



**T.C.
ULAŖTIRMA VE ALTYAPI
BAKANLIğI**

**2024-2028
STRATEJİK PLANI**

BAKAN SUNUŐU

“Çevreye duyarlı, afetlere dayanıklı, ileri teknolojiye dayalı yüksek katma değer üreten, geliri adil paylaşan, istikrarlı, güçlü ve müreffeh bir ülke olma” vizyonunu ortaya koyan ülkemizin; bu vizyona ulaşmasına ivme kazandıracak en önemli bileşenlerden biri de ulaştırma sektörüdür.

Önemli ticaret koridorları üzerinde yer alan ülkemiz yaygın ulaştırma ve lojistik ağlarıyla dünya ticaretindeki konumunu güçlendirecek bir potansiyele sahiptir.

Demiryolu bağlantılı çok modlu sistemlere geçişi teminen yük taşımacılığına yönelik ulaştırma yatırımlarının sürdürülmesi ihtiyacı devam etmektedir.

Dünyanın içinde bulunduğu dönem itibariyle yeşil ve dijital dönüşümün odağa alındığı günümüzde ülkemizde de yeşil büyümenin sağlanması, emisyon artış eğiliminin sınırlandırılması ve iklim değişikliğine uyum kabiliyetinin geliştirilmesi doğrultusunda gerekli adımların atılması zorunlu hale gelmiştir.

“İnsan odaklı”, “yenilikçi”, “çevreye duyarlı”, “sürdürülebilir” hizmet anlayışı ilkeleri ile ulaştırma ve haberleşme alanındaki sorumluluklarını yerine getirmekte olan Bakanlığımız; kalkınma sürecinin stratejik bir yaklaşımla yönetilmesini benimsemekte ve mevcut kaynakların verimli kullanılmasını gözetmektedir.

Yukarıda bahsedilen tüm bu hususlar çerçevesinde hazırlanan Bakanlığımız 2024-2028 Stratejik Planında da yer aldığı üzere;

Güvenli, konforlu, entegre, afetlere dirençli, çevreci ve erişilebilir bir sistemle demiryolu payının arttırılmasına yönelik projeler hayata geçirilecek,

Türk deniz ticaret filosu geliştirilerek dijitalleşme ve enerji verimliliği temelinde yeşil limanların sayısı arttırılacak,

Karayollarında elektrikli araçlar, akıllı ulaşım sistemleri ve otonom sistemlerde yaşanan gelişmelere uyum sağlama kapasitemizi arttıracak çalışmalara ağırlık verilecek,

Kentiçi ulaşımda türler arası entegrasyonu sağlayacak yatırımlara ve ulaşımda sürdürülebilirliği sağlayacak faaliyetlere devam edilecek,

Yüksek hızlı, kaliteli ve güvenli erişim imkanı sunan sabit ve genişbant altyapıları yaygınlaştırılacak, siber güvenlik kapasitesinin arttırılması çalışmaları sürdürülecektir.

Bu planda yer alan proje ve faaliyetlerle sadece önümüzdeki beş yıl planlanmayıp ülkemizi 2053 hedeflerine taşıyacak adımlar da atılmış olacaktır.

Bakanlığımız 2024-2028 Stratejik Planı'nın hazırlanmasında katkıda bulunan tüm paydaşlarımıza, Bakanlığımız bünyesinde görev alan tüm çalışma arkadaşlarımıza teşekkür eder, Stratejik Planı'nın ülkemiz, vatandaşlarımız ve Bakanlığımız için hayırlı olmasını dilerim.

Abdulkadir URALOĞLU
Bakan

İçindekiler

| | |
|--|-----|
| BİR BAKIŞTA STRATEJİK PLAN | 1 |
| AMAÇLAR VE HEDEFLER | 2 |
| TEMEL PERFORMANS GÖSTERGELERİ | 4 |
| I. STRATEJİK PLAN HAZIRLIK SÜRECİ..... | 5 |
| II. DURUM ANALİZİ..... | 7 |
| 2.1. KURUMSAL TARİHÇE..... | 7 |
| 2.2. UYGULANMAKTA OLAN STRATEJİK PLANIN DEĞERLENDİRİLMESİ..... | 9 |
| 2.3. MEVZUAT ANALİZİ..... | 11 |
| 2.3.1. Yasal Yükümlülükler | 11 |
| 2.3.2. Mevzuat Analizi Bulguları | 12 |
| 2.4. ÜST POLİTİKA BELGELERİ ANALİZİ..... | 18 |
| 2.5. PROGRAM - ALT PROGRAM ANALİZİ..... | 20 |
| 2.6. FAALİYET ALANLARI / ÜRÜN VE HİZMETLER | 28 |
| 2.7. PAYDAŞ ANALİZİ | 34 |
| 2.6.1. İç Paydaş | 34 |
| 2.6.2. Dış Paydaş | 34 |
| 2.8. KURULUŞ İÇİ ANALİZ | 39 |
| 2.8.1. Organizasyon yapısı | 39 |
| 2.8.2. İnsan Kaynakları..... | 41 |
| 2.8.3. Kurum Kültürü Analizi | 44 |
| 2.8.4. Fiziksel Kaynaklar..... | 47 |
| 2.8.5. Teknolojik Altyapı | 47 |
| 2.8.6. Mali Kaynak Bilgileri..... | 49 |
| 2.9. PESTLE ANALİZİ..... | 50 |
| 2.10. GZFT ANALİZİ | 63 |
| 2.11. TESPİTLER VE İHTİYAÇLAR | 65 |
| III. GELECEĞE BAKIŞ | 72 |
| 3.1. MİSYON, VİZYON, TEMEL DEĞERLER | 72 |
| IV. STRATEJİ GELİŞTİRME..... | 73 |
| 4.1. AMAÇLAR | 73 |
| 4.1.1. Amaç ve Hedefler..... | 74 |
| 4.2. HEDEFLERDEN SORUMLU VE İŞBİRLİĞİ YAPILACAK BİRİMLER | 76 |
| 4.3. HEDEF KARTLARI | 78 |
| 4.5. HEDEF RİSKLERİ VE KONTROL FAALİYETLERİ | 125 |
| 4.6. MALİYETLENDİRME..... | 148 |
| V. İZLEME VE DEĞERLENDİRME | 155 |

Kısaltmalar

| | |
|---------------|---|
| AAKKM | Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi |
| AB | Avrupa Birliği |
| ABDİGM | Avrupa Birliği ve Dış İlişkiler Genel Müdürlüğü |
| ADES | Amatör Denizci Eğitim Sistemi |
| ADR | Tehlikeli Malların Karayolu ile Uluslararası Taşımacılığına İlişkin Avrupa Anlaşması |
| ATP | Bozulabilir Gıda Maddelerinin Uluslararası Taşımacılığı ve Bu Taşımacılık Faaliyetinde Kullanılacak Özel Ekipmana İlişkin Anlaşma |
| AYGM | Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü |
| BHİM | Basın ve Halkla İlişkiler Müşavirliği |
| BİDB | Bilgi İşlem Dairesi Başkanlığı |
| BİT | Bilgi ve İletişim Teknolojileri |
| BTSEP | Bilgi Toplumu Stratejisi Eylem Planı |
| BTYK | Bilim ve Teknoloji Yüksek Kurulu |
| COSPAS-SARSAT | Uydu Destekli Arama Kurtarma Sistemi |
| ÇED | Çevresel Etki Değerlendirmesi |
| DGM | Denizcilik Genel Müdürlüğü |
| DHDB | Destek Hizmetleri Dairesi Başkanlığı |
| DÖSİD | Döner Sermaye İşletme Dairesi Başkanlığı |
| HGM | Haberleşme Genel Müdürlüğü |
| HHGM | Hukuk Hizmetleri Genel Müdürlüğü |
| KEBS | Kaynak Envanter Bilgi Sistemi |
| KİK | Kamu İhale Kurumu |
| KÖİ | Kamu Özel İşbirliği |
| KOSGEB | Küçük ve Orta Ölçekli İşletmeleri Geliştirme ve Destekleme İdaresi Başkanlığı |
| ODY | Orta Düzey Yönetici |
| OECD | Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü |
| OVMP | Orta Vadeli Mali Plan |
| OSB | Organize Sanayi Bölgesi |
| ÖKM | Özel Kalem Müdürlüğü |
| ÖDÖP | Öncelikli Dönüşüm Programı |
| PGM | Personel Genel Müdürlüğü |
| PTT | Posta ve Telgraf Teşkilatı A.Ş. |
| RTB | Rehberlik ve Teftiş Başkanlığı |
| SGB | Strateji Geliştirme Başkanlığı |
| SRC | Sürücü |
| STK | Sivil Toplum Kuruluşları |
| TAMP | Türkiye Afet Müdahale Planı |
| TİO | Taşıma İşleri Organizatörlüğü |
| TKYGM | Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü |
| TLMP | Türkiye Lojistik Master Planı |
| TMFB | Tehlikeli Madde Faaliyet Belgesi |
| TMGD | Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanı |
| THD | Türkiye Tekstil, Hazır Giyim ve Deri Ürünleri |
| TÜBİTAK | Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu |
| UDHAM | Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Araştırmaları Merkezi Başkanlığı |
| UEİMB | Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi Başkanlığı |
| U-ETDS | Ulaştırma Elektronik Takip ve Denetim Sistemi |
| UGSEP | Ulusal Genişbant Strateji ve Eylem Planı |
| UHDGM | Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü |
| ÜDY | Üst Düzey Yönetici |
| YEP | Yeni Ekonomik Program |

Tablolar

| | |
|--|-----|
| Tablo 1: Hedef Gerçekleşme Oranları | 9 |
| Tablo 2: Mevzuat Analizi | 12 |
| Tablo 3: Üst Politika Belgeleri Bulguları | 18 |
| Tablo 4: Program- Alt Program Analizi | 21 |
| Tablo 5: Faaliyet Alanı-Ürün/Hizmet Listesi | 27 |
| Tablo 6: Paydaşların Önceliklendirilmesi | 34 |
| Tablo 7: Tahmini Kaynaklar | 49 |
| Tablo 8: PESTLE Analizi | 50 |
| Tablo 9: GZFT Listesi | 63 |
| Tablo 10: Tespitler ve İhtiyaçlar Tablosu | 65 |
| Tablo 11: Hedeflerden Sorumlu ve İşbirliği Yapılacak Birimler | 76 |
| Tablo 12: Hedef Riskleri ve Kontrol Faaliyetleri | 125 |
| Tablo 13: Tahmini Maliyetler | 148 |

BİR BAKIŞTA STRATEJİK PLAN

MİSYON

Ulaşım, haberleşme ve bilgi teknolojileri alanlarında; insan odaklı, güvenli, yenilikçi, çevreye duyarlı, kaliteli ve devamlı hizmet anlayışıyla; akıllı ve dirençli, erişilebilir, sürdürülebilir entegre ulaştırma sistemleri ile ulaşım ekosistemine katkı sağlayarak, insanımızın yaşam kalitesinin yükseltilmesine ve ülkemizin kalkınmasına destek olmak

VİZYON

Türkiye yüzyılında, insan ve çevre odaklı, akıllı ve güvenli entegre ulaştırma sistemleri ve hızlı iletişim ağlarıyla dünyada öncü olmak

TEMEL DEĞERLER

İnsan odaklı, sürdürülebilir, yenilikçi, çevreye duyarlı

AMAÇLAR VE HEDEFLER

Demiryoluna öncelik verilerek tüm ulaşım modlarının entegrasyonunu sağlayacak ulaşım altyapılarını planlamak ve gerçekleştirmek

- ✓ Yerel ağa ve uluslararası demiryolu koridorlarına bağlanan liman, endüstriyel tesis ve lojistik merkezlerin sayısı arttırılacaktır
- ✓ Demiryolu ağı; yüksek standartlı, güvenli ve ülke ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde yaygınlaştırılacaktır
- ✓ Kent içi ulaşım altyapısının geliştirilmesine katkı sağlanacaktır
- ✓ Hava yolu ulaşım altyapısı yaygınlaştırılacaktır

Ülkemizde bilgi ve iletişim teknolojilerinin etkin, güvenli kullanılmasını, güvenliğinin sağlanmasını ve kolay erişilebilmesini sağlayacak gerekli altyapıları yaygınlaştırmak

- ✓ Yüksek hızlı, kaliteli ve güvenli erişim imkanı sunan sabit ve mobil genişbant altyapıları yaygınlaştırılacaktır
- ✓ Bilgi ve iletişim teknolojileri üzerinden sağlanan her türlü hizmet, işlem ve veri ile bunların sunumunda yer alan sistemleri siber risk ve tehditlerden koruyarak ülkemizin güvenli işleyen bir siber ortama sahip olması sağlanacaktır
- ✓ Kamuda bulut bilişimin kullanımına ilişkin düzenlemeler yapılarak kamu hizmetlerinin daha güvenilir, sürdürülebilir, verimli ve tasarruflu sunulması sağlanacaktır

Can ve mal emniyetinin en üst seviyede sağlandığı, toplumun tüm kesimlerini kapsayan, sürdürülebilir, kesintisiz ulaştırma hizmetlerinin sunulmasını sağlamak

- ✓ Demiryolu ulaştırma faaliyetlerinin serbest, adil ve sürdürülebilir bir rekabet ortamında yapılması sağlanacaktır
- ✓ Karayolu taşımacılığında etkinliği ve ulaşımında emniyeti arttırmaya katkıda bulunulacaktır
- ✓ Yüklerin çevreye duyarlı ve emniyetli bir şekilde taşınmaları sağlanacaktır
- ✓ Tüm ulaşım türlerinde erişilebilirliği sağlayarak, sürdürülebilir, güvenli, çevreci ve etkin hareketlilik ekosistemi geliştirilecektir
- ✓ Ulaşım türlerinde kaza ve olay inceleme çalışmaları etkin bir şekilde yürütülerek ulaşım emniyetinin iyileştirilmesine katkı sağlanacaktır
- ✓ Bilgi ve iletişim teknolojilerinin sunduğu geleneksel ve yenilikçi fırsatlar optimum kullanılarak ortaya çıkacak insan ve çevre odaklı Akıllı Ulaşım Sistemleri çözümleri, ulaşımın tüm modlarında yaygınlaştırılacaktır

Çevreye duyarlı, emniyetli ve sürdürülebilir bir anlayışla denizciliğin geliştirilmesini sağlamak

- ✓ Denizlerde ve iç sularda seyir, can, mal ve çevre emniyeti arttırılacaktır
- ✓ Deniz çevresinin korunmasına ve iklim değişikliğini önlemeye yönelik gemi ve limanların dönüşümünü sağlayacak sistemler kurulacaktır
- ✓ Deniz endüstrisinin ve gemi sanayinin geliştirilmesine katkı sağlanacaktır
- ✓ Kıyıların etkin ve verimli kullanımını sağlamak üzere kıyı ve deniz yapıları planlanacaktır
- ✓ Kıyı yapıları korunacak ve denizyolu ulaşım altyapısı yaygınlaştırılacaktır
- ✓ Ülkemizin denizyolu taşımacılığındaki yoğunluğunu azaltmak ve denizyolu trafiğinin daha güvenli, daha hızlı ve daha ekonomik hale getirilmesini sağlamak üzere bir su yolu oluşturulacaktır

Ar-Ge ve yenilikçilik kabiliyetlerimizi geliştirmek

- ✓ Ulaştırma, denizcilik, elektronik haberleşme, havacılık, uzay ve bilişim teknolojilerinin milli kaynaklarla üretimi teşvik edilecek ve yaygınlaştırılacaktır
- ✓ Bağlantılı, kooperatif, otonom ve paylaşımlı hareketlilik teknolojilerinin ulusal ölçekte gelişimine katkı sağlanacaktır

Kurumsal kapasiteyi geliştirmek

- ✓ Kurumun iş süreçleri, gelişen bilişim teknolojilerinden yararlanılarak elektronik ortama aktarılıp, güvenliği ve sürdürülebilirliği sağlanacaktır
- ✓ Personelin yetkinliği arttırılacaktır
- ✓ Afetlerde ve olağanüstü durumlarda ulaştırma ve haberleşme kaynaklarının planlı, verimli ve etkin bir Şekilde kullanılması sağlanacaktır
- ✓ Bakanlık hizmetlerinin daha kaliteli ve güvenli çalışma ortamlarında verilmesi sağlanacaktır
- ✓ Personelin kalite yönetimi yetkinliği arttırılacaktır

TEMEL PERFORMANS GÖSTERGELERİ

| Plan Dönemi Başlangıç Değeri (2024) | Temel Performans Göstergeleri | Plan Dönemi Sonu Hedeflenen Değeri (2028) |
|-------------------------------------|---|---|
| 0 | Üç Katlı Büyük İstanbul Tüneli Projesi yapım işinin tamamlanma oranı (%) | 100 |
| 20 | Kanal İstanbul projesinin tamamlanma oranı (% - Kümülatif) | 45 |
| 39,3 | Demiryollarında taşınan yıllık yük miktarı (ton) | 50 |
| 28 | Demiryolu yük taşımacılığında ortalama ticari hız (km/h) | 38 |
| 13 | Yapımı devam eden yüksek standartlı demiryolu projelerinin tamamlanma oranı (%) | 100 |
| 0 | Yeni başlayacak olan yüksek standartlı demiryolu projelerinin tamamlanma oranı (%) | 98 |
| 87 | Mobil genişbant abone yoğunluğu (% - Kümülatif) | 100 |
| 22,5 | Sabit genişbant abone yoğunluğu (% - Kümülatif) | 27,5 |
| 7,4 | Fiber genişbant abone yoğunluğu (% - Kümülatif) | 11 |
| 11 | BM-ITU Küresel Siber Güvenlik Endeksi'nde Türkiye'nin sırası | 9 |
| 0 | Liman işletici kuruluşlara verilen Yeşil Liman Sertifika sayısı (Kümülatif) | 30 |
| 0 | Gemi kaynaklı hava kirliliği ile mücadele kapsamında gerçekleştirilen kükürt denetimi sayısı | 1.000 |
| 0 | Piyasa gözetimi ve denetimi sayısı | 6.500 |
| 6 | Elektronik haberleşme, havacılık ve uzay teknolojileri ile ilgili alanlarda destek verilecek Ar-Ge proje sayısı (Kümülatif) | 40 |
| 0 | Hizmet içi eğitimlere katılan personel sayısı (Kümülatif) | 9.000 |

I. STRATEJİK PLAN HAZIRLIK SÜRECİ

5018 sayılı Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanunu'nun 9 uncu maddesi kamu idarelerine; kalkınma planları, Cumhurbaşkanlığı tarafından belirlenen politikalar, programlar, ilgili mevzuat ve benimsedikleri temel ilkeler çerçevesinde geleceğe ilişkin misyon ve vizyonlarını oluşturmak, stratejik amaçlar ve ölçülebilir hedefler saptamak, performansları önceden belirlenmiş olan göstergeler doğrultusunda ölçmek ve bu sürecin izleme ve değerlendirmesini yapmak amacıyla katılımcı yöntemlerle stratejik plan hazırlama zorunluluğu getirmiştir.

Kamu İdarelerince Hazırlanacak Stratejik Planlar ve Performans Programları ile Faaliyet Raporlarına İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmeliğin 8'inci maddesinde de stratejik planların beş yıllık bir dönem için hazırlanması gerektiği hükmüne yer verilmiştir.

Bakanlığımız 2019-2023 Stratejik Planı'nın uygulama dönemi Aralık 2023 tarihinde sona erdiği için 30.03.2022 tarihli ve 2022/2 sayılı Bakanlık Genelgesi ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı 2024-2028 Stratejik Planı hazırlık çalışmaları başlatılmıştır.

Bu kapsamda;

- Stratejik plan hazırlık sürecinin ana aşamaları ve çıktılarını kontrol ederek çalışmalarını yönlendirmek, tartışmalı hususları görüşerek karara bağlamak ve plana nihai şeklini vermek üzere Sayın Bakanın başkanlığında, Bakan Yardımcıları ile Bakanlık merkez teşkilatı harcama yetkililerinden müteşekkil "Strateji Geliştirme Kurulu",
- Stratejik plan hazırlık programını hazırlamak ve çalışmalarını yürütmek üzere, Bakanlık merkez teşkilatındaki hizmet birimleri ile taşra teşkilatını temsilen İstanbul Bölge Müdürlüğü ile İstanbul Liman Başkanlığı temsilcilerinden oluşan "Stratejik Planlama Ekibi (SPE),
- Stratejik planlama çalışmalarında toplantıların organizasyonu, kurum içi ve dışı iletişimin sağlanması ve belge yönetimi gibi destek hizmetlerini sağlamak üzere, Strateji Geliştirme Başkanlığı bünyesinde "Stratejik Plan Koordinasyon Ekibi" oluşturulmuştur.

Stratejik Planlama Ekibi tarafından, stratejik plan çalışmalarına yönelik ihtiyaçların tespit edildiği ve yürütülecek faaliyetlerin aşamalarına ilişkin takvimin yer aldığı hazırlık programı oluşturulmuş ve Bakanlığımız intranet sayfasında yayınlanmıştır.

Hazırlık Programı çerçevesinde çalışmalar yürütülürken, Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı (SBB) tarafından; kamu idarelerinin 2024-2028 dönemi stratejik planlarının, On İkinci Kalkınma Planında (2024-2028) yer alacak amaç, politika ve tedbirlerle uyumunun sağlanabilmesini için taslak stratejik planların değerlendirilmek üzere SBB'ye gönderileceği tarihin Kasım 2023 sonuna kadar uzatıldığı bildirilmiştir. Bu nedenle hazırlık programı yeni takvime göre güncellenmiştir.

Bakanlığımız 2024-2028 Stratejik Planına temel teşkil etmek üzere; kurumsal tarihçe bilgileri güncellenmiş, uygulanmakta olan Stratejik Planın değerlendirmesi yapılmış, mevzuat analizi, program alt program analizi, üst politika analizi gerçekleştirilmiştir. Kuruluş içi analiz ile beşeri, fiziki, teknolojik ve mali kaynaklarımız belirlenmiştir.

Kurum kültürü analizi kapsamında; 1-16 Aralık 2022 tarihleri arasında Bakanlığın merkez ve taşra teşkilatında görev yapan personele Bakanlık bağlılık, kurum kültürü ve çalışan memnuniyet anketi uygulanmıştır.

Katılımcılığın sağlanması amacıyla Bakanlığın sunduğu ürün ve hizmetler ile yararlanıcıları dikkate alınmak suretiyle paydaşlar belirlenerek önceliklendirilmiştir. Kamu kurum/kuruluşları, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bağlı, ilgili ve ilişkili kurum/kuruluşları, yerel yönetimler, sivil toplum kuruluşları, üniversiteler ve özel sektör kuruluşlarından oluşan paydaşlarımıza 25 Ocak- 20 Şubat 2023 tarihleri arasında elektronik ortamda dış paydaş anketi uygulanarak görüşleri alınmıştır.

Stratejik Plan çalışmaları çerçevesinde, faaliyet alanlarımızı oluşturan; karayolu, demiryolu, denizcilik ve haberleşme sektörlerinde paydaşların görüş ve önerileri alınmıştır. Bu kapsamda karayolu, demiryolu ve kombine taşımacılık alanlarında paydaşlardan yazılı olarak görüşleri alınmış, denizcilik sektöründe 7 Eylül 2023 tarihinde, haberleşme sektöründe ise 19 Eylül 2023 tarihinde paydaş toplantıları gerçekleştirilmiştir. Toplantı sonuçları değerlendirilerek GZFT ve PESTLE analizleri yapılmıştır.

Tüm bu analizlerin sonucunda hedeflerimize temel teşkil edecek ihtiyaçlar ortaya konulmuştur.

2024-2028 Stratejik Planı misyon, vizyon ve temel değerleri Strateji Geliştirme Kurulu Kararı ile belirlenmiştir.

2019-2023 Stratejik Planında yer alan altı amaçtan üçü 2024-2028 Stratejik Planında da aynı şekilde korunmuştur. Hedeflerin nihai halinin verilmesi için On İkinci Kalkınma Planının yayımlanması beklenmiştir.

Stratejik planlamaya yönelik olarak yürütülen ve yukarıda özetlenen tüm bu çalışmalar; 5018 sayılı Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanunu, Kamu İdarelerince Hazırlanacak Stratejik Planlar ve Performans Programları ile Faaliyet Raporlarına İlişkin Usul Ve Esaslar Hakkında Yönetmelik ve Kamu İdareleri İçin Stratejik Planlama Kılavuzuna (Sürüm 3.1, 2021) uygun olarak gerçekleştirilmiş ve Bakanlığımız 2024-2028 Stratejik Planı hazırlanmıştır.

II. DURUM ANALİZİ

2.1. KURUMSAL TARİHÇE

Cumhuriyetin ilk yıllarında bir bölümü Nafia Vekaleti, bir bölümü de İktisat Vekaletine bağlı olarak yürütülen "Ulaştırma" ve "Haberleşme" hizmetleri, 27.05.1939 tarihli ve 3613 sayılı Kanunla kurulan Münakalat Vekaletine verilmiştir.

İkinci Dünya Savaşından sonra büyük bir gelişme gösteren ulaştırma sistem ve faaliyetlerinin mevcut hükümlerle yürütülmesinde yaşanan zorluklar nedeniyle 27.06.1945 tarihli ve 4770 sayılı Kanun ile Ulaştırma Bakanlığının teşkilat ve hizmet alanı genişletilmiştir.

Ulaştırma ve haberleşme hizmetlerindeki hızlı gelişmeler, yeni birimlerin kurulmasını gerektirmiş ve buna paralel olarak 13.12.1983 tarihli ve 182 sayılı KHK ile Bakanlık teşkilatı ve görevleri yeniden düzenlenmiştir. 08.06.1984 tarihli ve 211 sayılı KHK ile de bazı hükümlerde değişiklik yapılmıştır.

Bayındırlık ve İskan Bakanlığı bünyesinde bulunan yatırımcı kuruluş Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLH) ile Bakanlığımız işletmecisi kuruluşlarının tek bir çatı altında yer almasının, yatırımların tespiti ve gerçekleştirilmesinde daha olumlu sonuçlar vereceği düşünülerek 19.11.1986 tarihli ve 3322 sayılı Kanunla DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü, Ulaştırma Bakanlığı bünyesine katılmıştır.

Bakanlığımız merkez birimlerinin günün gelişen şartlarına uygun olarak çalışabilmesi amacıyla 09.04.1987 tarihli ve 3348 sayılı Kanunla yeniden düzenlemeye gidilmiş ve merkez birimlerinin faaliyet alanlarının genişlemesi sağlanmıştır.

10.08.1993 tarihli ve 491 sayılı KHK ile Başbakanlığa bağlı olarak Denizcilik Müsteşarlığı kurulmuş, bu kapsamda Bakanlık merkez birimleri arasında yer alan Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğünün yanı sıra Bölge Müdürlükleri bünyesindeki denizcilikle ilgili birimler ile Liman Başkanlıkları Denizcilik Müsteşarlığı bünyesine aktarılmıştır.

27.01.2000 tarihli ve 4502 sayılı Kanunla, kamu tüzel kişiliğini ve idari, mali özerkliği haiz özel bütçeli Telekomünikasyon Kurumu (Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu) kurulmuş ve Ulaştırma Bakanlığının ilişkili kurumu olarak faaliyetlerine başlamıştır.

27.11.2002 tarihli ve 24949 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan "Kuruluşların Bağlı ve İlgili Oldukları Bakanlıkların Değiştirilmesi İle İlgili İşlem" uyarınca Denizcilik Müsteşarlığı Ulaştırma Bakanlığının bağlı kuruluşları arasına alınmış, aynı tarih itibariyle KİT statüsündeki Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü (Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü) de Ulaştırma Bakanlığının ilgili kuruluşları arasına dahil edilmiştir.

Uydu ve kablo TV alanlarında hizmet vermek üzere 16.06.2004 tarihli ve 5189 sayılı Kanunla kurulan Türksat Uydu Haberleşme ve İşletme Anonim Şirketi (TÜRKSAT A.Ş.), Ulaştırma Bakanlığının ilişkili kuruluşu olarak faaliyetlerine başlamıştır.

10.11.2005 tarihli ve 5431 sayılı Kanun ile Ulaştırma Bakanlığının ana hizmet birimi olan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Bakanlığa bağlı, kamu tüzel kişiliğini haiz ve özel bütçeli bir kuruma dönüştürülmüştür.

31. 08.2007 tarihli ve 26629 Sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan "Kuruluşların Bağlı ve İlgili Olduğu Bakanlıkların Değiştirilmesi İle İlgili İşlem" uyarınca, Karayolları Genel Müdürlüğü Ulaştırma Bakanlığına bağlanmıştır.

01.11.2011 tarihli ve 28102 sayılı (Mükerrer) Resmi Gazete' de yayımlanan 655 sayılı "Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname" ile Denizcilik Müsteşarlığı bünyesindeki merkez ve taşra birimleri Bakanlık bünyesine dahil edilerek Bakanlığın adı, teşkilat yapısı ve görevleri değiştirilmiştir.

09.07.2018 tarihli ve 30473 sayılı sayılı (3.Mükerrer) Resmi Gazete' de yayımlanan 703 sayılı KHK ile 655 sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin adı, Ulaştırma ve Altyapı Alanına İlişkin Bazı Düzenlemeler Hakkında Kanun Hükmünde Kararname olarak değiştirilmiş, 10.07.2018 tarihli ve 30474 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 1 Nolu Cumhurbaşkanlığı Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinin 6 ncı kısmının 16 ncı bölümünde Bakanlığımızın adı "Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı" olarak yeniden düzenlenmiştir.

13.12.2018 tarihli ve 30624 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 23 Numaralı Türkiye Uzay Ajansı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi ile Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı ile ilgili Türkiye Uzay Ajansı kurulmuş ve Bakanlığımız bünyesinde yer alan Havacılık ve Uzay Teknolojileri Genel Müdürlüğü kapatılmıştır.

10.01.2019 tarihli ve 30651 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 27 Numaralı bazı Cumhurbaşkanlığı Kararnamelerinde Değişiklik Yapılması Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi ile Hukuk Müşavirliği, Hukuk Hizmetleri Genel Müdürlüğü'ne dönüştürülmüş ve Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi Başkanlığı kurulmuştur.

17.01.2020 tarihli ve 31011 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 56 Numaralı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi ile Bakanlığımız teşkilat yapısı tekrar düzenlenmiştir. Karayolu Düzenleme Genel Müdürlüğü, Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü ve Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Düzenleme Genel Müdürlüğünün yerini Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü, Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü ile Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü'nün yerini Denizcilik Genel Müdürlüğü, Personel ve Eğitim Dairesi Başkanlığı'nın yerini ise Personel Genel Müdürlüğü almıştır.

Diğer taraftan, 07.04.2022 tarihli ve 31802 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 98 Numaralı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi ile Denetim Hizmetleri Başkanlığı, Rehberlik ve Teftiş Başkanlığı'na dönüştürülmüş, Bölge Liman Başkanlıkları ile Ulusal Deniz Emniyeti Başkanlığı kurulmuştur.

2.2. UYGULANMAKTA OLAN STRATEJİK PLANIN DEĞERLENDİRİLMESİ

Kamu idareleri, 5 yıllık süre için amaç ve hedeflerini belirledikleri stratejik planlarını, devamında da bu hedefleri gerçekleştirmelerinde onlara yol gösterecek ve niteliği itibariyle stratejik planların yıllık dilimlerini oluşturan performans programlarını hazırlamaktadırlar. Bu itibarla Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı 2019-2023 Stratejik Planı hazırlanmış ve 31.10.2019 tarihi itibariyle uygulamaya konulmuştur.

Stratejik Planın uygulamaya konulmasında dış etkenlerden kaynaklanan gecikmeye bağlı olarak ilk yıl uygulamaları planlandığı şekilde gerçekleştirilememiş; 2020 yılı başında dünyayı ve ülkemizi etkisi altına alan Covid-19 salgını nedeniyle de hedef ve amaçlara ulaşmak için yapılması gereken faaliyet ve projelerde aksamalar olduğundan 2020 yılsonu gerçekleşme düzeylerinde de sapsular meydana gelmiştir.

2021 yılında bir taraftan var olan plan uygulamaya devam ederken diğer taraftan da önceki yıllardaki uygulamaların planlandığı şekilde sürdürülememesi nedeniyle 2019-2023 Stratejik Planının 2022-2023 yılları için güncellenmesi çalışmaları yürütülmüştür.

Önceki yıllarda stratejik planların uygulanması, izleme ve değerlendirme raporları ile takip edilmekteyken 22.04.2021 tarih ve 31462 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanan “Kamu İdarelerince Hazırlanacak Stratejik Planlar ve Performans Programları ile Faaliyet Raporlarına İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik” gereği stratejik plandaki hedefler ile performans göstergelerinin yılsonu gerçekleşme sonuçlarının idare faaliyet raporlarının ilgili bölümünde paylaşılması zorunluluğu getirilmiştir. Bakanlığımız 2021 ve 2022 İdare Faaliyet Raporlarında stratejik plan değerlendirme tablolarına yer verilmiştir.

2019-2023 Stratejik Planının 2023 yılı değerlendirmesi ise ilk altı aylık gerçekleşme sonuçları üzerinden yapılmıştır.

2019-2023 Stratejik Planında 6 amaç altında toplam 29 hedef yer almaktadır. Güncelleme sonucunda amaç ve hedef sayılarında bir değişiklik olmamıştır.

Tablo 1: Hedef Gerçekleşme Oranları

| Hedef | Gerçekleşme oranı % | Hedef | Gerçekleşme oranı % |
|-------|---------------------|-------|---------------------|
| H1.1 | 49 | H4.1 | 69 |
| H1.2 | 87 | H4.2 | 84 |
| H1.3 | 59 | H4.3 | 100 |
| H1.4 | 92 | H4.4 | 60 |
| H1.5 | 68 | H4.5 | 52 |
| H1.6 | 67 | H4.6 | 67 |
| H2.1 | 81 | H5.1 | 2 |
| H2.2 | 88 | H5.2 | 64 |
| H2.3 | 99 | H5.3 | 100 |
| H3.1 | 70 | H6.1 | 100 |
| H3.2 | 90 | H6.2 | 100 |
| H3.3 | 82 | H6.3 | 29 |
| H3.4 | 76 | H6.4 | 100 |
| H3.5 | 100 | H6.5 | 60 |
| H3.6 | 73 | | |

Stratejik Planda öngöröldüğü yıllar itibariyle uygulamaya alınan hedefler; performans göstergelerinin hedeflere olan etkileri ve gerçekleşme sonuçlarına göre değerlendirildiğinde 2019-2023 yılı gerçekleştirmelerinin;

- 10 hedef için % 85-100
- 6 hedef için % 70-84
- 9 hedef için % 55-69
- 2 hedef için % 40-54
- 1 hedef için % 25-39
- 1 hedef için % 0-24 aralığında olduğu anlaşılmıştır.

UAB 2019-2023 Stratejik Planı öngörölen takvime uygun olarak hazırlanmış, ancak Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı'nın talepleri doğrultusunda On Birinci Kalkınma Planının yayımlanma tarihi olan 23.07.2019 tarihi beklenerek 31.10.2019 tarihinde uygulamaya konulabilmiştir.

Plan dönemi; 2020 yılının Mart ayında başlayan ve uzun süre ölkemizi etkisi altına alan COVID- 19 pandemisi ile 2023 yılı Şubat ayında meydana gelen ve on bir ilimizi doğrudan etkileyen depremlerin olduğu olağanüstü bir döneme denk gelmiş ve buna bağılı olarak Bakanlığımız stratejik planında yer alan bazı hedeflerin gerçekleşme seviyeleri istenilen düzeyin altında kalmıştır.

2019-2023 Stratejik Planında yer alan 29 hedeften 21'ine 2024-2028 Stratejik Planında da yer verilmiştir.

2.3. MEVZUAT ANALİZİ

2.3.1. Yasal Yükümlülükler

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı görevlerini, 1 sayılı Cumhurbaşkanlığı Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi ve 655 sayılı Ulaştırma ve Altyapı Alanına İlişkin Bazı Düzenlemeler Hakkında Kanun Hükmünde Kararname hükümlerine göre yerine getirmektedir. 1 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinde bu görev ve yükümlülükler;

- a) Ulaştırma, denizcilik, haberleşme ve posta iş ve hizmetleri ile Karadeniz ile Marmara denizini birleştiren ve gemilerin seyrüseferine imkan veren Kanal İstanbul ve benzeri su yolu projelerinin geliştirilmesi, kurulması, kurdurulması, işletilmesi ve işlettilmesi hususlarında, ilgili kurum ve kuruluşlarla koordinasyon içerisinde, milli politika, strateji ve hedeflerin belirlenmesi amacıyla çalışmalar yapmak ve belirlenen hedefleri uygulamak,
- b) Ulaştırma ve denizcilik iş ve hizmetleriyle ilgili altyapı, şebeke, sistem ve hizmetleri; ticari, ekonomik ve sosyal ihtiyaçlara, teknik gelişmelere uygun olarak planlamak, kurmak, kurdurmak, işletmek, işlettilmek ve geliştirmek
- c) Ulaştırma, denizcilik, haberleşme ve posta iş ve hizmetlerinin ekonomik, seri, elverişli, güvenli, kaliteli, çevreye kötü etkisi en az ve kamu yararını gözeterek tarzda serbest, adil ve sürdürülebilir bir rekabet ortamında sunulmasını sağlamak,
- d) Evrensel hizmet politikalarının, ilgili kanunların hükümleri dahilinde ülkenin sosyal, kültürel, ekonomik ve teknolojik şartlarına göre belirlenmesi için gerekli çalışmaları yapmak, evrensel hizmetin yürütülmesini sağlayacak esasları tespit etmek, uygulanmasını takip etmek,
- e) Ulaştırma, denizcilik, haberleşme, posta iş ve hizmetlerinin gerektirdiği uluslararası ilişkileri yürütmek, anlaşmalar yapmak ve bu alanlarda uluslararası mevzuatın gerektirmesi halinde mevzuat uyumunu sağlamak,
- f) Kanunlarla veya Cumhurbaşkanlığı kararnameleriyle verilen diğer görevleri yapmak,

655 sayılı Kanun Hükmünde Kararnamede ise;

- a) Altyapı yatırımları,
- b) İdari müeyyideler,
- c) Araştırma ve geliştirme faaliyetlerinin desteklenmesi,
- d) Deniz kazalarının yönetimi,
- e) Türk boğazlarında gemi trafik yönetimi tesisleri kurulması,
- f) Bağlama kütüğü,

konularına ilişkin Bakanlığımıza görev ve yetkiler verilmiştir.

2.3.2.Mevzuat Analizi Bulguları

Tablo 2: Mevzuat Analizi

| Yasal Yükümlülük | Dayanak | Tespitler | İhtiyaçlar |
|---|--|---|--|
| Sabit ve mobil haberleşme altyapısı veya şebekelerinde kullanılan her türlü kablo ve benzeri gerecin taşınmazlardan geçirilmesiyle ilgili geçiş hakkına ilişkin usul ve esaslar ile bunların taşınmazlardan geçirilmesi için uygulanacak ücret tarifelerini belirlemek ve denetlemek | 5809 sayılı Kanununun 22-30 maddeleri ile 1 Numaralı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi'nin 483' üncü maddesinin 1-h bendi ile Sabit ve Mobil Haberleşme Altyapısı Veya Şebekelerinde Kullanılan Her Türlü Kablo ve Benzeri Gerecin Taşınmazlardan Geçirilmesine İlişkin Yönetmelik | Yasal yükümlülük çerçevesinde geçiş hakkına ilişkin usul ve esaslar ile ücretler, Bakanlığımızca çıkarılan ikincil düzenlemelerle belirlenmiştir. Ancak, aynı konuda bazı kurumların kendi görev alanları ile ilgili Kanunlarında farklı hükümler bulunduğundan uygulamada farklılıklar ortaya çıkmaktadır. | Geçiş hakkına ilişkin olarak uygulamada yaşanan sorunların giderilmesi için, 5809 sayılı Elektronik Haberleşme Kanununda değişikliklere ihtiyaç bulunmaktadır. |
| Akıllı Ulaşım Sistemlerine (AUS) yönelik ulusal stratejileri, hedefleri, mimarileri, ulusal ölçekte uyulması gereken teknik kriterleri belirlemek, eylem planlarını hazırlamak ve izlemek, yenilikçi akıllı ulaşım sistemleri projeleri geliştirmek, kamu kurum ve kuruluşları, belediyeler, il özel idareleri, gerçek ve tüzel kişilerce akıllı ulaşım sistemleri kapsamında üretilen verilerin kullanılmasını ve değerlendirilmesini sağlamak | 1 Numaralı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi 483'üncü madde 1'inci fıkrada (k) bendi | AUS kapsamında 1 No'lu Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi ile verilen görevlere ilişkin detayları içeren ikincil mevzuat (yönetmelik, direktif, usul esas) eksikliği. | AUS'a ilişkin ikincil mevzuat eksiklerinin belirlenmesi ve bu doğrultuda gerekli çalışmaların yapılması. (AUS'a ilişkin Bakanlık görev ve sorumluluklarının ayrıntılarını içeren ve AUS verileri ve paylaşımına ilişkin ikincil mevzuat eksikliği gibi.) |

| Yasal Yükümlülük | Dayanak | Tespitler | İhtiyaçlar |
|--|--|--|---|
| amacıyla veri yönetim merkezi kurmak, kurdurmak, işletmek, işlettirmek, bu görevlerle ilgili uygulama usul ve esaslarını belirlemek | | | |
| 1- Bakanlığın ilgili hizmet birimleri ve kuruluşları ile işbirliği içerisinde araştırma geliştirme faaliyeti yapmak ve yaptırmak 2- Ar-Ge faaliyetlerine ilişkin teknik ve bilimsel işbirlikleri yapmak ve eğitim faaliyetlerini yürütmek 3- Komşu ve gelişmekte olan ülkelere yönelik tecrübe aktarımı ve Ar-Ge faaliyetlerine destek olmak amacıyla işbirlikleri geliştirmek 4- Politika ve Strateji belirlenmesi ile Bakanlıkça yapılan düzenlemelerin genel ekonomiye etkilerini araştırmak ve bunlara ilişkin kamuoyu araştırması yapmak | 1 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi Madde 489, 655 Sayılı KHK, Araştırma ve Geliştirme Projelerinin Desteklenmesine İlişkin Yönetmelik | TÜBİTAK vb. Ar-Ge proje desteği sağlayan kuruluşlar ile UDHAM Başkanlığının benzer nitelikte görev ve yetkileri bulunmaktadır. Araştırma ve Geliştirme Projelerinin Desteklenmesine İlişkin Yönetmelik kapsamında sadece elektronik haberleşme ile havacılık ve uzay alanlarındaki projeler desteklenebilmektedir. Bakanlığın çalışma alanına giren diğer ulaşım modlarındaki projeler desteklenememektedir. | Araştırma ve Geliştirme Projelerinin Desteklenmesine İlişkin Yönetmeliğin ve diğer ilgili mevzuatın Bakanlığın çalışma alanına giren tüm ulaşım modlarında destek verebilecek şekilde güncellenmesi ihtiyacı bulunmaktadır. |
| Lojistik köy, merkez veya üslerin yer, kapasite ve benzeri niteliklerini belirleyerek planlamak, kurulmalarına ilişkin usul ve esasları belirlemek ve izin vermek, gerekli arazi tahsisi ile altyapıların kurulması hususunda ilgili | 1 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinin 477 nci maddesinin birinci fıkrasının (p) bendi 22/04/2021 tarihli ve 17114 sayılı Bakan Oluru ile yürürlüğe giren | 1 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinin 441, 477 ve 485 inci maddeleri ile Ticaret Bakanlığı ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı UHDGM ve AYGGM'ye lojistik merkezlere ilişkin görev ve yetki verilmiştir. | Lojistik merkezlere ilişkin görev ve yetkilerin tek kurumda toplanmasına yönelik çalışma yapılmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir. |

| Yasal Yükümlülük | Dayanak | Tespitler | İhtiyaçlar |
|--|--|--|---|
| kuruluşları koordine etmek, uygulamasını takip etmek ve denetlemek | Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü Teşkilat, Görev, Yetki ve Sorumluluk Yönergesi | | |
| <ul style="list-style-type: none"> - Ülkemizin bütüncül hedefleri ve planları doğrultusunda, lojistik strateji belgesi ve/veya lojistik master planların uygulanabilirliğini ilgili kurum ve kuruluşlarla koordineli olarak sağlamak - Türkiye Lojistik Master Planı/Ulaşım Ana Planı ile ilgili tüm çalışmaları yürütmek, güncellenmesi için gerekli çalışmaları yapmak - Lojistik Merkezlerin etkinliğini değerlendirmek ve geliştirilmesine yönelik analizleri yapmak ve yaptırmak - Ülkemizin bölgesinde lojistik merkez konumuna yükselmesini sağlayacak politika, program ve master planları geliştirmek - Kentsel lojistik planların hazırlanması çalışmalarına katkı sunmak | 22/04/2021 tarihli ve 17114 sayılı Bakan Oluru ile yürürlüğe giren Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü Teşkilat, Görev, Yetki ve Sorumluluk Yönergesi | <p>22/04/2021 tarihli ve 17114 sayılı Bakan Oluru ile yürürlüğe giren Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü Teşkilat, Görev, Yetki ve Sorumluluk Yönergesi ile UHDGM Lojistik ve Kombine Taşımacılık Dairesine verilen bu görevlerin, Bakanlığımız SGB Planlama Dairesi Başkanlığı'nın https://sgb.uab.gov.tr/planlama-daire-baskanligi bağlantısında yer alan görevleri ile çakıştığı görülmüştür. SGB'nin söz konusu Daire Başkanlığına verilen görevler aşağıda sıralanmıştır:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ulusal Ulaştırma, Lojistik ve Haberleşme Ana Planlarını iç ve dış paydaşları ile koordine içinde hazırlamak, - Ulusal Ulaştırma, Lojistik ve Haberleşme Ana Planları için gerekli olan verileri Bakanlık ile kuruluşlarından ve dış paydaşlardan toplamak, - Ulusal Ulaştırma, Lojistik ve | Bakanlığımızca yapılacak söz konusu master/ana plan çalışmaları için tek Bakanlık biriminin görevlendirilmesinin uygun olacağı değerlendirilmektedir. |

| Yasal Yükümlülük | Dayanak | Tespitler | İhtiyaçlar |
|---|--|---|--|
| | | <p>Haberleşme Ana Planları ile ilgili hazırlanacak olan zaman ve eylem planlarının uygulamaya geçirilmesi, izleme ve değerlendirme süreçlerini etkin olarak çalıştırılmasını sağlamak,</p> <p>- Ulusal Ulaştırma, Lojistik ve Haberleşme Ana Planları ile Kent içi Ulaşım ve Lojistik Ana Planlarının uyumlu bir şekilde hazırlanmasını sağlamak ve bu planların hazırlanması sürecinde kullanılan talep tahmin modellerinin kontrolünü yapmak</p> | |
| <p>Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Araçlarda Kullanılan Takograf Cihazları Hakkında Yönetmelikte, Ulusal Otorite: Ulaştırma Bakanlığını, ifade eder denilmektedir. Buna istinaden Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda Çalışan Personelin Çalışmalarına İlişkin Avrupa Anlaşmasının da gereği olarak, takograf çalışmalarının koordinasyonunun yapılması, takograf kart basımına ilişkin düzenlemelerin ve yerli takograf ve hareket sensörü üreticilerinin</p> | <p>20/7/1999 tarihli ve 4411 sayılı Kanunla katılmamız uygun bulunan Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda Çalışan Personelin Çalışmalarına İlişkin Avrupa Anlaşması (AETR)</p> <p>Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Araçlarda Kullanılan Takograf Cihazları Hakkında Yönetmelik 22/04/2021 tarihli ve 17114 sayılı Bakan Oluru ile yürürlüğe giren Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü Teşkilat, Görev, Yetki ve Sorumluluk</p> | <p>Takograf çalışmalarının koordinasyonunun yapılması, Takograf kart basımına ilişkin düzenlemelerin ve yerli takograf ve hareket sensörü üreticilerinin yetkilendirmelerin yapılması, Takograf kartlarını veren otorite ile yerli sayısal takograf üreticileri ve hareket sensörü üreticilerinin denetlenmesi, hususlarına ilişkin 1 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinde Bakanlığımıza/ UHDGM'ye herhangi bir görev ve yetki verilmemiştir.</p> | <p>Takograf ile ilgili olarak UHDGM'nce fiili olarak yürütülen işlere ilişkin yasal dayanağın yetersiz olduğu değerlendirilmekte olup, başka kurumların da bu konuda görev alma konusunda isteği bulunmamaktadır. Bu sebeple, 1 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinde konuya ilişkin ilgili Kurumun netleştirilerek, görev ve yetki verilmesinin uygun olacağı değerlendirilmektedir.</p> |

| Yasal Yükümlülük | Dayanak | Tespitler | İhtiyaçlar |
|--|---|---|---|
| <p>yetkilendirmelerin yapılması, Sayısal takograf kartlarını veren otorite ile yerli sayısal takograf üreticileri ve hareket sensörü üreticisinin denetlenmesi, çalışmalarını UHDGM tarafından yürütülmektedir.</p> | <p>Yönergesi 08.01.2018 tarihli ve 30295 sayılı Resmî Gazetede yayımlanan Karayolu Taşıma Yönetmeliği</p> | | |
| <p>MADDE 490 - (1) Döner Sermaye İşletme Dairesi Başkanlığının görev ve yetkileri şunlardır: a) Döner Sermaye İşletmesini idari ve mali yönden yönetmek, b) Gerçek ve kamu kurum ve kuruluşları dahil tüzel kişilere; Bakanlıkça verilecek her türlü yetki belgesi, işletme ruhsatı, çalışma ruhsatı, lisans, imtiyaz hakkı belgesi, tahsis belgesi, tescil belgesi, izin belgesi, emniyet belgesi, taşıt belge ve kartları, geçiş belgeleri, yola elverişlilik sertifikası, denize elverişlilik sertifikası, gürültü sertifikası, her türlü mesleki yeterlik belgesi ve benzeri belgelerin basım işlerini yapmak veya yaptırmak, bunları ilgililere vermek üzere hizmet birimlerine dağıtmak ve ücretlerini tahsil etmek, ...</p> | <p>26/09/2011 tarihli ve 655 sayılı Ulaştırma ve Altyapı Alanına İlişkin Bazı Düzenlemeler Hakkında Kanun Hükmünde Kararname'nin 28'nci maddesi 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nun 27 nci maddesi</p> | <p>655 sayılı KHK ve 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu çerçevesinde uygulanan "uyarma" türü idari yaptırımların tahsil edilmesine yönelik mevzuat eksikliği.</p> | <p>Bakanlığımız tarafından yetki belgesi düzenlenen kişilere; 655 sayılı KHK ve 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu çerçevesinde uygulanan "uyarma" türü idari yaptırımların kaldırılabilmesi için Bakanlığımız Döner Sermaye İşletme Dairesi Başkanlığı'na ödenen ücretlerin 1 sayılı Cumhurbaşkanlığı Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi'nin 490 ıncı maddesine işlenmesinin uygun olacağı değerlendirilmektedir.</p> <p>Bu düzenleme ile 26/09/2011 tarihli ve 655 sayılı Ulaştırma ve Altyapı Alanına İlişkin Bazı Düzenlemeler Hakkında Kanun Hükmünde Kararname'nin 28 nci maddesi ile 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nun 27 nci maddesi çerçevesinde uygulanan "uyarma" ve</p> |

| Yasal Yükümlülük | Dayanak | Tespitler | İhtiyaçlar |
|---|----------------|------------------|---|
| (2) Döner sermaye işletmesinin gelirleri; a) Birinci fıkrada sayılan faaliyetlerden elde edilen gelirlerden, b) Kılavuzluk ve römorkörcülük hizmeti vermekte olan kamu kurumu ve özel kuruluşlarca elde edilen aylık gayrisafi hasılatın alınacak %10 oranında payın %50'sinden, c) Bağış, yardım ve diğer gelirlerden, oluşur. | | | “ihtar” türü idari yaptırımların kaldırılabilmesi amacıyla Bakanlıkça tahsil edilen ücretlere yönelik mevzuat eksikliğinin giderilmesi amaçlanmaktadır. |

2.4. ÜST POLİTİKA BELGELERİ ANALİZİ

Bakanlığımız Stratejik Planı hazırlanırken; On İkinci Kalkınma Planı (2024-2028), Orta Vadeli Program (2024-2026), On İkinci Ulaştırma ve Haberleşme Şurası Sonuç Raporları, Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planı (2021-2030), Erişilebilir Ulaşım Stratejisi ve Eylem Planı (2021-2025), Yeşil Mutabakat Eylem Planı ayrıntılı olarak taranmış, bu belgelerde yer alan politika ve eylemler incelenerek, Bakanlığımıza verilen sorumluluk ve görevler tespit edilmiştir.

