



**T.C. ULAşTIRMA VE
ALTYAPI BAKANLIğI**

UUAP REVİZYONU / ULUSAL ULAşTIRMA VE LOJİSTİK ANA PLANI

HAZIRLANMASI

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

Strateji Geliştirme Başkanlığı

Vizyon, Hedef ve Stratejiler Raporu





UUAP REVİZYONU /
ULUSAL ULAŞTIRMA VE LOJİSTİK ANA PLANI HAZIRLANMASI

BELGE KONTROL SAYFASI	
İDARE	Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı – Strateji Geliştirme Başkanlığı
BELGE	UUAP Revizyonu / Ulusal Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı Hazırlanması Vizyon, Hedef ve Stratejiler Raporu
TARİH	
BELGE NUMARASI	UUAP-EMY-RVZ-001



İÇİNDEKİLER

1.	GİRİŞ	1
2.	VİZYON	3
3.	AMAÇLAR.....	4
4.	HEDEFLER VE STRATEJİLER	6



KISALTMALAR

4PL: Dördüncü Parti Lojistik

AB: Avrupa Birliği

ATP: Bozulabilir Gıda Maddeleri Taşımacılığında Kullanılacak Özel Ekipmanlar Hakkında Yönetmelik

AUS: Akıllı Ulaşım Sistemleri

BAF: Bunker Adjustment Factor

BSK: Bitümlü Sıcak Karışım

EDI: Elektronik Veri Değişimi

EGM: Emniyet Genel Müdürlüğü

GSYH: Gayri Safi Yurtiçi Hasıla

GTH: Gemi Trafik Hizmetleri

ISO: Uluslararası Standartlar Teşkilatı

KGF: Kredi Garanti Fonu

KGM: Karayolları Genel Müdürlüğü

LODER: Lojistik Derneği

ODY: Orta Düzey Yönetici Belgesi

OSB: Organize Sanayi Bölgesi

SRC: Mesleki Yeterlilik Belgesi

TLMP: Türkiye Lojistik Master Planı

TÜİK: Türkiye İstatistik Kurumu

ULAK: Ulaştırma ve Lojistik Ana Koridoru

UUAP: Ulusal Ulaştırma Ana Planı

ÜDY: Üst Düzey Yönetici Belgesi

YHT: Yüksek Hızlı Tren

YİD: Yap- İşlet- Devret



1. GİRİŞ

Ulusal Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı için esas alınacak vizyon, amaç, hedef ve stratejileri; 11.Kalkınma Planı ve Cumhurbaşkanlığı 2020 ve 2021 Yılı Programı ile uyumlu olacak şekilde ve ayrıca UUAP ve TLMP projelerinde belirlenen vizyon, amaç, hedef ve stratejilerini de içerecek şekilde ve Kamu İdareleri için Stratejik Planlama Kılavuzu dikkate alınarak yeniden düzenlenmiştir.

Bir önceki Ulusal Ulaştırma Ana Planı ve Türkiye Lojistik Master Planı projelerinde çok sayıda paydaşın görüşleri yüz yüze yapılan derinlemesine görüşmelerle, anket formlarıyla, çalıştay, odak grup ve konferans toplantılarıyla alınmıştır. Bu çalışmaların paydaşları kamu kurum ve kuruluşlardan, akademisyenlerden, ilgili özel sektörlerden ve sektörel STK temsilcilerinden oluşmaktaydı. T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının ve bağlı ilgili ilişkili kurum ve kuruluşlarının; ayrıca diğer bakanlıkların stratejik planları, ikincil veri kaynakları incelenmiştir. Hâlihazırda yürütülmekte olan büyük yatırım projeleri dikkate alınmıştır. Ayrıca eş zamanlı olarak yürütülmekte olan şura çalışmaları içindeki öngörü raporları ve odak grup toplantıları sonuçları da incelenmiştir.

Tüm veriler ve bilgiler doğrultusunda bir sentezleme yapılmıştır. Bu aşamada, her iki planda da yer alan amaç, hedef ve stratejiler bütünleştirilerek yeniden belirlenen 6 amaç altında toplanmıştır. Yukarıda belirtilen stratejik planlar ve veri kaynaklarında yer alıp bütünleştirilen stratejilerde değinilmeyen ulaşım ve lojistik ile ilgili konular da ilgili amaçların altına yeni hedefler ve stratejiler olarak eklenmiştir.

Bu düzenlemede hedef başına düşen strateji sayısı fazladır. Öngörülen çalıştayda uzmanların görüşüne göre yeniden düzenleme yapılacaktır.

Bu çalışmada taşımacılık kapsamında Lojistik Derneği (LODER) tarafından belirlenen aşağıdaki sınıflandırma sistematığı dikkate alınmıştır.

A. Tek Modlu Taşımacılık (Unimodal Transportation): Yükün karayolu, denizyolu, havayolu veya demiryolu gibi tek taşıma modu kullanılarak taşınmasıdır.

B. Çok Modlu Taşımacılık (Multi-Modal Transportation): Tek taşıma sözleşmesi kapsamında iki veya daha fazla taşımacılık modu kullanılarak yapılan taşımacılık sistemidir

Çok Modlu Taşımacılık üç farklı şekilde yapılabilmektedir:



B1. Taşıma Kapsız Çok Modlu Taşımacılık: İki veya daha fazla taşımacılık modu kullanılarak yapılan, mod değişimlerinde yüklerin doğrudan elleçlendiği taşımacılık sistemidir.

B2. Taşıma Kaplı Çok Modlu Taşımacılık (Intermodal Transportation): İki veya daha fazla taşımacılık modu kullanılarak yapılan, mod değişimlerinde yükün içinde bulunduğu kabın elleçlendiği taşımacılık sistemidir (Taşıma kabı; konteyner, hareketli kasa, yarı-römork, vagon şeklinde intermodal yük taşıma birimidir).

B3. Kombine Taşımacılık (Combined Transportation): Taşımacılığın büyük bölümünün demiryolu, denizyolu veya iç su yolu ile gerçekleştirildiği, başlangıç ve/veya bitiş kısımlarında karayolunun olabildiğince kısa mesafelerde kullanıldığı taşıma kaplı taşımacılık sistemidir



2. VİZYON

Ekonomik büyümeyi yüksek katma değerli üretim ve ihracat odaklı olarak destekleyen, bütünsellik, sürdürülebilir hareketlilik, bölgeler arası dengeli, güvenlik, verimlilik, çevreye duyarlılık ve dayanıklılık ilkelerini sağlayan, ulaştırma ve lojistik sistemleriyle küresel ölçekte öncü ve bölgesinde lider ülke olmak.



3. AMAÇLAR

AMAÇ 1- Yüksek katma değerli üretim ve ihracat odaklılığını destekleyecek ulaştırma ve lojistik yatırımları ve işletim sistemlerini gerçekleştirmek:

Açıklama ve anahtar kavramlar: Üretim ve üretime yönelebilecek ekonomik varlıkları, yüksek katma değer elde edebilecek biçimde ulaştırma ve lojistik yasal mevzuat ve altyapı düzenlemelerini sağlamak.

AMAÇ 2- Ulaştırma ve lojistikte küresel ölçekte öncü, bölgesinde lider bir ülke olmak için ulaştırma ve lojistikte bütünselliği ve adaletli ekonomik dağılımı sağlamak, ulaştırma ve lojistik altyapı kalitesini yükseltmek:

Açıklama ve anahtar kavramlar: 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, yakalama alanı (hinterland), ulaştırma odağı ve lojistik merkez, liman, kuru liman vb. kapsamında sürdürmek.

AMAÇ 3- Ulaştırma ve lojistikte etkinliği ve verimliliği sağlamak:

Açıklama ve anahtar kavramlar: Uluslararası ulaştırma ve lojistik faaliyetlerimizde etkinliğin artırılması için gerekli yatırımları, birbirini destekleyen çoklu türel işletimli koridor yaklaşımı ve kümelenme odaklı lojistik merkezler ile desteklemek.

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

AMAÇ 4- Ulaştırma ve lojistikte akıllı ve sürdürülebilir hareketliliği sağlamak:

Açıklama ve anahtar kavramlar: İnovasyon/buluşçuluk, rekabet, AUS, teknolojik gelişme, mesleki eğitim/liyakat ile ekonomik olarak rekabetin sürdürülebilir olmasını sağlamak, lojistik sektöründeki insan kaynakları yetkinliklerini geliştirmek, sektörel gelişmede Sanayi 4.0 ve ötesine erişmek üzere Ar-Ge dahil, bilimsel, teknik, teknolojik hizmetleri geliştirmek.



AMAÇ 5- Ulaştırma ve lojistikte çevre duyarlılığını sağlamak ve enerji verimliliğini artırmak:

Açıklama ve anahtar kavramlar: Ulaştırma ve lojistik yatırım ve faaliyetler kapsamında tüm doğal/kültürel varlıkları ve çevreyi korumak; iklim değişikliğine karşı önlem almak, enerji verimliliğini artırmak, alınan uluslararası önlemler çerçevesinde hareket etmek; yeşil ulaşım ve yeşil lojistik yatırım ve uygulamalarını geliştirmek ve sürdürmek.

AMAÇ 6- Ulaştırma ve lojistikte güvenliği artırmak ve toplum refahını sağlamak:

Açıklama ve anahtar kavramlar: Ulaştırma ve lojistik altyapı, donatı ve hizmetlerinde toplum ve çevre sağlığını da dikkate alarak güvenliliği artırmak, yaşam kalitesini yükseltmek, ulaşım ve lojistik faaliyetlerde esneklik dahil dayanıklılığı artırıcı önlemler almak ve uygulamak.



4. HEDEFLER VE STRATEJİLER

AMAÇ 1- Yüksek katma değerli üretim ve ihracat odaklılığını destekleyecek ulaştırma ve lojistik yatırımlarını gerçekleştirmek:

Hedef 1.1: Türkiye'nin 2023 yılında GSYH'nin 1.080 milyar dolara, kişi başına gelirin 12.484 dolara yükseltilmesi ve ihracatın 226,6 milyar dolara çıkarılmasına katkı sağlamak amacıyla Dünya Bankası Lojistik Performans Endeksinde 25. sıraya yükselip, 2023 yılından sonra artış trendini sürdürülebilir kılmak ve 2053 yılı için ilk 10' a girilmesi sağlanacaktır.

Strateji 1.1.1: Sevkiyatın doğru ürünün, doğru zamanda, doğru miktarda, doğru yerde, doğru şekilde, doğru evrakla ve doğru maliyetle alıcılara teslimi sağlanacak şekilde gerekli çalışmalar gerçekleştirilecektir.

