



ULAŖTIRMA
VE ALTYAPI BAKANI
**ABDULKADİR
URALOĞLU:**

**Türkiye'nin Yeni
Yüzü ve Vizyonuyla
Ulaşım Ağlarını
Zenginleřtirmek ve
Kaliteyi Artırmak
En Temel Hedefimiz**

SÖYLEŞİ: **MUSTAFA CANER**
FOTOĞRAF: **ALİ EKEYLMAZ**

Küresel ölçekte ekonomik kazanımların artırılması büyük ölçüde ticaret başta olmak üzere ekonomik ilişkileri geliştirmekle mümkün olmakta, ekonomik ilişkilerin verimliliği ise en uygun ulaşım ağlarının etkin kullanımıyla doğrudan ilişkilidir. Türkiye'nin ulaştırma konusundaki başlıklarını Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Sayın Abdulkadir Uraloğlu ile konuştuk. Kalkınma Yolu Projesinin detaylarını ve kazanımlarını açıklayan Uraloğlu; hızlı tren hatları, hava yolu gelişmeleri, deniz yolu rotaları gibi çalışmalarını **Kriter** okuyucuları için açıkladı. Yoğun programında bizlere vakit ayırdığı için kendilerine teşekkür ediyoruz.

Türkiye'yi Basra Körfezi'ndeki Faw Limanına bağlayacak olan Kalkınma Yolu nasıl bir ihtiyaç sonucu ortaya çıktı?

Yüzyıllardır, insanoğlu ticaret yapmak için dağları, denizleri aşmış, farklı diyarlara yolculuk etmiştir. Geçmiş zamanlarda tarihi İpek Yolu'nda keranlar, denizlerde yelkenli gemiler, günümüzde ise devasa konteyner gemileri, yük trenleri, tırlar ve uçaklar ülkeler arasında mal ve hizmet alış-verişini sağlamak için durmaksızın hareket etmektedir. Küresel ticaretin hızla büyüdüğü günümüz dünyasında, uluslararası koridorların önemi daha da artmıştır. 21. yüzyılda Çin başta olmak üzere Güneydoğu Asya ülkelerindeki artan sanayi ve ham madde üretimlerine paralel olarak bu bölgelerin Avrupa'ya yönelik ticaret hacminde de önemli bir artış olmuştur. Bu nedenle Asya ile Avrupa arasındaki ticaret koridoru, yeniden Dünya'da en önemli ticaret koridorlarından biri haline gelmiştir. Bugün İpek Yolu gibi tarihi ticaret yollarının modern devamı niteliğinde 3 önemli ticaret rotası bulunmaktadır; bunlar Kuzey Koridor, Orta Koridor ve Güney Koridor'dur.

Kuzey Koridor Uzakdoğu Asya'dan başlayıp Rusya üzerinden Avrupa'ya ulaşan ticaret rotasıdır. Güney Koridor ise Süveyş Kanalı'nı geçerek Akdeniz üzerinden Avrupa'ya erişmektedir. Türkiye'nin kilit noktasını teşkil ettiği Orta Koridor ise yine Güneydoğu Asya'dan başlayıp Hazar Denizi'ni geçip "ülkemiz" üzerinden Avrupa'ya varmaktadır. Ayrıca ülkemiz Orta Koridor üzerinde çok önemli bir konumda olduğu gibi Güney Koridor üzerinde de yer almaktadır ve Kafkas ülkelerinden Afrika'ya uzanan Kuzey-Güney koridorlarının da tam

ortasında bulunuyor. Yaklaşık 1,5 milyar nüfusu ve 51,2 trilyon dolarlık bir ekonomik büyüklüğü barındıran 67 farklı ülkeye, sadece 4 saatlik uçuşla ulaşabiliyor. Kısaca; asırlar boyu tarihsel koridorların geçiş durağı olan, Orta Koridor ve Güney Koridor üzerinde yer alan ülkemizin uluslararası yük taşımacılığı ve ticaretteki önemi ortadadır.

Ancak Covid-19 pandemisiyle küresel tedarik zincirlerinde başlayan dönüşümün ardından 2022'de başlayan Rusya-Ukrayna Savaşı da içinde bulunduğumuz bölgenin lojistik haritasındaki değişim sürecini hızlandırmıştır. Yine, Ekim 2023'te başlayan İsrail'in Filistin'de uyguladığı insanlık dışı vahşet ve bir soykırıma varan savaş nedeniyle Süveyş Kanalı'nda oluşan problemlerden dolayı bazı gemiler halen Ümit Burnu'nu dolaşıyor. Çin'den kalkıp rotasını Ümit Burnu'na çeviren gemiler de 35 günde vardıkları Londra'ya yaklaşık 45 günde gelebiliyor. 10 günlük artış çok ciddi bir zaman ve aynı zamanda yüzde 30 maliyet artışı demek. Bir de mesela burayı kullanan gemilerin sigorta maliyetleri de çok ciddi şekilde artmış durumda.

ULAŞIM OLMADAN TİCARET OLMAZ

Bu kriz dönemini ülkemiz için büyük bir avantaja dönüştürmek istiyoruz. Bu nedenle, ulusal düzeyde farklı ulaşım türlerini bir araya getiren bağlantıları güçlendirmenin yanı sıra, uluslararası geçiş güzergahları oluşturarak kıtalar arasında kesintisiz ve yük-

sek nitelikli ulaşım altyapıları kurmak için kapsamlı ve yoğun çalışmalar yürütüyoruz.