Tablo 3: Üst Politika Belgeleri Bulguları

| Üst Politika Belgesi | İlgili Bölüm/Referans | Verilen Görev/İhtiyaçlar |
|--------------------------|--|--|
| On İkinci Kalkınma Planı | 450.1, 450.2,450.3 | Yerli elektronik haberleşme bileşenlerinin Ar-Ge ve üretim faaliyetlerinin desteklenmesi |
| On İkinci Kalkınma Planı | 452.3, 581.1, 581.3, 581.4, 581.5, | Siber güvenlik alanında uluslararası standartlara uyum sağlanması, ulusal siber güvenliğin sağlanmasına yönelik düzenleyici ve teknolojik çalışmaların gerçekleştirilmesi |
| OVP (2024-2026) | 9.Dijital Dönüşüm.20 | |
| On İkinci Kalkınma Planı | 469.1, 472.2 | Yeni nesil hareketlilik teknolojilerinin ulusal ölçekte gelişimine katkı sağlanması |
| On İkinci Kalkınma Planı | 476.1, 476.2, 476.5, 476.6, 477.1, 477.2, | Raylı sistem araçlarının yerli imkanlarla tasarımı, üretimi ve kullanımının etkinleştirilmesi, ihracat imkanlarının artırılması |
| On İkinci Kalkınma Planı | 576.1,577.1, 577.5, 578.1, 578.2, 579.1, 579.2 | Elektronik haberleşme altyapılarının yaygınlaştırılması |
| OVP (2024-2026) | 9.Dijital Dönüşüm 4,5,6 | |
| On İkinci Kalkınma Planı | 605.1 | Afete dirençli ulaşım altyapılarının tesis edilmesine yönelik hukuki ve teknik çalışmaların tamamlanması |
| On İkinci Kalkınma Planı | 363.1,363.2, 363.3,363.4, 606.1, 606.2, 606.3, 606.4, 606.5, 607.3 | Ulaştırma ve lojistik sektöründe çevresel etkilerin ve maliyetlerin en aza indirilmesi, lojistik altyapıların güçlendirilmesi; güvenli, kesintisiz, etkin, bütüncül ve sürdürülebilir ulaşım ağı ve lojistik merkezlerin tesis edilmesi, Yeşil Denizcilik ve |
| OVP (2024-2026) | 8.Yeşil Dönüşüm 15,16 1. Büyüme 3,4 | |

| | | |
|---|-----------------------------------|--|
| Yeşil Mutabakat Eylem Planı | 6.2.3 | Yeşil Liman uygulamalarının geliştirilmesi |
| On İkinci Kalkınma Planı | 608.1, 608.5, 608.6, 608.7 | Ulaştırma sektöründe devam eden yatırımların yapılabirlik, sürdürülebilirlik, etkinlik, erişilebilirlik, güvenlik ve verimlilik odağında gözden geçirilerek mevcut altyapının etkinliğinin artırılması |
| On İkinci Kalkınma Planı | 609.1, 609.2, 609.3, 609.4, 609.5 | Ulaştırma ve lojistik sektöründe dijital uygulama ve yeni teknolojilerin kullanımının yaygınlaştırılması, mevcut altyapının daha etkin ve verimli kullanımının sağlanması |
| On İkinci Kalkınma Planı | 610.1, 610.2, 610.3, 610.4, 610.5 | Devam eden demiryolu projelerinin tamamlanması; OSB'ler, limanlar ve maden ocakları gibi önemli yük merkezlerinin demiryolu bağlantılarının sağlanması |
| Yeşil Mutabakat Eylem Planı | 6.3.1 | |
| On İkinci Kalkınma Planı | 611.1, 611.2, 611.3, 611.4 | Kıyı tesislerinin geliştirilmesi, Türk deniz ticaret filosunun iyileştirilmesi |
| On İkinci Kalkınma Planı | 613.3, 885.4 | Akıllı Ulaşım Sistemleri uygulamalarının yaygınlaştırılması |
| On İkinci Kalkınma Planı | 621.3 | Piyasa gözetimi ve denetimi |
| On İkinci Kalkınma Planı | 763.2 | |
| Erişilebilir Ulaşım Stratejisi ve Eylem Planı (2021-2025) | 3.1.4, 3.1.5 | Ulaşım hizmetlerinin engellilerin erişilebilirliğine uygun hale getirilmesi |
| On İkinci Kalkınma Planı | 831.1, 831.3, 834.2, 834.5 | Afet ve acil durumlara müdahale kapasitesinin artırılması, afet yönetimi bilişim altyapısı ve karar destek sistemlerinin geliştirilmesine devam edilmesi |
| On İkinci Kalkınma Planı | 873.1 | Ulaştırma sektöründen kaynaklanan hava kirliliğinin önlenmesi, emisyonların kontrolünün sağlanması |
| On İkinci Kalkınma Planı | 884.3 | Kentiçi raylı sistem projelerine ilişkin mevzuat düzenlemesinin yapılması |

2.5. PROGRAM - ALT PROGRAM ANALİZİ

2003 yılında kabul edilen 5018 sayılı Kanun ile kamu mali yönetim sistemimizde başlatılan önemli reform alanlarından biri performans esaslı bütçeleme olmuştur.

Merkezi yönetim bütçesinde yer alan kamu idarelerinde 2021 yılında performans esaslı program bütçe sistemine geçilmiştir. Yeni sistemle plan-program-bütçeleme bağlantısı güçlendirilmiş; kamu kaynak tahsisi ile kamu hizmetleri arasındaki bağlantı güçlü bir şekilde kurulmuştur.

Performans esaslı program bütçeleme yaklaşımında kaynakların tahsisi ve harcama kararlarının odağını programlar oluşturmakta olup; programların amaçları ve alt program hedefleri aracılığıyla politika belgelerinde belirlenen hedeflerle ilişki kurulmaktadır. Yani üst politika belgeleri, stratejik plan ve performans programı ile kaynak tahsis kararları arasındaki bağ programlarla kurulmaktadır.

Bakanlığımız; 6 programda koordinasyondan sorumlu idare, 2 programda programı yürüten idare olarak yer almaktadır. Söz konusu programlar kapsamında 14 alt programın yürütülmesinde sorumlu kurumlar arasında yer almaktadır.

Bakanlığımızın birden çok sektöre yön veren geniş bir hizmet alanında yetkili ve sorumlu kurum olması ve Bakanlığımız Stratejik Planında belirlenen amaçların farklı hizmet alanlarını kapsayacak şekilde genel bir tanımlamayı ifade etmesi nedeniyle alt programlar, Stratejik Planın amaçlarıyla değil, daha spesifik ilişki kurulabilmesini teminen hedeflerle ilişkilendirilmektedir. Hedeflerin bazıları bir tek alt program ile ilişkilendirilmişken bazı hedefler için ise birden fazla alt program ile ilişki kurmak gerekmiştir.

Tablo 4: Program- Alt Program Analizi

| PROGRAM | ALT PROGRAM | TESPİTLER | İHTİYAÇLAR |
|--|---|---|---|
| <p>Programın Adı: Bilgi ve İletişim</p> <p>Programın Amacı: Bilgi ve iletişim alanında teknolojilerin geliştirilmesi ve hizmet kalitesinin artırılması</p> | <p>Alt Program Adı: Bilgi ve İletişim Alanında Araştırma Geliştirme</p> <p>Alt Program Hedefi: Ulaştırma, denizcilik ve elektronik haberleşme teknolojilerinin milli kaynaklarla üretiminin teşvik edilmesi ve yaygınlaştırılmasının sağlanması</p> | <p>Bakanlığın görev alanlarından elektronik haberleşme ile havacılık ve uzay teknolojileri konusunda verilen Ar-Ge projelerinin desteklenmesi ile ilgili görev ve sorumluluklar yerine getirilmektedir.</p> <p>Söz konusu alt program hedefi için hedeflenen değerlere, 2021 ve 2022 yıllarında kısmen ulaşılmıştır.</p> | <p>Alt program için değişiklik önerisi bulunmamakla birlikte performans göstergelerinde değişiklik yapılmasına ihtiyaç duyulmaktadır.</p> |
| | <p>Alt Program Adı: Elektronik Haberleşme, Bilgi Teknolojileri, e-dönüşüm ve Siber Güvenlik Hizmetleri</p> <p>Alt Program Hedefi: Bilgi teknolojileri üzerinden sağlanan her türlü hizmet, işlem ve veri ile bunların sunumunda yer alan sistemlerin güvenliğinin sağlanması ile mevcut ulaşım altyapısının daha verimli kullanılması, daha etkin bir planlama yapılması ve trafik güvenliğinin artırılması amacıyla akıllı ulaşım sistemlerinin kullanılmasının yaygınlaştırılması</p> | <p>Alt program hedefi kapsamında;</p> <ul style="list-style-type: none"> -Akıllı ulaşım sistemleri mimarisinin geliştirilmesine yönelik faaliyetler -Elektronik haberleşme ve genişbant hizmet ve altyapılarının yaygınlaştırılmasına yönelik faaliyetler -Ulusal siber güvenliğinin sağlanmasına yönelik faaliyetler -Ulusal Kamu Entegre Veri Merkezine yönelik faaliyetler yürütülmektedir. <p>Söz konusu alt program hedefi için hedeflenen değerlere ulaşılmıştır.</p> | |

| PROGRAM | ALT PROGRAM | TESPİTLER | İHTİYAÇLAR |
|--|--|---|------------|
| | <p>Alt Program Adı: Evrensel Hizmetler İle Evrensel Posta Hizmetleri</p> <p>Alt Program Hedefi: Evrensel hizmetler ile posta hizmetlerinin toplumun tüm kesimlerine ve ülkenin her yerine yaygınlaştırılmasının sağlanması</p> | <p>Evrensel hizmetler ile posta hizmetlerinin toplumun tüm kesimlerine yaygınlaştırılması amaçlanmış olup; evrensel hizmet kapsamında olan mobil ve sabit haberleşme altyapısı olmayan yerleşim yerlerine haberleşme altyapısı kurulması ve daha çok yerleşim yerine evrensel posta hizmetinin ulaştırılması hedeflenmiştir.</p> <p>Ayrıca sayısal yayıncılık faaliyetleri ile ulaşımı denizyoluyla sağlanabilen yerleşim alanlarına yolcu taşıma hizmetleri yürütülmektedir. Söz konusu alt program hedefi için hedeflenen değerlere ulaşılmıştır.</p> | |
| <p>Programın Adı: Demiryolu Ulaşımı</p> <p>Programın Amacı: Demiryollarında güvenli, konforlu ve çevreye duyarlı ulaşım hizmetlerinin sağlanması</p> | <p>Alt Program Adı: Demiryolu Taşımacılığı Düzenleme ve Denetim</p> <p>Alt Program Hedefi: Demiryolu taşımacılığında seyir, can ve mal emniyetinin artırılmasının sağlanması</p> | <p>Demiryolu taşımacılığı alanında kamu ve özel sektörün erişebilir ve sürdürülebilir rekabet ortamında taşıma faaliyetlerini yürütebilmesi amacıyla planlanan denetimler gerçekleştirilmektedir.</p> <p>Seyir, can ve mal emniyetinin artırılmasının sağlanmasına yönelik olarak hedeflenen değerlere ulaşılmıştır.</p> | |

| PROGRAM | ALT PROGRAM | TESPİTLER | İHTİYAÇLAR |
|---|---|--|--|
| | <p>Alt Program Adı: Demiryolu Ulaşım Altyapısının ve Taşımacılık Sektörünün Geliştirilmesi ile İşletilmesi</p> <p>Alt Program Hedefi: Demiryolu ulaşım altyapısının yaygınlaştırılması ve taşımacılık sektörünün geliştirilmesinin sağlanması</p> | <p>Demiryolu ulaşım altyapısının yaygınlaştırılması ve taşımacılık sektörünün geliştirilmesi kapsamında;</p> <p>-Demiryolu altyapı projeleri, -Kent içi metro ve hafif raylı sistemler ve tramvay hatları projeleri, -Kamu hizmet yükümlülüğü kapsamında yolcu tren işletmeciliğinin desteklenmesine yönelik yapılan iş ve işlemler yürütülmektedir.</p> <p>Demiryolu ulaşım altyapısının yaygınlaştırılması hedefi doğrultusunda Bakanlığımız sorumluluğunda bulunan demiryolu altyapı yatırımları için hedeflenen değerlere kısmen ulaşılmıştır.</p> | |
| <p>Programın Adı: Denizyolu Ulaşımı</p> <p>Programın Amacı: Denizyolu ulaşımında güvenli, konforlu ve çevreye duyarlı ulaşım hizmetlerinin sağlanması</p> | <p>Alt Program Adı: Denizyolu Taşımacılığı Düzenleme ve Denetim</p> <p>Alt Program Hedefi: Denizlerde seyir, can, mal ve çevre emniyetinin artırılmasının sağlanması</p> | <p>Denizlerde ve içsularda emniyet ile can, mal ve çevre güvenliğine ilişkin alınan tedbirlerin sürekliliğinin sağlanabilmesine yönelik daha etkin düzenleme, uygulama ve denetimlere ilişkin iş ve işlemler yürütülmektedir.</p> <p>Söz konusu alt program hedefi için hedeflenen değerlerin bazılarında kısmen ulaşılmış, bazıları ise aşılmıştır.</p> | Alt program için değişiklik önerisi bulunmamakla birlikte performans göstergelerinde değişiklik yapılmasına ihtiyaç duyulmaktadır. |
| | <p>Alt Program Adı: Denizyolu Ulaşım Altyapısı ve Taşımacılık Sektörünün Geliştirilmesi</p> | Denizyolu ulaşım altyapısının yaygınlaştırılması ve taşımacılık sektörünün geliştirilmesinin sağlanması hedefi kapsamında; | |

| PROGRAM | ALT PROGRAM | TESPİTLER | İHTİYAÇLAR |
|---------|--|---|------------|
| | Alt Program Hedefi: Denizyolu ulaşım altyapısının yaygınlaştırılması ve taşımacılık sektörünün geliştirilmesinin sağlanması | <p>-Liman, iskele ve sahil tahkimatı altyapı projeleri ile</p> <p>-Liman idari sınırları içerisinde her türlü belgelendirme denetim iş ve işlemleri yürütülmektedir.</p> <p>Sektörün endüstri, ticaret ve hizmet alanlarına yönelik olarak düzenleme ve denetimlerinin yapılması ile istatistiklerinin tutulması faaliyetleri yürütülmektedir.</p> <p>Kabotaj bölgesinde düzenli sefer izni verilen hatlarda faaliyet yürüten gemilerin denetimi ve özel tüketim vergisi indirilmiş yakıttan yararlanan gemilerin yerindelik denetimi yapılmaktadır.</p> <p>Söz konusu alt program hedefi için hedeflenen değerlere ulaşılmıştır.</p> | |

| PROGRAM | ALT PROGRAM | TESPİTLER | İHTİYAÇLAR |
|--|---|---|------------|
| <p>Programın Adı: Karayolu Ulaşımı</p> <p>Programın Amacı: Karayollarında güvenli, konforlu, kesintisiz ve çevreye duyarlı ulaşım hizmetlerinin sağlanması</p> | <p>Alt Program Adı: Karayolu Taşımacılığının Geliştirilmesi</p> <p>Alt Program Hedefi: Karayolu taşımacılığında etkinliğin ve güvenli ulaşımın sağlanması</p> | <p>Karayolu ulaştırma hizmetlerinin gerektirdiği uluslararası ilişkiler yürütülmekte, anlaşmalar ve karma komisyon çalışmaları yapılmakta; karayolu ulaştırmasında uluslararası mevzuat ile teknolojik ve ekonomik gelişmeler takip edilmekte ve kurallara uygun yeni çözümler geliştirilmekte; karayolu taşıma faaliyetlerinde bulunacak taşımacı, acente komisyoncu ve terminalerin yeterlilik şartlarını düzenleyerek, yetki belgesi verilmekte ve denetimleri yapılmaktadır.</p> <p>Söz konusu alt program hedefi için hedeflenen değerlere ulaşılmıştır.</p> | |
| <p>Programın Adı: Kombine Taşımacılık, Lojistik ve Tehlikeli Mal Taşımacılığı</p> <p>Programın Amacı: Kombine taşımacılık – lojistik hizmetlerinin geliştirilmesini ve serbest, adil ve sürdürülebilir bir rekabet ortamında yapılmasının; tehlikeli madde taşımacılığının</p> | <p>Alt Program Adı: Kombine taşımacılık</p> <p>Alt Program Hedefi: Kombine Taşımacılık hizmetlerinin geliştirilmesi ve serbest, adil ve sürdürülebilir bir rekabet ortamında gerçekleştirilmesinin sağlanması</p> | <p>Kombine Taşımacılık hizmetlerinin geliştirilmesi ve serbest, adil ve sürdürülebilir bir rekabet ortamında gerçekleştirilmesi hedefi doğrultusunda, Ulusal ve uluslararası kombine taşımacılık faaliyetleri yürütülmüştür.</p> <p>Söz konusu alt program hedefi için, hedeflenen değerlere 2021 yılında kısmen ulaşılmış, 2022 yılında ise hedeflenen değerler aşılmıştır.</p> | |
| | <p>Alt Program Adı: Lojistik hizmetlerin geliştirilmesi</p> <p>Alt Program Hedefi: Lojistik hizmetlerinin geliştirilmesi ve</p> | <p>Lojistik hizmetlerinin geliştirilmesi ve serbest, adil ve sürdürülebilir bir rekabet ortamında gerçekleştirilmesi taşınması hedefi doğrultusunda, iltisak hattı, lojistik liman, lojistik</p> | |

| PROGRAM | ALT PROGRAM | TESPİTLER | İHTİYAÇLAR |
|---|---|---|------------|
| karayolu, denizyolu, demiryolu ve havayolu ile emniyetli bir şekilde gerçekleştirilmesinin sağlanması | serbest, adil ve sürdürülebilir bir rekabet ortamında gerçekleştirilmesinin sağlanması | merkezi projelerinin inşaat projeleri yürütülmüştür. Söz konusu alt program hedefi için hedeflenen değerlere kısmen ulaşılmıştır. | |
| | Alt Program Adı: Tehlikeli Mal Taşımacılığının Geliştirilmesi Alt Program Hedefi: Tehlikeli maddelerin karayolu, denizyolu, demiryolu ve havayolu ile emniyetli bir şekilde taşınmasının sağlanması | Tehlikeli maddelerin karayolu, denizyolu, demiryolu ve havayolu ile emniyetli bir şekilde taşınması hedefi doğrultusunda, denetim ve belgelendirme faaliyetleri yürütülmüştür. Söz konusu alt program hedefi için hedeflenen değerlere ulaşılmıştır. | |
| Programın Adı: Tarım Programın Amacı: Çevresel, sosyal ve ekonomik olarak sürdürülebilir, ülke insanının yeterli ve dengeli beslenmesinin yanı sıra arz talep dengesini gözetken, verimliliği yüksek, sosyo-ekonomik olarak gelişen etkin bir tarım sektörünün oluşturulması ile çiftçilerimizin yaşam standartlarının yükseltilmesi | Alt Program Adı: Balıkçılık ve Su Ürünleri Kaynaklarının Korunması ve Sürdürülebilirliği Alt Program Hedefi: Balıkçı barınaklarının etkin, etkili ve verimli kullanılmasının sağlanması | Balıkçı barınaklarının etkin, etkili ve verimli kullanılması hedefi, doğrultusunda, mevcut balıkçı barınaklarında bakım onarım projeleri yürütülmüştür. Söz konusu alt program hedefi için hedeflenen değerlere ulaşılmıştır. | |

| PROGRAM | ALT PROGRAM | TESPİTLER | İHTİYAÇLAR |
|--|--|---|------------|
| <p>Programın Adı: Turizmin Geliştirilmesi</p> <p>Programın Amacı: Turizm potansiyelinin çeşitlendirilmesi ve geliştirilmesi ile katma değerinin artırılması</p> | <p>Alt Program Adı: Deniz turizmi altyapısının geliştirilmesi</p> <p>Alt Program Hedefi: Deniz turizmi altyapısının güçlendirilmesinin sağlanması</p> | <p>Deniz turizmi altyapısının güçlendirilmesi hedefi doğrultusunda, yat limanı, rıhtım inşaatı projeleri yürütülmüştür.</p> | |
| <p>Programın Adı: Havacılık ve Uzay</p> <p>Programın Amacı: Ülkemizin uzay ve havacılık alanında küresel rekabette konumunun güçlendirilmesi ve havayolu ulaşımında güvenli, konforlu, çevreye duyarlı ulaşım hizmetlerinin sağlanması</p> | <p>Alt Program Adı: Havayolu Ulaşım Altyapısının Geliştirilmesi</p> <p>Alt Program Hedefi: Havayolu ulaşım altyapısının yaygınlaştırılmasının sağlanması</p> | <p>Havayolu ulaşım altyapısının yaygınlaştırılması hedefi doğrultusunda, havalimanı inşaatı projeleri yürütülmüştür. Rize Artvin Havalimanı açılmıştır.</p> <p>Söz konusu alt program hedefi için hedeflenen değerlere kısmen ulaşılmıştır.</p> | |

2.6. FAALİYET ALANLARI / ÜRÜN VE HİZMETLER

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı 1 Numaralı Cumhurbaşkanlığı Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinin 474 ila 502 inci maddeleri ile çerçevesi çizilen görev ve yükümlülüklerini tabloda verilen faaliyet alanlarında yerine getirmektedir.

Tablo 5: Faaliyet Alanı-Ürün/Hizmet Listesi

| Faaliyet Alanı | Ürün/Hizmetler |
|---|---|
| A-Projelendirme ve Altyapı Faaliyetleri | <ul style="list-style-type: none">• Ulaştırma altyapılarının proje ve şartname onayları• Demiryolları, lojistik köy, merkez veya üsler, demiryolu iltisak hatları, limanlar, barınaklar, kıyı yapıları, tersane ve hava meydanlarının plan, proje ve altyapı inşaatları• Cumhurbaşkanınca, yapımının üstlenilmesine karar verilen teleferik, finiküler, monoray, metro ve şehir içi raylı ulaşım sistemlerinin yapımı• Denizleri, gölleri, nehirleri birbirine bağlayarak su yolu işlevi görecektir kanal ve benzeri altyapı hizmetleri• Deniz altından ulaşımı ve haberleşmeyi sağlayıcı altyapı hizmetleri,• Sayısal yayıncılığın ülkemizdeki yerleşim alanlarında sunulmasına yönelik alt yapı hizmetleri• Afet ve acil durumlarda karasal haberleşme sistemlerinde haberleşmenin devamlılığının sağlanması• Ulusal Kamu Entegre Veri Merkezine yönelik çalışmalar• Kritik altyapıların siber tehditlere karşı korunması ve siber güvenlik alanında yerli ve millî çözümlerin geliştirilmesine yönelik çalışmalar yapılması• Akıllı Ulaşım Sistemleri (AUS) haberleşme altyapısının (ITS-G5, 5G gibi) geliştirilerek yaygınlaştırılması• Ulusal Akıllı Ulaşım Sistemleri Mimarisinin geliştirilerek yayınlanması• Yenilikçi Akıllı Ulaşım Sistemleri projeleri geliştirilmesi• Bağlantılı, otonom, elektrikli ve paylaşımlı hareketlilik projelerinin geliştirilmesi• AUS Veri Yönetim Merkezi (AUS VYM) kurulumuna yönelik gerekli çalışmaların yapılması ve AUS Açık Veri Portalının hazırlanması• Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Projeleri geliştirilmesi• Denizde can, mal, seyir ve çevre emniyetini sağlamaya yönelik sistemlerin kurulmasına yönelik faaliyetler• Bakanlığın sahip olduğu tarama filosu ile yapılan tarama faaliyetleri• Bakanlığımız U-Net Otomasyon Sistemi ile Ulaştırma Elektronik Takip ve Denetim Sisteminin (U-ETDS) geliştirilmesi ve devamlılığının sağlanması• Bilgi ve Ulaştırma Teknolojileri ile elektronik denetleme sistemleri konularında gelişmelerin takip edilmesi, hizmetlerin dijitalleştirilmesi ile ilgili çalışmaların yapılması |

| Faaliyet Alanı | Ürün/Hizmetler |
|------------------------------|---|
| B-Belgelendirme Faaliyetleri | <ul style="list-style-type: none"> • Haberleşme sektöründe; <ul style="list-style-type: none"> ○ İşletmecilere geçiş hakkı kullanım onayının verilmesi, • Karayolu sektöründe; <ul style="list-style-type: none"> ○ Karayolu taşımacılığı alanında; taşımacı, organizatör, acente, komisyoncu, lojistik işletmecisi, terminal işletmecisi ve benzeri faaliyette bulunan gerçek ve tüzel kişiler için yetki belgesi verilmesi ○ SRC Türü Mesleki Yeterlilik Belgesi (SRC1-SRC2-SRC3-SRC4), ○ ODY Türü Mesleki Yeterlilik Belgesi (ODY1-ODY2-ODY3-ODY4) ○ ÜDY Türü Mesleki Yeterlilik Belgesi (ÜDY1-ÜDY2-ÜDY3-ÜDY4) ○ Araç Muayene İşletme/ Geçici İşletme Yetki Belgesi ○ Yola Elverişlilik Muayene Yetki Belgesi ○ Paylaşımlı Elektrikli Skuter (e-skuter) İşletmeciliği Yetki Belgesi, ○ ATP Uygunluk Belgesi ○ Bozulabilir Gıda Taşıma Belgesi (BTB) ○ ATP Muayene/Tip Test Merkezi Yetki Belgesi • Tehlikeli yüklerin hava, deniz, kara ve demiryolunda taşınması alanında; <ul style="list-style-type: none"> ○ Tehlikeli Madde Taşımacılığı Eğitim Kuruluşu Yetki Belgeleri(SRC5-TMGD-RID) ○ Tehlikeli Madde Taşımacılığı Sürücü Eğitim (Src-5) Sertifikası, ○ Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanlığı TMGD Sertifikası, Tehlikeli Madde Faaliyet Belgesi, (TMFB), (TMFB-DMR) ○ Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanlığı Kuruluşu (TMGDK) Yetki Belgesi ○ Araç Muayene Merkezi İşletme Yetki Belgesi ○ ADR/Taşıt Uygunluk Belgesi ○ Tehlikeli Maddelerin Taşınmasında Tip Onay Sertifikası ○ Tehlikeli Madde Eğitici Belgeleri (SRC5-TMGD-RID) ○ Tehlikeli Madde Taşımacılığı Eğitim Kuruluşu Yetki Belgeleri(SRC5-TMGD-RID) ○ Demiryolu çalışanı tehlikeli madde eğitim sertifikası • Kombine taşımacılık alanında; <ul style="list-style-type: none"> ○ Taşıma İşleri Organizatörlüğü (TİO) Yetki Belgesi ○ Lojistik köy, merkez veya üslerin kurulmalarına ilişkin izin verilmesi ○ Yeşil Lojistik Belgesi • Demiryolu sektöründe; <ul style="list-style-type: none"> ○ Demiryolu Emniyet Sertifikası, ○ Demiryolu Altyapı İşleticisi Emniyet Yetkilendirme Belgesi, ○ Demiryolu Altyapı İşletmecisi Yetki Belgesi (DA), ○ Yolcu / Yük Tren İşletmecisi Yetki Belgesi (DB1-DB2), ○ Gar veya İstasyon İşletmecisi Yetki Belgesi (DC), ○ Yolcu /Yük Taşımacılığı Acente Yetki Belgesi (DE1-DE2), ○ Komisyoncu Yetki Belgesi (DF), ○ Demiryolu araçları tescil belgesi ve tip onay belgesi, |

| Faaliyet Alanı | Ürün/Hizmetler |
|----------------|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> ○ Tren Makinist Ehliyeti, ○ Demiryolu Eğitim ve/veya Sınav Merkezi Yetki Belgesi, ○ Makinist ve emniyet kritik personele eğitim verecek olan kuruluşlar için yetki belgesi. • Denizcilik sektöründe; <ul style="list-style-type: none"> ○ İzin Belgeleri; Tersane, tekne imal ve çekek yerlerine işletme izni Kıyı Tesisi İşletme İzin Belgesi Gemilere Hat İzni Türk Bayrağına Geçiş/Türk Bayrağından Geçici Olarak Çıkış İzni Kılavuzluk ve Römorkörcülük Faaliyet/Hizmet İzni Balık ve Diğer Su Ürünleri Yetiştiriciliği Faaliyet İzni Denizdibi Tarama İzin Belgesi Gemi İnşa İzin Belgesi Gemi ve Su Araçları Tadilat İzin Belgesi Yüzer Havuz İşletme İzin Belgesi ○ Yeterlik Belgeleri; Gemi Adamı Yeterlik Belgesi Profesyonel Sualtı Adamları Yeterlik Belgesi Telsiz Operatör Yeterlik Belgesi Denizci Eğitimci Belgesi Deniz trafik operatörü ve baş operatörlerinin sertifikalandırılması STCW Sertifikaları Kılavuz Kaptan Yeterlik Belgesi Gemi Acentesi Personeli Tanıtım Kartı Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerin Sebep Olduğu Deniz Kirliliğine Müdahale Seminer Eğitimci Belgesi-Seminer Eğitimci Belgesi-Eğitim Semineri Sertifikası ○ Yetki Belgeleri; Gemi Acenteliği Yetki Belgesi Kılavuzluk ve Römorkaj Teşkilatları Yetki Belgesi Gemi Söküm Yetki Belgesi Denizcilik sektöründe gözetim hizmeti veren şahıs ve firmaların yetkilendirilmesi CE Uygunluk Belgesi Veren Onaylanmış Kuruluşların yetkilendirmesi Denizdibi Tarama Yetki Belgesi Gemi Boya Denetmenliği Yetki Belgesi Gaz Ölçüm Uzmanı/Gaz Ölçüm Destek Personeli Yetki Belgesi Piyasa Gözetim ve Denetimi Uzmanının yetkilendirilmesi Yangın Test Laboratuvarının Yetkilendirilmesi Kıyı Tesislerine Yönelik Fizibilite ve Modelleme Raporu Hazırlayacak Kuruluşların yetkilendirilmesi Ulusal/Yabancı Klas Kuruluşlarının (Yetkilendirilmiş Kuruluşlar) Yetki Belgesi Eğitim Kuruluşu (IMDG Code-Deniz Gözetim) Yetki Belgesi Eğitici (IMDG-CTU) Belgesi Dolu Konteyner Brüt Ağırlık (DBA) Tespiti Yetki Belgesi Tehlikeli Yük Deniz Gözetim Yetki Belgesi |

| Faaliyet Alanı | Ürün/Hizmetler |
|------------------------|---|
| | <p>Deniz Gözetim İşletme Yetki Belgesi Gemilerde Bulunan GMDSS (Küresel Deniz Tehlike ve Güvenlik Sistemi) Teçhizatına Kıyıda Bakım Hizmeti Verecek Firma Yetki Belgesi Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlara Müdahale Yetki Belgesi, Eğitim Semineri Programı ve Tatbikat Düzenleme Yetki Belgesi</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Uygunluk Belgeleri; Yeşil Liman Sertifikası Liman Tesisi Güvenlik Sertifikası Otomatik Tanımlama Sistemi (AIS) Klas-B CS cihazı üreticileri uygunluk belgesi Kullanılmış (ikinci el) Teknelerin İthalı İçin Uygunluk Belgesi Teşvik/Destek Uygunluk Belgesi Kıyı Tesisi Tehlikeli Yük Uygunluk Belgesi Gemiadamı Uygunluk Onay Belgesi (Endorsement) Balast suyu yönetim sistemi tip onay sertifikası ○ Gemi Zorunlu Sertifikaları Denize Elverişlilik Belgesi Tonilato Belgesi Gemi Adamları Donatımında Asgari Emniyet Belgesi Gemilere Uluslararası Sözleşmeler kapsamında verilen tüm sertifikalar (yetkilendirilmiş kuruluşlarca verilemediğinde) Ulusal Yükleme Sınırı Belgesi Emniyet Uyum Belgesi İçsuya Elverişlilik Belgesi |
| C-Denetim Faaliyetleri | <ul style="list-style-type: none"> • Evrensel hizmet kapsamında yer alan hizmetlerin net maliyetinin denetimi • Geçiş hakkı kullanım onayının verilmesini müteakip yapılan denetimler • İzin ve yetki belgesi alan kişi, kurum ve kuruluşların periyodik uygunluk denetimleri • Yetkilendirilmiş eğitim kurum/kuruluşlarının eğitim programlarının denetimi • Lojistik köy, merkez ve üslerin denetimi • Piyasa gözetimi ve denetimi • Ulusal ve yabancı klas kuruluşlarının (yetkilendirilmiş/tanınmış kuruluşlar) denetimi • Ticari faaliyette kullanılan Türk bayraklı gemilere yönelik Bayrak Devleti denetimleri • Türk limanlarına uğrak yapan yabancı bayraklı gemilere yönelik Liman Devleti denetimleri • ÖTV'siz yakıt uygulamaları kontrol ve denetimi • Karayolu taşımacılığında sektörün faaliyetlerinin taşımacılık mevzuatına uygun olarak gerçekleştirilmesi amacıyla yapılan denetimler • Araç muayenelerinin yapıldığı muayene merkezlerinin denetimi • Sınav denetimleri |

| Faaliyet Alanı | Ürün/Hizmetler |
|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> • Karayolu taşıma faaliyetinde bulunanların (firma veya şoförlerin) denetimi • Tehlikeli madde taşımacılığı yol kenarı ve işletme denetimi |
| D-Düzenleme Faaliyetleri | <p>Ulaştırma, denizcilik, haberleşme, posta iş ve hizmetleri kapsamında yürütülen faaliyetler kapsamında;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mevzuatın hazırlanması/düzenlenmesi • Usul ve esasların belirlenmesi • Kriterlerin oluşturulması • Standartların oluşturulması / onaylanması • Birim fiyatların belirlenmesi • Ücret tarifelerinin belirlenmesi • Ulusal yükümlülüklerin gereklerinin yerine getirilmesi • Sözleşmelerin düzenlenmesi • Uluslararası mevzuatın gerektirmesi halinde mevzuat uyumunun sağlanması • Engelli ve yaşlı bireylerin topluma katılımına, erişilebilirliğe yönelik hizmetler |
| E-Politika Belirleme Çalışmalarına Yönelik Faaliyetler | <ul style="list-style-type: none"> • Ulaştırma, denizcilik, haberleşme, akıllı ulaşım sistemleri ve posta iş ve hizmetleri ile Karadeniz ile Marmara denizini birleştiren ve gemilerin seyrüseferine imkan veren Kanal İstanbul ve benzeri su yolu projelerinin geliştirilmesi, kurulması, kurdurulması, işletilmesi ve işlettirilmesi hususlarında, ilgili kurum ve kuruluşlarla koordinasyon içerisinde, milli politika, strateji ve hedeflerin belirlenmesi amacıyla çalışmaların yapılması ve belirlenen hedeflerin uygulanması • Evrensel hizmet politikalarının, ilgili kanunların hükümleri dahilinde ülkenin sosyal, kültürel, ekonomik ve teknolojik şartlarına göre belirlenmesi için gerekli çalışmaları yapmak, evrensel hizmetin yürütülmesini sağlayacak esasların tespit edilmesi, uygulanmasının takip edilmesi |
| F-Uluslararası Faaliyetler | <ul style="list-style-type: none"> • Bakanlığın görev alanında uluslararası kuruluşlar ve ülkeler nezdinde; çalışmaların takip edilmesi, ülke görüşünün belirlenmesi, gerekli koordinasyonun sağlanması, anlaşmaların yapılması ve karma komisyon çalışmalarının yürütülmesi • Ulaştırma sektörüne sağlanan AB-IPA fonlarının yönetilmesi. Deniz taşımacılığı ve ticaretini olumsuz etkileyen insan kaçakçılığı, korsanlık ve benzeri her türlü suç ve faaliyetlerin önlenmesine yönelik çalışmaların yapılması |
| G-Evrensel Hizmet Faaliyetleri | <ul style="list-style-type: none"> • Ulaşımı deniz yoluyla sağlanabilen yerleşim alanlarına yolcu taşıma hizmetlerinin verilmesinin sağlanması |

| Faaliyet Alanı | Ürün/Hizmetler |
|---|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> • Evrensel Posta Hizmetinin sağlanmasına yönelik gerekli önlemlerin alınması • Türkiye Kızılay Derneğine Bağlı Birimlere uydu üzerinden görüntü, ses ve veri hizmetinin sağlanması |
| H-Arama Kurtarma ve Deniz Kirliliğine Müdahale Faaliyetleri | <ul style="list-style-type: none"> • Ülkemizde deniz ve hava aracı kazalarından kaynaklı arama kurtarma faaliyetlerinin en üst düzeyde koordinasyonunun sağlanması • Uydu destekli Arama Kurtarma Sisteminin (COSPAS-SARSAT) işletilmesi • COSPAS-SARSAT üzerinden gelen tehlike alarmlarının değerlendirilmesi, alarmın gerçek olması halinde ilgili arama kurtarma birimlerinin harekete geçirilmesi • Ülkemizle ilişkili bir kazanın Türk Arama Kurtarma Bölgesi dışında olması durumunda ilgili ülke ile koordinasyon sağlanarak arama kurtarma faaliyetinin başlatılması • Tıbbi yardım ve tıbbi tahliye gereken durumlarda Tele Sağlık Merkezi ile koordinasyon sağlanması • Deniz kirliliği ihbarlarında ilk irtibat noktası olarak ihbarların alınması ve ilgili birime iletilmesi • Deniz haydutluğu olaylarında ilk irtibat noktası olarak ihbarların alınması ve ilgili ülkelerle koordinasyonun sağlanması • Ulusal Deniz Emniyeti Başkanlığı ve depolama istasyonları ile birlikte deniz kirliliğine acil müdahaleye hazırlıklı olma ve acil müdahale hizmeti |
| I- Araştırma ve Geliştirme Faaliyetleri | <ul style="list-style-type: none"> • Elektronik haberleşme teknolojileri ile ilgili alanlarda yerli tasarım ve üretime yönelik araştırma, geliştirme ve eğitim faaliyetlerine ilişkin proje başvurularının değerlendirilmesi, desteklenmesi, izlenmesi ve sonuçlandırılması • AUS alanında yerli ve milli teknolojilerin geliştirilmesi kapsamında teşvik mekanizmaları oluşturmak ve mevcut mekanizmaların etkin kullanımının sağlanması için planlamalar yapılması • Üniversitelerle yenilikçi ulaşım çözümleri konusunda Ar-Ge faaliyetlerinin yürütülmesi kapsamında çalışmalar yapılması |
| İ-Kaza Araştırma ve İnceleme Faaliyetleri | <ul style="list-style-type: none"> • Ulaştırma türlerinde meydana gelen ve ulaştırma emniyet düzenlemeleri ile emniyet yönetimi bakımından belirgin bir etkiye sahip kaza veya olayların araştırılması ve incelenmesi • İncelenen kazalar için ulaşım emniyetinin iyileştirilmesine yönelik rapor hazırlanması, tavsiyeler oluşturulması ve tavsiye takibinin yapılması |
| J-Afet ve Acil Durumlara İlişkin Faaliyetleri | <ul style="list-style-type: none"> • Türkiye Afet Müdahale Planı (TAMP) kapsamında yapılan faaliyetler |

2.7. PAYDAŞ ANALİZİ

Bakanlığımız 2024-2028 stratejik planı hazırlanırken katılımcılığın sağlanması amacıyla iç ve dış paydaşlarımızın görüş ve önerileri alınmıştır.

2.6.1. İç Paydaş

Bakanlık personelinin kurum kültürü algısının, aidiyetlerinin ve memnuniyetlerini ölçülebilmesi amacıyla 2022 yılında Bakanlık bağlılık, kurum kültürü ve çalışan memnuniyet anketi gerçekleştirilmiştir.

Bakanlık merkez ve taşra teşkilatında görev yapan tüm personele yönelik hazırlanan anket 01.12.2022-16.12.2022 tarihleri arasında uygulanmıştır.

Online platform üzerinden uygulanan ankete, merkez teşkilatından %51,6 katılım oranıyla 876 kişi, taşra teşkilatından %62 katılım oranıyla 1457 kişi olmak üzere toplam 2.333 personel katılmıştır.

Anket sonuçlarına, kurum kültürü analizi bölümünde yer verilmiştir.

2.6.2. Dış Paydaş

Faaliyet alanı itibariyle çok geniş bir yelpazede hizmet sunan Bakanlığımız, birçok kurum ve kuruluşla etkileşim içerisindedir. Bakanlığımızın hizmet ve faaliyet alanları ile ilgisi olan, kurumu doğrudan ya da dolaylı, olumlu ya da olumsuz etkileyen dış paydaşlarımız (kamu kurum/kuruluşları, üniversiteler, özel sektör kuruluşları, sivil toplum kuruluşları, meslek odaları) Bakanlığımız hizmet birimleri tarafından belirlenerek önceliklendirilmiştir.

Dış paydaşlarımızın Bakanlığımıza ilişkin görüş ve önerileri; resmi yazı, anket ve sektörel toplantı/çalıştay yapılarak alınmıştır.

Ulaştırma Ve Altyapı Bakanlığı 2024-2028 Stratejik Planı Dış Paydaş Anketi; kamu kurum/kuruluşları, UAB bağlı, ilgili ve ilişkili kurum/kuruluşları, yerel yönetimler, sivil toplum kuruluşları, üniversiteler ve özel sektör kuruluşlarına 25 Ocak - 20 Şubat 2023 tarihleri arasında elektronik ortamda uygulanmış, kamu kurum/ kuruluşlarından 1101, UAB bağlı/ilgili/ilişkili kuruluşlarından 336, yerel yönetimlerden 11, sivil toplum kuruluşlarından 31, üniversitelerden 3, özel sektör kuruluşlarından 77 olmak üzere toplam 1559 katılımcı tarafından cevaplandırılmıştır.

Anket katılımcılarının büyük çoğunluğunu kamu çalışanları oluşturmuştur. Yerel yönetimler, sivil toplum kuruluşları, üniversiteler, özel sektör kuruluşlarının katılım oranları oldukça düşük seviyede kalmıştır. Farklı paydaş kesimlerinden katılımların farklı oranlarda olması nedeniyle katılımcıların çalıştığı kurum türüne göre iki kategori oluşturulmuş ve her bir kategori için cevaplar ayrı ayrı değerlendirilmiştir.

PESTLE analizine temel teşkil etmek üzere;

- Haberleşme sektörüne yönelik olarak, Haberleşme Genel Müdürlüğü tarafından 19.09.2023 tarihinde 108 katılımcı ile çevrimiçi toplantı gerçekleştirilmiştir
- Denizcilik sektörüne yönelik olarak; Denizcilik Genel Müdürlüğü ve Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü tarafından 07.09.2023 tarihinde 80 katılımcı ile çalıştay yapılmıştır.

- Karayolu ve demiryolu sektörlerine ilişkin paydaş görüşleri ise Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü tarafından resmi yazı ile alınmıştır. Bakanlığımızın 39 paydaşı söz konusu iki sektöre ilişkin görüş vermiştir.

Stratejik Planımızdaki amaç ve hedeflerimiz belirlenirken; dış paydaşlarımıza uygulanan anket sonuçları ile paydaşlarla yapılan sektör toplantıları sonuçları değerlendirmeye alınmıştır.