Strateji 1.1.2: 2023'e kadar Dünya Bankası Lojistik Performans Endeksinde ilk 25 ülke arasında yer alacak ve 2053 yılına kadar ilk 10 ülke arasında yer alacaktır.

Hedef 1.2: Yüksek katma değerli üretimin canlandırılması ve ihracatı destekleme amacıyla yeni pazarlara erişimi kolaylaştıracak ana ulaştırma ve lojistik koridorları geliştirilecek ve iyileştirilecektir.

Strateji 1.2.1: Akdeniz ve Karadeniz'e kıyısı olan ülkeler ile kesintisiz karayolu bağlantıları limanlarla ilişkilendirilerek tesis edilecektir.

Strateji 1.2.2: Hedef ülkeler seçilerek ulusal ve uluslararası ortaklık ilişkileri oluşturulacaktır.

Strateji 1.2.3: Uluslararası yük ve yolcu demiryolu taşımalarında doğrudan ilgili ülkenin demiryolu otoritesi ile anlaşma yapılacaktır.

Strateji 1.2.4: Uluslararası ulaştırma koridorlarına yönelik demiryolu yatırımları arttırılarak yeterli yük talebinin olduğu yerlerde ulusal ve uluslararası düzenli demiryolu hat seferleri oluşturulacaktır.

Strateji 1.2.5: Denizyolu ile transit taşımacılığa yönelik yatırımlar arttırılacaktır.

Strateji 1.2.6: Özellikle bölgesel anlamda ülkenin gelişmesiyle bütünleşmesi için ek yatırım gerektiren gelişmekte olan bölgelerini kuzey-güney yönünde ve ayrıca doğu-batı yönünde bağlantılandıracak uluslararası koridorlar önceliklendirilecektir.



Hedef 1.3: Tüm sektörlerde ulaştırma ve lojistik hizmetleri ve alt yapısı farklı ürün gruplarının gereksinimleri de dikkate alınarak daha rekabetçi hizmetler sunabilecek şekilde güçlendirilecektir.

Strateji 1.3.1: Tüm sektörlerde farklı ürün lojistiği ihtiyaçlarına odaklanan kapasite geliştirme programları uygulanacak, bu konudaki ihtiyaçları karşılayan aktarma tesisleri oluşturulacak ve geliştirilecektir.

Strateji 1.3.2: Otomotiv, hazır giyim ve tekstil ile tarım ürünleri ihracatını kolaylaştıracak şekilde lojistik yatırımları güçlendirilecektir.

Strateji 1.3.3: E-ihracatı arttırmak amacıyla fiziksel varlıklar (E-ihracat üsleri vb.) ve bilgi teknolojisi olanakları geliştirilecektir.

Hedef 1.4: Türk lojistik şirketlerinin uluslararası pazarlara açılması yönündeki teşvikler artırılacaktır.

Strateji 1.4.1: Ülkemizin lojistik olanaklarından yararlanabilecek ülke ve sektörler bazında yapılacak tanıtım çalışmaları desteklenecektir.

Strateji 1.4.2: Uygun ülke ve kurumlarla tanıtım işbirlikleri geliştirilecektir.

Strateji 1.4.3: Türk lojistik sektörünün uluslararası alanda markalaşma çalışmaları desteklenecektir.

Strateji 1.4.4: Uluslararası lojistik ve taşımacılık fuarlarına katılım kolaylaştırılacak ve desteklenecektir.

Strateji 1.4.5: Ülkemizde sektörel fuarlar bölgesel olarak yaygınlaştırılacak, verilen hizmetler ulusal ve uluslararası hizmet alıcılarına tanıtılacaktır.

AMAÇ 2- Ulaştırma ve lojistikte küresel ölçekte öncü, bölgesinde lider bir ülke olmak için ulaştırma ve lojistikte bütünsellik ile adaletli ekonomik dağılımı sağlamak, ulaştırma ve lojistik altyapı kalitesini yükseltmek:

Hedef 2.1: Taşımacılık türleri arasında dengeyi sağlamak, alternatifi olan çözümler üretmek, tüm taşımacılık türlerine eşit fırsat ortamı yaratmak, 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, önemli üretim ve çekim merkezlerinin ulaştırma ve lojistik altyapı ağı ile ulusal düzeyde entegrasyonu sağlanacaktır.



Strateji 2.1.1: Büyükşehirlerin ana sanayi ve ticaret merkezleri, büyük limanlar ile önemli kara ülke sınırı geçiş noktaları ana ulaştırma koridorları ile birbirine bağlanacaktır.

Strateji 2.1.2: Önemli sanayi, turizm, liman, Organize Sanayi Bölgeleri(OSB), lojistik merkezler ve tarım bölgeleri kesintisiz (yerel ve transit trafiğin ayrımı gerçekleştirilecek) bir şekilde bölünmüş yollar ile bağlantısı sağlanacaktır.

Strateji 2.1.3: Karadeniz Bölgesi'nin Güneydoğu ve Akdeniz Bölgesi'ne yüksek standartlı karayolları ile bağlanması için kuzey-güney karayolu koridorları iyileştirilecektir.

Strateji 2.1.4: Lojistik merkezler, Organize Sanayi Bölgeleri (OSB), Endüstri Bölgeleri, Serbest Bölgeler gibi üretim, lojistik ve taşımacılık odaklı devlet destekli örgütlenmiş kümelenmelerin; liman, büyük sanayi tesisleri, kara terminalleri ve tarım bölgelerinin demiryolu bağlantıları (iltisak hatları) eksiklikleri giderilecek, bu yönde özendirici ve kolaylaştırıcı tedbirler devreye sokulacaktır.

Strateji 2.1.5: Uygun aktarma merkezleri ve karayolu-demiryolu birlikteliği ile ulaştırma koridorlarını çok modlu taşımacılığa uyumlu olarak geliştirerek verimsiz depolama ve taşımalar önlenecektir.

Strateji 2.1.6: Türkiye'nin tüm bölgelerini, büyükşehirlerini ve diğer illerini birbirine bağlayan yolcu yoğunluğu/yük yoğunluğuna göre yüksek hızlı tren/hızlı tren seçeneği de dahil olmak üzere kara, demir ve havayolu altyapısı birbirine bağlanacak, 100 km çapı içerisinde en az bir havalimanına erişim imkânı sağlanacaktır.

Strateji 2.1.7: Türkiye'nin tüm bölgelerindeki ulaştırma ve lojistik altyapı kalitesinin standardizasyonu sağlanacaktır.

Strateji 2.1.8: Türkiye Lojistik Performans ve Maliyet İndeksi lojistik faaliyet, bölge ve il bazında oluşturularak iyileştirme önlemleri alınacaktır.

Strateji 2.1.9: Tüm taşımacılık altyapısındaki (liman, yolcu/yük terminali, yol, v.) kapasite ve kalite yetersizlikleri mevcut ve potansiyel yolcu/yük durumuna göre önceliklendirilerek iyileştirilecektir.

Strateji 2.1.10: Uluslararası Taşımacılık sisteminin transit ticaret hacimleri dikkate alınarak ulusal taşımacılık sistemi ile iş birliği ve entegrasyonu sağlanacaktır.

Strateji 2.1.11. Ulusal Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı'nda yer alan amaç, strateji ve hedeflerin Türkiye Mekânsal Strateji Planı gibi, diğer ülkesel ve bölgesel planlarla uyumlu hale getirilmesi sağlanacaktır.

Hedef 2.2: Ulaştırma ve lojistik alanında küresel bakış açısıyla uluslararası kurumlarla iş birlikleri artırılarak, uluslararası düzeyde bütünsellik sağlanacaktır.

Strateji 2.2.1: Karadeniz civarındaki ülkeler ile Orta Doğu ülkeleri arasında bağlantı güzergahları oluşturulacak; bu güzergahlar ulaştırma koridoru kapsamında belirlenecektir.

Strateji 2.2.2: Türkiye Avrupa, Akdeniz, Ege ve Karadeniz Ro-Ro hatlarında alternatif hatlar geliştirilecek ve yeni Ro-Ro hat işletmecilerinin pazara girişleri teşvik edilecektir.

Strateji 2.2.3: Uygun koridorlarda uluslararası Ro-La yatırımları gerçekleştirilecektir.

Hedef 2.3: Çok modlu taşımacılık geliştirilecektir.

Strateji 2.3.1: Demiryolu ulaştırması, bu kapsamda demiryolu taşımacılığı geliştirilecek, demiryollarında ticari hız yük taşımacılığı için yükseltilecek, transit taşımacılığı geliştirmek amacıyla limanlarımızın çevre ülkelerle demiryolu bağlantısı sağlanacaktır..

Strateji 2.3.2: Avrupa-Uzak Doğu demiryolu bağlantısını kesintisiz bir biçimde sağlamak üzere boğaz geçiş güzergahları (köprü ve tünel) netleştirilecek ve takvimlendirilecektir.

Strateji 2.3.3: Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı (Short Sea Shipping) geliştirilecektir.

Strateji 2.3.4: Denizyolu-Demiryolu, Karayolu-Demiryolu, Karayolu-Denizyolu, Karayolu-Havayolu, Denizyolu-Havayolu taşımacılık operasyonları geliştirilecektir.

Strateji 2.3.5: Çok modlu taşımacılığın güçlendirilmesine yönelik hukuki çerçeve geliştirilecektir.

Strateji 2.3.6: Karadeniz'de ve Akdeniz'de standart taşıma kaplarıyla (konteyner vb.) kombine bazlı taşımalar artırılacaktır.

Strateji 2.3.7: Karadeniz ve Akdeniz'in denizyolu ve boru-hatları taşımacılığı entegrasyonlarındaki gelişmeler izlenecek ve gerekli iş birlikleri geliştirilecektir.

Strateji 2.3.8: Yük taşımacılığında verimli çok modlu taşımacılık rotaları belirlenecek ve bu rotalar devlet destekleriyle özendirilecektir.

Strateji 2.3.9: Demiryollarında küresel ulaştırma koridorları (TEN-T, TRACECA, kuşak yol orta koridoru, Viking) üzerinde çalışan taşımacılık şirketleri ile entegrasyona yönelik çalışmalar yürütülecek, demiryollarında transit taşıma artırılacaktır.

Strateji 2.3.10: Demiryolu ulaşımında serbest, adil, sürdürülebilir bir rekabet ortamı sağlanacak; yolcu ve yük demiryolu terminalleri ihtiyaç planlaması yapılarak yeterli seviyeye getirilecek ve modernize edilecektir.

Strateji 2.3.11: Bölgemizdeki konteyner taşımacılığını büyük oranda elleçleyebilecek ve aynı zamanda Akdeniz'de seyreden konteyner trafiğine yönelik Yunanistan'ın Pire limanına alternatif olabilecek liman ve liman tesisleri geliştirilecektir.

