çizelge 6.2. Mersin Limanı

		1. Aşama	2. Aşama	3. Aşama
Teorik Kapasite		1.000.000 TEU/Yıl	2.000.000 TEU/Yıl	4.000.000 TEU/Yıl
Dalgakıran	<i>Ana Dalgakıran</i>	3675 m.		
	<i>Tali Dalgakıran</i>	2055 m		
Terminal	<i>Fonksiyonu</i>	Konteyner	Konteyner	Konteyner
	<i>Rıhtım Uzunluğu</i>	1200 m.	700 m.	800 m.
	<i>Su Kesimi</i>	-17,5 m.	-17,5 m.	-17,5 m.
Depolama Alanı		1.092.923 m ²	595.346 m ²	246.569 m ²
Korunmuş Su Alanı		2.402.100 m ²	2.402.100 m ²	2.402.100 m ²
Yaklaşık Maliyeti (Euro)		370.500.000	527.000.000	695.770.000
Limana Ulaşım		Demiryolu, Karayolu		

Mersin’deki demiryolu taşımacılığı ihtiyacı karşılayacak nitelikte olup altyapı, sinyalizasyon ve ray yenilenmesi gerekmektedir. Bunun dışında Konya gibi üretimini Mersin Limanı üzerinden gönderen şehirler Mersin’e demiryolu bağlantısının dolaylı olması nedeniyle sıkıntılar yaşamaktadır[10].

6.3. Çandarlı Limanı

İzmir Limanının etki alanına odaklanıldığında, deniz trafiği tahminleri büyük bir trafik artışını göstermektedir ki bu da İzmir Limanına ait bir genişletme planını gerekli kılar. Bununla birlikte, fiziksel kısıtlamalar göz önüne alındığında, limanın mümkün olan genişlemesi gelecekteki trafik talebini karşılamaya yetmeyecektir. Sonuç olarak, Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları (DLH) İnşaatı Genel Müdürlüğü İzmir Limanı için gerekli kapasite artışını karşılamak amacı ile İzmir-Çandarlı yakınlarında yeni bir liman planlamaktadır. Yeni bir liman ve ilgili yatırımın yapılması, yatırımın Türk ekonomisindeki önemini ve isabetliliğini göstermek için bir Master Plan hazırlanmasını zorunlu kılmıştır. Bu Plan geçmişte yapılmış ilgili bütün çalışmaları dikkate alacaktır[11].

İyimser Durum

Bu senaryo iyimser trafik tahminini ve 300 000 TEU/yıl ana hat trafiğini dikkate almaktadır. Çandarlı Limanın çalışmaya 2012 yılında başlayacağını varsaymaktadır, bu durumda inşaat çalışmaları 2008 yılında başlamalıdır. Çandarlı Limanı'nın ilk aşamasının kapasitesi 940 000 TEU olacaktır. Bu kapasite 2017 yılında aşılabacaktır.

Orta Durum

İkinci Senaryoda orta trafik tahminini ve 300 000 TEU/yıl ana hat trafiğini dikkate almaktadır. Çandarlı Limanın çalışmaya 2013 yılında başlayacağını varsaymaktadır, bu durumda inşaat çalışmaları 2009 yılında başlamalıdır. Çandarlı Limanı'nın ilk aşamasının kapasitesi 940 000 TEU olacaktır. Bu kapasite 2020 yılında aşılabacaktır.

Kötümser Durum

Üçüncü senaryo iyimser trafik tahminini ve 300 000 TEU/yıl ana hat trafiğini dikkate almaktadır. Çandarlı Limanın çalışmaya 2017 yılında başlayacağını varsaymaktadır, bu durumda inşaat çalışmaları 2013 yılında başlamalıdır. Çandarlı Limanı'nın ilk

aşamasının kapasitesi 940 000 TEU olacaktır. Bu kapasite 2030 yılından önce aşılabacaktır.

İzmir Liman yerinin, kargo trafiği için, doğal korunmalı özelliği nedeni ile ayrıcalıklı bir yeri vardır. Liman konteyner (%56) ve kuru dökme yük (%35) taşımacılığı ağırlıklıdır ve Orta Doğu'dan yapılan ihracatta %73 boşaltma oranı ile anahtar noktalardan biridir. Son iki yıl limanın büyümesi, konteynerde %16, kuru dökmede %22 ortalama büyüme oranı ile oldukça göz alıcıdır.

Mevcut durumda üç temel problem vardır:

1. Konteyner terminalinde yükleme ekipmanı yetersizliği:

- 2002'deki durum, terminal 543 979 TEU ile %54,20 işgal oranına (tikanıklık noktasına yakın) sahip.
- 653 490 TEU/yıl trafik ile Maksimum işgal oranına (yaklaşık %63) ulaşılacaktır.
- İki yeni konteyner vincinin satın alınmasıyla 889 381 TEU/yıl oranına ulaşılacaktır.
- Optimum ekipmanlı benzer rıhtımlara nazaran terminal kapasitesindeki limitler nedeniyle mevcut depo alanı kısıtlayıcı bir faktördür
- İzmir Limanı'nın toplam alanı (mevcut terminal + terminal II) ve optimum ekipman dikkate alındığında, 1 300 000 TEU/yıl'lık brüt kapasiteye (rıhtımlar ve depolama) erişilmesi mümkün olacaktır.
- İzmir Limanının toplam kapasitesi (mevcut terminal + Terminal II) İzmir kentinin kaldırabileceği trafik miktarı ile de sınırlıdır, bu nedenle 1 300 000 TEU/yıl limanda gelecekte ulaşılacak maksimum kapasite olarak düşünülmelidir[11].

2. Donanmanın büyümesi için kısıtlı mevcut seyir kanalı - İzmir Limanı konteyner kargo taşımacılığında oluşan oldukça büyük artış tecrübesi yaşarken, Panamax tipi büyük gemilerin yaklaşım kanalı ve havzayı kullanamaması gerçeği, gemi sayısında

çok büyük bir artışa sebep olmaktadır. Bu gerçek İzmir'in önemli bir transit kargo limanından ziyade bir Feeder limanı olmasına neden olmaktadır.

3.Mevcut alanda sınırlı genişleme:

- İzmir Limanının trafik büyümesi mevcut depo ve bağlama alanlarının genişleme imkânları ile de kısıtlanmıştır.
- Bu hipoteze göre mevcut dökme kuru yük trafiği iki rıhtımın kapasitesine yakın olacaktır.
- Her halükarda, liman ve şehir arasındaki ihtilaf nedeniyle planlanandan daha büyük bir genişleme önerilmemektedir[11].

Öngörülen senaryoya bağlı olarak, iki adet yeni konteyner vinci (porteyner) alınması durumunda bile konteyner terminalinin mevcut kapasitesi 2008–2010 döneminde aşılacaktır.

Ancak, fiziksel sınırlamalara göre, gelecekteki trafik talebini karşılamak üzere limanın büyütülmesinin yeterli gelmeyeceği ve Panamaks ve Post-Panamaks gemilerin kanaldaki problemleri nedeniyle, merkez bir limanın stratejik pozisyonuna ait faydalardan yararlanabilmek için yeni ve modern bir konteyner terminalinin planlanması gerekmektedir.

İzmir Liman trafiğinin %58'i konteyner, %33,9'u kuru yükten oluşmaktadır. 2003'te konteyner yüzdesi %91'dir. 2020 yılında 14 milyon tondan fazla konteyner kargosu (1,4 milyon TEU) ve yaklaşık olarak 7 milyon ton kuru yük olacağı tahmin edilmektedir.

