



**TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ**

**ile**

**AVRUPA KOMİSYONU**

**ARASINDA**

**TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ**

**ile**

**AVRUPA KOMİSYONU**

**ARASINDAKİ**

**TÜRKİYE'YE İLİŞKİN “BÖLGESEL KALKINMA” BİLEŞENİ ALTINDAKİ  
KATILIM ÖNCESİ YARDIM ARACINDAN SAĞLANAN TOPLULUK YARDIMINA  
YÖNELİK**

**ÇOK YILLI “ULAŞTIRMA” OPERASYONEL PROGRAMI**

**İLE İLGİLİ**

**FİNANSMAN ANLAŞMASINI DEĞİŞTİREN**

**ANLAŞMA**

## Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti

Ve

## Avrupa Komisyonu

Finansman Anlaşmasının 110. Maddesini göz önünde bulundurarak,

- 1) Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Avrupa Komisyonu arasında 3 Eylül 2009 tarihinde 2007-2009 yıllarını kapsayan çok yıllık “Çevre” operasyonel programı ile ilgili bir Finansman Anlaşması imzalandığından ve bu Anlaşma 3 Eylül 2009 tarihinde yürürlüğe girdiğinden;
- 2) Bu arada, 1 Aralık 2009 tarihinde Lizbon Antlaşması yürürlüğe girdiğinden; (AT) 1085/2006 sayılı Konsey Tüzüğüne ilişkin 12 Haziran 2007 tarihli ve (AT) 718/2007 sayılı Komisyon Tüzüğü, 28 Ocak 2010 tarihli ve (AB) 80/2010 sayılı tüzükçe değiştirildiğinden ve 29 Haziran 2010 tarihinde Komisyon 2009-2011 yıllarını kapsayan Türkiye için Çok Yıllı Endikatif Planlama Belgesini kabul ettiğinden;
- 3) Bu Anlaşmanın, 3 Eylül 2009 tarihinde imzalanan Finansman Anlaşmasında vazedilen harcamaların uygunluğunun başlangıç tarihini muhafaza edebilmesi amacıyla geriye dönük etkisinin bulunması zaruri olduğundan;
- 4) Bu nedenle, Finansman Anlaşmasının gereğince değiştirilmesi gerektiğinden;

AŞAĞIDAKİ ŞEKİLDE ANLAŞMAYA VARMIŞLARDIR:

### Madde 1

Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Avrupa Komisyonu arasında 3 Eylül 2009 tarihinde imzalanan Finansman Anlaşması metni bu Anlaşma ekinde yer alan Finansman Anlaşması metni yerine geçmektedir.

### Madde 2

İmzalanan bu Anlaşma, Yararlanıcının Komisyon’a, bu Anlaşmanın yürürlüğe girebilmesi için Türkiye Cumhuriyeti’nde gerekli iç prosedürlerin yerine getirildiğini bildirdiği tarihte yürürlüğe girer.

### Madde 3

Bu Anlaşma 3 Eylül 2009 tarihinden itibaren geçerlidir.

### Madde 4

Bu Anlaşma İngilizce dilinde iki nüsha halinde hazırlanmıştır.

Büyükelçi Volkan Bozkır tarafından,

Ulusal IPA Koordinatörü (NIPAC), AB Genel Sekreteri

Ankara'da (tarih) tarihinde

Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti nam ve hesabına imzalanmıştır.

Dirk Ahner tarafından,

Avrupa Komisyonu Bölgesel Politikalar Genel Müdürü

Brüksel'de (tarih) tarihinde

Avrupa Komisyonu nam ve hesabına imzalanmıştır.

**EK**

**TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ**

**ile**

**AVRUPA TOPLULUKLARI KOMİSYONU**

**ARASINDA**

**TÜRKİYE'YE İLİŞKİN “BÖLGESEL KALKINMA” BİLEŞENİ ALTINDAKİ  
KATILIM ÖNCESİ YARDIM ARACINDAN SAĞLANAN TOPLULUK YARDIMINA  
YÖNELİK**

**ÇOK YILLI “ ULAŞTIRMA” OPERASYONEL PROGRAMI**

**İLE İLGİLİ**

**FİNANSMAN ANLAŞMASI**

## İçindekiler

<b>BÖLÜM I</b>	<b>GENEL HÜKÜMLER.....</b>	<b>X</b>
Madde 1	Konu .....	X
Madde 2	İzlenecek Hedefler .....	X
Madde 3	Sözleşme Çerçevesi.....	X
Madde 4	Düzenleyici Çerçeve .....	X
Madde 5	İlgili Düzenleyici Çerçeveye, Sözleşme Çerçevesine diğer Topluluk Mevzuatı ve Politikalarına Uygunluk.....	X
Madde 6	Yorum .....	X
Madde 7	Kısmi Geçersizlik ve Kastı Olmayan Boşluklar .....	X
Madde 8	Koordinasyon, Tutarlılık ve Tamamlayıcılık.....	X
Madde 9	Topluluğun Mali Çıkarlarının Korunması .....	X
<b>BÖLÜM II</b>	<b>TOPLULUK FİNANSMANI .....</b>	<b>X</b>
Madde 10	Program Finansman Kaynakları .....	X
Madde 11	Mali Planı .....	X
Madde 12	Topluluk Finansman Taahhüdü .....	X
Madde 13	Taahhüdün Otomatik olarak Kaldırılması (n+3).....	X
<b>BÖLÜM III</b>	<b>GENEL UYGULAMA İLKELERİ .....</b>	<b>X</b>
Madde 14	Uygulama İlkeleri .....	X
Madde 15	Nihai Yararlanıcı ve Operasyonlar.....	X
Madde 16	Ortak Finansman .....	X
Madde 17	Yardım Oranı.....	X
Madde 18	Kazançların Değerlendirilmesi.....	X
Madde 19	Gelir Getiren Projeler .....	X
Madde 20	IFI'lerin (Uluslararası Finans Kuruluşları) Katılımı.....	X
Madde 21	Kirleten Öder İlkesi .....	X
Madde 22	Karşılabilirlik .....	X
Madde 23	Fikri Mülkiyet Hakları .....	X
Madde 24	İzin ve Yetkiler .....	X
<b>BÖLÜM IV</b>	<b>YÖNETİM YAPISI VE YETKİLİLER .....</b>	<b>X</b>
Madde 25	Diğer Programlarla Ortak Yapılar ve Yetkililer .....	X
Madde 26	Programın Özel Yapı ve Yetkililer .....	X
Madde 27	Görevlerin Devri .....	X
Madde 28	İletişim ve Bilgilendirme .....	X
<b>BÖLÜM V</b>	<b>MERKEZİ OLMAYAN YÖNETİM .....</b>	<b>X</b>
Madde 29	Yönetimin Devri.....	X
Madde 30	Ön Kontrollerden Feragat .....	X
Madde 31	Ön Kontrollerden Feragat için Yol Haritası .....	X
Madde 32	Ulusal Yetkilendirme Görevlisinin Güvence Beyanı .....	X
Madde 33	Denetim Otoritesinin Rapor ve Görüşleri .....	X
<b>BÖLÜM VI</b>	<b>HARCAMALARIN UYGUNLUĞU .....</b>	<b>X</b>
Madde 34	Uygunluk Süresi .....	X
Madde 35	Uygun Harcama .....	X
Madde 36	Yönetici Personel .....	X
Madde 37	İzleme Komitelerinin Oluşturulması ile ilgili harcamalar .....	X
Madde 38	Ad hoc Toplantıların Düzenlenmesi ile ilgili Harcamalar .....	X
Madde 39	Bilgilendirme ve Tanıtım Harcamaları .....	X
Madde 40	Sahanın Hazırlanması ve Yapım İşleri.....	X

Madde 41	Dayanıklı Ekipman .....	X
Madde 42	Maddi olmayan varlıklar .....	X
Madde 43	Operasyonların Tamamlanması .....	X
<b>BÖLÜM VII KAMU ALIMI, SÖZLEŞMELER VE HİBELER .....</b>		<b>X</b>
Madde 44	İhale Kuralları ve Usulleri .....	X
Madde 45	Hibeler .....	X
Madde 46	Sözleşme Usulleri .....	X
Madde 47	Hizmet alımı, Yapım İşleri ve Mal Alımı Sözleşmelerinin İfası için Uygun Maliyetler .....	X
Madde 48	Menşe Kuralları .....	X
<b>BÖLÜM VIII PROGRAMIN UYGULAMASI .....</b>		<b>X</b>
Madde 49	Ulusal Kamu Kuruluşları Dışındaki Nihai Yararlanıcılar Tarafından Operasyonların Seçimi .....	X
Madde 50	Operasyonların Seçimine ilişkin Genel İlkeler .....	X
Madde 51	Uygun Faaliyetler ve Yararlanıcılar .....	X
Madde 52	Operasyon Tanımlama Belgesi .....	X
<b>BÖLÜM IX BÜYÜK PROJELER .....</b>		<b>X</b>
Madde 53	Spesifik Kurallar .....	X
Madde 54	Büyük Proje Başvuruları .....	X
Article 55	İki Taraflı Proje Anlaşması .....	X
Madde 56	Büyük Proje Değişiklikleri .....	X
<b>BÖLÜM X (Uygulanamaz).....</b>		<b>X</b>
Madde 57	(Uygulanamaz) .....	X
Madde 58	(Uygulanamaz).....	X
Madde 59	(Uygulanamaz).....	X
Madde 60	(Uygulanamaz).....	X
<b>BÖLÜM XI MALİ YÖNETİM .....</b>		<b>X</b>
Madde 61	Muhasebe ve Raporlamada Şeffaflık.....	X
Madde 62	Banka Hesabı .....	X
Madde 63	Komisyon Tarafından Yapılan Ödemeler .....	X
Madde 64	Ön Finansman .....	X
Madde 65	Faiz Mülkiyeti .....	X
Madde 66	Ödeme Başvuruları .....	X
Madde 67	Ara Ödemeler .....	X
Madde 68	Ödemelerin Hesaplanması .....	X
Madde 69	Nihai Bakiyenin Ödenmesi .....	X
Madde 70	Döviz Kuru .....	X
Madde 71	Ödeme Son Tarihleri ve Ödemelerin Durdurulması .....	X
Madde 72	Ödemelerin Askıya Alınması .....	X
Madde 73	Topluluk Katkısına ilişkin Mali Düzeltmeler, İade ve Yeniden Kullanım.....	X
Madde 74	Komisyon ve Avrupa Sayıştayı Tarafından Yapılan Gözetim, Kontrol ve Denetim .....	X
Madde 75	Usulsüzlüğün ve Dolandırıcılığın Önlenmesi, Yolsuzluğu Önleme Tedbirleri..	X
Madde 76	Mali Düzenlemeler .....	X
Madde 77	Usulsüzlük veya Dolandırıcılık Halinde Fonların Geri Alımı .....	X
<b>BÖLÜM XII YÖNETİM VE KONTROL SİSTEMLERİ.....</b>		<b>X</b>
Madde 78	Yönetim ve Kontrol Sistemleri Genel İlkeleri .....	X
Madde 79	Yönetim Doğrulaması .....	X
Madde 80	Komisyon Tarafından Yapılan Kontroller .....	X

Madde 81	Yararlanıcı Tarafından Yapılan Kontroller .....	X
Madde 82	Operasyon veya İşlemlerin Örneğinin Denetimi .....	X
<b>BÖLÜM XIII İZLEME VE DEĞERLENDİRME .....</b>		<b>X</b>
Madde 83	İzleme İlkeleri .....	X
Madde 84	İzleme Belgeleri.....	X
Madde 85	Uygulamaya ilişkin Sektörel Yıllık Rapor .....	X
Madde 86	Ara Değerlendirme .....	X
Madde 87	Ardıl Değerlendirme .....	X
<b>BÖLÜM XIV DENETİM .....</b>		<b>X</b>
Madde 88	Denetim İlkeleri .....	X
Madde 89	Denetim Otoritesi .....	X
Madde 90	Denetim İzi .....	X
Madde 91	Operasyonların Denetimleri .....	X
Madde 92	Denetim Otoritesi Tarafından Sunulan Belgeler ve Takip .....	X
Madde 93	Belgelerin Bulundurulması .....	X
Madde 94	Komisyon ve Avrupa Sayıştay Tarafından Yapılan Gözetim, Kontrol ve Denetim.....	X
<b>BÖLÜM XV BİLGİLENDİRME VE GÖRÜNÜRLÜK .....</b>		<b>X</b>
Madde 95	Kişisel Veriler .....	X
Madde 96	Elektronik Veri Alışverişi .....	X
Madde 97	Bilgilendirme ve Tanıtım .....	X
Madde 98	Topluluk Finansmanı Yararlanıcıları Bilgilerinin Yayımlanması .....	X
Madde 99	Görünürlük .....	X
<b>BÖLÜM XVI PROGRAMIN KAPATILMASI .....</b>		<b>X</b>
Madde 100	Kapanış İlkeleri .....	X
Madde 101	Tasfiye Beyannamesi .....	X
Madde 102	Nihai Rapor .....	X
Madde 103	Ödeme için Nihai Başvuru .....	X
Madde 104	Belgelerin Saklanması .....	X
<b>BÖLÜM XVII SON HÜKÜMLER .....</b>		<b>X</b>
Madde 105	İstisna .....	X
Madde 106	Farklılıkların Giderilmesi, Tahkim .....	X
Madde 107	Üçüncü Taraflarla Olan İhtilaflar .....	X
Madde 108	Ekler .....	X
Madde 109	Geçerlilik .....	X
Madde 110	Gözden Geçirme ve Değişiklikler .....	X
Madde 111	Feshetme .....	X
Madde 112	Dil .....	X

## Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti

Ve

## Avrupa Toplulukları Komisyonu

Bundan böyle, “Taraflar” olarak veya ayrı ayrı ifade edildiğinde, Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti “Yararlanıcı”, Avrupa Toplulukları Komisyonu ise “Komisyon” olarak anılacaktır.

- 1) Avrupa Birliği Konseyi 17 Temmuz 2006 tarihinde katılım öncesi yardım için bir araç oluşturan (bundan sonra “IPA Çerçeve Tüzüğü” olarak anılacaktır) (AT) 1085/2006 sayılı Tüzüğü<sup>1</sup> kabul ettiğinden; bu araç, 1 Ocak 2007’den itibaren geçerli olmak üzere, aday ülkelere ve potansiyel aday ülkelere, Avrupa Birliği üyesi olmak amacıyla politik, ekonomik ve kurumsal reformları geliştirme çabalarında mali yardım sağlanması için tek hukuki temeli oluşturduğundan;
- 2) Komisyon, 12 Haziran 2007 tarihinde, IPA Çerçeve Tüzüğünü uygulamaya koyan ve buna ilişkin yönetim ve kontrol hükümlerini detaylandıran (AT) 718/2007 sayılı Tüzüğü<sup>2</sup> (bundan böyle “IPA Uygulama Tüzüğü” olarak anılacaktır) kabul ettiğinden;
- 3) Türkiye Cumhuriyeti, IPA Çerçeve Tüzüğü Ek I’de yer aldığından ve dolayısıyla Türkiye Cumhuriyeti’nin bu Tüzüğün 3(1) maddesi uyarınca oluşturulan 5 bileşene: (a) Geçiş Dönemi Yardımı ve Kurumsal Yapılanma Bileşeni, (b) Sınır Ötesi İşbirliği Bileşeni, (c) Bölgesel Kalkınma Bileşeni, (d) İnsan Kaynaklarının Geliştirilmesi Bileşeni ve (e) Kırsal Kalkınma Bileşenine erişiminin sağlanması gerektiğinden;
- 4) IPA Uygulama Tüzüğü’nün 155. maddesine göre, Bölgesel Kalkınma ve İnsan Kaynaklarının Geliştirilmesi Bileşenleri kapsamındaki yardımın çok yıllık operasyonel programlar aracılığıyla uygulanması gerektiğinden;
- 5) 6 Haziran 2007 tarihinde Yararlanıcı, Komisyon’a, IPA Uygulama Tüzüğü’nün 154(1) maddesi uyarınca, Bölgesel Kalkınma ve İnsan Kaynaklarının Geliştirilmesi Bileşenlerinin programlanması için referans belge niteliğindeki bir stratejik tutarlılık çerçevesi sunduğundan;
- 6) Yararlanıcı, 1 Mayıs 2007 tarihinde Komisyon’a, bundan böyle “Program” olarak anılacak olan Ulaştırma konusunda Çok Yıllı Operasyonel Program teklifi sunduğundan;
- 7) Komisyon, 7 Aralık 2007 tarihinde bundan böyle “Finansman Kararı” olarak anılacak olan IPA Ortak Finansman Programını onaylayan C(2007)6053 sayılı Kararı kabul

<sup>1</sup> AB Resmi Gazetesi L210, 31.7.2006, s.82.