Strateji 2.3.12: Uluslararası alanda Türkiye'nin havacılıktaki konumu güçlendirilecek, bir hava kargo taşımacılığı ana üssü (hub and spoke) olabilmesi için yolcu, kargo ve yer hizmetlerinin bir bütün olarak ele alınarak gerekli iş programları (kapasite, hizmet kalitesi, güvenlik, maliyet, hız, iş birlikleri) geliştirilecek ve mevcut havalimanlarında e-ihracatı artırmaya yönelik havalimanı şehri (Airport city) oluşumları gerçekleştirilecektir.

Strateji 2.3.13: Bakü Tiflis Kars demiryolu hattı etkinleştirilecek ve kullanımı artırılacaktır.

Strateji 2.3.14: Ulusal lojistik koridorlarıyla bağlantılı, uluslararası çok modlu lojistik koridorlarının çeşitlendirilmesi ve alternatiflerinin oluşturulması konusunda ilgili kurumlarla iş birliği yapılacaktır.

Hedef 2.4: Ulaştırma ve lojistik sektörlerinde yönetim düzeyi artırılacaktır.

Strateji 2.4.1: Lojistik sektöründe sürdürülebilirliği sağlayacak şekilde stratejik kararlarda sektörün tüm paydaşlarının katılım ve uzlaşımı sağlanacaktır.

Strateji 2.4.2: Öncelikli konularda ilgili akademik, özel sektör, kamu sektörü ve sivil toplum kuruluşlarının periyodik olarak bir araya getirilmesi sağlanacaktır.

Strateji 2.4.3: Türkiye lojistik sektörünü etkileyecek gelişmeler yakından izlenecek ve lojistik açıdan gerekli önlemler zamanında alınacaktır.

Strateji 2.4.4: Lojistik ve taşımacılığa yönelik hazırlanan strateji ve planlar değişen koşullara ve periyodik olarak yapılan gereksinim analizlerine göre güncellenecektir.

Strateji 2.4.5: Alternatif güzergâh oluşturulmadan uzun süreli yol çalışmalarının başlatılmaması için kurumlar arası koordinasyon sağlanacaktır.

Strateji 2.4.6: Liman yatırımlarının planlanmasında kamu-özel sektör temsilcilerinin yer aldığı bir platform oluşturulacaktır.

Strateji 2.4.7: Bölgesel lojistik proje ve yatırım çalışmalarında Yerel Yönetimler, Kalkınma Ajansları, Üniversiteler ve Teknoparklardan yararlanma düzeyi artırılacaktır.

Strateji 2.4.8: Lojistik altyapılarında geleceğe yönelik politika ve yatırımlarda sektör paydaşları ile birlikte şeffaflığın ve küresel politikalar ile uyum sağlanarak verimsiz yatırımlar önlenerek, yatırımlar arası eşgüdüm sağlanacak ve yatırımlarda gecikmeler önlenecektir.

Hedef 2.5: Ülkenin ulaştırma ve lojistik hizmetlerinin kalitesi artırılacaktır.

Strateji 2.5.1: Büyük ölçekli liman yatırımlarının hızlı bir şekilde gerçekleştirilecek, limanlarımızın kuru limanı (dry port) gereksinimleri karşılanacak, limanlarımızdan bölgemizdeki ülkelere transit taşımacılık geliştirilecektir.

Strateji 2.5.2: Liman ile lojistik merkez arasındaki kısa veya uzun mesafeli gümrüklü taşımalara olanak veren mevzuat düzenlemeleri konusunda gerekli iş birliği çalışmaları yürütülecektir.

Strateji 2.5.3: Komşu ülkelerle maliyet ve kalite açısından rekabet edebilir hizmet sunumuna sahip ulaştırma ve lojistik sektörü oluşturulacaktır.

Strateji 2.5.4: Tüm taşımacılık, depolama ve destek hizmetlerin eşgüdümüne dayanan lojistik hizmetleri geliştirilecek ve Türkiye uluslararası ölçekte bir lojistik hizmet bölgesi haline getirilecektir.

Hedef 2.6: Yatırımlar önceliklendirilecek, projelendirilecek ve finansmanlarında uygun çözümler oluşturulacaktır.

Strateji 2.6.1: Lojistik sistemden sorumlu kamu otoriteleri tarafından sağlanan gelirler ve vergiler bir fonda toplanacak, ihtiyaç ve öncelik analizi çerçevesinde bir plan ve oran dahilinde lojistik yatırımlarında kullanılacaktır.

Strateji 2.6.2: Finansal açıdan yapılabilir (fizibil) olmayan ama uzun vadeli stratejik yararı yüksek olan yatırımlara devlet desteği sağlanacaktır.

Strateji 2.6.3: Lojistik yatırım projelerinin Kamu-Özel Sektör İş Birliği ile gerçekleştirilmesi için gerekli yasal düzenlemeler gerçekleştirilecektir.



Strateji 2.6.4: Özel sektörün, finansman ihtiyacına katkısının sağlanmasına yönelik olarak “Yap-İşlet-Devret (YİD)” vb. çözümlere ağırlık verilecek, garanti sınırları tarafların çıkarlarını eşit oranda karşılayacak şekilde belirlenecek ve gerekli düzenlemeler yapılacaktır.

Strateji 2.6.5: Özel sektör tarafından gerçekleştirilebilecek iş alanları belirlenecek ve desteklenecektir.

Strateji 2.6.6: Proje ve yatırımlarda uluslararası fonlardan etkin bir biçimde yararlanılacaktır.

Strateji 2.6.7: Projelerin seçiminde etkin, verimli ve şeffaf bir yöntem izlenecektir.

Strateji 2.6.8: Bu kapsamda verilen fon ve krediler sektöre daha iyi anlatılacak ve özendirilecektir.

Strateji 2.6.9: Lojistik altyapı giderlerinin adil ve şeffaf ölçütlere dayalı olarak kullanıcılar tarafından kullanım oranlarına göre karşılanmasına dayalı şekilde “Kullanan Öder” ilkesi uygulanacaktır.

Strateji 2.6.10: Türkiye’nin transit bir ülke konumunda olması ve artan karayolu trafik talebine bağlı olarak otoyol ve bölünmüş yol oranının; demiryolu trafik talebine bağlı olarak demiryolu taşımacılığı altyapısının; demiryolu, karayolu kapasiteleri gereksinimler doğrultusunda artırılacak, paralı otoyolların veya çok ortaklı /YİD gibi girişimli diğer ulaştırma altyapısının en uygun yatırım modeline göre yapılması ile yeni yatırımlarda özel sektörün katılımı sağlanacaktır.

Strateji 2.6.11: Kamu özel sektör iş birliği çerçevesinde karayolu, demiryolu gibi devlet yollarının fiziki ve geometrik standartlarının iyileştirilmesi projelerine yönelik kamu katkı paylı değişik finansman modelleri hayata geçirilecek, paralı köprü ve otoyollar özelleştirilerek finansman kaynağı yaratılacak; özelleştirmede ve işletimde “kullanan öder” ilkesine uyulacaktır.

Strateji 2.6.12: Karayolları ve demiryolları için araçların modernizasyonuna ve yeni araç/cer yatırımlarını destekleyecek teşvik sistemleri ve yatırım finansman modelleri oluşturulacaktır.

Strateji 2.6.13: Çok modlu taşımacılığa teşviklerin artırılarak uluslararası teşviklerden etkin şekilde yararlanılacaktır.

Strateji 2.6.14: Yerli ve yabancı yatırımcı tarafından lojistik merkezlerde yapılacak olan yatırımların teşvik edici olması için kamu destek ve teşvikleri (vergi indirimi, altyapı kurulum desteği, kredi vb.) özel sektöre sağlanacaktır.

Strateji 2.6.15: Taşıma türleri arası rekabet sağlanacak, kullanıcılara en uygun tür seçenekleri sunulacaktır.

AMAÇ 3- Ulaştırma ve lojistikte etkinliği ve verimliliği sağlamak:

Hedef 3.1: Sektörü temsil eden sivil toplum örgütleriyle birlikte yükleme ve teslimat zamanlarındaki esneklikleri kullanarak yük trafiğinin zamana yaymak, lojistik altyapısından en üst düzeyde yararlanacak optimizasyon gerçekleştirmek, ulaştırma ve lojistik altyapısı ile araç ve ekipmanların bakım ve onarım hizmetleri geliştirilecektir.

Strateji 3.1.1: Yol, köprü, tünel ve viyadük yapılarının trafiğe güvenli geçit verebilmesi için zamanında bakım onarımı yapılacak, buna yönelik bütçe-zaman denklemini içine alan optimum seçenekler sunan “yönetim sistemleri” hayata geçirilecektir. Bakım-onarımlar uygun zaman dilimlerinde yapılacak, sıkışmayı önleyecek şekilde ulusal düzeyde koordinasyon sağlanacak, bu çalışmalar sırasında trafiğin düzgün ve güvenli akışını sağlayacak işaretlemeler yapılacaktır.

Strateji 3.1.2: Karayolu bakım/onarım şantiyelerinin, proje gerçekleşme durumlarının gerçek zamanlı (on-line) izlenmesi ile kontrol ve denetimleri gerçekleştirmek üzere uydu destekli erişim ve izleme altyapısı kurulacaktır.

Strateji 3.1.3: Demiryollarında tüm operasyon ve bakım tesislerinin yer, büyüklük ve fonksiyonları yeniden değerlendirilerek en uygun tesis ağ yapısı oluşturulacaktır.

Strateji 3.1.4: Demiryolu altyapısı (dingil basıncı, hız limiti vb.nin yurt genelinde standart hale getirilmesi) modernize edilecektir.

Strateji 3.1.5: Karayollarının kalite (fiziki ve geometrik standartlarının) düzeyi artırılacaktır.

Strateji 3.1.6: Karayolları işletme standartları yükseltilecektir.

Strateji 3.1.7: Lokomotif ve vagonların modernizasyonu hızlandırılacak, araçlarda ve altyapıda teknik iyileştirmeler yapılacaktır.

Hedef 3.2: Taşımacılıkta etkinlik ve verimlilik artırılacaktır.

Strateji 3.2.1: Limanların doğru yerlerde ve büyüklüklerde kurulması sağlanacaktır.



Strateji 3.2.2: Limanların arka saha operasyonları ve ulaştırma imkânları ihtiyaçlara uygun olarak planlanacaktır.

Strateji 3.2.3: Kanal İstanbul projesi kapsamında kanalın Karadeniz çıkışında bir kuzey limanı ve lojistik merkezi oluşturulacaktır.

Strateji 3.2.4: Demiryolu ağındaki trafik akışı darboğazlar dikkate alınarak yeniden düzenlenecektir.