Türkiye olarak; Orta Koridor'un önemini artırmak amacıyla Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı ve Zengezur Koridoru gibi projeleri hayata geçiriyoruz. Bildiğiniz üzere Bakü - Tiflis - Kars Demiryolu Hattı demiryolu taşımacılığına yeni bir yön vermiştir. Zengezur Koridoru'nun hayata geçirilmesiyle ilgili de çalışmalarımız devam ediyor. Bu koridorla Orta Koridor üzerindeki taşımacılık rotalarına alternatif bir seçenek sunmayı amaçlıyoruz. Çin, Doğu Asya ve Hindistan'dan gelen yükleri Basra Körfezi üzerinden Avrupa'ya taşıyacak Kalkınma Yolu Projesi için de çalışmalarımıza devam ediyoruz.

"Kalkınma Yolu Projesi" ile seyahat sürelerinde çok ciddi bir kısalma sağlayarak taşımacılar için büyük bir avantaj oluşturacağız. Az önce ifade etmiştim: Günümüzde Çin'den kalkan bir gemi Londra'ya; Ümit Burnu üzerinde yaklaşık 45 günde, Kızıldeniz'den ise yaklaşık 35 günde ulaşabiliyor. Kalkınma Yolu Projesi tamamlandığında bu süre sadece 25 günde gerçekleştirilebilecek. Arada 10 gün fark var ve bu farkın ne denli değerli olduğunun farkındayız, bu sebeple çalışmalarımızı aralıksız sürdürüyoruz. Ülkemiz üzerinden kara ve demir yolu ile Avrupa'nın her noktasına kesintisiz ulaşım imkanı sunuyoruz.

FAW Limanı'nı bin 200 kilometrelik demir yolu ve otoyol

FAW Limanı'nı bin 200 kilometrelik demir yolu ve otoyol ile Türkiye sınırına ve oradan da Avrupa'ya bağlayacak olan bu proje, bölgesel ticarete yepyeni bir sayfa açacak. Sadece maliyet avantajı ve kısa süreli ulaşım imkanı sunmakla kalmayıp, aynı zamanda mevcut ulaşım koridorlarını da tamamlayıcı bir rol üstlenecek. Doğu-batı yönündeki koridorları, kuzey-güney yönünde birleştirerek küresel ticaret sistemine doğrudan katkı sağlayacak.



ile Türkiye sınırına ve oradan da Avrupa'ya bağlayacak olan bu proje, bölgesel ticarete yepyeni bir sayfa açacak. Sadece maliyet avantajı ve kısa süreli ulaşım imkanı sunmakla kalmayıp, aynı zamanda mevcut ulaşım koridorlarını da tamamlayıcı bir rol üstlenecek. Doğu-batı yönündeki koridorları, kuzey-güney yönünde birleştirerek küresel ticaret sistemine doğrudan katkı sağlayacak.

Proje kapsamında, Basra Körfezi'nde yapımı devam eden Faw Limanı'ndan başlayarak Bağdat ve Musul'u içine alan bir güzergâh izlenerek, Türkiye'deki demir yolu ve kara yolu ağları üzerinden başta Avrupa olmak üzere uluslararası ulaşım ve lojistik ağına entegre olacağız. Kalkınma Yolu kapsamında ülkemizden geçen 2 bin 92 kilometre demir yolu bağlantısı için 727 kilometre yeni hat, bin 923 kilometre kara yolu koridoru içinse 331 kilometre yeni otoyol yatırımı planladık. "Yeni İpek Yolu" olarak adlandırdığımız bu dev proje ile ülkemizin ekonomik ve jeopolitik gücünü daha da güçlendireceğiz.

Şahsen, şunu hiçbir zaman unutmamamız gerektiği inancındayım; ekonomik büyümenin birincil şartı güçlü bir ulaşım altyapısıdır. Ulaşım olmadan ticaret olmaz. Güvenli, hızlı ve kolay ulaşım sayesinde üretim artar. Nasıl ki

Kalkınma Yolu Projesi, sadece hayata geçirilmesiyle değil, inşa aşamasında bile dev bir ekonomik ivme ve istihdam oluşturacak. İnşaat sektörü, istihdam oluşturma ve ihracatı artırma potansiyeliyle kalkınma sürecindeki ülkelerin lokomotif sektörlerinden biridir. Adeta bir orkestra şefi olarak çimento ve beton, demir-çelik, cam-seramik, ahşap-kereste ile lojistik ve taşımacılık gibi ekonominin farklı enstrümanlarını ustalıkla yönetir. İnşaat sektörü ve onun beslediği yan sektörler, bir araya gelerek ekonominin büyümesine ve gelişmesine katkıda bulunduğu için projenin paydaş ülkeler açısından da stratejik bir önemi vardır.

bir tohum toprağa ekildiğinde yeşerip büyüyorsa, ulaşım da bir bölgenin kalkınmasının temel taşıdır. Yollar, demiryolları, havalimanları ve limanlar, tıpkı bir can damarı gibi, bir bölgeye hayat verir. Ulaşım altyapısı ne kadar gelişmişse, o bölgeye yatırım yapmak o kadar cazip hale gelir. Örneğin İstanbul-İzmir Otoyolu ve Osmangazi Köprüsü'nün hayata geçmesiyle otoyol güzergahı üzerindeki Organize Sanayi Bölgesi sayısının kısa sürede neredeyse ikiye katlandığını görüyoruz.