<sup>2</sup> AB Resmi Gazetesi L170, 29.6.2007, s.1.



ettiğinden ve Komisyon 23 Haziran 2010 tarihinde C(2010)3770 sayılı programı değiştiren Kararı kabul ettiğinden;

- 8) IPA Çerçeve Tüzüğü'nün 17. maddesine göre Komisyon ve Yararlanıcı, yardımın uygulanmasına ilişkin olarak çerçeve anlaşmalar ve ek anlaşmalar akdettiklerinden;
- 9) 11 Temmuz 2008 tarihinde Yararlanıcı ve Komisyon IPA kapsamında AT mali yardımı ile ilgili işbirliğine ilişkin kuralların belirlendiği bir Çerçeve Anlaşma akdetmiş olduklarından;
- 10) IPA Uygulama Tüzüğü'nün 8. maddesi ve Çerçeve Anlaşmanın 5(3) maddesine göre, finansman kararının gerektirdiği hallerde, Komisyon ve Yararlanıcı, çok yıllık da olabilen bir Finansman Anlaşması akdettiklerinden;
- 11) Finansman Anlaşmasında: (a) Yararlanıcının Topluluk yardımını kabulünü ve söz konusu yardım ile ilgili ödemeye ilişkin esas ve usulleri benimsemesini düzenleyen hükümler; (b) çok yıllık program ve/veya operasyonların uygulanması amacıyla ilgili yöntem ve sorumluluklar da dâhil olmak üzere yardımın yönetilmesine ilişkin şartlar; (c) Komisyon'un ön kontrolü olmaksızın merkezi olmayan yönetimin gerçekleştirilmesine yönelik endikatif kriterlerin ve takvimin yer aldığı bir yol haritasının Yararlanıcı tarafından oluşturulması ve düzenli olarak güncellenmesi ile ilgili hükümler yer aldığından;
- 12) 7 Aralık 2007 tarihli Komisyon Kararı ile kabul edilen Program, Finansman Anlaşmasının ayrılmaz bir parçası olduğundan,

AŞAĞIDAKİ ŞEKİLDE ANLAŞMAYA VARMIŞLARDIR:

## **BÖLÜM I- GENEL HÜKÜMLER**

### *Madde 1*

#### *Konu*

1. Bu Finansman Anlaşması(bundan böyle “Anlaşma” olarak anılacaktır), Uygulama Tüzüğü'nün 8. maddesi ve Çerçeve Anlaşmanın 5(3) maddesi uyarınca Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Avrupa Komisyonu arasında akdedilmiştir.
2. Bu Anlaşma, 7 Aralık 2007 tarihli ve C(2007)6053 sayılı Komisyon Kararı ile kabul edilen ve 23 Haziran 2010 tarihli C(2010)3770 sayılı Komisyon Kararı ile değiştirilen Türkiye'ye ilişkin “Bölgesel Kalkınma” bileşeni altındaki Katılım Öncesi Yardım Aracından sağlanan Topluluk yardımına yönelik çok yıllık “Ulaştırma” Operasyonel Programı ile ilgilidir.
3. Program ile ilgili tüm belge ve yazışmalarda CCI No: 2007TR16IPO002 referans gösterilir.

4. Bu Anlaşma, IPA Uygulama Tüzüğü ve Çerçeve Anlaşmasında belirtilen hükümlere hâlel getirmeksizin, teknik, hukuki ve idari çerçeveyi tamamlar ve 2. fıkrada belirtilen Program ve değişikliklerinin uygulanmasını düzenleyen yönetim, izleme, değerlendirme ve kontrole ilişkin spesifik hükümleri içerir.

*Madde 2*  
*İzlenecek Hedefler*

1. Program hedefleri, Çerçeve Anlaşmanın 3. maddesine ilaveten, AB üyeliğine yönelik olarak Türkiye Cumhuriyeti'ni Birliğin uyum politikasının uygulanması ve yönetimine hazırlama genel amacına uygun olur.

2. Program kapsamında uygulanan operasyonlar, projeler, eylemler ve hazırlık tedbirleri, ulusal makamları 1. fıkrada düzenlenen hedefi gerçekleştirmeye hazırlamak için, Birliğin uyum politikasına ve araçlarına ilişkin ilgili hükümlerde vazedilen orantılılık ilkesine gerekli önemi vermek suretiyle, “yaparak öğrenme” ilkesini izler.

*Madde 3*  
*Sözleşme Çerçevesi*

Bu Anlaşmaya, 11 Temmuz 2008 tarihinde Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Komisyon arasında akdedilen Çerçeve Anlaşmanın hükümleri, gerekli değişiklikler yapılmak suretiyle uygulanır.

*Madde 4*  
*Düzenleyici Çerçeve*

Programın uygulanmasında gözetilecek, katılım öncesi yardıma ilişkin düzenleyici çerçeve, Çerçeve Anlaşmada öngörüldüğü üzere diğer hususların yanı sıra aşağıdakileri içerir:

- a.) Bundan böyle “Mali Tüzük” olarak anılacak olan, Avrupa Topluluklarının genel bütçesine uygulanacak mali hükümlere ilişkin 25 Haziran 2002 tarihli ve (AT, EURATOM) 1605/2002 sayılı Konsey Tüzüğü<sup>3</sup>;
- b.) Katılım Öncesi Yardım Aracını (IPA)<sup>4</sup> oluşturan 17 Temmuz 2006 tarihli ve (AT) 1085/2006 sayılı Konsey Tüzüğü;
- c.) Bundan böyle “Mali Tüzük Uygulama Kuralları” olarak anılacak olan Mali Tüzüğün uygulanmasına ilişkin ayrıntılı kuralları düzenleyen 23 Aralık 2002 tarihli ve (AT, EURATOM) 2342/2002 sayılı Komisyon Tüzüğü<sup>5</sup>;

<sup>3</sup> AT Resmi Gazetesi L 248, 16.9.2002, s.1

<sup>4</sup> AB Resmi Gazetesi L 210, 31.7.2006, s.82.

- d.) Katılım Öncesi Yardım Aracı(IPA)'nı tesis eden (AT) 1085/2006 sayılı Konsey Tüzüğü'nün uygulanmasına ilişkin 12 Haziran 2007 tarihli ve (AT) 718/2007 sayılı Komisyon Tüzüğü<sup>6</sup>;
- e.) Türkiye'ye ilişkin çok yıllık "Ulaştırma" Operasyonel Programını kabul eden 7 Aralık 2007 tarihli ve C(2007)6053 sayılı Komisyon Kararı ve Programın nihai kapanışına kadar Komisyon tarafından yapılan değişiklikler;
- f.) Programın yönetimiyle ilgili yetkileri Türkiye Cumhuriyeti'ne devreden 23 Temmuz 2009 tarihli ve C(2009)5754 sayılı Komisyon Kararı ve Programın nihai kapanışına kadar Komisyon tarafından yapılan değişiklikler.

#### *Madde 5*

#### *İlgili Düzenleyici Çerçeveye, Sözleşme Çerçevesine ve diğer AB Mevzuatı ve Politikalarına Uygunluk*

1. Yararlanıcı, bu Anlaşmanın 3. ve 4. maddelerinde belirtilen düzenleyici çerçeveye ve sözleşme çerçevesine uygun olarak tüm faaliyetlerin düzgün yürütülmesini temin etmek ve Programın uygulanmasını kolaylaştırmak için gerekli bütün adımları atar.
2. Komisyon ve Yararlanıcı, Programın uygulanmasıyla ulaşılmak istenen hedeflerin ve tüm faaliyetlerin AB'nin ilgili sektörde yürürlükteki mevzuatına ve politikalarına uygun olmasını temin etmek için çaba sarf eder ve gerektiğinde Topluluk müktesebatı da dâhil olmak üzere Avrupa Birliği standart ve politikalarına kademeli olarak uyum sağlanmasına katkıda bulunur.

#### *Madde 6*

#### *Yorum*

1. Bu Anlaşma hükümlerinin, Anlaşmanın 3. ve 4. maddelerinde belirtilen düzenleyici çerçeve ve sözleşme çerçevesi hükümlerini bütünlüyci ve tamamlayıcı nitelikte olduğu yorumlanır.
2. Özellikle Ek XIX Bölüm V'te yer alan hükümler dâhil olmak üzere Finansman Anlaşması hükümleri ile eklerindeki hükümler (Operasyonel Programın "Uygulama Hükümleri") arasında çelişki olması durumunda, bu Anlaşma hükümleri geçerlidir.
3. Bu Anlaşmada aksi açıkça belirtilmedikçe, Anlaşmada geçen terimlerin IPA Çerçeve Tüzüğü, IPA Uygulama Tüzüğü ve 3. Maddede atıfta bulunulan Çerçeve Anlaşmasında kullanılan anlamları geçerlidir.

<sup>5</sup> AT Resmi Gazetesi L 357, 31.12.2002, s.1.

<sup>6</sup> AB Resmi Gazetesi L 170, 29.6.2007, s. 1.

4 Bu Anlaşmada aksi açıkça belirtilmedikçe, Anlaşmaya yapılan atıflar, Anlaşmanın zaman içerisinde değiştirilmiş, ek getirilmiş veya yenilenmiş haline yapılan atıfları ifade eder.

5. Topluluk araçlarına yapılan atıflar bu araçların, zaman içerisinde değiştirilmiş, ek getirilmiş veya yenilenmiş haline yapılan atıfları ifade eder.

6. Bu Anlaşmadaki başlıkların hiçbir hukuki etkisi yoktur ve Anlaşmanın yorumunu etkilemez.

#### *Madde 7*

#### *Kısmi Geçersizlik ve Kasti Olmayan Boşluklar*

1. Bu Anlaşmanın bir hükmü geçersizse veya geçersiz hale gelirse ya da Anlaşma kasti olmayan boşluklar içerirse, bu durum, Anlaşmanın diğer hükümlerinin geçerliliğini etkilemez. Taraflar, geçersiz hükmün yerine, söz konusu hükmün amaç ve niyetine mümkün olan en yakın geçerli hükmü uygularlar.

2. Taraflar, kasti olmayan boşlukları, IPA Çerçeve Tüzüğü, IPA Uygulama Tüzüğü ve Çerçeve Anlaşmasına uygun olarak bu Anlaşmanın amaç ve niyetine en uygun hüküm ile doldururlar.

#### *Madde 8*

#### *Koordinasyon, Tutarlılık ve Tamamlayıcılık*

Komisyon ve Yararlanıcı, bu Program kapsamında sağlanan yardımlar ile IPA Çerçeve Tüzüğü kapsamındaki diğer IPA bileşenlerini de içeren fakat bunlarla sınırlı olmayan diğer Topluluk yardımları ve Avrupa Yatırım Bankası, diğer uluslararası finans kurumları ve iki taraflı donörler tarafından finanse edilen yardımlar arasında, yeterli koordinasyonu, tutarlılığı ve tamamlayıcılığı temin ederler.

#### *Madde 9*

#### *Topluluğun Mali Çıkarlarının Korunması*

1. Yararlanıcı tarafından, Çerçeve Anlaşmanın 28. ve 29. maddelerinde yer alan hükümlerin yerine getirilmesi maksadıyla, Avrupa Topluluklarının mali çıkarlarının korunmasına ilişkin 18 Aralık 1995 tarihli ve (AT) 2988/95 sayılı Konsey Tüzüğü hükümleri gerekli değişiklikler yapılmak suretiyle uygulanır.

2. Yararlanıcı, Topluluğun mali çıkarlarının etkili bir şekilde korunması ve özellikle aşağıdakilerin sağlanması için tüm yasal, düzenleyici ve idari hükümleri kabul eder ve diğer gerekli tedbirleri alır.

- a.) Topluluk tarafından finanse edilen operasyonların doğruluğunu ve uygunluğunu kontrol etmek;

- b.) Usulsüzlükleri önlemek ve takip etmek;
  - c.) Usulsüzlük veya ihmâl sonucunda kaybedilen tutarları geri almak;
  - d.) Avrupa Bölgesel Kalkınma Fonu, Avrupa Sosyal Fonu ve Uyum Fonu hakkındaki genel hükümleri belirleyen (AT) 1083/2006 sayılı Konsey Tüzüğü'nün ve Avrupa Bölgesel Kalkınma Fonuna ilişkin Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'nin (AT) 1080/2006 sayılı Tüzüğü'nün uygulanması için kuralları belirleyen 8 Aralık 2006 tarihli ve (AT) 1828/2006 sayılı Komisyon Tüzüğü'nün<sup>7</sup> "Usulsüzlükler" başlıklı 4'üncü Kısmında (Madde 27-36) öngörülene eşdeğer bir mekanizma tesis ederek usulsüzlükleri Komisyon'a rapor etmek.
3. Yararlanıcı, Programa destek sağlanmasına ilişkin Topluluk mevzuatına uygun olarak, Topluluğun mali çıkarlarını korumak için, 2. fıkra uyarınca kabul edilen hükümler ve alınan tedbirler ile yönetim ve kontrol tedbirlerini Komisyon'a bildirir.

## **BÖLÜM II – IPA FİNANSMANI**

### *Madde 10*

#### *Program Finansman Kaynakları*

1. Bu Anlaşmanın 17(2) maddesinde tanımlanan uygun kamu harcamaları çerçevesinde Programın toplam maliyeti 398 894 111 Avro olarak hesaplanmıştır. Bu tutarın dağılımı Ek I'de yer alan Mali Planda gösterilmiştir.
2. Bütçenin uygunluğuna bağlı olarak Topluluk, Programı, Ek I'de yer alan Mali Planda belirtilen azami tutara kadar, Avrupa Toplulukları bütçesinden hibe yolu ile ortak finanse etmeyi taahhüt eder.
3. Yararlanıcı, Programı, Ek I'de yer alan Mali Planda belirtilen asgari ulusal ortak finansman gerekliliklerini karşılayacak şekilde nakdi katkı yoluyla ortak finanse etmeyi taahhüt eder. Her halükârda, Yararlanıcı, her bir operasyonun finansman gerekliliklerinin tamamen karşılanmasını sağlar.
4. 2. fıkrada belirtilen Topluluk katkısı, her bir öncelik alanında uygun görülen harcamaların %85'i oranındaki tavanı geçemez. 5. Programın ve her bir operasyonun ortak finansmanına yönelik Topluluk katkısı, bu Anlaşmada yer alan hükümlere ve Anlaşmanın 3. ve 4. maddelerinde belirtilen katılım öncesi yardıma ilişkin düzenleyici çerçeveye ve sözleşme çerçevesine uyulmasına bağlıdır.

### *Madde 11*

#### *Mali Plan*

<sup>7</sup> AB Resmi Gazetesi L 371, 27.12.2006, s.4

1. Mali Plan, her bir öncelik alanında 2007 2011 takvim yılları arasında , Programa verilen İPA katkısı ve ulusal kamu katkısına ilişkin olarak avro cinsinden Ek I'de gösterilen mali plandır.
2. Mali Planda yapılan değişiklikler Komisyon'un mutabakatını gerektirir ve değişikliğe ilişkin Komisyon Kararı ile onaylanır.
3. Mali Plan,, Komisyon'un mutabakatıyla, , 2012 ve 2013 takvim yıllarındaki Programa İPA katkısını ve ulusal kamu katkısını içerecek şekilde uzatılabilir ve bu, bir Komisyon Kararı ile onaylanır.
4. Mali Planın, 3. fıkraya göre uzatılması durumunda, Program göstergeleri ve diğer ilgili stratejik ve operasyonel unsurlar da buna uygun olarak değiştirilir.

#### *Madde 12*

##### *Topluluk Finansman Taahhüdü*

1. Bu Anlaşmanın 10. ve 17. maddeleri uyarınca, Topluluğun Programa katkısı, Ek I'de yer alan Mali Plana göre yıllık taahhütlere bölünür.
2. 2011 yılı ve sonraki yıllarda taahhüt edilecek tutar(lar) Avrupa Birliği bütçesinde gerekli kredilerin bütçe otoritesi tarafından onaylanmasına bağlıdır.
3. Bu Anlaşmada yer alan hiçbir hüküm, bütçe otoritesi tarafından henüz onaylanmamış krediler bakımından, Topluluğun, mali bir taahhüdü şeklinde yorumlanamaz.

#### *Madde 13*

##### *Taahhüdün Otomatik Olarak Kaldırılması (n+3)*

1. Mali Tüzüğün 166. maddesi uyarınca, Komisyon, bütçe taahhüdünün yapıldığı yıl olan  $n$  yılını takip eden üçüncü yılın 31 Aralık gününe kadar Program için yapılan bütçe taahhüdünün herhangi bir kısmını aşağıdaki durumlarda otomatik olarak kaldırır:
  - (i) bu taahhüt ön finansman amacıyla kullanılmadığında veya
  - (ii) bu taahhüt ara ödemelerin yapılması için kullanılmadığında veya
  - (iii) taahhütle ilgili harcama bildirimini yapılmadığında.
2. Bütçe taahhütlerinin, 31 Aralık 2017 tarihi itibarıyla hâlâ açık olan ve 31 Aralık 2018 tarihine kadar harcama bildirimini yapılmamış olan kısmı otomatik olarak kaldırılır.

