



T.C. ULAŖTIRMA VE
ALTYAPI BAKANLIğI



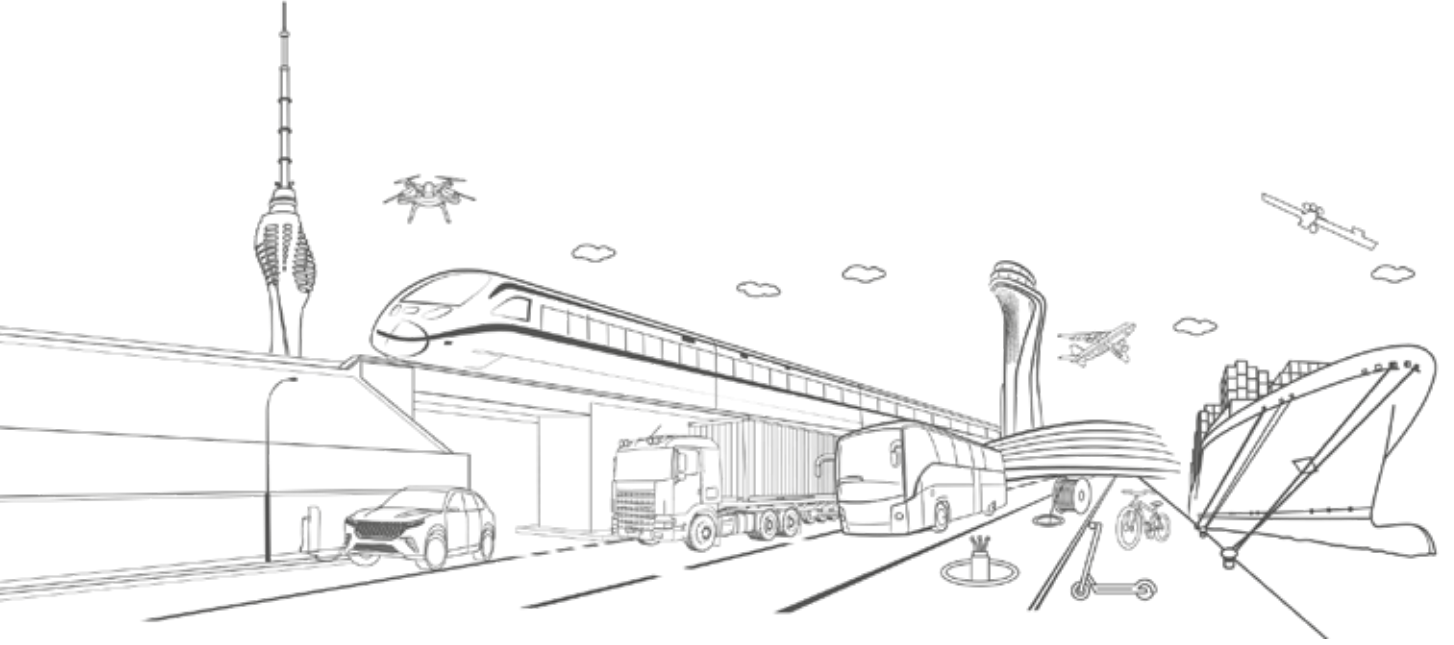
2053

UlaŖtırma ve Lojistik Ana Planı





T.C.
ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
STRATEJİ GELİŞTİRME BAŞKANLIĞI



2053
Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı





Recep Tayyip ERDOĞAN
T.C. Cumhurbaşkanı





T.C. ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı olarak büyük ve güçlü Türkiye'nin her noktasında ulaşım ve haberleşme alanlarında dünya ölçekli projeleri hizmete sunduk.

Geleceği bugünden tasarlarken; lojistik, mobilite ve dijitalleşme odağında, bilimsel temelli, çevreci, sürdürülebilir ve tarihe duyarlı bir ulaşım altyapısını ülkemize kazandırmak için çalışmaya devam ediyoruz.

11.Kalkınma Planı (2019-2023) ile 2020 Cumhurbaşkanlığı Yıllık Programı '2.2.3.8 Lojistik ve Ulaştırma, Politika ve Tedbirler' başlığı altındaki '514.1 no.lu Tedbir' itibariyle "Türkiye Lojistik Master Planı ile Ulusal Ulaştırma Ana Planı koordineli bir biçimde tamamlanacaktır." ifadesine yer verilmiştir.

Bu sebeple, 2017 yılında hazırlıkları tamamlanan ve projeksiyon yılı 2035 olan mevcut Ulaştırma Ana Planı'nın yeni beklentiler çerçevesinde lojistik sektörü de dâhil edilerek hedef yılları deđiŐtirilip bütüncül bir bakış açısıyla değişen makro göstergeler iŐığında revize edilmesi çalışmalarına 16.10.2020 tarihi itibariyle başlanmıŐtır.

05.04.2022 tarihinde çalışmaları tamamlanan Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı; ulaştırma sektörünün 2053 yılına kadar olan süreçte yatırımlarının daha rasyonel ve matematiksel modeller kullanılarak önceliklerinin belirlenmesi, sektörde hizmet veren kurum ve kuruluşlar için rehber bir doküman olması ve katılımcı bir çalışmanın ürünü olması açısından oldukça önemlidir.

Ulaştırma ve ilgili sektörlerin önemli bir ihtiyacını karşılayacağına inandığım "Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı'nın hazırlanmasında görev alan değerli öğretim görevlilerine, Bakanlık çalışanlarına ve emeği geçen tüm ilgililere teşekkür ediyor, ülkemiz için hayırlı olmasını temenni ediyorum.

Adil KARAIŐMAİLOĐLU
T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanı

İÇİNDEKİLER

- 9 **ULAŖTIRMA VE LOJİSTİK ANA PLANI GENEL ÇERÇEVESİ**
- 10 **AMAÇLAR VE HEDEFLER**
- 15 **ULAŖTIRMA VE LOJİSTİK ANA PLANI**
- 20 **ULAŖTIRMA VE LOJİSTİK ANA PLANI POLİTİKALARI**
- Finans Yönetimi
Enerji Verimliliği ve Toplumsal Sürdürülebilirlik
Yönetişim
İnsan Kıymetleri ve Eğitim
Kalite ve Verimlilik
Emniyet ve Güvenlik
Teknoloji, İnovasyon ve Dijitalleşme
Mevzuat
- 28 **ULAŖTIRMA VE LOJİSTİK ANA PLAN KARARLARI**
- Karayolu
Demiryolu
Denizyolu
Havayolu
Lojistik
- 40 **YATIRIM MALİYETLERİ VE FAYDALAR**
- 44 **BAŖLICA SEKTÖREL HEDEFLER**

01



Başlangıç

02

Revize Ulaşım Planlama Modeli Metodolojisi

03

Güncel Verilerin Toplanması ve Analiz Edilmesi

04

Çok Ölçütlü Değerlendirme Metodolojisi

05



Revize Ulaşım Planlama Modeli

06

Sorunlar ve Darboğazlar

ULAŞTIRMA VE LOJİSTİK ANA PLANI GENEL ÇERÇEVESİ

07

Vizyon, Hedef ve Stratejiler

08



Alternatif Senaryolar

10

Sosyo-Ekonomik Analiz ve Ön Mali Analiz

11

Akıllı Ulaşım Sistemlerine Yönelik Öneriler

12

Lojistik Faaliyetlerin ve Ulaşım Stratejilerinin Geliştirilmesine Yönelik Öneriler

09

Çok Ölçütlü Değerlendirme Sonuç

13

Ulusal Ulaşım ve Lojistik Ana Planı ile Yönetici Özeti

AMAÇLAR VE HEDEFLER

1

YÜKSEK KATMA DEĞERLİ ÜRETİM VE İHRACAT ODAKLILIĞINI DESTEKLEYECEK ULAŞTIRMA VE LOJİSTİK ALTYAPI YATIRIMLARI İLE GEREKLİ MEVZUAT DÜZENLEMELERİNİ GERÇEKLEŞTİRMEK

Üretim ve üretime yöneltilebilecek ekonomik varlıkları, yüksek katma değer elde edebilecek biçimde ulaştırma ve lojistik yasal mevzuat ve altyapı düzenlemelerini sağlamak.

- ⊕ Ulaştırma ve lojistik alt yatırım ve gerekli mevzuat düzenlemelerini gerçekleştirerek dünya sıralamasında yerimizin yükseltilmesi sağlanacaktır.
- ⊕ Yüksek katma değerli üretimin canlandırılması ve ihracatı destekleme amacıyla yeni pazarlara erişimi kolaylaştıracak ana ulaştırma ve lojistik koridorları geliştirilecek ve iyileştirilecektir.
- ⊕ Tüm sektörlerde ulaştırma ve lojistik hizmetleri ve alt yapısı farklı ürün gruplarının gereksinimleri de dikkate alınarak daha rekabetçi hizmetler sunabilecek şekilde güçlendirilecektir.
- ⊕ Türk lojistik şirketlerinin uluslararası pazarlara açılması yönündeki teşvikler artırılabilecektir.

2

ULAŞTIRMA VE LOJİSTİKTE KÜRESEL ÖLÇEKTE ÖNCÜ, BÖLGESİNDE LİDER BİR ÜLKE OLMAK İÇİN ULAŞTIRMA VE LOJİSTİKTE BÜTÜNSELLİĞİ, ULAŞTIRMA VE LOJİSTİK HİZMETLERİNE ADİL ERİŞİMİ SAĞLAMAK, ULAŞTIRMA VE LOJİSTİK ALTYAPI KALİTESİNİ YÜKSELTMEK

Ülkenin lojistik performansını artırmak, uluslararası entegrasyonu sağlamak, ulaştırma ve lojistik faaliyetler açısından cazibe merkezi olmak, ülkenin gelişmesine yönelik plan ve yatırımların ulaştırma ve lojistik sektörlerinin birlikte değerlendirilmesini, uygulama aşamasında işletimin bütünsellik ilkeleri çerçevesinde yapılmasını sağlamak. Bütünselliği, koridor, art alanı (hinterland), lojistik merkez, liman, kuru liman vb. kapsamında sürdürmek.

- ⊕ Demiryolu ve denizyolu taşımacılığına öncelik verilerek taşımacılık türleri arasında dengeyi sağlamak, alternatifleri olan çözümler üretmek, farklı ulaştırma modlarının güçlü yönlerinden istifade eden, kullanıcıların modlar arasında, etkin ve uygun maliyetle ve aynı zamanda da kesintisiz olarak geçişine imkân tanıyan, bütüncül bir ulaştırma sistemini oluşturmak amacıyla önemli üretim ve çekim merkezlerinin ulaştırma ve lojistik altyapı ağı ile ulusal düzeyde entegrasyonu sağlanacaktır.
- ⊕ Ulaştırma ve lojistik alanında küresel bakış açısıyla uluslararası kurumlarla iş birlikleri artırılarak, uluslararası düzeyde bütünsellik sağlanacaktır.
- ⊕ Çok modlu taşımacılık geliştirilecektir.
- ⊕ Ulaştırma ve lojistik sektörlerinde yönetim düzeyi artırılabilecektir.
- ⊕ Ülkenin ulaştırma ve lojistik hizmetlerinin kalitesi artırılabilecektir.
- ⊕ Yatırımlar önceliklendirilecek, projelendirilecek ve finansmanlarında uygun çözümler oluşturulacaktır.



3

ULAŞTIRMA VE LOJİSTİKTE ETKİNLİĞİ VE VERİMLİLİĞİ SAĞLAMAK, MALİYETLERİ DÜŞÜRMEK

Sürdürülebilir hareketlilik doğrultusunda lojistik maliyetleri düşürmek ve hizmet/yanıt hızını artırmak, bölgesel bazda verimli lojistik faaliyetleri gerçekleştirmek.

- ⊕ Sektörü temsil eden sivil toplum örgütleriyle birlikte yükleme ve teslimat zamanlarındaki esneklikleri kullanarak yük trafiğini zamana yaymak, lojistik altyapısından en üst düzeyde yararlanacak optimizasyonları gerçekleştirmek amacıyla ulaştırma ve lojistik altyapısı ile araç ve ekipmanların bakım ve onarım hizmetleri geliştirilecektir.
- ⊕ Taşımacılıkta etkinlik ve verimlilik artırılabilecektir.
- ⊕ Lojistik merkezlerde etkinlik, verimlilik ve hizmet kalitesi artırılabilecektir.
- ⊕ Gümrüklerde etkinlik ve verimlilik artışı sağlanmasına yönelik ilgili kurumlarla iş birliği yapılacaktır.
- ⊕ Ulaştırma ve lojistik hizmetleri işletmecilik kalitesi ve yetkinlik artışı sağlanacak, maliyetler düşürülecektir.

4

ULAŞTIRMA VE LOJİSTİKTE AKILLI VE SÜRDÜRÜLEBİLİR HAREKETLİLİĞİ SAĞLAMAK, İNSAN KAYNAKLARI YETKİNLİĞİNİ ARTIRMAK

İnovasyon, rekabet, Akıllı Ulaşım Sistemleri, teknolojik gelişme, dijitalleşme, mesleki eğitim/liyakat ile ekonomik olarak rekabetin sürdürülebilir olmasını sağlamak, lojistik sektöründeki insan kaynakları yetkinliklerini geliştirmek, sektörel gelişimde Endüstri 4.0 ve ötesine erişmek üzere Ar-Ge faaliyetleri ile bilimsel, teknik, teknolojik hizmetleri geliştirmek.

- ⊕ Lojistik sektöründe insan kaynaklarının yetkinliği geliştirilecek ve mesleki eğitim ve liyakat kriterleri artırılabilecektir.
- ⊕ Ulaştırma ve lojistik sektöründe araştırma ve geliştirme çalışmaları desteklenecektir.
- ⊕ Ulaştırma ve lojistik sektöründe bilgi teknolojileri ve dijitalleşme kullanımı artırılarak altyapının verimli kullanılması, gönderilerin etkin takibi ve izlenebilmesi sağlanacaktır.
- ⊕ Ulaştırma ve lojistik sektöründe AR-GE çalışmalarını desteklemek üzere özel bir fon oluşturularak, ülke katma değerini artıran, çevresel olumsuzlukları azaltan, emniyet ve güvenliği artıran projelere öncelik verilecektir.
- ⊕ Kentsel ulaştırma ve lojistikte akıllı ve sürdürülebilir hareketliliğin artırılması yönünde ilgili kurumlarla iş birliği yapılacaktır.

5

ULAŞTIRMA VE LOJİSTİKTE ÇEVRE DUYARLILIĞINI SAĞLAMAK VE ENERJİ VERİMLİLİĞİNİ ARTIRMAK

Ulaştırma ve lojistik yatırım ve faaliyetler kapsamında tüm doğal varlıkları, kültürel ve tarihi varlıkları ve çevreyi korumak; iklim değişikliğine karşı önlem almak, enerji verimliliğini artırmak, alınan uluslararası önlemler (AB Beyaz Kitap, Paris İklim Anlaşması, Avrupa Yeşil Mutabakatı, Avrupa İklim Yasası, vb.) çerçevesinde hareket etmek; yeşil ulaştırma ve yeşil lojistik yatırım ve uygulamalarını geliştirmek ve sürdürmek.

- ⊕ Ulaştırma ve lojistik sektöründe enerji verimliliğini artırmak için yenilenebilir enerji üretimi ve kullanımı teşvik edilecektir.
- ⊕ Taşımacılıkta petrole bağımlılığı azaltarak maliyet odaklı enerji verimliliği düzeyi arttırılacak ve çevresel duyarlılık açısından modlar arası en uygun dengeye ulaşılabilecektir.
- ⊕ Çevreye verilen olumsuz etkilerin adil ve şeffaf ölçütlere dayalı olarak bu olumsuzluğu yaratanlar tarafından karşılanmasına yönelik şekilde "Kirlenen Öder" ilkesi uygulanacaktır.
- ⊕ Yolcu ve yük taşımacılığında yeşil terminal/bina (havalimanı, deniz limanı, kuru liman, demiryolu, havayolu ve karayolu terminali) proje ve uygulamalarına ağırlık verilerek ve mevcutların bu kapsamda dönüşümü sağlanarak çevreye verilen olumsuz etkiler azaltılacaktır.
- ⊕ Ulaştırma altyapısı geliştirilirken doğal, tarımsal, kültürel varlık ve alanlar korunacaktır.

6

ULAŞTIRMA VE LOJİSTİKTE GÜVENLİĞİ ARTIRMAK VE TOPLUM REFAHINI SAĞLAMAK

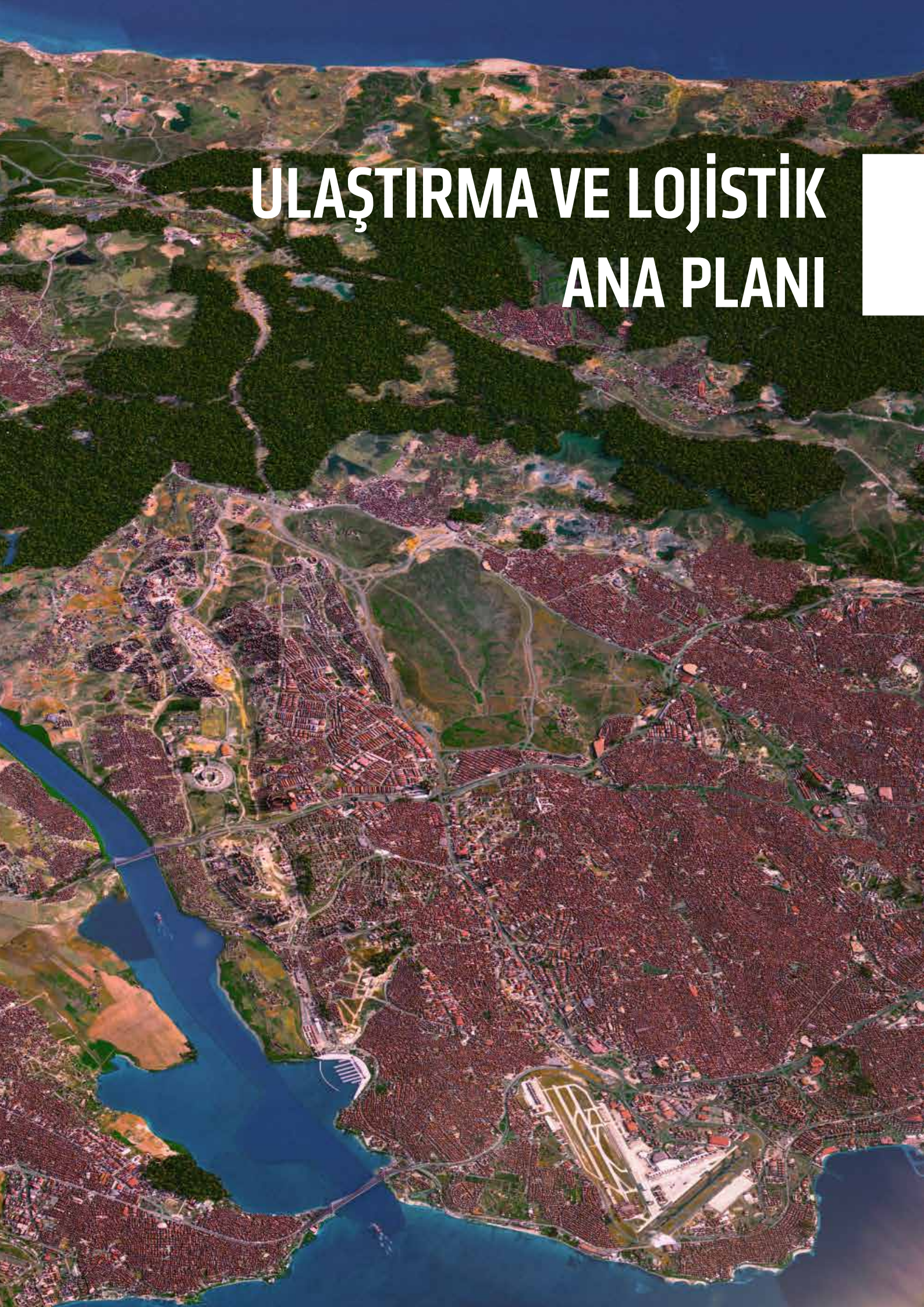
Ulaştırma ve lojistik altyapı, donatı ve hizmetlerinde toplum ve çevre sağlığını da dikkate alarak güvenliliği artırmak, yaşam kalitesini yükseltmek, ulaştırma ve lojistik faaliyetlerde esneklik dahil dirençliliği artırıcı önlemler almak ve uygulamak.