Ayrıca şunun da altını çizmek istiyorum ki geleceğin tedarik zincirleri, dayanıklılık, esneklik ve çevresel sorumluluk üzerine kurulu olacak. Türkiye, Kalkınma Yolu gibi projelerle uluslararası ortaklarıyla iş birliği yaparak bu dönüşüme öncülük etmeye hazır. Birlikte çalışarak, küresel ticaretin geleceğini şekillendirebilir ve daha müreffeh, sürdürülebilir ve kapsayıcı bir dünya inşa edebiliriz. Türkiye'nin sadece kendi içinde değil dünyaya entegre olduğu bir uluslararası ulaşım ağına her zaman öncelik vermeye devam edeceğiz.

2025'TE İLK FAZ TAMAMLANACAK

Türkiye, Irak, Katar ve Birleşik Arap Emirlikleri ile imzalanan Dörtlü Mutabakat çerçevesindeki Dörtlü Bakanlar Zirvesi'nin ardından gündemde hangi aşamaya gelindi?

Sizin de bildiğiniz üzere 22 Nisan 2024'te Sayın Cumhurbaşkanımızın riyasetinde Irak, Katar ve Birleşik Arap Emirlikleri ulaştırma bakanları ile "Kalkınma Yolu Projesi Mutabakat Zaptı"nı imzaladık.

Ardından geçtiğimiz yıl içerisinde 29 Ağustos ve 31 Ekim'de 1. ve 2. Bakanlar Konseyini gerçekleştirdik. 2. Bakanlar Konseyinde, Bakanlar Deklarasyonunu imzaladık. Yapılacak yeni demir yolu ve kara yolu altyapı yatırımları için ön tasarımlar tamamlandı. Ancak nihai tasarım için bazı zemin örnekleri alınması ve ölçümler gerekiyor. Projenin başlangıç noktası olan Faw Limanında projenin ilk fazı kapsamında, 5 ana rıhtımın inşaatı tamamlandı. Ana rıhtımın ve Khor Al-Zubair suyuyla Um-Kasr Limanına bağlantıyı sağlayacak tünel ve yolların inşaatlarına da başlandı. İlk fazın 2025'te tamamlanmasını öngörüyoruz.

Proje kapsamında ülkemizde ise demir yolu koridorunun belirli kısımlarında hızlı tren hattı, belirli kısımlarında ise elektrifikasyon ve sinyalizasyon yapım çalışmalarına devam ediyoruz. Koridor kapsamında, proje çalışmaları büyük ölçüde tamamlanan yeni demir yolu hattında ise yapıma yönelik planlama çalışmalarımız sürüyor.

Önümüzdeki dönemde proje paydaşlarımız ile yönetim ve finansman modelini belirleyeceğiz. Irak tarafıyla da Kalkınma Yolu Projesi anlaşmasını imzalamayı planlıyoruz.

PROJE 150'YE YAKIN YAN SEKTÖRÜ BESLEYECEK

Projenin halihazırdaki katkıları dışında Türkiye ekonomisi ve bölgedeki diğer ülkelerle olan ilişkiler açısından ne gibi potansiyel etkileri öngörülmektedir?

Kalkınma Yolu Projesi, sadece hayata geçirilmesiyle değil, inşa aşamasında bile dev bir ekonomiyi ivme ve istihdam oluşturacak. İnşaat sektörü, istihdam oluşturma ve ihracatı artırma potansiyeliyle kalkınma sürecindeki ülkelerin lokomotif sektörlerinden biridir. Adeta bir orkestra şefi olarak çimento ve beton, demir-çelik, cam-seramik, ahşap-kereste ile lojistik ve taşımacılık gibi ekonominin farklı enstrümanlarını ustalıkla yönetir. İnşaat sektörü ve onun beslediği yan sektörler, bir araya gelerek ekonominin büyümesine ve gelişmesine katkıda bulunduğu için projenin paydaş ülkeler açısından da stratejik bir önemi vardır.

Türkiye olarak biz de bu projede önemli bir rol oynuyoruz. Kalkınma Yolu kapsamında ülkemizden geçen 2 bin 92 kilometrelik demir yolu bağlantısı için 727 kilometre yeni hat, bin 923 kilometre kara yolu koridoru içinse 331 kilometre yeni otoyol yatırımı planladık. Toplamda 19,9 milyar dolarlık bir yatırım öngörüyoruz.



6 BİN 101
KİLOMETREDEN
DEVRALDIĞIMIZ
BÖLÜNMÜŞ YOL
UZUNLUĞUMUZA
29 BİN 730
KİLOMETREYE
YÜKSELTİK.
KÖPRÜ VE VİYADÜK
SAYIMIZI İSE 10
BİNİN ÜZERİNE
TAŞIYARAK ULAŞIMI
KESİNTİSİZ HALE
GETİRDİK. KARA
YOLUNA YAPTIĞIMIZ
BU YATIRIMLARLA
BUGÜN ARTIK
VATANDAŞLARIMIZ
ÇOK DAHA GÜVENLİ
VE KONFORLU
YOLLARDA SEYAHAT
EDEBİLİYOR.
23 SENE ÖNCE
ÜLKEMİZDE 8,6
MİLYON ARAÇ
VARKEN BUGÜN BU
SAYI 31 MİLYONU
GEÇİYOR. BU
SÜREÇTE 100
MİLYON TAŞIT-
KİLOMETRE BAŞINA
DÜŞEN CAN
KAYBI ORANINI
5,72'DEN 1,29'A
DÜŞÜREREK TRAFİK
GÜVENLİĞİNDE
ÖNEMLİ BİR
İLERLEME
KAYDETTİK.