Konteyner ana liman trafiğinin (gemiden gemiye) çekiciliği gelecekte Türk limanlarının kazanacağı roldür. Olasılıklardan biri Karadeniz Limanlarına ve Yunan Limanlarına yakın ve bunlardaki trafiği azaltacak Ege Denizinde bir araştırmadır. Önerilen yer 20 km uzunluğunda ve 25 km genişliğindeki Bergama'ya bağlı

Zeytindağ kasabası sınırları içindedir ve denizyolu ile İzmir'e 55 mil ve İstanbul'a 245 mil mesafededir. Şekil 8 Türk limanlarının gelecekte arzu edilen rolü Burası kara ve deniz yollarının birleştiği, problemsiz ve bütün yönlerden doğal korunaklı batı ve batı-güneybatı hariç) bir yerdir. Arazi Zeytindağ kasabasına bağlıdır ve mera olarak tanımlıdır. Bu alanda ne yasaklanmış ne de kısıtlı alan ya da bölge yoktur. Alan 4 529 hektar'dır.

6.4. Irmak-Karabük-Zonguldak hattı sinyalizasyonu

Irmak-Zonguldak Demiryolu hattı ağır yük taşımalarının yapıldığı önemli güzergâhlardan biridir. Bu hat Kuruluşumuz ve Ülkemiz açısından sağlayacağı katma değerler itibariyle büyük önem taşımaktadır. Ülkemiz demir çelik sanayilerini oluşturan Karabük, İskenderun ve kesintili olarak Ereğli Demir Çelik Fabrikalarını birbirine demiryolu ile bağlaması açısından stratejik önem taşımaktadır. Bunların ürün ve hammadde taşımalarının demiryollarına yönlendirilmesi hem fabrikalar hem demiryolları hem de Ülkemize yaratacağı faydalar açısından değer taşımaktadır. Bu hatta yapılan her yatırımın geri dönüşü katlamalı olarak gerçekleşecektir. Halen bu güzergâhta sinyalizasyon sistemi olarak TMI (Trenlerin Merkezden İdaresi) kullanılmaktadır. Bu sistemin kullanılması trenlerin seyir sürelerini ve tehir sürelerini arttırmaktadır[12].

Demiryolu taşımacılığında kullanıcıların taleplerini yakından izleyen, Pazar koşullarındaki değişikliklere hızla uyum sağlayan yapısal düzenlemelerin en kısa zamanda gerçekleştirilmesinin sağlanması yine VIII. Beş Yıllık Kalkınma Planında yer almıştır. Ekonomik gelişmeyi yakından izleyen, darboğaz oluşturmeyen, ülke kalkınmasına destek veren, uluslararası ticareti kolaylaştıran ve ödemeler dengesine en fazla katkıyı sağlayan bir ulaşım sisteminin gerçekleştirilmesi hedeflenmiştir.

Trenlerin seyir sürelerinin kısaltılması, hat kapasitesinin arttırılması, trafikteki sıkışıklığın azaltılması ve işgücü tasarrufu sağlanması amacıyla hattın sinyal sisteminin yeni teknoloji ile donatılması düşünülmektedir. Yeni sinyalizasyon sistemi

diğer hatlarımızla uyumlu olarak CTC'ye (Uzaktan Kumandalı Ray Devreli Elektrikli Sinyal Kontrol Sistemi) dönüştürülecektir[12].

Ayrıca sanayileşmenin ve ticaretin artışı burada yaşayan nüfusu çoğaltmakta, kişi başına gelir artışına bağlı olarak yolcu ve yük taşımacılığı potansiyeli artmaktadır. Karayolu ve havayolu taşımacılıklarının yatırım bazında aldığı desteğe demiryolu işletmeciliğinde de ulaşamadığı takdirde yolcu potansiyelinin tercihi diğer sistemlere ve özellikle karayollarına kayacak, bu durumda karayollarında giderek artan bir sıkışıklık/çözülemeyen bir darboğaz yaratacak, trafik canavarının her gün yüzlerce insanı yutmasına maddi ve manevi kayıpların giderek artmasına neden olacaktır.

Ereğli Demirçelik işletmelerinin Karadeniz Ereğli Limanı ile Zonguldak Limanı arasında tren ferisi ile hammadde ve ürün taşıması projesini 2005 yılı içinde gerçekleştirmesi beklenmektedir. Bunun sonucu olarak ta bu güzergâh üzerindeki trafikte kısa zaman içinde önemli artışlar sağlanacak olup, bu nedenle hat kapasitesini arttıracak tedbirlerin biran evvel hayata geçirilmesi zorunluluğu doğabilecektir. Bu proje ile Ereğli Demirçelik İşletmelerinin verilerine göre 3 Milyon ton'a yakın ilave yük potansiyeli doğabilecektir[12].

Sinyalizasyon Projelerinin yapımı için seçilen hat kesimleri Ülkemiz ve Demiryolları açısından önemli koridorlarımızdır. Bu hatlardaki yük trafiği kapasitesi yıllara göre artan oranlarda sürekli artış göstermekte olup, buna çözüm ise demiryolu taşımacılığını daha modern hale getirerek sektörel arzı arttırmaktır. Bu koridorlar nüfus yoğunluğunun fazla olduğu ve sanayileşmenin hızla arttığı bölgelerde yer almaktadır. Ayrıca Ülkemiz ekonomisinin iyi yönde devamlı gelişmesi, hükümetimizin inşaat sektörüne verdiği öncelik ve Dünya piyasalarında demir-Çelik ihtiyacının devamlı artış göstermesi paralelinde mevcut fabrikaların kapasitelerini arttırması yönünde yeni yatırımlar yapmasına ve yeni fabrikaların kurulmasına ihtiyaç gösterecektir. Daha şimdiden fabrikalarda 2003-2004 demir-çelik satışlarındaki artışlardan dolayı kapasiteyi arttırma yatırımları başlamıştır.