## BÖLÜM III – GENEL UYGULAMA İLKELERİ

### *Madde 14*

#### *Uygulama İlkeleri*

1. Program, Yararlanıcı tarafından Çerçeve Anlaşmanın 5. maddesine göre, merkezi olmayan yönetim temelinde uygulanır.
2. Yönetim yetkilerinin devredilmesi şartları Çerçeve Anlaşmanın III. Bölümünün 9, 10, 11 ve 12. maddelerinde düzenlenmiştir.
3. 1. fıkrada belirtilen şartlara ilaveten, Yararlanıcı, Mali Tüzüğün 56. maddesinde yer alan ilke ve şartlara tam olarak uyulmasını sağlar.
4. 2. ve 3. fıkralarda belirtilen şartlara ve ilkelere uyulmamaya başlanması halinde, Komisyon, bu Anlaşmanın uygulanmasını askıya alabilir veya Anlaşmayı feshedebilir.
5. Yararlanıcı, bu Anlaşmanın 30. maddesi ile Çerçeve Anlaşmanın 16. maddesinde öngörüldüğü şekilde, merkezi olmayan yönetimin ön kontrol yapılmaksızın gerçekleştirilmesini sağlamayı taahhüt eder.
6. Program kapsamında Topluluk tarafından finanse edilen tüm yatırımların, sürdürülebilir kalkınma ilkelerine tam olarak uygun olması ve ÇED<sup>8</sup>, Habitat<sup>9</sup> ve Kuş<sup>10</sup> Direktifleri gibi ilgili çevre normlarına uygun olduğu hallerde uyması (potansiyel Natura 2000 sit alanları üzerindeki olumsuz etkilerin önlenmesi için) zorunludur.

### *Madde 15*

#### *Nihai Yararlanıcı ve Operasyonlar*

1. IPA Uygulama Tüzüğü'nün 2(8) maddesinde yer alan hükümlere uygun olarak, bu Anlaşmanın amacı doğrultusunda “nihai yararlanıcı”, operasyonların başlatılmasından veya başlatılıp uygulanmasından sorumlu olmak üzere kamuya veya özel sektöre ait bir organ veya firmayı ifade eder. Yardım programları bağlamında nihai yararlanıcılar, münferit bir projeyi yürüten ve kamu yardımı alan kamuya veya özel sektöre ait firmalardır.
2. Program Otoritesinin, Program kapsamındaki operasyonların uygulanmasından doğrudan sorumlu olması halinde, yani ilgili tüm sözleşme düzenlemelerinin ve mali işlemlerin sorumluluğunu taşıması durumunda, “nihai yararlanıcı”, Program Otoritesini veya yönetim güçlerinin devri kararında açıkça belirtilen bir organı ifade eder.

<sup>8</sup> Bazı kamu projeleri ile özel projelerin çevre üzerindeki etkilerinin değerlendirilmesine ilişkin 85/337/AET sayılı ve 27 Haziran 1985 tarihli Konsey Direktifi

<sup>9</sup> Yabani flora, fauna ve doğal yaşam ortamlarının korunmasına ilişkin 92/43/AET sayılı ve 21 Mayıs 1992 tarihli Konsey Direktifi

<sup>10</sup> Yabani kuşların korunmasına ilişkin 79/409/AET sayılı ve 21 Nisan 1979 tarihli Konsey Direktifi

3. Bu Anlaşmanın amacı doğrultusunda, operasyonlar, ilgili oldukları tedbirin ve/veya öncelik alanının amaçlarının gerçekleştirilmesine imkân sağlayan, bir veya daha fazla nihai yararlanıcı tarafından başlatılan veya başlatılan ve yürütülen bir proje veya proje grubunu içerir.

*Madde 16*  
*Ortak Finansman*

Programın uygulanmasında, Çerçeve Anlaşmanın 4. maddesinde yer alan ilkelere ilaveten, aşağıdaki ilkeler de uygulanır:

- a.) Program kapsamında yardım alan tüm operasyonlar için ulusal katkı ve Topluluk katkısı gerekir.
- b.) Her bir operasyon için yapılan Topluluk katkısı, ulusal kaynaklardan yapılan mukabil katkı ile aynı anda sağlanır;
- c.) Topluluğun her bir operasyon için katkısı, Çerçeve Anlaşmada ve bu Anlaşmada yer alan yükümlülük ve şartların yerine getirilmesine bağlıdır.

*Madde 17*  
*Yardım Oranı*

1. Topluluğun Programa katkısı, IPA Uygulama Tüzüğü'nün 149. maddesinde yer alan hükümler uyarınca kamu harcamaları esas alınarak hesaplanır.

2. Bu Maddenin amacı doğrultusunda, “kamu harcaması”, operasyonların finansmanı için Avrupa Topluluğu bütçesinden veya yararlanıcı ülkenin kamu kuruluşlarının bütçesinden sağlanan her türlü kamu katkısı ile operasyonların finansmanı için kamu hukukuna tabi kurumların bütçesinden ya da bir veya daha fazla bölgesel veya yerel otoriteye veya kamu hukukuna tabi kurumlara bağlı birliklerin bütçesinden sağlanan her türlü katkıdır.

3. Program kapsamındaki her bir öncelik alanı için Topluluk katkısının azami tutarı, Ek I’de yer alan Mali Planda belirtildiği gibidir.

4. Hiçbir operasyon, ilgili öncelik alanındaki orandan daha yüksek bir ortak finansman oranından faydalanamaz.

*Madde 18*  
*Kazançların Değerlendirilmesi*  
*(Uygulanabilir Değildir)*



## Madde 19 Gelir Getiren Projeler

1. Bu Anlaşma amaçları doğrultusunda, IPA Uygulama Tüzüğü'nün 150. maddesinde yer alan hükümler uyarınca, gelir getiren bir proje; altyapı yatırımını içeren katılım öncesi yardım için önerilen, doğrudan kullanıcının ödeyeceği giderlere tabi olan ve gelir getiren bir operasyon veya arazi ya da binaların satılması veya kiralanmasını veya ödemelere aykırı başka herhangi bir hizmet sağlanmasını kapsayan bir operasyon anlamına gelir.

2. Bu Anlaşmanın 17. maddesi uyarınca, gelir getiren projeler için Topluluk katkısının hesaplanmasında kullanılan uygun harcamalar projenin mali özelliklerine bağlı olarak, önerilen projenin yatırım maliyetinin cari değerini aşamayacak olup, net gelirin cari değerinden azdır ve uygun referans süresi boyunca yatırımdan elde edilen toplam gelirlerden işletme maliyetleri mahsup edilerek hesaplanır,

3. Yatırım maliyetinin tamamının ortak finansman için uygun bulunmaması halinde, net gelir, yatırım maliyetinin uygun olan ve uygun olmayan bölümlerine orantılı biçimde tahsis edilir.

4. Hesaplama yaparken Program Otoritesi; ilgili yatırım kategorisinin yer aldığı referans dönemi, proje kategorisi, ilgili yatırım kategorisinin normal şartlarda beklenen kar durumu ve kirlenen öder ilkesinin uygulanması ve gerektiğinde başta çevre sektöründe olmak üzere karşılanabilirliğe ilişkin değerlendirmeleri dikkate alır.

5. Operasyonel Programın kapatılmasından sonra en fazla üç yıl içinde operasyonun, bu madde kapsamı dışında kalan bir gelir getirdiğinin tespit edilmesi halinde, bu gelir, Programdan alınan net katkıyla orantılı olarak Avrupa Birliği genel bütçesine geri ödenir.

6. Bu maddenin amacı doğrultusunda, uygulanacak endikatif indirim oranını ve yatırım referans dönemini içeren fayda-maliyet analizine ilişkin metodoloji, 4 no'lu Çalışma Belgesinde veya bu konu ile ilgili olarak Komisyonun Bölgesel Politika Genel Müdürlüğü tarafından yayımlanan ek veya tamamlayıcı kılavuzda belirtildiği gibidir.

7. Bu maddenin hükümleri aşağıda sıralananlara uygulanmaz:

- bu bileşen kapsamında ortak finansman sağlanan, toplam maliyeti 1 Milyon Avroya eşit veya 1 Milyon Avronun altındaki operasyonlar;
- şirketlere yatırım olduğu durumlarda, ortak finansmanlı yatırımların ekonomik ömrü boyunca gelen gelirler,
- risk sermayesi, kredi ve garanti fonları yoluyla döner sermayeye erişimi kolaylaştıran finansman enstrümanları çerçevesinde gelen gelirler;

## *Madde 20*

### *IFI'lerin (Uluslararası Finans Kuruluşları) Katılımı*

1. IPA Çerçeve Tüzüğü'nün 19(8) maddesi uyarınca Program kapsamında Topluluk tarafından ortak finanse edilen operasyonlara, diğer uluslararası kuruluşlardan, bir Üye Devletten, bir üçüncü ülkeden veya bölgesel bir kuruluştan da finansman sağlanabilir.
2. 1. fıkrada öngörülen durumun ortaya çıkması halinde, bu Anlaşmanın VIII. Bölümündeki kamu alımları, sözleşmeler ve hibelere ilişkin hükümlere bakılmaksızın, Komisyon, Mali Tüzüğü'nün 56(2) maddesi uyarınca donörlerin üzerinde anlaşabileceği alım ve hibe prosedürlerinin kullanılmasını kararlaştırabilir. Komisyon, Program Otoritesinin, söz konusu alım ve hibe prosedürlerini, Mali Tüzüğü'nün 56(1) maddesinde yer alan şartları karşılayacak şekilde uygulama kabiliyetine sahip olduğuna kanaat getirmelidir.
3. Bu Anlaşmanın amacı doğrultusunda, bu maddeye göre ortak finanse edilen operasyonlara ait harcamalar aşağıdakilerin gerçekleştirildiği andan itibaren uygun hale gelir:
  - a.) İlgili Program Otoritesinin, IFI alım prosedürlerini kullanmak için akredite edilmesi,
  - b.) Komisyon'un, bu prosedürlerin yerinden yönetimini Program Otoritesine devretmesi.
4. IFI katkısı, paralel ortak finansman vasıtasıyla da sağlanabilir. Bu, değişik finans kaynaklarından sağlanan fonların IPA kapsamı dışında kalan sözleşmelere tahsis edilmesi anlamına gelmektedir.

## *Madde 21*

### *Kirleten Öder İlkesi*

1. Topluluğun bir projeye sağlayacağı yardım oranı hesaplanırken, kirleten öder ilkesinin uygulanması konusuna gerekli özen gösterilmelidir<sup>11</sup>.
2. Kirleten öder ilkesi, çevresel zarara neden olanların, bu zararın önlenmesine veya tazmin edilmesine ilişkin maliyeti karşılayacağı anlamına gelir. Dolayısıyla, çevre politikasının, tespit edilebildikleri sürece kirletenler tarafından finanse edilmesi gerektiğinden, çoğu durumda kamu tarafından finanse edilmesinden imtina edilir.

## *Madde 22*

### *Karşılabilirlik*

Bir projeye uygulanacak tarifeler hesaplanırken, son kullanıcının ödeme gücü dikkate alınır.

<sup>11</sup> 75/436/Euratom; AKÇT, AET sayılı Konsey Tavsiye Kararı ve ekindeki bildirim

*Madde 23*  
*Fikri Mülkiyet Hakları*

1. Yararlanıcı ile Programın ve buna bağlı projelerin uygulanmasından sorumlu uygulama birimleri, planlama, uygulama, izleme ve değerlendirme için kullanılan bilgi teknolojisi, araştırma, çizim, plan, tanıtım ve diğer her türlü materyal ile ilgili gerekli tüm fikri mülkiyet haklarının alınmasını temin ederler.
2. Yararlanıcı, Komisyon veya Komisyon tarafından yetkilendirilen bir birim veya şahsın söz konusu materyale erişim ve kullanım hakkına sahip olmasını garanti eder. Komisyon, söz konusu materyali sadece kendi amaçları için kullanır.

*Madde 24*  
*İzin ve Yetkiler*

Program ve operasyonlarının uygulanması için gereken her türlü izin ve/veya yetki, yararlanıcı ülkenin yetkili mercileri tarafından ulusal hukuka uygun olarak, gerektiğinde Topluluk müktesebatıyla uyumlu biçimde ve bu Anlaşmanın 2(2) maddesinde belirtilen orantılılık ilkesi göz önünde bulundurularak zamanında verilir.

**BÖLÜM IV –YÖNETİM YAPISI VE YETKİLİLER**

*Madde 25*  
*Diğer Programlarla Ortak Yapılar ve Yetkililer*

1. Çerçeve Anlaşmanın 6. maddesine uygun olarak, Yararlanıcı tarafından tüm IPA bileşenleri için ortak olan aşağıdaki yapı ve yetkililer atanmıştır:
  - a.) Ulusal IPA Koordinatörü: Genel Sekreter, Avrupa Birliği Genel Sekreterliği
  - b.) Yetkili Akreditasyon Görevlisi: Hazineden Sorumlu Devlet Bakanı
  - c.) Ulusal Yetkilendirme Görevlisi: Hazine Müsteşarı, Hazine Müsteşarlığı
  - d.) Ulusal Fon: Ulusal Fon Başkanı, Hazine Müsteşarlığı
  - e.) Denetim Otoritesi: Hazine Kontrolörleri Kurulu Başkanı
2. Stratejik Koordinatör, Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarıdır. (Bu yapı, Bölgesel Kalkınma Bileşeni ve İnsan Kaynaklarının Geliştirilmesi Bileşeni için ortaktır.)
3. Fıkra 1 ve 2’de belirtilen yapı ve yetkililerin görev ve sorumlulukları 8. maddede ve Çerçeve Anlaşma Ek A’da belirtilmiştir.

*Madde 26*  
*Programa Özel Yapı ve Yetkililer*

1. Çerçeve Anlaşma Ek A'nın 6 a) fıkrası uyarınca, Program Otoritesini oluşturan birimler şunlardır:

- Ulaştırma Bakanlığı, IPA Uygulama Birimi
- Merkezi Finans ve İhale Birimi

Yararlanıcı, Çerçeve Anlaşma Ek A'nın 6 c) fıkrasında belirtilen görevlerden sorumlu olmak üzere Ulaştırma Bakanlığı Müsteşar Yardımcısını Program Otoritesi Başkanı olarak atamıştır.

2. Program Otoritesinin görev ve sorumlulukları Çerçeve Anlaşmanın 8. maddesinde ve Ek A'nın 6 b) fıkrasında belirtilmiştir.

3. Program Otoritesi Başkanı, yukarıda belirtilen görev ve sorumluluklara ilaveten, aşağıdakilerden de sorumludur:

- a.) Sektörel İzleme Komitesi sekretaryasının yönetimi;
- b.) Sektörel İzleme Komitesi eş başkanlığı;
- c.) Operasyonel Programın ara değerlendirmesinin yapılmasının temini.

*Madde 27*  
*Görevlerin Devri*

1. Yönetim yetkilerinin devri şeklinde tanımlanan genel çerçevede, Program Otoritesi Başkanı, görevlerin bir kısmını veya görev gruplarını, Program Otoritesi içinden veya dışından spesifik birimlere verebilir. Bu gruplama ve görevlendirme işleminde, Mali Tüzük ile düzenlenen görev dağılım ilkelerine uyulur. Program Otoritesi Başkanı ve ilgili birim(ler) arasında gerekli mutabakat yazılı olarak yapılır. Devredilen görevlerin nihai sorumluluğu Program Otoritesi Başkanında kalmaya devam eder.

2. Bu anlaşmalar, görevlendirilen birim veya yetkilinin yerine getireceği görevleri ve Program Otoritesi Başkanına gönderilecek destekleyici belge ve raporların türünü açık olarak tanımlar.

3. Bu anlaşmalar, Topluluğun veya Program Otoritesinin tam yetkili vekil veya temsilcileri tarafından, görevlendirilmiş birimlerin/yetkililerin sahip olduğu bilgilere erişilmesini ve bireysel projelerin ve yardım alıcılarının kontrol edilmesi de dâhil olmak

üzere, Program kapsamında finanse edilen tüm operasyonların bu vekil veya temsilciler tarafından araştırılmasını mümkün kılar.

4. Yararlanıcı, Program Otoritesi Başkanının sorumluluklarıyla bağlantılı görevlerini, Program Otoritesi Başkanı ile Programın uygulanmasında yer alan birimler ve yetkililer arasında hiçbir hiyerarşik bağlantı olmasa bile, yerine getirmesini sağlar.
5. Yararlanıcı, ilgili yetkililere verilen görevlerin sürekliliğinin garantisi için vekil tayin etme sisteminin bulunmasını sağlar.

*Madde 28*  
*İletişim ve Bilgilendirme*

1. Bu Anlaşma ile ilgili her türlü iletişim yazılı ve İngilizce yapılır. Her bir iletişim belgesi imzalı olur ve belgenin orijinali sunulur.
2. Bu Anlaşma ile ilgili her türlü iletişim belgesi aşağıdaki adrese gönderilir:

*Komisyon için: Bölgesel Politikalar Genel Müdürlüğü*

Posta adresi: 200 rue de la Loi, B1049 Brüksel, Belçika

Faks: +32 2 2920139

*Yararlanıcı için: Ulaştırma Bakanlığı, AB Koordinasyon Dairesi Başkanlığı*

Posta adresi: T.C. Ulaştırma Bakanlığı, Hakkı Turaylıç Cad. No:5 Emek, Ankara, Türkiye

Faks: + 90 312 203 19 13

3. Operasyonel Programın yönetiminde yer alan yapı ve yetkililere ait her türlü diğer iletişim belgesi Ek V’te belirtilen adrese gönderilir. Ulusal IPA Koordinatörü, görevlendirilen kurum veya kurum adresi değişikliklerini Avrupa Toplulukları Komisyonuna yazılı olarak bildirir.