Burada Türkiye olarak bir avantajımız da var. O da Türk müteahhitlerinin son 23 yılda kamu-özel iş birliği kapsamında hayata geçirdiği veya yüklenicisi oldukları büyük projeler sayesinde kazandığı deneyim. Bugün Türk müteahhitlik firmalarının hem yurt içinde hem de yurt dışında inşa ettiği yapılar, ülkemizi dünyaya mühendislik ihrac edecek seviyeye yükseltti. Artık Avrupa'dan Afrika'ya, Türk Cumhuriyetlerinden Arap yarımadasına kadar birçok ülkede Türk müteahhitleri tarafından inşa edilen yollar, havalimanları, metro hatları görüyoruz.

Kalkınma Yolu Projesi'nde de bu tecrübemizle öne çıkıyoruz. Bu işi dünyada bizden daha hızlı yapacak olan yok. Bu çok net. Projeye özellikle daha çok dahil olmamız, birincil derecede taraf olmamız, bu işlerin de Türk firmaları tarafından yapılmasını sağlayacak. Elbette Irak başta olmak üzere diğer paydaşların da kapasitelerine göre bu işi yapabilecek yerli firmaları da projede yer alacak.

TÜM TÜRKİYE'YE HIZLI TRENLE ULAŞMA HEDEFİNE DOĞRU İLERLİYORUZ

Biraz ülke içi gündeme değinmek isterim; hızlı tren projelerinde hummalı çalışmalar sürüyor. Ankara, İstanbul, Konya, Eskişehir, Sivas gibi birçok şehre hızlı tren imkanı sunuluyor. Son projeler hangi şehirler için planlanıyor? Ankara-İstanbul arasının da 1 buçuk saat olması her zaman gündemde olan bir beklenti aslında. Bununla ilgili gelişmeler var mı?

Sayın Cumhurbaşkanımızın liderliğinde Asya ve Avrupa arasında köprü görevi gören ülkemizin coğrafi konumunun sağladığı fırsatların ekonomik ve ticari avantajlara dönüşebilmesi için demir yollarında yeni bir çağ başlattık.

2003'te yaklaşık 11 bin kilometre olan demir yolu uzunluğumuza; 2 bin 251 kilometresi YHT ve hızlı tren hattı olmak üzere yaklaşık 3 bin kilometre daha ekledik ve 13 bin 919 kilometreye yükselttik.

13 Mart 2009'da Ankara-Eskişehir arasında ülkemizin ilk yüksek hızlı tren hattını hizmete aldık. 2011'de Ankara-Konya hattı, 2014'te Eskişehir-İstanbul, 2022'de Konya-Karaman ve son olarak da Ankara-Sivas hatlarını açtık.

Şu anda; Bandırma-Bursa-Yenişehir-Osmaneli, Halkalı-Kapıkule, Ankara-İzmir, Mersin-Adana-Osmaniye-Gaziantep ve Yerköy-Kayseri hızlı tren hatlarının inşaat çalışmaları sürüyor.

Yakın bir zaman önce Delice-Çorum-Samsun hızlı tren hattının Delice-Çorum arasının ihalesini de yaptık ve en kısa sürede yapım çalışmalarını başlatacağız.

İstanbul-Ankara Yüksek Hızlı Tren hattımızdan sonra tamamen yeni bir hat olacak Ankara-İstanbul Süper Hızlı Tren Hattı projesini gündeme aldık. Süper hızlı tren hattımızın güzergah uzunluğu 344 kilometre olacak. Bu hat üzerinde 350 km hıza çıkacak trenlerimizle Ankara-İstanbul arası yolculuk süresini 80 dakikaya indireceğiz.

Son yıllarda demiryollarımız çağın gerektirdiği değişimi yakaladı ve dinamik bir yapıya kavuştu. 2028'e kadar demir yolu hat uzunluğunu 17 bin 287 kilometreye, 2053'e kadar da 28 bin 590 kilometreye yükseltmeyi planlıyoruz. Sadece 48 saatte hızlı trenlerle yapılan rüya gibi bir yolculukla bütün Türkiye'ye ulaşacağımız bir vizyon çiziyor ve bunun için çalışıyoruz.

ULAŞIMIN EN KEYİFLİ VE EKONOMİK YOLLARI: DOĞU EKSPRESLERİ

Turistik ekspresler son yıllarda çok daha fazla rağbet görüyor. Kars treni ile başlayan bir furya olduğunu görüyoruz, nasıl geri dönüşler alıyorsunuz?

Aslında Doğu Ekspresi; Ankara-Kars hattında 75 yıldır hizmet veriyor. Dünyanın en güzel tren rotalarından biri olarak da büyük ilgi görüyordu. Biz de bu gerçekten yola çıkarak Doğu Ekspresi'ne ilave olarak 29 Mayıs 2019'da yeni bir anlayışla "Turistik Doğu Ekspresi"ni sefere koyduk. Artık Türkiye'nin eşsiz kültürünü, büyüleyici doğasını ve tarihi zenginliklerini dünyaya tanıtmak için çok daha rahat ve keyifli bir yolculuk sunuyoruz. Genç gezginler, doğa severler ve fotoğraf tutkunları başta olmak üzere, her yaşta ziyaretçiye üst düzey bir hizmet ve unutulmaz bir tatil deneyimi yaşıyoruz.

2019'da ilk sefere konulduğundan bugüne kadar 71 bin yolcumuz bu trenle seyahat etti. Bu sezonda da Ankara-Kars yönünde 30, Kars-Ankara yönünde de 30 olmak üzere toplam 60 sefer gerçekleştirerek yaklaşık 10 bin 500 seyahat tutkununa hizmet vereceğiz.