Tablo 6: Paydaşların Önceliklendirilmesi

| Paydaş Adı | İç Paydaş/ Dış Paydaş | Önem Derecesi | Etki Derecesi | Önceliği* |
|--|--------------------------|---------------|---------------|-----------|
| T.C. Cumhurbaşkanlığı | Dış | 5 | 5 | 1 |
| Sayıştay Başkanlığı | Dış | 5 | 5 | 1 |
| Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı | Dış | 5 | 5 | 1 |
| Dışişleri Bakanlığı | Dış | 5 | 5 | 1 |
| Hazine ve Maliye Bakanlığı | Dış | 5 | 5 | 1 |
| Strateji ve Bütçe Başkanlığı | Dış | 5 | 5 | 1 |
| Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu | Dış | 5 | 5 | 1 |
| Karayolları Genel Müdürlüğü | Dış | 5 | 5 | 1 |
| Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü | Dış | 5 | 5 | 1 |
| Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü | Dış | 5 | 5 | 1 |
| PTT A.Ş. Genel Müdürlüğü | Dış | 5 | 5 | 1 |
| Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü | Dış | 5 | 5 | 1 |
| TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü | Dış | 5 | 5 | 1 |
| TCDD Taşımacılık A.Ş. Genel Müdürlüğü | Dış | 5 | 5 | 1 |
| Türkiye Raylı Sistem Araçları Sanayii Anonim Şirketi Genel Müdürlüğü (TÜRASAŞ) | Dış | 5 | 5 | 1 |
| TÜRKSAT A.Ş. Genel Müdürlüğü | Dış | 5 | 5 | 1 |
| TÜVTÜRK | Dış | 5 | 5 | 1 |
| Kültür ve Turizm Bakanlığı | Dış | 5 | 4 | 2 |
| Sağlık Bakanlığı | Dış | 5 | 4 | 2 |
| Emniyet Genel Müdürlüğü | Dış | 5 | 4 | 2 |
| Kişisel Verileri Koruma Kurumu Başkanlığı | Dış | 5 | 4 | 2 |
| Orman Genel Müdürlüğü | Dış | 4 | 5 | 2 |
| Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) | Dış | 4 | 5 | 2 |
| İMEAK Deniz Ticaret Odası | Dış | 5 | 4 | 2 |
| Mersin Deniz Ticaret Odası | Dış | 5 | 4 | 2 |
| Milli Eğitim Bakanlığı | Dış | 4 | 4 | 3 |
| Adalet Bakanlığı | Dış | 4 | 4 | 3 |
| Aile ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı | Dış | 4 | 4 | 3 |
| Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı | Dış | 4 | 4 | 3 |
| İçişleri Bakanlığı | Dış | 4 | 4 | 3 |

| | | | | |
|---|-----|---|---|---|
| Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı | Dış | 4 | 4 | 3 |
| Ticaret Bakanlığı | Dış | 4 | 4 | 3 |
| Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı (AFAD) | Dış | 5 | 3 | 3 |
| Avrupa Birliği Başkanlığı | Dış | 4 | 4 | 3 |
| Deniz Kuvvetleri Komutanlığı | Dış | 4 | 4 | 3 |
| Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu Başkanlığı | Dış | 5 | 3 | 3 |
| Genelkurmay Başkanlığı | Dış | 4 | 4 | 3 |
| Hava Kuvvetleri Komutanlığı | Dış | 4 | 4 | 3 |
| Mesleki Yeterlilik Kurumu Başkanlığı | Dış | 4 | 4 | 3 |
| Sahil Güvenlik Komutanlığı | Dış | 4 | 4 | 3 |
| Sosyal Güvenlik Kurumu Başkanlığı | Dış | 4 | 4 | 3 |
| TÜBİTAK | Dış | 5 | 3 | 3 |
| Türk Standartları Enstitüsü Başkanlığı (TSE) | Dış | 4 | 4 | 3 |
| Türkiye İhracatçılar Meclisi Başkanlığı (TİM) | Dış | 4 | 4 | 3 |
| Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) | Dış | 4 | 4 | 3 |
| Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu (TŞOF) | Dış | 4 | 4 | 3 |
| Türk Loydu Vakfı | Dış | 4 | 4 | 3 |
| Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği (GİSBİR) | Dış | 4 | 4 | 3 |
| Uluslararası Karayolu ile Yük Taşımacılığı ve Acenteleri Derneği (UKAT) | Dış | 4 | 4 | 3 |
| Uluslararası Nakliyeciler Derneği(UND) | Dış | 4 | 4 | 3 |
| Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD) | Dış | 4 | 4 | 3 |
| Turkcell İletişim Hizmetleri A.Ş. | Dış | 4 | 4 | 3 |
| Vodafone Telekomünikasyon A.Ş | Dış | 4 | 4 | 3 |
| Milli Savunma Bakanlığı | Dış | 4 | 3 | 4 |
| Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı | Dış | 4 | 3 | 4 |
| Tarım ve Orman Bakanlığı | Dış | 4 | 3 | 4 |
| BOTAŞ Genel Müdürlüğü | Dış | 4 | 3 | 4 |
| Türk Akreditasyon Kurumu Genel Sekreterliği (TÜRKAK) | Dış | 4 | 3 | 4 |
| İstanbul Büyükşehir Belediyesi | Dış | 4 | 3 | 4 |
| Ankara Büyükşehir Belediyesi | Dış | 4 | 3 | 4 |
| Bursa Büyükşehir Belediyesi | Dış | 4 | 3 | 4 |
| Konya Büyükşehir Belediyesi | Dış | 4 | 3 | 4 |
| AUS-TÜRKİYE (Türkiye Akıllı Ulaşım Sistemleri Derneği) | Dış | 4 | 3 | 4 |
| Körfez Ulaştırma A.Ş. | Dış | 3 | 4 | 4 |
| Türk Telekomünikasyon A.Ş | Dış | 4 | 3 | 4 |
| Milli Güvenlik Kurulu Genel Sekreterliği | Dış | 3 | 3 | 5 |
| Savunma Sanayi Başkanlığı | Dış | 3 | 3 | 5 |
| Kamu İhale Kurumu Başkanlığı | Dış | 3 | 3 | 5 |

| | | | | |
|---|-----|---|---|---|
| Seyir Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı | Dış | 3 | 3 | 5 |
| Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği (TMMOB) | Dış | 3 | 3 | 5 |
| Anadolu Raylı Ulaşım Sistemleri Kümelenmesi | Dış | 3 | 3 | 5 |
| Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası | Dış | 3 | 3 | 5 |
| Gemi Geri Dönüşüm Sanayicileri Derneği | Dış | 3 | 3 | 5 |
| GESTAŞ Deniz Ulaşım ve Ticaret A.Ş. | Dış | 3 | 3 | 5 |
| Kargo, Kurye ve Lojistik İşletmecileri Derneği (KARİD) | Dış | 3 | 3 | 5 |
| Raylı Ulaştırma Sistemleri ve Sanayicileri Derneği | Dış | 3 | 3 | 5 |
| Tehlikeli Madde Eğitim Kurumları Derneği | Dış | 3 | 3 | 5 |
| Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanları Derneği (TMGDK-DER) | Dış | 4 | 2 | 5 |
| Tüm Otobüsçüler Federasyonu (TOF) | Dış | 3 | 3 | 5 |
| Tüm Raylı Sistem İşletmecileri Derneği | Dış | 3 | 3 | 5 |
| Türk Ulaşım-Sen | Dış | 3 | 3 | 5 |
| Türkiye Demiryolu İşçileri Sendikası | Dış | 3 | 3 | 5 |
| Türkiye Kızılay Derneği | Dış | 3 | 3 | 5 |
| Türkiye Otobüsçüler Federasyonu (TOFED) | Dış | 3 | 3 | 5 |
| Ulaştırma Çalışanları Memur Sendikası Genel Merkezi (Memur-Sen) | Dış | 3 | 3 | 5 |
| OMSAN Lojistik A.Ş. | Dış | 3 | 3 | 5 |
| Sun Tren Ltd. Şti. | Dış | 3 | 3 | 5 |
| Nükleer Düzenleme Kurumu Başkanlığı | Dış | 3 | 2 | 6 |
| Rekabet Kurumu Başkanlığı | Dış | 3 | 2 | 6 |
| Türkiye Belediyeler Birliği Başkanlığı | Dış | 3 | 2 | 6 |
| İZBAN A.Ş. | Dış | 3 | 2 | 6 |
| Akredite Gözetim Firmaları Derneği (AGFD) | Dış | 3 | 2 | 6 |
| Türkiye Liman İşletmecileri Derneği (TÜRKLİM) | Dış | 3 | 2 | 6 |
| Yalova Altınova Tersane Girişimcileri Sanayi ve Ticaret A.Ş. | Dış | 3 | 2 | 6 |
| Türkiye Yol-İş Sendikası | Dış | 3 | 2 | 6 |
| Alermak Danış. Mak. San. ve Tic. A.Ş | Dış | 3 | 2 | 6 |
| Vagon Sanayi ve Ticaret A.Ş. (RAYVAG) | Dış | 3 | 2 | 6 |
| Vagon Konteyner San. Tic. A.Ş (VA-KO) | Dış | 3 | 2 | 6 |
| TÜBİTAK TÜSSİDE | Dış | 2 | 2 | 7 |
| Yüksek Öğretim Kurulu (YÖK) | Dış | 2 | 2 | 7 |
| Türkiye Noterler Birliği | Dış | 2 | 2 | 7 |
| Ağır Yük Kaldırma ve Taşımacılar Derneği (AKT) | Dış | 2 | 2 | 7 |
| Demiryolu Makinistleri Derneği (DEMARD) | Dış | 2 | 2 | 7 |
| Demiryolu Taşımacılığı Derneği (DTD) | Dış | 2 | 2 | 7 |
| Mobil Telekomünikasyon Operatörleri Derneği (MTOD) | Dış | 2 | 2 | 7 |
| Petrol Sanayi Derneği (PETDER) | Dış | 2 | 2 | 7 |

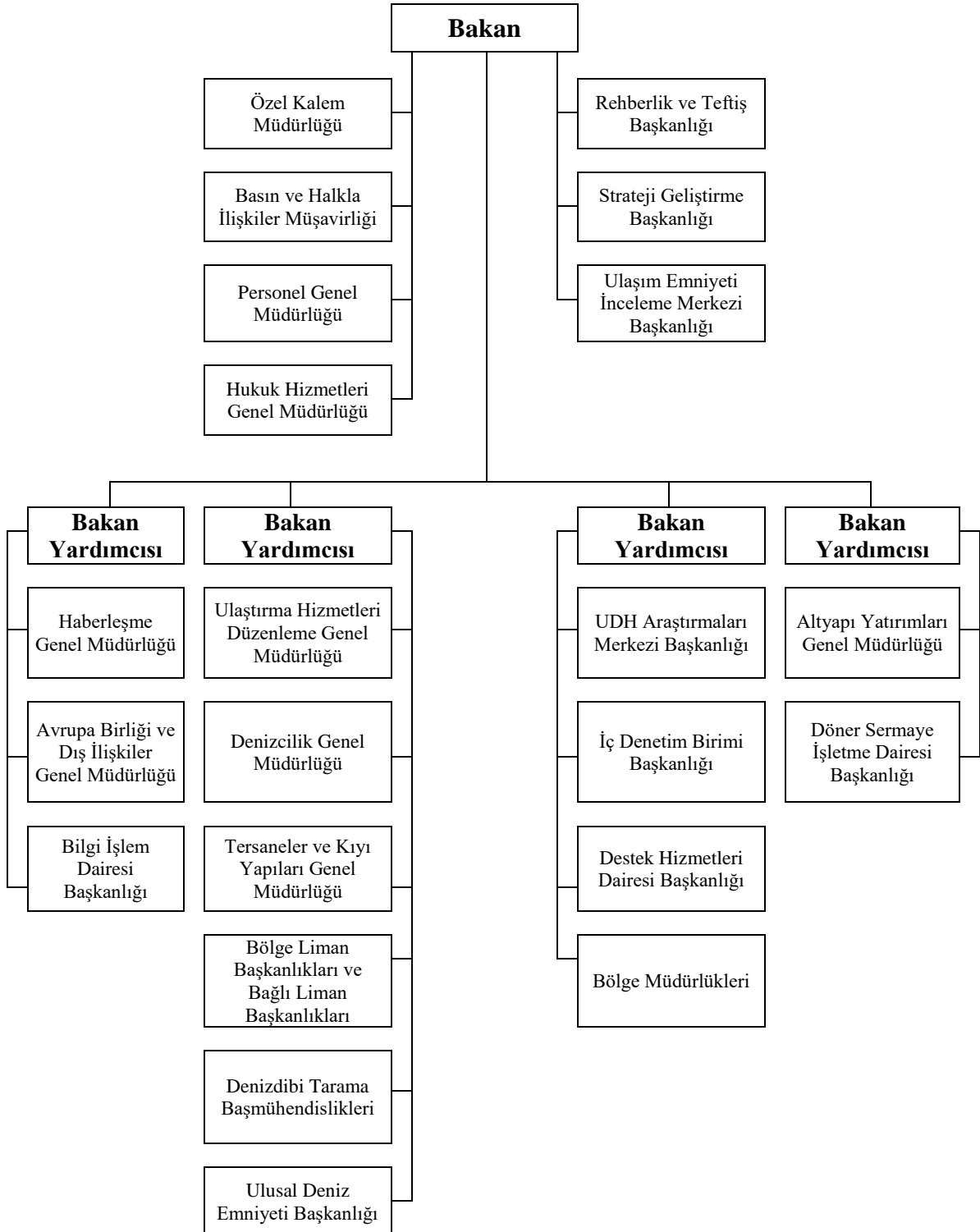
| | | | | |
|--|-----|---|---|---|
| Serbest Telekomünikasyon İşletmecileri Derneği (TELKODER) | Dış | 2 | 2 | 7 |
| Türk Armatörler Birliği | Dış | 2 | 2 | 7 |
| Siemens Mobility Ulaşım Sistemleri A.Ş. | Dış | 2 | 2 | 7 |
| Toplu Taşıma Sistemleri Teknik Ürünler San.Tic.Ltd.Şti. | Dış | 2 | 2 | 7 |
| Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği (KOSDER) | Dış | 2 | 1 | 8 |
| Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği | Dış | 2 | 1 | 8 |
| *Öncelik sırası 1 en öncelikli olmak üzere 8'e kadar belirlenmiştir. | | | | |

2.8. KURULUŞ İÇİ ANALİZ

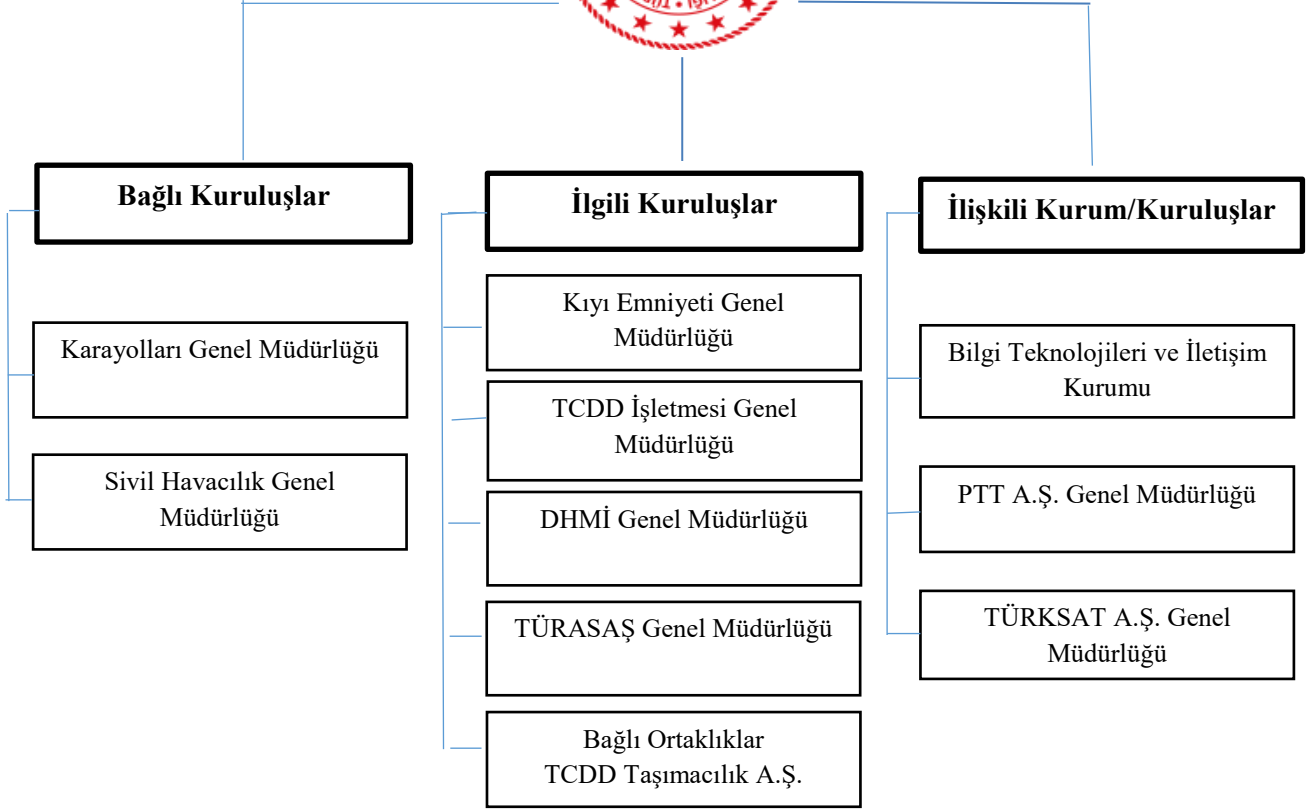
2.8.1. Organizasyon yapısı

Merkezi Ankara’da olan Bakanlığımız; merkez teşkilatı, 13 bölge müdürlüğü, Marmaray Bölge Müdürlüğü (99/50955 sayılı BKK ile kurulan), 21 bölge liman başkanlığı, bağlı 50 liman başkanlığından ile 3 denizdibi tarama başmühendisliğinden oluşan taşra teşkilatı ile hizmet vermektedir.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Merkez ve Taşra Teşkilatı Şeması

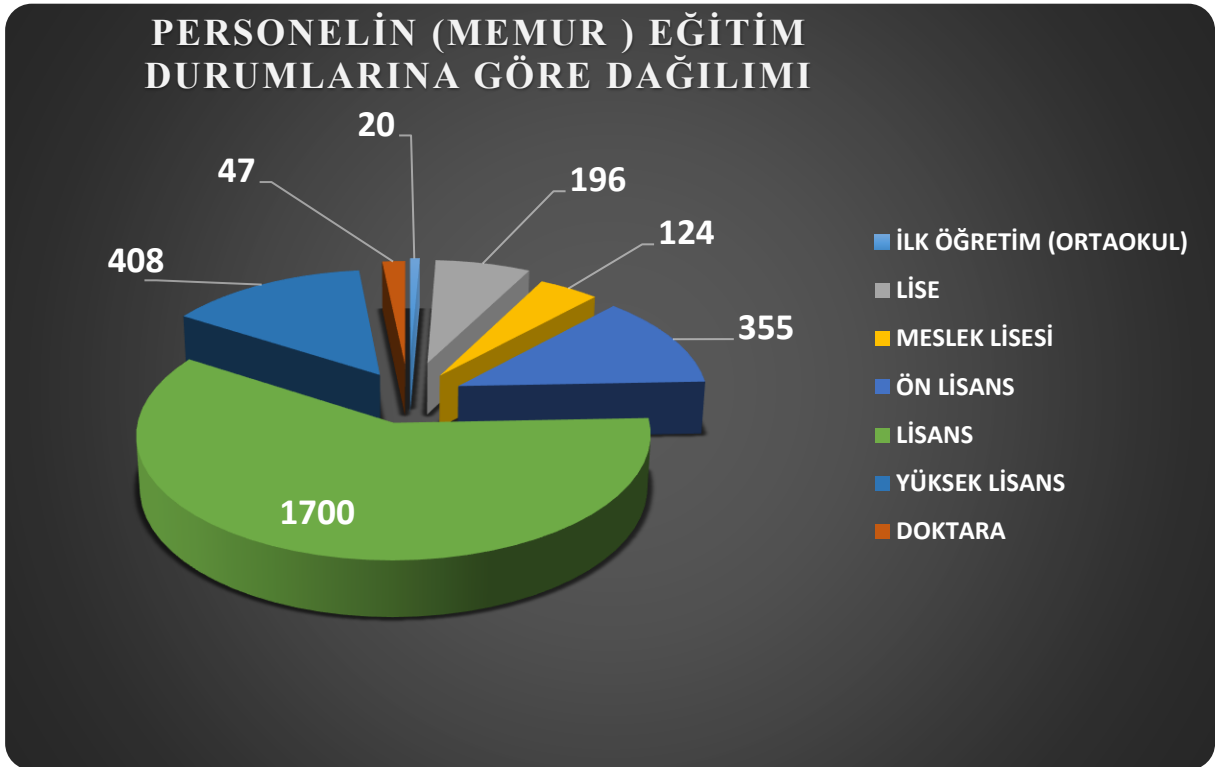
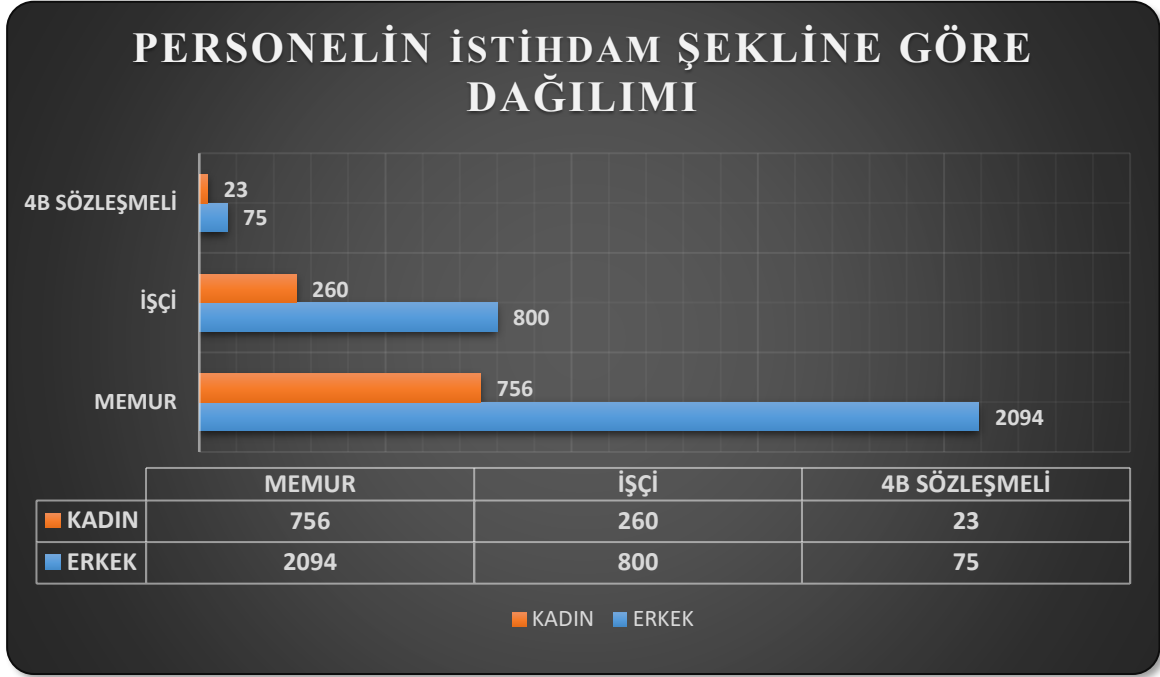


Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Bağlı, İlgili ve İlişkili Kurum/Kuruluşlar Şeması

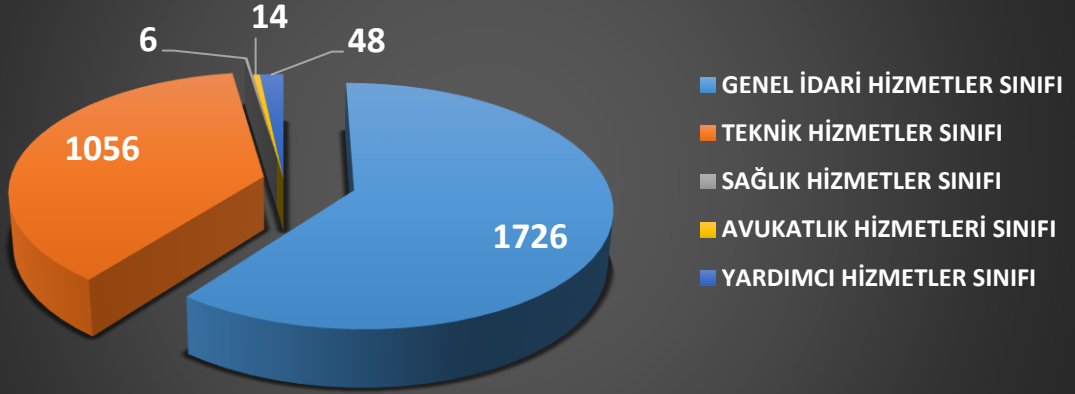


2.8.2. İnsan Kaynakları

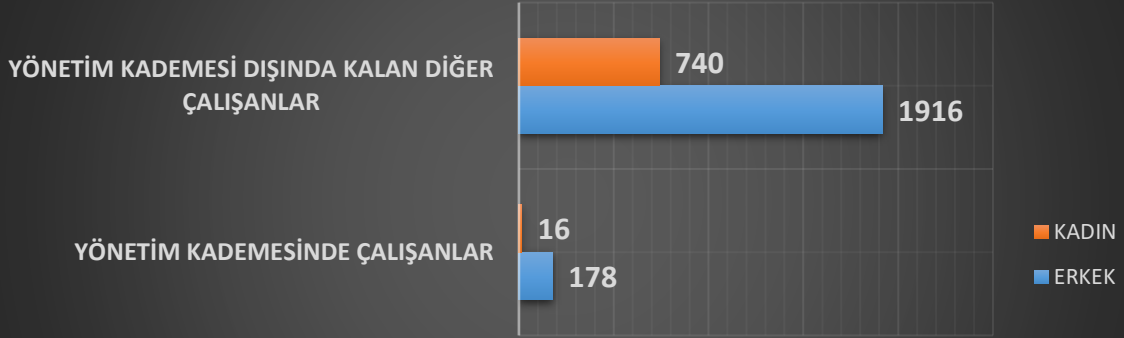
Bakanlığımızda 1039'u kadın, 2969'u erkek olmak üzere 4008 personel çalışmaktadır. Personelin, 2850'si memur, 1.060'ı işçi ve 98'i 4B sözleşmeli personel olarak görev yapmaktadır.



PERSONELİN (MEMUR) HİZMET SINIFLARINA GÖRE DAĞILIMI

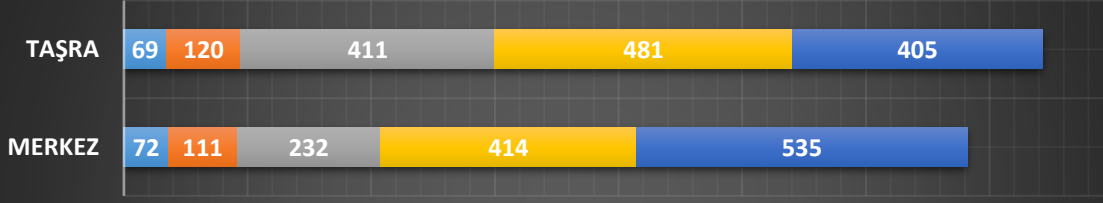


PERSONEL (MEMUR) STATÜSÜNÜN CİSİYETİNE GÖRE DAĞILIMI



| | YÖNETİM KADEMESİNDE ÇALIŞANLAR | YÖNETİM KADEMESİ DIŞINDA KALAN DİĞER ÇALIŞANLAR |
|-------|--------------------------------|---|
| KADIN | 16 | 740 |
| ERKEK | 178 | 1916 |

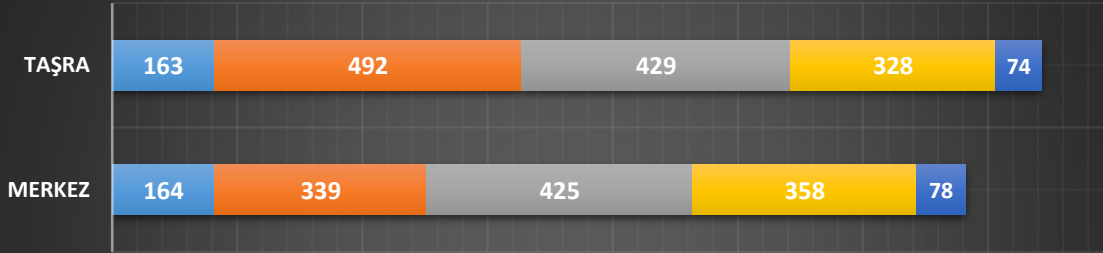
PERSONELİN (MEMUR) HİZMET YILLARINA GÖRE DAĞILIMI



| | MERKEZ | TAŞRA |
|-----------------|--------|-------|
| 1 YILDAN AZ | 72 | 69 |
| 1/3 YIL ARASI | 111 | 120 |
| 4/10 ARASI | 232 | 411 |
| 11/20 YIL ARASI | 414 | 481 |
| 20 YIL ÜZERİ | 535 | 405 |

■ 1 YILDAN AZ ■ 1/3 YIL ARASI ■ 4/10 ARASI ■ 11/20 YIL ARASI ■ 20 YIL ÜZERİ

PERSONELİN YAŞA GÖRE DAĞILIMI



| | MERKEZ | TAŞRA |
|----------------|--------|-------|
| 18-30 | 164 | 163 |
| 31-40 | 339 | 492 |
| 41-50 | 425 | 429 |
| 51-60 | 358 | 328 |
| 61 YAŞ VE ÜSTÜ | 78 | 74 |

■ 18-30 ■ 31-40 ■ 41-50 ■ 51-60 ■ 61 YAŞ VE ÜSTÜ

2.8.3. Kurum Kültürü Analizi

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığında üstün performansın sağlanması için personelinin kurum kültürü algısı boyutlarının ve aidiyetlerinin yüksek olması gerektiği farkındalığı ile 2022 yılında Bakanlık bağlılık, kurum kültürü ve çalışan memnuniyet anketi gerçekleştirilmiştir.

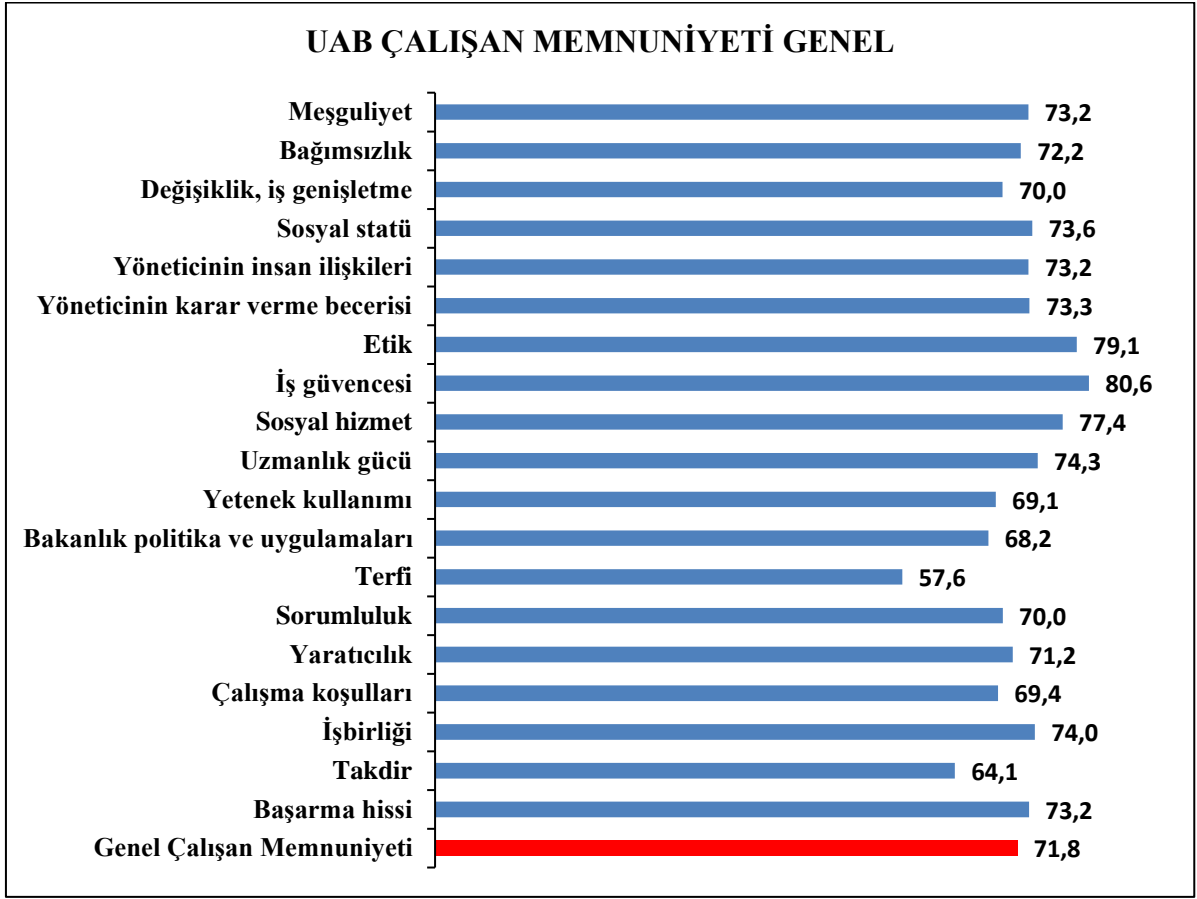
Bakanlığın merkez ve taşra teşkilatında (Tüm Bölge Müdürlükleri, Bölge Liman Başkanlıkları ve Bağlısı Liman Başkanlıkları, Denizdibi Tarama Başmühendislikleri, DLH Marmaray Bölge Müdürlüğü ve Ulusal Deniz Emniyeti Başkanlığı) görev yapan tüm personele yönelik hazırlanan anket online olarak 01.12.2022-16.12.2022 tarihleri arasında uygulanmıştır.

Ankete online platform üzerinden erişilmiş ve KVKK kapsamında kişi bilgisinin gizliliği sağlanmıştır. Ankete katılım 2021 yılı (1688 kişi) katılım sayısı ve oranına göre daha yüksek düzeyde gerçekleşmiş ve 2022 yılı 2333 kişiye ulaşılmış toplamda katılım %39,3 artmıştır. Bakanlık merkez teşkilatından 876 personel, taşra teşkilatından 1457 kişi anket uygulamasına katılmıştır. Bakanlık personel sayıları dikkate alındığında katılım; merkez teşkilatı için %51,6 ve taşra teşkilatı için %62 düzeyinde gerçekleşmiştir. Katılanların %80,2 memur, %19,8 'i işçi statüsündedir.

Çalışan memnuniyet anketi analizi sonucunda kurum kültürü puanları ile memnuniyet puanlarının paralel olduğu görülmektedir. Bu beklenen sağlıklı bir sonuçtur. Bu da kurum kültürünün başarıya katkısının yansira çalışan memnuniyetine etkisinin de olduğunu ortaya çıkarmıştır.

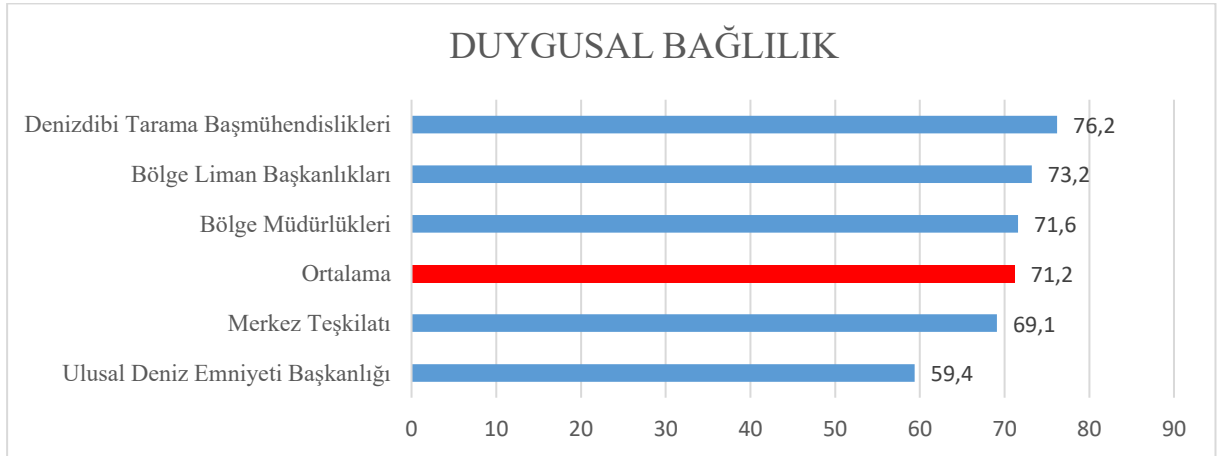
Çalışanların kurumsal kültüre yönelik sorulan sorulara verdiği cevapların değerlendirilmesi sonucunda;

- Bakanlığımızın saygın bir konumda olduğunu ve personel ile kurum arası iletişimin sağlıklı olduğu,
 - Bakanlığımızın küresel gelişen teknolojiye uyum sağladığı ve personelin gelişen değişimlere uyum sağladığı,
 - Bakanlığımız personelinin mevcut olarak çalıştığı birimden çoğunluk olarak memnun olduğu ve birimlerinde ekip ruhu ile çalışıldığı,
 - Bakanlığımız birim içi yetki dağılımının net olduğunu belirsizliğin çoğunluk tarafından olmadığı,
 - Personelin ekip olarak iş ve işleyişte aktif rol aldığı,
 - Bakanlığımız personelinin aktif görevine ve kişisel gelişimine olumlu katkı sağlayacak yönde eğitimler düzenlendiği,
 - Personelin çalıştığı birimlerde hedefler ve hedeflere giden yolda personelin fikirlerinin alındığı ve birimin personelden beklentisinin ne olduğunu bilerek çalıştığı,
 - İş ve işlemlerin yazılı kurallar çerçevesinde tamamlandığı,
 - Bakanlığımızın fiziki oluşumunda ve işleyişinde engellilerin yaşamını düşünerek kolaylaştırmak üzere çalışmaların yeterli olduğu,
 - Birimlerimizin işleyişinde, iş disiplininin sağlandığı ve personelin işe yeterliliği ön planda tutulduğu,
 - Birimlerde sürdürülebilirlik esas alınarak görev yapan personelin yerine görevi tamamlayabilecek personelin olduğu
- Diğer taraftan;
- Çalışanların motivasyonunu arttırmaya yönelik sosyal etkinlikler düzenlenmediği,
 - Adil bir takdir ve ödüllendirme sisteminin olmadığı
- anlaşılmıştır.



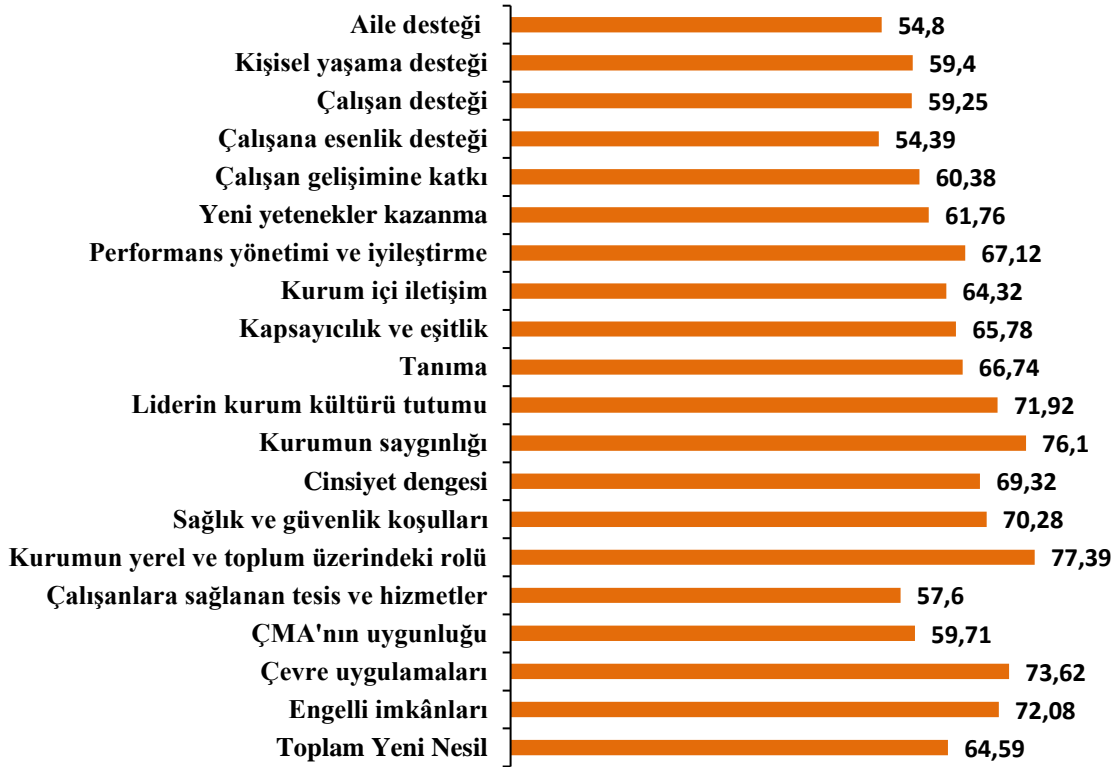
Kurum geneline bakıldığında, personelin;

- %71,8'inin kurumdan memnun olduğu görülmektedir.



2022 yılında ilk kez Bakanlık genelinde çalışan bağlılık ölçümü yapılmıştır. Bu ölçümde en üst seviye olan duygusal bağlılık ölçülmüştür. Bakanlık ortalamasının %71,2 olduğu görülmektedir. Genel ortalamanın hedef 70 puanın üzerinde olması ve bağlılığın en üst seviye duygusal bağlılık ölçeği ile ölçülmüş olması Bakanlığın çalışan bağlılığı açısından güçlü olduğunu göstermektedir.

Çalışan Memnuniyeti Yeni Nesil Boyut Puanlarının Dağılımı



Bağlılık, kurum kültürü ve çalışan memnuniyet anketi sorularına ilave olarak yeni nesil sorulardan oluşan yeni boyutlar eklenmiş ve çalışan görüşleri alınmıştır. Yeni nesil boyutlarda ise; Bakanlığın saygınlığının, yerel ve toplum üzerindeki etkisi algısının yüksek olduğu görülmektedir. Engelli imkanları ve çevre uygulamalarının yüksek olduğu görülmektedir. Çalışanlara sağlanan tesis ve hizmetler, aile desteği, iş-yaşam dengesinin sağlanması, çalışanın zor zamanında ihtiyaç duyduğu desteği sağlama, çalışan esenliğinin desteklenmesi ve çalışan memnuniyeti anketi sonucunda etkin önlemler alınması ve somut iyileşme sağlanması başlıklarında iyileştirme fırsatları görülmektedir.

2.8.4. Fiziksel Kaynaklar

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı merkezde; Ankara Emek Mahallesinde bulunan 4 adet hizmet binası ve sosyal tesislerden oluşan merkez yerleşkesi ile GMK Bulvarında 1 hizmet binası ve Macunköy’de 2 ek hizmet binası olmak üzere toplam 7 binada hizmet vermekte olup, taşra teşkilatı için de 103 hizmet binası tahsis edilmiştir.

Ayrıca taşrada 238 adet daire lojman, 185 kişi kapasiteli bir adet eğitim ve dinlenme tesisi, toplam 64 yatak kapasiteli 3 misafirhane bulunmaktadır.

Taşıt Hizmeti

Bakanlığımızın merkez ve taşra teşkilatının hizmetlerinde kullanılmak amacıyla hizmet alımı yöntemiyle edinilenler dahil olmak üzere toplam 406 adet taşıt bulunmaktadır. Bakanlığımız demirbaşına kayıtlı 47 adet taşıtın 45 adedi genel bütçe, 2 adedi ise Döner Sermaye imkanları ile sağlanmıştır. Hizmet alımı yöntemiyle kullanılan 359 adet taşıtın 72 adedi genel bütçeden, kalan 287 ise adedi ise Döner Sermaye bütçesinden kiralanmıştır.

2.8.5. Teknolojik Altyapı

Bakanlığımızın sahip olduğu donanım araçlarına ilişkin niceliksel veriler

- 5.158 kişisel bilgisayar
 - 1.619 yazıcı
 - 391 fotokopi makinesi
 - 99 diğer büro makineleri
 - Çeşitli hizmetlere yönelik farklı özelliklerde 47 adet fiziksel sunucu sistemi
 - Çeşitli hizmetlere yönelik 516 adet sanal sunucu sistemi
 - Toplam 700 TB boyutunda depolama sistemleri
 - Merkez ve tüm taşra birimlerinde kullanılan 430 civarında anahtarlama ve yönlendirici cihaz
 - 6 adet Güvenlik Duvarı
- ✓ Bakanlığın bilişim altyapısı üzerinden Bakanlığımız kullanıcılarına verilen bilişim hizmetleri
- Son kullanıcı donanım ve yazılım hizmetleri,
 - Sunucu sistemleri işletimi ve bakımı,
 - Bilişim ağı ve altyapısının güvenli şekilde işletim ve bakımı,
 - İnternet / intranet hizmetleri (e-posta, web ve portal sistemleri v.b.),
 - Kurumlar arası bilişim sistemleri entegrasyon hizmetleri,
- ✓ ISO 27001:2017 Bilgi Güvenliği Yönetim Sistemi
- Bakanlık bilgi varlıklarının güvenliğinin ve hizmetlerin sürekliliğinin sağlanmasına ilişkin olarak; uluslararası düzeyde kabul görmüş bir standart olan TS ISO/IEC 27001:2017 çerçevesinde Bilgi İşlem Dairesi Başkanlığı kapsamında Bilgi Güvenliği Yönetim Sisteminin kurulmuş olup, bağımsız tetkikçi kuruluşlar tarafından her yıl denetlenerek belgelendirilmesi gerçekleştirilmektedir.
- ✓ Çok Kullanıcı Projeler ve Uygulamalar
- U-Net Otomasyon Sistemi
- 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu ve bu Kanuna dayanılarak çıkarılan diğer mevzuatlar doğrultusunda yapılması gerek iş ve işlemlerin bilgisayar destekli olarak yapılmasını sağlayarak bilgiye tek noktadan erişmek için geliştirilmiştir. Otomasyon

sistemi bugün itibarıyla 30'un üzerinde kurum ve kuruluşla entegre çalışmakta ayrıca e-Devlet Kapısı üzerinden de hizmet vermektedir. Karayolu, Tehlikeli Mal, Demiryolu konularında belgelendirme, eğitim, sertifikalandırma, denetim, araç muayene, tahsilat, sınır geçiş ve izin işlemleri ile ilgili tüm iş süreçleri otomatik olarak yapılır. Ayrıca anlaşmalı bankalar ile online tahsilat sistemi entegrasyonu bulunmaktadır.

• **e-Denizcilik Sistemi**

Bakanlığımızca yürütülen ulusal ve uluslararası denizcilik faaliyetlerinin ve bunlara bağlı eğitim, belgelendirme, bilgilendirme ve izleme işlemlerinin elektronik ortamda yapılabilmesi amacıyla geliştirilen projeler bütünüdür.

• **Coğrafi Bilgi Sistemi**

Bakanlığımızca yürütülen coğrafi bilgi sistemleri projelerinde; Bakanlık sorumluluğundaki varlıklar ile ilişkili coğrafi verilerin üretilmesi, derlenmesi ve kurumların ihtiyaçları doğrultusunda üretilen bu verilerin harita tabanlı sistemler üzerinden sunulması işlemleri yapılmaktadır. Bu sayede paydaşlarımızın, ellerindeki verileri daha kolay anlamlandırabilmesi ve daha doğru analizler yapabilmesi sağlanmaktadır. Örneğin, denizlerimizde meydana gelecek olası kazalardan kaynaklı kirlilik düzeyinin ve alanının zamana bağlı olarak simülasyonları yapılmakta; bu sayede karar vericilerin olaya müdahalelerinde zaman ve kaynak optimizasyonu yapılabilmesi sağlanmaktadır.

• **Elektronik Belge Yönetim Sistemi (BELGENET)**

Fiziksel evrakların taranarak sisteme kayıt edilmesi, yazıların oluşturulması, imzalanması, evrak tarih ve sayılarının verilmesi, evrakların kayıt bilgilerinden veya içeriklerden aranarak bulunması, hiyerarşik yapıya göre içeriklerin gösterilmesi, evrakların havale kayıtlarının oluşturulması ve evrak hareketlerinin izlenmesi iş ve işlemlerinin, TS 13298 Standardına uygun olarak elektronik ortamda yapılmasına imkân sağlayan sistemdir. Ayrıca E-Yazışma paketi ve KEP ile kurumlar arası evrakların elektronik ortamda iletilmesi sağlanabilmektedir.

• **Dijital Arşiv Sistemi (ARŞİVNET)**

Bakanlığımız fiziksel arşiv evraklarının kağıtsız ortamda yönetimi ve sayısal ortamda saklanması amacıyla hazırlanmıştır. Sistemde temel unsur olan belgeler yapılandırılır, belge içeriğine bağlı olarak gruplandırılır ve erişim noktaları olabilecek üst veriler (proje adı, proje kodu, ilçe, pafta, ada, parsel, sayı, konu, tarih vb.) tanımlanarak bu verilerden bir veri bankası oluşturulur.

• **Kurumsal Web Sayfaları**

Bakanlığımız web siteleri, faaliyetlerimiz ve hizmetlerimizin güncel durumlarını vatandaşlarımıza aktarmak için kullandığımız Bakanlığımızın resmi platformudur.

• **Ulaştırma Yönetim Sistemi (UYS)**

UYS çatı yazılımı altında; Proje Yönetim Sistemi Modülü (PYS), Talep Takip Modülü, Stratejik Plan Modülü, E-İstatistik Modülü, İl Bilgileri Modülü, Açılış Değerlendirme Modülü, Plan Görüş İzleme Modülü, CBS Portalı Modülü yer almaktadır.

2.8.6. Mali Kaynak Bilgileri

Bakanlığımız mali kaynakları; Genel Bütçe Ödenekleri, Dış Proje Kredi Ödenekleri, Ar-Ge Gelirleri, Döner Sermaye Gelirleri ve AB-IPA Fonlarından oluşmaktadır.

Bakanlığımız Stratejik Planında yer alan hedeflere ilişkin yatırımların finansmanında Orta Vadeli Programda (2024-2026) yer alan bütçe kaynaklarının yanı sıra alternatif kaynaklardan da yararlanılmaya devam edilecektir.

Tablo 7: Tahmini Kaynaklar

| Kaynaklar | Planın | Planın | Planın | Planın | Planın | Toplam |
|--|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|
| | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 (*) | 2028 (*) | Kaynak |
| Genel Bütçe (Finansal Kod: 1)* | 47.887.127.000 | 60.448.546.000 | 62.436.248.000 | 70.802.705.232 | 80.290.267.734 | 321.864.893.966 |
| Dış Proje Kredileri (Finansal Kod: 7)* | 55.416.401.000 | 67.728.255.000 | 83.000.012.000 | 94.122.013.608 | 106.734.363.431 | 407.001.045.039 |
| Ar-Ge Fonu (Kümülatif)** | 7.000.000.000 | 7.750.000.000 | 8.600.000.000 | 9.500.000.000 | 10.250.000.000 | 10.250.000.000 |
| Döner Sermaye | 7.500.000.000 | 10.000.000.000 | 12.500.000.000 | 15.500.000.000 | 17.500.000.000 | 63.000.000.000 |
| Dış Kaynak (IPA Fonu) | 126.195.349 | 57.638.645 | 0 | 0 | 0 | 183.833.994 |
| TOPLAM | 117.929.723.349 | 145.984.439.645 | 166.536.260.000 | 189.924.718.840 | 214.774.631.165 | 802.299.772.999 |

(*) Planın 1, 2, ve 3. yıllarında 06.09.2023 tarihli ve 32301 (Mükerrer) Sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan Orta Vadeli Program (2024-2026)’da yer alan bütçe tavan ödenekleri; 4. ve 5. yıllarında ise OVP (2024-2026)’de yer alan 2026 yılı GSYH deflatör oranı (13,4) dikkate alınarak hesaplanmıştır.

(**)Ar-Ge Fonu: 5809 Sayılı Elektronik Haberleşme Kanunu kapsamında elde edilen Evrensel Hizmet Gelirlerinden; 655 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin 40 ıncı maddesi uyarınca araştırma ve geliştirme faaliyetlerinin desteklenmesi amacıyla kullanılacak tutar.