Strateji 3.2.5: Yük taşımacılığında trenlerin tam yüklü olarak blok tren şeklinde çalıştırılmasına öncelik verilecektir.

Strateji 3.2.6: Uluslararası ve ulusal denizyolu yük taşımacılığı için yeni hatlar etkin ve verimli şekilde belirlenecektir.

Strateji 3.2.7: YHT taşımalarında özel yüklerin taşıma olanakları değerlendirilecektir.

Strateji 3.2.8: Mevcut demiryolları hatları da dahil olmak üzere tüm demiryolu hatlarında elektrifikasyon ve sinyalizasyon sistemlerinin kurulması sağlanacak ve teşvik edilecektir.

Strateji 3.2.9: Kabotaj taşımacılığı ile ilgili mevzuatın yeniden düzenlenerek dahili taşımalarda liman ve iskelelerin etkin bir biçimde kullanılması sağlanacak ve kabotaj taşımacılığı arttırılacaktır.

Strateji 3.2.10: Liman tesisleri uluslararası standartlara kavuşturulacaktır.

Strateji 3.2.11: Ülkemizdeki mevcut havalimanlarının kargo altyapısı etüt edilecek ve gerekli altyapı yatırımları ve düzenlemeler yapılacaktır.

Strateji 3.2.12: Atıl havalimanı yatırımların oluşmaması için mevcut havalimanlarının verimli kullanılması sağlanacak, potansiyelin yüksek olduğu bölgelerde yeni hava alanı yatırımları hayata geçirilecek, kamu kaynakları verimli biçimde kullanılacak ve atıl kapasite oluşmaması için birden fazla ilin faydalanabileceği bölgesel ortak havaalanı yapılmasına öncelik verilecektir; bu tür havalimanı planlaması ve uygulamasında ilgili illerin ve belediyelerin, yolcu ve yük taşımacılığında verimliliği ve eşgüdümü sağlayacak, kaynaklarını bu yönde kullanabilecek biçimde ortak hareket etmeleri sağlanacaktır.

Strateji 3.2.13: Ülkemiz havalimanlarının daha etkin ve verimli bir şekilde çalışması için bölgesel ihtiyaç etütleri yapılacak ve gerek görülen havalimanlarının kargo tarafındaki operasyonları 7/24 çalışacaktır.

Strateji 3.2.14: İntermodal taşımacılık payını artırmak için tüm taşıma türleri tarafından kullanılabilir taşıma kaplarının kullanımı artırılacaktır.

Strateji 3.2.15: Karayollarında bozulabilir gıda maddelerinin uluslararası taşımacılığı ve bu taşımacılık faaliyetinde kullanılacak özel ekipmana ilişkin anlaşmanın (ATP) uygulaması yaygınlaştırılacaktır.

Strateji 3.2.16: Lojistik sektörü temel ilkelerine dayalı belirli ölçütler oluşturularak lojistik ve taşımacılık şirketlerine Motorlu Taşıtlar Vergisi muafiyetleri veya indirimleri sağlanacaktır.

Strateji 3.2.17: Karayolu hizmetleri ile ilgili olarak kamu kurum ve kuruluşları ile sivil toplum kuruluşları tarafından toplanan tüm vergi, otoyol ve köprü ücretleri ve harç vb. ödemelerin karayolu altyapı ve hizmetlerinin geliştirilmesinde kullanılması sağlanacaktır.

Strateji 3.2.18: Karayolları lojistiğinde KDV iade işlemleriyle ilgili olarak farklı kamu kurumları arası işlemler ortak veri paylaşımı yoluyla hızlandırılacak ve basitleştirilecektir.

Strateji 3.2.19: Karayolları yük taşımalarında kaliteyi artırmak için, ton-km maliyetlerini dikkate alarak belirlenecek asgari taşıma fiyatlarının altında taşıma yapılması önlenerek, taban fiyat uygulanması ve denetlenmesi, taban fiyatların yakıt fiyatı ayarlama faktörüne (BAF-Bunker Adjustment Factor) bağlanacaktır.

Strateji 3.2.20: Karayolu taşımacılık piyasasını ölçen, imkân ve kabiliyetlerini, risklerini, fırsatlarını ve gelişmesini dikkate alan, dinamik/sürdürülebilir karayolu taşımacılık politikalarını oluşturabilen, teknik ve idari kapasite bakımından yeterli ve güçlü, piyasayı yöneten, yönlendiren ve denetleyen, karayolu taşımacılık hizmetinin kalite ve standartlarını insan odaklı olarak sürekli yükseltmeyi esas alan, güvenilir, şeffaf, tutarlı, istikrarlı, etkin bir kamu otoritesi etkinliği artırılacaktır.

Strateji 3.2.21: Motorlu Taşımacılık Kooperatiflerinin yurt içi taşımacılıktaki konumu belirlenecek, şirketleşmeleri, kurumsallaşmaları ve şeffaf yönetimleri sağlanacaktır.

Strateji 3.2.22: Nakliye ekonomisi açısından büyük tonajlı araçlarla taşımalar teşvik edilecektir. (Kamyonların TIR'a dönüştürülmesi)

Strateji 3.2.23: Dünyadaki gelişmelere paralel olarak karayolu yol kenarı işletmeciliği çok fonksiyonlu hale dönüştürülecek (yol boyu servis, dinlenme veya konaklama tesisleri vb.) özel veya özel sektör-kamu iş birliğince yapılmasına önem verilecektir.



Strateji 3.2.24: Karayolların ekonomik ve güvenli kullanımı için araçların yük/güç/emisyon dengesi AB standartlarına uygun hale getirilecektir.

Strateji 3.2.25: Blok trenlerin seferleri bir program dahilinde ve düzenli olarak sağlanacaktır.

Strateji 3.2.26: Türkiye yük haritası ve demiryoluna uygun yük bölgeleri belirlenecek, taşınan yüklerde yük değerinin yük miktarına oranı düşük olan ürünler ve taşıma mesafesi 300 km ve ağırlığı 200 tondan fazla olanların tespit edilerek demiryolu ile taşınmasına yönelik çalışmalar yapılacaktır.

Strateji 3.2.27: Tren tarifeleri rekabeti destekleyecek şekilde ölçek ve mesafe ekonomisine bağlı olarak düzenlenecektir.

Strateji 3.2.28: Çeken ve çekilen araç ile demiryolu elleçleme ekipmanları eksikliği giderilecektir.

Strateji 3.2.29: Mevcut ve yapılmakta olan kamu limanları etkin bir özelleştirme modeli (rıhtım ve terminal bazında) ile özelleştirilecektir.

Strateji 3.2.30: Kıyıların “Kıyı Yapıları Master Planı’na uygun şekilde kullanılması sağlanacaktır.

Strateji 3.2.31: Hava kargo taşımacılığında, soğuk hava, tehlikeli madde, değerli kargo, bitki, canlı hayvan vb. pek çok sahada eksiklikler giderilecektir.

Strateji 3.2.32: Havalimanlarında tam gün esasında çalışan kargo yer hizmeti sunulacaktır.

Strateji 3.2.33: Uluslararası havayolu kargo taşımacılığında hava taşıyıcıları, yer hizmeti ve gümrük etkin bir koordinasyon içerisinde çalışacaktır.

Strateji 3.2.34: Türkiye’de hava kargo tesisleri çok sayıda uçağa eş zamanlı olarak hizmet verecek şekilde modernize edilecektir.

Strateji 3.2.35: Kargo yer hizmetleri, depo ve antrepo işlemlerini gerçekleştirmek üzere havalimanlarına yakın noktalarda modern kargo lojistik merkezleri oluşturarak özel sektör tarafından işletilmesi sağlanacaktır.

Strateji 3.2.36: Sivil havacılık filosu kargo hacmini ve ihtiyacını karşılayacak nitelik ve nicelikte geliştirilecektir.

Strateji 3.2.37: Kargo terminalleri kente ulaşım açısından kullanıcı odaklı olarak tasarılacaktır.



Strateji 3.2.38: Havalimanlarında değerli ve dayanıksız kargolarda uzun bekleme süreleri dolayısıyla meydana gelebilecek hasarlar en aza indirilecektir.

Strateji 3.2.39: Havalimanına karayolu ile gelen ve havalimanından karayolu ile giden yük hareketlerinde serbest rekabet ortamı sağlanacaktır.

Strateji 3.2.40: Hava kargo hizmetlerinde farklı lojistik hizmet sağlayıcıları arasındaki gelir paylaşımının adil ve dengeli bir pazar ekonomisi çerçevesinde yapılması sağlanacak ve verilen lojistik hizmetler pazarın büyümesi ile müşteri haklarının korumasına yönelik olacaktır.

Strateji 3.2.41: Türkiye genelinde çok modlu taşımacılık uygun yük üretim çekim noktalarının yer ve kapasitelerinin belirlenmesine yönelik analiz çalışması yapılacaktır.

Strateji 3.2.42: RO-RO, RO-LA ve Tren ferri hatları geliştirilecek ve terminallerindeki yetersizlikler giderilecektir.

Strateji 3.2.43: Tehlikeli madde taşımacılığının demiryolu ile yapılmasına yönelik çalışmalar gerçekleştirilecektir.

Strateji 3.2.44: Demiryolu yük taşımacılığı ve yolcuda kent içi (banliyö) taşımacılığı, bölgesel taşımacılık, ana hat taşımacılığı, bakım onarım, lojistik faaliyetlerinin uzun vadede ayrı ayrı şirketleştirilerek büyümesi sağlanacaktır.

Strateji 3.2.45: Özel tren işletmeciliği teşvik edilecek ve rekabete açılacaktır.

Strateji 3.2.46: Bölge ve ürün bazında demiryolu yük taşımacılığı öncelikleri belirlenecektir.

Strateji 3.2.47: Demiryolları kullanımının özendirilmesi konusunda kamuoyunda farkındalık yaratıcı tanıtım faaliyetleri geliştirilecektir.

Strateji 3.2.48: Demiryolları için alternatif güzergâh oluşturulmadan uzun süreli yol çalışmalarının başlatılmaması için kurumlar arası koordinasyon sağlanacaktır.

Strateji 3.2.49: Yük üretim ve çekim hacimlerinin yüksek olduğu bölgelere demiryolu bağlantıları kurulacaktır.

Strateji 3.2.50: Demiryollarında yatırım planlamaları içinde bulunan özel sektör kuruluşlarının önlerini göreceği ve bu çerçevede geleceğe dönük verimli yatırım yapmalarını sağlayıcı yasal düzenleme ve yatırımlar takvimi sürekli olarak kamuoyuyla paylaşılacaktır.