Ayrıca vatandaşlarımızdan büyük ilgi gören Turistik Doğu Ekspresi'nden sonra yoğun talep üzerine Turistik Diyarbakır Ekspresi, Bölgesel Turistik Kars-Erzurum Ekspresi, Ankara-Tatvan Turistik Ekspresi gibi turizme hizmet sunan yeni rotaları da hayata geçirerek alternatiflerimizi zenginleştirdik, biliyorsunuz. Seyahat severler için sadece yurt içinde değil, yurt dışında da tren rotalarımız bulunuyor. Avrupa'ya ulaşmanın en keyifli ve ekonomik yollarından biri olan İstanbul-Sofya Ekspresiyle Avrupa'ya konforlu bir yolculuk yapabiliyorsunuz. Avrupa'ya açılan demir kapımız olan bu ekspres ile de seyahat severleri tarih, kültür ve doğayla buluşturuyoruz.



17 NİSAN'DA
AVRUPA'DA İLK KEZ
UYGULANACAK
3 PİSTE AYNI
ANDA 3 UÇAĞIN
İNİŞ VE KALKIŞ
YAPABİLMESİ
İMKÂNI
SAĞLAYACAK
"EŞ ZAMANLI
BAĞIMSIZ
ÜÇLÜ PİST
OPERASYONLARI"
UYGULAMASINI
İSTANBUL
HAVALİMANI'NDA
HİZMETE
ALACAĞIZ. HİÇ
ŞÜPHESİZ BU
SİSTEM HAYATA
GEÇTİĞİNDE
İSTANBUL
HAVALİMANI
DAHA ÇOK UÇUŞ
OPERASYONU
GERÇEKLEŞ-
TİREREK
AVRUPA'NIN
EN YOĞUN
HAVALİMANI
OLACAKTIR.
BÖYLECE
GÖKLERDEKİ
BAYRAK
TAŞIYICIMIZ TÜRK
HAVA YOLLARI
DA DÜNYANIN 1
NUMARALI HAVA
YOLU ŞİRKETİ
OLMA YOLUNDA
EMİN ADIMLARLA
BAŞARILI
SERÜVENİNİ
SÜRDÜRECEKTİR.

Turistik tren seferlerimiz, hem vatandaşlarımıza hem de ülkemizi ziyaret eden yabancı misafirlerimize, demiryollarımızın yenilenen imajı ve vizyonuyla, aynı zamanda Türkiye'nin modern yüzü ve vizyonuyla uyumlu bir deneyim de sunuyor. Türkiye'nin turizm haritasında yeni bir sayfa açarak ülkemizin uluslararası tanıtımına da önemli ölçüde katkı sağlıyor.

3 PARALEL PİST ÇALIŞMASI AVRUPA'DA İLK OLACAK

Avrupa'nın en çok uçuş yapılan uluslararası havalimanı ünvanına sahip İstanbul Havalimanı'na değinmeden geçmek olmaz. Yakın zamanda Japonya'nın en büyük hava yolu şirketi All Nippon Airways ile direkt uçuşlara başladığını açıkladınız. Çalıştığı şirket sayısını 111'e çıkan İstanbul Havalimanı'nın yeni hedefi nedir?

Hiç şüphesiz İstanbul Havalimanı, küresel aktarma merkezi olma konumunu her geçen gün daha da güçlendiriyor. Japonya'nın en büyük hava yolu şirketi All Nippon Airways'in uçuş düzenlemeye başlaması, Türkiye ile Japonya arasındaki havayolu bağlantısını güçlendirecek ve iki ülke arasındaki iş birliklerine de katkı sağlayacaktır. All Nippon Airways'in Türk Hava Yolları'nın ardından bu hatta uçuş düzenleyen ilk hava yolu şirketi olması, havalimanımızın büyüyen uluslararası hava yolu ağındaki önemini bir kez daha ortaya koydu. Bu durum havalimanımızın dünya çapındaki hava yolu şirketleri için cazibe merkezi olmaya devam ettiğinin bir göstergesidir.

Bakın Avrupa Uluslararası Havalimanları Konseyi'nin 2024 havacılık raporu, İstanbul Havalimanı'nın yıllık 40 milyondan fazla yolcuya hizmet veren major yani ana havalimanları kategorisinde yolcu taşımacılığında Avrupa'da ikinci, yük hareketinde ise birinci sırada olduğunu ortaya koydu.

İstanbul Havalimanımız 2024'te 80,1 milyon yolcuyla kendi kategorisinde ikinci sırada yer aldı. İstanbul Havalimanı 2023 verilerine göre yüzde 5,3 büyümeye elde etti. Ayrıca 2019 yani pandemi öncesi dönem ile kıyaslandığında da yüzde 16,9'luk bir büyümeye ile Major Havalimanları kategorisinde en fazla büyümeyi başaran havalimanı oldu.

17 Nisan'da Avrupa'da ilk kez uygulanacak 3 piste aynı anda 3 uçağın iniş ve kalkış yapılabilmesi imkânı sağlayacak "Eş Zamanlı Bağımsız Üçlü Pist Operasyonları"



uygulamasını İstanbul Havalimanı'nda hizmete alacağız. Hiç şüphesiz bu sistem hayata geçtiğinde İstanbul Havalimanı daha çok uçuş operasyonu gerçekleştirerek Avrupa'nın en yoğun havalimanı olacaktır. Böylece göklerdeki bayrak taşıyıcımız Türk Hava Yolları da dünyanın 1 numaralı hava yolu şirketi olma yolunda emin adımlarla başarılı serüvenini sürdürecektir.