**BÖLÜM V – MERKEZİ OLMAYAN YÖNETİM**

*Madde 29*  
*Yönetimin Devri*

1. Çerçeve Anlaşmanın 5. maddesi uyarınca Program kapsamında verilen yardıma merkezi olmayan yönetim uygulanır. Dolayısıyla, yönetim yetkilerinin Komisyon tarafından devredilmesi bu Anlaşmanın imzalanmasının ön koşuludur.

2. Çerçeve Anlaşmanın 9 ila 12. maddelerinde belirtilen şartlar ve prosedürler temelinde, Komisyon 23 Temmuz 2009 tarihinde Programın uygulanmasına ilişkin yönetim yetkilerini Türkiye Cumhuriyetine devreden C(2009)5754 sayılı bir Karar almıştır. Komisyon tarafından yapılan ön kontrollerin listesi dâhil olmak üzere, bu Karar ekindeki spesifik şartlar, bu Anlaşmanın (Ek VI) ayrılmaz bir parçasını oluşturur.
3. Ulusal Yetkilendirme Görevlisi, Ulusal Fon ve Program Otoritesi akreditasyonunun geri alınması veya askıya alınması ve yönetim yetkilerinin geri alınması veya askıya alınması ile ilgili olarak Çerçeve Anlaşmanın 13 ila 15. maddelerinde yer alan hükümler uygulanır.

### *Madde 30*

#### *Ön Kontrollerden Feragat*

1. Komisyon tarafından ön kontrol yapılmaksızın merkezi olmayan yönetim, Operasyonel Programın uygulanmasının bir amacıdır. Komisyon tarafından ön kontrol yapılmaksızın merkezi olmayan yönetimin gerçekleştirilmesine yönelik endikatif kriterler ve takvim, bu Anlaşmanın 31. maddesinde yer alan Yol Haritasında belirlenir.
2. Yönetim yetkilerinin devrine ilişkin Komisyon Kararında düzenlenen ön kontrolden vazgeçilmesi için, Komisyon, yönetim ve kontrol sisteminin ilgili Topluluk kuralları ve ulusal kurallara uyumlu olarak etkili bir şekilde işlediğinden emin olur. Özellikle, Komisyon, bu Anlaşmanın 31. maddesinde sözü edilen yol haritasının, IPA Uygulama Tüzüğü'nün 8(4)(c) Maddesinde 8(4)(c) maddesinde belirtildiği şekilde Yararlanıcı tarafından uygulanmasını izler. Komisyon, bu bağlamda, Yararlanıcı tarafından ulaşılan sonuçları, özellikle de yardımın uygulanması ve müzakere süreçlerinde dikkate alır.

### *Madde 31*

#### *Ön Kontrollerden Feragat için Yol Haritası*

1. IPA Uygulama Tüzüğü'nün 8(4)(c) maddesine uygun olarak, Yararlanıcı, EK VII'de yer alan şartlara göre, Komisyon'un harcama öncesi kontrolleri olmaksızın merkezi olmayan yönetimi gerçekleştirmek için endikatif kriterlerle birlikte bir takvim içeren ayrıntılı bir yol haritası sağlar.
2. Ön kontrollerden feragat edilebilmesi için gerekli asgari kriterler ve şartların yer aldığı yol haritası aşağıda belirtilen hususlardan oluşur:
  - a.) Program fonlarının yönetimi için Program Otoritesi bünyesinde iç usul kuralları ve açık kurumsal ve bireysel sorumlulukların eksiksiz tanımlandığı bir sistemin kurulması;
  - b.) Yararlanıcı tarafından, nicel ve nitel özellikleri de içeren bir kıstas sistemi kurması;

c.) Kıstaslara ilişkin raporlamanın üç ayda bir yapılması;

d.) Komisyon'un ön kontrollerinden kaynaklanan ret oranına ilişkin sürekli ve fark edilebilir nitelikte azalan bir ivme olması.

*Madde 32*

*Ulusal Yetkilendirme Görevlisinin Güvence Beyanı*

Ulusal Yetkilendirme Görevlisi tarafından yıllık güvence beyanı verilmesine ilişkin olarak Çerçeve Anlaşmanın 17. maddesinde yer alan hükümler ve bu Anlaşmanın Ek B'si uygulanır.

*Madde 33*

*Denetim Otoritesinin Rapor ve Görüşleri*

Denetim Otoritesinin rapor ve görüşleri Çerçeve Anlaşmanın 18. maddesinde yer alan hükümlere uygun olarak hazırlanır.

**BÖLÜM VI – HARCAMALARIN UYGUNLUĞU**

*Madde 34*

*Uygunluk Süresi*

1. Çerçeve Anlaşmanın 19. maddesine bakılmaksızın, Finansman Anlaşmasının her iki tarafça imzalandığı tarih ile 31 Aralık 2017 arasında ulusal makamların imzaladığı sözleşme ve ekleri, yaptığı harcama ve ödemeler, Program çerçevesinde Topluluk ortak finansmanı için uygundur.

2. Bu Anlaşmanın 53. maddesi çerçevesinde büyük projelerde, 1. fıkra bakımından uygunluk süresinin başlangıç tarihi, daha geç olan esas alınmak kaydıyla, 18 Kasım 2009 tarihli Finansman Anlaşmasının ilk imzalanma tarihi ya da büyük projenin Komisyon Kararı ile onaylanma tarihidir.

3. Teklif çağrıları veya ihale çağrılılarıyla bağlantılı harcamalar, ilgili operasyonlar ve çağrılara eklenecek bir istisna maddesinde tanımlanan sınırlar içerisinde ilk yetki devrinin yapılması ve ilgili belgeler için Komisyon tarafından ön onayın verilmesi koşullarıyla bu yetki devrinden önce ve 1 Ocak 2007 tarihinden sonra da uygun kabul edilebilir. Teklif çağrıları veya ihale çağrılıları, yönetim devrine ilişkin karara bağlı olarak iptal edilebilir veya değiştirilebilir.

*Madde 35*

*Uygun Harcama*

1. Programın uygulanması sırasında yapılan harcamalar, aşağıdaki hallerde Topluluk ortak finansmanı için uygundur:

- a.) Harcamanın ve ödemenin bu Anlaşmanın 34. maddesinde belirtilen uygunluk süresi içinde yapılması ve fatura kesilerek veya ispat niteliğindeki eşdeğer muhasebe belgeleriyle desteklenmesi;
- b.) Söz konusu harcamaya neden olan operasyon ve faaliyetlerin, Komisyon tarafından kabul edildiği şekliyle (Ek XIX), Program dâhilinde uygulanması öngörülen bir veya daha fazla tedbir kapsamında finanse edilmesi uygun olan operasyon ve faaliyetlerle tutarlı olması;
- c.) Söz konusu harcamaya neden olan operasyon ve faaliyetlerin, Programda ve bu Anlaşmada öngörülen seçim kriterleri ve usullerine göre seçilmesi;
- d.) Komisyon'un ön kontrolleri ile ilgili kural ve usullere uyulması;
- e.) Harcamanın, sağlam mali yönetim ilkeleri ve özellikle tasarruf ve maliyet etkinliği ilkelerine uygun olarak yapılması;

2. IPA Çerçeve Anlaşmasının 26. maddesi uyarınca vergiler, gümrük ve ithalat vergileri ve/veya eş etkili vergiler IPA kapsamında uygun harcama kabul edilmez.

3. 2. fıkraya ilaveten aşağıdaki harcamalar bu Program kapsamında finanse edilmek için uygun değildir:

- a.) arazi veya mevcut binaların alımı, kiralanmasını veya finansal kiralanması;
- b.) para cezaları, mali cezalar ve yargılama giderleri;
- c.) işletme maliyetleri;
- d.) ikinci el ekipman;
- e.) banka giderleri, teminat masrafları ve benzer giderler;
- f.) söz konusu bileşene özel Avro hesaplarıyla ilgili her türlü para birimi dönüşüm maliyeti, giderleri ve kur kayıpları, ayrıca diğer salt mali harcamalar;
- g.) ayni katkılar;
- ;
- h.) altyapılar için yıpranma giderleri.

4. 3. Fıkraya istisna olmak üzere, operasyonun ortak finansmanı periyoduna münhasıran, kiralama maliyetleri dahil işletim maliyetleri uygun harcama kabul edilebilir.

5. Komisyon belirli bir projenin hedefleriyle ilgisiz görünmesi veya uygulamanın amaçları açısından gereksiz olan diğer unsurların harcamaya uygun olmadığını ilan etme hakkını saklı tutar. Belirli bir eylem ya da unsurun uygunluk şüphesi taşıması durumunda, o eylem ya da unsur uygulanmadan evvel Komisyon tarafından bunların durumuna ilişkin bir açıklama aranır.



*Madde 36*  
*Yönetici Personel*

1. Değerlendirme ve kontrol, mali ve fiziksel izleme ve usulsüzlüklerin önlenmesi dâhil olmak üzere, Programın yönetimi, uygulanması ve takibi için özel olarak işe alınan ya da sürekli veya geçici görevlendirilen memur veya personelin, aşağıdaki koşulların karşılanması kaydıyla, Programın teknik yardım önceliği kapsamında Topluluk tarafından ortak finanse edilmesi uygundur:

- a.) Personelin, yetkili makamın/makamların usulüne uygun olarak belgelendirilmiş kararları ile doğrudan Program Otoritesinde işe alınması;
- b.) Yerine getirilecek görevlerin, açıkça tanımlanması ve sözleşmede yer alması;
- c.) Harcamalarda şeffaflığın sağlanması (örneğin zaman çizelgesi ile);
- d.) Görevlendirme veya istihdam süresinin Program çerçevesinde harcamanın uygunluğunun bitiş tarihini geçmemesi;
- e.) Personelin, şeffaflık, ayrımcılık yapmama ve orantılılık ilkelerine uygun olarak seçilmesi;
- f.) Maaş ve ödeneklerin, kamu hizmetleri ile ilgili olanlar dâhil, piyasada geçerli olan şartlara uygun olması.

2. Kamu idaresinin diğer hizmet birimlerinde çalışanların, 1. fıkrada belirtilen faaliyetleri ifa etmek üzere işe alınması veya görevlendirilmesi durumunda, aşağıdaki şartlar karşılanmalıdır:

- a) Çalışanın, kamu idaresi esas hizmet birimindeki asli görevinden geçici olarak ayrılmış olması;
- b) Personelin, esas hizmet birimindeki yetkili makamın usulüne uygun olarak belgelendirilmiş kararıyla Program Otoritesinde görevlendirilmesi;
- c) Görevlendirme süresinin Program çerçevesinde harcamanın uygunluğunun bitiş tarihini geçmemesi.

*Madde 37*  
*İzleme Komitelerinin Oluşturulmasıyla İlgili Harcamalar*

1. Sektörel izleme komitelerinin ve sektörel izleme komitesi tarafından belirlenen alt komitelerin oluşturulmasıyla ilgili harcamalar teknik yardım önceliği kapsamında uygun kabul edilir.

2. Uygun harcamalar, genel kural olarak, aşağıdaki kategorilerden bir veya daha fazlasını kapsayabilir: Sözlü çeviri hizmetleri; toplantı odalarının ve görsel-ışitsel ve diğer gerekli ekipmanın ihtiyaca bağlı olarak kiralanması; dokümantasyon ve ilgili imkânların sağlanması; uzmanların katılım ücretlerinin ve seyahat harcamalarının AT kurallarına<sup>12</sup> uygun olması. Program Otoritesi Başkanı, Komisyon servisleriyle mutabakata varmak suretiyle uygulanacak yöntemleri belirler.

3. Sektörel izleme komitesi ve alt komite üyelerinin, söz konusu komitelere iştirak etmeleri nedeniyle ödenmesi gereken maaş ve ödenekler uygun harcama kabul edilmez.

#### *Madde 38*

##### *Ad-hoc Toplantıların Düzenlenmesiyle İlgili Harcamalar*

Komisyon servislerinin talebi veya onayı ile düzenlenen ad-hoc toplantılar için 37. maddede belirlenen kurallar kıyas yoluyla uygulanabilir.

#### *Madde 39*

##### *Bilgilendirme ve Tanıtım Harcamaları*

Bilgilendirme ve tanıtıma ilişkin olarak, bu Anlaşma hükümleri ve Programın ilgili bölümlerindeki hükümler uyarınca alınan tedbirlere yönelik harcamalar uygun kabul edilir.

#### *Madde 40*

##### *Sahanın Hazırlanması ve Yapım İşleri*

Kamu kuruluşlarının *sahanın* hazırlanmasını veya yapım işlerini veya bunların bir kısmını kendi hesaplarından veya bu Anlaşmanın 44. maddesinde öngörülenlerin dışındaki akdi düzenlemeler çerçevesinde yapmaları halinde ilgili harcamalar uygun kabul edilmez.

#### *Madde 41*

##### *Dayanıklı Ekipman*

Yatırımların uygun biçimde işletilmesini sağlamak amacıyla (daimi olarak kurulan ve projede sabit olan veya mobil) projenin önemli bir kısmını oluşturan ekipmanın satın alınması ile ilgili harcama, söz konusu ekipmanın sorumlu birim veya makamın dayanıklı ekipman demirbaş listesinde yer alması ve standart muhasebe sözleşmelerine göre sermaye gideri olarak işlem görmesi şartıyla uygun kabul edilir. Bu hüküm, diğerleriyle birlikte laboratuvar ve araştırma ekipmanı, yatırımın işletilmesiyle ilgili bilgisayar donanımı ve yazılımı ve söz konusu amaçlara yönelik araştırma ekipmanı ve araçlarıyla ilgilidir.

#### *Madde 42*

<sup>12</sup> [http://ec.europa.eu/europeaid/work/procedures/implementation/per\\_diems/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/europeaid/work/procedures/implementation/per_diems/index_en.htm)

### *Maddi Olmayan Varlıklar*

Maddi olmayan varlıkların, örneğin patentlerin, satın alınması için yapılan harcamalar ve kullanılması projenin uygulanması için gerekliyse, harcama uygun kabul edilir.

#### *Madde 43*

#### *Operasyonların Tamamlanması*

1. 34. maddeye hâle getirmeksizin, Program kapsamında Topluluk ortak finansmanı için onaylanan tüm operasyonların tamamlanma tarihi en geç, yürürlükteki Mali Planda (Ek I) belirtilen en son taahhüt yılından itibaren üçüncü yılın 31 Aralık tarihidir. Mali Planın ilk kez uzatılmasından önce, Topluluk ortak finansmanı için onaylanan operasyonların tamamlanma tarihi iki yıl daha uzatılabilir. Mali Planın, 2013'e kadar uzatılması durumunda, bu Anlaşmanın 11(3) maddesi uyarınca, operasyonların tamamlanma tarihi en geç 31 Aralık 2017 olarak belirlenir. Operasyonun tamamlanma tarihinden sonra yapılan harcamalar uygun değildir.

2. 1. fıkraya bakılmaksızın, bu Anlaşmanın 34. maddesinde belirtilen uygunluk süresi içinde olmak kaydıyla, çalışma personelinin eğitimi, projenin ve proje ekipmanının testi ve denetim harcamaları, operasyonun tamamlanmasından sonra uygun harcama olarak kabul edilebilir.

## **BÖLÜM VII – KAMU ALIM, SÖZLEŞMELER VE HİBELER**

#### *Madde 44*

#### *İhale Kuralları ve Usulleri*

Program kapsamında Topluluk fonlarından ortak finanse edilen hizmet alımı, mal alımı ve yapım işleri ihalelerinin verilmesi aşağıdaki düzenlemelerde yer alan hükümlere tabidir:

- a.) Avrupa Topluluklarının genel bütçesine uygulanacak Mali Tüzük hakkındaki 25 Haziran 2002 tarihli ve 1605/2002 sayılı (AT, Euratom) Konsey Tüzüğü (ve bu Tüzüğün özellikle 56., 88 ila 103., 167. ve 168. maddeleri);
- b.) Yukarıda belirtilen Mali Tüzüğün uygulanmasına ilişkin ayrıntılı kuralları belirleyen 23 Aralık 2002 tarihli ve (AT, Euratom) 2342/2002 sayılı Konsey Tüzüğü (ve bu Tüzüğün özellikle 116 ila 159. ve 235 ila 252. maddeleri );
- c.) Katılım Öncesi Yardım Aracını (IPA) tesis eden (AT) 1085/2006 sayılı ve 17 Temmuz 2006 tarihli Konsey Tüzüğü ve bu Tüzüğün özellikle 19. maddesi;

- d.) Üçüncü ülkelerle işbirliği amacıyla Avrupa Toplulukları genel bütçesinden finanse edilen hizmet, tedarik ve yapım işleri sözleşmeleriyle ilgili kural ve usulleri belirleyen C (2007) 2034 sayılı ve 24 Mayıs 2007 tarihli Komisyon Kararı;
- e.) Komisyon ile Türkiye Cumhuriyeti arasında imzalanan Çerçeve Anlaşma.