Ülkemiz demir çelik tesislerinde kullanılan cevherin % 90 oranında kısmı ülkemiz kaynaklarından temin edilmekte olup, temin yerleri ağırlıklı olarak Divriği, Yeşilhisar ve Hekimhan'dan yapılmaktadır. Demir-Çelik Üretiminin büyük çoğunluğu yurtiçi piyasada tüketilmekte kalan kısım ise ihraç edilmektedir. Yıllara göre bu oranlarda değişimler olmaktadır. Sonuç olarak; seçilen hatlarda yapılan her demiryolu yatırımı sağladığı katma değer açısından Ülkemiz ekonomisine kısa sürede büyük yarar sağlayacaktır. Güzergâh üzerinde bulunan illerimizden Çankırı'nın nüfusu 269.579 olup, tekstil, kimya, plastik, orman ürünleri, gıda, yem ve inşaat malzemeleri ve demiryolu yan sanayi işletmeleri mevcuttur. Ayrıca tuz, alçı, bentonit, kömür tozu, perlit, mermer ürünleri çıkarılmaktadır. Yaklaşık 1,5 Milyon ton yıllık yük potansiyeli mevcuttur. Karabük ilinin nüfusu 224 813 kişi olup, KARDEMİR (Karabük Demirçelik İşletmeleri) en önemli sanayi tesisidir. Cevher hazırlama tesisleri, 1 340 000 ton/yıl sinter Zonguldak ilinin nüfusu 615 559 kişi olup, Ereğli Demirçelik ve TTK (Türkiye Taş Kömürü) işletmeleriyle tanınmış bir ilimizdir. Ayrıca alimüno manganez, barit, dolomit, kalker, kuvarsit, şiferton yatakları bulunmaktadır. Bu bölgede 1.119 Milyon ton taşkömürü rezervi tespit edilmiştir. Yaklaşık 100 yıllık bir rezerv bulunmaktadır. Erdemir'in yaklaşık yassı mamül üretim kapasitesi yıllık 3,5 milyon ton olup bu kapasite yapılan ilave yatırımlarla devamlı artırılmaktadır. TTK'nın kurulu üretimi 2 milyon ton/yıl dır Zonguldak ilimiz Ereğli ve Zonguldak limanlarını sınırları içinde barındırmaktadır. İthalat ve ihracat potansiyeli açısından önemli bir potansiyele sahiptir. Karadeniz'e komşu Ülkelerle yapılacak ticaretin artmasıyla bu limanların önemi daha da artacaktır. Zonguldak ilinde ayrıca orman ürünleri, kâğıt, ateş tuğla, seramik, çimento, tekstil, makine ve madencilik sanayi işletmeleri yer almaktadır. Irmak-Zonguldak koridoru tek hatlıdır. Bu durum ise trenlerin buluşma ve öne geçme beklmeleri nedeniyle seyahat sürelerini uzatırken, hat kapasitesini de olumsuz yönde etkilemektedir. Hat kapasitesi bir günde çalıştırılabilecek maksimum tren sayısını ifade eder. Söz konusu koridordaki kapasite UIC formülüne göre hesaplanmıştır. Kapasite hesabında, kapasiteyi belirleyici kesim hat kesimi üzerindeki bütün trenler için en uzun seyir süresini veren kesimdir[12].

Bu açıklamalar doğrultusunda hat kapasitesi Irmak-Karabük hat kesimi için projersiz durum 20 tren/gün, projeli durum için 26 tren/gün, Karabük-Zonguldak hat kesimi için ise projersiz durum 24 tren/gün, projeli durum için 32 tren/gün olarak hat kapasitesi sınırlamaları yapılmıştır. Proje ile beklemeler olmayacak ve trenler blok sinyal aralığı sistemiyle çalışacağından bir kapasite kısıtı belirli bir ölçüde çözülecektir. Güzergâhın uygulama planların tamamlanması sonrasında blok aralığına göre yapılacak işletim durumundaki kapasitenin belirlenmesi mümkün olabilecektir. Halen bu güzergâhta sinyalizasyon sistemi olarak TMİ (Trenlerin Merkezden İdaresi) kullanılmaktadır. Bu sistemin kullanılması trenlerin seyir sürelerini ve tehir sürelerini arttırmaktadır. Bu proje gerçekleştirildiğinde blok mesafeleri sistemi ile tren takipleri yapılacağından; hat kapasitesinde artışlar olacağı ve tren seyir süreleri azalacağından işletmecilikte zaman tasarrufu sağlanacaktır. Bunun sonucunda ilave trenlerin işletmeye konulması mümkün olabilecektir. Yatırımın 4 yılda tamamlanacağı hedeflenmektedir. Yatırımın finansal planında harcamaların her yıl aynı oranda oluşacağı düşünülmektedir. Sinyalizasyon ve yol uzatma yapım işleri 2006 ve 2009 yıllarında tamamlanacak ve 2010 yılının başı itibariyle CTC'li tren işletmeciliği sağlanmış olacaktır[12].

Irmak-Zonguldak Elektrifikasyon Projesi hem ekonomik hem de mali açıdan değerlendirildiğinde çalışma sonucunda ortaya çıkan kriterler açısından incelendiğinde yapılabilir olduğu oldukça nettir. İskonto faktörünü yükseltsek dahi sonucu çok fazla etkilememektedir. Cevher taşımacılığının yapıldığı bu hat hem Kuruluşumuz hem de Ülkemiz açısından yarattığı ve yapılacak modernizasyon projeleri sonrasında ortaya çıkaracağı katma değer açısından önem taşımaktadır.

Büyük çaplı taşımalarda özellikle mesafenin artması ile karayolu taşımacılığı verimliliğini yitirmekte ülke açısından önemli maliyet artışlarına neden olmaktadır. Bu nedenlerle Demiryolu Modernizasyon Projeleri hayata geçirildiğinde bulundukları bölgenin ticari potansiyeline ve ekonomik gelişimine önemli katkılar sağlayacaktır. Yöredeki ticaret erbabının rekabet gücünü arttıracaktır. Sonuç olarak; Irmak-Zonguldak Elektrifikasyon Projesinin yapılması ile hem TCDD'ye hem de ülkemize önemli katkılar sağlanmış olacaktır[12].

7. SONUÇ VE ÖNERİLER

Avrupa Birliği, Ulaştırma Sektörü İç Pazarı'nın sorunsuz işleyişini sağlamanın yanı sıra sektörel bazda da çeşitli ulaştırma faaliyetlerini düzenlemektedir. Ancak Üye Devletlerin bu alandaki ekonomik koşullarının ve her ulaştırma faaliyetine ilişkin yapılarının uyumlaştırılmasını gerektirmektedir.

Avrupa Topluluğu'nu kuran Roma Antlaşması'nın 71. madde, 1.fıkra, a bendi uyarınca, bir Üye Devlet'in topraklarından çıkan ya da söz konusu Üye Devlet topraklarına giren veya bir ya da birden fazla Üye Devlet'in toprağını kateden uluslararası taşımacılığa ilişkin ortak kurallar belirlenecek ve uygulanacaktır. Avrupa Kurumları yavaş yavaş ortak kurallar belirlemeye başlamıştır. Bu çerçevede demiryolu ve denizyolu taşımacılığındaki mevcut durumun iyileştirilmesine öncelik verilmekte, karayolu ve havayolu taşımacılığı alanları daha sonra ele alınmaktadır.

Yukarıda özetle incelenmeye çalışılan AB Bölgesel Politikası, AB'nin kendi içindeki bölgesel gelişmişlik farklılıklarını gidermeye dönük düzenleme ve araçlardan oluşurken, yakın gelecekte üyeliklerinin gerçekleşmesi beklenen aday ülkelerin de bu yapı içinde düşünüldüğü görülmektedir. Tahsis edilen fonlar ve bu fonların kanalize edileceği alanların tespitinde, ilgili aday ülkelerin ihtiyaçları kuşkusuz göz önünde bulundurulmakla birlikte, ana hedef, AB'nin ilkeleri ve öncelikleridir.

Tüm bu açıklamalar ışığında AB fonları ile ülkemizde yapılması düşünülen Halkalı-Kapıkule hızlı tren projesi ile aşağıdaki faydaların sağlanacağı beklenmektedir:

1. Mevcut Halkalı-Bulgaristan Hududu demiryolu uzunluğu 291,5 km'dir. Yapımı planlanan Halkalı-Kapıkule demiryolu hattı güzergâh uzunluğu ise 230 km'dir. Projenin gerçekleşmesi durumunda bu koridorda 60 km'lik bir kısalma nedeniyle seyahat süresinin azalması ve ekonomik işletmecilik sunma avantajı sağlanacaktır.
2. Halkalı-Bulgaristan Hududu Yeni Demiryolu Hattının yapılması ülkemizin Avrupa'ya daha hızlı ve kısa sürede erişimi, Avrupa ile Kafkasya arasında bir

transit koridor oluşturularak ülke ekonomisine olumlu katkı sağlanması ekonomik yönden avantajlar sağlayacaktır. Böylece tam üyelik hamlesinde olduğumuz Avrupa Birliği'nin ulaştırma stratejilerine de erişmenin imkânı sağlanmaya başlanacaktır.