TRAFİK GÜVENLİĞİNDEKİ İLERLEME BİZİM İÇİN ÖNEMLİ

Hızla artan bir araç trafiği de günümüzün gerçeği, trafik demek yol demek, bu da güvenli, kesintisiz, kaliteli karayolu demek aslında. Bu alandaki güncel projelerde çalışmalar ne durumda?

"Bizim siyaset anlayışımızda yol medeniyettir" diyen Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan'ın liderliğinde 2002 Türkiye'nin kara yolu ulaşımında bir dönüm noktası olmuştur.

6 bin 101 kilometreden devraldığımız bölünmüş yol uzunluğumuzu 29 bin 730 kilometreye yükselttik. Sadece 6 ilimiz birbirine bölünmüş yollar ile bağlıyken bugün 77 ilimizi birbirine bölünmüş yollar ile birleştirerek Türkiye'nin kara yolu ulaşımında daha güvenli, konforlu ve hızlı bir çağ başlattık. Köprü ve viyadük sayımızı ise 10 binin üzerine taşıyarak ulaşımı kesintisiz hale getirdik, bitümlü sıcak karışım kaplama yol uzunluğunu ise 8 bin 591 kilometreden 31 bin 727 kilometreye yükselttik.

2002'de 17. sırada yer alan Türk sahipli filomuz, bugün 52,7 milyon detveyt tona ulaşan kapasitesiyle dünyada 11. sıraya yükseldi. Dünyada ilk 10'da yer alma hedefimize son bir basamak kaldı. 2024'te; limanlarımızda elleçlenen yük miktarı bir önceki yıla göre yüzde 2 artarak 531,7 milyon ton olarak gerçekleşti. Limanlarımızda elleçlenen konteyner miktarı ise bir önceki yıla göre yüzde 7,8 oranında bir artış göstererek 13,5 milyon teu olarak gerçekleşti. Gururla belirtmek istiyorum ki dünya ortalamasının 2 katından fazla bir büyüme oranı gösterdi.

Kara yoluna yaptığımız bu yatırımlarla bugün artık vatandaşlarımız çok daha güvenli ve konforlu yollarda seyahat edebiliyor. 23 sene önce ülkemizde 8,6 milyon araç varken bugün bu sayı 31 milyonu geçiyor. Bu süreçte 100 milyon taşıt-kilometre başına düşen can kaybı oranını 5,72'den 1,29'a düşürerek trafik güvenliğinde önemli bir ilerleme kaydettik.

1915 Çanakkale Köprüsü ve Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Savaştepe Otoyolu, Avrasya Tüneli, Osmangazi Köprüsü ve Gebze-Orhangazi-İzmir Otoyolu, Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Kuzey Marmara Otoyolu ya da Ankara-Niğde, Aydın-Denizli ve Menemen-Aliağa-Çandarlı Otoyolları gibi mega kara yolu projelerini tamamlayarak hizmete sunduk.

Şu anda da Kuzey Marmara Otoyolu'nun Nakkaş-Başakşehir Kesimi, Çeşmeli-Kızkalesi Otoyolu, Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Savaştepe Otoyolu'nun Kınalı-Malkara Kesimi, Ankara-Kırıkkale-Delice Otoyolu, Antalya-Alanya Otoyolu, Sarıyer-Kilyos Tüneli ve İskenderun-Antakya Otoyolu gibi önemli kara yolu projelerimiz devam ediyor. Ayrıca 29 bin 730 kilometre olan bölünmüş yol ağımızı 2025'te 30 bin 18 kilometreye; bitümlü sıcak karışım kaplamalı yol uzunluğumuzu ise 32 bin 267 kilometreye yükseltmeyi planlıyoruz. 2028'de de bölünmüş yol uzunluğumuzu 31 bin 250 kilometreye çıkarmayı hedefliyoruz.

DÜNYA ORTALAMASININ 2 KATINDAN FAZLA BİR BÜYÜME ORANI

Üç tarafı denizlerle çevrili bir ülke için denizcilik başat aktör sayılabilir aslında. Yat ve gemi inşasında yeterli seviyelerde olduğumuzu düşünüyor musunuz? Denizcilik alanında hangi adımlar atılıyor?

Son 23 yıldır bir denizcinin oğlu olan Sayın Cumhurbaşkanımızın kaptanlığında deniz ticaret filomuzu büyütme ve limanlarımızın kapasitesini geliştirme adına attığımız adımlarla bugün, daha güçlü ve rekabetçi bir denizcilik sektörüne sahip olmanın haklı gururunu yaşıyoruz. Denizlerimiz bizim Mavi Vatan'ımızdır ve bugün denizcilik alanında Türk bayrağı dünyanın en prestijli bayrakları arasında yer almaktadır.

2002'de 17. sırada yer alan Türk sahipli filomuz, bugün 52,7 milyon detveyt tona ulaşan kapasitesiyle dünyada 11. sıraya yükseldi. Dünyada ilk 10'da yer alma hedefimize son bir basamak kaldı.

2024'te; limanlarımızda elleçlenen yük miktarı bir önceki yıla göre yüzde 2 artarak 531,7 milyon ton olarak gerçekleşti. Limanlarımızda elleçlenen konteyner miktarı ise bir önceki yıla göre yüzde 7,8 oranında bir artış göstererek 13,5 milyon ton olarak gerçekleşti. Gururla belirtmek istiyorum ki dünya ortalamasının 2 katından fazla bir büyüme oranı gösterdi.