*Madde 45*

*Hibeler*

Program kapsamında Topluluk fonlarından ortak finanse edilen hibelerin verilmesi, aşağıdaki düzenlemelerde yer alan hükümlere tabidir:

- a) Avrupa Topluluklarının genel bütçesine uygulanacak Mali Tüzük hakkında 25 Haziran 2002 tarihli ve (AT, Euratom) 1605/2002 sayılı Konsey Tüzüğü (ve bu Tüzüğün özellikle 108 ila 120., 169. ve 169a maddeleri);
- b) Yukarıda belirtilen Mali Tüzüğün uygulanmasına ilişkin ayrıntılı kuralları belirleyen 23 Aralık 2002 tarihli ve (AT, Euratom) 2342/2002 sayılı Konsey Tüzüğü (ve bu Tüzüğün özellikle 160 ila 184a ve 253. maddeleri);
- c) Katılım Öncesi Yardım Aracını (IPA) tesis eden (AT) 1085/2006 sayılı ve 17 Temmuz 2006 tarihli Konsey Tüzüğü ve bu Tüzüğün özellikle 19. maddesi;
- d) Üçüncü ülkelerle işbirliği amacıyla Avrupa Toplulukları genel bütçesinden finanse edilen hizmet, tedarik ve yapım işleri sözleşmeleriyle ilgili kural ve usulleri belirleyen C (2007) 2034 sayılı ve 24 Mayıs 2007 tarihli Komisyon Kararı;
- e) Komisyon ile Türkiye Cumhuriyeti arasında imzalanan Çerçeve Anlaşma

*Madde 46*

*Sözleşme Usulleri*

1. Bu maddenin 2. ve 3. fıkralarında belirtilenler hariç olmak üzere veya Komisyon aksini kabul etmemişse, mal alımı, yapım işleri ve hizmet alımı sözleşmeleri ve hibelerin verilmesi usulüne ilişkin kılavuz ilkeler ve standart belgeler, “Avrupa Topluluğu dış yardım Sözleşme Usulleri Uygulama Kılavuzu” ve eklerinde belirtilenlerdir.

2. 1. fıkraya bakılmaksızın, yapım işleri sözleşmelerinde kullanılacak genel sözleşme şartları, istenen yapım işinin türüne uygun şekilde Uluslararası Müşavir Mühendisler Federasyonu (FIDIC) tarafından yayımlananlardır (en son versiyon).

3. Tüm yapım işleri sözleşmeleri, bağımsız bir kontrol mühendisinin görevlendirilmesi suretiyle yürütülmelidir Kontrol mühendislerinin seçimine ilişkin sözleşme usulleri, rekabeti

gereğinden fazla sınırlayan ve ulaşılması istenen hedeflerle orantılı olmayan seçim kriterlerini içermez. Herhangi bir Sözleşme Şartına ilişkin deneyim, mesleki nitelik bakımından elenme şartı değildir.

4. Küçük ölçekli yapım işleri sözleşmeleri, FIDIC'in küçük (değer bakımından) yapım işleri sözleşmelerine ilişkin Kısa Sözleşme Formunun kullanılmasını gerekli kılabilir. Ancak, bu durumda, kontrol mühendisi zorunluluğundan vazgeçilmesi için Komisyon servislerinden önceden özel onay alınması zorunludur.

#### *Madde 47*

#### *Hizmet Alımı, Yapım İşleri ve Mal Alımı Sözleşmelerinin İfası için Uygun Maliyetler*

Program kapsamında öngörülen operasyon, proje ve faaliyetlerin yerine getirilmesini sağlayan hizmet alımı, yapım işleri ve mal alımı sözleşmeleri, sözleşmenin uygulanması bakımından doğrudan ilgili ve kesinlikle gerekli olması şartıyla, ilgili mesleki standartlar ve uygulamalar uyarınca bir sözleşmenin normal ifasının bir parçasını oluşturan tüm gerekli maddi girdilerini kapsayabilir. Bu girdiler, diğerlerinin yanı sıra, *sahanın* hazırlanmasını, ofis alanının sağlanmasını, yükleniciye ait olan veya işin ifası için satın alınan tesis ve ekipman harcamalarını içerebilir.

#### *Madde 48*

#### *Menşe Kuralları*

İhalelere katılım, hibe sözleşmeleri ve Program kapsamında IPA kaynaklarından finanse edilen bir sözleşme ile satın alınan mal ve malzemenin menşei ile ilgili kurallar IPA Çerçeve Tüzüğü'nün 19 uncu maddesinde belirtildiği şekildedir. Bu kurallardan sapmalar, yukarıda belirtilen Çerçeve Tüzüğü'nün 19(6) maddesinde yer alan hükümler uyarınca Komisyon'un ön iznine tabidir.

## **BÖLÜM VIII – PROGRAMIN UYGULANMASI**

#### *Madde 49*

#### *Ulusal Kamu Kuruluşları Dışındaki Nihai Yararlanıcılar Tarafından Operasyonların Seçimi*

1. IPA Uygulama Tüzüğü'nün 158. maddesi uyarınca, büyük proje olmayan ve ulusal kamu kuruluşları dışındaki nihai yararlanıcılar tarafından gerçekleştirilen tüm operasyonlar, teklif çağrılarını vasıtasıyla seçilir. Seçim kriterleri, Program Otoritesince belirlenir ve teklif çağrılarınıyla birlikte yayımlanır.

2. Program Otoritesi her bir teklif çağrısı için, teklifleri inceleyen, seçen ve sonuçları Program Otoritesine önermek üzere bir seçim komitesi oluşturur.

Program Otoritesi, seçim usulünün sonuçlarını onaylayıp onaylamayacağına karar verir ve bu kararının gerekçelerini açıklar.

Seçim komitesinin oluşumu ve işleyiş şekli bu Anlaşmanın Ek XI' inde belirlenmiştir.

*Madde 50*

*Operasyonların Seçimine İlişkin Genel İlkeler*

1. Aşağıdaki operasyon grupları veya kategorileri, Sektörel İzleme Komitesinin önceden bilgilendirilmesi ve Komisyon servislerinin kabul etmesi halinde teklif çağrısı yapılmadan seçilebilir.

- a) Ulusal kamu kuruluşları tarafından başlatılan veya başlatılıp uygulanan operasyonlar, yani
  - merkezi idarenin bir parçasını oluşturan kamu kuruluşları;
  - kamusal yönetim görevlerini yerine getiren merkezi idare birimleri;
  - devlet tarafından veya devlet adına faaliyet gösteren kamu kurumları tarafından kamu hukuku uyarınca kurulmuş olan, özel yetki alanlarına ilişkin olarak ve bu çerçevede, yararlanıcı ülkenin tamamında faaliyet gösteren kamu kurum ve kuruluşları;
  - ulusal veya uluslararası kamu kuruluşları veya görevlerinin mahiyetine göre yeterli teminatı vermeleri şartıyla yararlanıcı ülkenin tamamında kamu hizmeti görevi yürüten, özel hukuka tâbi kuruluşlar.
- b) Katkı yapma ilkesine tamamen uyulduğunun kanıtlanması şartıyla, ulusal kamu kuruluşları tarafından uygulanan ve mevcut ulusal tedbirler için ortak finansman sağlayan operasyonlar;
- c) Programın uygulamasının erken başlatılmasına imkan sağlamak amacıyla, bu Finansman Anlaşmasının yürürlüğe girmesinden önce, seçilen ve uygulanmak üzere hazırlanan operasyonlar.

2. Komisyon tarafından onaylanan Operasyonel Programın büyük projeler endikatif listesinde yer alan veya başka şekilde daha sonra Program Otoritesi tarafından önerilebilecek ve Komisyon tarafından karara bağlanacak olan büyük projeler de teklif çağrısı yapılmadan seçilebilir.

3. Bu maddenin 1. ve 2. fıkraları kapsamına girmeyen operasyonlar, çok çeşitli potansiyel alıcıların söz konusu olduğu ilgili durumlarda ve bu Finansman Anlaşmasının 2(2) maddesinde belirtilen orantılılık ilkesi dikkate alınarak teklif çağrısı yapılmak suretiyle seçilir. Teklif çağrıları, Program dönemi boyunca uygulanabilen ve sağlanan fonları tamamen

absorbe edecek operasyonların daimi akışının hazırlanmasına olanak tanıyacak şekilde düzenlenmelidir. Bu doğrultuda, Program Otoritesi, Programın operasyonel ve mali yönetim ihtiyaçlarına uygun olarak teklif çağrılarının yer aldığı zaman çizelgesini düzenler.

4. Seçim usulleri, şeffaflık, eşit muamele ve ayrımcılık yapmama ilkelerini karşılar. Bu usuller, çıkar çatışmasını önler, paydaşların katılımını ve kamunun bilgiye erişimini temin eder.

5. IPA Uygulama Tüzüğü'nün 167(4)(a) maddesi uyarınca, Sektörel İzleme Komitesi, operasyonların seçimine ilişkin genel kriterleri, bu Finansman Anlaşmasının yürürlüğe girdiği tarihten itibaren altı ay içinde değerlendirip onaylar ve programlama ihtiyaçlarına göre bu kriterlerde yapılacak her türlü revizyonu onaylar.

6. Program Otoritesi, finanse edilecek operasyonların Program için öngörülen kriter ve mekanizmalara uygun olarak seçilmesini, ve onaylanmasını ve ayrıca operasyonların ilgili Topluluk kurallarına ve ulusal kurallara uygun olmasını temin eder.

7. Gerekliğinde, Program Otoritesi, operasyonların seçiminde kendisine tavsiyede bulunabilecek bir seçim komitesi tarafından desteklenir. Bununla birlikte, operasyonların onayına ilişkin nihai karar, Program Otoritesi tarafından Komisyon servisleri ile istişare edilerek verilir.

#### *Madde 51*

#### *Uygun Faaliyetler ve Yararlanıcılar*

1. Yararlanıcı, Program kapsamında finanse edilmek üzere seçilen tüm faaliyetlerin, her bir tedbir bakımından, beklenen çıktı ve sonuçların elde edilmesine olumlu katkı sağlamasını temin eder.

2. Programda yer alan her bir tedbir kapsamında, sadece, özel olarak tespit edilen nihai yararlanıcılar veya kategoriler veya gruplar dikkate alınır. Programda yer alan her bir tedbir kapsamında özel olarak öngörülmemiş operasyonların nihai yararlanıcılar tarafından finanse edilmesi, ancak, Komisyon servisleri ile önceden istişare edilmesinden ve bu servislerin onaylamasından sonra söz konusu olur.

3. Program çerçevesinde finanse edilen her bir operasyon, Program Otoritesi ile yardımın son alıcısı arasında imzalanan bir anlaşma kapsamında düzenlenir.

#### *Madde 52*

#### *Operasyon Tanımlama Belgesi*

1. Program Otoritesi, Program kapsamında Topluluk ortak finansmanı için seçilen her bir operasyon için operasyon tanımlama belgesi oluşturur.

2. Operasyon tanımlama belgesi, diğer unsurların yanı sıra aşağıdakileri de kapsar:
- operasyonun ve uygulanmasından sorumlu kuruluşun tanımlanması;
  - operasyonun kısa bir açıklaması ve Programa uygunluğunun gösterilmesi;
  - uygulamaya ilişkin düzenlemeler, riskler ve varsayımlar;
  - yatay konulara sağlanması beklenen katkılar da dâhil olmak üzere, beklenen çıktılar, sonuçlar ve etkiler;
  - diğer IPA programları ile bağlantıları;
  - finansman düzenlemeleri ve tahmini bütçe ve
  - ihale ve sözleşmeler için öngörülen usuller.

Operasyon Tanımlama Belgesi şablonu Ek X’da yer almaktadır.

3. Program Otoritesi, operasyon tanımlama belgesinin bir suretini bilgi için Komisyon'a gönderir.
4. Projelerin, bu Anlaşmanın 53. maddesinde düzenlenen büyük projeler tanımı kapsamında olması halinde veya projenin niteliği bunu gerektirdiğinde, bu maddede düzenlenen şartlar, bu Anlaşmanın Ek VIII’inde yer alan şablonlara uygun olarak başvuru formlarının hazırlanması suretiyle yerine getirilir.

## **BÖLÜM IX – BÜYÜK PROJELER**

### *Madde 53 Spesifik Kurallar*

IPA Uygulama Tüzüğü'nün 157. maddesi uyarınca büyük proje, bir dizi çalışma, faaliyet veya hizmeti kapsayan, kendi içinde açık olarak tanımlanmış hedefleri içeren, tam ekonomik veya teknik nitelikte belirli ve bölünemez bir görevi gerçekleştirme amacını taşıyan ve toplam maliyeti 10 milyon avro'nun üzerinde olan projedir.

### *Madde 54 Büyük Proje Başvuruları*

1. Büyük projeler, Program Otoritesi tarafından, onaylanmak üzere Komisyon'a sunulur. Projenin onaylandığı Kararda, öncelik alanına ilişkin ortak finansman oranının uygulanacağı



uygun harcama ve fiziki hedef tanımlanır. Bunu müteakip, Yararlanıcı ile, projeye özgü münferit unsurları ve şartları belirleyen iki taraflı bir anlaşma yapılır.

2. IPA Uygulama Tüzüğü'nün 157. maddesi uyarınca, büyük proje finansman başvurusunda en az aşağıdaki bilgiler yer alır:

- a.) uygulamadan sorumlu kuruluşa ilişkin bilgi,
- b.) yatırımın mahiyetine ilişkin bilgi ve mali hacminin ve yerinin tanımı,
- c.) fizibilite çalışmalarının sonuçları,
- d.) proje için uygulama zaman çizelgesi,
- e.) Projenin genel sosyoekonomik etkisine ilişkin olarak fayda maliyet analizine dayanan ve bir risk değerlendirmesi içeren bir değerlendirme; ilgili sektör ve yararlanıcı ülkenin sosyoekonomik durumu üzerindeki etkiye ve proje çerçevesinde faaliyetlerin bir üye ülkedeki bir bölgeden başka bir bölgeye aktarılmasının gerekli olması durumunda bu bölgedeki sosyoekonomik etkiye ilişkin bir değerlendirme. Analiz için kabul edilen metodoloji, Bölgesel Politikalar Genel Müdürlüğü tarafından yayımlanan, muhtelif zamanlarda yapılmış değişiklikleriyle “*Büyük Projelerin Fayda Maliyet Analizi Rehberi*” ve ayrıca “*Fayda -Maliyet-Analizi Metodolojisi Rehberi, 4 no’lu Çalışma Belgesi*” ne uygun olmalıdır;
- f.) 85/337/AET sayılı Direktife uygun olarak, bütün kamu istişare prosedürlerinin sonuçlarını da içeren, bir çevresel etki değerlendirmesi. Proje başvurusuna, ÇED incelemesi yapan otoritenin kararlarının teknik olmayan özeti eklenir.
- g.) Beklenen toplam mali katkıları, planlanan IPA katkısını ve diğer Topluluk finansmanı ile dış finansmanı gösteren finansman planı. Finansman planında, bir mali uygulanabilirlik analiziyle gerekli IPA hibe katkısı gösterilir.

3. Büyük Proje finansman başvuruları, sektör için uygun büyük proje başvuru formu (bakınız Ek VIII) doldurulmak suretiyle Komisyon’a sunulur. 2. fıkrada istenen bilgilerin yanı sıra standart proje başvuru formunda istenen tüm ilave bilgiler sağlanmalıdır.

#### *Madde 55*

#### *İki Taraflı Proje Anlaşması*

54(1) maddesinde belirtilen büyük projelere ait iki taraflı anlaşmalar en az aşağıdaki bilgileri kapsamalıdır:

- a.) proje adı ve CCI numarası;
- b.) proje yeri tanımı;

- c.) gerektiğinde münferit bileşenlere dağılımını içerecek şekilde projenin tam açıklaması;
- d.) proje başvurusundan sorumlu makam, uygulamadan sorumlu birim, sözleşme makamı, nihai yararlanıcı ve son alıcıya ilişkin ayrıntılı bilgiler;
- e.) projede yer alan IFI veya diğer donörlere ilişkin ayrıntılı bilgiler;
- f.) spesifik proje hedefleri;
- g.) ekonomik ve sosyal fayda maliyet analizi ana sonuçlarının bir özeti;
- h.) mali analizin bir özeti;
- i.) çevresel etki değerlendirmesi temel bulgularının bir özeti;
- j.) projenin tahmini toplam değerinin yanı sıra projenin münferit unsurlarının değerinin endikatif dağılımı;
- k.) Uygun olan ve uygun olmayan toplam tahmini proje maliyetleri, bu Anlaşmanın 17(2) maddesinde yer alan hüküm çerçevesinde toplam kamu harcaması, Topluluk mali katkısı ve toplam kamu harcamasına uygulanabilen ortak finansman oranı;
- l.) proje ile ilgili spesifik şartlar;
- m.) açılacak ihalelerin spesifik tür ve tahmini değerlerini gösteren endikatif ihale takvimi ve IFI'lerle paralel ortak finansman yapılması durumunda, IFI'ler tarafından finanse edilecek sözleşmelerin tanımı ile birlikte ihale prosedürünün başlangıç tarihi;
- n.) endikatif uygulama takvimi;
- o.) proje amaçlarının gerçekleştirildiğini kanıtlayacak kilit göstergelerin endikatif listesi;
- p.) harcama uygunluğunun başlangıç tarihi.