- ⊕ Trafik kazalarından kaynaklanan kayıplar azaltılacaktır.
- ⊕ Ulaştırma ve lojistik faaliyetlerde (taşıma, depolama vb.) can ve mal güvenliğini en üst düzeyde sağlanacaktır.
- ⊕ Gerçekleştirilen, yapımı devam eden ve planlanan ulaştırma ve lojistik yatırımların etki analizleri yapılacaktır.





ULAŖTIRMA VE LOJİSTİK ANA PLANI



AŖAMA 1: GÜNCEL VERİLERİN TOPLANMASI ANALİZİ VE DEĞERLENDİRİLMESİ

Güncel bir ‘‘Ulaşım Talep Tahmini Modeli’’nin gerektirdiği parametrelerin belirlenebilmesi ve gelecekteki eğilimlerin analiz edilebilmesi ihtiyaç duyulabilecek veri ve bilgiler temin edilmiştir.

Sosyo-Demografik Veriler

- Nüfus
- Hane Halkı Verisi
- GSYH

Öğrenci Sayısı

- MEB Öğrenci Sayısı
- Yök Öğrenci Sayısı

Turizm Verileri

- Otel Yatak Sayısı

Dış Ticaret Verileri

- İhracat Verileri
- İthalat Verileri

Arazi Kullanım Verileri

- Organize Sanayi Verileri
- Toptancı Halleri Verileri
- Serbest Bölgeler Verileri
- Lojistik Merkezler Verileri
- Maden Verileri

Ulaştırma Sistemlerine Ait Veriler

- Karayolu YOGT Verisi
- Havayolu için İç Hat - Dış Hat Yolcu, Uçak ve Kargo Verisi
- Demiryolu Taşımacılığı Verileri
- Denizyolu Taşımacılığı Verileri
- Türlerine Göre Araç Sayısı

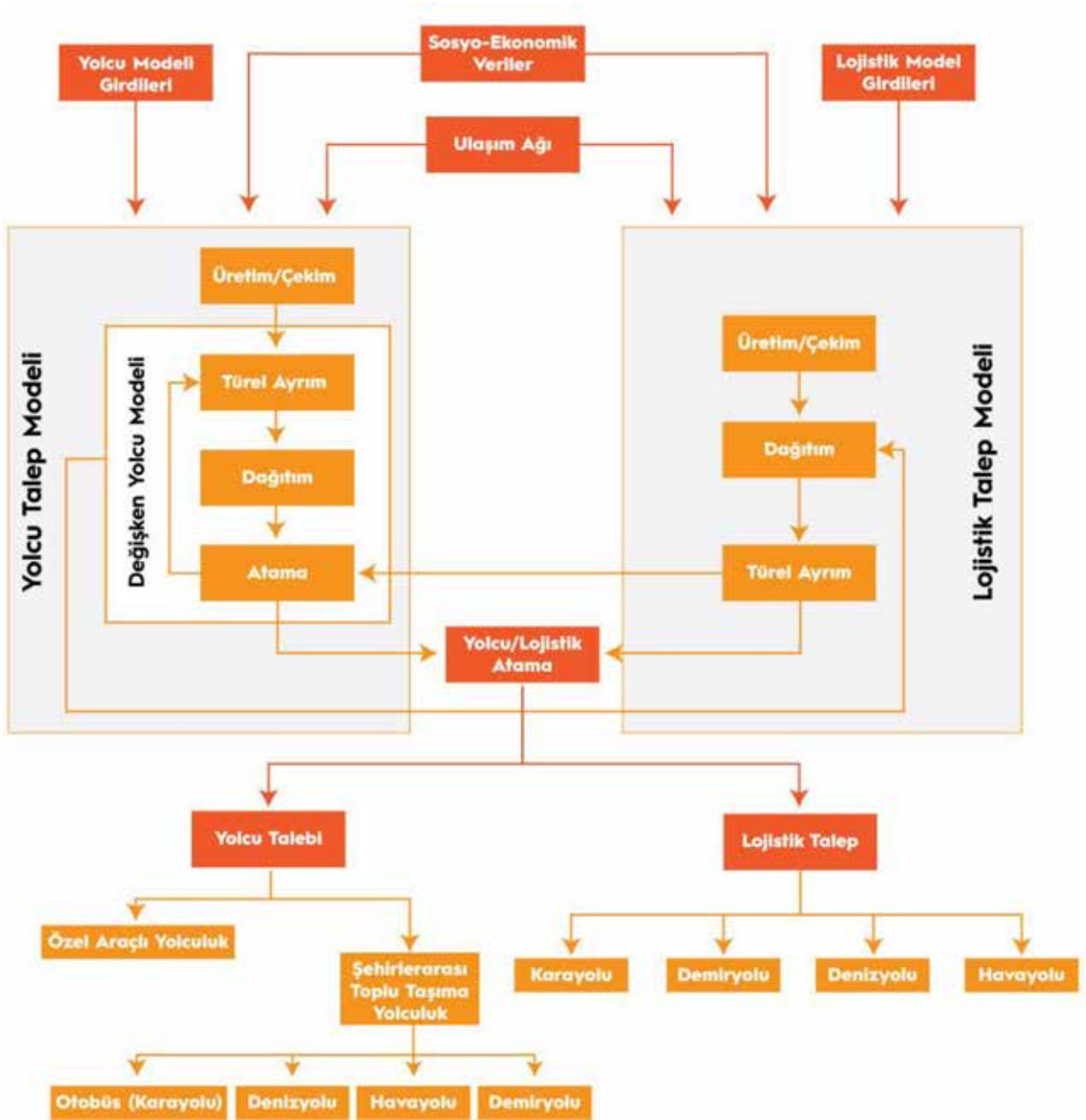


AŞAMA 2: MODELLEME

Ulusal ölçekte, dört aşamalı çok modlu bir model geliştirilmiştir. Model hem yolcu hem yük taşımacılığı içermektedir ve tüm modlar tek bir model çerçevesinde entegre olmaktadır.

Model yapısı içerisinde yapılan çalışmaları genel hatları ile şu şekildedir:

- Model girdilerinin güncellenmesi
- Üretim/çekim modelleri geliştirilmesi
- Yük ve yolcu modelinin birleştirilmesi
- Yolcu ve yük talep modelinin güncellenmesi
- Üretim ve çekim modellerinin değişken seçimlerinin güncellenmesi
- Model kalibrasyonu ve validasyonu



AŞAMA 3: ULAŞTIRMA VE LOJİSTİK ANA PLANI'NIN HAZIRLANMASI

Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı için vizyon, hedef ve stratejilerin yeniden belirlenmesi

Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı için esas alınacak vizyon, hedef ve stratejileri 11. Kalkınma Planı ve Cumhurbaşkanlığı 2020 Yılı Programı ile uyumlu olacak şekilde belirlenmiştir.

Alternatif Senaryoların Üretilmesi ve Değerlendirilmesi

Belirlenen darboğazların çözülmesi, sorunların giderilmesi ve yetersizliklerin ortadan kaldırılması için benimsenen vizyon, hedef ve stratejiler çevresinde üretilmiş tüm olası farklı ve çok sayıda çözüm önerisi modelde tek tek test edilmiş ve bu önerileri kapsayacak şekilde alternatif senaryolar üretilmiştir.

Alternatif Senaryolar

- **Çevreci (Sürdürülebilir) Senaryo**

Emisyonların azaltılması amacıyla yolcu ve yük taşımacılığında karayolu payının azaltılarak; demiryolu taşımacılığının payının artırıldığı senaryodur.

- **Dijital Senaryo**

AUS uygulamalarının ön plana çıktığı senaryodur.

- **İhracat ve Hareketlilik Odaklı Senaryo**

İthalat ve ihracat rakamlarının yıllara göre arttığı ve buna bağlı olarak yük taşımacılığının artırılarak sonuçların değerlendirildiği senaryodur.

Alternatif Senaryoların Sosyo-Ekonomik ve Ön Mali Değerlendirmesi

Ekonomik Analiz Göstergeleri / Senaryolar	Dijital	İhracat ve Hareketlilik Odaklı	Çevreci (Sürdürülebilir)
Net Bugünkü Değer (M£ 2019)	7.550,17	4.862,06	20.926,51
İç Getiri Oranı (IRR)	%24	%14	%36
Fayda Maliyet Oranı (FMO)	1,82	1,37	3,22





ULAŞTIRMA VE LOJİSTİK ANA PLANI POLİTİKALARI



Ülkemizin sürdürülebilir kalkınmasının sağlanması, ulaşım ağlarının ülkemiz geneline genişletilmesi, bütüncül, verimli, ekonomik, erişilebilir, emniyetli, toplumun ihtiyaçlarına cevap veren, ekonomik büyümeyi destekleyici ve çevre konularına öncelik veren bir ulaştırma sistemi yapılandırmaya yönelik genel ulaştırma politikaları aşağıda detaylı bir şekilde verilmiştir.

FİNANS YÖNETİMİ

Yerli ve milli ulaşım çözümlerini destekleyecek ve elektrikli araç kullanımının yaygınlaştırılmasını sağlayacak finansman teşvik modelleri oluşturulmalıdır. Hareket kabiliyeti kısıtlı bireylerin erişilebilirliğini sağlamak amacıyla ortaya çıkacak erişilebilirlik maliyetlerinin (araç, altyapı ve tesis dönüşümü vb.) karşılanmasına yönelik finansal teşvik modelleri oluşturularak ulaşım sistemlerinin herkes için erişilebilirliği sağlanmalıdır.

Lojistik faaliyetler kapsamında çevreye verilen hava kirliliği vb. olumsuz etkilerin topluma maliyetlerini, kirleten unsurların ödediği “kirleten öder” ilkeleri uygulanmalıdır. Altyapı yatırımlarına destek sağlamak üzere, gelirleri göz önünde bulunduran yeni finansman araçları geliştirilmelidir. Lojistik Merkezlerin öncelikle ana ulaştırma koridorları üzerinde olmak üzere bölgesel gereksinimler doğrultusunda ve fizibilite çalışmaları yapılarak kurulması desteklenmelidir.

ENERJİ VERİMLİLİĞİ VE TOPLUMSAL SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK

Kapsamlı çevre, temiz enerji ve alternatif yakıt politikası, Ulusal Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı'nda seçilen belirli politika önlemlerini ve önerileri değerlendirilmesi ve tanımlanmasında tüm ulaşım modlarına girdi sağlayan ana politika çerçevesini oluşturmaktadır. Ulaşım sektöründe çevresel etkinin değerlendirilmesi gerektiğinde ve hatta iklim değişikliği konusu dikkate alındığında enerji ve ulaşım birbirinden ayrılmayan iki sektör olarak ortaya çıkmaktadır. Bu nedenle, genel çevre politikası, kirleticilerin emisyonlarını en aza indirmek ve temel kaynakların kullanımını en uygun duruma getirmek için bu iki unsur arasındaki ilişki göz önüne alınarak, çevreye ilişkin tedbirler aşağıda maddeler halinde verilmiştir:

- Kapıdan kapıya kesintisiz hareket için taşıma seçenekleri, süreleri, çevresel etkileri ve maliyetleri hakkında kullanıcılara yönelik gerçek zamanlı bilgi paylaşımının sağlanması.
- Çıkış ve varış noktaları yurt dışı olan ve ilerleyen yıllarda artması beklenen transit taşımacılığın ülkemiz sınırları içinde en kısa sürede, en yüksek enerji verimliliği ve en az olumsuz çevresel etki ile tamamlanmasına yönelik çözümler geliştirilmesi ve yeni güzergâhların oluşturulması.
- Sektörü ilgilendiren vergi indirimleri, istisna ve muafiyet düzenlemeleri sektör paydaşları ile birlikte açıklık getirilmesi ve yakıtta (petrol ürünleri, elektrik vd) vergi indiriminin belirli ölçütlere (çevre, çok modlu taşımacılık, lojistik merkezlerde yer alma vd.) dayalı olarak gerçekleştirilmesi.
- Petrol kaynaklarının azalması ve fiyatının artması ile çevresel etmenler nedeniyle taşımacılığa petrole bağımlılığın (geleneksel yakıt kullanımının) azaltılması, maliyet odaklı enerji verimliliği düzeyinin artırılması, hareketlilik ve verimlilik ilkeleri ulaşımının sağlanması.
- Ekolojik koşullara duyarlı, verimli enerji kullanımını sağlayan, güvenilir, trafik yoğunluğu oluşturmayan, düşük işletme maliyeti olan yeni ana yol güzergâhlarının (yeşil ulaştırma koridorları) belirlenmesi.
- Çevreye verilen olumsuz etkilerin adil ve şeffaf ölçütlere dayalı olarak bu olumsuzluğu yaratanlar tarafından karşılanmasına yönelik şekilde “Kirleten Öder” ilkesinin uygulanması.
- Lojistik kaynaklı sera gazı emisyonu ve hava kirliliğinin azaltılması, sera gazı emisyonunu istenen düzeylerde tutmak için enerji vergilendirme, emisyon ticareti vd. sistemlerin kullanılması.
- Lojistik kaynaklı katı atıkların azaltılması.
- Gürültü emisyonlarının azaltılması, daha az gürültülü veya sessiz taşıt ve ekipmanların kullanılması.
- Alt ve üst yapı inşaatlarında ve kullanımında çevreye verilen zararlardan (doğanın tahribatı, yapılaşma kirliliği ve sera gazları gibi) korunma tedbirlerinin alınmasına özen gösterilmesi.
- Tersine, yeşil ve geri dönüşüm lojistiği (örneğin kullanılmış ürün parça ve malzemelerinin yeniden kullanımına yönelik lojistik) çalışmalarının desteklenmesi.
- Lojistik sektörünün rekabet gücünü artıracak Araştırma-Geliştirme (AR-GE) ve Yenileşim (İnovasyon) çalışmaları ve araştırma merkezlerinin kurulmasının desteklenmesi, lojistik ve taşımacılık



AR-GE çalışmalarını desteklemek üzere özel bir fon oluşturulması, ülke katma değerini artıran, çevresel olumsuzlukları azaltan, emniyet ve güvenliği artıran projelere öncelik verilmesi.

- Mevcut karayolu ağımızın kent geçişlerinin olduğu yerlerde yapılacak yarı erişim kontrollü çevre yolları ve farklı seviyeli kavşak uygulamaları ile yerel ve transit trafiğin ayrımının gerçekleştirilmesi ve kesintisiz bir trafik akımının sağlanması.
- Lojistik merkez kurulum çalışmalarında çevresel duyarlılığa ve “tersine lojistik” faaliyetlere önem verilmesi.
- Çevre duyarlı depo (green warehouse) tasarım ilkelerini uygulanmasının teşvik edilmesi, bu tür sistem uygulamalarına harç, ruhsat, vergi vb. ödemelerde indirimler sağlanması.
- Karayolu taşımacılık piyasasındaki mevcut atıl kapasiteyi azaltmak ve çevre kirliliğinin azaltılmasına katkı sağlamak üzere ekonomik ve teknik ömrünü doldurmuş araçların trafikten çekilme uygulamasının sürdürülmesi, gerektiği takdirde yetki belgesine kayıtlı taşıt sayısının sınırlandırılması.
- Öncelikli bölgelerden başlayarak gürültü haritalarının çıkarılması ve önlem alınması.
- Dışsal maliyetlerin içselleştirilmesi.
- Çevreye duyarlı yol projeleri uygulaması kapsamında ses ve hava kirliliğini önleyici projeler gerçekleştirilerek ve yol kaplamalarında özel karışımlar kullanılarak gürültü seviyesinin belirli limitler içinde tutulmasının sağlanması, gürültü seviyesi ve CO2 emisyonu düşük yol yapım teknolojisi ve malzemelerinin kullanılması.
- Karayolunun inşasında ve kullanımında çevreye verilen zararlardan (doğanın tahribatı, yapılaşma kirliliği ve sera gazları gibi) korunması ve verilen zararların tazmini için bir yönetim sistemi geliştirilmesi.
- Sera gazı emisyon algılama ve izleme sistemlerinin entegre edilmesi, tünel ve köprülerin katodik korunmasının sağlanması.
- Çevre yönetim sistemine sahip olmayan şirketlerin karayolu taahhütlerine girmesini engelleyecek düzenlemelere önem verilmesi.
- Kentsel alanlardan geçen ve sınır dB’den daha yüksek gürültü kaynağına dönüşen ana arterlerin gürültü bariyerleri ile izole edilmesi sağlanarak, trafiğin yoğun olduğu ve özellikle yerleşim alanlarından geçen koridorlarda gürültü önleyici perdelerin yaygınlaştırılması.
- Bozulan yol üstyapısının onarımı esnasında kazılan malzemelerin çevreye olumsuz etkilerinin azaltılması yanında ekonomiye yeniden kazandırılması.
- Karayollarından kaynaklanan atık yağların, lastik, plastik ve metalik malzemelerin geri kazanılması ve çevreye olumsuzlukların azaltılması.
- Ülke ve sektörün uzun vadeli yararlarına aykırı, haksız rekabet oluşturan yakıt kullanımının önlenmesi için teknolojik sistemlerden etkin şekilde yararlanılması.
- Daha düşük enerjiyle üretilen çevre dostu bitümlü karışımlar üzerine araştırma yapılarak, kazılan asfalt karışımların tamamının geri kazanılması konusunda sürdürülen çalışmaların geliştirilmesi.

- Demiryolu taşımacılığında enerji verimliliğinin artırılması.
- Araç yaşı ortalamasının düşürülmesi ve elektrikli ve hibrit araç sayılarının artırılması.
- Çevreye duyarlı demiryolu yük terminallerinin oluşturulması.
- Demiryolu araçlarında gürültüyü önleyici çalışmaların gerçekleştirilmesi.
- Türkiye deniz ticaret filosunun geliştirilmesi ve geliştirilmesi konusunda teşviklerin sağlanması,
- Denizciliğimizi geliştirirken doğal kaynaklarımızın usulüne uygun bir şekilde korunmaması durumunda geri dönüşü olmayan kayıplar olacağından doğal kaynakların korunması ile ilgili olarak gerekli yasal düzenlemelerin geliştirilmesi.
- Deniz kirliliği ilgili her türlü önlemin yasal çerçevede hazırlanması.
- Denizlerde meydana gelebilecek radyoaktif kirliliklere karşı alınabilecek tedbir ve müdahale planlarının geliştirilmesi,
- Yeşil liman uygulaması için teşviklerin sağlanması ve çevreye zararlı makine ve ekipmanların kullanımının azaltılması.
- Ülkemiz çevresindeki denizlerde düşük emisyon bölgesi çalışmalarına yönelik önlemlerin alınması.
- Gürültüyü izleyecek, haritalandırma yapabilecek sistemlerin havalimanlarına yerleştirilmesi, bu haritaları kullanarak, doz-etki ilişkisinin havaalanı bazında belirlenmesi ve önlemlerin alınması.
- Çok modlu taşımacılık terminallerinin enerji verimliliği yüksek ekipmanlardan oluşturulması.
- Çevreye duyarlı çok modlu taşımacılık terminallerinin oluşturulması.
- Çok modlu taşımacılık terminallerinde tesis ve çalışan güvenliğinin artırılması.
- İş sağlığı ve güvenliğine yönelik risk analizlerinin sürekli güncel tutulması ve risklere karşı gereken önlemlerin alınması.
- Tehlikeli Madde ve diğer özel yük taşıma modları arasında koordinasyon etkinliğinin artırılması.