3. Bulgaristan'da bulunan soydaşlarımızın Bulgaristan'ın özellikle Avrupa Birliği'ne girme süreci başlayan siyasal yapısındaki değişimleri sonucu Türkiye ile seyahatleri giderek artmıştır. Kapıkule ve Dereköy Sınır Kapılarından bu doğrultuda bir seyahat olgusu yaşanmaktadır.
4. İşletmecilik tasarrufunun yanı sıra ulaştırma yatırımlarının ekonomik değerlendirmesinde zaman tasarrufu ve kaza maliyetleri de yaratılan tasarruflar arasındadır. Ülkemizde karayolu kazalarının fazlalığı ve ekonomiye olumsuz katkı yapması nedeniyle trafik güvenliğini daha çok ortaya çıkartmaktadır. Demiryolu işletiminde sinyalisasyon uygulaması ve otomatik tren durma tertibatı ile sürücüden kaynaklanabilecek trafik emniyeti üst seviyelere çıkarılmaktadır.
5. Halkalı-Kapıkule Demiryolu Hattı, 4. Pan-Avrupa Ulaştırma Koridoru üzerindeki Asya-Avrupa bağlantısını güçlendirecektir. Bu proje, Bulgaristan sınırını Gürcistan sınırıyla bağlayacak olan Doğu-Batı demiryolu hattının ilk aşamasını oluşturmaktadır. Dahası, Kapıkule-Halkalı Demiryolu Hattı, Türkiye için en önemli ticaret bölgesi olan Trakya bölgesindeki ekonomik sirkülasyona katkı sağlayacaktır.
6. Proje sonucunda ortaya çıkacak yüksek standartlı hat Avrupa ile karşılıklı işlerliği sağlayacaktır. Hatta hem yolcu hem yük taşımacılığı yapılacak ve hattın hızı Bulgaristan ile bağlanacak hattın hızıyla uyumlu olacaktır.
7. Proje, karayolu yoğunluğu ve buna bağlı olarak ortaya çıkan sorunları (kazalar, hava kirliliği vs.) azaltacaktır.
8. Türkiye'de hâlihazırda, ulaştırma modları arasında büyük bir dengesizlik bulunmaktadır. Karayolu ulaştırması yolcu ve yük taşımacılığını büyük oranda domine etmiş durumdadır. Bu yüksek standartlı demiryolu hattı sadece ulaştırma alanında büyük bir iyileştirme sağlamayacak aynı zamanda ulaştırma modları arasındaki dengesizliği dizginleyecektir.

Limanlar, ülke ekonomisinde önemli bir yere sahiptir. Kombine taşımacılığın ortaya çıkmasıyla birlikte kapıdan kapıya taşımacılığın ara durakları olan limanlardan, dünya ülkeleri büyük kazançlar sağlamaktadır. Ayrıca, Avrupa Birliği uyum sürecinde limanların demiryolu bağlantısının geliştirilmesi gerekmektedir.. Ancak, üç tarafı denizlerle çevrili olan ülkemizde, maalesef deniz taşımacılığına ve dolayısıyla limanlara gereken önem verilmemektedir. Bu bağlamda, kombine taşımacılık ile ara durak niteliği kazanan limanların lojistiği günümüzde önem kazanmıştır.

AB dış ticaretinin % 90'dan fazlası ve iç ticaretinin %43'ü deniz yoluyla gerçekleşmektedir. Yılda ortalama bir milyar tondan fazla yük limanlarından yüklenmekte ve AB limanlarından boşaltılmaktadır. AB üyelerinde alt üyelerine ait denizcilik firmaları dünya filosunun üçte birini kontrol etmektedir. Deniz ulaşımı sektörüne gemi-inşaat, limanlar balıkçılık ve diğer hizmetler dâhil olmak üzere AB'den de yaklaşık 2.5 milyon kişi istihdam etmektedir.

Türkiye'de AB fonlarından yararlanılarak yapılması düşünülen Mersin ve Çandarlı Limanları ile de benzer faydalar sağlanması düşünülmekle birlikte;

1. Tesislerin ana liman olarak hizmet vermesi ve (postpanamax) türü büyük konteyner gemilerine dahi yeterli bağlama alanları sağlaması planlanmaktadır. Orta Asya ve Orta Doğu ülkelerini bağlayacak olan koridor Mersin limanını kullanacaktır.
2. AB yardımları altında gerçekleştirilen fizibilite çalışması sonuçları uyarınca, tahmin edilen kapasite etaplar halinde şöyle olacaktır; Etap 1: 1 milyon TEU, Etap 2: 2 milyon TEU, Etap 3: 4 milyon TEU tüm kapasite
3. Türkiye'nin Doğu Akdeniz kıyı şeridindeki limanların mevcut kapasitesi, Türkiye üzerinden gerçekleştirilecek denizyolu trafiğinde gelecekte ortaya çıkacak talepleri karşılama konusunda yetersiz kalmaktadır. Bu da, ayrıcalıklı coğrafi konumu nedeniyle etkin hizmetlerin devreye sokulması bakımından yüksek derecede rekabetçi ve ölçek ekonomisi olacak yeni liman kapasitelerinin sağlanması gerekliliğini ortaya çıkarmaktadır. Mersin Konteyner Limanı

Akdeniz Konteyner Gemicilik Hatları ile Orta Asya'daki denize çıkışı olmayan ülkeler arasında bir geçiş kapısı görevi görecektir.

4. Mersin Konteyner Limanı Projesi Orta ve Doğu Anadolu hinterlandına özellikle GAP Projesine hizmet edecektir.
5. Akdeniz ve Karadeniz arasında kargo aktarma olanağı sağlaması bakımından boğazlardan geçen gemi sayısının azalmasını sağlayacaktır.
6. Ana liman fonksiyonu kayda değer bir ekonomik ve stratejik faydalar sağlayacaktır.
7. Mersin Konteyner Limanı uluslararası çok modlu ulaştırma sisteminin önemli bir unsurunu oluşturacak ve demiryolu bağlantısı nedeniyle sadece Orta Doğu ülkelerine değil aynı zamanda Kafkasya, denize çıkışı olmayan Asya ülkeleri ve Bağımsız Devletler Topluluğu ülkelerine de geçiş noktası görevi görecektir.
8. Demiryollarının Mersin Limanı içine kadar girmesi multimodal taşımacılık için önemli bir avantajdır. Deniz yolu ile gelen transit yükler, demir yolu ile Ortadoğu ülkeleri ve Orta Asya Türk Cumhuriyetlerine taşınmaktadır. Tiflis-Kars demiryolu projesi tamamlanması ile birlikte Mersin Limanı'na olan demiryolu ulaşımı daha fazla önem kazanacaktır.
9. Çandarlı Limanı'nın ana liman olarak hizmet vermesi ve 16 metre derinliğe sahip terminallere ve geniş çatma alanına ihtiyaç duyan (postpanamax) türü büyük konteyner gemilerine dahi yeterli bağlama alanı sağlaması planlanmaktadır. Koridor, Akdeniz ticaret hatlarını Karadeniz ülkelerine bağlayacak olan koridor Çandarlı limanını kullanacaktır.