İki Taraflı Proje Anlaşması şablonu Ek IX'da yer almaktadır.

*Madde 56*  
*Büyük Proje Değişiklikleri*

Onaylanan büyük projelerde yapılacak değişiklikler İki Taraflı Proje Anlaşmasında belirlenen sınırlama ve şartlara tabidir.

**BÖLÜM X – (Uygulanamaz)**

**(Uygulanamaz)**

(Uygulanamaz)

(Uygulanamaz)

(Uygulanamaz)

## BÖLÜM XI – MALİ YÖNETİM

### *Madde 61*

#### *Muhasebe ve Raporlamada Şeffaflık*

Yararlanıcı, Programın ilgili olduğu operasyon için, operasyonların yönetim ve uygulamasında yer alan tüm kamu kuruluşlarının veya özel kuruluşların, Topluluk ve ulusal kontrol otoritelerinin harcamayı doğrulamasını kolaylaştıracak ilgili tüm işlemler için yeterli bir muhasebe kodifikasyonu ya da ayrı bir muhasebe sistemi tutmasını temin eder. Bu kuruluşlar, tüm harcamanın ilgili operasyon veya projeye doğru şekilde dâhil edilmesini temin etmelidirler.

### *Madde 62*

#### *Banka Hesabı*

1. Çerçeve Anlaşmanın A Ekinin 5. maddesi uyarınca, Komisyon tarafından yapılan tüm ödemeler, Yararlanıcı adına ve Ulusal Fon'un sorumluluğunda bir mali kurum veya hazine nezdinde Ulusal Fon tarafından açılan ve faiz getiren bir avro hesabına yapılır.
2. Program kapsamında Komisyon'dan yapılan ödemelerin tahsili için kullanılacak hesap, Ulusal Fon başkanı tarafından Komisyon'a Finansman Anlaşmasının imzalanmasından itibaren en geç 15 gün içinde bildirilir.
3. Bu hesap, münhasıran, bu Anlaşma kapsamındaki Program ile ilgili işlemler için kullanılır.
4. Komisyon'dan fonların talep edilmesinde ve fonların bu hesaptan Program Otoritesine veya Program Otoritesince belirtilen bir nihai yararlanıcıya aktarılmasına izin verilmesinde tek yetkili Ulusal Fon Başkanıdır.
5. Ulusal Yetkilendirme Görevlisi, Ulusal Fon veya Program Otoritesi akreditasyonunun askıya alınması veya geri çekilmesi halinde ve Komisyon tarafından yönetim yetkilerinin devrinin geri çekilmesi veya askıya alınması halinde, bu hesap bloke edilir ve Komisyon, fonların Yararlanıcıya aktarılmasını durdurur. Bu durumda ve akreditasyonun yeniden

verilmesine kadar, bu hesaptan yapılan hiçbir ödeme Topluluk finansmanı için uygun kabul edilemez.

*Madde 63*

*Komisyon Tarafından Yapılan Ödemeler*

1. Finansman Anlaşması hükümlerine uygun olarak sadece Program kapsamında verilen yardım, Topluluk ortak finansmanına tabidir.
2. IPA Uygulama Tüzüğü'nün 40. ve 160. maddelerinde yer alan hükümler uyarınca, Program kapsamında Komisyon tarafından yapılan ödemelere aşağıdaki hükümler uygulanır:
  - a.) Topluluk katkısına ilişkin olarak Komisyon tarafından yapılan ödeme, mevcut fonların limitleri dâhilinde ve öncelik alanı düzeyindeki Mali Plana göre yapılır.
  - b.) Ödemeler, ön finansman, ara ödeme ve son bakiye ödemesi şeklinde yapılır.
  - c.) Yararlanıcı, Programla bağlantılı olarak, ilgili mali yıla ve takip eden mali yıla ait muhtemel ödeme başvurularına ilişkin tahminini, her yılın 28 Şubat tarihine kadar Komisyon'a gönderir. Komisyon servisleri, gerektiğinde tahminin güncellenmesini talep edebilir.
  - d.) Komisyon ile ulusal makamlar arasındaki mali işlemlere ve Programla ilgili birimlere ilişkin bilgi alışverişi, gerektiğinde, Komisyon tarafından yönetilen "SFC sistemi" üzerinden, elektronik araçlarla yapılır. "SFC sistemi", Yararlanıcı tarafından tam erişilebilir oluncaya kadar, mali işlemlerle ilgili bilgiler, hem normal kelime ve veri işleme dosyaları kullanmak suretiyle elektronik araçlarla hem de Ek II ve Ek XVI'da gösterilen örneğe uygun olarak basılı şekildeki imzalı orijinal belgelerle birlikte gönderilebilir.
  - e.) Ön finansman ve ara ödemelerin kombine toplamı, Ek I'deki mali tabloda belirtildiği üzere, Topluluk katkısının % 90'ını geçemez.
  - f.) (e) bendinde belirtilen tavana ulaşıldığında, Ulusal Yetkilendirme Görevlisi, geri alınan miktara ilişkin bilginin yanı sıra tasdikli harcama beyannamelerini Komisyon'a iletmeye devam eder.
  - g.) Tasdikli harcama beyannamelerinde, ödeme başvurularında ve uygulama raporlarında yer alan harcamalardaki tutarlar avro cinsinden ifade edilir. Yararlanıcı, ulusal para cinsinden ödenmesi gereken harcama tutarlarını, bu Anlaşmanın 70. maddesi uyarınca hesaplanan aylık avro muhasebe oranını kullanarak avroya dönüştürür;
  - h.) Komisyon tarafından Ulusal Fona yapılan ödemeler bu Anlaşmanın 62. maddesinde belirtilen avro hesabına yapılır.

- i.) Nihai yararlanıcının, tedbirin ilgili önceliği için mali işlemleri yapmaya akredite edilmesi durumunda, Yararlanıcı, nihai yararlanıcıların, kamu katkısının toplam tutarını zamanında ve eksiksiz almasını temin eder. Nihai yararlanıcılar için bu tutarları azaltan hiçbir spesifik vergi veya eş etkili başka bir vergi alınmaz. Ulusal Yetkilendirme Görevlisi, Ulusal Fon ve Program Otoritesi, nihai yararlanıcılar tarafından (ve nihai yararlanıcılardan yardımın alıcısına) yapılan ödeme taleplerinin zamanında işleme konulmasını temin eder;
- j.) Harcama, sadece nihai yararlanıcı tarafından yapılması ve ödenmesi halinde Topluluk finansmanı ile karşılanabilir.
- k.) Nihai yararlanıcılar tarafından karşılanan harcama, alınan faturalar veya eş değerde ispatlayıcı muhasebe belgeleriyle veya ilgili diğer belgelerle doğrulanır.
- l.) Harcama, Ulusal Yetkilendirme Görevlisi tarafından tasdiklenmek zorundadır.
- m.) Belli bir döneme ilişkin olarak bildirilen harcamada, önceki ödeme başvurusuyla ilgili olarak bildirilen verilere ilişkin düzeltmeler yer alabilir. Bu düzeltmeler, Komisyon'a bildirilmelidir.

*Madde 64*  
*Ön Finansman*

1. Bir ön finansman ödemesinin Ulusal Fona yapılmasına ilişkin bir ödeme başvurusunun Komisyon tarafından onaylanması için IPA Uygulama Tüzüğü'nün 42(1) maddesinde belirtilen aşağıdaki asgari şartlar yerine getirilmelidir:
  - a.) Ulusal Yetkilendirme Görevlisinin ilgili avro hesabının açıldığını Komisyon'a bildirmiş olması;
  - b.) Yetkili akreditasyon görevlisi ve Ulusal Yetkilendirme Görevlisi tarafından verilen akreditasyonların yürürlükte olması ve Komisyon tarafından verilen yönetim devrinin geçerliliğini sürdürmesi ve
  - c.) Bu Anlaşmanın yürürlüğe girmiş olması.
2. Ön finansman ödemeleri, Programın ilk üç yılı için Topluluk katkısının %30'u tutarında olur. Gerektiğinde ve bütçenin elverişliliği dikkate alınarak ön finansman iki taksit şeklinde gerçekleştirilebilir.
3. Ön finansman olarak ödenen toplam tutar, bu tutarın ilk ödendiği tarihten sonraki 15 ay içinde ilgili program için hiçbir ödeme başvurusu gönderilmemesi halinde Komisyon'a tahakkuk eden tüm faizi ile birlikte geri ödenir. Programa yönelik Topluluk katkısı bu tür geri ödemelerden etkilenmez.

4. Toplam ön finansman tutarı, en geç Program sona erdiğinde ödenmiş olmalıdır. Program süresi boyunca Ulusal Yetkilendirme Görevlisi, ön finansman ödemesini yalnızca, Topluluğun, bu Anlaşma uyarınca finanse edilmesi uygun olan harcama için yaptığı katkıyı finanse etmek için kullanır.

5. Ön finansman tutarı, operasyonların ön finansmanı ve nihai yararlanıcılar tarafından yapılan ve bildirilen ve Ulusal Fon tarafından kabul edilen harcamanın geri ödenmesi için kullanılabilir.

*Madde 65*  
*Faiz Mülkiyeti*

Programa özel avro hesabı üzerinden kazanılan her türlü faiz Yararlanıcıya ait olur ve Yararlanıcının Programa ulusal kamu katkısı şeklindeki kaynağı olarak değerlendirilerek münhasıran ilgili Operasyonel Programa eklenir. Faiz, her bir ödeme bildiriyle birlikte ve Operasyonel Programının nihai kapanışında Komisyon'a bildirilir.

*Madde 66*  
*Ödeme Başvuruları*

1. Ödeme başvuruları, bu maddede ve bu Anlaşmanın 67. maddesinde belirtilen tüm şartların yerine getirildiğini kanıtlar.

2. Ödeme başvuruları, Ek II (ara ödemeler) ve Ek XVI (nihai ödeme)'de belirtilen örneklere göre düzenlenir.

3. Ulusal Yetkilendirme Görevlisi, Komisyon'a, her bir ödeme başvurusu ile birlikte aşağıdakileri gönderir:

a.) Bildirilen harcamaların ilgili Topluluk kurallarına ve ulusal kurallara uygunluğunu ve Programa uygulanabilir kriterler uyarınca fon sağlanması için seçilen ve ilgili Topluluk kurallarına ve ulusal kurallara göre yapılan operasyonlardan kaynaklandığını ve harcama beyannamesinin doğru olduğunu, güvenilir muhasebe sistemlerine dayandığını ve alınan faturalar veya eş değerde ispatlayıcı muhasebe belgeleriyle veya ilgili diğer belgelerle doğrulanabileceğini belgeleyen, Ulusal Yetkilendirme Görevlisi tarafından imzalanmış bir harcama belgesi;

b.) Öncelik alanı ve tedbir itibarıyla düzenlenmiş tasdikli bir harcama beyannamesi;

c.) IPA Tüzüğü kapsamındaki katkı, ulusal kamu katkısı ve ilgili olduğunda özel sektör katkısı da dâhil olmak üzere, tedbir ve bu tedbire karşılık gelen harcamalar itibarıyla bilgisayar ortamında hazırlanmış operasyonlar listesi;

d.) Bir operasyon için Topluluk katkısının tamamının veya bir kısmının iptalini takiben geri alınabilir tutarlara ilişkin detaylar;

- e.) Bu beyannameye atıf yapılan en son borç tarihi itibarıyla bileşene özel avro hesabındaki Topluluk fonunun miktarı ve alınan faiz;
  - f.) Bu Anlaşmanın 18. maddesine göre hesaplanan kazanılmış gelirler;
  - g.) Bu Anlaşmanın 67(4), 68(2) ve 76. maddesinde yer alan hükümlere göre yapılan tüm düzeltmeler.
4. Bu Anlaşmanın 72. maddesi uyarınca ödemelerin durdurulması halinde, ödeme başvurusu kabul edilmez.
5. Bu maddenin 2. fıkrasında ve bu Anlaşmanın 67. maddesinde belirtilen şartları karşılamayan ödeme başvurusu Komisyon tarafından kabul edilemez olarak değerlendirilir ve bu Anlaşmanın hiçbir hükmü kapsamında dikkate alınmaz.

*Madde 67*  
*Ara Ödemeler*

1. Bir ara ödemeye ilgili ödeme başvurusunun Komisyon servislerince onaylanabilmesi için yerine getirilmesi gereken asgari şartlar aşağıdaki gibidir:
- a.) Ulusal Yetkilendirme Görevlisinin, ödeme başvurusu ile birlikte Komisyon'a bu Anlaşmanın 66(3) maddesinde belirtilenleri göndermiş olması;
  - b.) Bu Anlaşmanın 17(3) maddesinde belirtilen her bir öncelik alanı altında Topluluk yardımıyla ilgili tavan rakamlara uyulması;
  - c.) Bu Anlaşmanın 85. maddesinde belirtildiği şekilde sektörel yıllık uygulama raporlarının, en son tarihli olanı da dâhil olmak üzere, Komisyon'a gönderilmiş olması;
  - d.) Denetim Otoritesinin IPA Uygulama Tüzüğü'nün 29(2)(b) maddesinin birinci ve ikinci tireleri uyarınca, en son tarihli yıllık denetim faaliyet raporunu ve yönetim ve kontrol sistemlerinin IPA Uygulama Tüzüğü şartları ile bu Anlaşmada belirtilen şartlara uygunluğuna dair görüşünü Komisyon'a göndermiş olması;
  - e.) Yetkili Akreditasyon Görevlisi ve Ulusal Yetkilendirme Görevlisi tarafından verilen akreditasyonların yürürlükte olması ve Komisyon tarafından devredilen yönetimin geçerliliğini sürdürmesi.
2. Ulusal Fon, Operasyonel Program kapsamındaki ara ödeme başvurularının yılda en az üç kez Komisyon'a gönderilmesini sağlar. Belirli bir yıl içinde Komisyon tarafından yapılacak bir ödeme için ödeme başvurusu, söz konusu yılın en geç 31 Ekim tarihinde sunulur.

3. Taahhüdün otomatik olarak kaldırılmasının önlenmesi için gereken harcama seviyesinin karşılanması amacıyla, ödeme başvuruları, her yılın 31 Aralık tarihine kadar, söz konusu tarih itibarıyla Komisyon'a iletildiklerini gösteren yeterli kanıtla birlikte olması şartıyla (posta damgası veya diğer eşdeğer kanıt), Komisyon'a gönderilebilir. Ödeme, bu Anlaşmanın 71. maddesinde belirtilen takvime göre yapılır.

4. 1. fıkrada belirtilen koşullardan biri veya daha fazlası yerine getirilmezse, Yararlanıcı, ödeme yapılmadan önce, Komisyon servisleri tarafından talep edildiğinde ve söz konusu servislerce belirlenen takvime göre bu durumu düzeltmek için gerekli adımları atar.

5. Uygulanabilir kurallara uyulmadığı veya Topluluk fonlarının uygunsuz biçimde kullanıldığı anlaşılırsa, Komisyon bu Anlaşmanın 71. ve 72. maddelerinde yer alan hükümler uyarınca Yararlanıcıya yaptığı ara ödemeleri düşürebilir, ödemeleri geçici olarak kesebilir veya askıya alabilir. Söz konusu durumlardan birisinin oluşması halinde Komisyon servisleri, Yararlanıcıyı bu doğrultuda bilgilendirir.

#### *Madde 68*

#### *Ödemelerin Hesaplanması*

1. Ödemeler, Topluluğun her bir öncelik alanına ekli azami Topluluk katkısına tabi olarak, Topluluğun ilgili operasyonların finansmanına katkısı esas alınarak Ek I'deki Mali Planda her bir öncelik alanı için belirlenen ortak finansman oranının uygun harcamaya uygulanmasıyla elde edilen meblağı geçmeyecek şekilde hesaplanır.

2. Bu Anlaşmanın 76. maddesi uyarınca yapılan mali düzenlemelerden kaynaklanan ve Program için tekrar kullanılabilir tutarlar, bir sonraki bildirim tarihinde Topluluk katkısı meblağına eklenir veya bu meblağdan mahsup edilir.

3. Bu Anlaşmanın 63(2)€ maddesinde öngörülen, harcama bildirimleri ortak toplamının, belirli bir öncelik alanı için planlanmış olan toplamı aştığı %90'lık tavan oranına hanel getirmeksizin, ödenecek miktar, yürürlükteki mali planda o öncelik alanı için planlanmış olan miktarla sınırlanır. Düzeltilmiş bir mali planın Yararlanıcı tarafından verilmesi ve Komisyon tarafından kabul edilmesi şartı ile bu sınırlama sonucunda dışarıda bırakılan harcama, takip eden bir harcama bildiriminde dikkate alınabilir.