Yurt dışı bağlantılı düzenli Ro-Ro hatlarında taşınan araç sayısı da 706 bini aşarak sınır kapılarımızdaki yoğun beklemelelere takılmadan deniz yoluyla taşındı. Zaten Ro-Ro taşımacılığı gündemimizde önemli bir yere sahip. Yeni hatlar kurarak kara yolu ve sınır kapılarındaki yoğunluğu azaltmayı amaçlıyoruz. 2024'te Ambarlı-Trieste, Tekirdağ-Trieste ve Karasu-Köstence hatlarını açtık. Bu yıl ise daha fazla Ro-Ro hattını teşvik kapsamına alarak combine taşımacılıkta deniz yolu taşımacılığının payını artırmayı hedefliyoruz.

2024'te kruvaziyer turizmde de yükselişimiz devam etti. Limanlarımıza uğrayan bin 195 kruvaziyer gemisiyle yolcu sayısı bir önceki yıla göre yüzde 22 artarak yaklaşık 1,9 milyona ulaştı. İnşallah, 2025'te 2 milyondan fazla kruvaziyer yolcuyu ülkemizde ağırlayarak deniz turizmne ciddi bir katkı sağlayacağız.

2002'den bu yana gemi inşa sanayinde de kayda değer ilerlemeler kat ettik. Tersaneciliğimizi tüm kıyılarımıza yayacak politikalar yaptık ve yatırım yapacak sektör temsilcilerimizin önünü açtık. Bugün gemi inşa ve yan sanayi sektörü, ülkemizde yaklaşık 100 bin kişiye istihdam sağlayan büyük bir sektördür. Tersane sayımız 2002 yılında 37 iken, bu sayıyı 85'e ulaştırdık. Ayrıca, yıllık üretim kapasitemizi 550 bin dedveyt tondan 4,79 milyon dedveyt tona çıkardık. Tersanelerimiz gemi siparişinde dünyada 7., gemi tonajına göre ise 11. sıradadır. 23 gemi geri dönüşüm tesisi ile de gemi sökümünde dünyada 4., Avrupa'da lider konumdadır. Kaliteli üretim şartları ve işçilik ile rekabetçi fiyatlar Türkiye'nin rakiplerini bir bir geride bırakmaktadır.



2002'DEN BU YANA GEMİ İNŞA SANAYİİNDE DE KAYDA DEĞER İLERLEMELER KAT ETTİK. TERSANECİLİĞİMİZİ TÜM KİİYİLERİMİZE YAYACAK POLİTİKALAR YAPTIK VE YATIRIM YAPACAK SEKTÖR TEMSİLCİLERİMİZİN ÖNÜNÜ AÇTIK. BUGÜN GEMİ İNŞA VE YAN SANAYİ SEKTÖRÜ, ÜLKEMİZDE YAKLAŞIK 100 BİN KİŞİYE İSTİHDAM SAĞLAYAN BÜYÜK BİR SEKTÖRDÜR. TERSANE SAYIMIZ 2002 YILINDA 37 İKEN, BU SAYIYI 85'E ULAŞTIRDIK. AYRICA, YILLIK ÜRETİM KAPASİTEMİZİ 550 BİN DEDVEYT TONDAN 4,79 MİLYON DEDVEYT TONA ÇIKARDIK. TERSANELERİMİZ GEMİ SİPARİŞİNDE DÜNYADA 7., GEMİ TONAJINA GÖRE İSE 11. SIRADADIR.

Gemi inşa sektörümüz, yenilikçi yaklaşımları, çevre dostu uygulamaları ve alternatif enerji kaynaklarına yönelimi sayesinde küresel pazarda giderek daha da güçleniyor. İhracat potansiyeliyle de ülkemizin ekonomik büyümesine ve iş imkanlarının artmasına önemli katkılar sağlıyor. Gemi inşa sanayimiz dünya balıkçılığında önde olan ülkelere balık avlama ve canlı balık taşıma gemisi ihracatı yapan bir konuma gelmiştir. Dünyanın ilk hibrit balıkçı gemisi, full elektrikli feribot, LNG-hibrit-elektrikli römorkör, katamaran enerji gemisi gibi birçok yenilikçi projede Türk mühendislerinin imzası vardır.

Ayrıca Türkiye, dünyanın önde gelen yat imalatçısı ülkelerinden birisidir. "Boat International" kaynaklı global sipariş defterine bakıldığında, Türkiye, özellikle de mega yat imalatında, daima dünyanın en önemli ilk dört yat imalatçısı ülkeleri arasında yer almıştır. Özellikle Mega Yat imalatında önemli mesafe kat ederek gelişimini tüm hızıyla sürdürmektedir. Nitekim 2025 küresel mega yat sipariş defteri verilerine göre, imal edilecek yatların toplam boy uzunlukları dikkate alındığında; ülkemiz yat imalatında dünyada lider İtalya'nın ardından ikinci sıradadır.

UYDULARIMIZIN ULAŞTIĞI NÜFUS 5 MİLYARA ÇIKACAK

Son olarak malumunuz gelişimin ve değişimin en hızlı yaşandığı sektörlerden biri de haberleşme ve bilişim sektörü. İnternet hizmetleri ve örnek gösterilen e-devlet uygulamamız var. Yakın zamanda Çamlıca Kulesinden başlayan DAB+ yayınları ve test-deneme süreçleri başlayan 5G teknolojisi gibi çok önemli adımlar var. Sektörün Türkiye'deki konumunu nasıl değerlendiriyorsunuz? Dünyadaki trendler takip ediliyor mu, yarına hizmet edecek ne gibi planlar hazırlanıyor?