Ulusal, bölgesel ve yerel düzeyde sürdürülebilir, çevreci, verimli, düşük emisyonlu ve emisyon üretmeyen ulaşım sistemlerini de (elektrikli ulaşım araçları, bisiklet, yaya vb.) içeren hareketlilik stratejileri belirlenerek kullanımı teşvik edilmelidir. Kentlerin özelliklerine göre (Coğrafi durum, nüfus, ekonomik durum, mevsim, gelir düzeyi, araç sahipliliği, seyahatlerin türlere göre dağılımı, ulaşım altyapısının mevcut durumu, toplu taşıma sistemlerinin mevcut durumu gibi) kentsel hareketlilik indeksleri belirlenerek gelişime açık yönlerin tespit edilmesi ve kendilerini buna göre geliştirmeleri teşvik edilmelidir. Bireysel araç kullanımını azaltarak toplu taşımanın yaygınlaşmasını sağlayacak sıkışıklık ücretlendirilmesi, düşük emisyon bölgesi, park et devam et, toplu taşıma koridoru benzeri uygulamaların ulusal düzeyde yaygınlaşması teşvik edilmelidir.

Petrol kaynaklarının azalması ve çevresel etmenler nedeniyle taşımacılıkta petrole bağımlılığın (geleneksel yakıt kullanımı) azaltılması, maliyet odaklı enerji verimliliği düzeyinin artırılması, hareketlilik ve verimlilik ilkeleri üzerinde uzlaşa sağlanmalıdır. Tüm lojistik araç ve ekipmanların modernizasyonu sağlanarak, araçların yaş ortalaması ve emisyonları dünya standartları düzeyine çıkarılmalıdır. Lojistik faaliyetlerde en az doğal kaynak kullanan ve en az atık oluşturan ürün, hizmet, süreç ve sistemler geliştirilmesine yönelik eko-inovasyon uygulamaları teşvik edilmelidir.

YÖNETİŞİM

İnsan, yük ve veri hareketliliğinin etkin yönetilebilmesini sağlayacak araştırma ve geliştirme çalışmalarını teşvik etmek amacıyla kamu-özel sektör ve üniversite iş birliğinin gelişimi desteklenmelidir. Kaynakların etkili ve verimli şekilde kullanılması sağlanarak paydaşların talep ve beklentilerini dikkate alan karar mekanizmaları oluşturulmalıdır. Kent içi yolcu ve yük ulaşımının çok başlı dağınık yapısını düzenleyecek ulusal düzeyde şehir ulaşım otoritesi ve şirketleşme modelleri geliştirilmelidir. Havalimanları, deniz limanları, demiryolu, metro ve otobüs terminaleri birbirine bağlanmalı ve çok modlu bağlantı platformları oluşturulmalıdır.

Ülkemizde lojistik alanında farklı kamu otoritelerince yönetilen farklı görevlerin ve tüm lojistik hizmetlerin düzenleme, denetim ve geliştirme çalışmalarının tek noktadan yönetimi sağlanarak, kurumlar arası planlama, izleme ve raporlama gerçekleştirilmelidir. Bölge Planları, Kentsel Lojistik ve Ulaşım Ana Planları birbirleriyle uyumlu olarak oluşturulmalıdır. Ülke, bölge ve kent kapsamında yapılan il çevre düzeni planları, stratejik hedefler, ulusal lojistik ana planı, ulusal ulaştırma ana planı, kentsel ulaşım planı, kentsel lojistik ana planları ve kent imar planları ile iş birliği/eşgüdüm sağlanacak şekilde gerçekleştirilmelidir. Türkiye bağlantılı uluslararası ulaştırma koridorları üzerindeki ülkelerle terminoloji, eğitim ve hukuki konularda iş birlikleri gerçekleştirilmelidir.

Ulusal siber güvenliğin sağlanması amacıyla kamu kurum ve kuruluşları, sivil toplum kuruluşları, yerel yönetimler, üniversiteler ve özel sektör iş birliği içinde çalışmalıdır. Veriye dayalı teknolojileri, işlemleri ve karar almayı desteklemek için yüksek kaliteli verilere erişim sağlanabilecek açık veri platformları geliştirilmelidir.

İNSAN KIYMETLERİ VE EĞİTİM

Ulaştırma alanında hizmet verecek nitelikli uzman personelin yetiştirilmesi için üniversitelerle iş birliği yapılarak istihdama yönelik ihtiyaç duyulan bölümler yaygınlaştırılmalıdır. Ulaştırma ve lojistik eğitiminde standartlar oluşturulmalıdır. Bu konudaki ulusal ve uluslararası akreditasyonlar desteklenir. Sektörde ihtiyaç duyulan işgücünün kariyer planlamasının oluşturulması ve uzmanlaşması desteklenmelidir. Hareket kabiliyeti kısıtlı bireylere yönelik toplumsal farkındalığı arttırmak için eğitimlerin sürdürülebilirliği sağlanmalıdır.

Lojistik faaliyetlerin mesleki belgelere sahip kişiler tarafından yapılması kademeli bir geçişsüresi içinde sağlanmalıdır. Lojistik sektöründe meslek standartları (görev tanımları, görevli nitelikleri, vd.) tamamlanmalı, Mesleki Yeterlik ve Meslek Standartları (görev tanımları, görevli nitelikleri, vd.) sektörel gereksinimler ve lojistik programlarından mezun kişilerin söz konusu belgelere hak kazanma koşulları dikkate alınarak düzenlenmeli, bu çerçevede ilgili bakanlık ve kurumlar arası koordinasyon sağlanmalıdır.

Ulusal AUS Strateji Belgesi bahsi geçen alanlarda eğitim programları ile desteklenmeli, ilgili bakanlık ve ulusal/uluslararası kuruluşlarla, sektör paydaşları ile iş birlikleri geliştirilmeli, eğitim, sertifikasyon, çalışma koşulları ve kariyer gelişimine önem verilmelidir. Ulusal siber güvenliğin, ulaştırma ve haberleşme sistemlerinin güvenliğinin sağlanmasına yönelik iyi örneklerin yaygınlaştırılması ve desteklenmesi, faydalı uygulamaların paylaşılması sağlanmalıdır.

KALİTE VE VERİMLİLİK

Yolcu taşıma hizmeti veren her bir ulaşım türünde hizmet kalitesi ölçülerek ve gerekli iyileştirmeler yapılarak yolcu memnuniyetinin artırılması desteklenmelidir. Ulaştırma hizmetlerinde insan hareketliliğinin etkin yönetilmesi için hizmet kalitesini geliştirecek standartlar oluşturulmalı ve yaygınlaştırılmalıdır. Bireysel araç kullanımını azaltıcı yönde önlemler alınmalıdır (yürüyüş ve bisiklet yolları, araç paylaşımı, park et ve devam et, akıllı biletleme, vb.).

Sektörde güven ortamını artırmak üzere kurumsallaşma ve profesyonelleşme desteklenmeli, lojistik şirketlerin sertifikasyonu ve akreditasyonu sağlanmalı, lojistik faaliyetlere yönelik olarak tüm yasal kural ve etik değerler ile hizmet kalite parametrelerini içeren, şirketlerin sürdürülebilirliğine ve kurumsallığını artırmaya yönelik "Lojistik Sistem Standartları"na göre faaliyetlerin yürütülmesi ve lojistik faaliyetlerin gerekli sertifikasyona sahip firmalar tarafından yapılması sağlanmalıdır. Hava ve deniz limanları kapasitelerinden daha iyi yararlanabilmek üzere söz konusu limanların demiryolu ağıyla entegrasyonu sağlanmalıdır.

EMNİYET VE GÜVENLİK

Raylı sistemlerde sinyalizasyon ve elektrifikasyon çalışmalarını önceliklendirmek suretiyle insan, altyapı, ekipman kaynaklı kazaları sıfıra indirmek hedeflenmeli ve veriler şeffaf bir şekilde halkla paylaşılmalıdır. Teknolojik çözümleri kullanarak otonom sürücü, akıllı yollar, esnek, enerji sönmleyen oto korkuluklar vb. seyahat emniyetini artıracak çalışmaların sürekliliği sağlanmalıdır. Ulusal toplu taşıma güvenlik master planının geliştirilmesine dönük çalışmalar yürütülmelidir.

Terörizme ve korsanlık gibi diğer suç faaliyetlerine karşı mücadelede uluslararası iş birlikleri artırılarak sürdürülmelidir. Farklı modlar arasında birlikte çalışabilirliği sağlamak için tehlikeli maddelerin çok modlu taşımacılığına yönelik kurallar sürekli iyileştirilmelidir.

Bilgi teknolojileri ile ilgili sağlanan her türlü hizmet, işlem ve bilgi ile bunların işlenmesi, depolanması ve sunumunda kullanılan sistemlerin gizliliğinin, bütünlüğünün ve erişilebilirliğinin sağlanmasına yönelik çalışmalar yürütülmeli, gerekli önlemler alınmalıdır. Siber güvenliğin sağlanması konusunda bireylerin kurumların, kuruluşların ve tüm paydaşların üzerine düşen sorumlulukları anlayarak bu sorumlulukları yerine getirecek şekilde hareket etmeleri beklenmektedir.



TEKNOLOJİ, İNOVASYON VE DİJİTALLEŞME

Sürdürülebilir akıllı hareketliliğin sağlanması için araştırma ve geliştirme çalışmaları teşvik edilerek, yerli ve milli hareketlilik çözümlerinin üretimi sağlanmalıdır. Entegre ve akıllı hareketlilik kapsamında verimlilik, hız, kalite ve esneklik artışı sağlayacak kişiselleştirilmiş kullanıcı dostu uygulamaların kullanımı yaygınlaştırılmalıdır. Ulusal düzeyde yolcu hareketliliğini analiz edebilmek için gerekli dijital veri tabanının oluşturulması ve güncel tutulması sağlanmalıdır. Ulaşım hizmetlerinin denetimini kolaylaştıracak ve etkin denetim yapılmasını sağlayacak dijital ulusal denetim sistemi altyapısı oluşturulmalıdır. Ulaşım yönetim sistemlerinin birlikte çalışabilirliği, sürdürülebilir düşük karbonlu yakıtlar, güvenlik ve emniyetle ilgili zorluklara ortak yanıtlar bulmak için yerli araştırma ve inovasyon ortaklıkları oluşturulmalıdır. Yolcu taşımacılığında mevzuatın uygulanmasına yönelik denetim mekanizması etkinleştirilmelidir. Ceza müeyyidelerin doğru, adaletli ve caydırıcı bir şekilde uygulanması sağlanmalıdır.

Lojistik faaliyetlerin geliştirilmesine yönelik "Lojistik Mükemmeliyet Merkezleri/Araştırma Merkezleri/Enstitüler/Lojistik Vadiler/Parklar" ve "Eğitim Akademileri" oluşturulması Kamu ve özel sektör iş birliği ile yürütülmelidir. Lojistik sektörü proje ve yatırım çalışmalarında, araştırma kurumları, kalkınma ajansları, yerel yönetimler, üniversite ve teknoparklar arası iş birlikleri artırılmalıdır. Etkin mekânsal planlama, demir ve denizyollarına kolay erişim, lojistik operasyon süreçleri, şarj ve araç teknolojisi standartlarını dikkate alan "sıfır emisyonlu kentsel lojistiğe" yönelik girişimler desteklenmelidir.

Planlama, izleme ve değerlendirme süreçlerinde hızlı ve ekonomik analizler yapabilmek için Ulusal Ulaşım Veri Tabanı (UUVT) altyapısı oluşturulmalıdır. Haberleşme ve dijitalleşme sayesinde toplanacak verilerin, diğer sektörlerle paylaşılarak duruma getirilmesine ve bu verilerin paydaşlar tarafından kullanılmasına yönelik öneriler oluşturulmalı, Ulaştırma ve haberleşme ile ilgili e-devlet uygulamaları yaygınlaştırılmalıdır.

MEVZUAT

Farklı mevzuatlarda düzenlenmiş aynı amaca hizmet eden yolcu taşıma mevzuatları, tek bir ulaştırma mevzuatında birleştirilerek uygulamada yeknesaklık sağlanmalıdır. Skuter, elektrikli, otonom, uçan araçlar ve diğer yeni nesil hareketlilik sistemlerinin uyumlaştırma ve mevzuat çalışmaları yürütülerek sürekli güncel tutulmalıdır. Mahalli idarelerin ulaşım alanında yapacağı düzenlemelerin, ulusal düzenlemelerle eşgüdüm sağlanması için katılımcı bir mevzuat düzenleme sistemsal altyapısı oluşturulmalıdır.

Uluslararası anlaşma ve kurallara uyum çalışmaları hızlandırılarak, Uluslararası Taşımacılık Konvansiyonlarına yurtiçi taşımalarda da tam uyumun sağlanması ve denetlenmesi için gerekli faaliyetler yürütülmelidir. Lojistik küme ve merkezlerin kuruluş ve işletme esaslarına yönelik mevzuat ve düzenlemeler çok yönlü olarak ele alınmalı, ilgili Bakanlıklar tarafından koordinasyon içinde sürdürülmelidir. Kentsel yük akışlarının etkin ve verimli bir şekilde yönetimi için kentsel aktarma merkezleri, araç boyutu, güzergâh ve zaman kısıtlamaları, ulusal ve uluslararası yük akışları ile entegrasyonu konularında uygulama rehberleri oluşturulmalıdır.

Siber güvenliğe ilişkin ulusal mevzuatın geliştirilmesinde uluslararası düzenlemeler ve standartlar dikkate alınmalıdır. Yüksek hızlı ve kaliteli sabit ve mobil geniş bant haberleşme ile uydu altyapılarının ülkemiz genelinde yaygınlaştırılmasına yönelik düzenlemeler gözden geçirilmeli ve ihtiyaç duyulan güncellemeler yapılmalıdır.





ULAŖTIRMA VE LOJİSTİK ANA PLAN KARARLARI



KARAYOLU

YENİ OTOYOL YAPIMI

2053 yılına kadar inşa edilecek otoyol ağının 5,527 km'yi kapsayan kısmı, yapımı devam eden ve ihale aŖamasında olan projelerden oluŖmaktadır. Projeler aŖađıda belirtilmiŖtir:

- Ankara - Kırıkkale - Delice Otoyolu
- Ankara - Sivrihisar Otoyolu
- Antalya - Alanya Otoyolu
- Aydın - Denizli Otoyolu
- Sapanca - Afyonkarahisar Otoyolu
- Mersin-Erdemli-Silifke-TaŖucu Otoyolu (ÇeŖmeli-Kızkalesi Kesimi)
- Dört Yol Hassa Otoyolu
- Kınalı - Tekirdağ - Çanakkale - SavaŖtepe Otoyolu (Malkara-Kınalı Kesimi)
- Kuzey Marmara Otoyolu NakkaŖ - BaŖakŖehir Kesimi
- Samsun- Mersin Otoyolu
- Trabzon - Habur Otoyolu
- Afyon-Burdur Otoyolu
- Alanya-Silifke Otoyolu
- Delice - Samsun Otoyolu
- Ankara-İzmir Otoyolu (Sivrihisar-İzmir Kesimi)
- Bozüyük-Afyonkarahisar Otoyolu
- ÇeŖmeli-Erdemli-Silifke-TaŖucu Otoyolu (Kızkalesi-TaŖucu Kesimi)
- Denizli-Burdur-Antalya Otoyolu
- Gerede-Merzifon-Gürbulak Otoyolu
- Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-SavaŖtepe Otoyolu - Çanakkale -SavaŖtepe Kesimi
- Sivrihisar-Bursa Otoyolu
- Ŗanlıurfa-Habur Otoyolu (Diyarbakır Bağlantı Yolu Dahil)





Yol Genişletme Projeleri:

2053 yılına kadar yapılacak yol genişletme çalışmalarının bir kısmı halen devam etmekte olan projeler olup, 2023 yılına kadar 4,640 km, 2029 yılına kadar 8,967 km, 2035 yılına kadar 232 km ve 2053 yılına kadar 112 km olmak üzere toplam 13,951 km'lik yol genişletme çalışması planlanmaktadır.

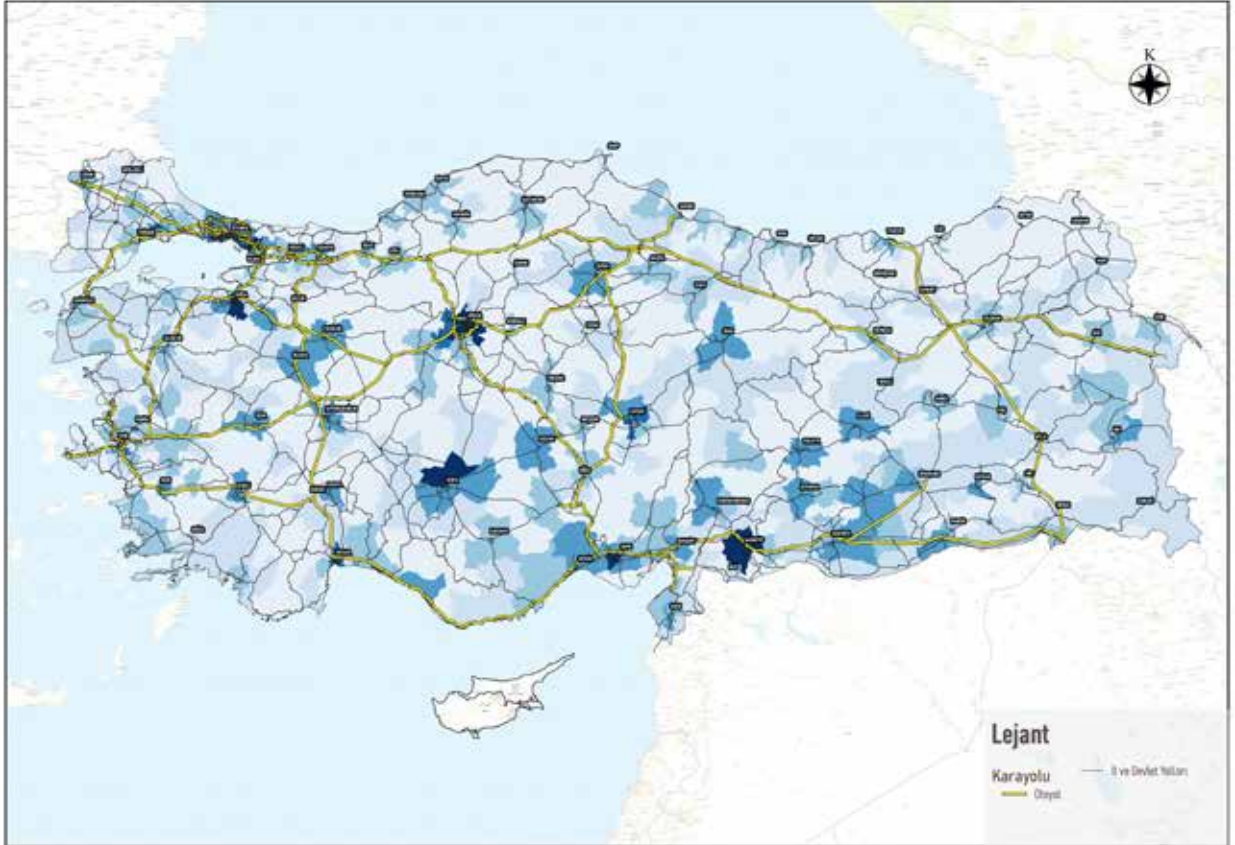
Yeni Bölünmüş Yol Projeleri

2053 yılına kadar yapılması planlanan bölünmüş yol projelerinin (otoyol hariç) büyük bir bölümünü çevre yolları oluşturmaktadır. Bu projelerin 180 km'lik kısmı 2023 yılı, 396 km'lik kısmı 2029 yılı, 130 km'lik kısmı 2035 yılı ve 90 km'lik kısmı 2053 yılına kadar tamamlanması öngörülmektedir.

Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı Hedef Yıllar Karayolu Ađ Bilgisi

Karayolları	2019 - 2023	2023 - 2029	2029 - 2035	2035 - 2053	Toplam
Yeni Otoyol	312	1,760	3,767	-	5,839
Yol Genişletmesi	4,640	8,967	232	112	13,951
Yeni Bölünmüş Yol	180	396	130	90	795

2053 Karayolu Projeleri



DEMİRYOLU

UlaŖtırma ve Lojistik Ana Planına göre ülkemizde 2053 yılına kadar 6,196 km hızlı tren hattı, 1,474 km konvansiyonel hat, 622 km yüksek hızlı tren ve 262 km çok yüksek hızlı tren hattı olmak üzere toplam 8,554 km'lik demiryolu hattı yapımı planlanmaktadır.

Ayrıca yk taŖımacılığında demiryollarının daha efektif kullanılabilmesi adına 2023 – 2029 yılı aralığında Kapıkule – Ankara – Mersin arası 1179 km'lik hattın, 2029 – 2035 yılı aralığında Ankara – Zengazur (Azerbaycan) arası 1097 km'lik hattın RO – LA taŖımacılığına elverişli olması için rehabilite edilmesi planlanmaktadır.

Çok Yüksek Hızlı Tren Hattı:

Ankara – İstanbul arası saatte 400 km hıza eriŖebilecek çok yüksek hızlı tren hattı, Sincan ile Köseköy arasında 262 km uzunluğundadır. Hattın 2029 yılına kadar inŖa edilmesi planlanmaktadır.

Yüksek Hızlı Tren Hattı:

Mevcut yüksek hızlı tren hatlarına ilave olarak 2053 yılında kadar toplam 622 km'lik yüksek hızlı tren hattı inŖası planlanmaktadır. Bu hatların 546 km'lik kısmı 2023, 76 km'lik kısmının ise 2029 yılına kadar tamamlanması öngörülmektedir.

Hızlı Tren Hattı:

Ülkemizde yolcu ve yk taŖımacılığında demiryollarının payının artırılması adına atılan adımlardan biri olan hızlı tren hatlarının, 2053 yılına kadar önemli derecede yaygınlaŖması planlanmaktadır.

Konvansiyonel Hatlar:

Ülkemizin mevcut konvansiyonel demiryolu hatlarına ek olarak 2053 yılına kadar toplam 1,474 km konvansiyonel demiryolu hattı yapılması planlanmaktadır.

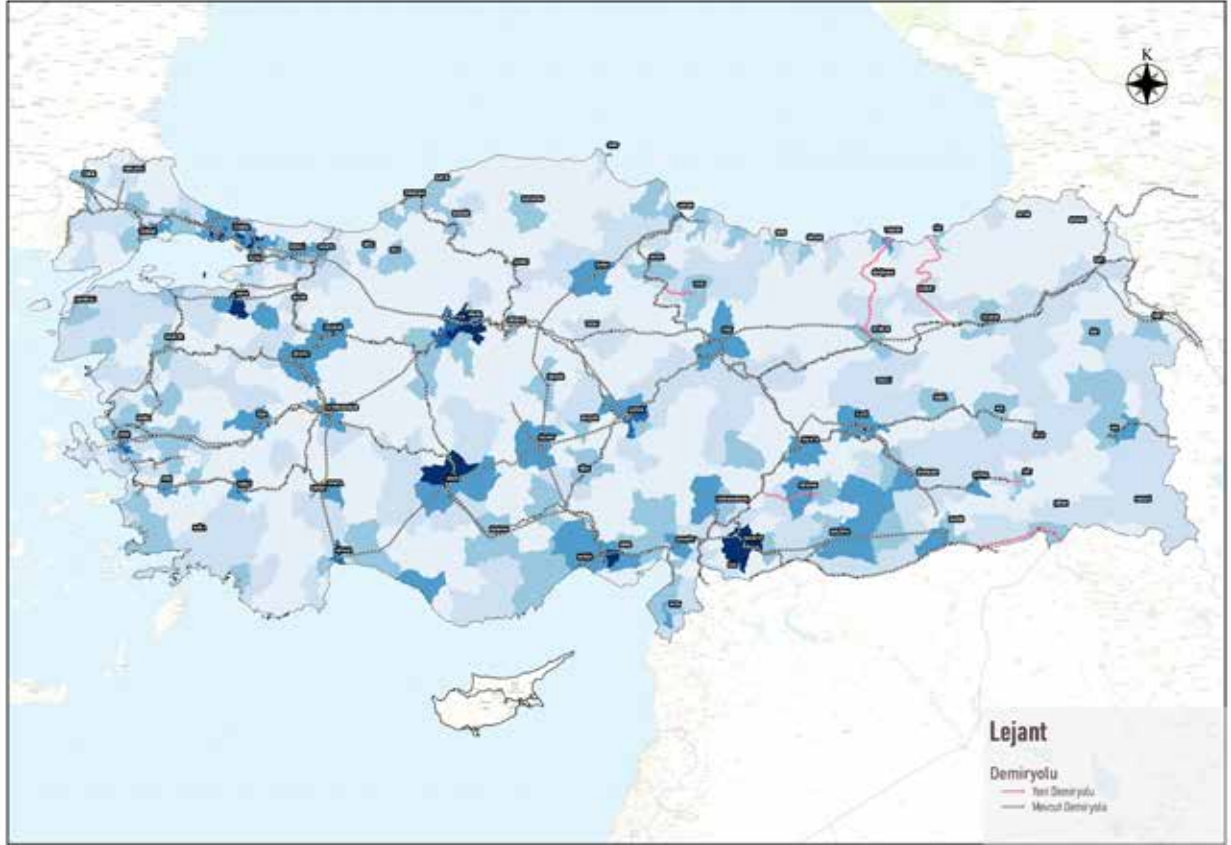
Demiryolu Yatırım Programı (Km cinsinden Aė Uzunluğu)

Demiryolları	2019 - 2023	2023 - 2029	2029 - 2035	2035 - 2053	Toplam
Hızlı Tren	439	2765	2242	750	6196
Konvansiyonel	120	484	870	0	1474
Yüksek Hızlı Tren	546	76	0	0	622
Çok Yüksek Hızlı Tren	0	262	0	0	262





2053 Demirvolu Projeleri



DENİZYOLU

Türkiye, coğrafi ve jeopolitik alanlara ait çeşitli ülkelere doğrudan deniz bağlantıları sağlayan 8,000 km'lik kıyı şeridinde Karadeniz, Batı Avrupa, Orta Doğu ve Kuzey Afrika bölgesi için büyük ve stratejik açıdan önemli bir deniz alanına sahiptir.

Türkiye'deki limanların rolü; ülke çapında taşımacılık modlarının entegre edilmesi, aynı zamanda bölgesel ve uluslararası ulaşım koridorlarını doğudan batıya ve kuzeyden güneye bağlamak için giderek daha da önem kazanmaktadır.

Bu sebeple liman sektörü, özellikle dış ticarete olmak üzere Türkiye ekonomisinde hayati bir rol oynamaktadır. 2019 yılında ülkemiz limanlarında elleçlenen yük 484 milyon ton, olup bunun 224.8 milyon tonu yükleme, 259.2 milyon tonu boşaltma ve 75 milyon tonu transit yükleri kapsamaktadır. Bu yüklerden ithal ve ihraç edilen yüklerin toplam elleçleme içindeki oranı ise %73 oranındadır.

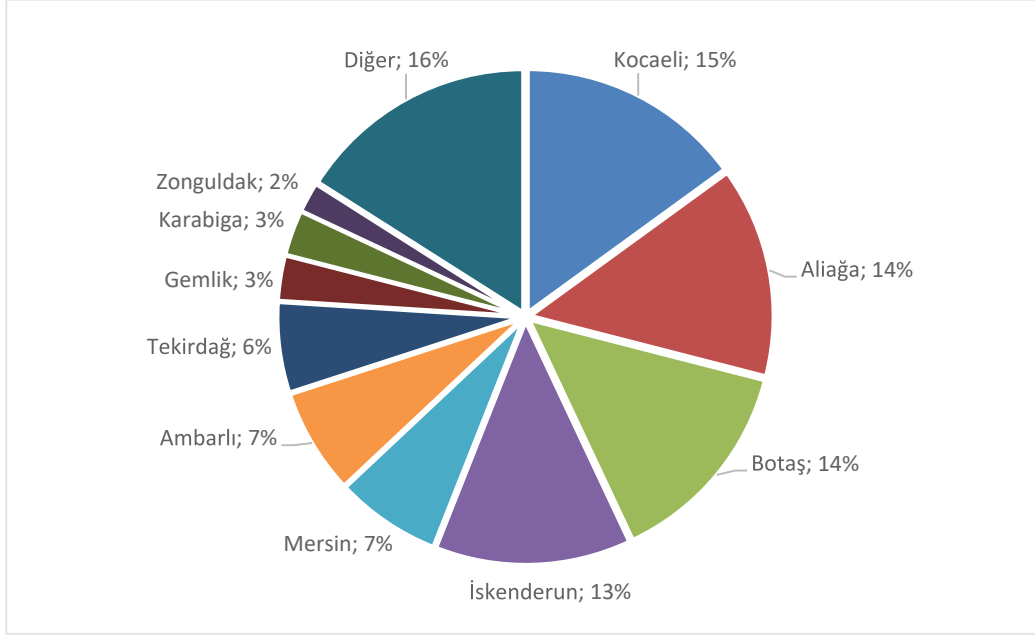
Ulaştırma ve lojistik ana planı doğrultusunda 2023 yılında 254.342.564 ton yük taşınması yapılırken; 2053 yılı için bu rakamın 420.978.275 ton olması planlanmaktadır. Mevcutta liman tesis sayısı 217 iken 2053 yılında 255'e çıkarılacaktır. Bunun yanı sıra Tekirdağ, Mersin, İskenderun ve Kocaeli illerine 4 adet kuru liman inşaatı yapılacaktır.

Ulaşım Planlama Modelinde 2029 yılı itibari ile yer alan Kanal Projesi ile mevcutta İstanbul Boğazında yaşanan gemi trafiğinin azaltılması ve ülkemizin jeopolitik konumundan kaynaklı gücünün daha da artması hedeflenmektedir.

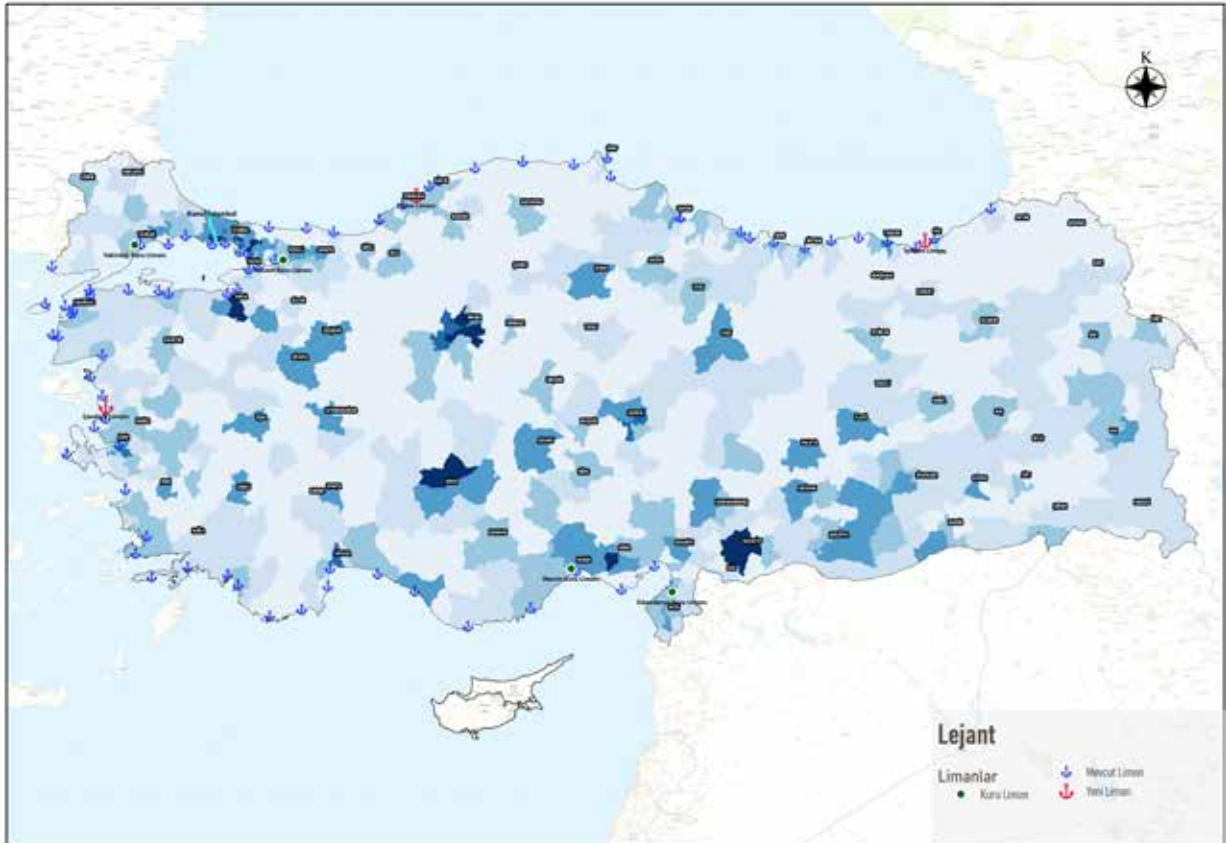




Elleçlenen Yükün Liman Başkanlığınca Dağılımı



2023 Yılı Denizcilik Projeleri



HAVAYOLU

Halihazırda hızla büyüyen ülke ekonomisi ve turizmını destekleyen 56 havalimanıyla Türkiye yoğun bir havalimanı şebekesine sahiptir. Türkiye, Avrupa, Asya'nın Batısı ve Afrika için hem yolcu hem de yük trafiği açısından önemli bir hava ulaştırma merkezi konumundadır.

Havayolu yük ve yolcu taşımacılığının iyileştirilmesi ve düzenlenmesi adına iki ana politika mevcuttur. Bunlar Havalimanı ağı geliştirme politikaları ve Havayolu yolcu ve yük taşımacılığı hizmetleri geliştirme politikalarıdır.

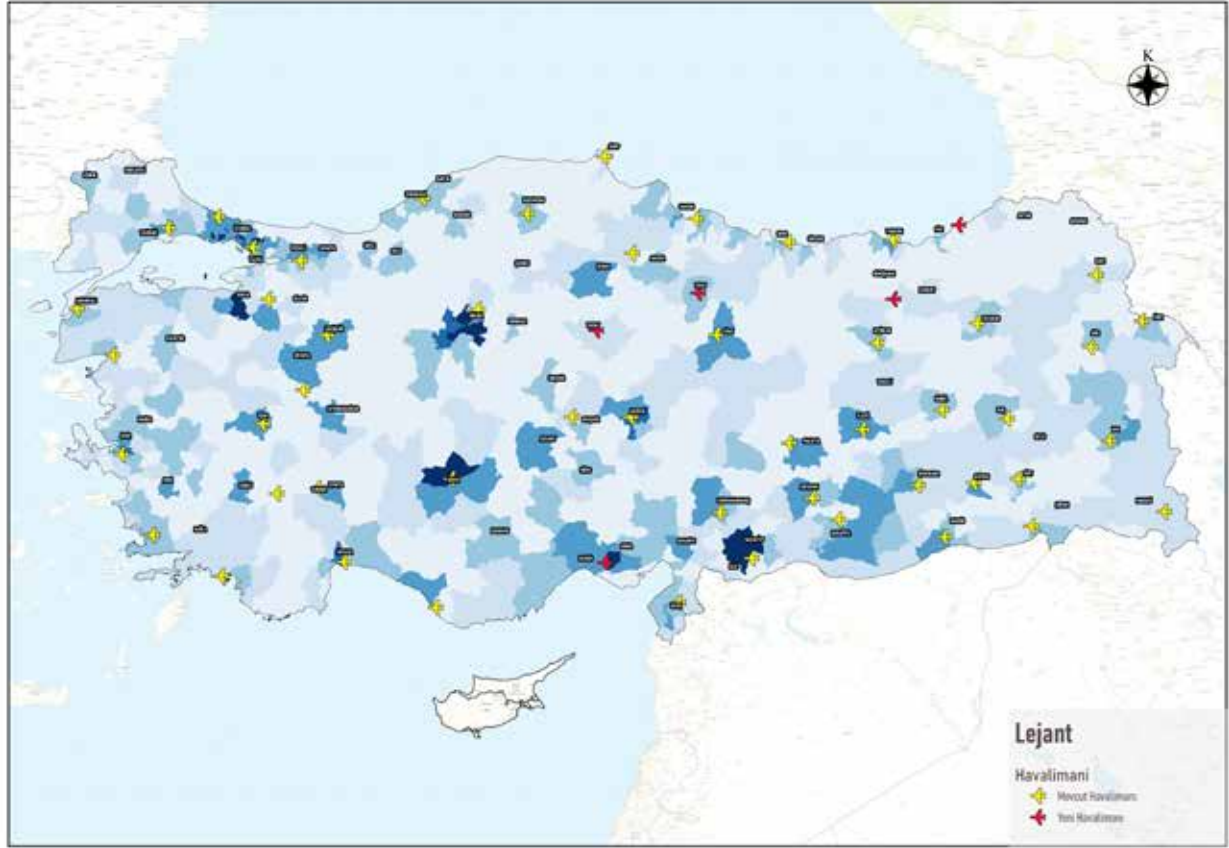
Havalimanı Ağı Geliştirilmesine Yönelik Planlanan Projeler

PROJE ADI	YIL
Çukurova Bölgesel Havalimanı	2022
Rize-Artvin Havalimanı	2022
Tokat Havalimanı	2022
Gümüşhane Havalimanı	2023
Yozgat Havalimanı	2023
Antalya Havalimanı Genişletilmesi	2027
Trabzon Havalimanı Genişletilmesi	2027
Esenboğa Havalimanı Genişletilmesi	2029
İstanbul Yeni Havalimanı Aşama 4	2029





2053 Havalimanı Projeleri



LOJİSTİK

ULAP Lojistik Faaliyetlerin ve Ulaştırma Stratejilerinin Geliştirilmesine Yönelik Öneriler ana başlıklar altında oluşturulmuştur:

- Hareketliliğin Artırılması Önerileri
- Taşımacılık Türlerinin Dengelenmesi Önerileri
- Altyapının Optimum Kullanılması Önerileri
- Hizmet Kalitesi ve Operasyonel Verimliliğin Artırılması Önerileri
- Enerji Verimliliği ve Çevresel Duyarlılığın Artırılması Önerileri
- Emniyet ve Güvenliğin Artırılması Önerileri
- İnsan Kaynakları Kalitesi ve Verimliliğinin Artırılması Önerileri
- Teknoloji ve Dijitalleşme Seviyesinin Artırılması Önerileri
- Yatırım Olanaklarının İyileştirilmesi Önerileri
- İş Geliştirme Faaliyetlerinin Artırılması Önerileri

Bugüne kadar 13 adet lojistik merkez işletmeye açılmış olup 13 adet lojistik merkezin ise planlama ve yapım süreçlerine devam edilmektedir.