#### *Madde 69*

#### *Nihai Bakiyenin Ödenmesi*

1. Mali Tüzüğün 166(3)(b) maddesine göre harcama bildirimlerinin Program uyarınca Komisyon'a son verilme tarihi 31 Aralık 2018'dir.



2. Komisyon'un nihai bakiyenin ödenmesine ilişkin başvuruyu onaylaması için gereken asgari şartlar aşağıdaki gibidir:

- a.) Ulusal Yetkilendirme Görevlisinin, nihai ödeme başvurusunu, bu Anlaşmanın 66. maddesinde belirtilenlerle birlikte, Komisyon'a göndermiş olması;
- b.) Program Otoritesinin bu Anlaşmanın 102. maddesinde belirtildiği şekilde Programa ait sektörel nihai raporunu Komisyon'a göndermiş olması;
- c.) Denetim Otoritesinin, Çerçeve Anlaşmasının Ek A'sında yer alan 7 (c) fıkrasına göre, bir nihai faaliyet raporu ile desteklenen nihai harcama beyannamesine dair görüşünü Komisyon'a göndermiş olması;
- d.) Yetkili Akreditasyon Görevlisi ve Ulusal Yetkilendirme Görevlisi tarafından verilen akreditasyonların yürürlükte olması ve Komisyon tarafından devredilen yönetimin geçerliliğini sürdürmesi.

3. Komisyon, 2.c fıkrasında bahsedilen Denetim Otoritesi görüşünün içeriğine dair ulaştığı sonuçlar hakkında Yararlanıcıyı bilgilendirir. Bu görüş, alınış tarihinden itibaren beş ay içinde Komisyon tarafından bir görüş bildirilmemesi halinde Komisyon tarafından kabul edilmiş sayılır.

4. 2. fıkrada belirtilen şartlara ilaveten, bu Anlaşmanın 67. maddesinde yer alan hükümler de geçerlidir.

5. Yararlanıcı, bu Anlaşmanın 104. maddesinde belirtildiği gibi, belgelerin muhafazası ile ilgili şartlara tamamen uyulmasını temin eder. Bu konuda, Yararlanıcı, belgelerin muhafazası ile ilgili şartların takibini mümkün kılan bir sistem kurar, sorumlu birimi belirler ve sorumlulukların bu birime devredilmesi ile ilgili uygulama düzenlemeleri konusunda Komisyon'u bilgilendirir.

*Madde 70*  
*Döviz Kuru*

Avro ile ulusal veya bir başka para birimi arasındaki dönüştürme, avronun muhasebeye esas aylık döviz kuru kullanılarak yapılır. Muhasebeye esas aylık döviz kuru, Komisyonun, harcamanın Program Otoritesinin hesaplarına kaydedildiği aya veya geri alınması durumunda geri alımın yapıldığı aya ilişkin olarak, <http://ec.europa.eu/budget/infocuro/> internet sitesinde yayımlandığı döviz kurudur. Spesifik bir ay için bir oran yayımlanmaması halinde, en son yayımlandığı aydaki oran kullanılır.

*Madde 71*  
*Ödeme Son Tarihleri ve Ödemelerin Durdurulması*

1. 3. fıkrada aksi belirtilmedikçe, mevcut fonlara bağılı olarak Komisyon, bu Anlaşmanın 66. ve 67. maddelerinde bahsedilen tüm şartları karşılayan bir ödeme başvurusunun Komisyon'a kaydedildiği tarihten itibaren en geç iki ay içerisinde ara ödemeyi yapar.

2. Ara ödemeler kapsamında talep edilen tutarların bu Anlaşmanın 64. maddesine göre önceden finanse edildiği dikkate alınarak, daha uzun sürede gerçekleştirilen ödemeler, faiz ödemesi doğuramaz.

3. 1. fıkrada belirtilen ödeme son tarihi, aşağıdaki hallerde Mali Tüzük kapsamında Komisyon'u temsil eden bir yetkilendirme görevlisi aracılığıyla durdurulabilir:

- a.) Bir ulusal veya Topluluk denetim organının raporunda yönetim ve kontrol sistemlerinin işleyişinde önemli bir eksiklik olduğuna yönelik kanıt varsa ya da
- b.) Komisyon'da görevlendirilen bir yetkilendirme görevlisi, onaylı bir harcama beyannamesindeki harcamanın, henüz düzeltilmemiş önemli bir usulsüzlükle ilişkili olduğuna dair uyarıda bulunan bilginin, dikkatine sunulmasının ardından ilave doğrulama çalışmaları yapmak zorundaysa ya da
- c.) Harcama beyannamesinde yer alan bilgiyle ilgili açıklama yapılmasına ihtiyaç duyuluyorsa.

Ulusal IPA Koordinatörü ve Ulusal Yetkilendirme Görevlisi, durdurma gerekçeleri hakkında derhal bilgilendirilir. Durdurma işlemi, Yararlanıcı tarafından kusur, usulsüzlük veya belirsizliğin giderilmesi için gerekli tedbirler alınır alınmaz sona erdirilir.

#### *Madde 72*

#### *Ödemelerin Askıya Alınması*

1. 71. maddesinde yer alan hükümlere bakılmaksızın, ödemeler aşağıdaki durumlardan birisinin ortaya çıkması durumunda Komisyon tarafından tümüyle veya kısmen askıya alınabilir:

- a.) Programın yönetim ve kontrol sisteminde, ödemelerin onaylanması işleminin güvenilirliğini etkileyen ve düzeltici tedbirlerin alınmamış olduğunu gösteren ciddi bir sorun varsa ya da
- b.) Onaylı harcama beyanındaki harcamanın düzeltilmemiş önemli bir usulsüzlük ile ilişkili olması halinde ya da
- c.) Harcama beyannamesindeki bilgilere ilişkin açıklamalara ihtiyaç duyulması halinde.

2. 1. fıkraya ilaveten, aşağıdaki durumlar, ödemelerin Komisyon tarafından askıya alınmasına sebep olabilir:

- a.) Yetkili Akreditasyon Görevlisi ve/veya Ulusal Yetkilendirme Görevlisi tarafından verilen akreditasyonların askıya alınması veya geri alınması halinde;
  - b.) Komisyon tarafından alınan yönetimin devri kararının askıya alınması veya geri çekilmesi halinde;
  - c.) En son yıllık denetim faaliyet raporlarının ve denetim görüşlerinin Çerçeve Anlaşmasının 18. maddesine uygun olarak Komisyona zamanında gönderilmemiş olması halinde;
  - d.) Ulusal Yetkilendirme Görevlisinin Çerçeve Anlaşmasının 17. maddesinde belirtilen yıllık güvence beyanlarını, en sonuncusunu da içerecek şekilde, Komisyon'a zamanında göndermemiş olması halinde.
3. Bu maddenin 1. ve 2. fıkrası uyarınca Komisyon askıya alma kararını vermeden önceki 2 aylık süre içinde, Yararlanıcıya görüşlerini sunma fırsatı verilir.
4. Yararlanıcı, bu maddenin 1. ve 2. fıkrasında belirtilen kusuru, usulsüzlüğü veya belirsizliği gidermek için gerekli önlemleri aldığı anda Komisyon askıya alma kararına son verir.
5. Yararlanıcı tarafından bu tedbirler alınmazsa, Komisyon bu Anlaşmanın 73. maddesi uyarınca Topluluğun Programa katkısını tamamen veya kısmen iptal etme kararı alabilir.

#### *Madde 73*

##### *Topluluk Katkısına İlişkin Mali Düzeltmeler, İade ve Yeniden Kullanım*

Mali düzeltmeler, Avrupa Birliği genel bütçesine iadeler ve Topluluk katkılarının yeniden kullanımı durumunda, IPA Uygulama Tüzüğü'nün 49. maddesi ile 54 maddesine kadar olan ve Çerçeve Anlaşmasının 30. maddesi ile 35. maddesine kadar olan hükümler uygulanır. IPA Uygulama Tüzüğü'nün 15 ila 17. maddelerinde belirtildiği üzere yönetim yetkilerinin devredilmesi şartlarına geçmişte uyulmaması durumunda, mali düzeltmeler de söz konusu olabilir.

#### *Madde 74*

##### *Komisyon ve Avrupa Sayıştay Tarafından Yapılan Gözetim, Kontrol ve Denetim*

Programa ve bu Anlaşma çerçevesindeki Program kapsamında Topluluk finansmanı verilen tüm operasyon ve sözleşmelere Çerçeve Anlaşmasının 27. maddesinde yer alan hükümler gerekli değişiklikler yapılarak uygulanır.

#### *Madde 75*

##### *Usulsüzlüğün ve Dolandırıcılığın Önlenmesi, Yolsuzluğu Önleme Tedbirleri*

Bu Anlaşma kapsamındaki Program altında Topluluk finansmanı verilen tüm operasyonlara, sözleşmelere ve hibelere Çerçeve Anlaşmasının 28. maddesinde yer alan hükümler gerekli değişiklikler yapılarak uygulanır.

*Madde 76*  
*Mali Düzenlemeler*

Usulsüzlüklerin araştırılması konusunda birinci derecede sorumluluk taşıyan Ulusal Yetkilendirme Görevlisi, Program veya Program kapsamında finanse edilen operasyon veya sözleşmelerin yönetimi ve uygulanmasında usulsüzlük veya ihmaller tespit edildiğinde mali düzenlemeler yapar. Bu mali düzenleme, ilgili operasyonlara veya operasyonel programlara ilişkin Topluluk katkısının tümü veya bir kısmının iptal edilmesi ile yapılır. Ulusal Yetkilendirme Görevlisi; usulsüzlüklerin yapısını, ciddiyetini ve Topluluk katkısında oluşturduğu mali kaybı dikkate alır.

*Madde 77*  
*Usulsüzlük ve Dolandırıcılık Halinde Fonların Geri Alımı*

Programa ve bu Anlaşma çerçevesindeki Program kapsamında Topluluk finansmanı verilen tüm operasyon, sözleşme ve hibelere Çerçeve Anlaşmasının 29. maddesinde yer alan hükümler gerekli değişiklikler yapılarak uygulanır.

## **BÖLÜM XII - YÖNETİM VE KONTROL SİSTEMLERİ**

*Madde 78*  
*Yönetim ve Kontrol Sistemleri Genel ilkeleri*

1. Yararlanıcı tarafından hazırlanan Operasyonel Programa ilişkin yönetim ve kontrol sistemleri aşağıdakileri içerir:

- a.) Yönetim ve kontrolle ilgili birimlerin işlevlerinin açık olarak tanımlanması ve her birim bünyesindeki işlevlerin tahsisi;
- b.) Bu tip birimler arasındaki ve içersindeki görev ve sorumlulukların dağılımı ilkesine uygunluk;
- c.) Operasyonel Program kapsamında belirtilen harcamaların doğruluğunun ve uygunluğunun temini işlemleri;
- d.) Mümkün olduğu ölçüde bilgisayar ortamında tutulmuş güvenilir muhasebe, izleme ve mali rapor sistemleri;
- e.) Sistemlerin işleyişini denetlemek için yapılan düzenlemeler;

- f.) Yeterli bir denetim izi sağlamak için oluşturulan sistem ve prosedürler;
- g.) Usulsüzlükler ve yanlış ödenen tutarların geri alınması için rapor verme ve izleme işlemleri;
- h.) Topluluk katkısı ile ortak finanse edilen tedbirlerin, Finansman Anlaşması şartlarına ve tedbirde ifade edilen yükümlülüklerle göre doğru şekilde ifası;
- i.) Görevlerin devri durumunda, sorumlu otoriteye görevlerinin ve kullanılan araçların ifası ile ilgili rapor verilmesi.

2. Yararlanıcı, genel kabul gören ilke ve standartlarla IPA yardımının güçlü mali yönetimini temin için gerekli yönetim ve kontrol sistemlerinin sağlanmasına ilişkin yeterli rehberliğin aşağıdakilere verilmesini temin eder:

- Belirlenen seçim kriterlerine göre operasyonların seçiminden sorumlu birime(birimlere);
- Kamu alımı, sözleşme ve hibelerden sorumlu birime(birimlere);
- Finansman kararlarının şart ve amaçlarına uygun olarak yürütülecek operasyon ve projelerin uygulanmasından sorumlu birime(birimlere);
- IPA uyarınca ödenmesi talep edilen harcama beyannamelerinin onaylanmasından sorumlu otorite veya birim veya kişilere;
- Bu Anlaşmanın 25. maddesinde tanımlanan IPA operasyonlarının genel yönetim ve koordinasyonundan sorumlu otoritelere.

3. Komisyon servisleri ve Yararlanıcı, yürütülen işlemlerin yararlılığını maksimize etmek amacıyla denetim stratejilerini ve planlarını, yöntemler ve uygulamayı koordine etmek için işbirliği yapar. Yapılan kontrol sonuçlarını paylaşırlar.

Aşağıdakiler yılda en az bir kere incelenip değerlendirilir:

- a.) Yararlanıcı ve Komisyon veya Avrupa Sayıştay tarafından yapılan kontrol sonuçları;
- b.) Diğer ulusal veya Topluluk kontrol birim veya kurumları tarafından yapılan yorumlar;
- c.) Kaydedilen usulsüzlüklerin mali etkisi, bunların giderilmesi için atılan veya halen atılması gereken adımlar ve gerektiğinde, yönetim ve kontrol sistemindeki düzenlemeler.

4. Yukarıdaki inceleme ve değerlendirmeden sonra ve Yararlanıcının derhal aldığı tedbirlere hanel getirmeksizin, Komisyon servisleri, yönetim ve kontrol sistemleri ve özellikle tespit edilen usulsüzlüklerin mali etkisi konusunda görüş bildirebilir. Bu görüşler, Ulusal IPA Koordinatörü ve Ulusal Yetkilendirme Görevlisine bildirilir. Gereklı olması halinde görüşlerle birlikte tespit edilen yönetim ve kontrol eksikliklerinin giderilmesine ve saptanan usulsüzlüklerin düzeltilmesine yönelik düzeltici tedbirler için bir talep de yer alır. Yararlanıcı, bu gözlemler ile ilgili yorum yapma imkânına sahiptir.

#### *Madde 79* *Yönetim Doğrulaması*

1. Uygulamaya konulan yönetim ve kontrol sistemleri, ilgili operasyona ait varlıkların ve faaliyetlerin Program hedeflerine uygun olarak kullanılıp kullanılmadığını, bildirilen harcamanın geçerli kurallara uygun olarak fiilen gerçekleşip gerçekleşmediğini ve ürünlerin ve hizmetlerin onay kararına uygun olarak teslim edilip edilmediğini ve nihai yararlanıcının ödeme taleplerinin doğru olup olmadığını doğrulamaya yönelik prosedürleri içerir.

Bu doğrulama, uygun olduğu şekilde faaliyetlerin; idari, mali, teknik, fiziksel ve performans yönlerini içerir.

2. Bu prosedürler, ilgili doğrulamamın yerinde kaydedilmesini gerektirir. Kayıtlarda, yapılan iş, doğrulama sonuçları ve farklılıklar ile ilgili alınan tedbirler gösterilir. Fiziksel veya idari doğrulamaların kapsamlı olmadığı, ancak işlemler veya işlerin bir örneği üzerinde yapıldığı durumda kayıtlarda, seçilen iş veya işlemler belirtilir ve örnek alım yöntemi açıklanır.

3. Kontroller karşılaşılan sorunların, yararlanıcı ülkedeki aynı uygulama birimleri tarafından yürütülen diğer veya tüm tedbirler için bir risk teşkil eden (a) bir nitelikte veya (b) sistematik bir nitelikte olup olmadığını tespit eder. Bu kontroller aynı zamanda, bu tür durumların sebeplerini, gerek duyulabilecek başka bir incelemeyi ve gerekli düzeltici ve önleyici faaliyeti de tanımlar.

4. Komisyon servisleri Yararlanıcıdan, operasyonlardan biri veya daha fazlasının doğruluğunu ve ilgili işlemlerin meşruluğu ve düzgünlüğünü teyit etmek için yerinde kontroller yapmasını talep edebilir.

#### *Madde 80* *Komisyon Tarafından Yapılan Kontroller*

1. Komisyon, sahip olduğu Topluluk bütçesi uygulaması sorumluluğu kapsamında, Yararlanıcının yönetim ve kontrol sistemlerini düzgün şekilde işlettiğini teyit ederek Topluluk fonlarının verimli ve etkin kullanımını sağlar.

Bu amaçla, Yararlanıcı tarafından yapılan kontrollere hanel getirmeksizin Komisyon yetkilileri veya görevlileri, yönetim ve kontrol sistemleri ve IPA tarafından finanse edilen operasyonlarda yerinde kontroller yapabilirler.

2. Komisyon servisleri, aynı dönemde aynı konu ile ilgili mükerrer kontrollerden kaçınmak, amacıyla kontrollerin, koordineli bir şekilde yürütülmesinin temini için mümkün olduğu kadar çok çaba gösterir. Yararlanıcı ve Komisyon servisleri, yapılan kontrol sonuçları ile ilgili bilgi alışverişinde bulunur.