2.9. PESTLE ANALİZİ

Tablo 8: PESTLE Analizi

| Etkenler | Tespitler(Etkenler/ Sorunlar) | Etki Yönü Fırsat/Tehdit | Ne Yapılmalı? |
|-----------------|---|------------------------------------|---|
| Politik | Yerli ve milli üretim politikaları kapsamında gemi ve yat inşa sanayisine önem verilmesi | Fırsat | Gemi ve yat inşa sanayisindeki üretimin devamlılığının sağlanması. |
| | Dijital dönüşümü desteklemeye yönelik politika ve stratejilerin benimsenmesi ve bu kapsamda haberleşme sektörünün öncelikli alanlar arasında yer alması | Fırsat | Benimsenen üst düzey politika ve stratejilerle eşgüdüm halinde çalışılması ile haberleşme sektörünün büyümesi ve inovasyonuna yönelik etkin çalışmalar yürütülmesi. |
| | Türkiye'de mevcut Ar-Ge destek ve teşviklerinin olması | Fırsat | Bu destek ve teşvikler artarak devam etmelidir. |
| | Dünyada yaşanan ticaret savaşları sebebiyle bölgesel bazda lojistik sektöründe yeni iş birliği fırsatlarının ortaya çıkması ve pazar payı artan ülkemizin daha aktif rol alması | Fırsat | Küresel pazarlarda değişen taleplere proaktif, daha hızlı ve daha nokta atışı yanıt verebilme (tepki verme) yeteneği kazanma. |
| | Hükümet politikalarının öncelikleri arasında yenilikçi, yerli ve milli teknolojilerin geliştirilmesinin yer alması | Fırsat | Bu politikaların altını dolduracak şekilde üniversiteler, kamu kurum ve kuruluşları ve endüstri oyuncularını bu hedefe birlikte ilerlemesini sağlayacak mekanizmaların ve programların oluşturulması. |
| | Demiryolu hatlarının ülke genelinde yaygınlaştırılmasının bir politika olarak benimsenmiş olması | Fırsat | Demiryolunun ekonomik bir ulaştırma türü olması nedeniyle demiryolu altyapısının iyileştirilmesi ve kullanım yaygınlığının artırılması için gerekli tedbirler alınmalıdır. |
| | Intermodal taşımacılığın yaygınlaşması için politika ve hedeflerin varlığı | Fırsat | Politika ve hedeflerin gerçekleşmesi için gerekli yatırımların yapılması. |
| | Demiryolu sektöründe kullanılan ithal zorunluluğu olan ekipman ve araçların yerli ve milli olarak üretilme kapasitesinin olması | Fırsat | Devam etmekte olan Ar-Ge ve inovasyon projelerinin ağırlığı artırılmalıdır. |
| | Ülkemizin, uluslararası taşımacılığın kesiştiği jeopolitik bir konumda yer alması ve karayolu taşımacılığının kilit rol üstlenmesi | Fırsat | Kıtalararası transit geçiş imkânı sağlan karayolu ağı ve altyapısı geliştirilmelidir. |

| | | |
|--|----------------------|---|
| Akıllı ulaşım sistemleri konusunda yerel yönetimlerle merkezi yönetim arasındaki koordinasyonun sağlanması | Fırsat | |
| Karayolu yatırımlarını ve karayolu taşıma sektörünü destekleyici devlet politikalarının bulunması | Fırsat | |
| Ulaştırma sektörünün modernizasyonu ve geliştirilmesine yönelik kararlılığın ve desteğin olması | Fırsat | |
| Ülkemizdeki elektronik haberleşme sektörünün büyüme potansiyelinin yüksek olması | Fırsat | |
| Küresel ısınma ve iklim değişikliği kapsamında tüm dünya ülkeleri tarafından alınan Avrupa Birliği Yeşil Mutabakatı tedbirleri ve politikalarının uygulanmasına yönelik ülkemizde çalışmaların bulunması | Fırsat | |
| Ulaşım ve hareketliliğe yönelik ulusal politika, strateji belgeleri ile eylem planlarının ülkemizdeki kurumlar tarafından titizlikle belirlenip uygulanması | Fırsat | |
| Lojistik üs olma konusundaki çalışmalara önem verilmesi, lojistik ve kombine taşımacılık sektörüne yönelik yatırımların planlanmış olması | Fırsat | |
| Anlaşmalı ülkelerdeki çevreci yasal düzenleme değişiklikleri | Tehdit | AB'ye uyum çerçevesinde çıkartılan mevzuatın AB örneklerinden farklı olmaması ve AB çerçevesinden uzaklaşmamasına dikkat edilmelidir. |
| Ulusal AUS mimarisine uygun MaaS (Bir Hizmet Olarak Hareketlilik) uygulama mimarisinin oluşturularak uygulanmasında yerel ve ulusal düzeyde çok sayıda paydaşın birlikte hareket etmesi gerekliliği | Fırsat-Tehdit | |
| Karayolu sektöründe yolcu ve yük taşımacılığındaki karayolu ağırlığının diğer türlere aktarılmak istenmesi ve denge sağlayıcı politikaların karayolu taşımacılığında yarattığı atıl kapasite | Fırsat-Tehdit | Ulaşım sistemleri (şehir içi ve şehirlerarası) kısa, orta ve uzun vadeli ve bütünleşik olarak planlanıp kapasite kullanımı verimlilik esasına göre düzenlenerek kaynak israfı önlenmelidir. |
| Liman yatırımlarının birçok kurumun izniyle yapılabilmesi ve yatırımların ülkeye ya da bölgeye yapacağı ticari | Tehdit | Liman yatırım izinlerinde koordinasyon sağlanması gerekmektedir. |

| | | | |
|-----------------|--|---------------|--|
| | katkı ve etkilerinin tam olarak hesaba katılmaması | | |
| | Türkiye'nin ticaret potansiyeli olan bazı komşu ülkelerde belirsizlik ve savaş durumu mevcut olması | Tehdit | Dengeli bir dış politika izlenmek suretiyle bu istikrarsızlıkların etkilerinin azaltılması gerekmektedir. |
| | Sisteme yeterince Demiryolu Tren İşletmesi (DTİ) girmemesi | Tehdit | Kamu Hizmet Yükümlülüğü kapsamında diğer DTİ'lerin de sisteme girilebilmesi için gerekli çalışmalar yapılmalıdır. |
| Ekonomik | Ülkemiz mobil pazarındaki işletmecilerin; abone, gelir ve trafik pazar payı bakımından oldukça dengeli bir dağılıma sahip olması | Fırsat | |
| | Demiryolu taşımacılığının düşük maliyetli olması nedeniyle talebin artması | Fırsat | Düşük maliyetle taşımacılığın sürdürülebilmesini sağlayacak uygun politikaların belirlenmesi |
| | Demiryolu taşımacılığında azalan yük hacminin artırılmasına yönelik önlemlerin alınması | Fırsat | İntermodal taşımacılığın ülkemizdeki gelişimi desteklenmelidir. |
| | Yakıt fiyatlarının yükselmesi ve trafik yoğunluğunun artışına bağlı olarak demiryolu taşımacılığın karayolu taşımacılığına göre avantajını artırması | Fırsat | Demiryolu taşımacılığına ağırlık verilmesi. |
| | Karayolunun yurt içinde ve Avrupa hatlarında maliyetleri ve işlevselliği konusunda sıkıntıların artıyor olması | Tehdit | Demiryolu taşımacılığına ağırlık verilmesi. |
| | Karayolu sistemlerinin deniz ve demiryolu yük aktarma noktaları ile entegre edilerek ticaret hacminin artırılması | Fırsat | Karayolu sistemlerinin deniz ve demiryolu yük aktarma noktaları ile entegre edilmesi ve ulaştırma yolları çeşitliği sağlanarak ulusal ve uluslararası ticaret hacmi geliştirilmelidir. |
| | Deniz ticaret filomuzda bulunan gemilerin yaş ortalamasının yüksek oluşu | Tehdit | Filonun yeni ve çevre dostu gemiler ile yenilenmesine yönelik teşvik mekanizmalarının hayata geçirilmesi, sektöre finansmana erişim sağlama konusunda destek olunmalıdır. |
| | Limanların kurulu kapasitesinin doğru ve ürün odaklı kullanılmaması | Tehdit | Limanların hizmet verdiği yük türü bazında ihtisaslaşması neticesinde kapasite kullanım verimliliğinin artırılması sağlanmalıdır. |
| | Organize Sanayi Bölgeleri ile demiryolu ve denizyolu bağlantılarının yetersiz olması | Tehdit | Limanların geri saha yol bağlantılarının sağlanmasına yönelik olarak Bakanlığımızın ilgili birimleriyle ve sektörün kuruluşlarıyla koordinasyon |

| | | |
|--|----------------------|--|
| | | sağlanması ve işbirliği yapılması. |
| AB Yeşil Mutabakatı Emisyon Ticaret Sisteminin denizcilik sektörüne de uygulanacak olması | Tehdit | Ülkemizde ETS sisteminin hayata geçirilmesi de dahil gerekli önlemlerin alınması. |
| Ege ve Akdeniz kıyıları başta olmak üzere tekne park yerlerinin azlığı ve kapasite yetersizliği | Tehdit | Ülkemizde giderek artan tekne kullanımı sebebiyle özellikle Ege ve Akdeniz kıyılarında yeni tekne park yerlerinin oluşturulması yönünde tedbirler alınması. |
| Haberleşme sektöründe altyapı ekipmanlarında ithal bağımlılığı ve döviz kurundan olumsuz etkilenme | Tehdit | Yerli üretimin artırılması, yerel Ar-Ge ve inovasyona yatırım yapılması, tedarikçi çeşitliliği sağlanması, eğitim ve insan kaynağı geliştirilmesi. |
| Akıllı hareketlilik/ulaşım sistemlerinin kurulması için gerekli ilk yatırım maliyetlerinin yüksek olması | Tehdit | |
| Artan mobil altyapı kurulumu maliyetleri | Tehdit | Altyapı tesis ve izinlerinde ilgili kamu kurum ve kuruluşlarına ödenen altyapı maliyetlerinin yatırımları teşvik edecek şekilde düşürülmesi beklenmektedir. |
| Küresel ekonomi yönünün gelişmiş ülkelere gelişmekte olan ülkelere ve Asya'ya doğru kayması | Fırsat/Tehdit | Taşıma modları geliştirilmeli ve demiryolu yatırımları arttırılmalıdır. |
| Ulaştırma altyapı yatırımlarının yüksek maliyetli olması ve yatırım maliyet tahminlerinde enflasyon ve kur artışları gibi ekonomik nedenlerle sapmaların yüksek olması | Tehdit | Alternatif finansman modelleri kullanılmalı, ARGE faaliyetleri teşvik edilmeli, yerli ve milli teknoloji / ürünler kullanılarak yatırımlara devam edilmelidir. |
| Demiryolu taşımacılığının yük taşımacılığında fiyat, esneklik ve güvenilirlik açısından karayolu taşımacılığı ile rekabet edememesi | Tehdit | Yük taşımacılığında tarife ücretleri demiryolu taşımacılığının lehine olacak şekilde değiştirilmelidir. |
| Demiryolu yük taşımacılığı kapasitesinin yetersiz olması | Tehdit | Yük taşımacılığı kapasitesinin arttırılmasına yönelik altyapının geliştirilmesi. |
| Yüksek akaryakıt fiyatlarının karayolu sektörüne olumsuz etkisi | Tehdit | Elektrikli araçlar ve yenilenebilir enerji kaynaklarının kullanılmasına yönelik çalışmalar yürütülmelidir. |
| Ülkemizde genç nüfusun ve mobil telefon kullanım oranının yüksek olması | Fırsat | Haberleşme sektöründeki yatırımlara ilişkin toplumsal farkındalığı arttırmaya yönelik çalışmalar yapılmalıdır. |

**Sosyo-
Kültürel**

| | | |
|--|---------------|--|
| Haberleşme teknolojilerine ülke çapında erişimin geniş olması | Fırsat | Erişimin ülkenin tamamına yayılması için hizmetlerin ekonomik olarak sunulması |
| Ülkemizde yüksek oranlı genç nüfusun yeni teknolojilere hızlı bir şekilde ayak uydurabilmesi | Fırsat | Sektörü ve ekosistemi büyütecek, geliştirecek politikalar uygulanması halinde, yüksek genç nüfustan oluşan vasıflı işgücü kaynağının sektöre çekilmesinin ve sektörde tutulmasının kolaylaşacağı değerlendirilmektedir. |
| Toplumda siber güvenlik farkındalığının olması | Fırsat | Bireysel, kurumsal ve ulusal seviyede siber güvenlik farkındalığının artırılmasına yönelik çalışmalar gerçekleştirilmelidir. |
| Ticari kullanım tercihlerinin değişmesi (akıllı fabrikalar, V2X vb.) | Fırsat | 5G'ye yönelik yerli ürünlerin ihtiyaç duyulan sistemlerde kullanımının desteklenmesi. Bakanlığımız koordinasyonunda, GSM operatörleri, araç üreticileri, teknoloji geliştiriciler, entegratörler, ulusal/uluslararası danışmanlar ve üniversitelerin de olduğu bir ekosistem ile standartlar belirlenebilir. |
| Toplumun Akıllı Ulaşım Sistemleri çözümlerine karşı olan ilgisi | Fırsat | |
| Ülkemizin, elektronik haberleşme sektörünün sunduğu altyapı imkânlarını ve hizmetlerini yoğunlukla talep eden bir potansiyele sahip olması | Fırsat | OECD ve AB ülkeleri ile kıyaslama yapıldığında ülkemizde sektördeki büyüme hızının, rekabet seviyesinin ve hizmet kalitesinin artması gerekmektedir. |
| Toplumun demiryolu taşımacılığına olan ilgisinin artması | Fırsat | Cazibe merkezi bölgelere seyahat alternatiflerinin geliştirilmesi ve toplumdaki demiryolu algısını daha da iyileştirici faaliyetlerde bulunulması. |
| YHT hatları ile ulaşım sürelerinin kısalması | Fırsat | Yeni YHT hatları için yatırım bütçesi ayrılması. |
| Demiryolu taşımacılığının en emniyetli taşıma olarak görülmesi | Fırsat | Tren kazalarının minimuma indirilmesine yönelik önlemlerin alınması. |
| Ülkemizin demiryolu ulaşımı açısından stratejik bir konuma sahip olması | Fırsat | Ülkemizin stratejik konumundan en iyi verimi sağlamaya yönelik çalışmalar yapılmalı. |

| | | | |
|-------------------|---|----------------------|--|
| | Hareket kısıtlılığı olan insanların olağan hayata dahil olabilmesi için hizmet talebi | Fırsat | |
| | Etkin, verimli, güvenli, konforlu ve emniyetli ulaşım talebinde artış | Fırsat-Tehdit | |
| | Nüfus hareketlerindeki değişikliklerin şehirleşme ve demiryolu ulaşımı üzerindeki etkileri | Fırsat-Tehdit | Nüfus hareketleri ve şehirleşme dinamiklerini yönetmek için demiryolu sektörü, esnek planlama yaklaşımları benimsemeli, veri tabanlı analizlere dayalı olarak gelecekteki talep ve taşımacılık ihtiyaçlarını öngörmeli, yerel yönetimler ve paydaşlarla işbirliği yaparak altyapının uyumlu ve sürdürülebilir şekilde geliştirilmesini sağlamalıdır. |
| | İç ve dış göçlerle artan nüfus | Fırsat-Tehdit | Talepleri karşılamaya yönelik demiryolu ağının artırılması. |
| | Toplumun ulaşım anlayışı ve tarzındaki değişiklikler | Fırsat-Tehdit | Alternatif taşıma modlarına ve çevre dostu taşıma çözümlerine odaklanılabilir. |
| | Dijital bağımlılık ve siber zorbalık konularındaki eksiklikler | Tehdit | Teknoloji bağımlılığı tedavisi ile ilgili tedavi merkezlerinin kurulması, psikoterapistler eşliğinde tedaviler uygulanması ve teknoloji bağımlılığı ile siber zorbalık sorunlarının çözüme kavuşturulması. |
| | Bisiklet kullanımının yaygın olmaması | Tehdit | Bisiklet yollarının artırılması. |
| | Paydaşların tehlikeli yük taşımacılığının riskleri hakkında yeterli bilgiye sahip olmaması | Tehdit | Farkındalık artırıcı faaliyetlerin daha sık ve sistematik olarak yapılması gerekmektedir. |
| Teknolojik | Otonom-insansız-akıllı gemi ve deniz araçlarının ve sistemlerinin Ar-Ge ve altyapı çalışmalarının yapılması | Fırsat | Gelecekte denizcilikte önemli yer sahibi olacak otonom sistemlerle ilgili gerekli mevzuat ve altyapı çalışmalarının tamamlanarak ülkemizin dünyada öncü ülkeler arasına girmesi sağlanmalı. |
| | Teknolojik gelişmeler, dar bant haberleşme sistemlerinin güçlendirilmesi ve yeni teknolojilere adapte edilmesi | Fırsat | Hem dar bant hem geniş bantta yeni teknolojilere yatırım yapılarak altyapı güncellemeleri ve teknolojik yenilikler sürekli olarak değerlendirilebilir. |
| | Nesnelerin interneti, bağlantılı araçlar, bulut bilişim çözümleri ile otonom, elektrikli ve alternatif yakıtlı araç teknolojilerinde yaşanan gelişmeler | Fırsat | Teknolojik gelişmeler ile birlikte haberleşme altyapısına olan ihtiyacı artıracak ve böylelikle sektörde yenilikçi altyapı ve hizmetlerin geliştirilmesine |

| | | |
|---|---------------|---|
| | | yönelik çalışmalarla rekabet gücü artırılabilir. |
| Uydu Teknolojilerinin gelişimi | Fırsat | Tamamlayıcı haberleşme teknolojilerinin (uydu vb) daha yaygınlaşabilmesi için gerekli mevzuatın oluşturulması, bu teknolojilerin desteklenmesi ve yatırımların artırılması. Kesintisiz haberleşme için (afet durumları da dahil olmak üzere) kullanımının sağlanması. |
| Savunma sanayiindeki gelişmeler | Fırsat | Savunma Sanayi ile Haberleşme sektörü arasındaki sinerji ve işbirliğinin artırılması. |
| Yeni teknolojilerin ülkemizde üretilebilmesi, katma değeri yüksek yerli ve milli ürünlerin geliştirilmesi, patentlerin alınması yönünde çalışmalar yapılması | Fırsat | Yeni teknolojilerde üniversitelerin ve teknoparkların sürece daha etkin katılımı ile patent çalışmalarının üst seviyeye çıkarılması, patentleme için özel teşviklerin uygulanması ve yakın takibi. |
| Dijital platformların kullanımının artmasına bağlı olarak mobil ve dijital platformlara aktarılan hizmetlerde hizmet sürelerinin kısalması, dijitalleşme yolunda hızlı adımların atılması ve müşteri memnuniyetinin artması | Fırsat | |
| Küresel e-lojistik uygulamalarının gelişim göstermesi | Fırsat | |
| Siber güvenlik alanında yerli ve milli çözümlerin geliştirilmesi yönünde yapılan çalışmalar | Fırsat | Mevcut dışa bağımlı sistemlerin yerli ve milli çözümler geliştirilerek azaltılması. |
| Verinin gizliliği ve güvenliğinin sağlanmasına yönelik her türlü altyapı ve teknolojilere sahip olunması | Fırsat | Dünya standartları, teknolojiye gelinen son durum ve uluslararası uygulamalar göz önünde bulundurularak, uçtan uca ulusal ve global güven sağlayacak teknoloji ve iş modellerine yatırım yapılması. Etkin tanıtım ve pazarlama faaliyetleri ile desteklenmesi. |
| 5G'ye yönelik çalışmaların yürütülmesi | Fırsat | Dünyada hızla yaygınlaşmaya başlayan 5G teknolojisinin ülkemizde uygulamaya konulması için ivedilikle çalışılmaya başlanmalıdır. |
| Hızlı trenlerin zaman tasarrufu ve ekonomik katkı sağlanması. | Fırsat | Hızlı tren hat sayısı ve güzergâh miktarı artırılmalı. |

| | | |
|---|---------------|--|
| Tehlikeli madde taşımacılığında protokol gereği yararlanılan furgon vagonlarının kullanım şartlarının iyileştirme ihtiyacı olması | | Furgon vagonların kullanım şartları iyileştirilmeli ve temininde kolaylık sağlanmalıdır. |
| Dijitalleşme ve otomasyonun demiryolu işletim sistemlerinde kullanılabilmesi | Fırsat | Dijitalleşme ve otomasyonun sağladığı fırsatları değerlendirmek için demiryolu sektörü, modern teknolojileri benimseyerek altyapı ve operasyonları dijitalleştirmeli, gerçek zamanlı veri analizi ve tahmin yeteneklerini kullanarak bakımı optimize etmeli, aynı zamanda çalışanları bu yeni teknolojilere adapte etmek için eğitim ve geliştirme programları oluşturmalıdır. |
| Yerli ve milli üretime destek verilmesiyle ulusal demiryolu sanayisinin gelişme potansiyeli | Fırsat | Kamu, özel sektör, üniversite işbirliklerinin artırılması. |
| Dijital dönüşüm ile yolcular için kullanıcı dostu uygulamaların hayata geçirilmesi. | Fırsat | Uygulama alanlarının genişletilmesi. |
| Türkiye'nin lojistik üs olması için konumunun uygun olması | | |
| Elektrikli ve otonom araçlar: Yenilenebilir enerji ve otonom sürüş teknolojileri, sektörün geleceğini şekillendirebilir. | Fırsat | Elektrikli ve otonom araçların getirdiği fırsatları en iyi şekilde değerlendirmek için altyapı geliştirme, fiyat teşvikleri, arge ve inovasyon çalışmaları, gerekli mevzuat düzenlemeleri, toplumsal farkındalığı arttırmaya yönelik eğitim çalışmaları, çok paydaşlı projelerin geliştirilmesi çalışmaları yapılmalıdır. |
| Ülkemizin bölgesel veri merkezi olma potansiyeli ve bulut bilişimin yaygınlaşması | Fırsat | |
| Coğrafi bilgi sistemleri altyapısı için yapılan yatırımlar | Fırsat | |
| Derin öğrenme, yapay zekâ, makine öğrenmesi ve robot teknolojilerindeki hızlı ilerleme ile büyük veri analiz uygulamalarında yaşanan gelişmeler | Fırsat | |
| Özellikle bozulabilir gıda taşımacılığında yaşanan sorunlar | Tehdit | Barkod ve anlık sıcaklık değerlerinin iletilmesi gibi dijital sistemin yaygınlaştırılması. |
| Yabancı menşeli yazılımlar konusundaki güvenlik açıkları/riskleri | Tehdit | İşletim sistemlerinden başlayarak özellikle ofis uygulamaları başta olmak üzere |

| | | |
|--------------|--|--|
| | | açık kaynak yazılım kullanımı yaygınlaştırılmalı. |
| | Demiryolu araç üretiminde, kritik alt bileşenlerin temininde ve sertifikasyonda dışa bağımlılığın devam etmesi | Tehdit Dışa bağımlılığın azaltılması ve yerli test sistemlerinin kurulması için gerekli mevzuat çalışmaları yürütülmelidir. |
| | Ülkemizde raylı sistem test merkezlerinin yetersiz olması | Tehdit |
| | Mevcut demiryolu çeken ve çekilen araç filosunun eski ve kullanım ömrünün dolmak üzere olması | Tehdit |
| | Elektrikli araç teknolojisi için altyapının gelişim ihtiyacı | Tehdit Maddi teşviklerin artırılmasının yanı sıra elektrikli araçlar için gerekli istasyonların organize edilmesi ve yaygınlaştırılması. |
| | Akıllı ulaşım sistemleri uygulamalarının yaygın olmaması | Tehdit AUS uygulamalarının yaygınlaştırılması için teşvik mekanizmalarının oluşturulması. |
| | Karayolu ağında yeni teknolojilerin uygulanması ve kullanılması konusunda daha fazla gelişim ihtiyacı | Tehdit Karayolu sektörüne ilişkin teknolojik gelişmeler takip edilerek gerekli görülen teknolojilerin ülkemize kazandırılması. |
| Yasal | Yerli firmalara tasarım ve üretim desteği (sübvansiyonlar) verilmesi | Fırsat Rekabetçi ürünlerin ortaya çıkarılabilmesi amacıyla Türk menşeli firmalara sübvansiyonların uygulanması. |
| | Karayolu Taşıma Kanunu ile Posta Hizmetleri Kanunu ve ikincil mevzuatta yer alan uyumsuzluk ve mükerrerlikleri giderecek düzenlemeler yapılması | Fırsat Karayolu Taşıma Kanunu ve Karayolu Taşıma Yönetmeliği ile Posta Hizmetleri Kanunu ve ikincil mevzuatın uyumlaştırılması çalışmalarına devam edilmesi. |
| | Ülke genelinde posta hizmetlerinin serbest rekabet ortamında sunulması ile bu sektörde daha yenilikçi ve kaliteli, hizmetlerin üretileceği bir ortamın oluşturulması | Fırsat |
| | Demir yollarının kullanılması kapsamında yasal mevzuatta iyileştirme ve araç/ekipman üretimi konusunda teşvikler sağlanması | Fırsat |
| | Teknolojik ve çevresel düzenlemelerin yasal değişikliklerle desteklenmesi | Fırsat Araç cins ve çeşitliliği, fosil yakıtla ilgili düzenlemeler ve alternatif/sürdürülebilir enerji kapsamında yasal kısıtlama ve değişikliklerin geçişi katkı sağlayacağı değerlendirilmektedir. |

| | | |
|---|---------------------------|---|
| Demiryolu sektörünü düzenleyen yasal çerçeve ve düzenlemeler, sektörün gelişimini ve operasyonlarını etkileyebilir | Fırsat- Tehdit | |
| Karayolu taşımacılığına ilişkin yasal düzenlemeler, trafik kuralları ve taşıma lisansları teknolojik değişimle uyumlu olmalıdır | Fırsat- Tehdit | Karayolu taşımacılığına yönelik mevcut yasal düzenlemelerin, trafik kurallarının ve taşıma lisanslarının teknolojik değişimle uyumlu hale getirilmesi için öncelikle mevzuat analizi yapılmalı, işbirliği ve paydaş katılımı sağlanmalı, esneklik ve uyarlanabilirlik sağlanmalıdır. Ayrıca, pilot projeler düzenlemek, eğitim ve farkındalık programları oluşturmak, yenilikçi düzenlemeler düşünmek ve hızlı yanıt vermek gerekmektedir. Sürekli izleme ve güncelleme ile uluslararası standartlara uyum da unutulmamalıdır. Bu adımlar, sektörün teknolojik değişime adapte olmasını ve geleceğe yönelik sürdürülebilir taşıma çözümleri geliştirmesini sağlayacaktır. |
| Tehlikeli yük taşımacılığının ulaşım güvenliği ve çevre üzerindeki olumsuz etkileri olması | Tehdit | Tehlikeli yük taşımacılığına ilişkin yasal düzenlemeler; trafik kuralları ile taşıma lisansları teknolojik değişime uygun olmalı ve çevreye olumsuz etkisi en az olacak ve olası iş kazalarının önlenmesine yönelik adımları da kapsayacak şekilde, diğer taşımacılık faaliyetleri ile uyumlu şekilde yapılmalıdır. |
| Veri Merkezi sektörünün teşvik edilmesine yönelik düzenlemenin olmaması | Tehdit | |
| Haberleşme altyapı inşası ve altyapı paylaşım sorunlarının giderilmesi | Tehdit | Dünya ile rekabet edebilen elektronik haberleşme sektörüne sahip olabilmek için yeterli altyapı yatırımının yapılmasına ihtiyaç vardır. Bu kapsamda altyapı paylaşımına teşvik edici düzenlemelerin ve yatırımların yapılması önem arz edecektir. |

| | | | |
|-----------------|---|---------------|--|
| | Dijitalleşmenin yüksek maliyeti | Tehdit | Vergi muafiyetleri, teşvik ve desteklerle dijitalleşme hızlandırılmalı. |
| | KVKK, GDPR gibi yasal düzenlemeler ve bunlara uyum konusundaki boşluklar | Tehdit | |
| | Demiryolu ve karayolu taşımacılığı için sınır geçiş prosedürlerinin çok zaman alması | Tehdit | |
| | Ulaşım ile ilgili mevcut mevzuatın teknoloji karşısında yetersiz kalması uygulamada birçok sorun yaratmaktadır | Tehdit | Taşımacılık başta olmak üzere bütün mevzuat güncellenerek teknolojiyle uyumlu hale getirilmeli, ulaşım ile ilgili planlamalar teknolojiyle elde edilen veriler ışığında güncellenerek uygulamaya konmalıdır. |
| | Lojistik merkezlerin yapımı ve işletmesinde uygulanacak usul ve esasların tam olarak belli olmaması, dağınık olması | | |
| Çevresel | Çevre dostu teknolojilere ve enerji verimliliği odaklı ülke politikalarının olması | Fırsat | Altyapının dayanıklılığı ve çevre dostu olması için tasarım ve bakım aşamalarında çevresel faktörler göz önünde bulundurulabilir. |
| | Dağınık halde bulunan yayın istasyonlarını tek bir yapıda toplayan Küçük Çamlıca Radyo ve TV Kulesi gibi simge yapıların bulunması | Fırsat | Anten ve anten kulelerinin yoğun olduğu illerde, Küçük Çamlıca Radyo ve TV Kulesi'ne benzer yapılar inşa edilebilir. |
| | Çevresel sürdürülebilirliğin temini adına dijitalleşme süreçlerinin teşvik edilmesi | Fırsat | Tüketicilere basılı olarak iletilen faturalar çevresel sürdürülebilirliğe zarar verirken, Ülkemizin dijitalleşme vizyonu çerçevesinde faturalar dahil tüm tebligatların sadece elektronik ortamda yapılmasına yönelik düzenlemelerin yapılması. |
| | Yeşil Mutabakat Eylem planı ile ilgili çalışmalar | Fırsat | Eylem planlarının tamamlanması. |
| | Sürdürülebilirlik ve yeşil taşıma: Karbon ayak izini azaltmaya yönelik çabalar ve sürdürülebilir ulaşım alternatiflerinin bulunması | Fırsat | Sürdürülebilirlik ve yeşil taşıma alanında daha fazla yatırım yapılmalı, enerji verimliliğini artırmak için yenilikçi teknolojiler kullanılmalı, alternatif yakıt seçenekleri teşvik edilmeli ve çevresel uyum standartlarına göre düzenlemeler yapılmalıdır. Aynı zamanda |

| | | |
|---|---------------|--|
| | | bilinçlendirme kampanyaları düzenlenmeli ve sektör paydaşlarıyla işbirliği içinde sürdürülebilir taşıma çözümleri geliştirilmelidir. |
| Geleceğe yönelik hidrojen yakıtlı ağır yük taşımacılığı ile ilgili çalışmaların sürdürülmesi | Fırsat | |
| Yeşil Liman uygulamalarının yaygınlaştırılması | Fırsat | Mevzuat çalışmalarının tamamlanarak yenilenebilir enerji kullanımını teşvik etmek, ilgili kurum/kuruluşlarla koordinasyon sağlamak ve işbirliği yapılması. |
| Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından oluşturulan gemiler kaynaklı Sera Gazı Azaltımı Stratejisi kapsamındaki yayımlanacak yeni emisyon azaltım kurallarına uyum sağlanması gerekliliği | Tehdit | Denizcilik sektörünü etkileyecek kararlardan sektörün olumsuz etkilenmemesi adına gerekli önlemlerin alınması, gerekli mevzuat çalışmasının yapılması. |
| İklim krizi ve çevresel felaketlerin artması | Tehdit | Sektörde firmaların karbon ayakizini azaltmaya yönelik çalışmalarının artırılmasının sağlanması, takip ve kontrolü. |
| Akıllı Ulaşım Sistemlerinin yaygınlaştırılması gerekliliği | Tehdit | AUS ile trafik güvenliğinin ve taşıt/km değerinin artırılması, mevcut yol kapasitelerinin en üst düzeyde kullanımının sağlanması, enerji verimliliğinin artırılarak ülke ekonomisine katkısının sağlanması ve çevreye verilen zararın azaltılması. |
| Eski araçların bıraktığı emisyon ve atık toplama sisteminin yetersiz oluşu | Tehdit | Eski araçların trafikten çekilmesi için ÖTV vb. indirimler sağlanarak çevresi etkileri azaltılabilir. |
| Karayolu araçları kaynaklı sera gazı salınımı | Tehdit | Karayolu araçları kaynaklı sera gazı salınımının kontrol altına alınması ve düşürülmesi için temiz enerji ile çalışan araçların kullanımının teşvik edilmesi. |
| Uzun mesafe taşımalarının karayoluyla yapılması | Tehdit | Lojistik köylerin sıklaştırılması ile özellikle uzun mesafelerde yük taşımacılığının demiryolunun ağırlığının artırılması, orta ve kısa mesafelerde karayolunun tercih edilmesinin teşvik edilmesi. Lojistik Merkezler ve OSB'lerin iltisak bağlantılarının yaygınlaştırılarak demiryolu |

| | | |
|---|----------------------|---|
| | | taşımacılığının tercih edilmesinin sağlanmasıdır. |
| Ülkemizde doğal afet yaşanma olasılığı ve afet şiddet düzeyinin yüksek olması | Tehdit | |
| Taşımacılıkta kullanılan elektrikli araç sayısının çok düşük olması | Tehdit | Elektrikli araçların kullanılması için teşvik verilmesi. |
| Kullanılan teknolojilerin çevreye ve doğal kaynaklara olumsuz etkisi (Toprak, su kaynakları, tarım ve orman alanları, biyoçeşitlilik, meraların vb. azalması/kaybı riski) | Fırsat-Tehdit | Sürdürülebilir taşıma yaklaşımına yönelik çevre dostu uygulamaların artırılması, karbon ayak izinin azaltılması, denetimlerin artırılması, güvenlik teknolojilerinin kullanılması, çevresel izlemelerin yapılması, üst ölçekli planlamalarda kurumsal işbirliğinin artırılması. |

2.10.GZFT ANALİZİ

Tablo 9: GZFT Analizi

| İç Çevre | | Dış Çevre | |
|--|---|--|---|
| Güçlü yönler | Zayıf yönler | Fırsatlar | Tehditler |
| <p>Ulaştırma sektöründe öncü bir rol oynaması</p> <p>Hizmet alanlarında yetkinliğe haiz olması</p> <p>Katma değeri yüksek ulaştırma ve altyapı yatırım projelerini gerçekleştirme kapasitesinin bulunması</p> <p>Ulusal ve uluslararası geçerliliği olan belgeleri verme yetkisine sahip olması</p> <p>Avrupa Birliği Katılım Öncesi Mali Yardım Fonları çerçevesinde Ulaştırma Operasyonel Program Otoritesi olarak akreditasyona sahip olunması</p> <p>Bilgi toplumu dönüşümünün desteklenmesi</p> <p>Toplumsal kalkınmada etkin olacak bilginin yaygınlaşmasına yönelik teknoloji ve altyapılara sahip olunması</p> <p>Sıfır karbon hedefleri doğrultusunda proje geliştirme çalışmalarına önem verilmesi</p> <p>Ulusal ve uluslararası alanda paydaşlarla işbirliği ve koordinasyona açık olması</p> | <p>Bakanlık çalışmalarının kamuoyunda farkındalık yaratacak düzeyde tanıtımının yapılamaması</p> <p>Yönetişim anlayışının yeterince gelişmemiş olması</p> <p>Bilişim teknolojilerinin hızla değişmesi sonucu Bakanlık hizmetlerinin sunumunda yararlanılan bilişim teknolojilerinin yeterli olmaması</p> <p>Kuruma yeni başlayan personelin kurumsal aidiyetinin ve kurum kültürünün gelişmekte olması</p> <p>Personelin gelişen teknolojilere uyum sağlama konusundaki bilgi ve deneyim eksikliği</p> <p>Siber güvenlik politikalarına ilişkin Bakanlık personeli bilincinin yeterli düzeyde olmaması</p> <p>Merkez ve taşra teşkilatında hizmet binalarının yetersiz olması</p> <p>Sosyal tesis ve imkanların eksikliği</p> | <p>Ülkemizin kıtalar arası ulaşım koridorlarının bağlantı noktası olarak eşsiz jeopolitik konuma sahip olması</p> <p>Ülkemizin yakın coğrafyasında ve bölgesinde etkin lojistik üs olma hedefinin bulunması</p> <p>Ülkemizin Asya-Avrupa arasında köprü konumunda olmasından dolayı demiryolu taşımacılığı konusunda avantajlı bir konumda olması</p> <p>Ülkemizin 2053 net sıfır emisyon hedefini odağına alması</p> <p>Dijital altyapı ve pazarlama araçlarına, bulut hizmetlerine ve siber güvenlik gibi teknolojik çözümlere olan talep artışı</p> <p>Yeni dijital teknoloji alanlarında yerli ve millilik gözetilerek Ar-Ge ve yenilikçilik kabiliyetlerimizin geliştirilmesi yönündeki eğilim</p> <p>Ulaştırma sektöründe sürdürülebilir, düşük emisyonlu, dijital üretim teknikleriyle bütünleşik ve çevre dostu politikaların benimsenmiş olması</p> | <p>Hammadde, enerji ve teknoloji açısından dışa bağımlılığımızın devam etmesi</p> <p>Küresel iklim değişikliği ve karbon salınımının etkileri</p> <p>Küresel ve bölgesel siyasi ve ekonomik istikrarsızlık</p> <p>Ulusal taşımacılıkta modlar arası dengesizliğin devam etmesi</p> <p>Nüfusun belli bölgelerde yoğunlaşması ve bölgelerarası gelişmişlik farkları</p> <p>İç ve dış göçlerle artan nüfus</p> <p>Türkiye'nin coğrafi yapısının kuzey güney ekseninde demiryolu yapımı için zorlu olması</p> |

| İç Çevre | | Dış Çevre | |
|--|--------------|--|-----------|
| Güçlü yönler | Zayıf yönler | Fırsatlar | Tehditler |
| <p>Bakanlığın sağladığı hizmetlerin uçtan uca dijitalleşmesi</p> <p>Ulusal güvenliğin önemli bir unsuru haline gelen siber güvenliğe ilişkin farkındalık çalışmalarına ağırlık verilmesi</p> <p>Afet ve acil durumlar ile seferberlik savaş halinde kara yolu ulaştırma planlarının geliştirilmiş olması</p> | | <p>Kentiçi ulaşımda türler arası entegrasyona, düşük emisyonlu, elektrikli veya otonom taşıtlar gibi ulaşım araçlarına olan talebin artması</p> <p>Toplu taşıma, mikro mobilite ve yaya hareketliliğini içeren sürdürülebilir kentsel ulaşım planlamasının öne çıkması</p> <p>Demiryolu taşımacılığının düşük maliyetli taşıma olması</p> <p>Bakanlığımız faaliyet alanlarında vatandaşın farkındalığının ve beklentilerinin artması</p> <p>Yeni teknolojileri hızlı bir şekilde öğrenen ve benimseyen bir nüfus olması</p> <p>Etkin, verimli, güvenli, konforlu ve emniyetli ulaşım talebinde artış</p> <p>Yeni teknolojileri hızlı bir şekilde öğrenen ve benimseyen bir nüfus olması</p> <p>Etkin, verimli, güvenli, konforlu ve emniyetli ulaşım talebinde artış</p> | |

2.11.TESPİTLER VE İHTİYAÇLAR

Tablo 10: Tespitler ve İhtiyaçlar Tablosu

| Durum Analizi Aşamaları | Tespitler/ Sorun Alanları | İhtiyaçlar/Gelişim Alanları |
|--|---|--|
| Uygulanmakta Olan Stratejik Planın Değerlendirilmesi | 2019-2023 Stratejik Planının uygulama döneminde meydana gelen gelişmelere ilişkin bilgilere ilgili bölümde detaylı şekilde yer verilmiştir. | Bir önceki stratejik planda yer alan hedeflerden 21 hedefin yeni dönemde de devam ettirilmesi ihtiyacı bulunmaktadır. |
| Mevzuat Analizi | Yasal yükümlülük çerçevesinde geçiş hakkına ilişkin usul ve esaslar ile ücretler, Bakanlığımızca çıkarılan ikincil düzenlemelerle belirlenmiştir. Ancak, aynı konuda bazı kurumların kendi görev alanları ile ilgili Kanunlarında farklı hükümler bulunduğundan uygulamada farklılıklar ortaya çıkmaktadır. | Geçiş hakkına ilişkin olarak uygulamada yaşanan sorunların giderilmesi için, 5809 sayılı Elektronik Haberleşme Kanununda değişikliklere ihtiyaç bulunmaktadır. |
| | AUS kapsamında 1 No'lu Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi ile verilen görevlere ilişkin detayları içeren ikincil mevzuat (yönetmelik, direktif, usul esas) eksikliği. | AUS'a ilişkin ikincil mevzuat eksiklerinin belirlenmesi ve bu doğrultuda gerekli çalışmaların yapılması gerekmektedir. |

| Durum Analizi Aşamaları | Tespitler/ Sorun Alanları | İhtiyaçlar/Gelişim Alanları |
|-------------------------|---|--|
| | <p>TÜBİTAK vb. Ar-Ge proje desteği sağlayan kuruluşlar ile UDHAM Başkanlığının benzer nitelikte görev ve yetkileri bulunmaktadır. Araştırma ve Geliştirme Projelerinin Desteklenmesine İlişkin Yönetmelik kapsamında sadece elektronik haberleşme ile havacılık ve uzay alanlarındaki projeler desteklenebilmektedir. Bakanlığın çalışma alanına giren diğer ulaşım modlarındaki projeler desteklenmemektedir.</p> | <p>Araştırma ve Geliştirme Projelerinin Desteklenmesine İlişkin Yönetmeliğin ve diğer ilgili mevzuatın Bakanlığın çalışma alanına giren tüm ulaşım modlarında destek verebilecek şekilde güncellenmesi ihtiyacı bulunmaktadır.</p> |
| | <p>Takograf çalışmalarının koordinasyonunun yapılması, Takograf kart basımına ilişkin düzenlemelerin ve yerli takograf ve hareket sensörü üreticilerinin yetkilendirmelerin yapılması, Takograf kartlarını veren otorite ile yerli sayısal takograf üreticileri ve hareket sensörü üreticilerinin denetlenmesi, hususlarına ilişkin 1 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinde Bakanlığımıza/ UHDGM'ye herhangi bir görev ve yetki verilmemiştir.</p> | <p>Takograf ile ilgili olarak UHDGM'nce fiili olarak yürütülen işlere ilişkin yasal dayanağın yetersiz olduğu değerlendirilmekte olup, başka kurumların da bu konuda görev alma konusunda isteği bulunmamaktadır. Bu sebeple, 1 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinde konuya ilişkin ilgili Kurumun netleştirilerek, görev ve yetki verilmesinin uygun olacağı değerlendirilmektedir.</p> |

| Durum Analizi Aşamaları | Tespitler/ Sorun Alanları | İhtiyaçlar/Gelişim Alanları |
|---------------------------------------|--|---|
| | 655 sayılı KHK ve 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu çerçevesinde uygulanan “uyarma” türü idari yaptırımların tahsil edilmesine yönelik mevzuat eksikliği. | Bakanlığımız tarafından yetki belgesi düzenlenen kişilere; 655 sayılı KHK ve 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu çerçevesinde uygulanan “uyarma” türü idari yaptırımların kaldırılabilmesi için Bakanlığımız Döner Sermaye İşletme Dairesi Başkanlığı’na ödenen ücretlerin 1 sayılı Cumhurbaşkanlığı Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi’nin 490 ıncı maddesine işlenmesinin uygun olacağı değerlendirilmektedir. |
| Üst Politika Belgeleri Analizi | Üst politika belgeleri ile Bakanlığımıza verilen görevlere “İhtiyaçlar/ Gelişim Alanları” sütununda yer verilmiştir. | <ul style="list-style-type: none"> - Yerli elektronik haberleşme bileşenlerinin Ar-Ge ve üretim faaliyetlerinin desteklenmesi - Siber güvenlik alanında uluslararası standartlara uyum sağlanması, ulusal siber güvenliğin sağlanmasına yönelik düzenleyici ve teknolojik çalışmaların gerçekleştirilmesi - Yeni nesil hareketlilik teknolojilerinin ulusal ölçekte gelişimine katkı sağlanması - Raylı sistem araçlarının yerli imkanlarla tasarımı, üretimi ve kullanımının etkinleştirilmesi, ihracat imkanlarının artırılması - Elektronik haberleşme altyapılarının yaygınlaştırılması - Afete dirençli ulaştırma altyapılarının tesis edilmesine yönelik hukuki ve teknik çalışmaların tamamlanması - Ulaştırma ve lojistik sektöründe çevresel etkilerin ve maliyetlerin en aza indirilmesi, lojistik altyapıların güçlendirilmesi; güvenli, kesintisiz, etkin, bütüncül ve sürdürülebilir ulaştırma ağı ve lojistik merkezlerin tesis edilmesi, Yeşil Denizcilik ve Yeşil Liman uygulamalarının geliştirilmesi - Ulaştırma sektöründe devam eden yatırımların yapılabirlik, sürdürülebilirlik, etkinlik, erişilebilirlik, |

| Durum Analizi Aşamaları | Tespitler/ Sorun Alanları | İhtiyaçlar/Gelişim Alanları |
|-------------------------|---------------------------|--|
| | | <p>güvenlik ve verimlilik odağında gözden geçirilerek mevcut altyapının etkinliğinin artırılması</p> <ul style="list-style-type: none">- Ulaştırma ve lojistik sektöründe dijital uygulama ve yeni teknolojilerin kullanımının yaygınlaştırılması, mevcut altyapının daha etkin ve verimli kullanımının sağlanması- Devam eden demiryolu projelerinin tamamlanması; OSB'ler, limanlar ve maden ocakları gibi önemli yük merkezlerinin demiryolu bağlantılarının sağlanması- Kıyı tesislerinin geliştirilmesi, Türk deniz ticaret filosunun iyileştirilmesi- Akıllı Ulaşım Sistemleri uygulamalarının yaygınlaştırılması- Piyasa gözetimi ve denetimi- Ulaşım hizmetlerinin engellilerin erişilebilirliğine uygun hale getirilmesi- Afet ve acil durumlara müdahale kapasitesinin artırılması, afet yönetimi bilişim altyapısı ve karar destek sistemlerinin geliştirilmesine devam edilmesi- Ulaştırma sektöründen kaynaklanan hava kirliliğinin önlenmesi, emisyonların kontrolünün sağlanması- Kentiçi raylı sistem projelerine ilişkin mevzuat düzenlemesinin yapılması |

| Durum Analizi Aşamaları | Tespitler/ Sorun Alanları | İhtiyaçlar/Gelişim Alanları |
|---|---|---|
| <p>Program – Alt Program Analizi</p> | <p>Bilgi ve İletişim Alanında Araştırma Geliştirme alt programı kapsamında; Bakanlığın görev alanlarından elektronik haberleşme ile havacılık ve uzay teknolojileri konusunda verilen Ar-Ge projelerinin desteklenmesi ile ilgili görev ve sorumluluklar yerine getirilmektedir. Söz konusu alt program hedefi için hedeflenen değerlere, 2021 ve 2022 yıllarında kısmen ulaşılmıştır.</p> | <p>Alt program için değişiklik önerisi bulunmamakla birlikte performans göstergelerinde değişiklik yapılmasına ihtiyaç duyulmaktadır.</p> |
| | <p>Denizyolu Taşımacılığı Düzenleme ve Denetim alt programı kapsamında; Denizlerde ve içsularda emniyet ile can, mal ve çevre güvenliğine ilişkin alınan tedbirlerin sürekliliğinin sağlanabilmesine yönelik daha etkin düzenleme, uygulama ve denetimlere ilişkin iş ve işlemler yürütülmektedir. Söz konusu alt program hedefi için hedeflenen değerlerin bazılarında kısmen ulaşılmış, bazıları ise aşılmıştır.</p> | <p>Alt program için değişiklik önerisi bulunmamakla birlikte performans göstergelerinde değişiklik yapılmasına ihtiyaç duyulmaktadır.</p> |
| <p>Paydaş Analizi</p> | <p>İç paydaşlara uygulanan; bakanlık bağlılık, kurum kültürü ve çalışan memnuniyet anketi sonuçlarına, kurum kültürü analizi bölümünde yer verilmiştir.</p> <p>Dış Paydaş Anketi kapsamında;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Yüksek Hızlı Tren hatlarının arttırılması • Kent içi metro hatlarının arttırılması | <p>Dış paydaşlara uygulanan anket sonuçları ile paydaşlarla yapılan sektör toplantıları sonuçları, stratejik hedefler oluşturulurken dikkate alınmak üzere PESTLE Analizi ve GZFT Analizi kapsamında değerlendirilmiştir.</p> |

| Durum Analizi Aşamaları | Tespitler/ Sorun Alanları | İhtiyaçlar/Gelişim Alanları |
|---|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> • Afet yönetiminin koordinasyonun güçlendirilmesi • Karayolu yolcu ve yük taşımacılığı denetimlerinin artırılması, yolcu taşımacılığı alanındaki kriter ve standartların geliştirilmesi hususları <p>öncelik verilmesi gereken faaliyet/ hizmetler olarak belirtilmiştir.</p> <p>Paydaşlarla yapılan sektör toplantıları sonucunda ortaya konulan tespitler ve sorun alanları PESTLE Analizine temel teşkil etmiştir.</p> | |
| İnsan Kaynakları Yetkinlik Analizi | <p>Kuruma yeni başlayan personelin kurumsal aidiyetinin ve kurum kültürünün güçlendirilmesi için eğitimlere ihtiyaç duyulması,</p> <p>Personelin motivasyonunun artırılması, mevzuat ve kişisel gelişim alanlarında eğitim ihtiyacının olması,</p> | <p>Kurumsal kapasitenin geliştirilmesi amacıyla kişisel gelişim alanında eğitim ihtiyacı karşılanmalıdır.</p> |
| Kurum Kültürü Analizi | <p>Bakanlık personelinin kurum kültürü algısının, aidiyetlerinin ve memnuniyetlerini ölçülebilmesi amacıyla gerçekleştirilen Bakanlık bağlılık, kurum kültürü ve çalışan memnuniyet anketi sonuçlarında</p> <ul style="list-style-type: none"> • Çalışanların motivasyonunu arttırmaya yönelik sosyal etkinlikler düzenlenmediği, • Adil bir takdir ve ödüllendirme sisteminin olmadığı hususlarında eksiklikler olduğu anlaşılmaktadır. | <p>Çalışanlara sağlanan tesis ve hizmetler, aile desteği, iş-yaşam dengesinin sağlanması, çalışanın zor zamanında ihtiyaç duyduğu desteği sağlama, çalışan esenliğinin desteklenmesi ve çalışan memnuniyeti anketi sonucunda etkin önlemler alınması ve somut iyileşme sağlanması başlıklarında iyileştirme fırsatları görülmektedir.</p> |

| Durum Analizi Aşamaları | Tespitler/ Sorun Alanları | İhtiyaçlar/Gelişim Alanları |
|---|--|--|
| Fiziki Kaynak Analizi | Eskiye çalışma alanlarının günümüz ihtiyaçlarına yeterince cevap verememekte, Deprem tehlikesine karşı mevcut hizmet binalarının deprem etütlerinin yapılması gerekmekte, Zamanla yıpranan binaların bakım onarım ihtiyaçları doğmaktadır. | Bakanlık hizmetlerinin daha kaliteli ve güvenli çalışma ortamlarında verilmesi için fiziki, teknik ve sosyal ihtiyaçlara yönelik altyapının güçlendirilmesi, Çalışma ortamının modernize edilmesi, Hizmet binalarının ömrünü uzatacak tadilatların yapılması, Binaların deprem performanslarının ölçülmesi gerekmektedir. |
| Teknoloji ve Bilişim Altyapısı Analizi | Bilişim teknolojilerinin hızla değişmesiyle birlikte Bakanlığımızın yeni teknolojilere adaptasyonunun zorunluluk göstermesi, Bakanlık personelinde siber güvenlik politikalarına ilişkin bilincin artırılma zorunluluğu, | Yerli ve milli teknolojiler kullanımı ve açık kaynak kodlu yazılımlarının kullanımı önceliklendirilmelidir. Personele eğitim verilmelidir. |
| Mali Kaynak Analizi | Hedeflere ulaşabilmek için yürütülen faaliyetlerin tamamına yakını altyapı projelerini kapsamaktadır. Tahsis edilen genel bütçe ödeneklerinin kısıtlı olması projelerin fiziki ilerlemesini yavaşlatmaktadır. | OVP ile belirlenen bütçe ödeneklerinin Plan döneminde uygulanacak projelerin ödenek ihtiyaçlarına göre tahsis edilmesi gerekmektedir. |
| PESTLE Analizi | PESTLE Analizi bölümünde detaylı şekilde yer verilmiştir. | |

III. GELECEĞE BAKIŞ

3.1. MİSYON, VİZYON, TEMEL DEĞERLER

MİSYON

Ulaşım, haberleşme ve bilgi teknolojileri alanlarında; insan odaklı, güvenli, yenilikçi, çevreye duyarlı, kaliteli ve devamlı hizmet anlayışıyla; akıllı ve dirençli, erişilebilir, sürdürülebilir entegre ulaştırma sistemleri ile ulaşım ekosistemine katkı sağlayarak, insanımızın yaşam kalitesinin yükseltilmesine ve ülkemizin kalkınmasına destek olmak

VİZYON

Türkiye yüzyılında, insan ve çevre odaklı, akıllı ve güvenli entegre ulaştırma sistemleri ve hızlı iletişim ağlarıyla dünyada öncü olmak

TEMEL DEĞERLER

İnsan odaklı, yenilikçi, çevreye duyarlı, sürdürülebilir

IV. STRATEJİ GELİŞTİRME

4.1 AMAÇLAR

- Demiryoluna öncelik verilerek tüm ulaşım modlarının entegrasyonunu sağlayacak ulaşım altyapılarını planlamak ve gerçekleştirmek
- Ülkemizde bilgi ve iletişim teknolojilerinin etkin, güvenli kullanılmasını, güvenliğinin sağlanmasını ve kolay erişilebilmesini sağlayacak gerekli altyapıları yaygınlaştırmak
- Can ve mal emniyetinin en üst seviyede sağlandığı, toplumun tüm kesimlerini kapsayan, sürdürülebilir, kesintisiz ulaştırma hizmetlerinin sunulmasını sağlamak
- Çevreye duyarlı, emniyetli ve sürdürülebilir bir anlayışla denizciliğin geliştirilmesini sağlamak
- Ar-Ge ve yenilikçilik kabiliyetlerimizi geliştirmek
- Kurumsal kapasiteyi geliştirmek

4.1.1 Amaç ve Hedefler

Bakanlığımız 2024-2028 Stratejik Planında yer alan 6 amaç ve amaçlara yönelik 26 hedef aşağıdaki tabloda gösterilmektedir.