Strateji 3.2.51: Havalimanlarının mümkün olduğunca karayolu, demiryolu ve denizyolu taşımacılık aktarım terminalleri ve lojistik merkezleri ile entegre çalışması sağlanacaktır.

Strateji 3.2.52: Çok modlu taşımacılıkta büyük limanları demiryolu ile OSB, lojistik merkez, maden ve büyük işletmelere demiryolu ile bağlanacaktır.

Strateji 3.2.53: Uluslararası taşımacılıkta karşılaşılan kota, sürücü vizesi, geçiş ücretleri, sınır geçişleri gibi hususlardaki sorunları çözmek için yapılan çalışmalar sürdürülecek, karayolu taşımacılığında serbestleşmenin sağlanacağı, kota ve diğer miktar kısıtlamalarının mütekabiliyet çerçevesinde ortadan kaldırılacağı uluslararası bir taşımacılık pazarı oluşturulacaktır.

Strateji 3.2.54: Ortak transit rejimi etkin bir şekilde uygulanacaktır.

Strateji 3.2.55: Tüm taşıma türleri ana güzergâhlarında hızlı trafik ile yavaş trafiğin uygun ayırıştırma (segregation) yöntemleri (şerit/hat ayırma, önceliklendirme, farklı zaman dilimleri, vd.) ile birbirinden ayrılacaktır.

Strateji 3.2.56: Yoğun güzergâhlarda çift hat demiryolu inşa edilecektir.

Hedef 3.3: Lojistik merkezlerde etkinlik, verimlilik ve hizmet kalitesi artırılacaktır.

Strateji 3.3.1: Lojistik merkezlerdeki gümrüklerin altyapı eksikliklerine yönelik iş birliği yapılacaktır.

Strateji 3.3.2: Lojistik merkezlerin Ulusal Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı kararlarına uygun olarak, bölge ve alt bölge planlamaları ile uygulamaya dönük fizibiliteleri yapılarak kurulacaktır.

Strateji 3.3.3: Lojistik merkezlerde ihtiyaca uygun soğuk hava depoları, tehlikeli madde depoları ve tarımsal ürün depoları yapılacaktır.

Strateji 3.3.4: Lojistik merkezlerde hizmet verecek olan antrepolarda elleçleme, montajlama, paketleme, ambalajlama ve nihai tüketiciye satış işlemlerinde var olan bürokratik işlemleri azaltılacak, kolaylıklar sağlayıcı mevzuat düzenlemeleri yapılacaktır.

Strateji 3.3.5: Kurulacak olan lojistik merkezler arasında iletişim, planlama, koordinasyon ve izlenebilirliğin sağlanmasına yönelik asgari standartlar oluşturulacak, merkez üst kurulu veya ulusal platformu oluşturulacaktır.

Strateji 3.3.6: Lojistik merkez ve serbest bölgeler ile limanlar arası güvenli tedarik zinciri koridorları oluşturulacaktır.

Strateji 3.3.7: Kurulacak olan lojistik merkezlerde ulaştırma türlerinden en az iki taşıma modu bağlantısı var olacak; lojistik merkezin karayolu yükünü demiryolu ve denizyolu yüküne çevirecek, çok modlu taşımacılığı artırması amacına uygun planlanacak ve yönetilecektir.

Hedef 3.4: Gümrüklerde etkinlik ve verimlilik artışı sağlanmasına yönelik ilgili kurumlarla iş birliği yapılacaktır.

Strateji 3.4.1: Farklı taşımacılık türlerine ait terminallerdeki gümrüklerin bir araya getirilerek ortak gümrük sahaları oluşturulmasında diğer kurumlarla iş birliği verilecektir.

Strateji 3.4.2: Yeni oluşturulacak gümrüklerin yük hareketine en uygun noktalara kurulmasına yönelik ilgili kurumlarla gerekli iş birliği çalışmaları yapılacaktır.

Hedef 3.5: Lojistik hizmetlerin kalitesi ve yetkinlik artışı sağlanacaktır.

Strateji 3.5.1: Lojistikte adil, şeffaf, hukuka dayalı, istikrarlı, etik ve serbest rekabet ortamı sağlanacak, haksız rekabet ve kayıt dışılık önlenerek ve buna yönelik etkin denetimler gerçekleştirilecektir.

Strateji 3.5.2: Lojistik sektörüne giriş kriterleri belirlenecek, uygulanacak ve denetlenecektir.

Strateji 3.5.3: Lojistik sektöründe ve sektör girdilerinde yabancı sermaye girişi, özelleştirme ve serbestleştirme yoluyla tam rekabet ve etkin denetim bir plan dahilinde gerçekleştirilecek, yabancı sermaye tekelleri önleneyecektir.

Strateji 3.5.4: Lojistik hizmetlerde çeşitlilik ve uzmanlık artırılacak, hizmet kalite ve standartları oluşturulacak ve iyileştirilecektir.

Strateji 3.5.5: Sektörde güven ortamını artırmak üzere kurumsallaşma ve profesyonelleşme teşvik edilecek, lojistik şirketlerin sertifikasyonu (ISO vb.) ve akreditasyonu sağlanacaktır.

Strateji 3.5.6: Birleşme, iş birliği, kümelenme ve yatırımlar yoluyla ölçek büyütme desteklenecektir.

Strateji 3.5.7: Lojistik ve taşımacılık şirketlerinin ceza vb. durumlarını gösterir güvenilir bir veri tabanı oluşturulacak ve paylaşımına açılacaktır.



Strateji 3.5.8: Sektörde yük konsolidasyonunu artırarak birim maliyetleri düşürmek üzere lojistikte dış kaynak kullanım (outsourcing) oranları artırılabacaktır.

Strateji 3.5.9: Lojistik sektöründe hizmet veren depo ve antrepo türleri ile dağıtım merkezlerine yönelik asgari standartlar oluşturulacaktır.

Strateji 3.5.10: Ulaştırma ve lojistik hizmet kalitesi kontrol sistemi oluşturulacaktır.

Strateji 3.5.11: E-ticaret lojistik faaliyetlerinin dünya standartlarına uygun biçimde gelişmesine ve yaygınlaşmasına yönelik çalışmalar yapılacaktır.

AMAÇ 4- Ulaştırma ve lojistikte akıllı ve sürdürülebilir hareketliliğini sağlamak

Hedef 4.1: Lojistik sektöründe insan kaynaklarının yetkinliğini geliştirmek, mesleki eğitim ve liyakat kriterleri artırılabacaktır.

Strateji 4.1.1: Kamu sektöründe lojistikle ilgili görevlere eleman alımlarında öncelik taşıma ve lojistik bölüm/program mezunlarına verilecektir.

Strateji 4.1.2: Lojistik faaliyetlerin lojistik mesleğine sahip kişiler tarafından yapılması kademeli bir geçiş süresi içinde sağlanacaktır.

Strateji 4.1.3: Lojistik eğitimi desteklenecek ve yaygınlaştırılacak, lojistik alanında nitelikli personel yetiştirilecek, lojistik eğitimi çeşitlendirilecek ve kalitesi artırılacak, ilgili öğretim kurumlarının bulundukları bölgenin gereksinimlerine uygun olarak ders planları düzenlenecek ve ders içerikleri gelişmelere paralel olarak güncellenecektir.

Strateji 4.1.4: Lojistik sektörde meslek içi eğitim teşvik edilecektir.

Strateji 4.1.5: Lojistik eğitiminde eğitimci eğitime önem verilecektir.

Strateji 4.1.6: Üniversite ve sektör iş birliği ortamı sağlanacaktır.

Strateji 4.1.7: Lojistik eğitim kurumlarında eşgüdüm ve akreditasyon sağlanacaktır.

Strateji 4.1.8: Yüksek Öğretim Kurumu Doçentlik Bilim Dalları arasına Ulaştırma ve Lojistik Dalları ayrı ayrı konulacaktır.

Strateji 4.1.9: Bir taşımacılık türüne yönelik eğitim için yetki veren otoritenin diğer taşımacılık türlerini de dikkate alarak hareket edecek ve yetki karmaşası engellenecektir.

Strateji 4.1.10: Lojistik sektörüne yönelik tüm sertifika geçerlilikleri izlenecek ve denetlenecektir.



Strateji 4.1.11: Uluslararası ulaştırma koridorları üzerindeki ülkelerle terminoloji, eğitim ve hukuki konularda iş birlikleri yapılacaktır.

Strateji 4.1.12: Lojistik ön lisans ve lisans programlarından mezun kişilerin doğrudan ÜDY ve OD belgelendirilmesiyle ilgili çalışmalar güncellenecek/kolaylaştırılacaktır.

Strateji 4.1.13: ÜDY, ODY, SRC belge kontrolleri yapılacak ve önemi anlatılacaktır.

Strateji 4.1.14: Mesleki yeterlilik kurumu tarafından belirlenen meslek kodlarına uygun olarak lojistik sektöründe çalışan personelin sertifikasyon çalışmaları desteklenecektir.

Strateji 4.1.15: Taşımacılık modları arasında gerekli eğitimler istihdam geçişleri sağlanarak sektörde işsizlik azaltılacaktır.

Strateji 4.1.16: Karayollarında sürücülerin yasal çalışma sürelerine uyumu denetlenecek, yasal sürüş süresine uygun takograf ve araç kitleme sistemi oluşturulacaktır.

Strateji 4.1.17: Uluslararası karayolu taşımacılığında karşılaşılan anlık sorunların hızlı çözüme kavuşturulması için “Çağrı Merkezi” uygulamalarının etkinliği artırılacaktır.

Strateji 4.1.18: Sektörde profesyonel ve etik değerlere sahip çalışanların (sürücü ve diğer çalışanlar) kullanması için güvenilir bir veri tabanı oluşturulacak ve ortak bilgi paylaşımına açılacaktır.

Strateji 4.1.19: Meslek Yüksek Okullarında ağır vasıta/yük taşımacılığı ve Çekici/Kamyon sürücülüğü ile ilgili bölümlerin açılması desteklenecektir.

Strateji 4.1.20: Kamu (İŞKUR vb.) ve özel sektör eğitim merkezlerinde mevcut olan eğitim içerikleri gözden geçirilecek, sektördeki çalışanlar ya da sektöre girmek isteyenler bu eğitimlere yönlendirilecektir.

Strateji 4.1.21: Demiryolu çalışanları istihdam ve eğitim politikaları oluşturulacaktır.

Strateji 4.1.22: Lojistik sektöründe yetişmiş ve kalifiye elemanlar istihdam edilecektir.

Strateji 4.1.23: Ulaştırma ve lojistik ile ilgili yükseköğretim kurumlarının uluslararası ve ulusal akreditasyonları alınacaktır.

Strateji 4.1.24: Demiryolunda çalışan personel iş güvenliği sertifikasına sahip olacaktır.