Irmak-Zonguldak Demiryolu hattı ağır yük taşımalarının yapıldığı önemli güzergâhlardan biridir. Bu hat Kuruluşumuz ve Ülkemiz açısından sağlayacağı katma değerler itibariyle büyük önem taşımaktadır. Projenin amacı Irmak-Karabük-Zonguldak demiryolu güzergâhının hat kapasitesinin iyileştirilmesi, demiryolu sektörünün ulaştırma pazarı içerisindeki payının artırılması, tren yönetim sisteminin iyileştirilmesi, çalışan sayısının asgariye indirilmesi, operasyon maliyetlerinin azaltılması, çevrenin korunmasına ve bölgenin kalkınmasına büyük katkı sağlanmasını amaçlamaktadır.

1. Bu Proje ile Irmak-Zonguldak hattına yeni sinyalizasyon, elektrifikasyon ve telekomünikasyon sistemi yüklenmesi öngörülmektedir. Ayrıca, bazı istasyonlardaki demiryolları genişletilecek ve 7 yeni yan hat inşa edilecektir.
2. Yeni sinyalizasyon, elektrifikasyon ve telekomünikasyon sistemleri Karabük'teki merkezi operasyon birimleri tarafından kontrol edilecektir. Sinyalizasyon sistemi 1. seviye ETCS standartları ile, elektrifikasyon sistemi (AC) 50 Hz, 24kV ve 160 km/s hat hızıyla uyumlu ve telekomünikasyon sistemi Irmak-Zonguldak arasında yeraltı fiber-optik kablolarıyla ve SDH sistemleriyle kurulacak olan komuta ve uzaktan kontrol sistemlerini destekleyecektir. Yeni inşa edilecek olan elektronik seviye-geçiş koruma sistemleri, projenin içerdiği tüm seviyedeki sinyalizasyon ve elektrifikasyon sistemleriyle uyumludur.
3. Projenin uygulanmasıyla, net yük taşımacılığı 7 milyon tona çıkacak böylelikle %30 oranında kapasite artırımı sağlanacaktır.
4. Tren hareketleriyle ilgili, trenlerin makas değiştirmesi ve mekanik sinyallerin değiştirilmesi, gibi işlemler manuel yollardan yapıldığından, istasyonlarda personele ihtiyaç duyulmakta ve insan faktörü de yüksek hata riskini beraberinde getirmektedir. Bu proje insan faktöründen kaynaklanan hata risk oranını yok etmekte ve aynı zamanda operasyon maliyetlerini azaltmakta ve seyahat sürelerinde meydana gelecek gecikmelerini önlemektedir.
5. Mevcut telekomünikasyon sistemi hava koşulları karşısında çok hassas olmakla beraber yeraltı kablo sistemlerinden daha fazla teknik personel çalıştırılmasını gerekli kılmaktadır. Yeni telekomünikasyon sisteminin yüklenmesi ile hava koşullarına bağlı olarak sık sık yaşanan kesintilerin azaltılması sağlanacaktır.
6. Dizel lokomotiflerin elektrikli lokomotiflerle yer değiştirmesi çevreye verilen zararların azaltılması sağlanacaktır.
7. Bu proje gerçekleştirildiğinde blok mesafeleri sistemi ile tren takipleri yapılacağından; hat kapasitesinde artışlar olacağı ve tren seyir süreleri azalacağından işletmecilikte zaman tasarrufu sağlanacaktır. Bunun sonucunda ilave trenlerin işletmeye konulması mümkün olabilecektir.
8. Toplu ulaşım sistemlerinden demiryoluna yapılacak yatırımlar nedeniyle, yolcu-yük tercihlerinin raylı sistemlere kayması sonucunda karayolundaki trafik sıkışıklığı ve kaza oranı azalacaktır. Bu da ülke ekonomisini uzun dönemde

olumlu yönde etkileyecektir.

9. Bu projenin gerçekleştirilmesi ile ekonomik taşımanın sağlanması yolu açılacak olup, ucuz lojistik hizmetlerinin sunulmasıyla fabrikaların rekabet şansı artacaktır.
10. Irmak-Zonguldak Demiryolu Koridoru ağırlıklı olarak yük taşımasının yapıldığı bir güzergâhtır. Son yıllarda demir çelik sanayisinde gerçekleştirilen özelleştirmeler ve Dünya ölçeğinde demir çeliğe olan talebin artması dolayısıyla bu hattaki trafiğin artışı da kaçınılmaz olacaktır.
11. Bu hatta yapılacak her yatırımın bedeli, mali ve ekonomik tablolarda da görülebileceği gibi taşınan yükün cinsi ve miktarı açısından kısa süre içerisinde ekonomimize geri dönecektir. Bu proje; hatta taşınan yükün ağır yük kapsamına girmesi ve IX. Kalkınma Planında da benimsendiği gibi ağır yüklerin demiryollarına kaydırılması ilkesini tam olarak karşılayacak bir yatırımdır.
12. Bu projenin hayata geçirilmesiyle; işletmecilik verimliliği artacak, kazalar ve maliyetler azalacak, demiryoluna kayacak yük miktarı dolayısıyla karayolu yatırım giderlerinde ve karayolu bakım giderlerindeki düşmeler olacak, ayrıca çevresel olumlu etkiler sağlayacaktır.

Büyük çaplı taşımalarda özellikle mesafenin artması ile karayolu taşımacılığı verimliliğini yitirmekte ülke açısından önemli maliyet artışlarına neden olmaktadır. Bu nedenlerle Demiryolu Modernizasyon Projeleri hayata geçirildiğinde bulundukları bölgenin ticari potansiyeline ve ekonomik gelişimine önemli katkılar sağlayacaktır. Yöredeki ticaret erbabının rekabet gücünü arttıracaktır. Sonuç olarak; Irmak-Zonguldak Elektrifikasyon Projesinin yapılması ile hem TCDD'ye hem de ülkemize önemli katkılar sağlanmış olacaktır.

Irmak-Zonguldak Elektrifikasyon Projesi hem ekonomik hem de mali açıdan değerlendirildiğinde çalışma sonucunda ortaya çıkan kriterler açısından incelendiğinde yapılabilir olduğu oldukça nettir.

AB mali yardımları genel olarak incelendiğinde;

Yapılan yatırımların öncelikli olarak demiryolu sektörüne odaklandığı daha sonra denizyolu ulaşımı ve en son karayolu ulaşımına yer verildiği görülmektedir. Yıllardır demiryolu sektörüne yatırım yeterli yatırım yapılmayan ülkemizde bu sektörün AB fonlarıyla desteklenmesi ulaşım modları arasındaki dengenin sağlanmasına katkıda bulunacaktır.

AB'nin, kendi kaynaklarının bir nevi sigortasını yapmak amacıyla yaptığı yardımlarda, Ulusal Katkı şartı getirmesi (örnek: bir proje maliyetinin %25'i) bu projelere devlet olarak sahip çıkılmasını ve denetim mekanizmasının tıpkı ulusal işlerde olduğu gibi bu projelerde de işler halde olmasını sağlamaktadır.

Yapılan yardımların yönlendirildiği projeler dikkatlice incelendiğinde proje güzergâh ve lokasyonlarının, dolaylı ya da doğrudan AB ülkelerinin de faydalanacağı koridorlar ve ulaşım ağları üzerindeki modlardan seçildiği görülmektedir.

Avrupa Birliği fonlarından sağlanan mali yardımların üçüncü önceliği olan teknik destek sayesinde, söz konusu projelerde çalışacak personeli eğitilmektedir. Bu da ileriki dönemlerde yapılacak diğer ulaştırma projeleri için teknik kapasitenin yükselmesini sağlayacaktır.