Teknolojik gelişmenin ve dijital dönüşümün hızla ilerlediği bir dünyada artık internete bağlı cihazların oluşturduğu yeni bir yaşam biçimimiz var. İnternet bankacılığı ile para transferleri gerçekleştiriyor, faturalarımızı ödüyor, e-ticaret siteleri üzerinden alışveriş yapıyoruz. Savaşlar bile artık bilişim dünyasında yaşanıyor. Geleceğin teknolojilerine, özellikle de fiber altyapı yatırımlarına büyük bir önem atfediyoruz. Geniş bant ağının yaygınlaştırılması ve fiber optik altyapının güçlendirilmesi gibi stratejik hamlelerle, ülkemiz genelinde sunulan hizmetlerin daha süratli, güvenilir ve erişilebilir olması için çalışıyoruz.

2002’de genişbant internet abonemiz yoktu ve fiber optik kablo uzunluğumuz 81 bin 304 kilometreydi. Bugün fiber optik kablo uzunluğumuzu 500 bin kilometreden fazla artırdık ve 588 bin 148 kilometreye yükselttik. Dünya’nın çevresini 14 kez dolaşacak uzunluğa erişti. Genişbant abone sayımız 96,4 milyona; mobil abone sayımız ise 94,5 milyona ulaştı.

Bahsettiğiniz e-Devlet Kapısı ile vatandaşımızın devletle olan işlerini uzun kuyruklarda beklemeden saniyeler içerisinde çözebiliyoruz. E- devlet uygulamamıza öyle büyük bir talep var ki bugün yaklaşık 67 milyon 300 bin kayıtlı kullanıcımız var ve bin 87 kurumumuz toplam 8 bin 381 hizmeti, e-devlet üzerinden vatandaşlarımıza sunuyor. Hem kullanıcıların hem de sunulan hizmetlerin sayısı her geçen gün artıyor.

Yine sizin de belirttiğiniz gibi DAB+ yani yeni nesil dijital radyo yayıncılığı, 5G teknolojisi ve hiç şüphesiz TÜRKSAT 6A gibi haberleşme alanında ülkemize çağ atlatan yeniliklerle insanımızı bir araya getirdiğimiz önemli değişikliklerin olduğu bir dönem yaşıyoruz.

İlk yerli ve milli uydumuz TÜRKSAT 6A ile dünyadaki 11 uydu üreticisinden birisi olduk. Geçtiğimiz Temmuz’da başarıyla uzaya fırlattık ve kalıcı yörüngesine ulaştırdık. Test yayınlarına başladık ve ilk test yayını TRT World ile başarıyla gerçekleştirdik. TÜRKSAT 6A ile mevcut uyduların hizmet vermediği Hindistan, Tayland, Malezya ve Endonezya da TÜRKSAT’ın kapsama alanına girecek. Uydularımızın ulaştığı nüfus 3,5 milyardan 5 milyara çıkacak.

13 Şubat’ta Çamlıca Kulesi’nde DAB+ yayınlarımızı başlatarak Türkiye’nin yayıncılık ve iletişim tarihinde yeni bir dönem başlattık. Bu, sadece bir teknolojik gelişme değil, aynı zamanda kültürel ve sosyal hayatımızı da derinden

İlk yerli ve milli uydumuz TÜRKSAT 6A ile dünyadaki 11 uydu üreticisinden birisi olduk. Geçtiğimiz Temmuz’da başarıyla uzaya fırlattık ve kalıcı yörüngesine ulaştırdık. Test yayınlarına başladık ve ilk test yayını TRT World ile başarıyla gerçekleştirdik. TÜRKSAT 6A ile mevcut uyduların hizmet vermediği Hindistan, Tayland, Malezya ve Endonezya da TÜRKSAT’ın kapsama alanına girecek. Uydularımızın ulaştığı nüfus 3,5 milyardan 5 milyara çıkacak.

etkileyecek bir yenilik. Aslında 2018’de faaliyete geçirdiğimiz Çamlıca Kulesi, iletişim alanında küresel bir yeniliğe imza atarak, tek bir haberleşme kulesinden eş zamanlı olarak 100 FM radyo yayını sağlamıştı. Şimdi DAB+ teknolojisi ile de radyo yayıncılığımıza yeni bir soluk getirdik. İstanbul’da radyo frekanslarının sınırlı olması sorununa, bu sayede 448 ek frekans sağlayarak çözüm getirdik. Şu anda hem kamuya ait hem de özel 13 radyo kanalı bu yeni sistem üzerinden yayın yapıyor. Dinleyiciler, bu sayede radyodan son derece berrak bir ses kalitesiyle yayınları takip edebiliyor.

Bildiğiniz üzere vatandaşlarımız 5G’yi İstanbul Havalimanı’nda uzun süredir deneyimliyor ve test süreçleri İstanbul, Ankara, İzmir, Kocaeli, Tekirdağ, Eskişehir ve Konya gibi şehirlerde 34 noktada devam ediyor. Artık 5G’yi İstanbul Havalimanı’nın ardından 4 büyüklerimizin statlarında da vatandaşlarımızın deneyimine sunmaya başladık. İlk testi geçtiğimiz günlerde Rams Park Arena’da Galatasaray’ın AZ Alkmaar ile karşılaştığı Avrupa Kupası maçında gerçekleştirdik. Vatandaşlarımız hatta indirme hızını göstermek için paylaşımlar yaptı ve 5G teknolojisi ile indirme hızının 1000 mbps’in üstüne çıktığını gördük. 5G teknolojisi ihalesini bu sene yapacağız ve 2026’da da Türkiye genelinde 5G’ye geçmiş olacağız. **■**