Mevcut Lojistik Merkezler:

Gelemen Samsun Lojistik Merkezi
 Palandöken Erzurum Lojistik Merkezi
 Tükoğlu Kahramanmaraş Lojistik Merkezi
 Yenice Mersin Lojistik Merkezi
 Kayacık Konya Lojistik Merkezi
 Kaklık Denizli Lojistik Merkezi
 Uşak Lojistik Merkezi
 Hasanbey Eskişehir Lojistik Merkezi
 Gökköy Lojistik Merkezi
 Halkalı İstanbul Lojistik Merkezi
 Köseköy İzmit Lojistik Merkezi
 Kars Lojistik Merkezi
 Andaval Yük Merkezi

Planlanan Lojistik Merkezler:

İyidere Rize Lojistik Merkezi
 Kemalpaşa İzmir Lojistik Merkezi
 Sivas Lojistik Merkezi
 Karaman Lojistik Merkezi
 Tatvan Bitlis Lojistik Merkezi
 Çerkezköy Tekirdağ Lojistik Merkezi
 Bozüyük Bilecik Lojistik Merkezi
 Boğazköprü Kayseri Lojistik Merkezi
 Yeşilbayır İstanbul Lojistik Merkezi
 Çandarlı İzmir Lojistik Merkezi
 Filyos Zonguldak Lojistik Merkezi
 Mardin Lojistik Merkezi
 Habur Lojistik Merkezi

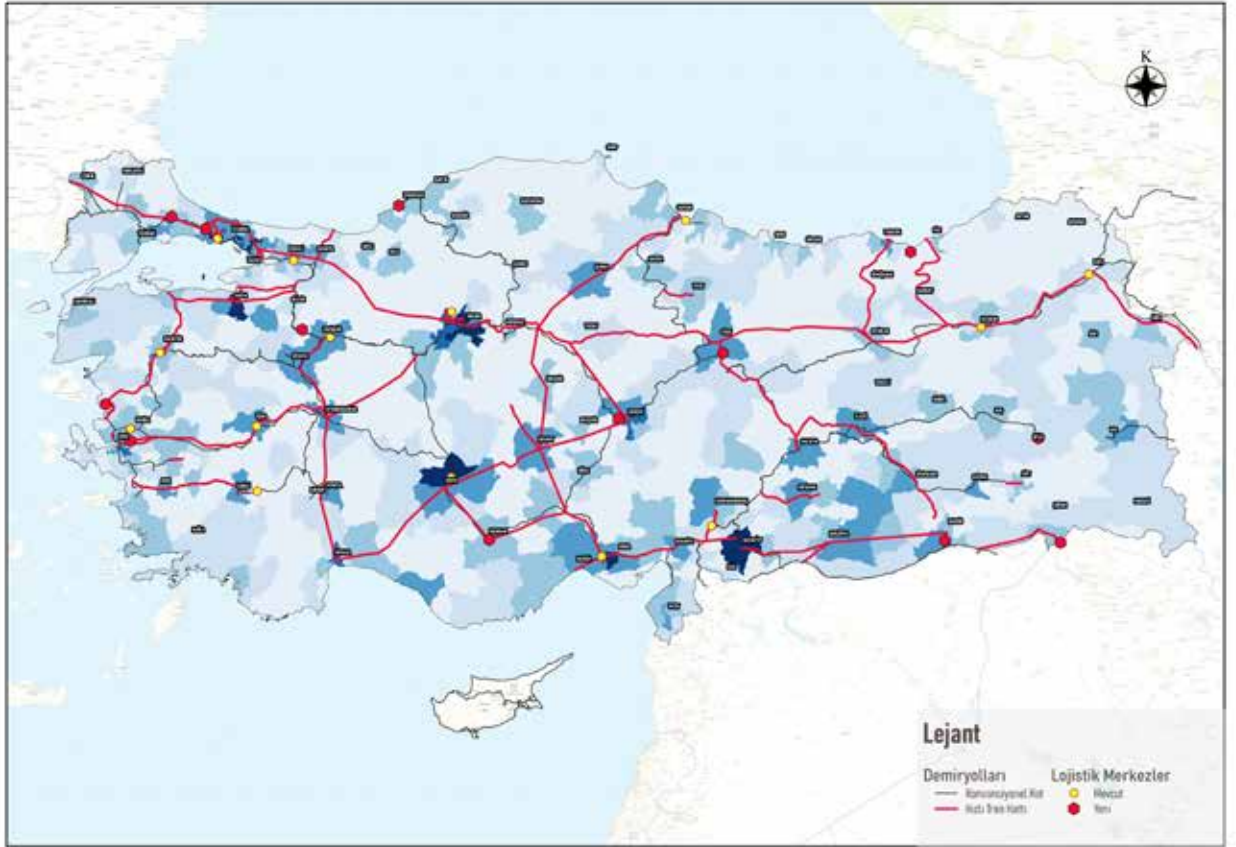


Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı kapsamında;

Kıyı şeridinde oluşan sıkışıklığı azaltmayı, ve modlar arası entegrasyonunu teşvik etmeyi amaçlayan, yük elleçlenmesi, geçici depolama sahası gibi lojistik faaliyetlerin gerçekleştirilmesine imkan sağlayan Kuru Liman önerileri şu şekildedir:

- Tekirdağ Kuru Liman
- İskenderun Kuru Liman
- Mersin Kuru Liman
- Kocaeli Kuru Liman

2053 Lojistik Merkezler ve Kuru Limanlar



YATIRIM MALİYETLERİ VE FAYDALAR

Ulusal Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı kapsamında seçilen Çevreci (sürdürülebilir) Senaryo için 2053 yılına kadar planlanan tüm altyapı projeleri ve politikaları için sosyo-ekonomik analiz yapılmıştır. Tüm ulaştırma modları (karayolu, demiryolu, havayolu ve denizyolu) için hedef yıllardaki yıllık net nakit akışı ve bu değerlerin net bugünkü değerleri hesaplanmıştır. Hedef yıllar bazında tahmini işletme nakit akışları proje ve genel senaryo düzeyinde elde edilmiştir. Ayrıca, elde edilen faydalar hem fayda tipi hem de ulaştırma modları için hedef yıllar bazında değerlendirilmiştir.

Sonuç olarak Ulusal Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı sonucunda 125,48 Milyar € maliyetle, ülkemizin refahına 2053 hedef yılında 156,15 Milyar €'luk fayda sağlanacaktır.

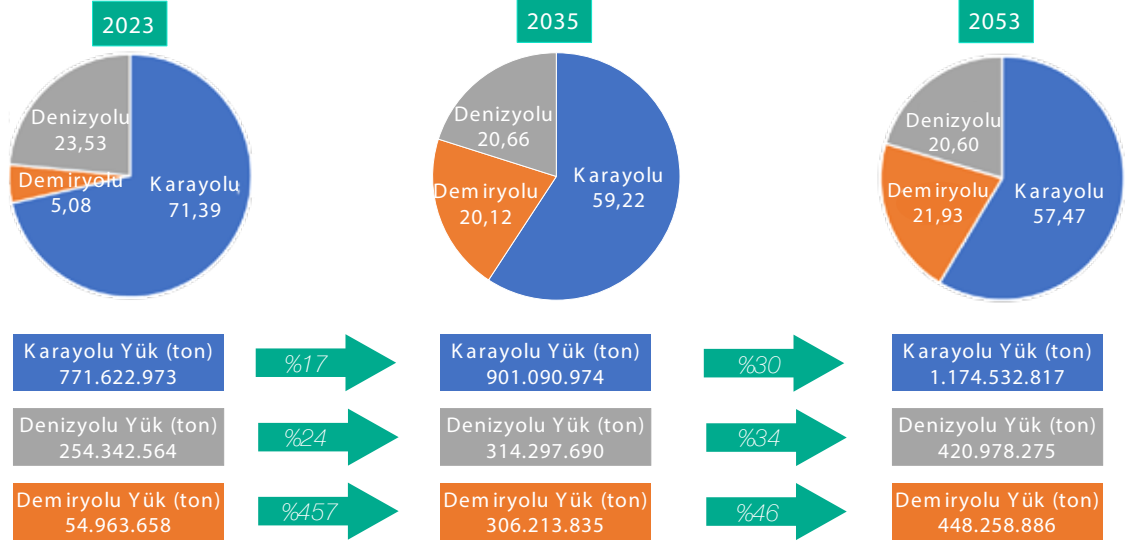
Çevreci (Sürdürülebilir) Senaryo

Yük	2019		2023		2029		2035		2053	
	Ton	Oran	Ton	Oran	Ton	Oran	Ton	Oran	Ton	Oran
Demiryolu	32.801.953	3,13 %	54.963.658	5,08 %	146.421.644	11,24 %	306.213.835	20,12 %	448.258.886	21,93 %
Denizyolu	260.345.604	24,85 %	254.342.564	23,53 %	275.767.732	21,16 %	314.297.690	20,66 %	420.978.275	20,60 %
Karayolu	754.368.488	72,01 %	771.622.973	71,39 %	880.754.875	67,60 %	901.090.974	59,22 %	1.174.532.817	57,47 %
Toplam	1.047.516.045	100,00 %	1.080.929.194	100,00 %	1.302.944.251	100,00 %	1.521.602.499	100,00 %	2.043.769.978	100,00 %

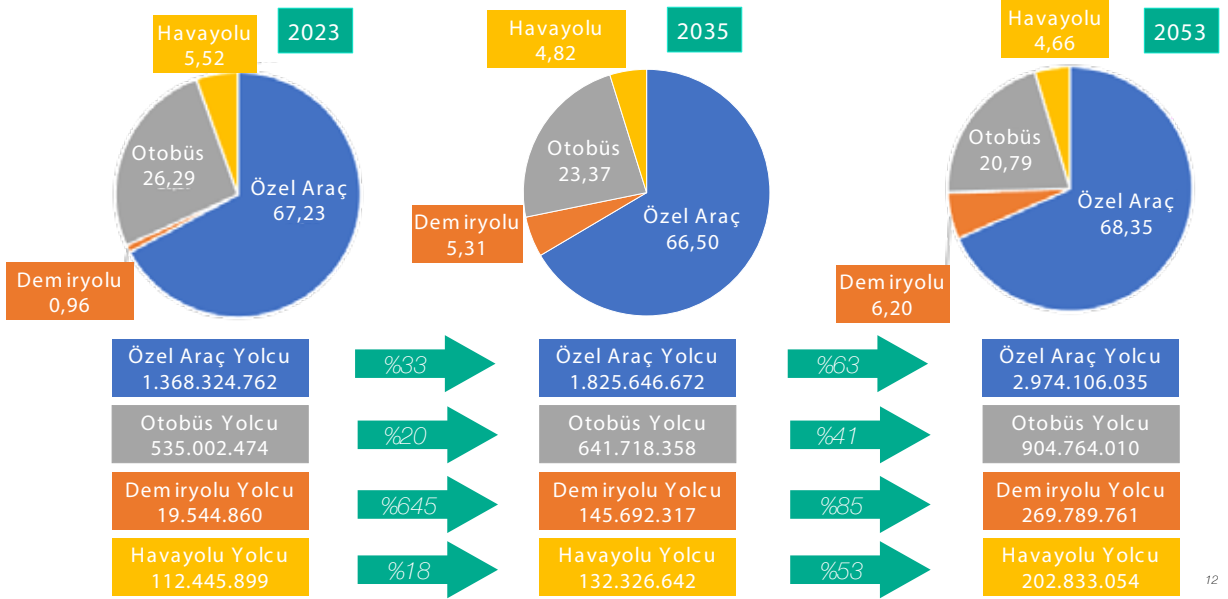
Yurt Dışı Yük	2019		2023		2029		2035		2053	
	Ton	Oran	Ton	Oran	Ton	Oran	Ton	Oran	Ton	Oran
Demiryolu	3.164.701	1,13 %	6.349.654	2,19 %	17.454.223	5,63 %	24.842.537	7,04 %	46.075.285	11,94 %
Denizyolu	206.486.712	74,00 %	212.830.772	73,45 %	221.878.762	71,57 %	251.329.898	71,21 %	261.069.858	67,66 %
Karayolu	69.386.154	24,87 %	70.597.256	24,36 %	70.662.896	22,79 %	76.756.809	21,75 %	78.737.512	20,40 %
Toplam	279.037.567	100,00 %	289.777.682	100,00 %	309.995.881	100,00 %	352.929.244	100,00 %	385.882.655	100,00 %

Yolcu	2019		2023		2029		2035		2053	
	Yolcu	Oran	Yolcu	Oran	Yolcu	Oran	Yolcu	Oran	Yolcu	Oran
Otobüs	509.853.464	26,75 %	535.002.474	26,29 %	579.318.248	24,54 %	641.718.358	23,37 %	904.764.010	20,79 %
Tren	16.914.783	0,89 %	19.544.860	0,96 %	97.915.506	4,15 %	145.692.317	5,31 %	269.789.761	6,20 %
Özel Araç	1.267.386.520	66,49 %	1.368.324.762	67,23 %	1.555.932.397	65,90 %	1.825.646.672	66,50 %	2.974.106.035	68,35 %
Havayolu	111.861.237	5,87 %	112.445.899	5,52 %	128.003.977	5,42 %	132.326.642	4,82 %	202.833.054	4,66 %
Toplam	1.906.016.004	100,00 %	2.035.317.994	100,00 %	2.361.170.129	100,00 %	2.745.383.989	100,00 %	4.351.492.860	100,00 %

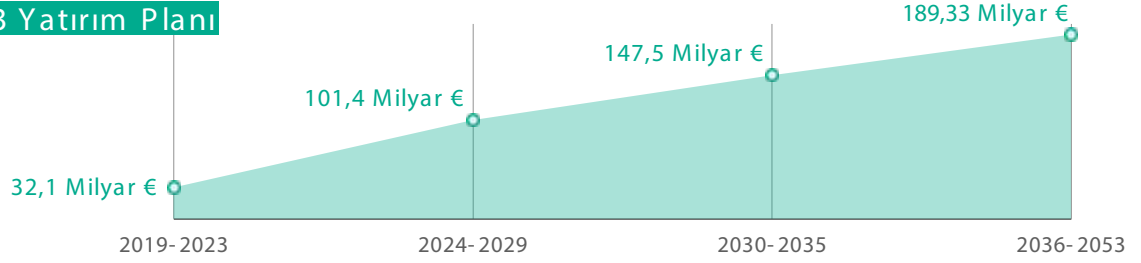
YÜK



YOLCU

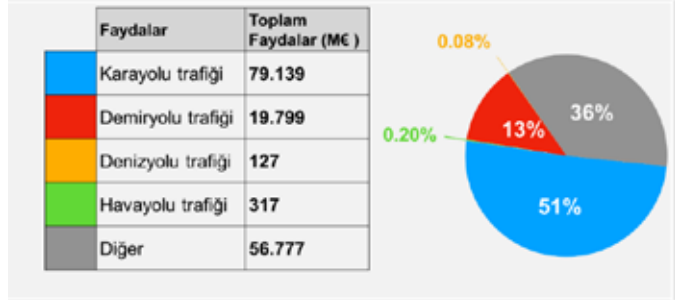
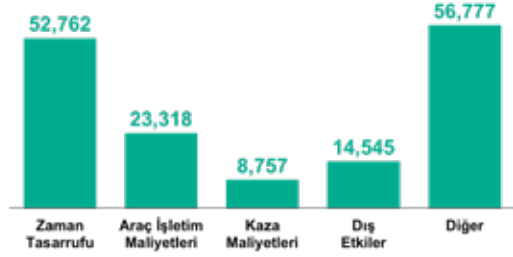


2053 Yatırım Planı

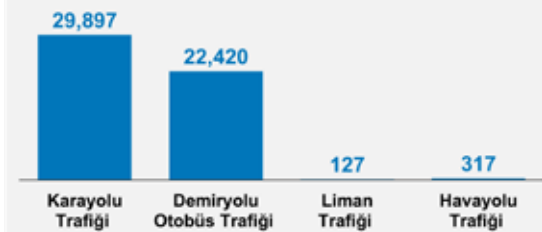


	2019-2023		2024-2029		2030-2035		2036-2053		Toplam
	Milyar €	Oran	Milyar €	Oran	Milyar €	Oran	Milyar €	Oran	
KARAYOLU	8,33	%26,0	13,87	%20,0	11,05	%24,0	3,00	%7,2	36,25
DEMİRYOLU	9,00	%28,1	27,18	%39,2	21,85	%47,4	5,90	%14,1	63,93
DENİZYOLU	4,80	%15,0	14,32	%20,7	2,13	%4,6	0,13	%0,3	21,39
HAVAYOLU	0,71	%2,2	3,01	%4,3	0,15	%0,3	0,05	%0,1	3,92
HABERLEŞME	9,21	%28,7	10,93	%15,8	10,93	%23,7	32,78	%78,3	63,84
TOPLAM	32,05	% 100	69,31	% 100	46,11	% 100	41,86	% 100	189,33

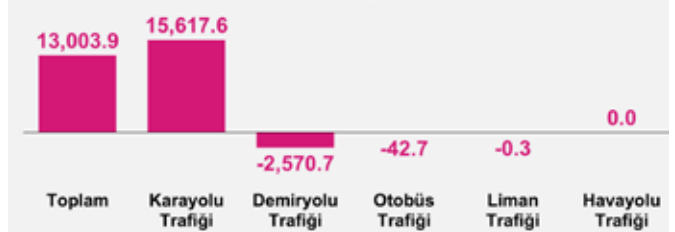
Toplam Faydalar (M€)



Zaman Tasarrufu (M€)



Hava Kirliliği (M€)





BAŖLICA SEKTÖREL HEDEFLER

DEMİRYOLU

- Yolcu taşımacılığı payı yüzde 0,96'dan yüzde 6,20'ye, yük taşımacılığı payını yüzde 5,08'den yüzde 21,93'e çıkartılacak
- Yüksek Hızlı Tren ve Hızlı Tren bağlantısına sahip olan il sayısı 8'den 52'ye yükseltilecek
- Yıllık yolcu taşımacılığı 19,5 milyondan 269,8 milyona çıkartılacak
- Yıllık yük taşımacılığı 55 milyon tondan 448 milyon tona ulaşacak
- Sürdürülebilir, serbestleşen, ekonomik olarak karlı, teknoloji kullanımı yüksek demiryolu sektörü geliştirilecek
- Sektördeki değişen mega trendlerle uyumlu ve sektör dinamiklerini esas alan demiryolu altyapısı oluşturulacak
- Emniyetli, Hızlı, Verimli ve Etkin bir demiryolu altyapısına sahip olunacak
- Toplam enerji ihtiyacının %35'inin yenilenebilir enerji kaynaklarından karşılanacak