Amaçlar- Hedefler

| | |
|---------------------|--|
| Amaç (A1) | Demiryoluna öncelik verilerek tüm ulaşım modlarının entegrasyonunu sağlayacak ulaşım altyapılarını planlamak ve gerçekleştirmek |
| Hedef (H1.1) | Yerel ağa ve uluslararası demiryolu koridorlarına bağlanan liman, endüstriyel tesis ve lojistik merkezlerin sayısı arttırılacaktır |
| Hedef (H1.2) | Demiryolu ağı; yüksek standartlı, güvenli ve ülke ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde yaygınlaştırılacaktır |
| Hedef (H1.3) | Kent içi ulaşım altyapısının geliştirilmesine katkı sağlanacaktır |
| Hedef (H1.4) | Hava yolu ulaşım altyapısı yaygınlaştırılacaktır |
| Amaç (A2) | Ülkemizde bilgi ve iletişim teknolojilerinin etkin, güvenli kullanılmasını, güvenliğinin sağlanmasını ve kolay erişilebilmesini sağlayacak gerekli altyapıları yaygınlaştırmak |
| Hedef (H2.1) | Yüksek hızlı, kaliteli ve güvenli erişim imkanı sunan sabit ve mobil genişbant altyapıları yaygınlaştırılacaktır |
| Hedef (H2.2) | Bilgi ve iletişim teknolojileri üzerinden sağlanan her türlü hizmet, işlem ve veri ile bunların sunumunda yer alan sistemleri siber risk ve tehditlerden koruyarak ülkemizin güvenli işleyen bir siber ortama sahip olması sağlanacaktır |
| Hedef (H2.3) | Kamuda bulut bilişimin kullanımına ilişkin düzenlemeler yapılarak kamu hizmetlerinin daha güvenilir, sürdürülebilir, verimli ve tasarruflu sunulması sağlanacaktır |
| Amaç (A3) | Can ve mal emniyetinin en üst seviyede sağlandığı, toplumun tüm kesimlerini kapsayan, sürdürülebilir, kesintisiz ulaştırma hizmetlerinin sunulmasını sağlamak |
| Hedef (H3.1) | Demiryolu ulaştırma faaliyetlerinin serbest, adil ve sürdürülebilir bir rekabet ortamında yapılması sağlanacaktır |
| Hedef (H3.2) | Karayolu taşımacılığında etkinliği ve ulaşımında emniyeti arttırmaya katkıda bulunulacaktır |
| Hedef (H3.3) | Yüklerin çevreye duyarlı ve emniyetli bir şekilde taşınmaları sağlanacaktır |
| Hedef (H3.4) | Tüm ulaşım türlerinde erişilebilirliği sağlayarak, sürdürülebilir, güvenli, çevreci ve etkin hareketlilik ekosistemi geliştirilecektir |
| Hedef (H3.5) | Ulaşım türlerinde kaza ve olay inceleme çalışmaları etkin bir şekilde yürütülerek ulaşım emniyetinin iyileştirilmesine katkı sağlanacaktır |
| Hedef (H3.6) | Bilgi ve iletişim teknolojilerinin sunduğu geleneksel ve yenilikçi fırsatlar optimum kullanılarak ortaya çıkacak insan ve çevre odaklı Akıllı Ulaşım Sistemleri çözümleri, ulaşımın tüm modlarında yaygınlaştırılacaktır |

| | |
|---------------------|---|
| Amaç (A4) | Çevreye duyarlı, emniyetli ve sürdürülebilir bir anlayışla denizciliğin geliştirilmesini sağlamak |
| Hedef (H4.1) | Denizlerde ve iç sularda seyir, can, mal ve çevre emniyeti artırılabacaktır |
| Hedef (H4.2) | Deniz çevresinin korunmasına ve iklim değişikliğini önlemeye yönelik gemi ve limanların dönüşümünü sağlayacak sistemler kurulacaktır |
| Hedef (H4.3) | Deniz endüstrisinin ve gemi sanayinin geliştirilmesine katkı sağlanacaktır |
| Hedef (H4.4) | Kıyıların etkin ve verimli kullanımını sağlamak üzere kıyı ve deniz yapıları planlanacaktır |
| Hedef (H4.5) | Kıyı yapıları korunacak ve denizyolu ulaşım altyapısı yaygınlaştırılacaktır |
| Hedef (H4.6) | Ülkemizin denizyolu taşımacılığındaki yoğunluğunu azaltmak ve denizyolu trafiğinin daha güvenli, daha hızlı ve daha ekonomik hale getirilmesini sağlamak üzere bir su yolu oluşturulacaktır |
| Amaç (A5) | Ar-Ge ve yenilikçilik kabiliyetlerimizi geliştirmek |
| Hedef (H5.1) | Ulaştırma, denizcilik, elektronik haberleşme, havacılık, uzay ve bilişim teknolojilerinin milli kaynaklarla üretimi teşvik edilecek ve yaygınlaştırılacaktır |
| Hedef (H5.2) | Bağlantılı, kooperatif, otonom ve paylaşımlı hareketlilik teknolojilerinin ulusal ölçekte gelişimine katkı sağlanacaktır |
| Amaç (A6) | Kurumsal kapasiteyi geliştirmek |
| Hedef (H6.1) | Kurumun iş süreçleri, gelişen bilişim teknolojilerinden yararlanılarak elektronik ortama aktarılıp, güvenliği ve sürdürülebilirliği sağlanacaktır |
| Hedef (H6.2) | Personelin yetkinliği arttırılacaktır |
| Hedef (H6.3) | Afetlerde ve olağanüstü durumlarda ulaştırma ve haberleşme kaynaklarının planlı, verimli ve etkin bir şekilde kullanılması sağlanacaktır |
| Hedef (H6.4) | Bakanlık hizmetlerinin daha kaliteli ve güvenli çalışma ortamlarında verilmesi sağlanacaktır |
| Hedef (H6.5) | Personelin kalite yönetimi yetkinliği arttırılacaktır |

4.2. HEDEFLERDEN SORUMLU VE İŞBİRLİĞİ YAPILACAK BİRİMLER

Tablo 11: Hedeflerden Sorumlu ve İşbirliği Yapılacak Birimler

| HEDEFLER | Harcama Birimleri | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------|-------------------|-----|-------|-----|------|--------|------|-----|-----|-----|-------|-------|--------|------|------|------|-----|-----------|----------------|-----------|-----------|---------------------|---|
| | UHDGM | DGM | TKYGM | HGM | AYGM | ABDİGM | HHGM | PGM | RTB | SGB | UDHAM | UEİMB | DÖSİDB | BİDB | DHDB | BHİM | ÖKM | Böl. Müd. | Böl. Lim. Bşk. | Lim. Bşk. | Baş. Müh. | Ulus. Den. Emn. Bşk | |
| H1.1 | İ | | | | S | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| H1.2 | İ | | | | S | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| H1.3 | | | | | S | | | | | | | | | | | | | İ | | | | | |
| H1.4 | | | | | S | | | | | | | | | | | | | İ | | | | | |
| H2.1 | | | | S | | | | | | İ | | | | | | | | | | | | | |
| H2.2 | | | | S | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| H2.3 | | | | S | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| H3.1 | S | | | | İ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| H3.2 | S | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| H3.3 | S | | | | | | | | | | | | İ | | | | | İ | | | | | |
| H3.4 | İ | | | İ | İ | İ | | | | S | | | | | | | | | | | | | |
| H3.5 | İ | İ | İ | | | | | | | | S | | | | | | | | | | | | |
| H3.6 | İ | | | S | | | | | | İ | | | | | | | | | | | | | |
| H4.1 | | S | İ | | | | | | | | | | | | | | | | İ | | | | |
| H4.2 | | S | İ | | | | | | | | | | | | | | | | İ | | | | İ |

| HEDEFLER | Harcama Birimleri | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------|-------------------|-----|-------|-----|------|--------|------|-----|-----|-----|-------|-------|--------|------|------|------|-----|-----------|----------------|-----------|----------|---------------------|
| | UHDGM | DGM | TKYGM | HGM | AYGM | ABDİGM | HHGM | PGM | RTB | SGB | UDHAM | UEİMB | DÖSİDB | BİDB | DHDB | BHİM | ÖKM | Böl. Müd. | Böl. Lim. Bşk. | Lim. Bşk. | Baş.Müh. | Ulus. Den. Emn. Bşk |
| H4.3 | | İ | S | | | İ | | | | | | | | | | | | | | | | |
| H4.4 | | İ | S | | İ | | | | | | | İ | | | | | | İ | | | | |
| H4.5 | | İ | İ | | S | | | | | | | | | | | | | İ | | | | |
| H4.6 | | İ | İ | | S | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| H5.1 | İ | İ | İ | İ | İ | İ | İ | İ | İ | İ | S | İ | İ | İ | İ | İ | İ | İ | İ | İ | İ | İ |
| H5.2 | İ | | | S | | | | | | | İ | | | | | | | | | | | |
| H6.1 | İ | İ | İ | | İ | | İ | İ | | İ | | İ | S | İ | | | | | | | | |
| H6.2 | İ | İ | İ | İ | İ | İ | İ | S | İ | İ | İ | İ | İ | İ | İ | İ | İ | İ | İ | İ | İ | İ |
| H6.3 | İ | İ | İ | İ | İ | İ | İ | İ | İ | İ | İ | İ | İ | S | İ | İ | İ | İ | İ | İ | İ | İ |
| H6.4 | İ | İ | İ | İ | İ | İ | İ | İ | İ | İ | İ | İ | İ | S | İ | İ | İ | İ | İ | İ | İ | İ |
| H6.5 | İ | İ | İ | İ | İ | İ | İ | İ | İ | S | İ | İ | İ | İ | İ | İ | İ | İ | İ | İ | İ | İ |

4.3. HEDEF KARTLARI

H 1.1 Hedef Kartı

| | | | | | | | |
|---|--|-------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Amaç (A1) | Demiryoluna öncelik verilerek tüm ulaşım modlarının entegrasyonunu sağlayacak ulaşım altyapılarını planlamak ve gerçekleştirmek | | | | | | |
| Hedef (H1.1) | Yerel ağa ve uluslararası demiryolu koridorlarına bağlanan liman, endüstriyel tesis ve lojistik merkezlerin sayısı arttırılacaktır | | | | | | |
| Amacın İlgili Olduğu Program/Alt Program Adı | Kombine Taşımacılık, Lojistik ve Tehlikeli Mal Taşımacılığı/ Lojistik Hizmetlerin Geliştirilmesi | | | | | | |
| Amacın İlişkili Olduğu Alt Program Hedefi | Lojistik hizmetlerinin geliştirilmesi ve serbest, adil ve sürdürülebilir bir rekabet ortamında gerçekleştirilmesinin sağlanması | | | | | | |
| Amacın İlgili Olduğu Program/Alt Program Adı | Demiryolu Ulaşımı/ Demiryolu Ulaşım Altyapısının ve Taşımacılık Sektörünün Geliştirilmesi İle İşletilmesi | | | | | | |
| Amacın İlişkili Olduğu Alt Program Hedefi | Demiryolu ulaşım altyapısının yaygınlaştırılması ve taşımacılık sektörünün geliştirilmesinin sağlanmasının sağlanması | | | | | | |
| Performans Göstergeleri | Hedefe Etkisi (%) | Plan Dönemi Başlangıç Değeri | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
| PG1.1.1: Divriği-Kars-Hudut Hattı Rehabilitasyonu Projesinin tamamlanma oranı (Fiziki % - Kümülatif) | 37 | 0 | 10 | 25 | 45 | 65 | 80 |
| PG1.1.2 : Kars-Iğdır-Aralık-Dilucu demiryolu hattının tamamlanma oranı (Fiziki % - Kümülatif) | 50 | 0 | 10 | 30 | 50 | 70 | 100 |
| PG1.1.3: İltisak hattı yapımları tamamlanma oranı (Fiziki % - Kümülatif) | 13 | 0 | 25 | 70 | 100 | 100 | 100 |
| Sorumlu Birim | AYGM | | | | | | |
| İşbirliği Yapılacak Birim(ler) | UHDGM | | | | | | |
| Riskler | <ul style="list-style-type: none">• Kamulaştırma davaları nedeniyle yaşanacak gecikmeler sonucu projelerin aksaması• Dış finansmanla yürütülen işlerde finansör kuruluşların dokümantasyon/onay süreçlerinin geciktirici etkileri nedeniyle projelerin aksaması• Ödenek yetersizliği nedeniyle projelerde aksaklıklar yaşanması• Mevzuat çalışmalarındaki yetersizlik nedeniyle karşılaşılabilecek sorunlarda sürecin uzaması | | | | | | |

| | |
|------------------------|--|
| Stratejiler | <ul style="list-style-type: none">• Konforlu, gürültüsüz, çevre dostu ve enerji tasarruflu sistemler kullanılarak yaygınlaştırılması sağlanacaktır.• Elektrifikasyon, sinyalizasyon ve haberleşme tesisleri tercih edilecektir.• İlgili alanlarda gerekli mevzuat çalışmalarının tamamlanmasıyla birlikte projeler yürütülecektir. |
| Maliyet Tahmini | Genel Bütçe: 984.612.340 TL Dış Kredi: 24.182.554.000 TL Toplam: 25.167.166.340 TL |
| Tespitler | <ul style="list-style-type: none">• Yük ve yolcu taşımacılığında demiryolu taşımacılığı payı AB-28 ortalamasının altındadır.• Yüz ölçümü ve nüfus baz alındığında demiryolu (km) yoğunluğu AB-28 ortalamasının altındadır.• Demiryollarının önemli yolcu ve yük talep merkezlerine erişiminde eksiklikler bulunmaktadır.• Demiryolu diğer ulaşım modlarına göre daha güvenli, ekonomik ve çevre dostudur. |
| İhtiyaçlar | <ul style="list-style-type: none">• 12. Kalkınma Planı 610.1, 610.2, 610.3• Orta Vadeli Program (2024-2026) 1. Büyüme 3, 4 numaralı tedbirler• Ülkemizin AB-28 ortalamasının altında olan demiryolu ağı yoğunluğunun artırılması ihtiyacı |

H 1.2 Hedef Kartı

| | | | | | | | |
|---|---|-------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Amaç (A1) | Demiryoluna öncelik verilerek tüm ulaşım modlarının entegrasyonunu sağlayacak ulaşım altyapılarını planlamak ve gerçekleştirmek | | | | | | |
| Hedef (H1.2) | Demiryolu ağı; yüksek standartlı, güvenli ve ülke ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde yaygınlaştırılacaktır | | | | | | |
| Amacın İlgili Olduğu Program/Alt Program Adı | Demiryolu Ulaşımı/ Demiryolu Ulaşım Altyapısının ve Taşımacılık Sektörünün Geliştirilmesi İle İşletilmesi | | | | | | |
| Amacın İlişkili Olduğu Alt Program Hedefi | Demiryolu ulaşım altyapısının yaygınlaştırılması ve taşımacılık sektörünün geliştirilmesinin sağlanması | | | | | | |
| Performans Göstergeleri | Hedefe Etkisi (%) | Plan Dönemi Başlangıç Değeri | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
| PG1.2.1: Yapımı devam eden yüksek standartlı demiryolu projelerinin tamamlanma oranı (Fiziki % - Kümülatif) | 55 | 13 | 34 | 64 | 84 | 97 | 100 |
| PG1.2.2: Yeni başlayacak olan yüksek standartlı demiryolu projelerinin tamamlanma oranı (Fiziki % - Kümülatif) | 45 | 0 | 7 | 30 | 55 | 80 | 98 |
| Sorumlu Birim | AYGM | | | | | | |
| İşbirliği Yapılacak Birim(ler) | UHDGM | | | | | | |
| Riskler | <ul style="list-style-type: none"> • Kamulaştırma davaları nedeniyle yaşanacak gecikmeler sonucu projelerin aksaması • Dış finansmanla yürütülen işlerde finansör kuruluşların dokümantasyon/onay süreçlerinin geciktirici etkileri nedeniyle projelerin aksaması • Ödenek yetersizliği nedeniyle projelerde aksaklıklar yaşanması • Mevzuat çalışmalarındaki yetersizlik nedeniyle karşılaşılabilecek sorunlarda sürecin uzaması | | | | | | |
| Stratejiler | <ul style="list-style-type: none"> • Konforlu, gürültüsüz, çevre dostu ve enerji tasarruflu sistemler kullanılarak yaygınlaştırılması sağlanacaktır. • Elektrifikasyon, sinyalizasyon ve haberleşme tesisleri tercih edilecektir. • Gerekli mevzuat çalışmalarının tamamlanmasıyla birlikte projeler yürütülecektir. | | | | | | |
| Maliyet Tahmini | <p>Genel Bütçe: 89.505.146.203 TL Dış Kredi: 382.818.491.039 TL Toplam: 472.323.637.242 TL</p> | | | | | | |

| | |
|-------------------|---|
| Tespitler | <ul style="list-style-type: none">• Yük ve yolcu taşımacılığında demiryolu taşımacılığı payı AB-28 ortalamasının altındadır.• Yüz lm ve nüfus baz alındığında demiryolu (km) yoğunluğu AB-28 ortalamasının altındadır.• nemli yolcu ve yk merkezlerine demiryollarının erişimi yeterli seviyede değildir. |
| İhtiyaçlar | <ul style="list-style-type: none">• 12. Kalkınma Planı 610.1• lkemizin AB-28 ortalamasının altında olan demiryolu ağı yoğunluğunun arttırılması ihtiyacı |

H 1.3 Hedef Kartı

| | | | | | | | |
|--|--|-------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Amaç (A1) | Demiryoluna öncelik verilerek tüm ulaşım modlarının entegrasyonunu sağlayacak ulaşım altyapılarını planlamak ve gerçekleştirmek | | | | | | |
| Hedef (H1.3) | Kent içi ulaşım altyapısının geliştirilmesine katkı sağlanacaktır | | | | | | |
| Amacın İlgili Olduğu Program/Alt Program Adı | Demiryolu Ulaşımı/ Demiryolu Ulaşım Altyapısının ve Taşımacılık Sektörünün Geliştirilmesi ile İşletilmesi | | | | | | |
| Amacın İlişkili Olduğu Alt Program Hedefi | Demiryolu ulaşım altyapısının yaygınlaştırılması ve taşımacılık sektörünün geliştirilmesinin sağlanması | | | | | | |
| Performans Göstergeleri | Hedefe Etkisi (%) | Plan Dönemi Başlangıç Değeri | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
| PG 1.3.1: Büyük İstanbul Tüneli Projesi yapım işinin tamamlanma oranı (Fiziki % - Kümülatif) | 24 | 0 | 5 | 25 | 50 | 75 | 100 |
| PG1.3.2: Havalimanı-raylı sistem bağlantılarının tamamlanma oranı (Fiziki % - Kümülatif) | 18 | 5 | 30 | 55 | 75 | 90 | 100 |
| PG1.3.3: İstanbul Metro Hatları yapım işlerinin tamamlanma oranı (Fiziki % - Kümülatif) | 20 | 25 | 35 | 55 | 75 | 95 | 100 |
| PG1.3.4: Gebze-Darıca Metro Hattı yapım işinin tamamlanma oranı (Fiziki % - Kümülatif) | 5 | 56 | 75 | 95 | 100 | 100 | 100 |
| PG1.3.5: Bursa Emek-YHT-Şehir Hastanesi Hafif Raylı Sistem Hattı yapım işinin tamamlanma oranı (Fiziki % - Kümülatif) | 3 | 40 | 75 | 95 | 100 | 100 | 100 |
| PG1.3.6: Konya Necmettin Erbakan Üniv.-Meram Belediyesi (Ring HRS) Hattı yapım işinin tamamlanma oranı (Fiziki % - Kümülatif) | 25 | 0 | 5 | 25 | 60 | 80 | 95 |
| PG1.3.7: Halkapınar-Otogar Metro Hattı yapım işinin tamamlanma oranı (Fiziki % - Kümülatif) | 5 | 0 | 6 | 28 | 62 | 81 | 100 |
| Sorumlu Birim | AYGM | | | | | | |
| İşbirliği Yapılacak Birim(ler) | DLH Marmaray Bölge Müdürlüğü (İstanbul), III. Bölge Müdürlüğü (İzmir) | | | | | | |

| | |
|------------------------|--|
| Riskler | <ul style="list-style-type: none">• Ödenek yetersizliği nedeniyle projelerde aksaklıklar yaşanması• Kamulaştırma davaları nedeniyle yaşanacak gecikmeler sonucu projelerin aksaması• Kurum/kuruluşlar ile olan arayüz süreçlerinde yaşanacak gecikmeler sonucu projede ilerleme sağlanamaması |
| Stratejiler | <ul style="list-style-type: none">• Mümkün olabilen en kısa sürede ve en az maliyetle fizibiliteye uygun raylı sistemler hayata geçirilecektir.• Sinyalli sürücüsüz metro sistemleri yaygınlaştırılacaktır.• Konforlu, gürültüsüz, çevre dostu ve enerji tasarruflu sistemler kullanılarak yaygınlaştırılması sağlanacaktır. |
| Maliyet Tahmini | Genel Bütçe: 118.942.485.331 TL |
| Tespitler | <ul style="list-style-type: none">• Kamu ihtiyaçları göz önünde bulundurularak kentiçi ulaşım sistemlerine verilen önemin artması.• Kentiçi raylı sistem hatlarının diğer kentiçi ulaşım modlarına göre daha güvenli olması. |
| İhtiyaçlar | <ul style="list-style-type: none">• 12. Kalkınma Planı 884.3 |

H 1.4 Hedef Kartı

| | | | | | | | |
|---|--|-------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Amaç (A1) | Demiryoluna öncelik verilerek tüm ulaşım modlarının entegrasyonunu sağlayacak ulaşım altyapılarını planlamak ve gerçekleştirmek | | | | | | |
| Hedef (H1.4) | Hava yolu ulaşım altyapısı yaygınlaştırılacaktır | | | | | | |
| Amaçın İlgili Olduğu Program/ Alt Program Adı | Uzay ve Havacılık/Havayolu Ulaşım Altyapısının Geliştirilmesi | | | | | | |
| Amaçın İlişkili Olduğu Alt Program Hedefi | Havayolu ulaşım altyapısının yaygınlaştırılmasının sağlanması | | | | | | |
| Performans Göstergeleri | Hedefe Etkisi (%) | Plan Dönemi Başlangıç Değeri | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
| PG1.4.1: Trabzon Yeni Havalimanı altyapısı yapım işinin tamamlanma oranı (Fiziki % - Kümülatif) | 50 | 0 | 10 | 25 | 50 | 75 | 100 |
| PG1.4.2: Trabzon Yeni Havalimanı üstyapısı yapım işinin tamamlanma oranı (Fiziki % - Kümülatif) | 30 | 0 | 0 | 0 | 0 | 50 | 100 |
| PG1.4.3: Yozgat Havalimanı üstyapısı yapım işinin tamamlanma oranı (Fiziki % - Kümülatif) | 10 | 10 | 80 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| PG1.4.4: Bayburt – Gümüşhane Havalimanı üstyapısı yapım işinin tamamlanma oranı (Fiziki % - Kümülatif) | 10 | 10 | 80 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| Sorumlu Birim | AYGM | | | | | | |
| İşbirliği Yapılacak Birim(ler) | XI. Ulaştırma Bölge Müdürlüğü (Trabzon) | | | | | | |
| Riskler | <ul style="list-style-type: none"> • Ödenek yetersizliği nedeniyle projelerde aksaklıklar yaşanması • İhale sürecinde yapılan itirazlar nedeniyle projenin yapımına geç başlanması ve öngörülen sürede tamamlanamaması • Kamulaştırma sürecinde tespit ve tescil davalarından kaynaklanan gecikmeler sonucu projelerin aksaması | | | | | | |
| Stratejiler | <ul style="list-style-type: none"> • Artan yolcu ve yük taşımacılığı talebini karşılamak amacıyla havalimanı sayısı artırılabilecektir. • Yerli ve yabancı turizmin desteklenmesi sağlanacaktır. | | | | | | |
| Maliyet Tahmini | Genel Bütçe: 14.189.356.711 TL | | | | | | |

| | |
|-------------------|---|
| Tespitler | <ul style="list-style-type: none">• Mevcut yolcu ve yük sayısı karşısında hali hazırdaki havalimanı kapasitesi yetersiz kalmaktadır.• Havayolu taşımacılığına talep giderek artmaktadır.• Havacılık sektörünün sürdürülebilir bir şekilde gerçekleşmesi için sertifika ile belgelendirilmesi yaygınlaşmaktadır. |
| İhtiyaçlar | <ul style="list-style-type: none">• 12. Kalkınma Planı 608.1• Hava ulaşım sektörünün daha sürdürülebilir bir şekilde yaygınlaştırılmasının sağlanması |

H 2.1. Hedef Kartı

| | | | | | | | | |
|---|--|-------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--|
| Amaç (A2) | Ülkemizde bilgi ve iletişim teknolojilerinin etkin, güvenli kullanılmasını, güvenliğinin sağlanmasını ve kolay erişilebilmesini sağlayacak gerekli altyapıları yaygınlaştırmak | | | | | | | |
| Hedef (H2.1) | Yüksek hızlı, kaliteli ve güvenli erişim imkânı sunan sabit ve mobil genişbant altyapıları yaygınlaştırılacaktır | | | | | | | |
| Hedefin İlgili Olduğu Program/Alt Program Adı | Bilgi ve İletişim / Elektronik Haberleşme, Bilgi Teknolojileri, E-Dönüşüm ve Siber Güvenlik Hizmetleri | | | | | | | |
| Hedefin İlişkili Olduğu Alt Program Hedefi | Bilgi teknolojileri üzerinden sağlanan her türlü hizmet, işlem ve veri ile bunların sunumunda yer alan sistemlerin güvenliğinin sağlanması ile mevcut ulaşım altyapısının daha verimli kullanılması, daha etkin bir planlama yapılması ve trafik güvenliğinin artırılması amacıyla akıllı ulaşım sistemlerinin kullanılmasının yaygınlaştırılması | | | | | | | |
| Performans Göstergeleri | Hedefe Etkisi (%) | Plan Dönemi Başlangıç Değeri | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | |
| PG2.1.1: Mobil genişbant abone yoğunluğu (% - Kümülatif) | 40 | 87 | 89,5 | 92,2 | 94,8 | 97,4 | 100 | |
| PG2.1.2: Sabit genişbant abone yoğunluğu (% - Kümülatif) | 40 | 22,5 | 23,9 | 24,8 | 25,7 | 26,6 | 27,5 | |
| PG2.1.3: Fiber genişbant abone yoğunluğu (% - Kümülatif) | 20 | 7,4 | 8,2 | 8,9 | 9,6 | 10,3 | 11 | |
| Sorumlu Birim | HGM | | | | | | | |
| İşbirliği Yapılacak Birim(ler) | UDHAM | | | | | | | |
| Riskler | <ul style="list-style-type: none"> Bazı bölgelerde; altyapı eksikliklerinin bulunması, yeterli seviyede abonelik talebinin bulunmaması ve düşük hızlı internet erişimi olması nedenleriyle abone yoğunluklarının yeterli seviyede artmaması Artan maliyetlere istinaden bazı bölgelerde operatör yatırımlarının yetersiz kalması nedeniyle mobil abone yoğunluklarının istenen seviyede artırılmaması | | | | | | | |
| Stratejiler | <ul style="list-style-type: none"> Fiber, 4,5G, 5G gibi yüksek hızlı ve kaliteli erişim imkanı sunan sabit ve mobil genişbant altyapıları ile genişbant kullanımının yaygınlaştırılması sağlanacaktır. Yüksek hızlı ve kaliteli genişbant erişimin toplumun tüm kesimlerine ve ülkenin tüm bölgelerine ulaştırılmasına yönelik faaliyetler gerçekleştirilecektir. Afet ve acil durum hazırlıkları dikkate alınarak sabit ve mobil genişbant altyapılarının geliştirilmesi ve kurulum süreçlerinin kolaylaştırılması için tedbirler alınacaktır. | | | | | | | |
| Maliyet Tahmini | Genel Bütçe: 15.776.755 TL | | | | | | | |
| Tespitler | <ul style="list-style-type: none"> Akıllı cihazların yaygınlaşması, 5G teknolojisindeki gelişmelerle birlikte daha yüksek hız ve düşük gecikme gerektiren gerçek zamanlı haberleşme ve büyük veri alışverişi, yapay zeka uygulamaları, nesnelerin interneti vb. hizmetlerin yaygınlaşması nedeniyle yüksek | | | | | | | |

| | |
|-------------------|--|
| | <p>hızlı ve kaliteli genişbant erişimine/hizmetlerine olan talep ve internet veri kullanım büyüklüğünün sürekli artması.</p> <ul style="list-style-type: none">• Bu taleplerin karşılanabilmesi amacıyla genişbant stratejileri çerçevesinde altyapı yatırımlarının/düzenlemelerinin yapılması ve fiber altyapı açısından destek yöntemleriyle ilgili alternatiflerin ortaya konulması.• Ülkemizde genişbant altyapısının kapasitesinin güçlendirilmesi, 5G çalışmalarının ivme kazanması, fiber optik ağ altyapısının yaygın hale getirilmesi ve yerli ve milli teknoloji ve ürün geliştirme çalışmalarına devam edilmesi.• Ülkemizin mobil altyapı yaygınlığında dünyada, FTTH/B (Eve ve Binaya Kadar Fiber) hane erişiminde Avrupa’da üst sıralarda yer almasına devam edilmesi.• Ülkemizin sabit ve mobil genişbant penetrasyonunun OECD ortalamalarına yaklaştırılması.• Ülkemizde genişbant internet hizmetlerine olan talep ve abone sayısı artışının sürdürülmesi.• Kırsal dahil ülkemizde genişbant altyapısının/hizmetlerinin gelişmesi için çözümler üretilmesi. |
| İhtiyaçlar | <ul style="list-style-type: none">• 12. Kalkınma Planı 450.1, 450.2, 576.1, 577.1, 578.1, 578.2 ve 580.2• Orta Vadeli Program (2024-2026) Politika ve Tedbir 9.5, 9.6, 9.7 |

H 2.2 Hedef Kartı

| | | | | | | | |
|--|---|-------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Amaç (A2) | Ülkemizde bilgi ve iletişim teknolojilerinin etkin, güvenli kullanılmasını, güvenliğinin sağlanmasını ve kolay erişilebilmesini sağlayacak gerekli altyapıları yaygınlaştırmak | | | | | | |
| Hedef (H2.2) | Bilgi ve iletişim teknolojileri üzerinden sağlanan her türlü hizmet, işlem ve veri ile bunların sunumunda yer alan sistemleri siber risk ve tehditlerden koruyarak ülkemizin güvenli işleyen bir siber ortama sahip olması sağlanacaktır | | | | | | |
| Hedefin İlgili Olduğu Program/Alt Program Adı | Bilgi ve İletişim / Elektronik Haberleşme, Bilgi Teknolojileri, E-Dönüşüm Ve Siber Güvenlik Hizmetleri | | | | | | |
| Hedefin İlişkili Olduğu Alt Program Hedefi | Bilgi teknolojileri üzerinden sağlanan her türlü hizmet, işlem ve veri ile bunların sunumunda yer alan sistemlerin güvenliğinin sağlanması ile mevcut ulaşım altyapısının daha verimli kullanılması, daha etkin bir planlama yapılması ve trafik güvenliğinin artırılması amacıyla akıllı ulaşım sistemlerinin kullanılmasının yaygınlaştırılması | | | | | | |
| Performans Göstergeleri | Hedefe Etkisi (%) | Plan Dönemi Başlangıç Değeri | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
| PG2.2.1: Ulusal ve/veya uluslararası siber güvenlik tatbikatları sayısı (Kümülatif) | 35 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 |
| PG2.2.2: Yeni Ulusal Siber Güvenlik Strateji ve Eylem Planının hazırlanması (% - Kümülatif) | 50 | 40 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| PG2.2.3: BM-ITU Küresel Siber Güvenlik Endeksi'nde Türkiye'nin sırası | 15 | 11 | 10 | 10 | 10 | 10 | 9 |
| Sorumlu Birim | HGM | | | | | | |
| İşbirliği Yapılacak Birim(ler) | -- | | | | | | |
| Riskler | <ul style="list-style-type: none"> Hızla gelişen teknolojiler ve ortaya çıkan siber güvenlik riskleri bağlamında siber tehditlerin sayısı ve karmaşıklık düzeyindeki artış nedeniyle siber tehditlerle mücadelenin zorlaşması DDoS (Hizmet Dışı Bırakma) saldırıları nedeniyle verilen hizmetlerin kesintiye uğraması Siber güvenlik sektöründe artan uzman insan kaynağı ihtiyacının karşılanamaması | | | | | | |
| Stratejiler | <ul style="list-style-type: none"> Ulusal siber olaylara hazırlık seviyesi ve müdahale kabiliyetleri arttırılacaktır. Gelişen teknolojiler ve ortaya çıkan tehditler göz önünde bulundurularak oluşturulacak strateji belgesi ve eylem planı ile ulusal siber güvenlik seviyesi arttırılacaktır. Ülkemizin siber güvenlik alanındaki ulusal kapasitesi geliştirilecek ve uluslararası alanda Türkiye'nin üst sıralara taşınması sağlanacaktır. | | | | | | |
| Maliyet Tahmini | Genel Bütçe: 24.517.200 TL | | | | | | |
| Tespitler | <ul style="list-style-type: none"> Bilgi ve iletişim teknolojilerinde yaşanan gelişmeler neticesinde veri gizliliği ve siber güvenliğe ilişkin farklı risklerin ortaya çıkması. | | | | | | |

İhtiyaçlar

- 12. Kalkınma Planı 581.1, 581.3, 581.5
- Orta Vadeli Program (2024-2026) 9.20
- Ulusal Siber Güvenlik Stratejisi ve Eylem Planı

H 2.3 Hedef Kartı

| | | | | | | | |
|---|---|-------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Amaç (A2) | Ülkemizde bilgi ve iletişim teknolojilerinin etkin, güvenli kullanılmasını, güvenliğinin sağlanmasını ve kolay erişilebilmesini sağlayacak gerekli altyapıları yaygınlaştırmak | | | | | | |
| Hedef (H2.3) | Kamuda bulut bilişimin kullanımına ilişkin düzenlemeler yapılarak kamu hizmetlerinin daha güvenilir, sürdürülebilir, verimli ve tasarruflu sunulması sağlanacaktır | | | | | | |
| Hedefin İlgili Olduğu Program/Alt Program Adı | Bilgi ve İletişim / Elektronik Haberleşme, Bilgi Teknolojileri, E-Dönüşüm Ve Siber Güvenlik Hizmetleri | | | | | | |
| Hedefin İlişkili Olduğu Alt Program Hedefi | Bilgi teknolojileri üzerinden sağlanan her türlü hizmet, işlem ve veri ile bunların sunumunda yer alan sistemlerin güvenliğinin sağlanması ile mevcut ulaşım altyapısının daha verimli kullanılması, daha etkin bir planlama yapılması ve trafik güvenliğinin artırılması amacıyla akıllı ulaşım sistemlerinin kullanılmasının yaygınlaştırılması | | | | | | |
| Performans Göstergeleri | Hedefe Etkisi (%) | Plan Dönemi Başlangıç Değeri | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
| PG2.3.1: Kamu kaynaklarının etkin ve verimli kullanımının sağlanması, mükerrer yatırımların önlenmesi, kamu verisinin güvenliğinin sağlanması amacıyla bulut bilişim teknolojilerinin kullanımına yönelik çıkarılacak usul ve esasların tamamlanma oranı (% - Kümülatif) | 50 | 0 | 30 | 70 | 100 | 100 | 100 |
| PG2.3.2: Kamu bulutunun hizmet modelleri için (IaaS, PaaS ve SaaS) hazırlanacak hizmet kriterlerinin tamamlanma oranı (% - Kümülatif) | 25 | 0 | 5 | 40 | 70 | 100 | 100 |
| PG2.3.3: Kamu bulutuna yönelik belirlenecek güvenlik tedbirlerinin tamamlanma oranı (% - Kümülatif) | 25 | 0 | 10 | 50 | 100 | 100 | 100 |
| Sorumlu Birim | HGM | | | | | | |
| İşbirliği Yapılacak Birim(ler) | --- | | | | | | |
| Riskler | <ul style="list-style-type: none"> Kamu kurum ve kuruluşlarının, kamuda bulut bilişim teknolojilerinin kullanılmasına karşı direnç göstermesi | | | | | | |
| Stratejiler | <ul style="list-style-type: none"> Bulut bilişim sağlayıcılarının uyması gereken uluslararası standartlarla uyumlu güvenlik standartları ve kriterleri belirlenecektir. | | | | | | |

| | |
|------------------------|--|
| | <ul style="list-style-type: none">• Kamunun bulut teknolojilerini kullanımının artırılması noktasında destekleyici mekanizmalar geliştirilecektir. |
| Maliyet Tahmini | Genel Bütçe: 10.013.760 TL |
| Tespitler | <ul style="list-style-type: none">• Veri merkezi ve bulut bilişim teknolojileri sektörünün teşvik edilmesine yönelik düzenleme bulunmamaktadır.• Bulut hizmet sağlayıcıları ve hizmet alan taraflara yönelik güvenlik kriterleri bulunmamaktadır. |
| İhtiyaçlar | <ul style="list-style-type: none">• OVP (2024-2026) 1.17, 9.4, 9.11 |

H 3.1 Hedef Kartı

| | | | | | | | |
|--|---|-------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Amaç (A3) | Can ve mal emniyetinin en üst seviyede sağlandığı, toplumun tüm kesimlerini kapsayan, sürdürülebilir, kesintisiz ulaştırma hizmetlerinin sunulmasını sağlamak | | | | | | |
| Hedef (H3.1) | Demiryolu ulaştırma faaliyetlerinin serbest, adil ve sürdürülebilir bir rekabet ortamında yapılması sağlanacaktır | | | | | | |
| Amacın İlgili Olduğu Program/Alt Program Adı | Demiryolu Ulaşımı/ Demiryolu Taşımacılığı Düzenleme ve Denetim | | | | | | |
| Amacın İlişkili Olduğu Alt Program Hedefi | Demiryolu taşımacılığında seyir, can ve mal emniyetinin artırılmasının sağlanması | | | | | | |
| Performans Göstergeleri | Hedefe Etkisi (%) | Plan Dönemi Başlangıç Değeri | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
| PG3.1.1: Demiryollarında taşınan yıllık yük miktarı (Ton) | 20 | 39,3 | 41 | 43 | 45 | 47 | 50 |
| PG3.1.2: Demiryolu yük taşımacılığında ortalama ticari hız (km/h) | 20 | 28 | 30 | 33 | 35 | 36 | 38 |
| PG3.1.3: Demiryolu hat verimliliği (%) | 20 | 2,77 | 3,28 | 4,09 | 4,86 | 5,98 | 7,07 |
| PG3.1.4: Faaliyet gösteren demiryolu tren işletmecisi sayısı (Kümülatif) | 20 | 4 | 6 | 8 | 9 | 10 | 12 |
| PG3.1.5: Demiryolu taşımacılığında yükümlü işletmeci dışındaki işletmelerin toplam yük taşımaları içerisindeki payı (%) | 20 | 18 | 20 | 22 | 23 | 24 | 25 |
| Sorumlu Birim | UHDGM | | | | | | |
| İşbirliği Yapılacak Birim(ler) | AYGM | | | | | | |

| | |
|------------------------|--|
| Riskler | <ul style="list-style-type: none"> • Demiryolu altyapısında gerçekleştirilebilecek bakım onarım, modernizasyon çalışma planlarına uyulmaması ile plansız yol kapatmaları sonucunda yük ve yolcu taşımacılığının olumsuz etkilenmesi • Ulusal demiryolu altyapı ağının belli kesimlerinde tek hat işletmeciliğinin yapılması • Lokomotif sayılarının yetersizliği • Demiryolu sektöründe teşviklerin yetersizliği • Deprem, meteorolojik durumlar, pandemi durumu oluşturan hastalıklar, demiryolu kazaları vb. durumlarda demiryolu tren işletmeciliğinin sekteye uğrayarak taşımacılık sayılarını düşürmesi sonucu hedeflenen değerlere ulaşamaması • Demiryolu taşımacılık yapacak işletmelerin enerji (elektrik-dizel vb.) maliyetlerinin yüksek olması • Demiryolu taşımacılığında sigorta sisteminin geliştirilmesine yönelik sorunlar |
| Stratejiler | <ul style="list-style-type: none"> • Demiryolunda faaliyet gösteren tüm işletmecilerin etkin ve verimli bir şekilde denetlenmesi için çalışmalar yapılacaktır. • Demiryolu hizmetlerindeki aksaklıkların ve tren gecikmelerinin en aza indirilmesi yoluyla ulusal demiryolu ağının performans kalitesini iyileştirmek ve demiryolu altyapı işletmecileri ile demiryolu tren işletmecilerinin verimliliklerini teşvik etmek için bir performans planı kurulmasına ilişkin düzenlemeler yapılacaktır. • Demiryolunda faaliyet gösterecek işletmelerin sayısının artırılması, demiryolu hat verimliliğinin artırılması ve demiryolunda özel sektörün yük taşımacılığındaki payının artırılması için sektörü teşvik edecek uygun düzenlemeler yapılmasına yönelik çalışmalar yapılacaktır. |
| Maliyet Tahmini | Genel Bütçe: 24.026.667.000 TL |
| Tespitler | <ul style="list-style-type: none"> • Demiryolunda faaliyet gösterecek işletmecileri destekleyecek bir teşvik mevzuatının olmaması. |
| İhtiyaçlar | <ul style="list-style-type: none"> • 12. Kalkınma Planı 606.2, 608.5, 608.6, 608.7, 609.4, 609.5, 610.1, 610.2 • Orta Vadeli Plan (2024-2026) 1.3, 1.4, 8.15 |

H 3.2 Hedef Kartı

| | | | | | | | |
|---|---|-------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Amaç (A3) | Can ve mal emniyetinin en üst seviyede sağlandığı, toplumun tüm kesimlerini kapsayan, sürdürülebilir, kesintisiz ulaştırma hizmetlerinin sunulmasını sağlamak | | | | | | |
| Hedef (H3.2) | Karayolu taşımacılığında etkinliği ve ulaşımında emniyeti arttırmaya katkıda bulunulacaktır | | | | | | |
| Amacın İlgili Olduğu Program/Alt Program Adı | Karayolu Ulaşımı/ Karayolu Taşımacılığının Geliştirilmesi | | | | | | |
| Amacın İlişkili Olduğu Alt Program Hedefi | Karayolu taşımacılığında etkinliğin ve güvenli ulaşımın sağlanması | | | | | | |
| Performans Göstergeleri | Hedefe Etkisi (%) | Plan Dönemi Başlangıç Değeri | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
| PG3.2.1: Ülkemizde gerçekleştirilen kurye işletmeciliği faaliyetlerine ilişkin düzenlenen yetki belgesi sayısı (Kümülatif) | 20 | 0 | 10.000 | 20.000 | 30.000 | 40.000 | 50.000 |
| PG3.2.2: Trafikte tescilli araçların muayeneye gelme oranı (%) | 80 | 72 | 77 | 77 | 78 | 79 | 79,50 |
| Sorumlu Birim | UHDGM | | | | | | |
| İşbirliği Yapılacak Birim(ler) | --- | | | | | | |
| Riskler | <ul style="list-style-type: none"> • Ülkemizde yaşanan doğal afetler veya salgın hastalıkların yetki belgesi sayılarında oluşturacağı dalgalanmalar nedeniyle öngörülen yetki belgesi sayılarının altında kalınması • Kurumlar arası iş birliğinin sağlıklı oluşturulamaması nedeniyle yürürlüğe konulması planlanan taslak mevzuatta yaşanacak gecikmeler sonucunda öngörülen yetki belgesi sayılarına ulaşamaması ve konuya ilişkin denetimlerin etkin bir şekilde yürütülememesi | | | | | | |
| Stratejiler | <ul style="list-style-type: none"> • Ülkemizde yürütülen kurye işletmeciliği faaliyetleri kayıt altına alınarak, sektörde etkinliğin, emniyetin ve ölçülebilirliğin artırılması sağlanacaktır. • Kurye işletmeciliği faaliyeti yürüten gerçek veya tüzel kişiler kayıt altına alınacak ve denetlenecektir. • Kurye gönderisi taşımacılığına ilişkin, kurye işletmecilerinin çalışma usul ve esasları belirlenerek trafik güvenliği artırılması sağlanacaktır. • Kurye işletmeciliği faaliyetinde bulunanlar kayıt altına alarak haksız rekabetin önlemesi sağlanacaktır. • Bilgi toplama, değerlendirme, analiz ve veri dağıtım faaliyetleri güçlendirilecek, ortak veri tabanları kaza önlemeye yönelik çalışmalarda kullanılacaktır. | | | | | | |
| Maliyet Tahmini | Genel Bütçe: 21.658.000 TL | | | | | | |

| | |
|-------------------|--|
| Tespitler | <ul style="list-style-type: none">• Kurye işletmeciliği faaliyetlerine ilişkin olarak, düzenleyici mevzuatın yetersiz olması.• Moto-kuryelerin mesleki saygınlık denetimlerinin mevzuat eksikliği nedeniyle etkin bir şekilde yapılamıyor olması. |
| İhtiyaçlar | <ul style="list-style-type: none">• 12. Kalkınma Planı 614.2• Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planı |