Strateji 4.1.25: Terminal operasyonlarının aksamadan yürütülebilmesi için çalışma koşulları yeniden düzenlenecektir.



Strateji 4.1.26: Liman sahasında görevli personel iş güvenliği sertifikasına sahip olacaktır.

Strateji 4.1.27: Liman operasyonlarının aksamadan yürütülebilmesi için çalışma koşulları yeniden düzenlenecektir.

Strateji 4.1.28: Lojistik hizmetleri personeli uçak tipleri, eşya özellikleri, ekipman kullanımı, mevzuat değişiklikleri ve işletmecilik bakımından sürekli eğitimden geçirilecektir.

Strateji 4.1.29: Havayolu taşımacılığının insan kaynakları ihtiyacını karşılayacak tematik eğitim kurumlarının nitelik ve niceliği artırılacaktır.

Strateji 4.1.30: Çok modlu taşımacılık terminallerinde kullanılan elleçleme ekipmanlarını kullanan operatörlerin kalifikasyonları artırılacaktır.

Strateji 4.1.31: Lojistik merkezlerin yönetimine yönelik oluşturulacak kılavuzun göz önünde bulundurulması sağlanarak mesleki standartlar oluşturulacaktır.

Strateji 4.1.32: Lojistik merkezlerin yönetimine yönelik öğrenim ve eğitim faaliyetleri desteklenecektir.

Strateji 4.1.33: Eğitim içerikleri çağdaş ve uluslararası standartlarına göre geliştirilecektir.

Strateji 4.1.34: Gerek piyasa gözetim ve denetimi gerekse sonradan kontrol faaliyetlerinin etkin bir şekilde yürütülebilmesi için yetkin personel istihdamı sağlanacaktır.

Hedef 4.2: Ulaştırma ve lojistik sektöründe araştırma çalışmaları desteklenecektir.

Strateji 4.2.1: Lojistik sektörünün rekabet gücünü artıracak Araştırma-Geliştirme (AR-GE) ve Yenileşim (İnovasyon) çalışmaları, araştırma enstitüsü ve mükemmeliyet merkezlerinin kurulması desteklenecektir.

Strateji 4.2.2: Sektöre yönelik araştırma, yayın, kongre, tez ve proje çalışmaları desteklenecektir.

Strateji 4.2.3: Lojistik sektöründe ortak kullanılan ekipman ve parçaların tasarım ve üretimini artırmak için "Birlikte Tasarım (co-design)" fikri geliştirilecek ve uygulamaya geçilecektir.

Hedef 4.3: Ulaştırma ve lojistik sektöründe bilgi teknolojileri kullanımı artırılarak sevkiyatın etkin takibi ve izlenebilmesi sağlanacaktır.



Strateji 4.3.1: Ulaştırma ve lojistik sektörüne yönelik kapıdan kapıya kesintisiz yük hareketliliği, trafik yoğunluğu, araç tanımlama, akaryakıt tüketimi ve hava kirliliğinin izlenmesine yönelik bilgi bankası oluşturulacak, ulusal bazda veri toplama, değerlendirme, raporlama ve eş zamanlı bilgi paylaşım çalışmaları tek merkezde toplanacak ve web portalı oluşturulacak, kamu birimleri ve farklı yetki izin mercileri arasında otomatik bilgi ve doküman paylaşımı sistemi geliştirilerek verilerin raporlanmasını sağlayacak AUS sistemlerin kurulması ve yaygınlaştırılması sağlanacaktır.

Strateji 4.3.2: Sektörde e-devlet uygulamaları artırılabilecek, desteklenmesi ve kullanımı yaygınlaştırılacaktır.

Strateji 4.3.3: Üretim, ticaret ve lojistik şirketleri arası iletişim ve bilgi paylaşımının artırılarak kaynakların en etkin ve verimli bir şekilde kullanımı sağlanacaktır. (yük borsası, ağ yapıları (networking), dördüncü parti lojistik (4PL) yaklaşımı, vb.).

Strateji 4.3.4: Lojistik ve taşımacılıkta idari prosedürleri azaltan, yük takip ve izlemeyi sağlayan, altyapıyı optimum şekilde kullanan, trafiğin etkin ve verimli bir şekilde yönetimini sağlayan çağın bilgi ve iletişim teknolojilerinden en üst düzeyde yararlanılacak, e-iş (İnternet, e-Ticaret, Portal, EDI vb.) veri değişim olanaklarının kullanım yüzdeleri artırılabilecektir.

Strateji 4.3.5: Farklı taşıma türlerini içeren elektronik rezervasyon, bilet satışı, ödeme, rota planlama, dokümantasyon, gerçek zamanlı hasar ve teslimat bilgisi vb. konulara yönelik iletişim ve bilgi teknolojilerine dayanan sistemler oluşturulacaktır.

Strateji 4.3.6: Lojistiğe yönelik bilgi ve iletişim teknolojisi standartları oluşturulacaktır. (yazılım, donanım, vb.).

Strateji 4.3.7: Sektörde araç, yük, taşıma kabı ve doküman izlenebilirliği artırılabilecektir.

Strateji 4.3.8: Lojistik merkezlerinde kullanılan otomasyon teknolojilerinin düzeyi artırılabilecek, lojistik merkezler arası planlama, eşgüdüm ve izlenebilirlik amaçlı iletişim ve bilgi yapıları oluşturulacaktır.

Strateji 4.3.9: Endüstri 4.0, Akıllı taşıt, AUS, insansız taşıt (otonom araç), güneş gözesi/hücre, temiz ve yenilenebilir enerji kullanan taşıt teknolojileri (temiz taşıt /clean vehicle, yeşil ve hibrit taşıtlar), hafif araç, aerodinamik yapı, araç verimliliği, yeni motor türleri, petrole alternatif yakıtlar (üre esaslı gübre, selülozik etanol, su ve hidrojen), temiz enerji,



taşımacılıkta maliyet etkin enerji verimliliği, trafik yönetiminde yeni teknolojiler bazındaki çalışmalar desteklenecektir.

Strateji 4.3.10: İleri bilişim teknolojileri ile Türkiye’de yolcu, yük ve çevre odaklı ulaştırma ve lojistik sistemleri uygulanacaktır.

Strateji 4.3.11: Ulaştırma ve lojistik sistemlerde bütünleşik, inovatif AUS yaklaşımlarını kullanan, ulusal kaynaklardan yararlanan, verimli, güvenli, etkin, katma değer sağlayan ve sürdürülebilir akıllı bir ulaşım ağı oluşturulacaktır.

Strateji 4.3.12: Mevcut AUS altyapısını geliştirilerek, kurulan iş birliğine dayalı (cooperative AUS) AUS altyapıları ile entegrasyonun sağlanması ve ülke genelinde yaygınlaştırılacaktır.

Strateji 4.3.13: Belirli terminolojiye ve standartlara uygun olarak AUS mimarisi oluşturulacaktır. AUS’ un kamu yararı gözetecek ve enerji verimliliğine yönelik tarzda serbest, adil ve sürdürülebilir bir rekabet ortamında yapılmasına ilişkin politika, strateji, usul ve esaslar belirlenerek bu kapsamdaki çalışmalar teşvik edilecektir.

Strateji 4.3.14: AUS ile ulaştırma ve lojistik sektöründe araç tanımlama ve elektronik ödeme sistemlerine ilişkin altyapı, şebeke, yazılım, donanım, hizmet gibi gerekli tüm yapıların ülke çapında entegre ve birlikte çalışabilirlik esaslarına göre kurulması, işletilmesi ve yönetilmesi sağlanacaktır.

Strateji 4.3.15: Blok zincir teknolojilerinin hizmet olarak hareketlilik (MaaS), veri paylaşımı, lojistik hizmetleri ve benzeri alanlarda kullanımının yaygınlaştırılması sağlanacaktır.

Strateji 4.3.16: Toplanan ulaştırma ve lojistik verilerinin anonimleştirilerek araştırma, planlama, modelleme ve yenilikçi uygulamaların geliştirilmesi için kullanılacaktır.

Strateji 4.3.17: Otomatik Konteyner Denetim Hatları (Automated Container Inspection Lanes) sistemi oluşturulacak ve diğer lojistik sistemlerle entegrasyonu sağlanacaktır.

Strateji 4.3.18: Gemi Trafik Hizmetleri (GTH) sisteminin tüm limanlarda uygulanması sağlanacaktır.

Strateji 4.3.19: Avrupa, Ortadoğu, Orta Asya ve Karadeniz bölge ülkeleri ile uluslararası mevzuat konusunda uyumlandırma çalışmalarına hız verilecek ve bu konudaki gelişmelerin

sürekli bir biçimde özel sektör ile paylaşılması,. bu ülkelerle ortak belge (CIM, SMGS-Agreement On International Goods By Rail, CIM/SMGS) kullanımı sağlanacaktır.

Strateji 4.3.20: Şehirler arası karayollarında trafik akımını yönetmek, trafik güvenliğini artırmak, mevcut/planlanan karayolu ve karayolu elemanlarının kapasitesini maksimum düzeylerde kullanabilmek için oluşturulacak sinyalizasyon sistemleri KGM tarafından belirlenmiş/belirlenecek kriter, usul ve teknik esaslara uygun olarak yapılacaktır.

Hedef 4.4: Ulaştırma ve lojistik sektöründe AR-GE çalışmalarını desteklemek üzere özel bir fon oluşturmak, ülke katma değerini artıran, çevresel olumsuzlukları azaltan, emniyet ve güvenliği artıran projelere öncelik verilecektir.

Strateji 4.4.1: Karayolu yapımında kullanılan malzemeler, karayolu yapım teknikleri ve karayolu bakımı üzerine yeni teknikler kullanılacaktır.

Strateji 4.4.2: Daha uzun ömürlü sathi kaplama ve BSK kaplama üzerine uygulanabilen şerit çizgi malzemeleri ile reflektör özelliğini uzun süre koruyan malzemeler hakkında araştırmalar yapılacaktır.

Strateji 4.4.3: Karayolu sanat yapılarıyla ilgili (özellikle tüneller ve geniş açıklıklı köprüler) yapım yöntemlerinin iyileştirilmesine yönelik AR-GE faaliyetleri geliştirilecektir.

Strateji 4.4.4: Her türlü doğal afetlere karşı karayolu sanat yapılarının güvenli hale getirmek için projeler geliştirilecek ve uygulanacaktır.

Strateji 4.4.5: Trafik kazaları araştırılacak ve önlenmesi amacıyla karayolu taşıtlarına kara kutu yerleştirilmesine yönelik AR-GE çalışmaları yapılacaktır.