Ulaştırma sektöründe yer alan kurumlarda, AB mali yardımları ile hayata geçirilecek projelerle ilgili bir farkındalık henüz gelişmemiştir. Bu hususta, kurumlarda “projelerin asla hayata geçmeyeceği” veya “nasıl olsa ulusal fonlarla yapılır” düşüncesin hakim olduğu görülmektedir. Ancak ilk projenin uygulamaya geçmesiyle birlikte farkındalık artacaktır.

Kurumlar arası koordinasyon eksikliği o dereceye gelmiştir ki, bir işin ilgili bakanlığın AB dairesinde AB fonları ile ihale edileceğine yönelik çalışmalar yapılmakta iken aynı anda, o işle ilgili kurum bağımsız olarak ulusal fonlarla ihale yapmak için bir takım hazırlıklar yapmaktadır.

Bakanlıklar tarafından hazırlanan ilk Operasyonel Program içerisinde yer alan projelerden kendileri ile ilgili proje bulunmayan kurumlar (örneğin karayolları genel müdürlüğü), IPA kavramına yabancılaşarak bu sürece kayıtsız kalabilmektedirler. Bu durumun ileriki projelerde sıkıntı yaratacağı düşünülmektedir.

AB ye uyum sürecinde katılım öncesi mali yardımların, yeni kullanılmaya başlanmış olmasının getirdiği eksiklere rağmen, Türkiye’de ulaşımın geliştirilmesi ve sistemler arasındaki dağılımın homojen hale getirilmesine büyük katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

KAYNAKLAR

1. TINA Türkiye Ortak Girişimi, Türkiye'nin Ulaştırma Altyapı Gereksiniminin Değerlendirmesine Teknik Yardım Çalışması, **Sonuç Raporu**, Katılım Öncesi Mali Yardım Ulusal Programı, **Ankara**, 12- 95, (2007)
2. Bilici, N. , “Avrupa Birliği- Türkiye İlişkileri”, **Seçkin Yayıncılık**, Ankara, 20- 46, (2007)
3. Bilici, N. , “Avrupa Birliği Mali Yardımları ve Türkiye”, **Akçağ Yayınları**, Ankara, 51-65, (1997).
4. Ormanoğlu, B, Sonbahar 2005, Bütçe Dünyası Dergisi, 23 (10): 25-29, (2006)
5. Ulaştırma Bakanlığı AB Koordinasyon Dairesi Başkanlığı, “Ulaştırma Operasyonel Programı” **UBAK** , **Ankara**, 5- 95, (2007)
6. Şahbaz, R. P.,Yüksel S., “Avrupa Birliği’nde Demiryolu Ulaştırması”, **Seçkin Yayıncılık**, Ankara, 18- 45, (2006)
7. Çetin, M., “Entegrasyon Açısından Avrupa Topluluğu ve Türkiye’de Ulaştırma Politikaları”, Yüksek Lisans Tezi, **Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü**, Ankara, 20-50, (1992)
8. GENÇKOL M., “Avrupa Birliği Mali İşbirliği Politikaları ve Türkiye”, Uzmanlık Tezi, **DPT**, 14-25, (2003)
9. Ulaştırma Bakanlığı DLH Genel Müdürlüğü, “Halkalı-Kapıkule Demiryolu Hattı Fizibilite Raporu”, **UBAK**, **Ankara**, 24- 56, (2006)
10. Ulaştırma Bakanlığı DLH Genel Müdürlüğü, “Mersin Limanı Fizibilite Raporu”, **UBAK**, **Ankara**, 48- 65,(2005)
11. Ulaştırma Bakanlığı DLH Genel Müdürlüğü, “Çandarlı Limanı Fizibilite Raporu”, **UBAK**, **Ankara**, 78- 85, (2005)
12. Ulaştırma Bakanlığı TCDD Genel Müdürlüğü, “İrmak-Karabük-Zonguldak Sinyalizasyon Telekomünikasyon ve İstasyon Uzatmaları Projesi Fizibilite Raporu”, **UBAK**, **Ankara**, 15- 45, (2004)

EKLER

EK-1 Proje önceliklendirme tablosu

			Ulusal ilgi & destek		TEN-T Yönergesi					Güvenlik		Çevre		Boyut		Proje çeşidi		Darboğaz 2020					Puan	
					dem/den		intermod		top.									trafik hacmi		darboğaz		puan		
					20%	puan	5%	puan	5%									puan	puan	10%	puan	10%	puan	5%
Demiryolları																								
No	Proje	Yer																						
1	yapım	Halkalı-Kapıkule	95	19	100	5	90	4,5	9,5	90	9	90	9	100	5	60	3	100	10	100	15	25	80	
2	üstyapı	Ankara-Konya	10	20	100	5	90	4,5	9,5	90	9	90	9	100	5	60	3	100	10	100	15	25	81	
3	yapım	Ankara-Afyon	95	19	100	5	100	5	10	90	9	90	9	100	5	60	3	75	7,5	100	15	23	78	
4	yapım	Ankara-Sivas	95	19	100	5	90	4,5	9,5	90	9	90	9	100	5	60	3	100	10	100	15	25	80	
5	sinyal.	Eskişehir Kütahya	95	19	100	5	90	4,5	9,5	100	10	95	9,5	100	5	100	5	40	4	100	15	19	77	
6	sinyal.	Bandırma Menemen	75	15	100	5	100	5	10	100	10	95	9,5	100	5	100	5	100	10	100	15	25	80	
7	sinyal.	İzmir-Denizli	75	15	100	5	90	4,5	9,5	100	10	95	9,5	75	3,8	100	5	75	7,5	40	6	14	66	
8	sinyal.	Samsun-Kalın	60	12	100	5	100	5	10	100	10	95	9,5	100	5	100	5	100	10	100	15	25	77	
9	siny.elek.	Sivas-Kars	75	15	100	5	90	4,5	9,5	100	10	100	10	100	5	100	5	75	7,5	75	11	19	73	
10	sinyal.	Kırıkkale- Çetinkaya	75	15	100	5	90	4,5	9,5	75	7,5	100	10	100	5	100	5	100	10	100	15	25	77	
11	siny.elek.	Pehlivan köy- Uzunk.	90	18	100	5	90	4,5	9,5	100	10	100	10	60	3	100	5	40	4	40	6	10	66	
12	yapım	Bandırma-Bursa	75	15	100	5	100	5	10	90	9	90	9	100	5	60	3	100	10	100	15	25	76	
13	yapım	Aydın-Çine	75	15	100	5	100	5	10	90	9	90	9	75	3,8	60	3	40	4	75	11	15	65	
14	yapım	Nusaybin-Silopi	60	12	100	5	75	3,8	8,8	90	9	90	9	100	5	60	3	40	4	40	6	10	57	
15	yapım	Adapazarı-Karasu	60	12	100	5	100	5	10	90	9	90	9	100	5	60	3	40	4	75	11	15	63	
16	yapım	6 Loj. Merkezi	100	20	100	5	100	5	10	100	10	90	9	100	5	100	5	100	10	100	15	25	84	
17	elekt.	Boğazköprü- Yenice	90	18	100	5	100	5	10	75	7,5	100	10	75	3,8	100	5	100	10	100	15	25	79	
18	elekt.	İrmak-Zonduldak	100	20	100	5	100	5	10	75	7,5	100	10	100	5	100	5	100	10	100	15	25	83	