H 3.3 Hedef Kartı

| | | | | | | | | |
|--|---|-------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--|
| Amaç (A3) | Can ve mal emniyetinin en üst seviyede sağlandığı, toplumun tüm kesimlerini kapsayan, sürdürülebilir, kesintisiz ulaştırma hizmetlerinin sunulmasını sağlamak | | | | | | | |
| Hedef (H3.3) | Yüklerin çevreye duyarlı ve emniyetli bir şekilde taşınmaları sağlanacaktır | | | | | | | |
| Amacın İlgili Olduğu Program/Alt Program Adı | Kombine Taşımacılık, Lojistik ve Tehlikeli Mal Taşımacılığı/ Kombine Taşımacılık | | | | | | | |
| Amacın İlişkili Olduğu Alt Program Hedefi | Kombine Taşımacılık hizmetlerinin geliştirilmesi ve serbest, adil ve sürdürülebilir bir rekabet ortamında gerçekleştirilmesinin sağlanması | | | | | | | |
| Amacın İlgili Olduğu Program/Alt Program Adı | Kombine Taşımacılık, Lojistik ve Tehlikeli Mal Taşımacılığı/ Tehlikeli Mal Taşımacılığının Geliştirilmesi | | | | | | | |
| Amacın İlişkili Olduğu Alt Program Hedefi | Tehlikeli maddelerin karayolu, denizyolu, demiryolu ve havayolu ile emniyetli bir şekilde taşınmasının sağlanması | | | | | | | |
| Performans Göstergeleri | Hedefe Etkisi (%) | Plan Dönemi Başlangıç Değeri | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | |
| PG3.3.1: Tehlikeli madde taşımacılığı yol kenarı denetimi sayısı (Kümülatif) | 30 | 130.954 | 266.600 | 303.600 | 342.600 | 381.600 | 420.600 | |
| PG3.3.2: Tehlikeli madde ile iştegal eden işletmelerin denetim sayısı (Kümülatif) | 30 | 26.812 | 67.900 | 78.900 | 90.900 | 102.900 | 114.900 | |
| PG3.3.3: Bozulabilir gıda maddesi taşımacılığında kullanılan özel ekipmana verilen uygunluk belgelerinin sayısı (Kümülatif) | 20 | 7.671 | 10.000 | 12.000 | 14.000 | 16.000 | 18.000 | |
| PG3.3.4: Yeşil Lojistik Belgesi sahibi taşıma işleri organizatörlüğü sayısı (Kümülatif) | 20 | 17 | 25 | 35 | 45 | 55 | 65 | |
| Sorumlu Birim | UHDGM | | | | | | | |
| İşbirliği Yapılacak Birim(ler) | BİDB, Bölge Müdürlükleri | | | | | | | |

| | |
|------------------------|---|
| Riskler | <ul style="list-style-type: none"> • Yeniden değerlendirme oranı uygulanması sonrasında yetki belgesi ücretlerindeki artışlar nedeniyle taşımacılık sektörüne yeni girişlerin yavaşlaması sonucunda hedeflenen yetki belgesi sayılarına ulaşılamaması • Firmaların faaliyetlerini durdurması ya da yetki belgelerini yenilememeleri sonucunda yetki belgesi sayılarının düşmesi sonucu hedeflenen değerlere ulaşılamaması • Yeşil Lojistik Belgesi için yapılacak denetimlerde firmaların istenilen şartları sağlayamamaları nedeniyle Yeşil Lojistik Belgesine ilişkin haklarını kaybetmeleri sonucu hedeflenen değerlere ulaşılamaması • Denetimi engelleyen hava koşulları (yağmur, kar yağışı) ve benzeri mücbir sebepler nedeniyle denetimler yapılamadığından hedeflenen denetim sayılarına ulaşılamaması |
| Stratejiler | <ul style="list-style-type: none"> • Yetki belgeleri ile verilen diğer belgelerle ilgili sektör bilgilendirilecek ve ilgili mevzuat ulusal ve uluslararası gelişmeler doğrultusunda güncel tutulacaktır. • Avrupa Yeşil Mutabakatı ile Paris İklim Anlaşması kapsamında taşımadan kaynaklı emisyonların düşürülmesi için çok modlu/kombine taşımacılık geliştirilecektir. • Tehlikeli madde taşımacılığında can ve mal emniyetini arttırmak için denetimler etkinleştirilecektir. • Tehlikeli madde taşımacılığı sürecinde yer alan işletmelerin faaliyetlerinin ve yol kenarı denetimlerinin etkinliği artırılacaktır. • Gıda güvenliği açısından bozulabilir gıda taşıyan araçlar uluslararası standartlarda belgelendirilecektir. |
| Maliyet Tahmini | Genel Bütçe: 19.691.000 TL |
| Tespitler | <ul style="list-style-type: none"> • Tehlikeli maddelerle iştigal eden sektörün kayıt altına alınması ve belgelendirilmesi ihtiyacı bulunmaktadır. • Emisyon ticaret sistemi ve sınırda karbon düzenlemesi gibi uygulamalar taşımacılık sektörü için maliyet artışı yaratacaktır. Bu nedenle taşımacılık sektöründen kaynaklı emisyon salınımının düşürülebilmesi için farklı taşımacılık modlarına yönelme ihtiyacı bulunmaktadır. • Bozulabilir gıda taşımacılığında kullanılan taşıt ve ekipmanların sertifikalandırma ve denetiminin sağlanması gerekmektedir. |
| İhtiyaçlar | <ul style="list-style-type: none"> • Avrupa Yeşil Mutabakatı ve Eylem Planı |

H 3.4 Hedef Kartı

| | | | | | | | | |
|--|--|-------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--|
| Amaç (A3) | Can ve mal emniyetinin en üst seviyede sağlandığı, toplumun tüm kesimlerini kapsayan, sürdürülebilir, kesintisiz ulaştırma hizmetlerinin sunulmasını sağlamak | | | | | | | |
| Hedef (H3.4) | Tüm ulaşım türlerinde erişilebilirliği sağlayarak, sürdürülebilir, güvenli, çevreci ve etkin hareketlilik ekosistemi geliştirilecektir | | | | | | | |
| Amacın İlgili Olduğu Program/Alt Program Adı | Yönetim ve Destek Programı/ Üst Yönetim, İdari ve Mali Hizmetler | | | | | | | |
| Amacın İlişkili Olduğu Alt Program Hedefi | | | | | | | | |
| Performans Göstergeleri | Hedefe Etkisi (%) | Plan Dönemi Başlangıç Değeri | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | |
| PG3.4.1: Ulaşım da erişilebilirlik alanında eğitim ve farkındalık artırma çalışmalarının sayısı (Kümülatif) | 10 | 21 | 26 | 31 | 36 | 41 | 46 | |
| PG3.4.2: Hareketlilik Merkezi oluşturulan il sayısı (Kümülatif) | 30 | 0 | 1 | 3 | 5 | 7 | 9 | |
| PG3.4.3: Herkes İçin Hareketlilik mobil uygulamasına dahil olan ilçe sayısı (Kümülatif) | 30 | 50 | 60 | 70 | 75 | 80 | 85 | |
| PG3.4.4: Ulusal Ulaşım da Sıfır Emisyon Stratejisi ve Eylem Planının oluşturulması (% - Kümülatif) | 30 | 0 | 50 | 100 | 100 | 100 | 100 | |
| Sorumlu Birim | SGB | | | | | | | |
| İşbirliği Yapılacak Birim(ler) | UHDGM, HGM, ABDİGM, AYGGM | | | | | | | |
| Riskler | <ul style="list-style-type: none"> • Performans göstergelerinde belirtilen faaliyetler için ayrılan bütçenin yeterli olmaması nedeniyle hedeflenen faaliyetlerin gerçekleştirilememesi • Belediyelerle beklenen düzeyde iş birliği yapılamaması sonucunda, hedeflenen hareketlilik merkezi sayısına ulaşamaması • Uygulamanın beklenen düzeyde benimsenmemesi nedeniyle hareketliliğin geliştirilmesine beklenen katkıyı sunamaması | | | | | | | |

| | |
|------------------------|--|
| Stratejiler | <ul style="list-style-type: none"> • Ulaşımında erişilebilirlik konusunda kamuoyunun ve hizmet sağlayıcıların farkındalığının artırılmasına yönelik ilgili kurumlarla koordinasyon sağlanacaktır. • Kamu kurumları ve sivil toplum kuruluşları tarafından düzenlenen ulaşımında erişilebilirlik farkındalığının ve bilgi düzeyinin artırılmasına yönelik eğitim faaliyetlerine destek ve katılım sağlanacaktır. • Hareketlilik merkezlerinin pilot uygulamasının yapılabilmesi için belediyelerle iş birliği yapılacaktır. • Herkes için hareketlilik mobil uygulamasında sunulan hizmetler geliştirilerek, belediyelerle iş birliği içerisinde uygulamaya entegre olan il, ilçe sayısı arttırılacaktır. • Türkiye'nin 2053 "Net Sıfır Emisyon" hedefini gerçekleştirmeye yönelik stratejiler ve projeler oluşturulacaktır. |
| Maliyet Tahmini | <p>Genel Bütçe: 80.678.084 TL AB Fonları: 109.165.554 TL Toplam: 189.843.638 TL</p> |
| Tespitler | <ul style="list-style-type: none"> • Ulaşımında erişilebilirlik konusunda seyahat eden yolcuların, hizmet veren kamu/özel sektör kurumlarının, karar vericilerin, yerel yönetimlerin, akademik kurumların bilgi ve farkındalık düzeylerinin arttırılmasına yönelik çalışmaların gerçekleştirilmesine ihtiyaç duyulmaktadır. • Hareketlilik ekosisteminin geliştirilmesine yönelik iyi uygulama örneklerinin yaygınlaştırılmasına ihtiyaç vardır. • Kent içi ve şehirlerarası ulaşımında hareket kabiliyeti kısıtlı bireyler başta olmak üzere tüm yolcuların ihtiyaç duyabileceği hizmetleri bir arada sunan bütüncül, entegre bir mobil uygulamaya ihtiyaç duyulmaktadır. • Küresel ısınmanın ve buna bağlı afetlerin etkilerinin azaltılması için bu konuda yüksek oranda hava kirliliğine neden olan ulaşım sektöründe emisyonun azaltılmasına yönelik yol haritası belirlenmesine ihtiyaç duyulmaktadır. |
| İhtiyaçlar | <ul style="list-style-type: none"> • 12. Kalkınma Planı 763.1, 763.2, 865.3, 873.1 • Erişilebilir Ulaşım Stratejisi ve Eylem Planı (2021-2025) • Avrupa Yeşil Mutabakat ve Eylem Planı |

H 3.5 Hedef Kartı

| | | | | | | | |
|---|--|-------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Amaç (A3) | Can ve mal emniyetinin en üst seviyede sağlandığı, toplumun tüm kesimlerini kapsayan, sürdürülebilir, kesintisiz ulaştırma hizmetlerinin sunulmasını sağlamak | | | | | | |
| Hedef (H3.5) | Ulaşım türlerinde kaza ve olay inceleme çalışmaları etkin bir şekilde yürütülerek ulaşım emniyetinin iyileştirilmesine katkı sağlanacaktır | | | | | | |
| Hedefin İlgili Olduğu Program /Alt Program Adı | Demiryolu Ulaşımı/ Demiryolu Taşımacılığı Düzenleme ve Denetim | | | | | | |
| Hedefin İlişkili Olduğu Alt Program Hedefi | Demiryolu taşımacılığında seyir, can, mal ve çevre emniyetinin artırılmasının sağlanması | | | | | | |
| Hedefin İlgili Olduğu Program /Alt Program Adı | Denizyolu Ulaşımı/ Denizyolu Taşımacılığı Düzenleme ve Denetim | | | | | | |
| Hedefin İlişkili Olduğu Alt Program Hedefi | Denizlerde seyir, can, mal ve çevre emniyetinin artırılmasının sağlanması | | | | | | |
| Hedefin İlgili Olduğu Program /Alt Program Adı | Karayolu Ulaşımı/ Karayolu Taşımacılığının Geliştirilmesi | | | | | | |
| Hedefin İlişkili Olduğu Alt Program Hedefi | Karayolu taşımacılığında etkinliğin ve güvenli ulaşımın sağlanması | | | | | | |
| Hedefin İlgili Olduğu Program /Alt Program Adı | Kombine Taşımacılık, Lojistik ve Tehlikeli Mal Taşımacılığı/ Tehlikeli Mal Taşımacılığının Geliştirilmesi | | | | | | |
| Hedefin İlişkili Olduğu Alt Program Hedefi | Tehlikeli maddelerin karayolu, denizyolu, demiryolu ve havayolu ile emniyetli bir şekilde taşınmasının sağlanması | | | | | | |
| Hedefin İlgili Olduğu Program /Alt Program Adı | Havacılık ve Uzay / Havayolu Ulaşım Altyapısının Geliştirilmesi | | | | | | |
| Hedefin İlişkili Olduğu Alt Program Hedefi | Havayolu ulaşım altyapısının yaygınlaştırılmasının sağlanması | | | | | | |
| Performans Göstergeleri | Hedefe Etkisi (%) | Plan Dönemi Başlangıç Değeri | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
| PG3.5.1: Başlatılan kaza incelemelerinin üç yıl içinde tamamlanma oranı (%) | 40 | 62 | 65 | 70 | 70 | 75 | 80 |
| PG3.5.2: Son beş senede tamamlanan raporlardaki tavsiyelerin uygulanma oranı (%) | 45 | 63 | 65 | 65 | 70 | 75 | 80 |
| PG3.5.3: Ulaşım emniyeti bilincinin artırılması için eğitim kurumlarında gerçekleştirilen seminer sayısı | 15 | 2 | 5 | 7 | 7 | 7 | 7 |
| Sorumlu Birim | UEİMB | | | | | | |

| | |
|--------------------------------------|---|
| İş birliği Yapılacak Birimler | UHDGM, TKYGM, DGM |
| Riskler | <ul style="list-style-type: none"> Nitelikli kaza inceleme uzmanı sayısının yetersiz kalması sebebiyle kaza incelemelerinin hedeflendiği gibi tamamlanamaması Raporlarda tavsiye verilen ilgili kurumların yeterli iş birliği göstermemeleri sebebiyle raporlarda yer verilen tavsiyelerin hedeflenen oranda uygulanamaması Kaza verilerinin etkin olarak analiz edilememesi neticesinde tavsiyelerin yeterli nitelikte olmaması ve muhataplarınca uygulanamaması |
| Stratejiler | <ul style="list-style-type: none"> Evrensel ve güncel emniyet incelemesi uygulamaları gecikmesiz olarak ülkemizde hayata geçirilecektir. Kaza inceleme alanında öncül ülkelerdeki personel sayısı ve nitelikleri göz önüne alınarak uzman sayısı ve niteliği artırılacaktır. Hazırlanan kaza inceleme raporlarının daha geniş çevrelere ulaştırılması ve paydaşlar nezdinde kurumsal farkındalık oluşturulması sağlanacaktır. Ulaşım emniyeti incelemeleri konusunda yapılan çalışmaların eğitim kurumlarında tanıtımı yapılmak suretiyle ulaşım emniyeti bilinci artırılacaktır. |
| Maliyet Tahmini | <p>Genel Bütçe: 193.619.803 TL Döner Sermaye: 37.208.000 TL Ar-Ge Bütçesi: 48.500.000 TL (Hava Kazaları Laboratuvarı kurulması için) Toplam: 279.327.803 TL</p> |
| Tespitler | <ul style="list-style-type: none"> Ulaşım modlarında artan trafik ile olası kaza ve çevresel riskler de artmaktadır. Ulaşım emniyeti inceleme alanındaki ilerlemelere paralel olarak değişen uluslararası kurallara göre birimin teknik donanım ve insan kaynakları kapasitesinde artış gerekliliği ortaya çıkmaktadır. |
| İhtiyaçlar | <ul style="list-style-type: none"> 12. Kalkınma Planı 614.2 AB Komisyonu İlerleme Raporu 14. Ulaştırma faslındaki “Demiryolu, denizcilik ve havacılık kaza incelemeleri” başlıklı soru formu |

H3.6 Hedef Kartı

| | | | | | | | |
|---|---|-------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Amaç (A3) | Can ve mal emniyetinin en üst seviyede sağlandığı, toplumun tüm kesimlerini kapsayan, sürdürülebilir, kesintisiz ulaşırma hizmetlerinin sunulmasını sağlamak | | | | | | |
| Hedef (H3.6) | Bilgi ve iletişim teknolojilerinin sunduğu geleneksel ve yenilikçi fırsatlar optimum kullanılarak ortaya çıkacak insan ve çevre odaklı Akıllı Ulaşım Sistemleri çözümleri, ulaşımın tüm modlarında yaygınlaştırılacaktır | | | | | | |
| Hedefin İlgili Olduğu Program/Alt Program Adı | Bilgi ve İletişim / Elektronik Haberleşme, Bilgi Teknolojileri, E-Dönüşüm ve Siber Güvenlik Hizmetleri | | | | | | |
| Hedefin İlişkili Olduğu Alt Program Hedefi | Bilgi teknolojileri üzerinden sağlanan her türlü hizmet, işlem ve veri ile bunların sunumunda yer alan sistemlerin güvenliğinin sağlanması ile mevcut ulaşım altyapısının daha verimli kullanılması, daha etkin bir planlama yapılması ve trafik güvenliğinin artırılması amacıyla akıllı ulaşım sistemlerinin kullanılmasının yaygınlaştırılması | | | | | | |
| Performans Göstergeleri | Hedefe Etkisi (%) | Plan Dönemi Başlangıç Değeri | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
| PG3.6.1: Yeni Ulusal Akıllı Ulaşım Sistemleri Strateji Belgesi ve Eylem Planının yürürlüğe girmesi (Kümülatif) | 30 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| PG3.6.2: Ulusal Akıllı Ulaşım Sistemleri (AUS) mimarisine uygun olarak Bölgesel AUS mimarisini oluşturan paydaş sayısı | 20 | 0 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| PG3.6.3: Yeni Ulusal AUS Strateji Belgesi ve Eylem Planında yer alan eylemlerin tamamlanma oranı (% - Kümülatif) | 30 | 0 | 5 | 20 | 50 | 70 | 80 |
| PG3.6.4: Ulusal AUS Veri Yönetim Merkezi (AUSVYM)'nin kurulması (% - Kümülatif) | 20 | 0 | 5 | 15 | 35 | 55 | 75 |
| Sorumlu Birim | HGM | | | | | | |
| İş birliği Yapılacak Birim(ler) | UHDGM, UDHAM | | | | | | |

| | |
|------------------------|---|
| Riskler | <ul style="list-style-type: none"> • Kurumsal kapasitedeki yetersizlik nedeniyle AUS proje ve faaliyetlerinin yürütülmesinde aksaklıklar ortaya çıkması • AUS için gerekli olan altyapı yatırım maliyetlerinin yüksek olması nedeniyle projelerin hayata geçirilememesi • AUS çözümlerinde kullanılan bileşenlerde yerli ve millilik oranının az olması ve dışa bağımlılık nedeniyle yüksek maliyetlere maruz kalınması • AUS paydaşları tarafından AUS mimarisinin benimsenmesinde yaşanacak zorluklar nedeniyle birlikte çalışılabilirlik ve koordinasyonun sağlanamaması • Veri paylaşımı zorlukları nedeniyle veriye dayalı uygulama ve faaliyetlerin hayata geçirilememesi |
| Stratejiler | <ul style="list-style-type: none"> • Ulusal AUS mimarisinin kullanımının yaygınlaşmasını sağlayacak mevzuat çıkartılacaktır. • Ulusal AUS Strateji Belgesi ve 2020-2023 Eylem Planı güncellenecektir. • AUS uygulama, faaliyet ve projelerinde kullanılacak verilerin erişim, paylaşım ve yönetimiyle ilgili koşullar belirlenecektir. |
| Maliyet Tahmini | Genel Bütçe: 69.526.560 TL |
| Tespitler | <ul style="list-style-type: none"> • Tüm ulaşım modlarında, özellikle otomotiv sektöründe akıllı ulaşım sistemlerine duyulan ihtiyacın artması. • AUS sektörünü yönlendiren yol haritası niteliğinde bir Ulusal AUS Strateji Belgesi ve Eylem Planının olması. • Mevcut haberleşme altyapı yatırımları sayesinde AUS uygulama ve faaliyetlerinin hayata geçmesinin kolaylaşması. • AUS ekosisteminde yer alan paydaşların çözüm geliştirilmeye yönelik katılımcı yaklaşımlarının olması. • AUS konusunda ulusal teknik kriterler ve uygulamalara yönelik mevzuat düzenlemelerinin olmaması. • AUS alanında kamu kaynaklarının etkin ve verimli kullanımına katkı sağlayacak AUS Mimarisinin henüz yayınlanmamış olması. |
| İhtiyaçlar | <ul style="list-style-type: none"> • 12. Kalkınma Planı 608.1, 609.1, 609.2, 609.3, 613.3, 688.6, 885.4 • Orta Vadeli Program (2024-2026) 1.17 • Ulusal Akıllı Ulaşım Strateji Belgesi ve Eylem Planı |

H 4.1 Hedef Kartı

| | | | | | | | |
|--|---|-------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Amaç (A4) | Çevreye duyarlı, emniyetli ve sürdürülebilir bir anlayışla denizciliğin geliştirilmesini sağlamak | | | | | | |
| Hedef (H4.1) | Denizlerde ve iç sularda seyir, can, mal ve çevre emniyeti artırılabacaktır | | | | | | |
| Hedefin İlgili Olduğu Program/Alt Program Adı | Denizyolu Ulaşımı/ Denizyolu Taşımacılığı Düzenleme ve Denetim | | | | | | |
| Hedefin İlişkili Olduğu Alt Program Hedefi | Denizlerde seyir, can, mal ve çevre emniyetinin artırılmasının sağlanması | | | | | | |
| Performans Göstergeleri | Hedefe Etkisi (%) | Plan Dönemi Başlangıç Değeri | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
| PG4.1.1: Limanlarımıza uğrak yapan yabancı bayraklı gemi denetimi oranı (%) | 20 | 0 | 25 | 25 | 25 | 25 | 25 |
| PG4.1.2: Gemiler için yetkilendirilmiş kuruluşlar tarafından yapılan belgelendirme denetimlerine katılım sayısı | 15 | 0 | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 |
| PG4.1.3: Kabotaj seferi yapan gemilere yapılan program dışı denetim sayısı | 15 | 0 | 200 | 225 | 250 | 275 | 275 |
| PG4.1.4: Türk Bayraklı gemilere yönelik ön sömvey sayısı | 20 | 0 | 700 | 750 | 775 | 800 | 825 |
| PG4.1.5: Denizyolu ile yapılan düzenli seferlere ilişkin denetim sayısı | 20 | 0 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 |
| PG4.1.6: Denizcilik eğitim kurumlarında yapılan denetim sayısı | 10 | 0 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 |
| Sorumlu Birim | DGM | | | | | | |
| İş birliği Yapılacak Birim(ler) | TKYGM, Bölge Liman Başkanlıkları | | | | | | |
| Riskler | <ul style="list-style-type: none"> • Limanlara uğrak yapan gemilerin Liman Devleti (PSC)-Bayrak Devleti (Ön sömvey-Program dışı denetim) denetimlerinde görevli denetim personeli sayısının yetersiz olması nedeniyle, söz konusu denetimlerin etkin olarak yapılamaması ve yıllık periyot sürecinde planlanan denetim sayısının gerçekleşmemesi | | | | | | |
| Stratejiler | <ul style="list-style-type: none"> • Limanlarımıza uğrak yapan yabancı bayraklı gemiler ile Türk Bayraklı gemilerin Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası konvansiyonlar ve ulusal mevzuata göre etkin olarak denetimleri sürdürülecektir. • Türk Bayraklı gemilerin beyaz listede yer alması sürdürülecektir. | | | | | | |
| Maliyet Tahmini | Genel Bütçe: 175.657.280 TL | | | | | | |

| | |
|-------------------|--|
| Tespitler | <ul style="list-style-type: none">• Türk Bayraklı gemilerin deniz ticaretinde önemli bir rol oynaması.• Türk deniz yetki alanlarında ve Türk Boğazlarında deniz trafiği yoğunluğunun her geçen yıl artması. |
| İhtiyaçlar | <ul style="list-style-type: none">• 12. Kalkınma Planı 611 |

H 4.2 Hedef Kartı

| | | | | | | | |
|--|--|-------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Amaç (A4) | Çevreye duyarlı, emniyetli ve sürdürülebilir bir anlayışla denizciliğin geliştirilmesini sağlamak | | | | | | |
| Hedef (H4.2) | Deniz çevresinin korunmasına ve iklim değişikliğini önlemeye yönelik gemi ve limanların dönüşümünü sağlayacak sistemler kurulacaktır | | | | | | |
| Hedefin İlgili Olduğu Program/Alt Program Adı | Denizyolu Ulaşımı/ Denizyolu Ulaşım Altyapısı ve Taşımacılık Sektörünün Geliştirilmesi | | | | | | |
| Hedefin İlişkili Olduğu Alt Program Hedefi | Denizyolu ulaşım altyapısının yaygınlaştırılması ve taşımacılık sektörünün geliştirilmesinin sağlanması | | | | | | |
| Hedefin İlgili Olduğu Program/Alt Program Adı | Denizyolu Ulaşımı/ Denizyolu Taşımacılığı Düzenleme ve Denetim | | | | | | |
| Hedefin İlişkili Olduğu Alt Program Hedefi | Denizlerde seyir, can, mal ve çevre emniyetinin artırılmasının sağlanması | | | | | | |
| Performans Göstergeleri | Hedefe Etkisi (%) | Plan Dönemi Başlangıç Değeri | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
| PG4.2.1: Liman işletici kuruluşlara verilen Yeşil Liman Sertifikası sayısı (Kümülatif) | 20 | 0 | 5 | 10 | 20 | 25 | 30 |
| PG4.2.2: Türk Bayraklı gemiler için emisyon veri toplama, raporlama ve doğrulama sistemi tamamlanma oranı (% - Kümülatif) | 20 | 0 | 20 | 50 | 100 | 100 | 100 |
| PG4.2.3: Acil müdahale ekipman altyapısının tamamlanma oranı (% - Kümülatif) | 20 | 0 | 25 | 50 | 100 | 100 | 100 |
| PG4.2.4: Gemi kaynaklı hava kirliliği ile mücadele kapsamında gerçekleştirilen kükürt denetimi sayısı (Kümülatif) | 15 | 0 | 200 | 400 | 600 | 800 | 1.000 |
| PG4.2.5: Kıyı tesisi acil müdahale tatbikatları denetleme sayısı (Kümülatif) | 15 | 0 | 12 | 24 | 36 | 48 | 60 |
| PG4.2.6: Denizcilik eğitim kurumlarında emisyon azaltımı ve dijitalleşme konularında derslerin müfredata eklenmesi tamamlanma oranı (% - Kümülatif) | 10 | 0 | 50 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| Sorumlu Birim | DGM | | | | | | |
| İş birliği Yapılacak Birim(ler) | TKYGM, Bölge Liman Başkanlıkları, Ulusal Deniz Emniyeti Başkanlığı | | | | | | |

| | |
|------------------------|---|
| Riskler | <ul style="list-style-type: none"> • Liman işletmelerinde elektrikli araçlara dönüşüm maliyetlerinin yüksek olması sebebi ile dönüşümün yavaş olması • İdarede ilgili alanda personel nicelik ve niteliğinin yetersiz olması nedeniyle, kontrol ve denetimlerin etkin olarak yapılamaması ve yıllık periyot sürecinde planlanan denetim sayısına ulaşılamaması • İşbirliği yapılacak ilgili kurumlarla yaşanan koordinasyon sorunları nedeniyle süreçte aksamalar yaşanması ve hedefe planlanan süreçte ulaşılamaması |
| Stratejiler | <ul style="list-style-type: none"> • Limancılık faaliyetleri kaynaklı emisyonların azaltılması, iklim değişikliği ile mücadele kapsamında limanlarımızın çevreye duyarlı tesisler olarak yeşil dönüşüme uyum sağlaması ve neticede tercih edilebilirliği ve rekabet gücünün artırılmasına çalışılacaktır. • Türk Bayraklı filonun rekabet gücünü kaybetmemesi için gemilerden kaynaklı çevreye zararlı emisyonların azaltılmasına yönelik faaliyetler yürütülecektir. |
| Maliyet Tahmini | Genel Bütçe: 190.898.431 TL |
| Tespitler | <ul style="list-style-type: none"> • Dünyada liman tesislerinin yeşil dönüşümünün hızlanması ve ülkemizde hali hazırda yeşil liman olma potansiyeli olan liman tesislerinin varlığı. • IMO ve AB kararlarının gemiler için zorlayıcı kuralları getirmesi ve bunların yüksek maliyetli oluşu. • Türk deniz ticaret filosunun yaşının yüksek oluşu. • Uluslararası Denizcilik Örgütü tarafından gemi kaynaklı zararlı emisyonların azaltımı için kuralların yayımlanması ve sürekli güncellenmesi. • Gemiler için emisyon ticaret sisteminin başlayacak olması. • Gemilerin enerji, verimliliği sınıflarına ayrılması ile düşük sınıflı gemilerin ticarete tercih edilmeyecek olması. |
| İhtiyaçlar | <ul style="list-style-type: none"> • 12. Kalkınma Planı 606.1, 606.3, 607.3 • Orta Vadeli Program (2024-2026) 8.1, 8.2, 8.6, 8.16 • 2024 Yılı Cumhurbaşkanlığı Yıllık Programı; Tedbir 606.1, 606.3, 607.3 |

H 4.3 Hedef Kartı

| | | | | | | | |
|--|--|-------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Amaç (A4) | Çevreye duyarlı, emniyetli ve sürdürülebilir bir anlayışla denizciliğin geliştirilmesini sağlamak | | | | | | |
| Hedef (H4.3) | Deniz endüstrisinin ve gemi sanayinin geliştirilmesine katkı sağlanacaktır | | | | | | |
| Hedefin İlgili Olduğu Program/Alt Program Adı | Denizyolu Ulaşımı/ Denizyolu Taşımacılığı Düzenleme ve Denetim | | | | | | |
| Hedefin İlişkili Olduğu Alt Program Hedefi | Denizlerde seyir, can, mal ve çevre emniyetinin artırılmasının sağlanması | | | | | | |
| Performans Göstergeleri | Hedefe Etkisi (%) | Plan Dönemi Başlangıç Değeri | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
| PG4.3.1: Piyasa gözetimi ve denetimi sayısı | 100 | 0 | 1.200 | 1.250 | 1.300 | 1.350 | 1.400 |
| Sorumlu Birim | TKYGM | | | | | | |
| İş birliği Yapılacak Birim(ler) | DGM, ABDİGM | | | | | | |
| Riskler | <ul style="list-style-type: none"> • CE işaretli deniz motorlarına ilgili standartları gereği yapılması gereken egzoz testlerini yapabilecek mahiyette az sayıda laboratuvar olması sebebiyle yeterli sayıda deniz motoruna test yapılamaması • Vatandaşın kullanımına sunulan özel tekne ve bunların bileşenlerine yönelik sahte belgelendirme yapılması sonucunda denizce can ve mal emniyetine zarar verebilecek sonuçların doğması • Sahte uygunluk belgesi (CE Belgesi) ile tekne veya motorun bağlama kütüğüne kaydının yapılması nedeniyle uygunsuz ürünler piyasada vatandaşlar tarafından kullanılabilir olup bu durumda can, mal ve çevre emniyetinin olumsuz etkilenmesi | | | | | | |
| Stratejiler | <ul style="list-style-type: none"> • Denetim personelinin niteliğinin arttırılmasına yönelik çalışmalar yapılacaktır. • Denetim süreçleri daha etkin elektronik veri tabanı kullanımı yolu ile iyileştirilecektir. | | | | | | |
| Maliyet Tahmini | Genel Bütçe: 24.430.000 TL | | | | | | |
| Tespitler | <ul style="list-style-type: none"> • Denizde can, mal ve çevre emniyetini sağlamaya yönelik olarak teknik mevzuata uygun deniz aracı ve bunların bileşenlerinin kullanılması gerekmektedir. • Ülkemiz deniz ve iç sularında kullanılan deniz araçları ve bunların bileşenlerinin, mevzuata uygun olarak piyasaya sunulması gerekmektedir. • Piyasa gözetimi ve denetimi neticesinde uygunsuz olan ürünlere 7223 sayılı Kanun kapsamında gerekli idari yaptırımların uygulanması gerekmektedir. | | | | | | |
| İhtiyaçlar | <ul style="list-style-type: none"> • 12. Kalkınma Planı 621.3 | | | | | | |

H 4.4 Hedef Kartı

| | | | | | | | |
|---|--|-------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Amaç (A4) | Çevreye duyarlı, emniyetli ve sürdürülebilir bir anlayışla denizciliğin geliştirilmesini sağlamak | | | | | | |
| Hedef (H4.4) | Kıyıların etkin ve verimli kullanımını sağlamak üzere kıyı ve deniz yapıları planlanacaktır | | | | | | |
| Hedefin İlgili Olduğu Program/Alt Program Adı | Denizyolu Ulaşımı/ Denizyolu Taşımacılığı Düzenleme ve Denetim | | | | | | |
| Hedefin İlişkili Olduğu Alt Program Hedefi | Denizlerde seyir, can, mal ve çevre emniyetinin artırılmasının sağlanması | | | | | | |
| Performans Göstergeleri | Hedefe Etkisi (%) | Plan Dönemi Başlangıç Değeri | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
| PG4.4.1: Liman yatırımı izinlerinde ilgili kurumlarla koordinasyonu sağlamak üzere mevzuat hazırlanması | 50 | 0 | - | - | 100 | 100 | 100 |
| PG4.4.2:Deniz turizmi araçlarının faaliyet alanına göre uygun bağlama ve barınma yerlerinin ihdas edilmesine, kullanımına ve işletimine ilişkin mevzuat hazırlanması | 50 | 0 | - | 100 | 100 | 100 | 100 |
| Sorumlu Birim | TKYGM | | | | | | |
| İşbirliği Yapılacak Birim(ler) | AYGM, DGM, DÖSİD, Bölge Müdürlükleri | | | | | | |
| Riskler | <ul style="list-style-type: none"> • Kıyı tesisi yatırımları bağlamında ilgili kurum ve kuruluşlar arasında koordinasyon sorunları yaşanması nedeniyle karar alma ve uygulama sorunlarının yaşanması • Limanların demiryolu bağlantısının olmaması nedeniyle çok modlu taşımacılık faaliyetlerinin yapılamaması ve bunun sonucunda kıyılarımızın verimli kullanılamaması • Mevcut birçok limanın kentsel yerleşim alanı baskısı altında kalması sonucu liman geri sahalarının gerekli olan gelişme imkanlarının bulunmaması | | | | | | |
| Stratejiler | <ul style="list-style-type: none"> • Çevrenin ve kıyının korunması ilkesiyle ülkemizde ihtiyaç duyulan liman elleçleme kapasitesinin hızlı bir şekilde hayata geçirilebilmesi amacıyla, liman yatırım izni mevcut süreçlerinin iyileştirilmesine yönelik düzenleme yapılacaktır. • Özel tekne ve yatlarla yönelik artan bağlama ve barınma yeri ihtiyacının karşılanması amacıyla Kıyı Kanununun Uygulamasına Dair Yönetmelikte tanımlaması yapılan tonoz sistemlerinin kurulmasına ve işletilmesine yönelik mevzuat düzenlemesi yapılacaktır. | | | | | | |
| Maliyet Tahmini | Genel Bütçe: 33.205.000 TL | | | | | | |
| Tespitler | <ul style="list-style-type: none"> • Artan ticaret talebinin karşılanmasına yönelik gerçekleştirilecek liman yatırım süreçlerinin etkin ve hızlı bir şekilde yürütülmesi gerekmektedir. | | | | | | |

| | |
|-------------------|---|
| | <ul style="list-style-type: none">• Özel tekne sahipliği artmaktadır. Amatör denizcilerin ihtiyaçlarına da cevap verecek bağlama sorununun giderilmesi gerekmektedir. |
| İhtiyaçlar | <ul style="list-style-type: none">• 12. Kalkınma Planı 611.3 |

H 4.5 Hedef Kartı

| | | | | | | | |
|---|---|-------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Amaç (A4) | Çevreye duyarlı, emniyetli ve sürdürülebilir bir anlayışla denizciliğin geliştirilmesini sağlamak | | | | | | |
| Hedef (H4.5) | Kıyı yapıları korunacak ve denizyolu ulaşım altyapısı yaygınlaştırılacaktır | | | | | | |
| Amacın İlgili Olduğu Program/Alt Program Adı | Denizyolu Ulaşımı /Denizyolu Ulaşım Altyapısı Ve Taşımacılık Sektörünün Geliştirilmesi | | | | | | |
| Amacın İlişkili Olduğu Alt Program Hedefi | Denizyolu ulaşım altyapısının yaygınlaştırılması ve taşımacılık sektörünün geliştirilmesinin sağlanması | | | | | | |
| Amacın İlgili Olduğu Program/Alt Program Adı | Tarımsal Arz Güvenliği / Balıkçılık ve Su Ürünleri Kaynaklarının Korunması ve Sürdürülebilirliği | | | | | | |
| Amacın İlişkili Olduğu Alt Program Hedefi | Balıkçı barınaklarının etkin, etkili ve verimli kullanılmasının sağlanması | | | | | | |
| Amacın İlgili Olduğu Program/Alt Program Adı | Turizmin Geliştirilmesi/ Deniz Turizmi Altyapısının Geliştirilmesi | | | | | | |
| Amacın İlişkili Olduğu Alt Program Hedefi | Deniz turizmi altyapısının güçlendirilmesinin sağlanması | | | | | | |
| Performans Göstergeleri | Hedef Etkisi (%) | Plan Dönemi Başlangıç Değeri | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
| PG4.5.1: İhale edilerek yapımı tamamlanan KÖİ projesi sayısı (Kümülatif) | 35 | 0 | 1 | 3 | 5 | 13 | 15 |
| PG4.5.2: İnşa, tevsi ve bakım onarımları tamamlanan kıyı yapıları sayısı (Kümülatif) | 60 | 0 | 4 | 6 | 14 | 15 | 15 |
| PG4.5.3: Kıyı yapılarına ait etüt-proje işlerinin tamamlanması (Kümülatif) | 5 | 0 | 24 | 39 | 54 | 69 | 84 |
| Sorumlu Birim | AYGM | | | | | | |
| İşbirliği Yapılacak Birim(ler) | DGM, TKYGM, Bölge Müdürlükleri | | | | | | |
| Riskler | <ul style="list-style-type: none"> • İlgili kamu kurum ve kuruluşlarıyla olan yer tahsisi, imar planı ve ÇED süreçlerinin uzamasından dolayı yatırımın geç başlaması ve öngörülen sürede tamamlanamaması • Yatırım maliyetinin çok yüksek olması nedeniyle özel sektör girişimciliğinin yetersiz kalması • Büyük ölçekli liman yatırımlarının zamanında gerçekleştirilememesi sebebiyle artan ticaret hacminin zamanında karşılanamaması | | | | | | |

| | |
|------------------------|--|
| Stratejiler | <ul style="list-style-type: none">• Alternatif deniz su yolu geçişleri yapılacaktır.• Kıyı yapı ve tesislerinin kapasitelerinin artırılması, etkin kullanımı ve kıyıların korunması sağlanacaktır.• Kamu-Özel İşbirliği modelinden yararlanılacaktır. |
| Maliyet Tahmini | Genel Bütçe: 26.801.144.057 TL |
| Tespitler | <ul style="list-style-type: none">• Mevcut limanlarda genişlemeye gidilmelidir.• Demiryolu projeleri için talep yaratacak büyük ölçekli, yenilikçi ve teknolojik konteyner limanı altyapısı hayata geçirilmelidir.• Limanlarımız küresel rekabette yetersiz kalmaktadır. |
| İhtiyaçlar | <ul style="list-style-type: none">• 12. Kalkınma Planı 527.4, 606.1, 611.2, 611.3• Orta Vadeli Program (2024-2026) 6.40 |

H 4.6 Hedef Kartı

| | | | | | | | | |
|---|--|-------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--|
| Amaç (A4) | Çevreye duyarlı, emniyetli ve sürdürülebilir bir anlayışla denizciliğin geliştirilmesini sağlamak | | | | | | | |
| Hedef (4.6) | Ülkemizin denizyolu taşımacılığındaki yoğunluğunu azaltmak ve denizyolu trafiğinin daha güvenli, daha hızlı ve daha ekonomik hale getirilmesini sağlamak üzere bir su yolu oluşturulacaktır | | | | | | | |
| Amacın İlgili Olduğu Program/Alt Program Adı | Denizyolu Ulaşımı/ Denizyolu Ulaşım Altyapısı ve Taşımacılık Sektörünün Geliştirilmesi | | | | | | | |
| Amacın İlişkili Olduğu Alt Program Hedefi | Denizyolu ulaşım altyapısının yaygınlaştırılması ve taşımacılık sektörünün geliştirilmesinin sağlanması | | | | | | | |
| Performans Göstergeleri | Hedefe Etkisi (%) | Plan Dönemi Başlangıç Değeri | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | |
| PG 4.6.1: Kanal İstanbul Projesinin tamamlanma oranı (% - Kümülatif) | 100 | 20 | 20 | 20 | 20 | 30 | 45 | |
| Sorumlu Birim | AYGM | | | | | | | |
| İşbirliği Yapılacak Birim(ler) | DGM, TKYGM | | | | | | | |
| Riskler | <ul style="list-style-type: none"> Yatırım maliyetinin çok yüksek olması nedeniyle özel sektör girişimciliğinin yetersiz kalması ÇED olumlu kararının iptali ile Çevre Düzeni Planı ve İmar Planlarına karşı açılan iptal davalarının süreçte gecikmeler yaratması sebebiyle yatırımın gerçekleşmemesi İhale sürecinde yapılan itirazlardan kaynaklanan gecikmeler sebebiyle yatırımın gerçekleşmemesi | | | | | | | |
| Stratejiler | <ul style="list-style-type: none"> Doğanın ve çevrenin korunmasına azami özen gösterilecektir. Proje süreci, paydaş kurum/kuruluşlarla güçlü bir işbirliği içerisinde yürütülecektir. İstanbul Boğazı'nın tarihsel ve kültürel dokusunu korunacaktır. Kamu-Özel İşbirliği modelinden yararlanılacaktır. | | | | | | | |
| Maliyet Tahmini | Genel Bütçe: 59.063.711 TL Yapım Bütçesi: 356.176.423.533 TL | | | | | | | |
| Tespitler | <ul style="list-style-type: none"> İstanbul Boğazı gemi trafiği artmaktadır. Uluslararası ulaştırma ve lojistik sektöründen daha fazla pay almak amaçlanmaktadır. Karadeniz'de artan yük hacmi ve liman kapasitesindeki artışlar İstanbul Boğazı'nda baskı oluşturmaktadır. Boğaz çevresindeki tarihi dokular ve canlı yaşamı trafik nedeniyle tehdit altındadır. Proje güzergahında yer alan diğer kurum ve kuruluşlara ait altyapı projelerinin deplase çalışmaları ilgili kurumlar ile koordineli olarak yürütülmektedir. Dünya denizyolu taşımacılık oranı ve gemilerin boyutları artmaktadır. | | | | | | | |
| İhtiyaçlar | <ul style="list-style-type: none"> 12. Kalkınma Planı 606.1 | | | | | | | |

H 5.1 Hedef Kartı

| | | | | | | | |
|---|--|-------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Amaç (A5) | Ar-Ge ve yenilikçilik kabiliyetlerimizi geliştirmek | | | | | | |
| Hedef (H5.1) | Ulaştırma, denizcilik, elektronik haberleşme, havacılık, uzay ve bilişim teknolojilerinin milli kaynaklarla üretimi teşvik edilecek ve yaygınlaştırılacaktır | | | | | | |
| Amacın İlgili Olduğu Program/Alt Program Adı | Bilgi ve İletişim/ Bilgi ve iletişim alanında araştırma geliştirme | | | | | | |
| Amacın İlişkili Olduğu Alt Program Hedefi | Ulaştırma teknolojileri, elektronik haberleşme, havacılık ve uzay teknolojilerinin milli kaynaklarla üretimini teşvik etmek ve yaygınlaştırmak | | | | | | |
| Performans Göstergeleri | Hedefe Etkisi (%) | Plan Dönemi Başlangıç Değeri | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
| PG5.1.1: Elektronik haberleşme, havacılık ve uzay teknolojileri ile ilgili alanlarda destek verilecek Ar-Ge proje sayısı (Kümülatif) | 45 | 6 | 20 | 25 | 30 | 35 | 40 |
| PG5.1.2: Ulaştırma teknolojileri alanında destek verilecek Ar-Ge proje sayısı (Kümülatif) | 45 | 0 | 20 | 25 | 30 | 35 | 40 |
| PG5.1.3: Ulaştırma ve haberleşme alanında üniversiteler ile yapılacak işbirlikleri kapsamında desteklenecek proje sayısı (Kümülatif) | 10 | 0 | 1 | 3 | 5 | 7 | 10 |
| Sorumlu Birim | UDHAM | | | | | | |
| İşbirliği Yapılacak Birim(ler) | Bakanlık Merkez Teşkilatı | | | | | | |
| Riskler | <ul style="list-style-type: none"> • Kurumlar arası koordinasyon yetersizliği nedeniyle Ar-Ge desteği verilen projelerde dublikasyonların olması • Ar-Ge desteği verilen ürünlere satın alma garantisi verilememesi sebebiyle çoğu kez prototip aşamasında kalması ve ticarileşmemesi sonucunda kamu zararı oluşması • Yetişmiş, tecrübeli insan kaynağının yeterli düzeyde olmaması sebebiyle yürütülecek Ar-Ge faaliyetinin başarısızlıkla sonuçlanması ve kamu zararı oluşması | | | | | | |

| | |
|-------------------------------|--|
| <p>Stratejiler</p> | <ul style="list-style-type: none"> • İleri teknoloji ürünlerinde yerli sanayinin oluşturulması ve uluslararası pazardaki payının artırılması amacıyla kurum ve kuruluşlar desteklenecektir. • Destek kapsamına alınması planlanan Ar-Ge konuları ile ilgili ihtiyaçlar ilgili kurumlar ile birlikte belirlenecektir. • Kurumlarımızın ihtiyaç duyduğu teknolojik ürün odaklı ve alım garantili Ar-Ge projelerine destek sağlanacaktır. • Daha fazla girişimcinin ekosisteme dahil edilmesini teminen teknoloji geliştirme bölgelerinde ve kuluçka merkezlerindeki araştırmacılar desteklenerek yaygınlaştırılacak, Ar-Ge, tasarım ve yenilik kapasitesi güçlendirilecektir. • Sınırdaki Karbon Düzenleme Mekanizması ve 2053 Net Sıfır Emisyon Hedefi kapsamında enerji dönüşümünü destekleyen enerji depolama, hidrojen ve karbon yakalama, kullanma ve depolama gibi teknolojiler ile mikro-şebeke yönetimi ve dijitalizasyonun geliştirilmesine yönelik Ar-Ge ve yenilik faaliyetleri desteklenecektir. • Plan döneminde dijital dönüşümün hızlandırılması kapsamında, elektronik haberleşme altyapılarının güçlendirilmesi, yeni nesil ağ altyapılarının yaygınlaştırılması, öncelikli sektör ve alanlarda nitelikli Ar-Ge projeleri desteklenecektir. |
| <p>Maliyet Tahmini</p> | <p>Genel Bütçe: 136.311.500 TL Ar-Ge Fonu: 6.000.000.000 TL Toplam: 6.136.311.500 TL</p> |
| <p>Tespitler</p> | <ul style="list-style-type: none"> • İleri teknoloji ürünü olan birçok makine ve teçhizatın yurt dışından ithal yoluyla temin edilmesi ülke ekonomisine önemli ölçüde yük getirmektedir, • Kurumlarımızın ihtiyacı olan ileri teknoloji ürünlerinin Ar-Ge çalışmalarıyla yerli olarak üretilmesi sonucunda tecrübe kazanılacak, yurt dışına olan bağımlılığın azaltılması ve bu ürünlerin yurt dışına ihraç edilmesi ile bütçe açığının kapatılmasına destek olunacaktır. • Hükümet Programlarında yer alan Ar-Ge ve yenilik desteklerinin etkinliğinin artırılması ve koordinasyonunun güçlendirilmesi yaklaşımı kapsamında ülkemiz Ar-Ge yatırımlarının GSYH içindeki payının da yüzde üçe çıkartılması hedeflenmektedir. Hedefe ulaşılabilmesi amacıyla destek mekanizmalarının geliştirilmesi gerekmektedir. |
| <p>İhtiyaçlar</p> | <ul style="list-style-type: none"> • 12. Kalkınma Planı 579.6 • Orta Vadeli Plan (2024-2026) 2.4 |