Strateji 4.4.6: Trafik psikolojisi, trafikte ilk yardım, sürücü eğitimi, güvenli sürüş teknikleri geliştirilecek, sürücü kursları, psikoteknik ve mesleki eğitim üzerine araştırma yapılacaktır.

Strateji 4.4.7: Trafik planlama, karayolu tasarımı, trafik güvenliği analizi, trafik hacmi, trafik istatistikleri, trafik yönetimi, karayolu ekipmanı ve toplu taşıma konularında araştırmalar yapılacaktır.

Strateji 4.4.8: Ulaştırma ve lojistik hizmet tasarımlarında üniversite ve teknopark iş birlikleri oluşturulacaktır.

Hedef 4.5: Kentsel ulaşım ve lojistikte akıllı ve sürdürülebilir hareketliliğin artırılması yönünde ilgili kurumlarla iş birliği yapılacaktır.



Strateji 4.5.1: Kentsel Lojistik Ana Planı hazırlanmasına yönelik kılavuz hazırlanacaktır.

Strateji 4.5.2: Lojistik Merkezlerin kurulması esaslarına yönelik kılavuz hazırlanarak bu kapsamdaki faaliyetlerin kılavuza göre gerçekleşmesi sağlanacaktır.

Strateji 4.5.3: Hareketliliğe engel olabilecek afet durumları (deprem, salgın, kül bulutu vb.) için hareketlilik sürdürme planlarının oluşturulmasına yönelik ilgili kurumlarla iş birliği yapılacaktır.

AMAÇ 5- Ulaştırma ve lojistikte çevre duyarlılığını sağlamak ve enerji verimliliğini artırmak.

Hedef 5.1: Ulaştırma ve lojistik sektöründe enerji verimliliğini artırmak, yenilenebilir enerji üretimi ve kullanımı teşvik edilecektir.

Strateji 5.1.1: Çok modlu taşımacılık terminalleri enerji verimliliği yüksek ekipmanlardan oluşturulacaktır.

Strateji 5.1.2: Sera gazı emisyonu düşürülecek, yenilenebilir enerjinin payı ve enerji verimliliğinin artırılması için Türkiye'nin uluslararası taahhütlere katılımı sağlanacaktır.

Strateji 5.1.3: Demiryolu taşımacılığında enerji (akaryakıt ve elektrik vb.) verimliliği ve rejeneratif enerji kullanımı artırılabilecektir.

Hedef 5.2: Taşımacılıkta petrole bağımlılığı azaltmak, maliyet odaklı enerji verimliliği düzeyinin artırmak, hareketlilik ve verimlilik ilkeleri uzlaşımını sağlamak, çevresel duyarlılık açısından modlar arası en uygun dengeye ulaştırılacaktır.

Strateji 5.2.1: Karayolu taşımacılık piyasasındaki mevcut atıl kapasiteyi azaltmak ve çevre kirliliğinin azaltılmasına katkı sağlamak üzere ekonomik ve teknik ömrünü doldurmuş araçların trafikten çekilme uygulamasını sürdürecektir, gerektiği takdirde yetki belgesine kayıtlı taşıt sayısı sınırlandırılacaktır.

Strateji 5.2.2: Demiryolu taşımacılığının karayolu taşımacılığına kıyasla daha çevre dostu olduğu dikkate alındığında ton-km olarak demiryolu yük taşımacılığı payının 2023 yılına kadar en az %10'a, 2029 yılına kadar %16'ya ve 2035 yılına kadar Avrupa kriterine yakın %18'e ve demiryolu yolcu taşımacılığının toplam yolculuklar içerisindeki payı 2023'e kadar %3,8'e, 2029 yılına kadar %11 ve 2035 yılına kadar %12'ye çıkartılacaktır.



Strateji 5.2.3: Deniz taşımacılığının karayolu taşımacılığına kıyasla daha çevre dostu olduğu dikkate alındığında 2035 yılına kadar yurt içi operasyonlarda deniz taşımacılığı payı yükte %10 ve yolcu taşımacılığında %4'e çıkartılacaktır.

Strateji 5.2.4: Ekolojik koşullara duyarlı, verimli enerji kullanımını sağlayan, güvenilir, trafik yoğunluğu oluşturmeyen, düşük işletme maliyeti olan yeni ana yol güzergâhlar (yeşil ulaştırma koridorları) belirlenecektir.

Strateji 5.2.5: Trafik kazaları, altyapı yatırım maliyetleri ve çevre kirliliğini azaltmak üzere karayolu yükü denizyolu taşımaya kaydırılacaktır. (kabotaj taşımacılığı özendirilecektir.)

Strateji 5.2.6: Ulaştırma ve lojistik sistemlerinde sürdürülebilirlik, hareketlilik ve erişilebilirlik dengesi sosyal adalet ve çevresel duyarlılık gözetilerek sağlanacaktır.

Strateji 5.2.7: Ulaştırma ve lojistik sektöründe petrol ve petrol ürünleri, biyoyakıt tüketimi izlenecek ve raporlanacaktır.

Hedef 5.3: Çevreye verilen olumsuz etkilerin adil ve şeffaf ölçütlere dayalı olarak bu olumsuzluğu yaratanlar tarafından karşılanmasına yönelik şekilde “Kirleten Öder” ilkesi uygulanacaktır.

Strateji 5.3.1: Lojistik kaynaklı sera gazı emisyonu ve hava kirliliği azaltılacak, sera gazı emisyonunu istenen düzeylerde tutmak için enerji vergilendirme, emisyon ticareti vb. sistemler kullanılacaktır.

Strateji 5.3.2: Sektörü ilgilendiren vergi indirimleri, istisna ve muafiyet düzenlemeleri sektör paydaşları ile birlikte açıklık getirilecek ve yakıtta (petrol ürünleri, elektrik vb.) vergi indirimi belirli ölçütlere (çevre, çok modlu taşımacılık, lojistik merkezlerde yer alma vb.) dayalı olarak gerçekleştirilecektir.

Hedef 5.4: Yolcu ve yük taşımacılığında yeşil terminal (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.

Strateji 5.4.1: Denizlerde meydana gelebilecek radyoaktif kirliliklere karşı alınabilecek tedbir ve müdahale planları geliştirilecektir.

Strateji 5.4.2: Yeşil liman uygulaması için teşvikler sağlanacak ve çevreye zararlı makine ve ekipmanların kullanımı azaltılacaktır.



Strateji 5.4.3: Havalimanlarına gürültüyü izleyecek, haritalandırma yapabilecek sistemler yerleştirilecek, bu haritaları kullanılarak, doz-etki ilişkisi belirlenecek ve önlemler alınacaktır.

Strateji 5.4.4: Çevreye duyarlı çok modlu taşımacılık terminalleri oluşturulacaktır.

Strateji 5.4.5: Daha düşük enerjiyle üretilen çevre dostu bitümlü karışımlar üzerine araştırma yapılarak, kazılan asfalt karışımların tamamının geri kazanılması konusunda sürdürülen çalışmalar geliştirilecektir.

Strateji 5.4.6: Ulaştırma ve lojistik sektörlerinde emisyon, iklim değişikliği etkilerini azaltmaya yönelik sektörel yer seçimi kararları, sektörel yatırımlarda çevresel etkilerin değerlendirilmesi gerçekleştirilecektir.

Strateji 5.4.7: Hava kirliliği, iklim değişimi, gürültü, kazalar ve sıkışıklık gibi dışsal lojistik maliyetleri altyapı kullanım ücretleri yoluyla içselleştirilecektir.

Strateji 5.4.8: Lojistik kaynaklı katı atıklar (lastik, ambalaj atığı, hurda araç) azaltılacaktır.

Strateji 5.4.9: Gürültü emisyonları azaltılacak, öncelikli bölgelerden başlayarak gürültü haritaları çıkarılacak ve önlem alınacak, daha az gürültülü veya sessiz taşıt ve ekipmanları kullanılacaktır.

Strateji 5.4.10: Alt ve üstyapı inşaatlarında ve kullanımında çevreye verilen zararlardan (doğanın tahribatı, yapılaşma kirliliği ve sera gazları gibi) korunma tedbirleri alınmasına özen gösterilecektir.

Strateji 5.4.11: Tersine, yeşil ve geri dönüşüm lojistiği (örneğin kullanılmış ürün parça ve malzemelerinin yeniden kullanımına yönelik lojistik) çalışmaları desteklenecektir.

Strateji 5.4.12: Çağın yenilikçi teknolojisi ile bilişim sistemlerini ve enerjiyi verimli kullanan; yenilenebilir enerji kaynaklarından en fazla oranda yararlanan ve böylelikle çevreye en az zarar veren araç ve ekipmanlarla donatılmış karayolu taşımacılık hizmetleri tüm ülkede yaygınlaştırılacaktır.

Strateji 5.4.13: Çevreye duyarlı yol projeleri uygulaması kapsamında ses ve hava kirliliğini önleyici projeler gerçekleştirilerek ve yol kaplamalarında özel karışımlar kullanılarak gürültü seviyesinin belirli limitler içinde tutulması sağlanacak, gürültü seviyesi ve CO₂ emisyonu düşük yol yapım teknolojisi ve malzemeleri kullanılacaktır.



Strateji 5.4.14: Sera gazı emisyon algılama ve izleme sistemleri entegre edilecek, tünel ve köprülerin katodik korunması sağlanacaktır.

Strateji 5.4.15: Çevre yönetim sistemine sahip olmayan şirketlerin karayolu taahhütlerine girmesini engelleyecek düzenlemelere önem verilecektir.

Strateji 5.4.16: Bozulan yol üstyapısının onarımı esnasında kazılan malzemelerin çevreye olumsuz etkileri azaltılacak ve yanında ekonomiye yeniden kazandırılacaktır.

Strateji 5.4.17: Karayollarından kaynaklanan atık yağların, lastik, plastik ve metalik malzemeler geri kazanılacak ve çevreye olumsuzlukları azaltılacaktır.

Strateji 5.4.18: Ülke ve sektörün uzun vadeli yararlarına aykırı, haksız rekabet oluşturan yakıt kullanımının önlenmesi için teknolojik sistemlerden etkin şekilde yararlanılacaktır. (Örnek: 10 numara yağ, kaçak yakıt, vb.)

Strateji 5.4.19: Demiryollarında elektrikli ve hibrit araç sayıları artırılacaktır.

Strateji 5.4.20: Karayolları ve demiryollarında araç yaşı ortalaması düşürülecektir.

Strateji 5.4.21: Demiryollarında dışsal maliyetleri (trafik kazası, sıkışıklık, emisyon ve gürültü vb.) içselleştirilecektir.

Strateji 5.4.22: Çevreye duyarlı demiryolu terminalleri oluşturulacaktır.

Strateji 5.4.23: Demiryolu araçlarında gürültüyü önleyici çalışmalar gerçekleştirilecektir.