KARAYOLU

- Özel araç yolculuklarının payı yüzde 67,23'den yüzde 68,35'e çıkacak, otobüs yolculuklarının payı ise yüzde 26,29'dan yüzde 20,79'e düşürülecek
- Yıllık yük taşımacılığı payı yüzde 71,39'dan yüzde 57,47'ye düşürülecek
- Akıllı ve otonom teknolojiler ile donatılmış, hızlı, emniyetli yol altyapısı ile kaza oranları azaltılacak
- Elektrikli araçlar için uygun altyapılar oluşturulacak
- Karayollarında fosil yakıt yerine elektrikli ve alternatif enerji kullanımı artırılabacak



DENİZYOLU

- Liman tesisi sayısı 217'den 255'e çıkarılacak
- Yeşil Liman uygulamaları yaygınlaştırılacak
- Limanlarımızda yüksek oranda yenilenebilir enerji kaynakları kullanılacak
- Otonom gemi seferleri geliştirilecek ve limanlarda otonom sistemler ile elleçleme verimliliği artırılabilecek
- Limanların aktarma hizmeti kapasitesi arttırılacak ve bölge ülkelerine hizmet verebilecek çok modlu ve kısa mesafeli deniz taşıma altyapısı geliştirilecek
- Kanal İstanbul projesi ile İstanbul Boğazı'nda seyir emniyeti arttırılacak

HAVAYOLU

- 56 olan havalimanı sayısı 61'e çıkarılacak
- Yıllık yolcu sayısı 112,4 milyondan 202,8 milyona yükseltilecek
- Emisyon izleme, raporlama, doğrulama altyapısı oluşturulacak ve karbon emisyonları stratejik bir şekilde yönetilecek
- Havayolları taşımacılığında çevre dostu bio-yakıt ve/veya sentetik yakıt üretimi yapılacak
- Bölgesel havayolu kargo taşımacılığı geliştirilecek

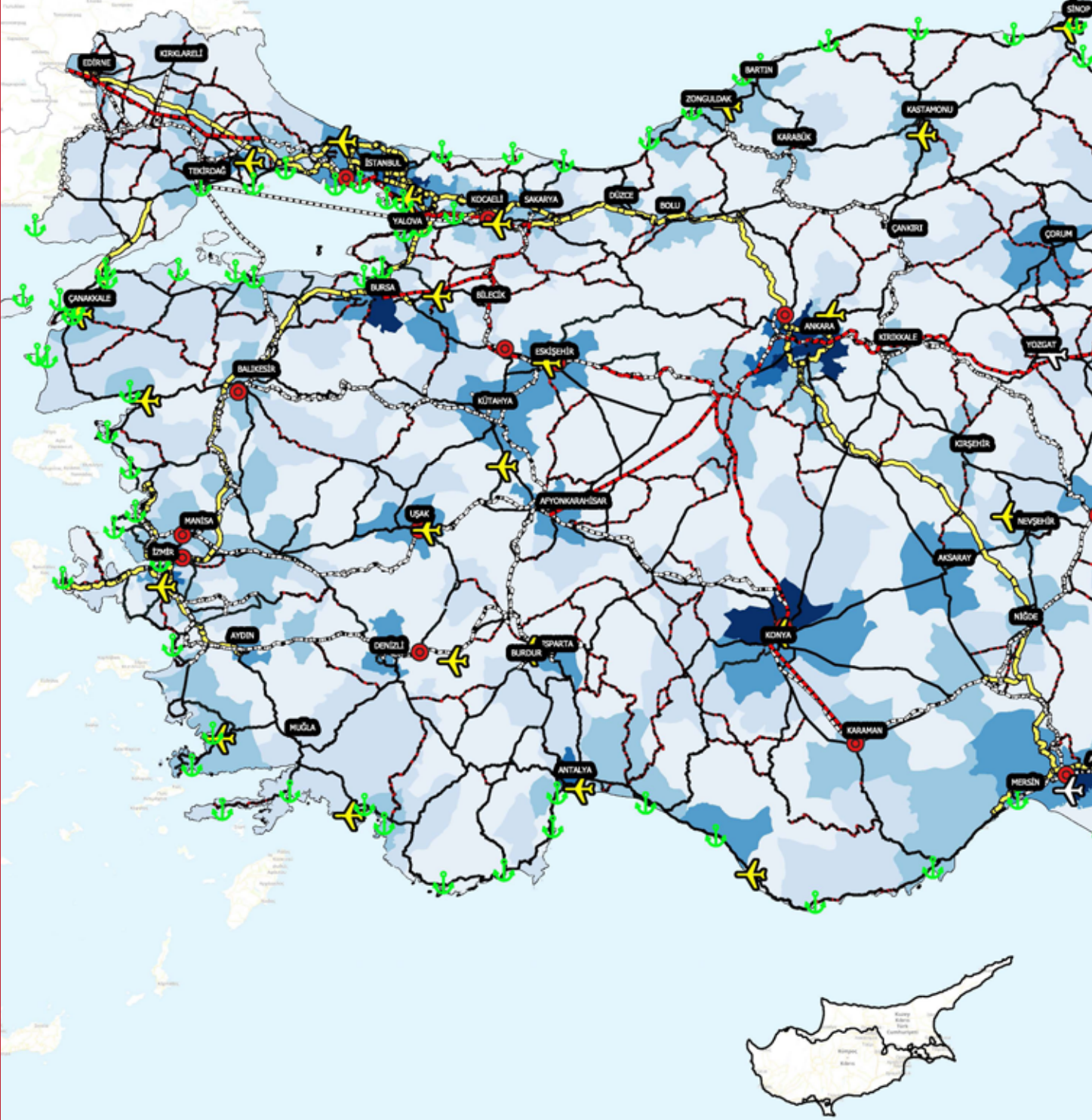
LOJİSTİK

- Lojistik merkez sayısı 13'ten 26'ya çıkarılacak
- Lojistik Performans Endeksi sıralamasında ilk 10 ülke arasında yer alınacak
- Kuru liman sistemi geliştirilecek ve yaygınlaştırılacak
- Orta koridorda lojistik bir üs haline gelinecek
- Uluslararası standartlarda etkin işletme yönetiminin benimsendiği lojistik merkez sayısı arttırılacak
- Dijital dönüşüm desteklenecek
- Gümrük kontrol süreçleri hızlandırılacak ve etkinliği arttırılacak



ULAŖTIRMA VE LOJİSTİK ANA PLANI - 2023

ULAŖTIRMA VE LOJİSTİK ANA PLANI - 2023



0 50 100 150 km

Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı



Lejant

Karayolları

- Otoyollar
- Devlet Yolları (Bölünmüş)
- Devlet Yolları (Bölünmemiş)
- İl Yolları (Bölünmüş)
- İl Yolları (Bölünmemiş)

Demiryolları

- Hızlı Tren Demiryolları
- Konvansiyonel Tren Demiryolları

Limanlar

- Limanlar

Havalimanları

- Havalimanları (Mevcut)
- Havalimanları (Planlanan)

Lojistik

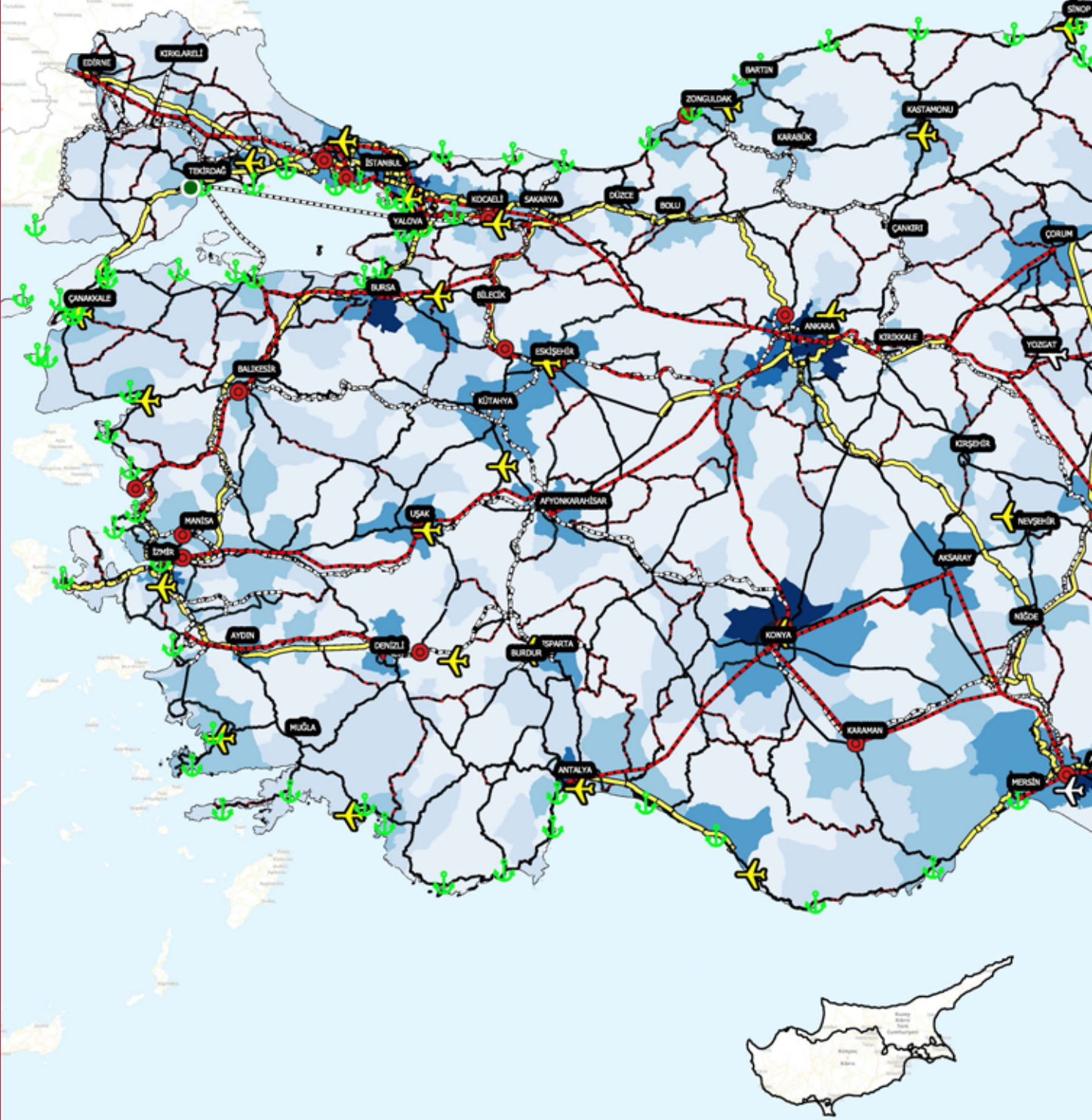
- Lojistik Merkezler

Nüfus

- 2.000 - 60.000
- 60.000 - 120.000
- 120.000 - 250.000
- 250.000 - 500.000
- 500.000 - 650.000
- 650.000 - 954.579

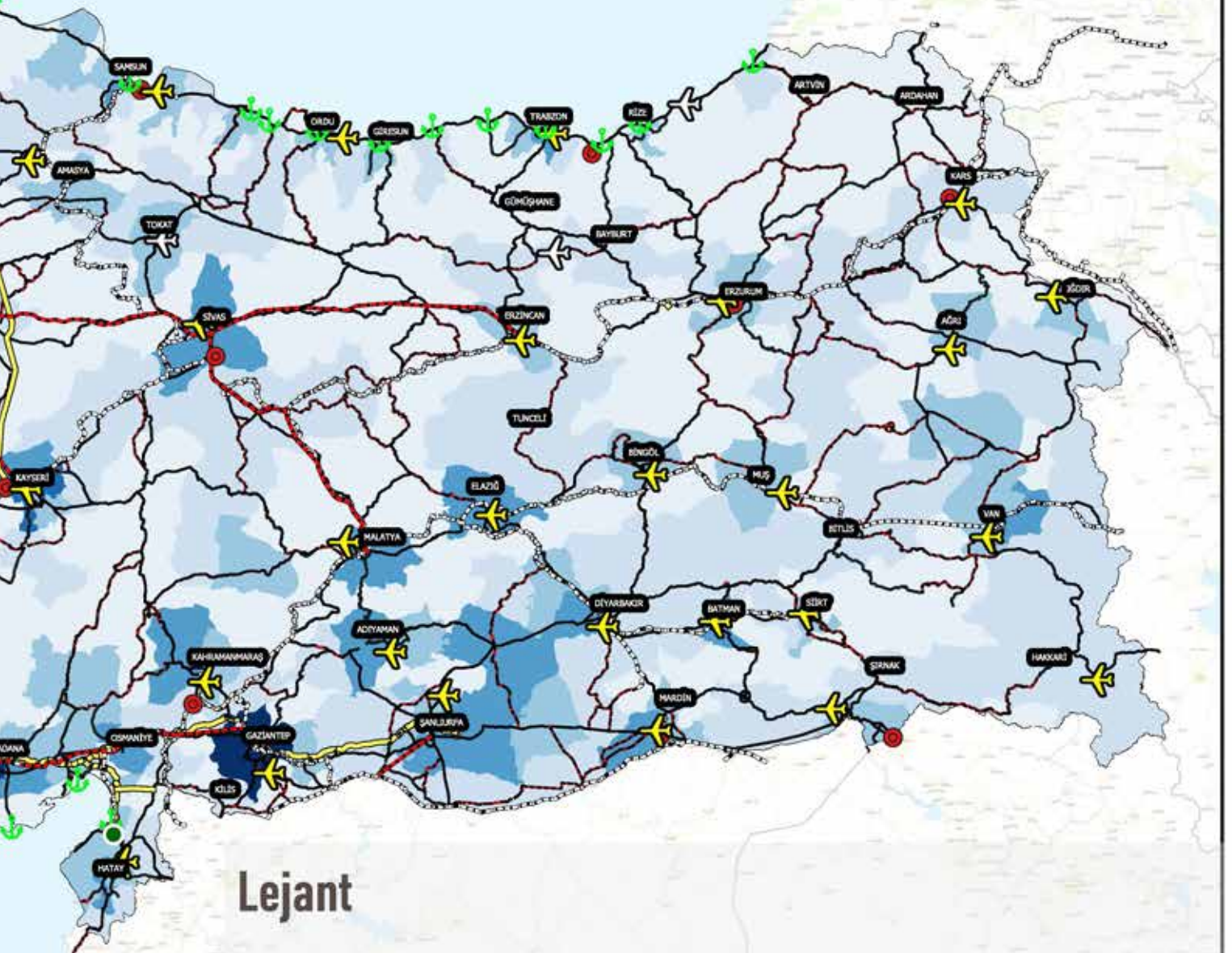
ULAŖTIRMA VE LOJİSTİK ANA PLANI - 2029

ULAŖTIRMA VE LOJİSTİK ANA PLANI - 2029



0 50 100 150 km

Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı



Lejant

Karayolları

- Otoyollar
- Devlet Yolları (Bölünmüş)
- Devlet Yolları (Bölünmemiş)
- İl Yolları (Bölünmüş)
- İl Yolları (Bölünmemiş)

Demiryolları

- Hızlı Tren Demiryolları
- Konvansiyonel Tren Demiryolları

Limanlar

- Limanlar
- Kuru Limanlar

Havalimanları

- Havalimanları (Mevcut)
- Havalimanları (Planlanan)

Lojistik

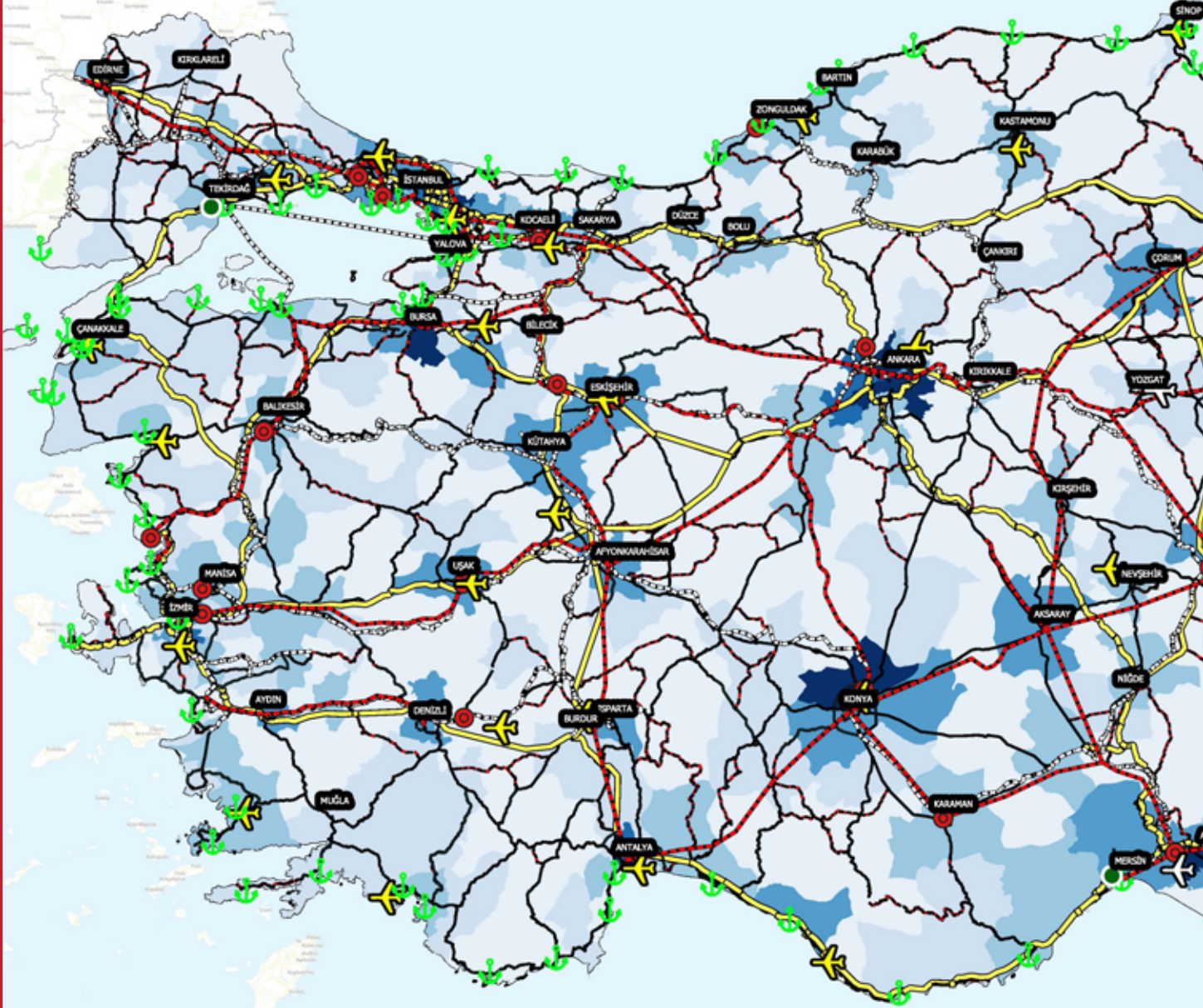
- Lojistik Merkezler

Nüfus

- 2.000 - 60.000
- 60.000 - 120.000
- 120.000 - 250.000
- 250.000 - 500.000
- 500.000 - 650.000
- 650.000 - 954.579