H5.2 Hedef Kartı

| | | | | | | | |
|--|---|-------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Amaç (A5) | Ar-Ge ve yenilikçilik kabiliyetlerimizi geliştirmek | | | | | | |
| Hedef (H5.2) | Bağlantılı, kooperatif, otonom ve paylaşımlı hareketlilik teknolojilerinin ulusal ölçekte gelişimine katkı sağlanacaktır | | | | | | |
| Hedefin İlgili Olduğu Program/Alt Program Adı | Bilgi ve İletişim / Elektronik Haberleşme, Bilgi Teknolojileri, E-Dönüşüm ve Siber Güvenlik Hizmetleri | | | | | | |
| Hedefin İlişkili Olduğu Alt Program Hedefi | Bilgi teknolojileri üzerinden sağlanan her türlü hizmet, işlem ve veri ile bunların sunumunda yer alan sistemlerin güvenliğinin sağlanması ile mevcut ulaşım altyapısının daha verimli kullanılması, daha etkin bir planlama yapılması ve trafik güvenliğinin artırılması amacıyla akıllı ulaşım sistemlerinin kullanılmasının yaygınlaştırılması | | | | | | |
| Performans Göstergeleri | Hedefe Etkisi (%) | Plan Dönemi Başlangıç Değeri | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
| PG5.2.1: Otonom araçların geliştirilmesi ve kullanılmasına ilişkin mevzuat ve teknik altyapı ihtiyaç raporunun hazırlanması | 70 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| PG5.2.2: Otonom araçlar için 3D harita hazırlanması kapsamındaki pilot projenin tamamlanma oranı (% - Kümülatif) | 30 | 0 | 2 | 30 | 60 | 100 | 100 |
| Sorumlu Birim | HGM | | | | | | |
| İş birliği Yapılacak Birim(ler) | UHDGM, UDHAM | | | | | | |
| Riskler | <ul style="list-style-type: none"> • Otonom ve bağlantılı araçların kullanımı için mevzuat boşluğu bulunması nedeniyle sektördeki faaliyetlerde gecikme ve karmaşa ortaya çıkması • Otonom ve bağlantılı teknolojilerde yerli ve millilik oranının az olması nedeniyle dışa bağımlılığın maliyetleri yükseltmesi • Otonom ve bağlantılı araçlara ilişkin kapalı ya da açık test alanlarının olmamasından dolayı Ar-Ge faaliyetlerinin yeterince yapılamaması • İhtiyaç duyulan altyapıya ilişkin eksiklikler olması ya da hiç altyapı bulunmaması nedeniyle otonom ve bağlantılı araç teknolojilerinin ülkede gelişiminin daha yavaş olması | | | | | | |
| Stratejiler | <ul style="list-style-type: none"> • Bağlantılı, kooperatif, otonom ve paylaşımlı hareketliliğe ilişkin proje ve faaliyetler geliştirilecektir. • Test ve uygulama koridorları oluşturulacaktır. • Gerçek ortamda sürüşlerin yapılmasını sağlamak amacıyla ihtiyaç duyulan hukuki düzenlemelere ilişkin çalışmalar yapılacaktır. • Otonom ve bağlantılı araçların geliştirilmesi ile kullanılmasına ilişkin teknik mevzuat ve altyapı ihtiyacı belirlenecektir. | | | | | | |
| Maliyet Tahmini | Genel Bütçe: 25.694.580 TL | | | | | | |

| | |
|-------------------|--|
| Tespitler | <ul style="list-style-type: none">• Otonom ve bağlantılı teknolojilerde yerli ve millilik oranının az olması.• Otonom ve bağlantılı hareketlilik kapsamında sektörün hali hazırda çalışmalarının bulunması.• Otonom ve bağlantılı teknolojilerin gelişimiyle ilgili faaliyetlerin üst politika belgeleri ve hükümet politikaları ile destekleniyor olması.• Sürdürülebilir ulaşım ve toplum için dünyanın üzerinde çalıştığı modellerden birinin de otonom, bağlantılı, kooperatif ve paylaşımlı hareketlilik yaklaşımı olması. |
| İhtiyaçlar | <ul style="list-style-type: none">• 12. Kalkınma Planı 469.1, 472.2, 550.1, 609.2• Ulusal Akıllı Ulaşım Strateji Belgesi ve Eylem Planı |

H 6.1 Hedef Kartı

| | | | | | | | |
|---|--|-------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Amaç (A6) | Kurumsal kapasiteyi geliştirmek | | | | | | |
| Hedef (H6.1) | Kurumun iş sũreçleri, gelişen bilişim teknolojilerinden yararlanılarak elektronik ortama aktarılıp, gũvenliđi ve sũrdũrũlebilirliđi sağlanacaktır | | | | | | |
| Hedefin İlgili Olduğu Program /Alt Program Adı | Yönetim ve Destek Programı/ Üst Yönetim, İdari ve Mali Hizmetler | | | | | | |
| Hedefin İlişkili Olduğu Alt Program Hedefi | | | | | | | |
| Performans Göstergeleri | Hedefe Etkisi (%) | Plan Dönemi Başlangıç Değeri | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
| PG6.1.1: Güncel teknolojilerle modernizasyonu/geliştirilmesi sağlanan elektronik uygulama sayısı (Kümülatif) | 30 | 5 | 5 | 5 | 5 | 9 | 14 |
| PG6.1.2: Veri analiz sistemine dahil edilen birim sayısı (Kümülatif) | 30 | 0 | - | - | - | 4 | 6 |
| PG6.1.3: Modernize edilen DEVOPS' a aktarılan uygulama sayısı (Kümülatif) | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 22 | 25 |
| PG6.1.4: Proje takiplerinin sistematik olarak yapılacağı Proje Yönetim Ofisinin kurulması (% - Kümülatif) | 20 | 0 | 20 | 40 | 80 | 100 | 100 |
| Sorumlu Birim | BİDB | | | | | | |
| İşbirliği Yapılacak Birimler | UHDGM, DGM, TKYGM, AYGGM, HHGM, PGM, SGB, DHDB, DÖSİD | | | | | | |
| Riskler | <ul style="list-style-type: none"> • Yeni teknolojilerin dövizle fiyatlandırılması nedeniyle olası güncellemelerin zorlaşması, dolayısı ile teknolojilerin eski kalma ihtimali • Ulusal felaket, salgın gibi çalışmayı geciktirici unsurların ortaya çıkması, bu durumun çalışma takvimine olumsuz yansımaları ve takvimleri geciktirmesi • Birimlerden gelen tam olgunlaşmamış ve değişken nitelikteki taleplerin çalışma yükünü arttırması ve proje teslimlerini geciktirmesi | | | | | | |
| Stratejiler | <ul style="list-style-type: none"> • Yerli ve milli teknolojiler ile açık kaynak kodlu yazılımların kullanımı önceliklendirilecektir. • Projelerin her aşamasında birimlerle aktif koordine yapılarak; doğru talep - doğru sũreç yönetimi konusunda çalışmalar gerçekteştirilecektir. • Güncel proje yönetim sũreçleri etkin bir şekilde uygulanacaktır. • Siber gũvenlik bilincinin arttırılması için çalışmalar yapılacaktır. | | | | | | |
| Maliyet Tahmini | Genel Bütçe: 235.746.788 TL | | | | | | |

| | |
|-------------------|---|
| Tespitler | <ul style="list-style-type: none">• Bilişim teknolojilerinin hızla değişmesiyle birlikte Bakanlığımızın yeni teknolojilere adaptasyonunun zorunluluk göstermesi.• Bakanlık personelinde siber güvenlik politikalarına ilişkin bilincin artırılma zorunluluğu. |
| İhtiyaçlar | <ul style="list-style-type: none">• Birimlerin yapılanmalarında ortaya çıkacak değişikliklerin uygulamaya yansıtılması ihtiyacı• Veri analiz sisteminin kullanımı yaygınlaştırılarak; yöneticilere, karar almalarında ve geçmişe yönelik bilgiye hakim olmalarında destek sağlanması |

H 6.2 Hedef Kartı

| | | | | | | | |
|---|--|-------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| A6 | Kurumsal kapasiteyi geliştirmek | | | | | | |
| Hedef (H6.2) | Personelin yetkinliği arttırılacaktır | | | | | | |
| Amacın İlgili Olduğu Program/Alt Program Adı | Yönetim ve Destek Programı/ Üst Yönetim, İdari ve Mali Hizmetler | | | | | | |
| Amacın İlişkili Olduğu Alt Program Hedefi | | | | | | | |
| Performans Göstergeleri | Hedefe Etkisi (%) | Plan Dönemi Başlangıç Değeri | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
| PG6.2.1: Hizmet içi eğitim sayısı (Kümülatif) | 40 | 0 | 20 | 40 | 60 | 80 | 100 |
| PG6.2.2: Hizmet içi eğitimlere katılan personel sayısı (Kümülatif) | 30 | 0 | 1.500 | 3.000 | 4.500 | 6.500 | 9.000 |
| PG6.2.3: Hizmet içi eğitimlere katılan personelin memnuniyet oranı (%) | 30 | 0 | 92 | 93 | 95 | 96 | 97 |
| Sorumlu Birim | PGM | | | | | | |
| İşbirliği Yapılacak Birim(ler) | Bakanlık Merkez ve Taşra Teşkilatı | | | | | | |
| Riskler | <ul style="list-style-type: none"> • Merkez ve taşra teşkilatımıza verilecek eğitimlerde yaşanabilecek fiziki ve teknik aksaklıklar sebebiyle eğitimin aksaması • Eğitime ayrılan bütçenin yetersizliği nedeniyle Bakanlık personeline verilecek eğitimlerde konaklama sorunları olması • Personelin hizmet içi eğitimlerde yaşanabilecek memnuniyetsizlikleri sebebiyle ilgisinin azalması durumunda katılım sağlanamaması | | | | | | |
| Stratejiler | <ul style="list-style-type: none"> • Eğitim planlamaları, birimlerin eğitim talepleri dikkate alınarak oluşturulacaktır. • Eğitimler; yüz yüze, uzaktan eğitim gibi farklı yöntemler kullanılarak verilecektir. • Eğitimler; kapsayıcı, katılımcı, esnek ve yalın olacak şekilde planlanacaktır. | | | | | | |
| Maliyet Tahmini | Genel Bütçe: 30.937.095 TL | | | | | | |
| Tespitler | <ul style="list-style-type: none"> • Kuruma yeni başlayan personelin kurumsal aidiyetinin ve kurum kültürünün güçlendirilmesi için eğitimlere ihtiyaç duyulması. • Personelin motivasyonunun artırılması, mevzuat ve kişisel gelişim alanlarında eğitim ihtiyacının olması. | | | | | | |
| İhtiyaçlar | <ul style="list-style-type: none"> • 12. Kalkınma Planı 960.4, 960.5 | | | | | | |

H 6.3 Hedef Kartı

| | | | | | | | | |
|---|---|-------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-----|
| Amaç (A6) | Kurumsal kapasiteyi geliştirmek | | | | | | | |
| Hedef (H6.3) | Afetlerde ve olağanüstü durumlarda ulaştırma ve haberleşme kaynaklarının planlı, verimli ve etkin bir şekilde kullanılması sağlanacaktır | | | | | | | |
| Hedefin İlgili Olduğu Program /Alt Program Adı | Yönetim ve Destek Programı/ Üst Yönetim, İdari ve Mali Hizmetler | | | | | | | |
| Hedefin İlişkili Olduğu Alt Program Hedefi | | | | | | | | |
| Performans Göstergeleri | Hedefe Etkisi (%) | Plan Dönemi Başlangıç Değeri | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | |
| PG6.3.1: TAMP kapsamında güncelleştirilen Ulusal Afet Nakliye Grubu Planı ile Yerel Düzey Operasyon Planlarının sayısı | 45 | 82 | 82 | 82 | 82 | 82 | 82 | 82 |
| PG6.3.2: TAMP kapsamında gerçekleştirilen Afet Grubu Planları ile ilgili koordinasyon toplantılarının sayısı | 35 | 5 | 6 | 4 | 4 | 5 | 5 | 5 |
| PG6.3.3: Afet ve acil durumlarda bilişim sistemlerini (KEBS-SEKAPS) kullanacak personel sayısı (Kümülatif) | 20 | 670 | 730 | 810 | 880 | 930 | 990 | 990 |
| Sorumlu Birim | DHDB | | | | | | | |
| İşbirliği Yapılacak Birimler | Bakanlık Merkez ve Taşra Teşkilatı | | | | | | | |
| Riskler | <ul style="list-style-type: none"> Afet ve acil durumlar ile seferberlik planlamalarına ilişkin görevlerin hangi birim sorumluluğunda yürütüleceğinin belirsiz ve yasal altyapısının yetersiz olması KEBS entegrasyon çalışmalarında ve farkındalığın artırılmasında sürekliliğin sağlanamaması | | | | | | | |

| | |
|------------------------|--|
| Stratejiler | <ul style="list-style-type: none">• Bakanlığımızın TAMP kapsamında ana çözüm ortağı olarak görevlendirildiği ve Afet Yönetim Merkezi tarafından koordine edilen Afet Nakliye Grubu planlarının güncelliği sağlanarak uygulanabilirlik düzeyi artırılacaktır.• Afet ve acil durumlara yönelik merkez ve taşra teşkilatı ile Bakanlık kuruluşları arasında işbirliği ve koordinasyonun artırılmasına yönelik çalışmalar yapılarak müdahale sürecinde zaman kaybının önüne geçilecektir.• Bilişim sistemlerinin (KEBS-SEKAPS-AYDES) entegrasyonu tamamlanacak ve kullanıcı sayısı artırılacaktır. |
| Maliyet Tahmini | Genel Bütçe: 3.750.000 TL |
| Tespitler | <ul style="list-style-type: none">• Afet yönetimi ve seferberlik uygulamalarına ilişkin geliştirilen Kaynak Envanter Bilgi Sisteminin (KEBS) Bakanlığın bağlı, ilgili ve ilişkili kuruluşlarınca da benimsenmiş olması.• Ülkemizin deprem, sel, yangın vb. doğal afetlerin yaşandığı bir bölgede olması. |
| İhtiyaçlar | <ul style="list-style-type: none">• 12. Kalkınma Planı 831.1, 831.3, 834.2, 834.5• Orta Vadeli Plan (2024-2026) 7.17 |

H 6.4 Hedef Kartı

| | | | | | | | |
|---|--|-------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Amaç (A6) | Kurumsal kapasiteyi geliştirmek | | | | | | |
| Hedef (H6.4) | Bakanlık hizmetlerinin daha kaliteli ve güvenli çalışma ortamlarında verilmesi sağlanacaktır | | | | | | |
| Hedefin İlgili Olduğu Program /Alt Program Adı | Yönetim ve Destek Programı/ Üst Yönetim, İdari ve Mali Hizmetler | | | | | | |
| Hedefin İlişkili Olduğu Alt Program Hedefi | | | | | | | |
| Performans Göstergeleri | Hedefe Etkisi (%) | Plan Dönemi Başlangıç Değeri | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
| PG6.4.1: Bakanlık merkez ve taşra teşkilatına yönelik yeni hizmet binalarının yapımının tamamlanması (Kümülatif) (1 Merkez Hizmet Binası, 4 Liman Başkanlığı, 1 Bölge Müdürlüğü) | 45 | 0 | 0 | 1 | 3 | 5 | 6 |
| PG6.4.2: Deprem Dayanıklılık Raporu hazırlanan Bakanlık hizmet binası sayısı (Kümülatif) | 10 | 0 | 10 | 20 | 30 | 40 | 50 |
| PG6.4.3: Tamirat ve tadilatı yapılan Bakanlık merkez teşkilatı hizmet binaları ile lojmanların sayısı (Kümülatif) | 45 | 0 | 10 | 20 | 30 | 40 | 50 |
| Sorumlu Birim | DHDB | | | | | | |
| İşbirliği Yapılacak Birimler | Bakanlık Merkez ve Taşra Teşkilatı | | | | | | |
| Riskler | <ul style="list-style-type: none"> • Yatırım programına alınmaması ve/veya imar mevzuatından kaynaklanan sorunlar nedeniyle yapım işlerinin gerçekteştirilememesi veya önemli gecikmeler yaşanması • Ödenek temininde sıkıntılar yaşanması nedeniyle işlerin gerçekteştirilememesi veya önemli gecikmeler yaşanması | | | | | | |
| Stratejiler | <ul style="list-style-type: none"> • Fiziki, teknik ve sosyal ihtiyaçlara yönelik altyapı güçlendirilecektir. • Çalışma ortamı modernize edilecektir. • Hizmet binalarının ömrünü uzatacak tadilatlar yapılacaktır. • Binaların deprem performansları ölçülecektir. | | | | | | |
| Maliyet Tahmini | Genel Bütçe: 499.200.196 TL | | | | | | |
| Tespitler | <ul style="list-style-type: none"> • Zamanla yıpranan binaların bakım onarım ihtiyaçları ortaya çıkmıştır. • Eskiyen çalışma alanları günümüz ihtiyaçlarına cevap verememektedir. • Deprem tehlikesine karşı mevcut yapıların deprem etütleri yapılmalıdır. • Erişilebilirlik konusunda standartları karşılayacak çalışmalar yapılmalıdır. • İhtiyaç duyulan hizmet binaları inşaa edilmelidir. | | | | | | |
| İhtiyaçlar | <ul style="list-style-type: none"> • 12. Kalkınma Planı 862.2 | | | | | | |

H 6.5 Hedef Kartı

| | | | | | | | |
|---|--|-------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Amaç (A6) | Kurumsal kapasiteyi geliştirmek | | | | | | |
| Hedef (H6.5) | Personelin kalite yönetimi yetkinliği artırılacaktır | | | | | | |
| Amacın İlgili Olduğu Program/Alt Program Adı | Yönetim ve Destek Programı/ Üst Yönetim, İdari ve Mali Hizmetler | | | | | | |
| Amacın İlişkili Olduğu Alt Program Hedefi | | | | | | | |
| Performans Göstergeleri | Hedefe Etkisi (%) | Plan Dönemi Başlangıç Değeri | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
| PG6.5.1: e-Eğitim Platformunun kurulması (%) | 50 | 0 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| PG6.5.2: Ulaştırma Kalite Akademisinde eğitim alan personel sayısı (Kümülatif) | 50 | 0 | 100 | 200 | 300 | 400 | 500 |
| Sorumlu Birim | SGB | | | | | | |
| İşbirliği Yapılacak Birim(ler) | Bakanlık Merkez ve Taşra Teşkilatı | | | | | | |
| Riskler | <ul style="list-style-type: none"> • Kurum içerisinde kalite yönetimi alanında nitelikli personel ve uzman bulunmaması sebebiyle kalite yönetimi çalışmalarının geliştirilememesi • e-Eğitim platformunun kurulması ve geliştirilmesi sürecinde altyapısında yaşanabilecek her türlü teknik aksaklıklar sebebiyle eğitimin aksaması • Siber saldırılar sonucunda bilgi güvenliğinin tehlikeye düşmesi | | | | | | |
| Stratejiler | <ul style="list-style-type: none"> • Bireysel ve kurumsal kullanıcılara on-line eğitim sunulacak bir dijital platform oluşturularak sürdürülebilirliği sağlanacaktır. • Katılımcıların kalite yönetimi sürecinde görev almaları ve takibi sağlanacaktır. | | | | | | |
| Maliyet Tahmini | Genel Bütçe: 14.397.514 TL Döner Sermaye: 2 000.000.TL Toplam: 16.397.514 | | | | | | |
| Tespitler | <ul style="list-style-type: none"> • Bakanlık ile bağlı, ilgili ve ilişkili kurum/kuruluşlarda görevli personelin kalite alanında yeterince bilgiye sahip olmadığı tespit edilmiştir. • Bakanlık ile bağlı, ilgili ve ilişkili kurum/kuruluşların entegre yönetim sistemleri belgelerinin eksik veya son geçerlilik tarihinin geçmiş olduğu tespit edilmiştir. | | | | | | |
| İhtiyaçlar | <ul style="list-style-type: none"> • Hizmetlerin kalitesini arttırabilmek için personelin kalite yönetimi sürecine katılması gerekliliği | | | | | | |

4.5. HEDEF RİSKLERİ VE KONTROL FAALİYETLERİ

Tablo 12: Hedef Riskleri ve Kontrol Faaliyetleri

| Amaç (A1) Demiryoluna öncelik verilerek tüm ulaşım modlarının entegrasyonunu sağlayacak ulaşım altyapılarını planlamak ve gerçekleştirmek | | |
|--|--|---|
| Hedef (H1.1) Yerel ağı ve uluslararası demiryolu koridorlarına bağlanan liman, endüstriyel tesis ve lojistik merkezlerin sayısı arttırılacaktır | | |
| Risk | Açıklama | Kontrol Faaliyetleri |
| Kamulaştırma davaları nedeniyle yaşanacak gecikmeler sonucu projelerin aksaması | <ul style="list-style-type: none"> Demiryolu proje güzergahlarının uzun olması nedeniyle kamulaştırma sürecine etki eden paydaşların fazla olması söz konusu süreci olumsuz etkilemektedir. | <ul style="list-style-type: none"> İlgili birimler ve paydaşlarla görüşmeler koordineli olarak gerçekleştirilmekte ve süreç yönetilmektedir. |
| Dış finansmanla yürütülen işlerde finansör kuruluşların dokümantasyon/onay süreçlerinin geciktirici etkileri nedeniyle projelerin aksaması | <ul style="list-style-type: none"> Dış finansmanla yürütülen projelerde finansör kuruluşların dokümantasyon/onay süreçlerinin geciktirici etkileri bulunmaktadır. | <ul style="list-style-type: none"> Söz konusu geciktirici etkileri en aza indirmek için Proje Uygulama Birimi ile süreç yönetilmektedir. |
| Ödenek yetersizliği nedeniyle projelerde aksaklıklar yaşanması | <ul style="list-style-type: none"> Kur fiyatlarında yaşanabilecek değişikliklerin proje maliyetlerine olumsuz etkileri bulunmaktadır. | <ul style="list-style-type: none"> Proje bedellerinin uzun projeksiyonda doğru hesaplamalar yapılmaktadır. |
| Mevzuat çalışmalarındaki yetersizlik nedeniyle karşılaşılabilecek sorunlarda sürecin uzaması | <ul style="list-style-type: none"> Demiryolu proje güzergahlarının uzun olması nedeniyle kamulaştırma sürecine etki eden paydaşların fazla olması söz konusu süreci olumsuz etkilemektedir. | <ul style="list-style-type: none"> İlgili birimler ve paydaşlarla görüşmeler koordineli olarak gerçekleştirilmekte ve süreç yönetilmektedir. |
| Hedef (H1.2) Demiryolu ağı; yüksek standartlı, güvenli ve ülke ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde yaygınlaştırılacaktır | | |
| Risk | Açıklama | Kontrol Faaliyetleri |
| Kamulaştırma davaları nedeniyle yaşanacak gecikmeler sonucu projelerin aksaması | <ul style="list-style-type: none"> Demiryolu proje güzergahlarının uzun olması nedeniyle kamulaştırma sürecine etki eden paydaşların fazla olması söz konusu süreci olumsuz etkilemektedir. | <ul style="list-style-type: none"> İlgili birimler ve paydaşlarla görüşmeler koordineli olarak gerçekleştirilmekte ve süreç yönetilmektedir. |

| | | |
|--|--|---|
| Dış finansmanla yürütülen işlerde finansör kuruluşların dokümantasyon/onay süreçlerinin geciktirici etkileri nedeniyle projelerin aksaması | <ul style="list-style-type: none"> Dış finansmanla yürütülen projelerde finansör kuruluşların dokümantasyon/onay süreçlerinin geciktirici etkileri bulunmaktadır. | <ul style="list-style-type: none"> Söz konusu geciktirici etkileri en aza indirmek için Proje Uygulama Birimi ile süreç yönetilmektedir. |
| Ödenek yetersizliği nedeniyle projelerde aksaklıklar yaşanması | <ul style="list-style-type: none"> Kur fiyatlarında yaşanabilecek değişikliklerin proje maliyetlerine olumsuz etkileri bulunmaktadır. | <ul style="list-style-type: none"> Proje bedellerinin uzun projeksiyonda doğru hesaplamalar yapılmaktadır. |
| Mevzuat çalışmalarındaki yetersizlik nedeniyle karşılaşılabilecek sorunlarda sürecin uzaması | <ul style="list-style-type: none"> Söz konusu alanlarda mevzuat eksiklikleri bulunmaktadır. | <ul style="list-style-type: none"> Kurum içi kurum dışı ilgili personellerle koordineli olarak gerekli çalışmalar devam etmektedir. |

Hedef (H1.3) Kent içi ulaşım altyapısının geliştirilmesine katkı sağlanacaktır

| Risk | Açıklama | Kontrol Faaliyetleri |
|--|--|---|
| Ödenek yetersizliği nedeniyle projelerde aksaklıklar yaşanması | <ul style="list-style-type: none"> Ödenek ihtiyaçları detaylı çalışmalar sonucu hazırlanarak Bütçe Birimine aktarılmaktadır fakat ödenek temininden yaşanan sıkıntılardan kaynaklı projelere yeteri kadar ödeme yapılamamasından dolayı gecikmeler yaşanmaktadır. | <ul style="list-style-type: none"> Risk unsurunun İdari düzeyde çözümü gerekmektedir. |
| Kamulaştırma davaları nedeniyle yaşanacak gecikmeler sonucu projelerin aksaması | <ul style="list-style-type: none"> Proje kapsamındaki kamulaştırma ihtiyacı ve ön görülmemeyen proje revizyonları sonucu acil kamulaştırma ihtiyaçlarının dava süreçlerinin uzun zaman alması sebebiyle projenin ilgili alanlarında ilerleme sağlanmaması. | <ul style="list-style-type: none"> Proje çalışmalarında kamulaştırma süreçleri değerlendirilerek hazırlıklar yapılmakta olup, revizyonlara ve ilave doğacak kamulaştırma ihtiyacına takılmadan yapım sürecini hızlandırma çalışmaları yapılmaktadır. |
| Kurum/Kuruluşlar ile olan arayüz süreçlerinde yaşanacak gecikmeler sonucu projede ilerleme sağlanamaması | <ul style="list-style-type: none"> Projenin yapım çalışmaları esnasında çözüme ulaştırılabilecek hususlarda, İdaremiz ve diğer kurum/kuruluşlar arasında yürütülmesi zorunlu arayüzlerde (döküm sahası temini, altyapı deplasmanı, cadde ve kavşak geçişleri vs.) meydana gelen süreçlerinin uzaması ve buna bağlı olarak alınacak olan projede gecikmeler yaşanması. | <ul style="list-style-type: none"> Projede yapım süresince ihtiyaç duyulacak kurumlar ile önceden şifahi görüşmeler ile arayüz çalışmalarının hızlandırılması için gayret gösterilmektedir. |

| Hedef (H1.4) Hava yolu ulaşım altyapısı yaygınlaştırılacaktır | | |
|--|---|---|
| Risk | Açıklama | Kontrol Faaliyetleri |
| Ödenek yetersizliği nedeniyle projelerde aksaklıklar yaşanması | <ul style="list-style-type: none"> 4734 sayılı Kamu İhale Kanun ile Yapım İşleri İhaleleri Uygulama Yönetmeliğinin “Temel ilkeler” başlıklı 5. Maddelerinde ödeneği bulunmayan işler için ihaleye çıkılamaz. | <ul style="list-style-type: none"> Ödenek tespitinde hesaplanan yaklaşık maliyete Katma Değer Vergisi (KDV) ve ihale dokümanında fiyat farkının hesaplanacağı öngörülmüş olması halinde tahmini fiyat farkı eklenmesi ile sözleşme türüne göre iş artış oranında dahil edilmesi ile belirlenecektir. |
| İhale sürecinde yapılan itirazlar nedeniyle projenin yapımına geç başlanması ve öngörülen sürede tamamlanamaması | <ul style="list-style-type: none"> İtiraz sonuçlandırılıp karar bildirilinceye kadar İdarece sözleşme imzalanmaz. | <ul style="list-style-type: none"> İhale ve sözleşme sürecine başlamadan önce hazırlık sürecinde oluşturulan bu belgelerin herhangi bir ihtilafa, çelişkiye veya uyumsuzluğu meydana vermeyecek şekil ve içerikte olması sağlanacaktır. |
| Kamulaştırma sürecinde tespit ve tescil davalarından kaynaklanan gecikmeler sonucu projelerin aksaması | <ul style="list-style-type: none"> Yapım işlerinde arsa temin edilmeden, mülkiyet, kamulaştırma ve gerekli hallerde imar işlemleri tamamlanmadan ve uygulama projeleri yapılmadan ihaleye çıkılamaz. | <ul style="list-style-type: none"> Taşınmaz değerlerinin doğru tespit edilmesi sağlanacaktır. |

Amaç (A2) Ülkemizde bilgi ve iletişim teknolojilerinin etkin, güvenli kullanılmasını, güvenliğinin sağlanmasını ve kolay erişilebilmesini sağlayacak gerekli altyapıları yaygınlaştırmak

Hedef (H2.1) Yüksek hızlı, kaliteli ve güvenli erişim imkânı sunan sabit ve mobil genişbant altyapıları yaygınlaştırılacaktır

| Risk | Açıklama | Kontrol Faaliyetleri |
|--|---|--|
| Bazı bölgelerde; altyapı eksikliklerinin bulunması, yeterli seviyede abonelik talebinin bulunmaması ve düşük hızlı internet erişimi olması nedenleriyle abone yoğunluklarının yeterli seviyede artmaması | <ul style="list-style-type: none">• Yüksek hızlı, kaliteli ve güvenli erişim için genişbant ve fiber altyapının tüm yerleşim yerlerinde yeterli seviyede bulunmaması.• Sabit ve mobil genişbant abone yoğunluğunda OECD ortalamalarının altında yer alınması.• Bazı bölgelerde yeterli internet altyapısı bulunmasına rağmen abonelik talebinin yeterince olmaması ve/veya düşük hızda internet talep edilmesi. | <ul style="list-style-type: none">• Genişbant altyapısının kapasitesinin güçlendirilmesi, 5G çalışmalarının ivme kazanması, fiber optik altyapının yaygın hale getirilmesi çalışmalarının takip edilmesi.• Türk Telekom'un 3 yıllık yatırım plan ve programlarının takip edilmesi.• İmtiyaz sözleşmeleri ve yetkilendirmeler kapsamında işletmecilerin yükümlülüklerinin takip edilmesi.• Elektronik haberleşme işletmecileri üzerindeki kamusal mali yüklerin azaltılmasına yönelik çalışma yapılması. |
| Artan maliyetlere istinaden bazı bölgelerde operatör yatırımlarının yetersiz kalması nedeniyle mobil abone yoğunluklarının istenen seviyede artırılmaması | <ul style="list-style-type: none">• Altyapı kurulum maliyetinin yüksek olması.• Altyapı kurulumlarında ödenen bedellere ilişkin yeknesaklık bulunmaması.• İşletmecilerin şebeke yatırımlarında büyük oranda yabancı menşeli ürünler kullanılması.• Kırsalda işletmecilerin mali güçlük nedeniyle altyapı kurulumlarına öncelik vermemesi. | <ul style="list-style-type: none">• Genişbant stratejileri çerçevesinde altyapı yatırımlarının ve düzenlemelerinin yapılması, fiber altyapı açısından destek yöntemleriyle ilgili alternatiflerin ortaya konulması.• Bakanlık ve BTK tarafından kurulumları sürdürülen evrensel hizmet kapsamındaki yerleşim yerlerinde kurulumların tamamlanması.• Kırsaldaki yeni mobil haberleşme ihtiyaçlarının belirlenmesi.• Yerli ve milli teknoloji ve ürün geliştirme çalışmalarına devam edilmesi. |

Hedef (H2.2) Bilgi ve iletişim teknolojileri üzerinden sağlanan her türlü hizmet, işlem ve veri ile bunların sunumunda yer alan sistemleri siber risk ve tehditlerden koruyarak ülkemizin güvenli işleyen bir siber ortama sahip olması sağlanacaktır

| Risk | Açıklama | Kontrol Faaliyetleri |
|--|--|--|
| Hızla gelişen teknolojiler ve ortaya çıkan siber güvenlik riskleri bağlamında siber tehditlerin sayı ve karmaşıklık düzeyindeki artış nedeniyle siber tehditlerle mücadelenin zorlaşması | <ul style="list-style-type: none"> Hızla gelişen teknolojiler ve ortaya çıkan siber güvenlik riskleri bağlamında siber tehditlerin sayı ve karmaşıklık düzeyindeki artış nedeniyle siber tehditlerle mücadelenin zorlaşması. | <ul style="list-style-type: none"> Yeni nesil siber tehditlere karşı hazırlıklı olmak için proaktif siber güvenlik çözümlerinin artırılması, siber güvenlik personelinin yetkinliklerinin geliştirilmesi ve ülke genelinde siber güvenlik farkındalığının artırılması |
| DDoS (Hizmet Dışı Bırakma) saldırıları nedeniyle verilen hizmetlerin kesintiye uğraması | <ul style="list-style-type: none"> DDoS, (Hizmet Dışı Bırakma Saldırıları), bir bilgisayar sistemine veya ağa aşırı yüklenerek, kaynakların tükenmesi veya erişim engellenmesi yoluyla, hedef sistemlerin normal işleyişini engellemeyi amaçlayan bir saldırı türüdür. Bu saldırılarla verilen hizmetlerin engellenmesi | <ul style="list-style-type: none"> Kamu kurumları için, hizmetlerin internet ortamından yalıtılmış KamuNet ağına taşınarak DDoS saldırılarından korunması, diğer kurumlar için DDoS koruma ürünlerinin kullanılarak hizmet devamlılığının sürdürülmesi |
| Siber güvenlik sektöründe artan uzman insan kaynağı ihtiyacının karşılanamaması | <ul style="list-style-type: none"> Tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de siber güvenlik konusunda uzman insan kaynağı ihtiyacı bulunması. | <ul style="list-style-type: none"> Kurum ve kuruluşlardaki SOME'lerde görev yapan personelin yetkinliklerinin geliştirilmesi için gerekli eğitimlerin verilmesi, siber olay müdahale yeteneklerinin geliştirilmesi için tatbikatlar düzenlenmesi |

Hedef (H2.3) Kamuda bulut bilişimin kullanımına ilişkin düzenlemeler yapılarak kamu hizmetlerinin daha güvenilir, sürdürülebilir, verimli ve tasarruflu sunulması sağlanacaktır

| Risk | Açıklama | Kontrol Faaliyetleri |
|--|---|---|
| Kamu Kurum ve Kuruluşlarının, kamuda bulut bilişim teknolojilerinin kullanılmasına karşı direnç göstermesi | <ul style="list-style-type: none"> Kamu da Bulut Bilişimin kullanımına yönelik usul ve esaslar bulunmamaktadır. Bulut Bilişim hizmetlerine yönelik hizmet kriterleri ve güvenlik tedbirleri bulunmaması nedeniyle kamu kurum ve kuruluşlarını bulut bilişime geçişte isteksiz davranması. | <ul style="list-style-type: none"> Bulut bilişim sağlayıcılarının uyması gereken ve uluslararası standartlarla uyumlu güvenlik standartları ve kriterleri belirlenecektir. Kamunun bulut teknolojilerini kullanımının artırılması noktasında destekleyici mekanizmalar geliştirilecektir. |

Amaç (A3) Can ve mal emniyetinin en üst seviyede sağlandığı, toplumun tüm kesimlerini kapsayan, sürdürülebilir, kesintisiz ulaştırma hizmetlerinin sunulmasını sağlamak

Hedef (H3.1) Demiryolu ulaştırma faaliyetlerinin serbest, adil ve sürdürülebilir bir rekabet ortamında yapılması sağlanacaktır

| Risk | Açıklama | Kontrol Faaliyetleri |
|---|--|---|
| Demiryolu altyapısında gerçekleştirilebilecek bakım onarım, modernizasyon çalışma planlarına uyulmaması ile plansız yol kapatmaları sonucunda yük ve yolcu taşımacılığının olumsuz etkilenmesi | <ul style="list-style-type: none">• Orer (tren planlama) planlarında belirlenen hat kapatma sürelerine uyulması. | <ul style="list-style-type: none">• Demiryolu altyapı işletmecisinden 4 aylık periyotlar halinde, kapatılan hatlara ilişkin bilgiler talep edilebilir, |
| Ulusal demiryolu altyapı ağının belli kesimlerinde tek hat işletmeciliğinin yapılması nedeniyle; 1. Tek hatlı yollarda sefer sayısını artırmak ve gerekli sefer sayısına ulaşmak mümkün olmamaktadır. 2. Trenlerde gecikme ve iptallerin yüksek düzeylere çıkması nedeniyle aynı güzergahta trenlerden bir tanesinin gecikmesi diğer bütün trenlerin gecikmesine ve aynı zamanda birçok seferin de iptal edilmesine yol açmaktadır. 3. Tek hat sefer sayısı arttırılmadığı için yük ve yolcu taşımacılığı tek bir sefere ve tek bir saate bağlı kalmaktadır. 4. Trenlerde meydana gelen gecikme ve iptaller hizmetin kalitesini olumsuz etkilediği için, demiryollarına olan talep önemli ölçüde düşmektedir. | <ul style="list-style-type: none">• Yük yoğunluğu bulunan tek hat kesimlerinin belirlenerek, çift hatta dönüştürülmesi için gerekli planlamalarının yapılması. | <ul style="list-style-type: none">• Demiryolu altyapı işletmecisinden 4 aylık periyotlar halinde, planlama ve geliştirmelere ilişkin bilgiler talep edilebilir, |

| | | |
|---|--|--|
| <p>Lokomotif sayılarının yetersizliği nedeniyle;</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Demiryolunda hedeflenen yük ve yolcu taşımacılığı seviyesine çıkılamamaktadır. 2. Karayolunda taşınan yük miktarının demiryoluna aktarılması zorlaşmaktadır. 3. Demiryolunda özel sektörün taşımacılık yapmamasının temel sebebini oluşturmaktadır. | <ul style="list-style-type: none"> • Ülkemizde özellikle lokomotif eksikliği ve maliyeti nedeniyle DTİ olmak isteyen işletmeler sıkıntı yaşamaktadır. Lokomotif sorunun çözülmesi. | <ul style="list-style-type: none"> • Lokomotif üretimine ilişkin TÜRASAŞ Genel Müdürlüğünden 4 ayda bir bilgi talep edilebilir. |
| <p>Demiryolu sektöründe teşviklerin yetersizliği nedeniyle;</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Demiryolunda özel sektörün yük ve yolcu taşımacılığı yapması zorlaşmaktadır. 2. Demiryolunda hedeflenen yük ve yolcu taşımacılığı seviyesine çıkılamamaktadır. 3. Taşımacılıkta beklenen karbon emisyonun azaltılmasına ulaşmamız güçleşmektedir. | <ul style="list-style-type: none"> • Sektöre teşvikler sağlanması için uygun düzenlemeler yapılması. | <ul style="list-style-type: none"> • Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Hazine ve Maliye Bakanlığı, Ticaret Bakanlığı, Strateji ve Bütçe Başkanlığı ile görüşmeler yapılabilir. |
| <p>Demiryolu taşımacılık yapacak işletmelerin enerji (elektrik-dizel vb) maliyetlerinin yüksek olması nedeniyle;</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Sektöre olan talep azalmaktadır. 2. Mevcut işletmelerin taşımacılık yapması zorlaşmaktadır. 3. Demiryolunda hedeflenen yük ve yolcu taşımacılığı seviyesine çıkılamamaktadır. 4. Taşımacılıkta beklenen karbon emisyonun azaltılmasına ulaşmamız güçleşmektedir. | <ul style="list-style-type: none"> • Demiryolun yük ve yolcu taşımacılığı yapan işletmeler enerji maliyetlerin düşürülmesine yönelik teşvikler sağlanması. | <p>Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, Hazine ve Maliye Bakanlığı, Ticaret Bakanlığı, Strateji ve Bütçe Başkanlığı ile görüşmeler yapılabilir.</p> |
| <p>Deprem, meteorolojik durumlar, pandemi durumu oluşturan hastalıklar, demiryolu kazaları vb. durumlarda demiryolu tren işletmeciliğinin sekteye uğrayarak taşımacılık sayılarını düşürmesi sonucu hedeflenen değerlere ulaşamamaktadır.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Demiryolu altyapısının son yıllarda değişen doğa olaylarına (sel, teressubat, taşdüşme vb.) göre yeniden gözden geçirilmesi. • Altyapıda oluşacak bu tarz durumlara sıkıntı oluşacak bölgelerde güçlendirme çalışmalarının yapılması. • Kazalara neden olan kök nedenlerin çözümüne odaklanması. | <ul style="list-style-type: none"> • TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğünden yılda bir bilgi talep edilebilir. |

| <p>Demiryolu taşımacılığında sigorta sisteminin geliştirilmesine yönelik sorunlar nedeniyle;</p> <p>1. Demiryolunda meydana gelecek herhangi bir kaza sonucunda haksızlığa uğrayan tarafın haklarının korunması güçleşmektedir.</p> <p>2. Demiryolunda maliyetlerin yüksekliği sigorta priminin de yüksek olmasına sebep olmakta, bunun sonucunda ise işletmecinin sigorta poliçesi yapmasına ilişkin zorluk meydana gelmektedir.</p> | <ul style="list-style-type: none"> Söz konusu sigorta sisteminin geliştirilmesi için ilgili kurum ve kuruluşlar ile görüşülerek çözüm bulunması yönelik çalışmalar yapılması, | <p>-Türkiye Sigorta Birliği</p> <ul style="list-style-type: none"> -Sigortacılık ve Özel Emeklilik Düzenleme ve Denetleme Kurumu gibi kuruluşlar ile işbirliği yapılması |
|---|---|---|
| <p>Hedef (H3.2) Karayolu taşımacılığında etkinliği ve ulaşımında emniyeti arttırmaya katkıda bulunulacaktır</p> | | |
| Risk | Açıklama | Kontrol Faaliyetleri |
| <p>Ülkemizde yaşanan doğal afetler veya salgın hastalıkların yetki belgesi sayılarında oluşturacağı dalgalanmalar nedeniyle öngörülen yetki belgesi sayılarının altında kalınması</p> | <ul style="list-style-type: none"> Pandemi ve deprem gibi taşımacıları doğrudan etkileyen durumlarda, taşımacılarımızı desteklemek ve mağduriyetlerin önüne geçmek için Bakanlığımızca çıkartılan geçici süreli düzenlemeler nedeniyle yetki belgesi sayılarında doğal akışının dışında hareketler görülebilmektedir. | <ul style="list-style-type: none"> Mücbir sebeplerle yapılmak zorunda kalınan düzenlemelerin geçici süreli ve ülke geneline yayılmayarak sınırlı tutulması. |
| <p>Kurumlar arası iş birliğinin sağlıklı oluşturulamaması nedeniyle yürürlüğe konulması planlanan taslak mevzuatta yaşanacak gecikmeler sonucunda öngörülen yetki belgesi sayılarına ulaşamaması ve konuya ilişkin denetimlerin etkin bir şekilde yürütülememesi</p> | <ul style="list-style-type: none"> Hazırlanan taslak mevzuatta çalışmaların son aşamasına gelmiş olup, söz konusu taslağa ilişkin kurumlar ve sektör temsilcilerinin görüşlerine başvurulacaktır. Bu süreçte yaşanacak gecikmeler veya alınacak görüş ve değerlendirmeler doğrultusunda yapılacak revizyonlar nedeniyle mevzuatın yayımlanma tarihinde gecikme yaşanması, yetki belgesi düzenlenmeye başlanması hususunu da geciktirecektir. | <ul style="list-style-type: none"> Taslak mevzuat hakkında diğer paydaşlardan alınan görüş ve değerlendirmelerin akabinde hızlı bir şekilde aksiyon olarak taslak mevzuatta gerekli düzenlemelerin yapılması. Toplantı ve çalıştay düzenlenerek, taslak mevzuat çalışmaları yürütülürken hali hazırda paydaşların görüşlerine vâkıf olunması. |

Hedef (H3.3) Yüklerin çevreye duyarlı ve emniyetli bir şekilde taşınmaları sağlanacaktır

| Risk | Açıklama | Kontrol Faaliyetleri |
|--|--|--|
| Yeniden değerlendirme oranı uygulanması sonrasında yetki belgesi ücretlerindeki artışlar nedeniyle taşımacılık sektörüne yeni girişlerin yavaşlaması sonucunda hedeflenen yetki belgesi sayılarına ulaşamaması | <ul style="list-style-type: none">Her yıl Hazine ve Maliye Bakanlığı tarafından yayımlanan yeniden değerlendirme oranlarına göre yetki belgesi vb. ücretleri artırılmaktadır. | <ul style="list-style-type: none">Yeniden değerlendirme oranları sonrasındaki fiyat artışlarını dengeleyecek tedbirler alınması. |
| Firmaların faaliyetlerini durdurması ya da yetki belgelerini yenilememeleri sonucunda yetki belgesi sayılarının düşmesi sonucu hedeflenen değerlere ulaşamaması | <ul style="list-style-type: none">Firmalar için düzenlenen yetki belgeleri 5 yıl süreli olarak düzenlenmektedir. Faaliyetlerini durduran ya da faaliyet alanını değiştiren firmalar yetki belgelerini yenilemediğinden, yetki belgesi sayılarında zaman zaman düşüş görülebilmektedir. Ayrıca, bazı durumlarda yetki belgeleri iptal edilebilmektedir. | |
| Yeşil Lojistik Belgesi için yapılacak denetimlerde firmaların istenilen şartları sağlayamamaları nedeniyle Yeşil Lojistik Belgesine ilişkin haklarını kaybetmeleri sonucu hedeflenen değerlere ulaşamaması | <ul style="list-style-type: none">Kombine Taşımacılık Yönetmeliği'nin 7. Maddesindeki şartları yerine getiren firmalara yeşil lojistik belgesi düzenlenmektedir. Firmaların yapılan denetim sonucu şartlardan birini kaybettiğinde yeşil lojistik belgesi alma hakkını kaybetmektedir. | <ul style="list-style-type: none">İlgili mevzuatta periyodik incelemelerin zaman ve şekil olarak nasıl yapılacağı hüküm altına alınmıştır. |
| Denetimi engelleyen hava koşulları (yağmur, kar yağışı) ve benzeri mücbir sebepler nedeniyle denetimler yapılamadığından hedeflenen denetim sayılarına ulaşamaması | <ul style="list-style-type: none">Kötü hava koşullarında karayollarında denetimlerin yapılmasını engelleyen durumlar ortaya çıkabilmektedir.Mücbir sebebin süresi boyunca da denetimler durdurulmak zorunda kalmaktadır. | <ul style="list-style-type: none">Denetim planlamasının olası koşulları da göz önünde bulundurularak yapılması. |

Hedef (H3.4) Tüm ulaşım türlerinde erişilebilirliği sağlayarak, sürdürülebilir, güvenli, çevreci ve etkin hareketlilik ekosistemini geliştirilecektir

| Risk | Açıklama | Kontrol Faaliyetleri |
|---|--|---|
| Performans göstergelerinde belirtilen faaliyetler için ayrılan bütçenin yeterli olmaması nedeniyle hedeflenen faaliyetlerin gerçekleştirilememesi | <ul style="list-style-type: none"> Eğitim ve farkındalık artırmaya yönelik faaliyetlerin yatırım programına alınmaması. Bütçe ayrılmaması nedeniyle, oluşturulması planlanan hareketlilik merkezinin tamamlanmasında gecikme yaşanması. | <ul style="list-style-type: none"> Faaliyetlerin gerçekleştirilmesine yönelik bütçede ödenek talep edilmektedir. |
| Belediyelerle beklenen düzeyde iş birliği yapılamaması sonucunda, hedeflenen hareketlilik merkezi sayısına ulaşılamaması | <ul style="list-style-type: none"> Belediyelerde, hareketlilik merkezi oluşturulmasına yönelik bütçe ayrılmaması. Belediyelerin hareketlilik merkezi oluşturulması konusunu benimsememesi nedeniyle beklenen düzeyde işbirliği yapılamaması. | <ul style="list-style-type: none"> Belediyelerle işbirliğini güçlendirmek amacıyla etkin iletişim ve koordinasyon sağlanacaktır. |
| Uygulamanın beklenen düzeyde benimsenmemesi nedeniyle hareketliliğin geliştirilmesine beklenen katkıyı sunamaması | <ul style="list-style-type: none"> Hedef kitlede yer alan kullanıcıların "Herkes İçin Hareketlilik Mobil Uygulaması"ndan haberdar olmamaları. Uygulamanın kullanıcılar tarafından kullanışlı bulunmaması. | <ul style="list-style-type: none"> Uygulamanın etkin bir şekilde tanıtımı yapılacak ve STK'ların da desteği alınacaktır. Uygulama içeriği tasarlanırken erişilebilirlik koşulları dikkate alınarak, kullanıcılar açısından maksimum fayda düzeyi sağlayacak şekilde tasarlanması sağlanacaktır. |