EK-1 (Devam) Proje önceliklendirme tablosu

			Ulusal ilgi & destek		TEN-T Yönergesi					Güvenlik		Çevre		Boyut		Proje çeşidi		Darboğaz 2020					Puan
					dem/den		intermod		top.									trafik hacmi		darboğaz		puan	
					20%	puan	5%	puan	5%									puan	puan	10%	puan	10%	
Karayolları																							
No	Proje	Yer																					
19	iyileş.	Bala-Aksaray	90	18	75	3,8	75	3,8	7,5	90	9	90	9	100	5	90	4,5	100	10	100	15	25	78
20	iyileş.	Gerede-Merzifon	90	18	75	3,8	75	3,8	7,5	90	9	90	9	100	5	90	4,5	75	7,5	75	11	19	72
21	iyileş.	Merzifon-Refahiye	90	18	75	3,8	75	3,8	7,5	90	9	90	9	100	5	90	4,5	75	7,5	75	11	19	72
22	iyileş.	Refahiye-Erzurum	90	18	75	3,8	75	3,8	7,5	90	9	90	9	100	5	90	4,5	75	7,5	75	11	19	72
23	iyileş.	6. Böl.Kırşehir	90	18	75	3,8	75	3,8	7,5	90	9	90	9	100	5	90	4,5	100	10	100	15	25	78
24	iyileş.	Bözüyük-Kütahya	90	18	75	3,8	75	3,8	7,5	90	9	90	9	100	5	90	4,5	100	10	100	15	25	78
25	iyileş.	Antalya Denizli	90	18	75	3,8	75	3,8	7,5	90	9	90	9	100	5	90	4,5	75	7,5	75	11	19	72
26	iyileş.	Afyon-Konya	90	18	75	3,8	75	3,8	7,5	90	9	90	9	100	5	90	4,5	100	10	100	15	25	78
27	iyileş.	Hadımköy-Kınalı	90	18	75	3,8	75	3,8	7,5	90	9	90	9	100	5	90	4,5	100	10	100	15	25	71
28	iyileş.	Edirne-Pazarkule	60	12	75	3,8	75	3,8	7,5	90	9	75	7,5	75	3,8	90	4,5	40	4	75	11	15	54
29	iyileş.	Kınalı-Yun.Sınırı	40	8	75	3,8	75	3,8	7,5	90	9	90	9	75	3,8	60	3	100	10	75	11	21	73
30	iyileş.	Balıkesir-Akhisar	90	18	75	3,8	75	3,8	7,5	90	9	90	9	75	3,8	90	4,5	100	10	100	15	25	77
31	iyileş.	Çanakkale-İzmir	90	18	75	3,8	75	3,8	7,5	90	9	90	9	75	3,8	90	4,5	100	10	100	15	25	77
32	iyileş.	Sivr.-Eskişehir	90	18	75	3,8	75	3,8	7,5	90	9	90	9	75	3,8	90	4,5	100	10	75	11	21	73
33	iyileş.	Sivr.-Afyon	90	18	75	3,8	75	3,8	7,5	90	9	90	9	75	3,8	90	4,5	100	10	100	15	25	77
34	iyileş.	Şanlıurfa-Silopi	90	18	75	3,8	75	3,8	7,5	90	9	90	9	75	3,8	90	4,5	100	10	100	15	25	77

EK-1 (Devam) Proje önceliklendirme tablosu

			Ulusal ilgi & destek		TEN-T Yönergesi					Güvenlik		Çevre		Boyut		Proje çeşidi		Darboğaz 2020					Puan
					dem/den		intermod		top.									trafik hacmi		darboğaz		puan	
			20%	puan	5%	puan	5%	puan	puan	10%	puan	10%	puan	5%	puan	5%	puan	10%	puan	15%	puan		
Limanlar																							
No	Proje	Yer																					
36	iyileş.	İzmir Liman Kanalı	90	18	100	5	90	4,5	9,5	100	10	90	9	100	5	90	4,5	100	10	100	15	25	81
37	iyileş.	Derince Kont. Lim.	90	18	100	5	90	4,5	9,5	100	10	90	9	100	5	90	4,5	100	10	100	15	25	81
38	yapım	Çandarlı Limanı	90	18	100	5	90	4,5	9,5	100	10	75	7,5	100	5	60	3	100	10	100	15	25	78
39	iyileş.	Mersin Kont. Limanı	90	18	100	5	90	4,5	9,5	100	10	90	9	100	5	90	4,5	100	10	100	15	25	81
40	yapım	Filyos Limanı	75	15	100	5	90	4,5	9,5	100	10	75	7,5	100	5	60	3	100	10	100	15	25	75
Havalimanları																							
No	Proje	Yer																					
41	iyileş.	Trabzon	60	12	75	3,8	90	4,5	8,3	90	9,5	90	9	100	5	90	4,5	75	7,5	100	15	23	71
42	yapım	İstanbul	60	12	75	3,8	90	4,5	8,3	90	9,5	75	7,5	100	5	60	3	100	10	100	15	25	70
43	yapım	Çukurova	40	8	75	3,8	90	4,5	8,3	90	9,5	75	7,5	100	5	60	3	75	7,5	100	15	23	64
44	iyileş.	Ankara	40	8	75	3,8	90	4,5	8,3	90	9,5	90	9	100	5	90	4,5	75	7,5	75	11	19	63

EK-2 Halkalı-Kapıkule Demiryolu Hattı Projesi Durum Tablosu

Proje No:	Öncelikli eksen: 1 Demiryolu Altyapısının İyileştirilmesi	Önlem No.: 1.1 TEN-T Demiryolu Ağı üzerinde gelecekte inşa edilecek yeni demiryolu hatları ya da mevcut TEN-T ile bağlantının sağlanması.
Proje Yeri		
1. Proje İsmi	Kapıkule-Halkalı Demiryolu Hattının İnşası	
2. Yatırım Miktarı (Tahmini)	646,106,161 Euro	
3. Projenin ana unsurlarının ve/veya faaliyetlerinin tanımlanması	Bu proje yüksek standartlı demiryolu teknolojisine uygun yeni bir demiryolu hattı altyapısının inşasını öngörmektedir. Mali problemler yaşanmayacağı varsayılırsa projenin 3 yıl içerisinde bitirilmesi hedeflenmektedir. Projenin genel olarak altı ana adımı bulunmaktadır- fizibilite çalışması, çevresel etki değerlendirmesi, uygulama projeleri (maliyet-fayda analizi, finansal analiz ve dizayn çalışmaları), ihale dokümanlarının hazırlanması, kamulaştırma ve ihale prosedürlerinin başlatılması ardından inşaatın başlaması.	
4. Projenin ana amaçlarının ve beklenen sonuçların tanımlanması	Kapıkule-Halkalı Demiryolu Hattı, 4.Pan-Avrupa Ulaştırma Koridoru üzerindeki Asya-Avrupa bağlantısını güçlendirecektir. Bu proje, Bulgaristan sınırını Gürcistan sınıрыyla bağlayacak olan Doğu-Batı demiryolu hattının ilk aşamasını oluşturmaktadır. Dahası, Kapıkule-Halkalı Demiryolu Hattı, Türkiye için en önemli ticaret bölgesi olan Trakya bölgesindeki ekonomik sirkülasyona katkı sağlayacaktır. Proje sonucunda ortaya çıkacak yüksek standartlı hat Avrupa ile karşılıklı işlerliği sağlayacaktır. Hatta hem yolcu hem yük taşımacılığı yapılacak ve hattın hızı Bulgaristan ile bağlanacak hattın hızıyla uyumlu olacaktır. Proje, karayolu yoğunluğu ve buna bağlı olarak ortaya çıkan sorunları (kazalar, hava kirliliği vs.) azaltacaktır. Türkiye’de halihazırda, ulaşırma modları arasında büyük bir dengesizlik bulunmaktadır. Karayolu ulaştırması yolcu ve yük taşımacılığını büyük oranda domine etmiş durumdadır. Bu yüksek standartlı demiryolu hattı sadece ulaştırma alanında büyük bir iyileştirme sağlamayacak aynı zamanda ulaştırma modları arasındaki dengesizliği dizginleyecektir.	