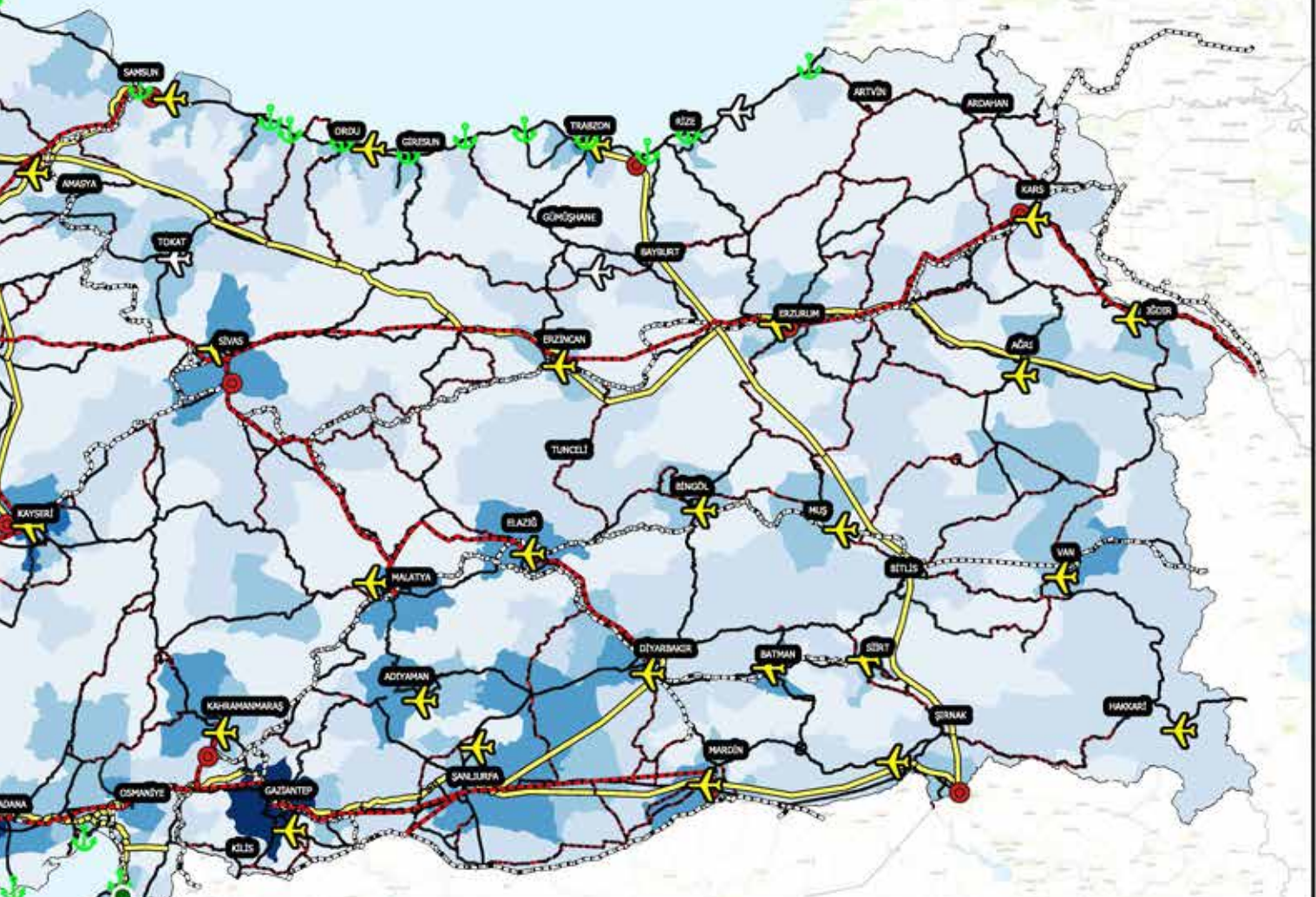
ULAŞTIRMA VE LOJİSTİK ANA PLANI - 2035

ULAŞTIRMA VE LOJİSTİK ANA PLANI - 2035



0 50 100 150 km

Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı



Lejant

Karayolları

- Otoyollar
- Devlet Yolları (Bölünmüş)
- Devlet Yolları (Bölünmemiş)
- İl Yolları (Bölünmüş)
- İl Yolları (Bölünmemiş)

Demiryolları

- Hızlı Tren Demiryolları
- Konvansiyonel Tren Demiryolları

Limanlar

- Limanlar
- Kuru Limanlar

Havalimanları

- Havalimanları (Mevcut)
- Havalimanları (Planlanan)

Lojistik

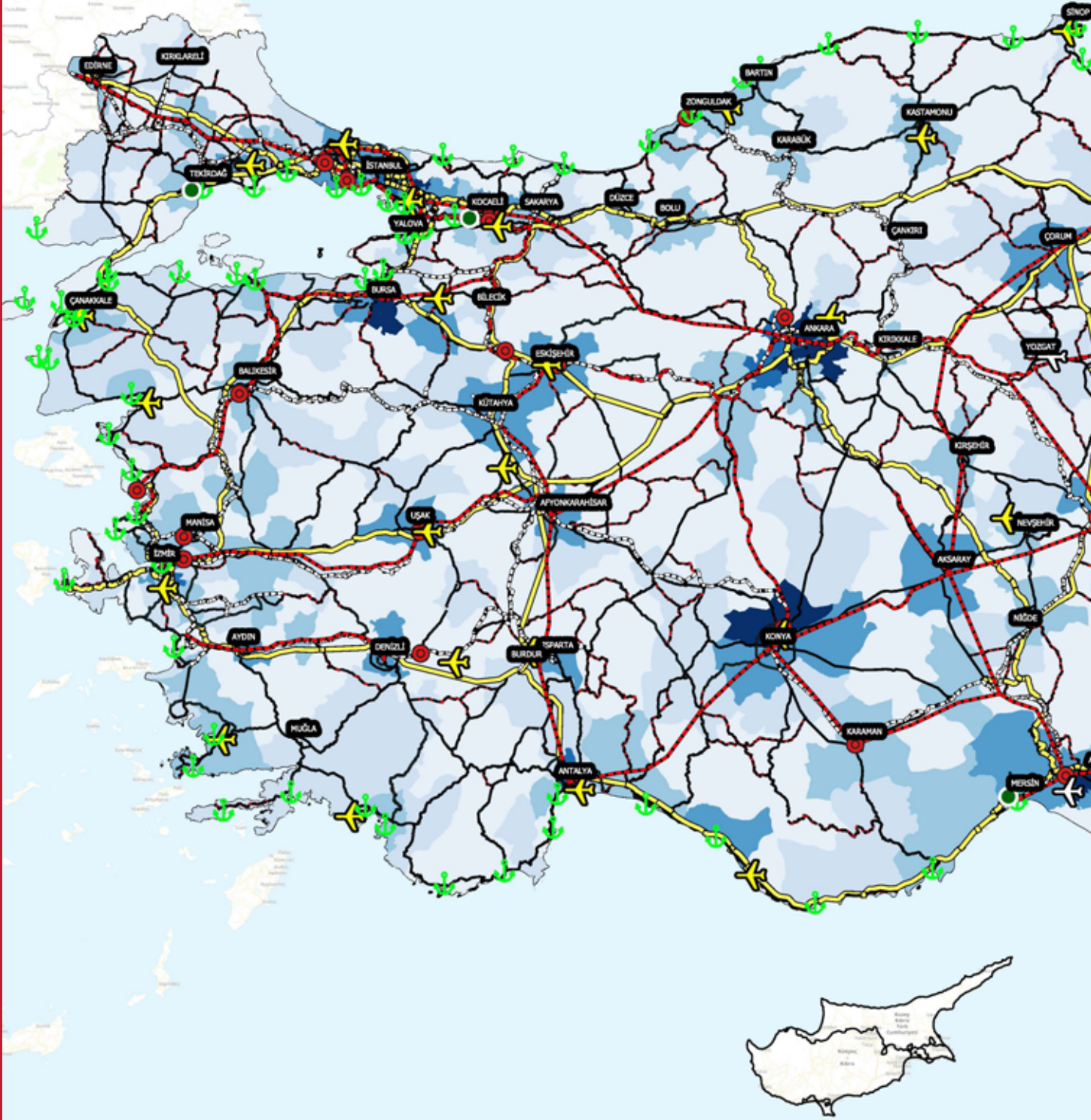
- Lojistik Merkezler

Nüfus

- 2.000 - 60.000
- 60.000 - 120.000
- 120.000 - 250.000
- 250.000 - 500.000
- 500.000 - 650.000
- 650.000 - 954.579

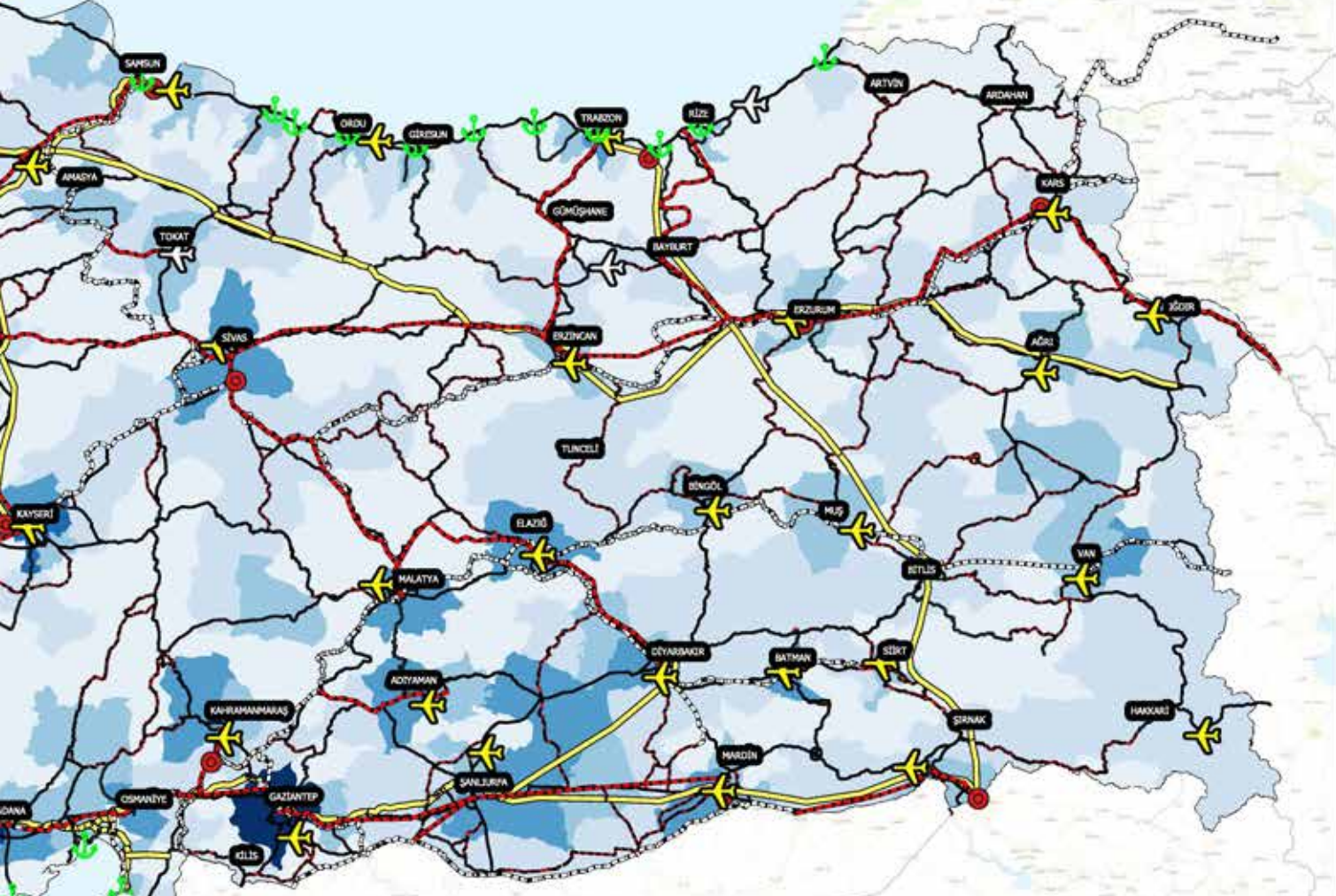
ULAŖTIRMA VE LOJİSTİK ANA PLANI - 2053

ULAŖTIRMA VE LOJİSTİK ANA PLANI - 2053



0 50 100 150 km

Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı



Lejant

Karayolları

- Otoyollar
- Devlet Yolları (Bölünmüş)
- Devlet Yolları (Bölünmemiş)
- İl Yolları (Bölünmüş)
- İl Yolları (Bölünmemiş)

Demiryolları

- Hızlı Tren Demiryolları
- Konvansiyonel Tren Demiryolları

Limanlar

- Limanlar
- Kuru Limanlar

Havalimanları

- Havalimanları (Mevcut)
- Havalimanları (Planlanan)

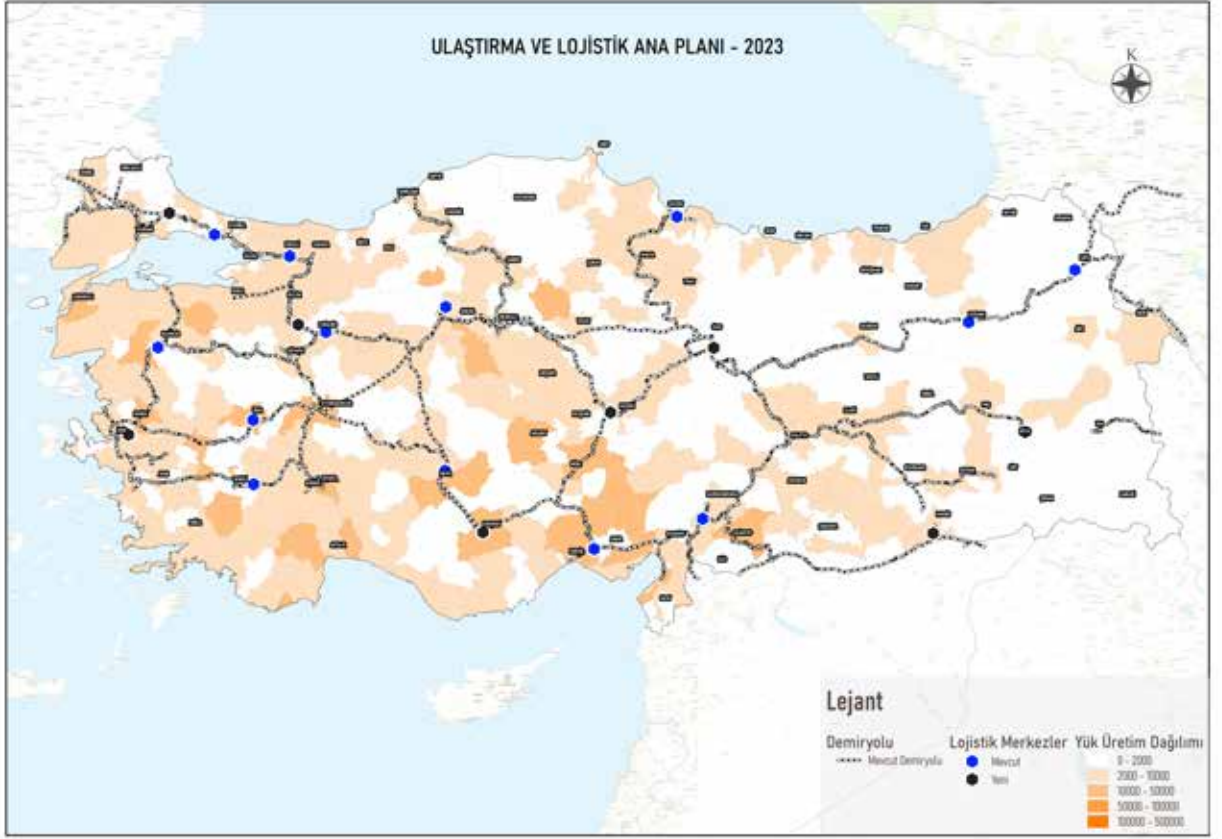
Lojistik

- Lojistik Merkezler

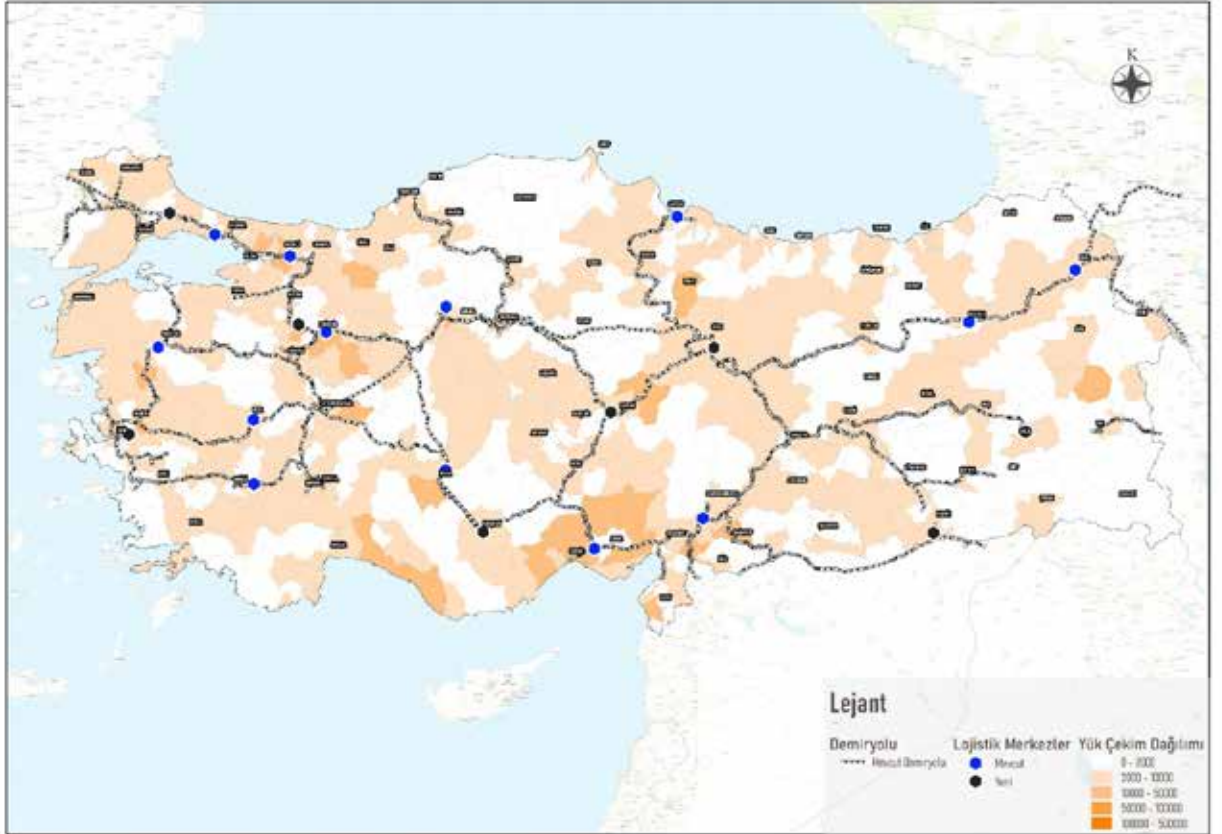
Nüfus

- 2.000 - 60.000
- 60.000 - 120.000
- 120.000 - 250.000
- 250.000 - 500.000
- 500.000 - 650.000
- 650.000 - 954.579