Hedef (H3.5) Ulaşım türlerinde kaza ve olay inceleme çalışmaları etkin bir şekilde yürütülerek ulaşım emniyetinin iyileştirilmesine katkı sağlanacaktır

| Risk | Açıklama | Kontrol Faaliyetleri |
|--|---|---|
| Nitelikli kaza inceleme uzmanı sayısının yetersiz kalması sebebiyle kaza incelemelerinin hedeflendiği gibi tamamlanamaması | <ul style="list-style-type: none"> Kaza sayılarının artması. Kazaların giderek daha karmaşık ve donanım gerektiren hale gelmesi ve personelin bu konulardaki eğitim ihtiyacının olması. Kaza inceleme mevzuatındaki değişiklikler. Kaza inceleme uzmanı sayısındaki eksiklik. | <ul style="list-style-type: none"> Kaza inceleme uzman sayısının artırılması için gerekli çalışmalar yapılacaktır. Kaza inceleme uzmanlarının alanlarındaki mevzuat ve teknik bilgilere dair eğitimleri almasının sağlanmasına devam edilecektir. |

| Raporlarda tavsiye verilen ilgili kurumların yeterli iş birliği göstermemeleri sebebiyle raporlarda yer verilen tavsiyelerin hedeflenen oranda uygulanamaması | <ul style="list-style-type: none"> Tavsiye verilen kurumların tavsiyelerin amacını kavrayamaması Tavsiyelerin sadece maliyet ve iş yükü getireceğine dair ön yargı. | <ul style="list-style-type: none"> Tavsiye verilen kurumlar nezdinde daha fazla iş birliği toplantıları yapılarak tavsiyeler hakkında farkındalık oluşturulması sağlanacaktır. Uygulanmayan tavsiyelerle ilgili uzun vadeli takip çalışmalarına başlanacaktır. |
|--|--|--|
| Kaza verilerinin etkin olarak analiz edilememesi neticesinde tavsiyelerin yeterli nitelikte olmaması ve muhataplarınca uygulanamaması | <ul style="list-style-type: none"> Kaza incelemelerinde teknik verilerin ağırlık kazanmaya başlaması. Teknik verilerin özel donanım ve yazılım gerektirmesi. Teknik verilerin işlenmesine yönelik özel eğitimlerin alınması ihtiyacı. | <ul style="list-style-type: none"> Teknik verilerin kullanılabilmesi için gerekli donanım ve yazılımlar temin edilecektir. Personelin teknik verilerin işlenmesine yönelik eğitimleri alması sağlanacaktır. |
| Hedef (H3.6) Bilgi ve iletişim teknolojilerinin sunduğu geleneksel ve yenilikçi fırsatlar optimum kullanılarak ortaya çıkacak insan ve çevre odaklı Akıllı Ulaşım Sistemleri çözümleri, ulaşımın tüm modlarında yaygınlaştırılacaktır | | |
| Risk | Açıklama | Kontrol Faaliyetleri |
| Kurumsal kapasitedeki yetersizlik nedeniyle AUS proje ve faaliyetlerinin yürütülmesinde aksaklıklar ortaya çıkması | <ul style="list-style-type: none"> Personel hareketliliğinin fazla olması. Personelin yeniliğe açık olmaması. AUS alanında yetkin ve uzman personel sayısının az olması. | <ul style="list-style-type: none"> AUS alanında periyodik olarak eğitim ve farkındalık faaliyetleri planlanacaktır. |
| AUS için gerekli olan altyapı yatırım maliyetlerinin yüksek olması nedeniyle projelerin hayata geçirilememesi | <ul style="list-style-type: none"> AUS alanının geleneksel ya da yenilikçi bilgi ve iletişim teknolojileri varlıklarından oluşması. Eski altyapının bakım ve onarımına ilişkin maliyetlerin yüksek olması. Yenilikçi teknolojilerin adaptasyon ve ilk oluşturulma maliyetlerinin yüksek olması. | <ul style="list-style-type: none"> AUS alanında ulusal ve uluslararası desteklerin artırılması için çalışılacaktır. Yerli ve milli ürünlerin üretilmesi amacıyla girişimlerde bulunulacaktır. |
| AUS çözümlerinde kullanılan bileşenlerde yerli ve millilik oranının az olması ve dışa bağımlılık nedeniyle yüksek maliyetlere maruz kalınması | <ul style="list-style-type: none"> Yerli ürünlerin üretilmesi amacıyla sektörün farkındalık ve bilincinin artırılması. | <ul style="list-style-type: none"> Ulusal Ar-Ge desteklerinin etkin kullanımı için gerekli önlemlerin alınması sağlanacaktır. |

| | | |
|--|---|--|
| <p>AUS paydaşları tarafından AUS mimarisinin benimsenmesinde yaşanacak zorluklar nedeniyle birlikte çalışılabilirlik ve koordinasyonun sağlanamaması</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Ulusal AUS mimarinin yayınlanmasının sağlanması ve benimsenmesi için farkındalık faaliyetleri yürütülmesi. • Ulusal AUS mimarisi doğrultusunda Bölgesel AUS Mimarilerinin oluşturulması. • Ulusal AUS mimarisi ile uyumlu AUS çözümlerinin artırılması. • Ulusal AUS Mimarisi doğrultusunda AUS envanter çalışması yapılması. • AUS endeks çalışması faaliyetlerinin yürütülmesi. | <ul style="list-style-type: none"> • Bölgesel AUS mimarilerinin oluşturulması için çalışmalara başlanacaktır. • Ulusal AUS Platformu hayata geçirilecektir. • Ulusal AUS Platformu hayata geçirilerek ulusal AUS endeksinin yayınlanması sağlanacaktır. • Ulusal AUS Platformunda, ulusal AUS çalışmaları ile dünyadaki iyi örneklerle yer verilerek farkındalık oluşturulacaktır. |
| <p>Veri paylaşımı zorlukları nedeniyle veriye dayalı uygulama ve faaliyetlerin hayata geçirilememesi</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Başarılı AUS faaliyetlerinin temelini verinin oluşturması. • İhtiyaç duyulan verinin temini için Ulusal AUS Veri Yönetim Merkezinin (VYM) kurulması. • Verilerin toplanması ve işlenerek analizinin yapılması. • Açık veri ve paylaşımına ilişkin mevzuatın hazırlanması. | <ul style="list-style-type: none"> • Ulusal AUS VYM'nin kurulması sağlanacaktır. • Veri paylaşımı ve açık veriye ilişkin mevzuatın çıkartılması sağlanacaktır. |

Amaç (A4) Çevreye duyarlı, emniyetli ve sürdürülebilir bir anlayışla denizciliğin geliştirilmesini sağlamak

Hedef (H4.1) Denizlerde ve iç sularda seyir, can, mal ve çevre emniyeti arttırılacaktır

| Risk | Açıklama | Kontrol Faaliyetleri |
|--|---|---|
| Limanalara uğrak yapan gemilerin Liman Devleti (PSC)-Bayrak Devleti (Ön Sörvey-Program dışı denetim) denetimlerinde görevli denetim personeli sayısının yetersiz olması nedeniyle, söz konusu denetimlerin etkin olarak yapılamaması ve yıllık periyot sürecinde planlanan denetim sayısının gerçekleşmemesi | <ul style="list-style-type: none">• Liman/ Bayrak Devleti denetimlerinde görevlendirilecek denetim personelinin nitelik olarak; Lisans düzeyinde Denizcilik eğitimi veren Üniversitelerin ilgili bölümlerinden (Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği/ Gemi İnşa-Gemi Makineleri Mühendisliği) mezun ve mesleki tecrübeye (gemi tecrübesi, gemi işletmeciliği/teknik operasyonları vb.) haiz olması gerekliliği. | <ul style="list-style-type: none">• Bakanlık tarafından yakın geçmişte söz konusu personelin eksikliğini kapatmak için ilave personel teminine yönelik ilana çıkmış, ancak yeterli başvuru olmamıştır. Çözüm olarak bahse konu personelin özel sektörde iyi şartlarda iş bulabilme imkanı göz önünde bulundurularak anılan personelin özlük haklarında iyileştirme yapılması uygun olacaktır. |

Hedef (H4.2) Deniz çevresinin korunmasına ve iklim değişikliğini önlemeye yönelik gemi ve limanların dönüşümünü sağlayacak sistemler kurulacaktır

| Risk | Açıklama | Kontrol Faaliyetleri |
|---|---|--|
| Liman işletmelerinde elektrikli araçlara dönüşüm maliyetlerinin yüksek olması sebebi ile dönüşümün yavaş olması | <ul style="list-style-type: none">• Liman işletmelerinin envanterinde bulunan fosil kökenli yakıtla çalışan ekipmanların yerine, elektrikle çalışan ekipmanlara temini maliyetinin yüksek olması sebebi ile söz konusu ekipmanların kullanımının kısa vadede yaygınlaşmaması beklenmektedir. | <ul style="list-style-type: none">• Söz konusu ekipmanların teminine yönelik yeşil dönüşüm projelerine destek sağlayan uluslararası kaynaklar dahil uygun kredi olanaklarının belirlenmesi için ilgi kurumlar ile koordinasyonun sağlanması. |
| İdarede ilgili alanda personel nicelik ve niteliğinin yetersiz olması nedeniyle, kontrol ve denetimlerin etkin olarak yapılamaması ve yıllık periyot sürecinde planlanan denetim sayısına ulaşamaması | <ul style="list-style-type: none">• Söz konusu denetim personelinin nitelik olarak; Lisans düzeyinde Denizcilik eğitimi veren Üniversitelerin ilgili bölümlerinden (Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği/ Gemi İnşa-Gemi Makineleri Mühendisliği) mezun ve mesleki tecrübeye (denizcilik ve gemi tecrübesi, gemi işletmeciliği/teknik operasyonları vb.) haiz olması gerekliliği. | <ul style="list-style-type: none">• Personel istihdamında lisans mezunlarının yanında denizcilik ile ilgili ön lisan mezunlarının da istihdam edilmesi ve bu konularda çalışan personelin özlük haklarının iyileştirilmesi riskin azaltılmasına katkı sağlayacaktır. |

| <p>İşbirliği yapılacak ilgili kurumlarla yaşanan koordinasyon sorunları nedeniyle süreçte aksamalar yaşanması ve hedefe planlanan süreçte ulaşılamaması</p> | <ul style="list-style-type: none"> • İşbirliği yapılacak ilgili kurumlarla (Milli Eğitim Bakanlığı, Yüksek Öğretim Kurumu, Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı) anılan kurumların hedefe ilişkin görev ve yetkileri dolayısıyla koordine sağlanarak çalışma zorunluluğu ve diğer taraftan, bu kurumların kurum içi işlem süreçlerinin uzamasının hedefin gerçekleştirilmesinde gecikmeye yol açması. | <ul style="list-style-type: none"> • İlgili Kurumlarla yapılacak koordinasyonda; gerektiği durumlarda karşılıklı olarak üst düzeyde görüşme sağlanması suretiyle hedefe yönelik gecikmelerin önüne geçilecektir. |
|---|---|---|
| <p>Hedef (H4.3) Deniz endüstrisinin ve gemi sanayinin geliştirilmesine katkı sağlanacaktır</p> | | |
| Risk | Açıklama | Kontrol Faaliyetleri |
| <p>CE işaretli deniz motorlarına ilgili standartları gereği yapılması gereken egzoz testlerini yapabilecek mahiyette az sayıda laboratuvar olması sebebiyle yeterli sayıda deniz motoruna test yapılamaması</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Laboratuvar kurma maliyetlerinin yüksek olması. • Test yapılabilecek ürün sayısının yeterli seviyede olmaması. | <ul style="list-style-type: none"> • Testleri yapma potansiyeli olan kurum veya kuruluşlarla koordinasyon sağlanarak alt yapısının hazırlanması konusunda bilgilendirme yapılacaktır. |
| <p>Vatandaşın kullanımına sunulan özel tekne ve bunların bileşenlerine yönelik sahte belgelendirme yapılması sonucunda denizce can ve mal emniyetine zarar verebilecek sonuçlar doğurması</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Çalıntı ürünlerin piyasaya sokulmak istenmesi. • Ürün belgelendirmelerinin maliyet oluşturmaması. | <ul style="list-style-type: none"> • Belgelendirmelerin titiz bir şekilde incelenerek sahteliğe yönelik gerekli araştırmaların yapılmasına yönelik eğitimler ve bilgilendirmeler yapılacaktır. |
| <p>Sahte uygunluk belgesi (CE Belgesi) ile tekne veya motorun bağlama kütüğüne kaydının yapılması nedeniyle uygunsuz ürünler piyasada vatandaşlar tarafından kullanılabilir olup bu durumda can, mal ve çevre emniyetinin olumsuz etkilenmesi</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Sahte belgelendirmelere sahip olan tekne veya motorların deniz ve içsularında kullanılabilmesi için Liman Başkanlıklarına kayıtlarının yapılması. | <ul style="list-style-type: none"> • Bağlama kütüklerine kayıt öncesinde, ilgili elektronik veri tabanı programına veri girişlerinin yapılarak Liman Başkanlıklarında uygunsuz ürün belgelendirmelerinin farkındalığı sağlanacaktır. |

| Hedef (H4.4) Kıyılarının etkin ve verimli kullanımını sağlamak üzere kıyı ve deniz yapıları planlanacaktır | | |
|---|--|---|
| Risk | Açıklama | Kontrol Faaliyetleri |
| Kıyı tesisi yatırımları bağlamında ilgili kurum ve kuruluşlar arasında koordinasyon sorunları yaşanması nedeniyle karar alma ve uygulama sorunlarının yaşanması | <ul style="list-style-type: none"> Kıyı tesisi yatırımları bağlamında ilgili kurum ve kuruluşlar arasında koordinasyon sorunları yaşanması nedeniyle karar alma sorunları ve uygulama sorunlarının yaşanması. | <ul style="list-style-type: none"> Kurumların mevcut mevzuatından kaynaklı kıyılarda yetki çatışması yaşanması. |
| Limanların demiryolu bağlantısının olmaması nedeniyle çok modlu taşımacılık faaliyetlerinin yapılamaması ve bunun sonucunda kıyılarımızın verimli kullanılamaması | Limanların demiryolu bağlantısının olmaması nedeniyle çok modlu taşımacılık faaliyetlerinin yapılamaması ve bunun sonucunda kıyılarımızın verimli kullanılamaması. | <ul style="list-style-type: none"> Ülkemizdeki limanların bir kısmında demiryolu bağlantısının olmaması kıyılarımızın daha verimli kullanılabilmesini olumsuz yönde etkilediğinden yeni yapılacak kıyı tesisi yatırımlarında bu durumun göz önünde bulundurulması kıyılarımızın daha verimli kullanılabilmesine olumlu etki sağlayacaktır. |
| Mevcut birçok limanın kentsel yerleşim alanı baskısı altında kalması sonucu liman geri sahalarının gerekli olan gelişme imkanlarının bulunmaması | <ul style="list-style-type: none"> Mevcut birçok limanın kentsel yerleşim alanı baskısı altında kalması sonucu liman geri sahalarının gerekli olan gelişme imkanlarının bulunmaması. | <ul style="list-style-type: none"> Mevcut mevzuat düzenlemesi ile yeni kıyı tesisi yatırımlarının doğru ve etkin planlanması. |
| Hedef (H4.5) Kıyı yapıları korunacak ve denizyolu ulaşım altyapısı yaygınlaştırılacaktır | | |
| Risk | Açıklama | Kontrol Faaliyetleri |
| İlgili kamu kurum ve kuruluşlarıyla olan yer tahsisi, imar planı ve ÇED süreçlerinin uzamasından dolayı yatırımın geç başlaması ve öngörülen sürede tamamlanamaması | <ul style="list-style-type: none"> YİD projelerinin yer tahsis süreçlerinin uzaması. İmar planı süreçlerinin uzaması ÇED süreçlerinin uzaması. | <ul style="list-style-type: none"> Projelerin imar planı ve ÇED süreçlerinde, kamu kurum ve kuruluşları görüşlerinin zamanında alınmasına yönelik takibin yapılarak sürecin hızlanmasının sağlanması ve kanun değişikliği yapılarak söz konusu projelerin imar planları onaylama yetkisinin Bakanlığımıza alınması |

| Yatırım maliyetinin çok yüksek olması nedeniyle özel sektör girişimciliğinin yetersiz kalması | <ul style="list-style-type: none"> Altyapı maliyet girdilerinin öngörülenden fazla artışı sebebiyle yatırım riskinin özel sektör girişimcileri tarafından göze alınamaması. | <ul style="list-style-type: none"> Altyapı maliyetlerinin kamu kurum ve kuruluşları aracılığıyla tamamlanıp, üstyapı ve işletme hakkının özel sektör aracılığıyla gerçekleştirilmesi |
|--|--|--|
| Büyük ölçekli liman yatırımlarının zamanında gerçekleştirilememesi sebebiyle artan ticaret hacminin zamanında karşılanamaması | <ul style="list-style-type: none"> Büyük ölçekli liman yatırımları için yeni çalışmalar yürütülmekte, mevcut limanların kapasite artırımı için gerekli onay ve izinler verilmektedir. | <ul style="list-style-type: none"> Etüt proje, fizibilite çalışmalarının tamamlanarak, imar planı, ÇED vb. onay ve izin süreçlerinin hızlanmasının sağlanması |
| Hedef (4.6) Ülkemizin denizyolu taşımacılığındaki yoğunluğunu azaltmak ve denizyolu trafiğinin daha güvenli, daha hızlı ve daha ekonomik hale getirilmesini sağlamak üzere bir su yolu oluşturulacaktır | | |
| Risk | Açıklama | Kontrol Faaliyetleri |
| Yatırım maliyetinin çok yüksek olması nedeniyle özel sektör girişimciliğinin yetersiz kalması | <ul style="list-style-type: none"> Emtia Fiyatlarındaki artışlar. Döviz kurundaki artışlar. | <ul style="list-style-type: none"> Maksimum oranda yerlilik sağlanacaktır. Projenin uluslararası işbirliği ile yapılması seçeneği değerlendirilecektir. Proje sözleşmelerinde fiyat endekslemesi yapılacaktır. |
| ÇED olumlu kararının iptali ile Çevre Düzeni Planı ve İmar Planlarına karşı açılan iptal davalarının süreçte gecikmeler yaratması sebebiyle yatırımın gerçekleşmemesi | <ul style="list-style-type: none"> “ÇED Olumlu Kararı”na karşı açılan davalar. İmar Planlarına karşı açılan davalar. Çevre Düzeni Planına karşı açılan davalar. | <ul style="list-style-type: none"> Dava süreçlerinde ÇŞDİB’ye teknik ve hukuki destek sağlanacaktır. İmar planlarının hazırlanması sürecinde ÇŞDİB’ye teknik ve hukuki destek sağlanacaktır. Projenin faydalarının daha iyi anlatılması ve projenin hayata geçirilmesinin gerekliliği konusunda kamuoyu desteğinin sağlanılmasına çalışılacaktır. Söz konusu davalarda ileri sürülebilecek olası iddialar önceden tespit edilecek ve bunlara karşı önlemler alınacaktır. |

| | | |
|--|---|--|
| <p>İhale sürecinde yapılan itirazlardan kaynaklanan gecikmeler sebebiyle yatırımın gerçekleşmemesi</p> | <ul style="list-style-type: none">• İhale şartnamelerine yapılan itirazlar.• İhale sonucuna yapılan itirazlar. | <ul style="list-style-type: none">• İhale süreci daha şeffaf ve katılımcı bir şekilde yürütülecektir.• İhale şartnameleri daha kapsamlı bir şekilde hazırlanacaktır.• İhale sürecini yürütecek olan personel yetkin ve deneyimli kişilerden oluşturulacaktır.• İhale sürecini etkileyebilecek potansiyel itirazlar önceden tespit edilecek ve bunlara karşı önlemler alınacaktır. |
|--|---|--|

| Amaç (A5) Ar-Ge ve yenilikçilik kabiliyetlerimizi geliştirmek | | |
|--|--|---|
| Hedef (H5.1) Ulaştırma, denizcilik, elektronik haberleşme, havacılık, uzay ve bilişim teknolojilerinin milli kaynaklarla üretimi teşvik edilecek ve yaygınlaştırılacaktır | | |
| Risk | Açıklama | Kontrol Faaliyetleri |
| Kurumlar arası koordinasyon yetersizliği nedeniyle Ar-Ge desteği verilen projelerde dublikasyonların olması | <ul style="list-style-type: none"> • Ülkemizde Ar-Ge desteği veren çok sayıda kuruluş bulunmaktadır. TÜBİTAK, KOSGEB, SSB, Kalkınma Ajansları, Sağlık Bakanlığı, Tarım ve Orman Bakanlığı bunlardan bazılarıdır. • Her kuruluşların kendi destek programı bulunmakta ve destek verilen konuların yayımladığı açık bir veri paylaşım sistemi bulunmamaktadır. | <ul style="list-style-type: none"> • Destek verilecek proje konularının seçiminde, öncelikle Bakanlığımız kurum ve kuruluşlarının ihtiyacı olan ileri teknoloji ürünlerin olmasına dikkat edilmektedir. • Ayrıca konu seçimi yapılırken Kurum ve kuruluşlarımızın temsilcileri ile akademisyenlerin katılımı ile çalıştaylar yapılarak konular belirlenmektedir. |
| Ar-Ge desteği verilen ürünlere satın alma garantisi verilememesi sebebiyle çoğu kez prototip aşamasında kalması ve ticarileşmemesi sonucunda kamu zararı oluşması | <ul style="list-style-type: none"> • Ticarileşme için yapılacak Ürün Geliştirme faaliyetleri için harcanacak para Ar-Ge desteği kapsamında olmadığından Ar-Ge faaliyetleri ile ürün geliştirilmesi çalışması prototipe ulaşıldığında genellikle ticarileşememe nedeniyle faaliyetler bu noktada bırakılmaktadır. • Bu kapsamda, dünyada geliştirilen her yüz teknolojiye sadece onu sanayi ile buluşabilmekte, bu on ürünün de sadece biri ticari başarı göstermektedir. | <ul style="list-style-type: none"> • İşin başında ticarileştirme süreçleri de planlanmalı, finansman modelleri geliştirilmelidir. Yani süreçler tanımlanırken, Ar-Ge çıktısı ile ticari bir ürün ve / veya hizmet elde etmek için gereken diğer tüm adımları da kapsmalıdır. • Ayrıca teknoloji geliştirme ve ticarileştirme süreçlerinin şekillendirilmesinde üniversitelerin rolü de arttırılmalıdır. • Bu kapsamda Bakanlığımızca yürütülen çalışmalarda öncelikle Bakanlığımız kurum ve kuruluşlarının ihtiyacı olan ürünlerin Ar-Ge faaliyetleri yürütülmekte, diğer alanlarda ise kullanıcılarla iş birliğine gidilmektedir. |

| Yetiştirilmiş, tecrübeli insan kaynağının yeterli düzeyde olmaması sebebiyle yürütülecek Ar-Ge faaliyetinin başarısızlıkla sonuçlanması ve kamu zararı oluşması | <ul style="list-style-type: none"> Ar-Ge alanında faaliyet gösteren yetiştirilmiş insan kaynağı yeterli düzeyde değildir. Bu sebeple Ar-Ge faaliyetlerinde de sonuca ulaşmak her zaman mümkün olmamaktadır. | <ul style="list-style-type: none"> Başkanlığımızca desteklenen projelerde mutlaka konunun uzmanı bir akademisyenden danışmanlık alınması ve işlemlerin projesine uygun yürütülmesi için bağımsız izleyicilerle birlikte konusunda uzman Bakanlık personellerinin de izleyici olarak yer alması sağlanmaktadır. |
|--|--|---|
| Hedef (H5.2) Bağlantılı, kooperatif, otonom ve paylaşımlı hareketlilik teknolojilerinin ulusal ölçekte gelişimine katkı sağlanacaktır | | |
| Risk | Açıklama | Kontrol Faaliyetleri |
| Otonom ve bağlantılı araçların kullanımı için mevzuat boşluğu bulunması nedeniyle sektördeki faaliyetlerde gecikme ve karmaşa ortaya çıkması | <ul style="list-style-type: none"> Sektördeki gelişmelerin gerçek dünya koşullarında uygulanabilmesi için mevzuat boşluğunun söz konusu olması. İhtiyacın çok paydaşlı yapısının olması. | <ul style="list-style-type: none"> Mevzuat boşluğu için ilgili kurum ve kuruluşların birlikte çalışabilirliği sağlanacaktır. İhtiyaç duyulan mevzuatın belirlenmesi amacıyla ilgili tüm paydaşları içerecek bir kurul oluşturulacaktır. |
| Otonom ve bağlantılı teknolojilerde yerli ve millilik oranının az olması nedeniyle dışa bağıllığın maliyetleri yükseltmesi | <ul style="list-style-type: none"> Tüm dünya için yeni olan konunun ülkemiz için de henüz gelişmekte olan yapısı. Bu alanda yetiştirilmiş ve uzman insan kaynağı eksikliği. | <ul style="list-style-type: none"> Akademi ve sektör iş birliğini artıracak faaliyetler planlanacaktır. Ar-Ge kuruluşlarının bu alanı desteklemesi amacıyla faaliyetler yürütülecektir. |
| Otonom ve bağlantılı araçlara ilişkin kapalı ya da açık test alanlarının olmamasından dolayı Ar-Ge faaliyetlerinin yeterince yapılamaması | <ul style="list-style-type: none"> Test alanlarının tasarımı ve hayata geçirilmesinin uzun zaman alan planlamalar gerektirmesi. Ekonomik açıdan yüksek maliyetler içermesi. | <ul style="list-style-type: none"> Açık ya da kapalı test alanlarının yapılmasını teşvik eden stratejilerin belirlenmesine devam edilecektir. |
| İhtiyaç duyulan altyapıya ilişkin eksiklikler olması ya da hiç altyapı bulunmaması nedeniyle otonom ve bağlantılı araç teknolojilerinin ülkede gelişiminin daha yavaş olması | <ul style="list-style-type: none"> Sektördeki gelişimin takip edilmesi ve ihtiyaçların belirlenmesi ve bu ihtiyaçlara uygun stratejilerin ortaya koyulması. Stratejiler doğrultusunda proje ve faaliyetlerin belirlenmesi. | <ul style="list-style-type: none"> Otonom, bağlantılı, kooperatif ve paylaşımlı hareketliliğin yol haritası, tüm ilgili paydaşları dahil ederek ortaya koyulacaktır. |

| Amaç (A6) Kurumsal kapasiteyi geliştirmek | | |
|---|---|--|
| Hedef (H6.1) Kurumun iş sũreçleri, gelişen bilişim teknolojilerinden yararlanılarak elektronik ortama aktarılıp, gũvenlięi ve sũrdũrũlebilirlięi sağlanacaktır | | |
| Risk | Açıklama | Kontrol Faaliyetleri |
| Yeni teknolojilerin dũvizle fiyatlandırılmasından ȳtũrũ olası gũncellemelerin zorlaşması, dolayısı ile teknolojilerin eski kalma ihtimali | <ul style="list-style-type: none"> Bilişim Teknolojilerin hızla değişmesi. Bũtçe kısıtının bulunup ȳnceliklendirme zorunluluğu olması. | <ul style="list-style-type: none"> Yerli ve milli teknolojiler kullanımı ve açık kaynak kodlu yazılımlarının kullanımı ȳnceliklendirilecektir. |
| Ulusal felaket, salgın gibi çalışmayı geciktirici unsurların ortaya çıkması, bu durumun çalışma takvimine olumsuz yansımaları ve takvimleri geciktirmesi | <ul style="list-style-type: none"> Bu tarz durumlar ȳnceliklerin değişmesi ve iş takviminin uzamasına neden olmaktadır. | <ul style="list-style-type: none"> Bȳyle dȳnemlerde uzaktan çalışma ve yoğun koordinasyon etkin olarak kullanarak iş takviminin sarkmaması için tedbirler alınacaktır. |
| Birimlerden gelen tam olgunlaşmamış ve değişken nitelikteki taleplerin çalışma yũkũnũ arttırmaları ve proje teslimlerini geciktirmesi | <ul style="list-style-type: none"> Birimlerden gelen taleplerin zaman zaman tutarlılık gȳstermemesi. Sũre devam ederken taleplerin değişmesi. | <ul style="list-style-type: none"> Projelerin her aşamasında birimlerle aktif koordine yapılarak doğru talep- doğru sũre yȳnetimi konusunda çalışmalar gerçekleştirilecektir. |
| Hedef (H6.2) Personelin yetkinliği arttırılacaktır | | |
| Risk | Açıklama | Kontrol Faaliyetleri |
| Merkez ve taşra teşkilatımıza verilecek eğitimlerde yaşanabilecek fiziki ve teknik aksaklıklar sebebiyle eğitimin aksaması | <ul style="list-style-type: none"> Eğitim ȳncesi ve esnasında oluşabilecek teknik sorunların giderilmesindeki koordinasyon eksikliği Taşra teşkilatının teknik donanım eksikliği. | <ul style="list-style-type: none"> İlgili birimlerle daha sık koordinasyon sağlanacak İlgili birimlerin teknik donanım eksikliklerinin giderilmesi |
| Eğitime ayrılan bũtenin yetersizliği nedeniyle Bakanlık personeline verilecek eğitimlerde konaklama sorunları olması | <ul style="list-style-type: none"> Bakanlığımıza her yıl ayrılan bũteden eğitime verilen payın piyasa koşullarına gȳre dũřũk olması. | <ul style="list-style-type: none"> Bũte belirleme aşamasında eğitime ayrılan bũtenin ũlkemiz koşullarını dikkate alarak revize edilmesi |
| Personelin hizmet içi eğitimlerde yaşanabilecek memnuniyetsizlikleri sebebiyle ilgisinin azalması durumunda katılım sağlanamaması | <ul style="list-style-type: none"> Gerçekleştirilen eğitimlerde eğitimin verildiği salonun ısıtma, soğutma, ses ve gȳrũntũ sistemlerindeki yetersizlikler nedeniyle katılımcıların verilen eğitime odaklanamaması. | <ul style="list-style-type: none"> Her eğitimin sonunda personel memnuniyet anketleri dũzenlenecektir. Anketlere verilen cevaplar doğrultusunda gerekli aksiyonlar alınacaktır. |

Hedef (H6.3) Afetlerde ve olağanüstü durumlarda ulaştırma ve haberleşme kaynaklarının planlı, verimli ve etkin bir şekilde kullanılması sağlanacaktır

| Risk | Açıklama | Kontrol Faaliyetleri |
|---|--|---|
| <p>Afet ve acil durumlar ile seferberlik planlamalarına ilişkin görevlerin hangi birim sorumluluğunda yürütüleceğinin belirsiz ve yasal altyapısının yetersiz olması nedeniyle olağanüstü hallerde Bakanlığımızın sorumlu olduğu ulaştırma ve haberleşme alanlarında koordinasyon sağlanamamakta, hareket kabiliyeti kısıtlanmakta ve raporlama istenilen seviyede gerçekleştirilemediğinden afet ve acil durum müdahale çalışmalarından istenilen verim alınamamakta</p> | <ul style="list-style-type: none">• 1 No'lu Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinde Bakanlıkların görevleri arasında afet ve acil durum ile olağanüstü hallerle ilgili görev tanımlaması yapılmamıştır.• AFAD Başkanlığı ile MGK Genel Sekreterliği tarafından talep edilen bilgi ve belgelerin Bakanlıkta yasal altyapısı olmayan bir birim tarafından yürütülmesi, iş ve işlemlerin etkinliğini ve verimliliğini düşürmekte, zaman ve işgücü kaybına neden olmaktadır.• Bakanlığımızda söz konusu durumlara yönelik görevleri yürütecek birimin yeniden yapılanması ve yasal altyapıya kavuşturulması gerekmektedir. | <ul style="list-style-type: none">• Yasal düzenlemelerle ilgili olarak CBK üzerinde değişiklik yapılması için ilgili birimlerle çalışma yapılması.• AFAD Başkanlığı ile MGK Genel Sekreterliği tarafından çıkarılan düzenlemelerin tüm Bakanlık kurum ve kuruluşlara dağıtımını yapılarak sürecin tüm aşamalarından bilgi sahibi olmalarının sağlanması. |
| <p>KEBS entegrasyon çalışmalarında sürekliliğin sağlanamaması nedeniyle olağanüstü hallerde kullanılan tüm kaynaklar belirlenememekte ve harcamalar tespit edilememekte, ayrıca hangi araca ne şekilde görev verildiği bilinmediğinden kesin raporlama ve istatistik çalışmasının yapılamaması</p> | <ul style="list-style-type: none">• Afet ve acil durumlar ile seferberlik faaliyetlerinde kullanılan Kaynak Envanter Bilgi Sistemine, Bakanlığımız hizmet birimleri ile bağlı ve ilgili kuruluşların kontrolünde bulunan kaynaklar ile ekiplere ait bilgilerin güncelliğinin sağlanamadığı, entegrasyon ve veri girişinin istenilen düzeyde gerçekleştirilmediği tespit edilmiştir.• Hizmet birimleri ile Bağlı ilgili ve ilişkili kuruluşlarla yeteri derecede işbirliği ve koordinenin sağlanamadığı görülmektedir. | <ul style="list-style-type: none">• Çeşitli eğitim, çalıştay, seminer, toplantı gibi platformlarda gerekli çalışmaların yapılarak eksikliklerin giderilmesi. |

Hedef (H6.4) Bakanlık hizmetlerinin daha kaliteli ve güvenli çalışma ortamlarında verilmesi sağlanacaktır

| Risk | Açıklama | Kontrol Faaliyetleri |
|---|--|---|
| Yatırım programına alınmaması ve/veya imar mevzuatından kaynaklanan sorunlar nedeniyle yapım işlerinin gerçekleştirilememesi veya önemli gecikmeler yaşanması | <ul style="list-style-type: none">• Cumhurbaşkanlığı Strateji Bütçe Başkanlığının yeni bina inşaatları için izin vermemesi.• Deprem sorunu ve yerel problemler sonucu imar mevzuatında yaşanan değişiklikler.• Kısa süre içerisinde yüksek enflasyon sonucu öngörülemeyen maliyet artışları. | <ul style="list-style-type: none">• Yapılacak olan bina inşaatları için hazırlanan projelerin Kamu Binaları Standartları Rehberine uyulmasına dikkat edilerek aşırıya kaçmadan ihtiyaca cevap verecek şekilde projelendirilmesi.• Yüksek enflasyon ve ani fiyat değişiklikleri öngörülerek maliyetlerin hazırlanması.• Yapılacak projelerin imar değişikliklerinden etkilenmeyecek şekilde depreme dayanıklı olarak tasarlanması. |
| Ödenek temininde sıkıntılar yaşanması nedeniyle işlerin gerçekleştirilememesi veya önemli gecikmeler yaşanması | <ul style="list-style-type: none">• Tasarruf tedbirleri kapsamında ödenek bekletilmesi ve ödeneklere onay çıkmaması. | <ul style="list-style-type: none">• Oluşturulan projelerin ödeneğinin teminiyle birlikte projelere başlanması.• Merkezi bütçede sıkıntı yaşanması halinde döner sermayeden destek alınması. |

Hedef (H6.5) Personelin kalite yönetimi yetkinliği artırılacaktır

| Risk | Açıklama | Kontrol Faaliyetleri |
|--|---|---|
| Kurum içerisinde kalite yönetimi alanında nitelikli personel ve uzman bulunmaması sebebiyle kalite yönetimi çalışmalarının geliştirilememesi | <ul style="list-style-type: none">• Kalite Yönetimi Sistemlerine ilişkin farkındalığın olmaması.• Personel tarafından kalite yönetimi sistemlerinin yeniliklerinin takibinin yapılmaması.• Personel hareketliliğinin fazla olması.• Kalite Yönetimi Sistemleri alanında yapılan sertifikasyon eğitimleri maliyetlerinin çok yüksek olması. | <ul style="list-style-type: none">• Sertifika alan katılımcıların yeterliliğini ölçmek amacıyla dönemsel olarak sınavlar yapılacaktır.• E-egitimler sonucunda anketler ile katılımcının memnuniyet düzeyinin ölçülmesiyle eğitimler geliştirilecektir. |

| | | |
|---|---|---|
| <p>E-öğretim platformunun kurulması ve geliştirilmesi sürecinde altyapısında yaşanabilecek her türlü teknik aksaklıklar sebebiyle eğitimin aksaması</p> | <ul style="list-style-type: none">• Sistemden aynı anda hizmet alacak kişilerin oluşturabileceği yoğunluğun platform kapasitesinin üstünde olması.• Platformun kurulum sürecinde sunucuların internet bağlantısının yetersiz olması veya sistemdeki kullanıcıların yeterli internet hızına sahip olmaması. | <ul style="list-style-type: none">• Sistem canlıya alınmadan önce yük testleri yapılarak oluşabilecek senaryolar doğrultusunda eğitim planı hazırlanacaktır.• Kullanıcıların online eğitim sırasında eğitmenin kendi local bilgisayarını üçüncü parti uygulama ile kayıt altına alınacaktır.• Kullanıcı tarafındaki aksaklıklarda internet sağlığının kullanıcıya gösterilmesiyle bağlantı tavsiyeleri sağlanacaktır.• Kullanıcı sorunlarını çözebilecek teknik ekip kurulacaktır. |
| <p>Siber saldırılar sonucunda bilgi güvenliğinin tehlikeye düşmesi</p> | <ul style="list-style-type: none">• Gerekli güvenlik tedbirlerinin sistemin kurulması sırasında alınmamış olması.• Gelişen teknolojiyle birlikte siber saldırıların çeşitlilik göstermesi. | <ul style="list-style-type: none">• Siber güvenlik politikaları mevcuttur.• Sisteme penetrasyon testleri periyodik olarak yapılacaktır. |

4.6. MALİYETLENDİRME

Tablo 13: Tahmini Maliyetler

| | 2024 Yılı | 2025 Yılı | 2026 Yılı | 2027 Yılı | 2028 Yılı | Toplam Maliyet |
|---|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Amaç 1 Demiryoluna öncelik verilerek tüm ulaşım modlarının entegrasyonunu sağlayacak ulaşım altyapılarını planlamak ve gerçekleştirmek | 90.033.170.000 | 110.825.145.750 | 125.663.701.313 | 142.502.637.366 | 161.597.991.195 | 630.622.645.624 |
| Hedef 1.1: Yerel ağa ve uluslararası demiryolu koridorlarına bağlanan liman, endüstriyel tesis ve lojistik merkezlerin sayısı arttırılacaktır | 1.228.305.000 | 4.575.380.250 | 5.630.049.938 | 6.435.534.167 | 7.297.896.986 | 25.167.166.340 |
| Hedef 1.2: Demiryolu ağı; yüksek standartlı, güvenli ve ülke ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde yaygınlaştırılacaktır | 69.798.385.000 | 82.852.519.250 | 93.504.620.938 | 105.983.182.987 | 120.184.929.067 | 472.323.637.242 |
| Hedef 1.3: Kent içi ulaşım altyapısının geliştirilmesine katkı sağlanacaktır | 16.981.221.000 | 20.903.732.500 | 23.701.337.625 | 26.877.316.885 | 30.478.877.321 | 118.942.485.331 |
| Hedef 1.4: Hava yolu ulaşım altyapısı yaygınlaştırılacaktır | 2.025.259.000 | 2.493.513.750 | 2.827.692.813 | 3.206.603.327 | 3.636.287.821 | 14.189.356.711 |

| | 2024 Yılı | 2025 Yılı | 2026 Yılı | 2027 Yılı | 2028 Yılı | Toplam Maliyet |
|---|-----------|------------|------------|------------|-----------|----------------|
| Amaç 2 Ülkemizde bilgi ve iletişim teknolojilerinin etkin, güvenli kullanılmasını, güvenliğinin sağlanmasını ve kolay erişilebilmesini sağlayacak gerekli altyapıları yaygınlaştırmak | 9.431.880 | 10.160.880 | 10.573.980 | 11.049.045 | 9.091.930 | 50.307.715 |
| Hedef 2.1: Yüksek hızlı, kaliteli ve güvenli erişim imkânı sunan sabit ve mobil genişbant altyapıları yaygınlaştırılacaktır | 2.025.000 | 2.754.000 | 3.167.100 | 3.642.165 | 4.188.490 | 15.776.755 |
| Hedef 2.2: Bilgi ve iletişim teknolojileri üzerinden sağlanan her türlü hizmet, işlem ve veri ile bunların sunumunda yer alan sistemleri siber risk ve tehditlerden koruyarak ülkemizin güvenli işleyen bir siber ortama sahip olması sağlanacaktır | 4.903.440 | 4.903.440 | 4.903.440 | 4.903.440 | 4.903.440 | 24.517.200 |
| Hedef 2.3: Kamuda bulut bilişimin kullanımına ilişkin düzenlemeler yapılarak kamu hizmetlerinin daha güvenilir, sürdürülebilir, verimli ve tasarruflu sunulması sağlanacaktır | 2.503.440 | 2.503.440 | 2.503.440 | 2.503.440 | 0 | 10.013.760 |

| | 2024 Yılı | 2025 Yılı | 2026 Yılı | 2027 Yılı | 2028 Yılı | Toplam Maliyet |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|
| Amaç 3 Can ve mal emniyetinin en üst seviyede sağlandığı, toplumun tüm kesimlerini kapsayan, sürdürülebilir, kesintisiz ulaştırma hizmetlerinin sunulmasını sağlamak | 2.723.446.231 | 3.909.782.477 | 5.246.686.161 | 5.961.017.514 | 6.765.781.618 | 24.606.714.001 |
| Hedef 3.1: Demiryolu ulaştırma faaliyetlerinin serbest, adil ve sürdürülebilir bir rekabet ortamında yapılması sağlanacaktır | 2.566.782.000 | 3.790.866.000 | 5.166.446.000 | 5.858.750.000 | 6.643.823.000 | 24.026.667.000 |
| Hedef 3.2: Karayolu taşımacılığında etkinliği ve ulaşımında emniyeti arttırmaya katkıda bulunulacaktır | 2.340.000 | 3.351.000 | 4.668.000 | 5.295.000 | 6.004.000 | 21.658.000 |
| Hedef 3.3: Yüklerin çevreye duyarlı ve emniyetli bir şekilde taşınmaları sağlanacaktır | 1.924.000 | 2.890.000 | 4.350.000 | 4.933.000 | 5.594.000 | 19.691.000 |
| Hedef 3.4: Tüm ulaşım türlerinde erişilebilirliği sağlayarak, sürdürülebilir, güvenli, çevreci ve etkin hareketlilik ekosistemi geliştirilecektir | 83.052.749 | 73.119.213 | 9.845.646 | 11.164.963 | 12.661.068 | 189.843.638 |

| | 2024 Yılı | 2025 Yılı | 2026 Yılı | 2027 Yılı | 2028 Yılı | Toplam Maliyet |
|---|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|-----------------------|
| Hedef 3.5: Ulaşım türlerinde kaza ve olay inceleme çalışmaları etkin bir şekilde yürütülerek ulaşım emniyetinin iyileştirilmesine katkı sağlanacaktır | 62.442.170 | 31.650.952 | 46.471.203 | 60.969.239 | 77.794.239 | 279.327.803 |
| Hedef 3.6: Bilgi ve iletişim teknolojilerinin sunduğu geleneksel ve yenilikçi fırsatlar optimum kullanılarak ortaya çıkacak insan ve çevre odaklı Akıllı Ulaşım Sistemleri çözümleri, ulaşımın tüm modlarında yaygınlaştırılacaktır | 6.905.312 | 7.905.312 | 14.905.312 | 19.905.312 | 19.905.312 | 69.526.560 |
| Amaç 4 Çevreye duyarlı, emniyetli ve sürdürülebilir bir anlayışla denizciliğin geliştirilmesini sağlamak | 3.240.017.246 | 4.905.327.260 | 5.583.419.115 | 6.339.546.722 | 7.216.088.138 | 27.284.398.480 |
| Hedef 4.1: Denizlerde ve iç sularda seyir, can, mal ve çevre emniyeti artırılacaktır | 19.332.632 | 25.188.312 | 32.800.695 | 42.713.560 | 55.622.081 | 175.657.280 |
| Hedef 4.2: Deniz çevresinin korunmasına ve iklim değişikliğini önlemeye yönelik gemi ve limanların dönüşümünü sağlayacak sistemler kurulacaktır | 23.418.614 | 29.202.198 | 40.860.857 | 42.355.114 | 55.061.648 | 190.898.431 |

| | 2024 Yılı | 2025 Yılı | 2026 Yılı | 2027 Yılı | 2028 Yılı | Toplam Maliyet |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|
| Hedef 4.3: Deniz endüstrisinin ve gemi sanayinin geliştirilmesine katkı sağlanacaktır | 797.000 | 1.585.000 | 3.158.000 | 6.302.000 | 12.588.000 | 24.430.000 |
| Hedef 4.4: Kıyıların etkin ve verimli kullanımını sağlamak üzere kıyı ve deniz yapıları planlanacaktır | 1.089.000 | 2.160.000 | 4.296.000 | 8.564.000 | 17.096.000 | 33.205.000 |
| Hedef 4.5: Kıyı yapıları korunacak ve denizyolu ulaşım altyapısı yaygınlaştırılacaktır | 3.187.138.000 | 4.836.889.250 | 5.490.455.688 | 6.226.176.558 | 7.060.484.562 | 26.801.144.057 |
| Hedef 4.6: Ülkemizin denizyolu taşımacılığındaki yoğunluğunu azaltmak ve denizyolu trafiğinin daha güvenli, daha hızlı ve daha ekonomik hale getirilmesini sağlamak üzere bir su yolu oluşturulacaktır | 8.242.000 | 10.302.500 | 11.847.875 | 13.435.490 | 15.235.846 | 59.063.711 |

| | 2024 Yılı | 2025 Yılı | 2026 Yılı | 2027 Yılı | 2028 Yılı | Toplam Maliyet |
|---|-------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|
| Amaç 5 Ar-Ge ve yenilikçilik kabiliyetlerimizi geliştirmek | 768.466.916 | 1.024.356.916 | 1.283.144.416 | 1.541.643.916 | 1.544.393.916 | 6.162.006.080 |
| Hedef 5.1: Ulaştırma, denizcilik, elektronik haberleşme, havacılık, uzay ve bilişim teknolojilerinin milli kaynaklarla üretimi teşvik edilecek ve yaygınlaştırılacaktır | 766.328.000 | 1.020.218.000 | 1.275.005.500 | 1.532.505.000 | 1.542.255.000 | 6.136.311.500 |
| Hedef 5.2: Bağlantılı, kooperatif, otonom ve paylaşımlı hareketlilik teknolojilerinin ulusal ölçekte gelişimine katkı sağlanacaktır | 2.138.916 | 4.138.916 | 8.138.916 | 9.138.916 | 2.138.916 | 25.694.580 |

| | 2024 Yılı | 2025 Yılı | 2026 Yılı | 2027 Yılı | 2028 Yılı | Toplam Maliyet |
|--|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|
| Amaç 6 Kurumsal kapasiteyi geliştirmek | 115.552.220 | 135.480.456 | 155.501.892 | 177.533.315 | 201.963.710 | 786.031.593 |
| Hedef 6.1: Kurumun iş süreçleri, gelişen bilişim teknolojilerinden yararlanılarak elektronik ortama aktarılıp, güvenliği ve sürdürülebilirliği sağlanacaktır | 33.352.000 | 41.373.000 | 47.083.000 | 53.392.122 | 60.546.666 | 235.746.788 |
| Hedef 6.2: Personelin yetkinliği arttırılacaktır | 2.594.930 | 4.026.394 | 6.124.168 | 8.029.676 | 10.161.927 | 30.937.095 |
| Hedef 6.3: Afetlerde ve olağanüstü durumlarda ulaştırma ve haberleşme kaynaklarının planlı, verimli ve etkin bir şekilde kullanılması sağlanacaktır | 250.000 | 500.000 | 750.000 | 1.000.000 | 1.250.000 | 3.750.000 |
| Hedef 6.4: Bakanlık hizmetlerinin daha kaliteli ve güvenli çalışma ortamlarında verilmesi sağlanacaktır | 76.500.000 | 86.751.000 | 98.375.634 | 111.557.969 | 126.015.593 | 499.200.196 |
| Hedef 6.5: Personelin kalite yönetimi yetkinliği arttırılacaktır | 2.855.290 | 2.830.062 | 3.169.090 | 3.553.548 | 3.989.524 | 16.397.514 |
| Genel Yönetim Giderleri | 7.200.538.284 | 8.036.178.038 | 8.490.273.124 | 9.901.730.961 | 11.201.988.658 | 44.830.709.066 |
| TOPLAM | 104.090.622.777 | 128.846.431.777 | 146.433.300.000 | 166.435.158.840 | 188.537.299.165 | 734.342.812.559 |

V. İZLEME VE DEĞERLENDİRME

Bakanlığımız görevlerini yerine getirirken çağdaş kamu yönetiminin temel ilkelerinden olan katılımcılık, şeffaflık ve hesap verebilirlik anlayışı çerçevesinde; 2024-2028 Dönemi Stratejik Planında ortaya koyduğu insan odaklı, yenilikçi, çevreye duyarlı, sürdürülebilirlik esasına dayanan bir politika izlemeyi kendisine amaç edinmiştir.

Toplumun her kesiminin yararlandığı, ulaştırma ve haberleşme altyapı ve hizmetleriyle ilgili olarak ülke genelinde realize edilen yatırımlar gerçekleştirilirken, sınırlı olan ülke kaynaklarının rasyonel kullanımını, kaliteli, hızlı ve güvenli hizmet sunma sorumluluğunu da yüklemektedir.

Stratejik planların uygulanması, izleme ve değerlendirme raporları ile takip edilmekte olup; Stratejik Planının izleme ve değerlendirmesi 2022 yılından itibaren Bakanlığımız Ulaştırma Yönetim Sisteminde (UYS) yer alan Stratejik Plan İzleme Modülü üzerinden yapılmaktadır.

Harcama birimleri tarafından sorumlu oldukları hedeflerin performans göstergelerinin gerçekleşme sonuçları, her yılın Haziran sonu ve Aralık sonu itibariyle Stratejik Plan İzleme Modülüne girilmektedir. Modülde; Haziran sonu verileri kullanılarak Stratejik Plan İzleme Raporu, Aralık verileri kullanılarak da Stratejik Plan Değerlendirme Raporları üretilmektedir.

Stratejik Plan Değerlendirme Raporları sonuçlarına “Kamu İdarelerince Hazırlanacak Stratejik Planlar ve Performans Programları ile Faaliyet Raporlarına İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik” gereği İdare Faaliyet Raporunun Stratejik Plan Değerlendirme bölümünde yer verilmektedir.

2024-2028 Stratejik Planının izleme ve değerlendirme çalışmaları da modül üzerinden yapılmaya devam edilecektir.