Strateji 5.4.24: Türkiye deniz ticaret filosunun geliştirilmesi ve geliştirilmesi konusunda teşvikler sağlanacaktır.

Strateji 5.4.25: Deniz kirliliği ilgili her türlü önlem yasal çerçevede hazırlanacaktır.

Strateji 5.4.26: Havalimanı, liman, kuru liman, terminal, raylı sistem istasyonları, lojistik merkez ve aktarma merkezi gibi büyük ulaştırma ve lojistik projelerindeki yapılanmada aydınlatma, ısıtma ve soğutma sistemlerinde çevreci alternatif enerji kaynaklarının kullanımına öncelik verilecektir.

Hedef 5.5: Ulaştırma altyapısı geliştirilirken tüm doğal, tarımsal, kültürel varlık ve alanlar korunacaktır.



Strateji 5.5.1: Karayolu inşasında ve kullanımında çevreye verilen zararlardan (doğanın tahribatı, yapılaşma kirliliği ve sera gazları gibi) korunacak ve verilen zararların tazmini için bir yönetim sistemi geliştirilecektir.

Strateji 5.5.2: Denizciliğimizi geliştirirken doğal kaynaklarımızın usulüne uygun bir şekilde korunmaması durumunda geri dönüşü olmayan kayıplar olacağından doğal kaynakların korunması ile ilgili olarak gerekli yasal düzenlemeler geliştirilecektir.

AMAÇ 6- Ulaştırma ve lojistikte güvenliği artırmak ve toplum refahını sağlamak:

Hedef 6.1: Trafik kazalarından kaynaklanan kayıplar azaltılacaktır.

Strateji 6.1.1: Karayollarında trafik kazalarını en aza indirmek için teknoloji, eğitim, kurallar, denetim (havadan izleme, elektronik, radar, vb.), yol ve araç bakım-onarımlarına önem verilecektir.

Strateji 6.1.2: Karayollarında trafik ve taşıt güvenliği kapsamında koruyucu önlemler alınacak ve sorumluluk bilincinin geliştirilmesi konularında toplumun farklı kesimlerinde farklı yöntemlerle (sürücü, öğretmen, öğrenci, öğrenci velisi, vb.) farkındalık yaratılması çalışmaları (seminer, konferans, broşür vb.) desteklenecektir.

Strateji 6.1.3: Karayolları taşıtlarında hız sınırlayıcı sistemler uygulanacaktır.

Strateji 6.1.4: Taşıtlarda kullanılan malzemelerin çoğunun petrol ürünü olması nedeniyle taşıtlarda otomatik yangın söndürme sistemleri kullanılacaktır.

Strateji 6.1.5: Karayollarımızda meydana gelen ölümlü ve yaralanmalı trafik kazalarının azaltılması yönündeki sektörel düzenlemeler AB ile uyumlu seviyelere getirilecektir.

Strateji 6.1.6: Karayollarında trafik yoğunluğuna ve yolun fiziki durumuna göre en fazla kaza olan noktalardan başlayarak yol kusurundan kaynaklanan kazalar en aza indirilecektir.

Strateji 6.1.7: Trafik kazalarında “taşıt - km” başına düşen ölümlerin azaltılmasına yönelik karayolu altyapı projeleri gerçekleştirilecektir.

Strateji 6.1.8: Kaza kara noktalarının ortadan kaldırılması ve kaza potansiyeli yüksek yerlerin oluşmaması için gerekli çalışmalar sürdürülecektir.

Strateji 6.1.9: Kaza raporu düzenlemelerinde sürücü ve yol kusurları adil bir şekilde belirlenecektir.



Strateji 6.1.10: Karayollarında yol kullanıcısının kazaya sebep olma riskini en aza indiren hata affeden yolların (yol kenarı önlemleri) karayolu standart ve projelendirmesinde yer alacaktır.

Strateji 6.1.11: Araç kusurundan kaynaklanan kazalar en aza indirilecek, araç muayene istasyonlarının etkinliği denetlenecektir.

Strateji 6.1.12: Sigorta Firmaları, KGM, EGM, Jandarma ve TÜİK ile bağlantılı, kaza soruşturmaları ve araştırmalarını yürüten, özerk yapıya sahip ulaşım güvenlik birimi kurulacaktır.

Strateji 6.1.13: BSK'lı yollarda termoplastik yatay işaretlemeye ağırlık verilecek, bölünmüş yollarda oto korkuluk ihtiyacı karşılanacak, güvenli yol tasarımı ve etkin işaretleme yaparak trafik güvenliği artırılacak, oto korkuluklarda malzemeler riski azaltacak yapıda olacaktır.

Strateji 6.1.14: Karlı, buzlu, sisli ve kaygan yollarda metalik veya ışıklı cam kapaklı uyarı işaretleri gömülü hale getirilecektir.

Strateji 6.1.15: Trafik kazalarından kaynaklanan can kayıplarının azaltmak yönünde belirlenen hedeflere ulaşılması sağlanacaktır.

Strateji 6.1.16: Sürücülerin sürüş ve dinlenme süreleri ile otoyolu mevcut ve potansiyel taşıt trafiğine uygun aralıklarda ve uygun kapasite ve niteliklerde park ve dinlenme alanları oluşturulacaktır.

Strateji 6.1.17: Tren kazalarının önlenmesine yönelik risk analizleri sürekli güncel tutulacak ve risklere karşı gereken önlemler alınacaktır.

Hedef 6.2: Ulaştırma ve lojistik faaliyetlerde (taşıma, depolama vb.) can ve mal güvenliğini en üst düzeyde sağlanacaktır.

Strateji 6.2.1: Risk analizleri yapılarak lojistik ve taşımacılık faaliyetleri açısından riskli bölgeler, altyapı ve tesisleri zamanında belirlenecek ve gerekli önlemler alınacaktır.

Strateji 6.2.2: Her taşıma türüne ilişkin tehlikeli madde sertifikası ilgili kamu birimi veya yetkilendirilmiş kuruluş tarafından verilecek ve denetlenecektir.

Strateji 6.2.3: Uluslararası düzenleme ve kurallara uyum çalışmaları tamamlanacak ve denetlenecektir.



Strateji 6.2.4: Taşımacılıkta mümkün olduğunca malların akışını engellemeden güvenliğin sağlanmasına yönelik çalışmalar yapılacaktır.

Strateji 6.2.5: Türkiye karayolu risk haritası çıkartılacak (Tehlikeli madde taşımacılığını kapsayacak şekilde) ve gerekli önlemler (Ör: Tehlikeli madde taşıma güzergâhları) alınacaktır.

Strateji 6.2.6: Kimyasal madde toplanma noktalarında ayrıştırma (segregation) kuralları tam uygulanacak, tehlikeli maddelerin trafikten uzaklaştırılması sağlanırken de daha büyük risk noktaları oluşturulmayacaktır.

Strateji 6.2.7: Demiryolları taşımalarında güzergâh emniyet ve güvenliği dünya standartlarına yükseltilecektir.

Strateji 6.2.8: Demiryolunda taşıma güvenliğinin artırılması için çeken ve çekilen araçların bir merkezden elektronik ortamda izlenmesi ve yönetilmesi sağlanacaktır.

Strateji 6.2.9: Deniz ve liman güvenliği ile denizde seyir emniyeti çalışmalarında kamu kurumları ve özel kurumlar arasında iş birliği sağlayacak gerekli yasal zemin oluşturulacaktır.

Strateji 6.2.10: Deniz güvenliği çalışmalarında uluslararası iş birliği artırılacaktır.

Strateji 6.2.11: Uluslararası ve Ulusal tüm limanların ISPS kodu ile uyumlu olması sağlanacaktır.

Strateji 6.2.12: Tüm limanların fiziki emniyeti (karadan ve denizden) etkin biçimde sağlanacaktır.

Strateji 6.2.13: Liman tesislerinin düzenli ve yeterli düzeyde denetimi yapılacaktır.

Strateji 6.2.14: Denizyolu taşımacılığı güvenliği ile ilgili (örneğin korsanlar) önlemler geliştirilecektir.

Strateji 6.2.15: Tehlikeli maddelerin elleçlendiği veya geçici depolandığı kıyı tesisleri ve limanlarda düzenlemeler ve denetimler yapılacaktır.

Strateji 6.2.16: Mevcut havalimanlarının ortalama olarak uçak iniş ve kalkışlarının, emniyet ve güvenlik ile hizmet kaliteleri etüt edilecek ve gerek görülen düzenlemeler hayata geçirilecektir.

Strateji 6.2.17: Sorumlu kamu kurumlarının, denetleme yetkilerinin revize edilmesi, kaçakçılık, terör vb. güvenlik tehditleri karşısında risk analiz sistemi günün ekonomik şartları ile uyumlaştırılacaktır. Bu tür risk ve tehditlerle mücadelede ticareti basitleştirici



uygulamalardan vazgeçilmemesi, mevzuatı karmaşık hale getirici ve bürokrasiyi artırıcı düzenleme yapılmayacaktır.

Strateji 6.2.18: Havayolu taşımacılığında tehlikeli madde taşımacılığına yönelik denetimlerin etkinliği sağlanacaktır.

Strateji 6.2.19: Tehlikeli maddelerin özellikle demiryolu ile taşınması sağlanacaktır.

Strateji 6.2.20: Tüm taşıma modlarında araç sertifikasyonu ve takip sistemi kurulacaktır.

Strateji 6.2.21: Risk analiz sistemi uluslararası standartlara uygun şekilde uygulanacaktır.

Strateji 6.2.22: Her türlü kaçakçılık ve terör tehdidi ile mücadelede gönderici, alıcı ve taşıyıcı ile bilgiler sistem üzerinden takip edilecek ve sorgulanacaktır.

Strateji 6.2.23: Modern Yol Kenarı Denetim İstasyonlarının sayısı ve etkinliği artırılacak ve denetim tüm karayolu ağını kapsar hale getirilecektir.

Strateji 6.2.24: Taşıma güvenliğini artırmak üzere risk analizi ve izleme bazlı yaklaşımlar uygulanacaktır.

Strateji 6.2.25: Ulaştırma ve Lojistik sektöründe iş sağlığı ve güvenliğini arttıracak çalışmalara destek verilecektir.

Hedef 6.3: Gerçekleştirilen, yapımı devam eden ve planlanan ulaştırma ve lojistik yatırımların etki analizleri yapılacaktır.

Strateji 6.3.1: Sosyal, ekonomik, çevre, iş sağlığı ve güvenliğine yönelik etki analizi ölçme ve raporlama sistemi kurulacaktır.

Strateji 6.3.2: Etki analizleri sonuçlarına göre söz konusu yatırımlar önceliklendirilecektir.