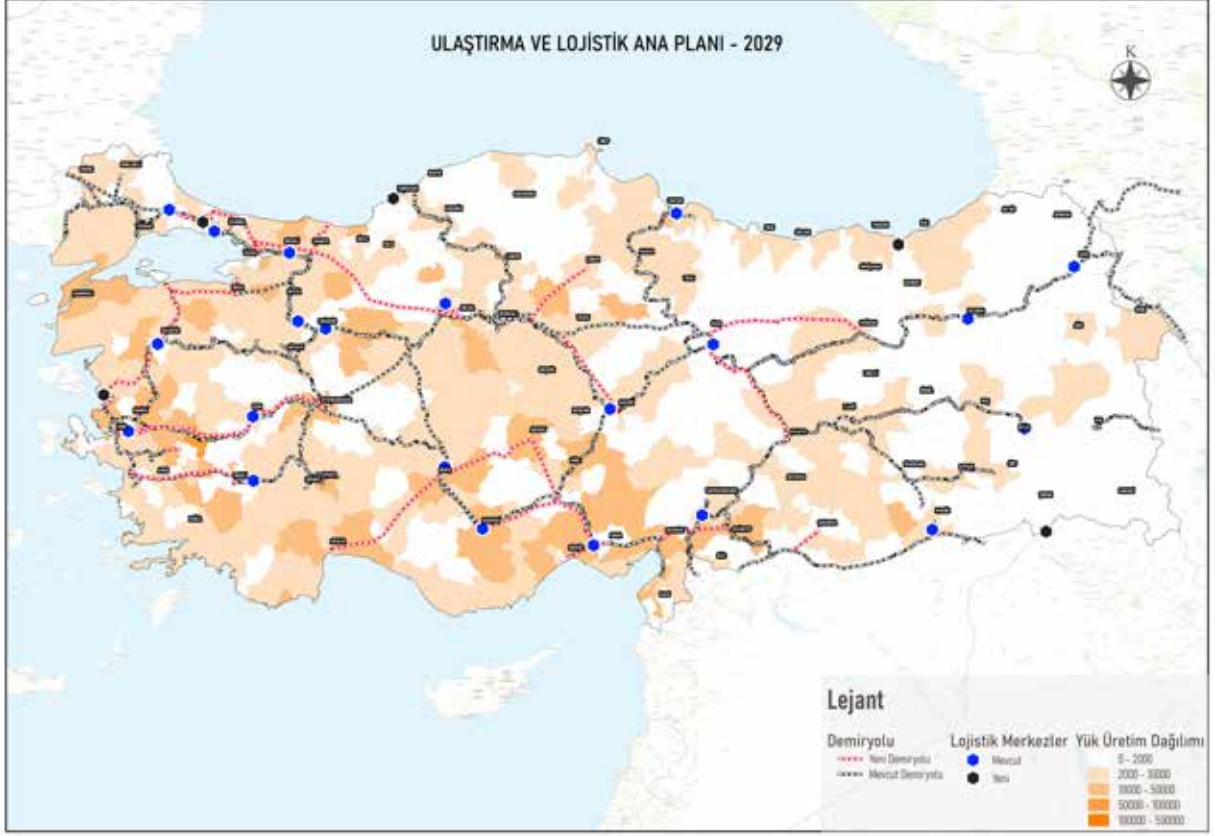
YÜK ÜRETİM DAĞILIMI - 2023



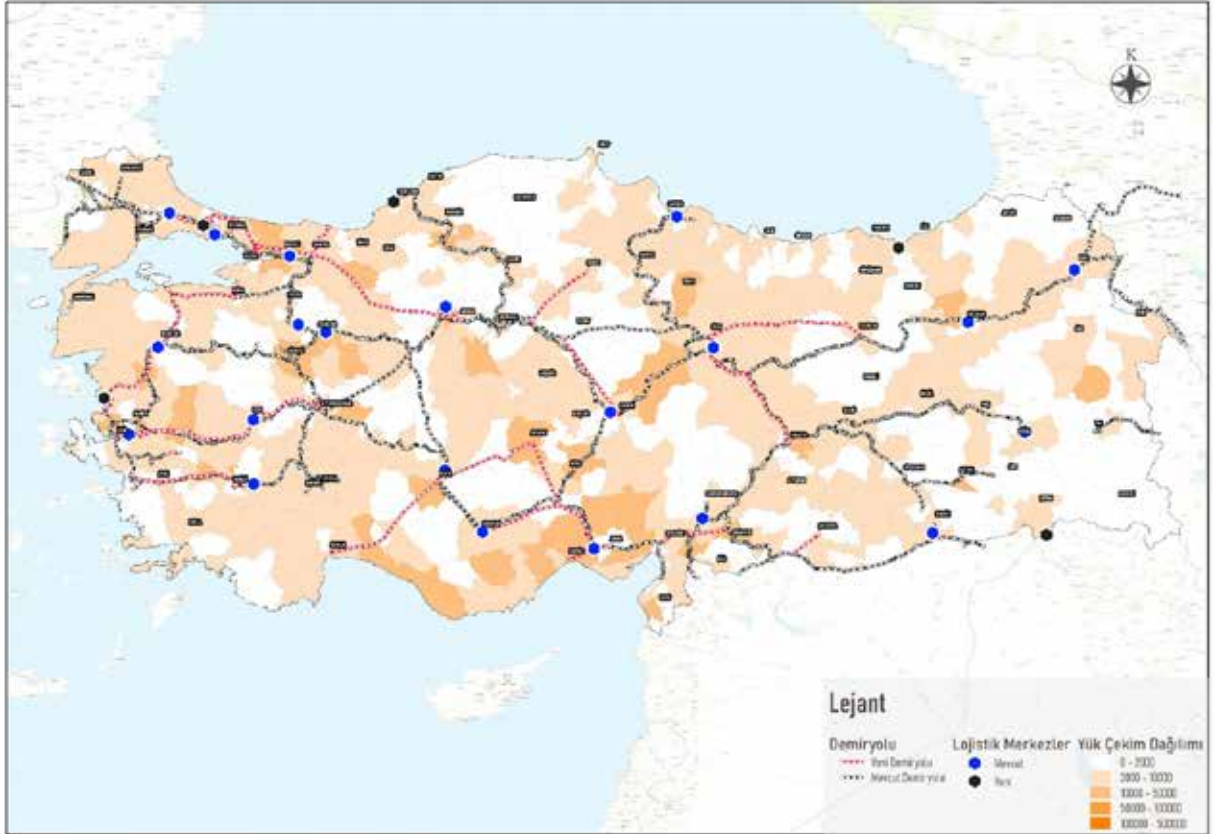
YÜK ÇEKİM DAĞILIMI - 2023



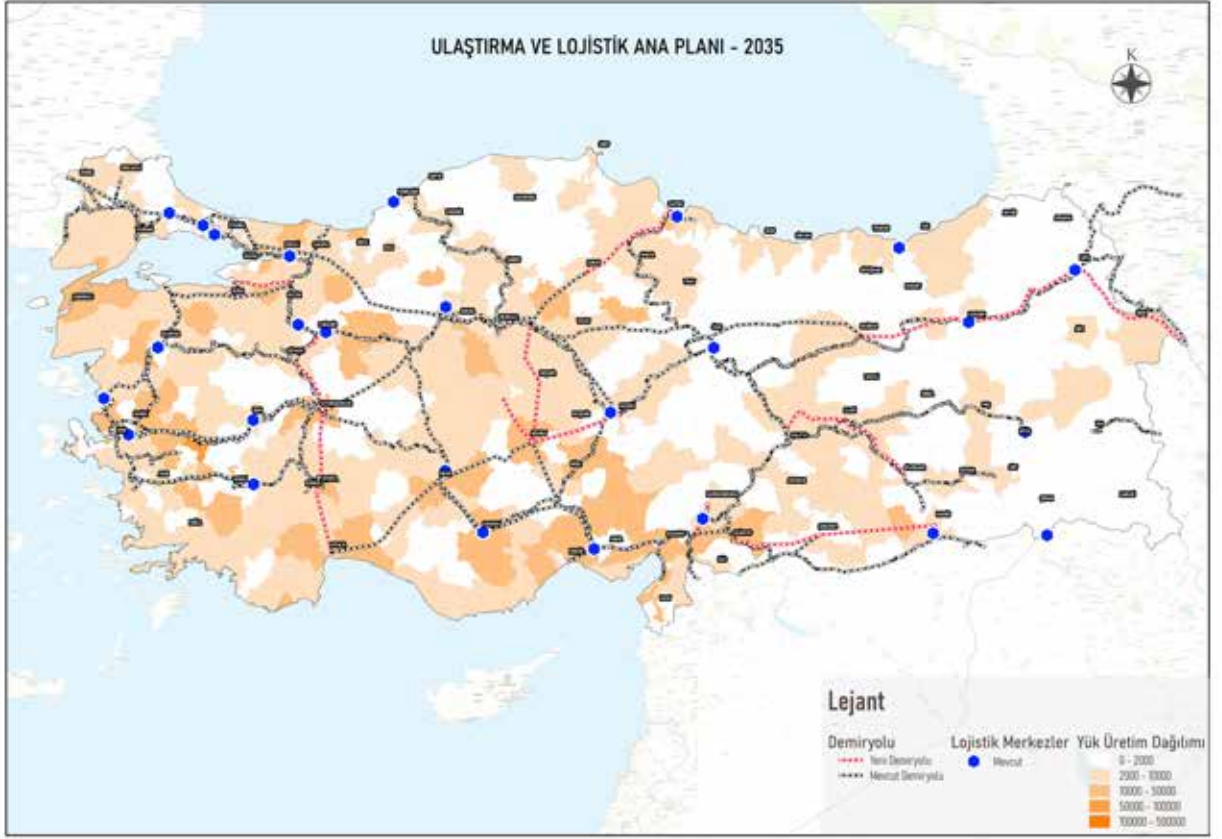
YÜK ÜRETİM DAĞILIMI - 2029



YÜK ÇEKİM DAĞILIMI - 2029



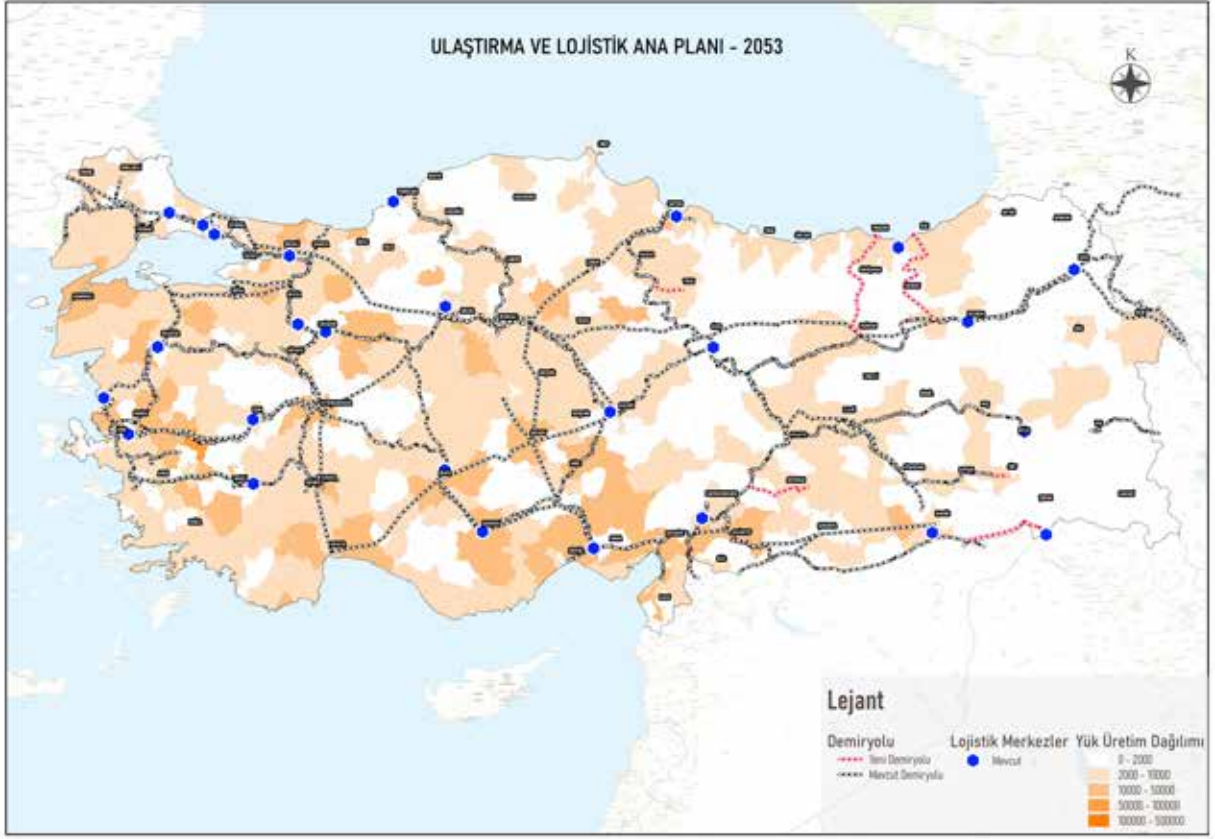
YÜK ÜRETİM DAĞILIMI - 2035



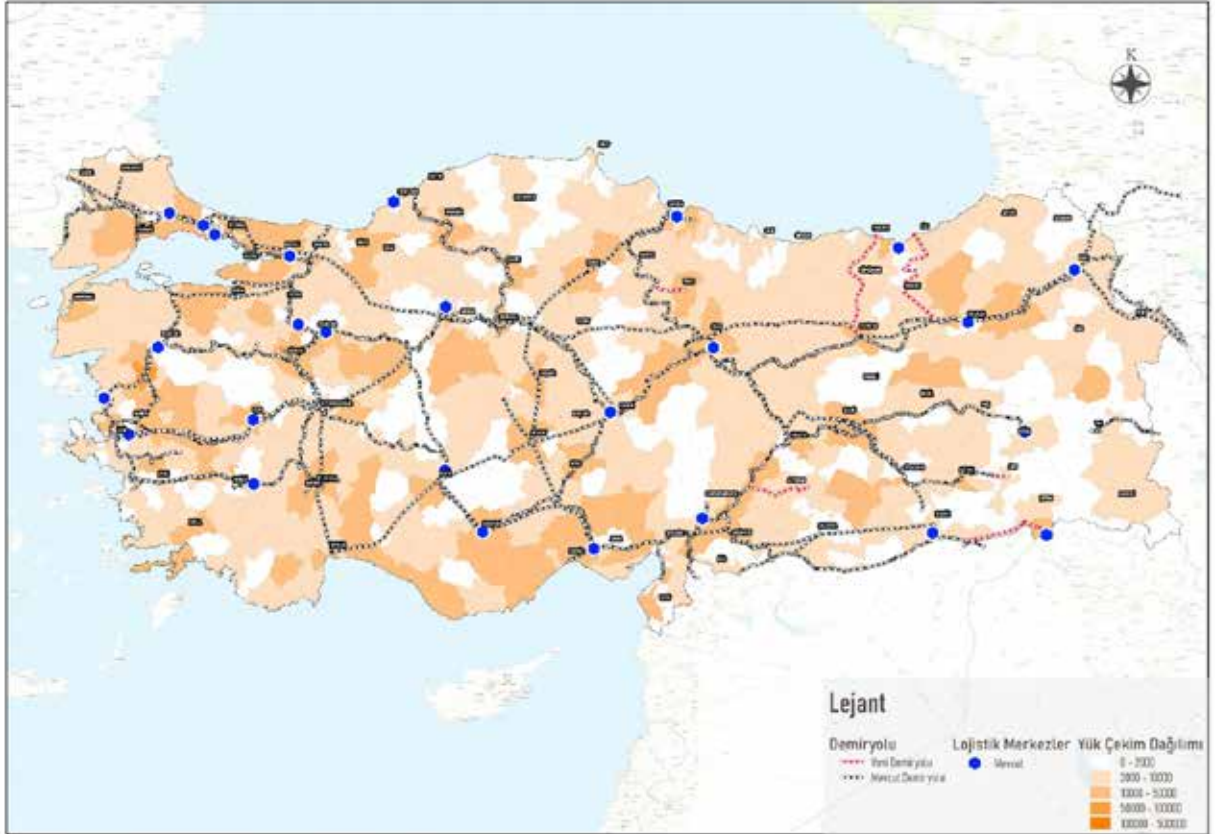
YÜK ÇEKİM DAĞILIMI - 2035



YÜK ÜRETİM DAĞILIMI - 2053

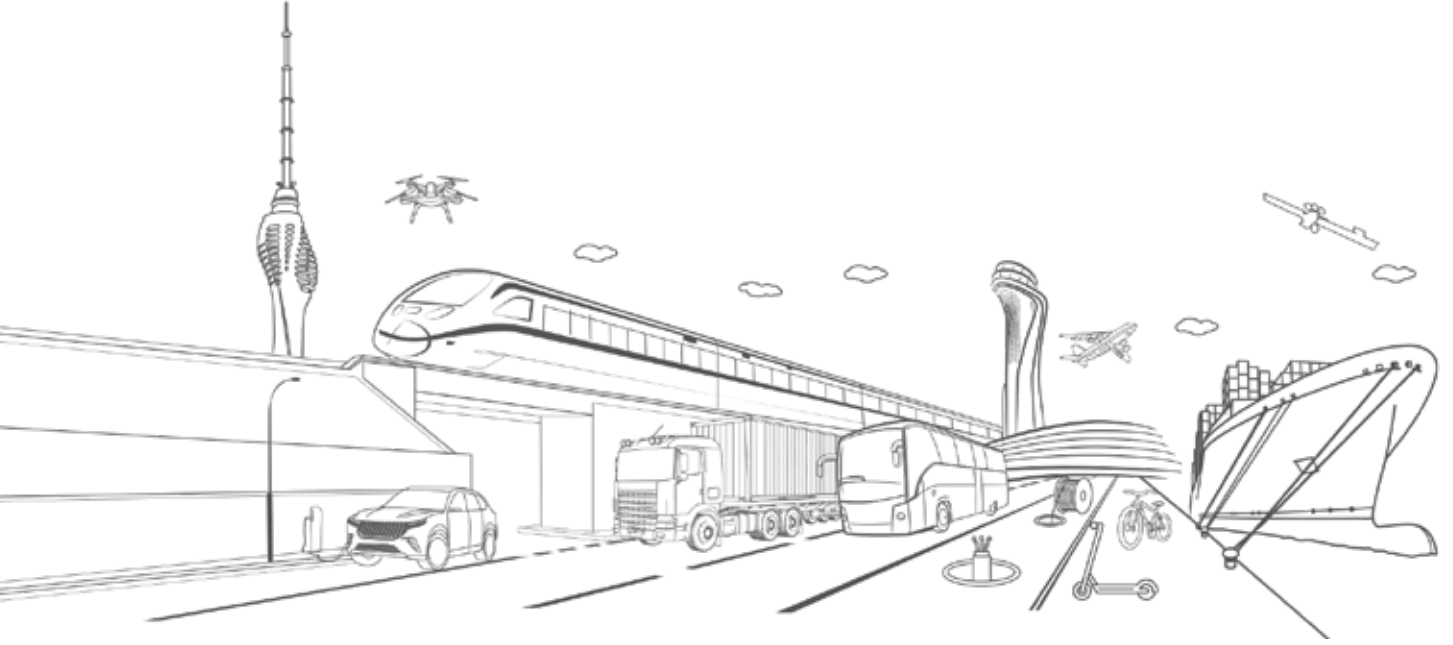


YÜK ÇEKİM DAĞILIMI - 2053





T.C.
ULAŖTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIğI
STRATEJİ GELİŖTİRME BAŖKANLIđI



2053

UlaŖtırma ve Lojistik Ana Planı



**T.C. ULAŖTIRMA VE
ALTYAPI BAKANLIĞI**

www.uab.gov.tr