EK-2 (Devam) Halkalı-Kapıkule Demiryolu Hattı Projesi Durum Tablosu

5. Proje dizayn dokümantasyonu ve izinlerin durumu				
Doküman türü	Durum (kutuyu işaretle yin)	Durum açıklaması (gelişme yok/gelişme aşamasında/ tamamlandı)	Tamamlanma tarihi	Açıklama
Kavramsal Dizayn	☒	Tamamlandı	04.2006	
Ön Dizayn	☒	Tamamlandı	04.2006	
Ana dizayn	☒	Tamamlandı	03.2007	
Nihai dizayn	☒	Tamamlandı	09.2007	
Yer izni	☐			
Bina izni	☐			
Diğer (belirtiniz)	☐			
6. Toprak mülkiyeti statüsünün tanımı: Proje koridoru üzerinde özel ve kamuya ait topraklar bulunmaktadır. Bu kapsamda, 2942 sayılı kanun uyarınca kamulaştırma yapılacaktır.				
7. Projenin halihazırdaki durumunun tanımlanması	Ön-fizibilite çalışmaları ve maliyet-fayda analizi (finansal analiz dahil) tamamlanmıştır. Fizibilite çalışmaları, çevresel etki değerlendirmesi, dizayn çalışmaları ve ihale dokümanlarının hazırlanması devam etmekte ve 2007 yılının 9. ayında bitirilmesi beklenmektedir.			

EK-3 Çandarlı Limanı Projesi Durum Tablosu

Proje No: -		Öncelik Eksen: Liman Altyapının iyileştirilmesi		Önlem no.: 2.1 TEN-T üzerinde gelecekte çok modlu hinterlant bağlantıları da olan yeni limanların inşa edilmesi	
Project Yeri					
1. Proje Adı		Çandarlı Limanı (Kuzey Ege Denizi Limanı)			
2. Yatırım miktarı (tahmini)		185.000.000 EURO			
3. Projenin ana unsurlarının ve/veya faaliyetlerinin tanımlanması		Tesisin ANA LİMAN olarak hizmet vermesi ve 16 metre derinliğe sahip terminallere ve geniş çatma alanına ihtiyaç duyan (postpanamax) türü büyük konteyner gemilerine dahi yeterli bağlama alanı sağlaması planlanmaktadır. Koridor, Akdeniz ticaret hatlarını Karadeniz ülkelerine bağlayacak olan koridor Çandarlı limanını kullanacaktır. Tesisin toplam kapasitesi : 2 milyon TEU İlk aşamanın kapasitesi : 1 milyon TEU			
4. Proje uygulamasının başlayacağı ay ve yıl		2009	6. Proje uygulamasının tamamlanacağı ay ve yıl	2011	7. Proje süresi (ay) 36
6. Projenin hâlihazırdaki durumunun tanımlanması		Fizibilite çalışması AB yardımıyla tamamlanmıştır. EIA onayı Çevre Bakanlığı’ndan alınmıştır, yerleşim planlarının onaylanması işleminin 2007 yılı içinde sonuçlanması beklenmektedir. Projenin uygulaması (detaylı dizaynın hazırlanması ve inşaat) AB fonları tarafından finansmanı için gönderilmiştir.			

EK-4 Irmak-Karabük Sinyalizasyon Projesi Durum Tablosu

Proje No: -		Öncelik Eksen: 1	Önlem no.: 1.1
Proje Yeri			
1. Proje adı	Irmak-Karabük-Zonguldak Demiryolu Hattına sinyalizasyon, elektrifikasyon ve telekomünikasyon sisteminin yüklenmesi		
2. Yatırım miktarı (tahmini)	160.000.000 EURO		
3. Projenin ana unsurlarının ve/veya faaliyetlerinin tanımlanması	Bu Proje ile Irmak-Zonguldak hattına yeni sinyalizasyon,elektrifikasyon ve telekomünikasyon sistemi yüklenmesi öngörülmektedir. Ayrıca, bazı istasyonlardaki demiryolları genişletilecek ve 7 yeni yan hat inşa edilecektir. Yeni sinyalizasyon, elektrifikasyon ve telekomünikasyon sistemleri Karabük'teki merkezi operasyon birimleri tarafından control edilecektir. Sinyalizasyon sistemi 1. seviye ETCS standartları ile, elektrifikasyon sistemi (AC) 50 Hz, 24kV ve 160 km/s hat hızıyla uyumlu ve telekomünikasyon sistemi Irmak-Zonguldak arasında yeraltı fiber-optik kablolarıyla ve SDH sistemleriyle kurulacak olan komuta ve uzaktan control sistemlerini destekleyecektir. Yeni inşa edilecek olan elektronik seviye-geçiş koruma sistemleri, projenin içerdiği tüm seviyedeki sinyalizasyon ve elektrifikasyon sistemleriyle uyumludur Sinyalizasyon ve telekomünikasyon tesislerindeki bakım ve onarım işleri ve gelecekteki altyapı tesisleri için Irmak, Çerkes ve Karabük'te uygun yerlerde hizmet merkezleri ve yönetim binalarının yapılması planlanmaktadır.		

EK-5 Mersin Konteyner Limanı Projesi Durum Tablosu

Proje No: -		Öncelik eksen: 2	Önlem No.: 2.1
Proje Yeri			
1. Proje adı	Mersin Konteyner Limanı		
2. Yatırım miktarı (tahmini)	370.000.000 EURO (İlk aşama)		
3. Projenin ana unsurlarının ve/veya faaliyetlerinin tanımlanması	Tesisin ANA LİMAN olarak hizmet vermesi ve (postpanamax) türü büyük konteyner gemilerine dahi yeterli bağlama alanları sağlaması planlanmaktadır. Orta Asya ve Orta Doğu ülkelerini bağlayacak olan koridor Mersin limanını kullanacaktır. AB yardımları altında gerçekleştirilen fizibilite çalışması sonuçları uyarınca, tahmin edilen kapasite etaplar halinde şöyle olacaktır; Etap 1: 1 milyon TEU Etap 2: 2 milyon TEU Etap 3: 4 milyon TEU tüm kapasite		

ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler:

Soyadı, Adı : DAYAN Serdar
 Uyuğu : T.C.
 Doğum tarihi ve yeri: 05/11/1973
 Medeni Hali : Evli
 Telefon : 05053513073
 E-mail : serdardayan@gmail.com

Eğitim	Eğitim Birimi	Mezuniyet Tarihi
Lisans	Gaziantep Üniversitesi, İnşaat Mühendisliği	1995
Lise	Fatih Lisesi	1990

İş Deneyimi

Yıl	Yer	Görev
2007-2008	Ulaştırma Bakanlığı, AB Koord. D.Bşk'lığı	İnş. Müh.
2000-2007	Karayolları Gen. Müd., Keş. ve Şart. Şb.Md.'lüğü	İnş. Müh.

Yabancı Dil

İngilizce

Hobiler

İnternet, Ekonomi, Borsa