3. Toplumun usulsüzlüklere karşı mali çıkarını korumak amacıyla yapılan yerinde kontroller, Komisyon servisleri veya Avrupa Sayıştay tarafından, gerekli yardımın tamamını sağlayabilmeleri için kontrollerin hedef ve amacından zamanında haberdar edilen ilgili yararlanıcı ülkenin yetkili otoriteleri ile yakın işbirliği içinde hazırlanıp yapılabilir.

4. Yararlanıcı isterse yerinde kontrol ve denetimler, ilgili AT kontrol biriminin önceden mutabakatına tabi olarak müştereken yapılabilir.

5. Komisyon yetkilileri, ulusal idari denetçiler ile aynı koşullar altında, ulusal mevzuata uygun olarak yerinde kontrol ve denetimlerin düzgün bir biçimde gerçekleştirilmesi için gerekli tüm bilgi ve belgelere erişim hakkına sahiptirler. Ulusal idari denetçiler ile aynı denetim olanaklarından yararlanırlar ve özellikle ilgili belgelerin nüshalarını alırlar.

6. Yerinde kontrolleri yürütürken Komisyon servisleri, teknik destek sağlamak amacıyla kendi sorumlulukları altında hareket eden dışarıdan uzman ve birimleri davet edebilir. Komisyon, yukarıda belirtilen yetkililerden ve birimlerden teknik yeterlilik, bağımsızlık ve mesleki gizliliğin sağlanması güvencesini alır.

7. Yararlanıcı, Komisyon'a ilgili program ve projelerin uygun ulusal kontrol raporlarını sağlar.

8. Yerinde kontrol ve denetimler, iktisadi işletmelerde de Komisyon servisleri tarafından yürütülebilir. Komisyon servislerinin bu tür kontrol ve denetimleri daha kolay yürütebilmesi için, ticari amaçlara yönelik yararlanılan işyeri, arazi, ulaştırma aracı ve diğer alanlara iktisadi işletmelerin erişim sağlaması gerekir.

9. İktisadi işletmelerin yerinde kontrol veya denetime karşı koyması halinde Yararlanıcı, ulusal ilkeler dâhilinde Komisyon denetçilerine yerinde kontrol veya denetimi gerçekleştirmeleri için gerekli desteği sağlar. Ulusal hukuka uygun olarak gerekli tüm tedbirleri almak Yararlanıcının sorumluluğundadır.

10. Komisyon servisleri, yerinde kontrol veya denetim sürecinde ortaya çıkan herhangi bir usulsüzlük durumu veya şüphesini vakit kaybetmeksizin Yararlanıcıya bildirir.

*Madde 81*  
*Yararlanıcı Tarafından Yapılan Kontroller*

1. Komisyon'un Topluluk Bütçesini uygulama sorumluluğuna halel getirmeksizin, Yararlanıcı, projelerin mali kontrol sorumluluğunu alır. Bu amaçla, alacağı tedbirler aşağıdakileri içerir:

- a.) Yönetim ve kontrol sistemlerinin; Topluluk fonlarının verimli ve doğru bir şekilde kullanılmasını sağlayacak şekilde tesis edildiğini ve uygulandığını doğrulama;
- b.) Yönetimin devredilmesinden önce ve yönetim ile kontrol sistemlerinde önemli bir değişiklik olduğunda Komisyon'a söz konusu düzenlemelerin bir açıklamasının sağlanması;
- c.) Operasyon ve projelerin tüm uygulanabilir Topluluk kurallarına göre yönetildiğinin ve emirlerine verilen fonların güçlü mali yönetim ilkelerine göre kullanıldığının temini;
- d.) Komisyon'a sunulan harcama bildirimlerinin doğru olduğunun onaylanması ve kanıtlanabilir destekleyici belgelere dayalı muhasebe sistemlerinden kaynaklandıklarının garanti edilmesi;
- e.) Usulsüzlüklerin önlenmesi ve tespit edilmesi, bunların kurallara göre Komisyon'a bildirilmesi ve Komisyon'un idari ve adli işlemlerin ilerleyişi konusunda bilgilendirilmesi;
- f.) Tespit edilen usulsüzlük nedeniyle kaybedilen tutarların geri alınması ve uygun olduğunda geç ödemelere faiz uygulanması.

*Madde 82*  
*Operasyon veya İşlemlerin Örneğinin Denetimi*

1. Yararlanıcı, aşağıdaki amaçlarla uygun örnekleme temelinde operasyon ve işlemlerin denetimini organize eder:

- a.) Yerinde yönetim ve kontrol sistemlerinin etkililiğinin doğrulanması ve
- b.) Risk analizi veya diğer uygun metodoloji temel alınarak, ilgili değişik seviyelerde yapılan harcama bildirimlerinin seçilerek doğrulanması.

2. Risk analizi temel alınarak seçim yapılması durumunda, kontrollerde aşağıdakiler dikkate alınır:

- a.) Uygun proje türü ve büyüklüğü bileşiminin kontrol edilmesi gerekliliği;



- b.) Ulusal veya Topluluk kontrollerinin sonucunda belirlenen risk faktörleri ve
- c.) Projelerin yönetim ve uygulamasına katılan farklı birim türlerinin yeterli şekilde kontrol edildiğinin temininin gerekliliği.
- Herhangi bir diğer uygun metodoloji olması durumunda, bu açık olarak belirtilmeli ve kontroller bu temelde tespit edilmelidir.

3. Kontroller aracılığıyla Yararlanıcı, aşağıdakileri doğrular:

- a.) Yönetim ve kontrol sistemlerinin pratikte uygulaması ve etkililiği;
- b.) Operasyon ve projelerin finansman kararları şartlarına ve projenin içerdiği amaçlara uygun olarak yürütülmesi;
- c.) Yeterli sayıda muhasebe kaydı için, Ulusal Fon da dâhil olmak üzere, kayıtlara ilişkin yazışma ve bununla birlikte çeşitli birimlerce tutulan destekleyici belgeler;
- d.) Yeterli denetim izinin sunulması;
- e.) Yeterli sayıdaki harcama kalemleri için, ilgili harcamanın zamanlaması ve içeriğinin uygunluk kriterlerine uyması ve fiilen yapılan proje ve işlerin şartnamelerine karşılık gelmesi;
- f.) Uygun ulusal ortak finansmanın sağlanmış olması ve
- g.) Ortak finanse edilen operasyon ve projelerin Topluluk politikalarına göre uygulanması.

## BÖLÜM XIII – İZLEME VE DEĞERLENDİRME

### *Madde 83* *İzleme İlkeleri*

1. IPA Uygulama Tüzüğü 59. maddesinde yer alan hükümlere göre, Program hedeflerinin gerçekleştirilmesinde Yararlanıcıya yardımcı olmak üzere bir Sektörel İzleme Komitesi kurulur. Sektörel İzleme Komitesi, Finansman Anlaşmasının yürürlüğe girmesinden sonraki ilk toplantısında, “gölge” Sektörel İzleme Komitesi tarafından alınan kararları inceler ve onaylar.
2. Sektörel İzleme Komitesi, Program hedeflerine ulaşılması için Programın gerçekleştirilmesindeki etkililiği ve kaliteyi yeterli bulmalıdır.
3. Sektörel İzleme Komitesi Yararlanıcı veya Komisyon’un inisiyatifiyle yılda en az iki defa toplanır.

4. Sektörel İzleme Komitesine Program Otoritesi Başkanı ve Komisyon temsilcisi, eş başkanlık eder. Komitenin tertibine, Komisyon servisleriyle anlaşmaya varılarak Program Otoritesi karar verir. Sektörel İzleme Komitesinde; Komisyon, Ulusal IPA Koordinatörü, Bölgesel Kalkınma ve İnsan Kaynaklarının Geliştirilmesi Bileşenleri Stratejik Koordinatörü ve Program Otoritesi temsilcileri yer alır. Uygun olduğunda, sivil toplum, sosyo-ekonomik ortaklar ve çevreci Sivil Toplum Kuruluşlarından temsilciler de yer alır. Uluslararası Finans Kuruluşları (IFI) temsilcisi, katkı yaptığı operasyonel programlar için danışman sıfatı ile katılabilir.

5. Sektörel İzleme Komitesi, Komisyon servislerinin belirlediği yetkiyle ve ilgili yararlanıcı ülkenin kurumsal, yasal ve mali çerçevesi içinde kendi usul kurallarını belirler. Bu usul kurallarını, Program Otoritesi ve IPA İzleme Komitesiyle mutabık kalarak kabul eder.

6. Sektörel İzleme Komitesi, IPA İzleme Komitesine rapor verir. IPA İzleme Komitesine özellikle aşağıdaki hususlarla ilgili bilgi sağlar:

- a.) Başarılan sonuçlar, mali uygulama göstergeleri ve diğer unsurlar da dâhil olmak üzere ve programların uygulanmasını gözden geçirme ve iyileştirme anlayışıyla tesis edilmiş olan; öncelik alanı ve ilgili olan hallerde tedbirler ve operasyonlar ile programın yürütülmesinde kaydedilen ilerleme;
- b.) Denetim Otoritesi, Ulusal Yetkilendirme Görevlisi veya Yetkili Akreditasyon Görevlisi tarafından oluşturulan yönetim ve kontrol sistemlerinin her türlü işleyişi.

7. Sektörel İzleme Komitesi:

- a.) Programa ilişkin Finansman Anlaşmasının yürürlüğe girmesinden sonraki altı ay içinde operasyonların seçilmesine yönelik genel kriterleri ele alır ve onaylar ve programlama ihtiyaçları çerçevesinde bu kriterlerin revizyonlarını kabul eder;
- b.) Program Otoritesi tarafından sunulan belgelere dayanarak Operasyonel Programın belirli hedeflerine ulaşılmasına yönelik kaydedilen her türlü ilerlemeyi her toplantıda gözden geçirir;
- c.) Her bir öncelik alanı, tedbirler ve ara değerlendirmeler için belirlenen hedeflere ulaşılması başta olmak üzere her toplantıda uygulama sonuçlarını inceler ve bu izlemeyi belirlenen göstergelere atıfta bulunarak yapar;
- d.) Komisyon, Ulusal IPA Koordinatörü , Stratejik Koordinatör ve Ulusal Yetkilendirme Görevlisi'ne gönderilmeden önce uygulamaya ilişkin sektörel yıllık ve nihai raporları inceler;
- e.) IPA Uygulama Tüzüğü 29(2)(b) maddesinde belirtilen yıllık denetim faaliyet raporu veya raporun ilgili Operasyonel Programa atıfta bulunan kısmı ile söz konusu raporun veya bu raporun ilgili kısmının incelenmesinden sonra Komisyon'un ilgili yorumları hakkında bilgilendirilir;

- f.) Programın Finansman Anlaşmasında ve/veya Programın kendisinde değişiklik yapma önerilerini inceler;
- g.) Programın uygulanması ile ilgili olarak denetim otoriteleri ve AT tarafından yapılan denetim faaliyetleri ve verilen görüş konusunda bilgilendirilir;
- h.) Bu Anlaşmanın 99. maddesinde anılan İletişim Eylem Planını ve Planın daha sonraki tüm güncellemelerini değerlendirir ve onaylar;
- i.) Gerekiyorsa teknik seviyede periyodik toplantılar önerir.

8. Sektörel İzleme Komitesi, Finansman Anlaşması da dâhil Program hedeflerine ulaşılması veya yönetiminin geliştirilmesine katkı sağlamak üzere Programın gözden geçirilmesini veya incelenmesini Program Otoritesine önerebilir.

9. Sektörel İzleme Komitesi ayrıca, bir suretini Ulusal Yetkilendirme Görevlisine sunmak üzere, Komisyon'a ve Ulusal IPA Koordinatörüne, Program hedeflerine ulaşılmasını temin etmek ve verilen yardımın etkililiğini arttırmak için her türlü düzeltme tedbiri ile ilgili kararlara ilişkin önerilerde bulunabilir.

#### *Madde 84 İzleme Belgeleri*

Program Otoritesi, her bir operasyon için, gerekli görüldüğünde, Komisyon servisleri tarafından sağlanan şablon ve rehberine uygun olarak hazırlanan izleme belgelerini tutar. İzleme belgeleri, Sektörel İzleme Komitesine sunulur ve 85. maddeye göre hazırlanan Yıllık Uygulama Raporunun esasını teşkil eder.

#### *Madde 85 Uygulamaya ilişkin Sektörel Yıllık Rapor*

1. Program Otoritesi ilki 30 Haziran 2008 tarihi öncesinde gönderilmek üzere her yıl 30 Haziran tarihine kadar Komisyon, Ulusal IPA Koordinatörü, Stratejik Koordinatör ve Ulusal Yetkilendirme Görevlisine ilgili programa ilişkin bir sektörel yıllık rapor sunar.
2. Bu raporlar, Sektörel İzleme Komitesi tarafından incelendikten sonra Ulusal IPA Koordinatörüne, Ulusal Yetkilendirme Görevlisine, Stratejik Koordinatöre ve Komisyon'a gönderilir.
3. Sektörel raporlar aşağıdakileri içerir:

- a.) Mümkün olduğunda, uygun bir seviyede göstergeleri kullanarak belirli, doğrulanabilir hedefleri ve sayısal değerleriyle Operasyonel Programın, öncelik ekseninin, tedbirlerin ve ilgili olması halinde de operasyonların veya operasyon gruplarının gerçekleştirilmesinde kaydedilen nitel ve nicel ilerleme. Gerekliğinde, İnsan Kaynaklarının Geliştirilmesi bileşeni kapsamında istatistikler cinsiyet temelinde detaylandırılır;
- b.) Her bir öncelik alanını ve tedbirini aşağıdakilerle detaylandırarak operasyonel programların mali uygulaması:
- Her bir yararlanıcıyla ilgili olarak ödenen ve Komisyon'a Ulusal Fon tarafından gönderilen ödeme başvurularında yer alan toplam harcama;
  - Bütçe taahhüdünden nihai ödemelere kadar Yararlanıcı tarafından izlenebilmesi için bilgisayar ortamındaki operasyonların listesi ile birlikte gönderilen, ilgili kamu sektörü katkısı veya kamu ve özel sektör katkısıyla Ulusal Fondan ödenen ve fiilen taahhüt edilen toplam harcama;
  - Komisyon'dan alınan toplam ödemeler.

Uygun olduğunda, temel müdahale alanları ve yardımın yoğunlaştığı bölgeler aracılığıyla mali uygulama sunulabilir.

- c.) Bilgi amaçlı olarak, Ek XIII'e dâhil edilen ayrıntılı liste uyarınca IPA Tüzüğü kapsamındaki tahsisatın kategorilere göre endikatif dağılımı;
- d.) Başta aşağıdakiler olmak üzere, uygulamanın kalite ve etkililiğinin sağlanması için Program Otoritesi veya Sektörel İzleme Komitesi tarafından atılan adımlar:
- Veri toplama düzenlemeleri de dâhil olmak üzere izleme ve değerlendirme tedbirleri;
  - Alınan her türlü düzeltici tedbir de dâhil olmak üzere Programın uygulanması sırasında karşılaşılan belirgin bir sorunun özeti;
  - Teknik yardımdan sağlanan fayda;
- e.) Programın tanıtımını yapmak ve bilgi sağlamak için yapılan faaliyetler;
- f.) Uygun olduğunda, Bölgesel Kalkınma bileşeni için büyük projelerin ilerlemesi ve finansmanı;
- g.) Uygun olduğunda, İnsan Kaynaklarının Geliştirilmesi bileşenine göre aşağıdakilerin uygulanmasından oluşan sentez:
- Belirli bir cinsiyete özel her türlü eylemin yanı sıra toplumsal cinsiyet eşitliği,

- Göçmenlerin istihdama katılımını artırma ve böylece onların sosyal bütünleşmesini güçlendirme eylemi,
- İstihdam alanında bütünleşmeyi güçlendirme ve böylece dezavantajlı kişilere yönelik sosyal içermeyi geliştirme eylemi,
- Engelliler de dâhil olmak üzere diğer dezavantajlı grupların da istihdam alanında bütünleştirilmesi ve bu gruplara yönelik sosyal içermeyi güçlendirme eylemi.

4. Sektörel rapor, 3. fıkrada listelenen ancak uygun bilginin tamamını içermekteyse kabul edilebilir sayılır. Komisyon servisleri; Ulusal IPA Koordinatörüne, Stratejik Koordinatöre, Ulusal Yetkilendirme Görevlisine ve Program Otoritesine, raporun alındığı tarihten itibaren 10 iş günü içinde sektörel yıllık raporun kabul edilebilirliği konusunda bilgi verir.

5. Ulusal IPA Koordinatörü, Stratejik Koordinatör, Ulusal Yetkilendirme Görevlisi ve Program Otoritesi ayrıca alındığı tarihten itibaren iki ay içinde kabul edilebilir sektörel yıllık raporunun içeriğine yönelik Komisyon'un görüşü hakkında bilgilendirilir.

6. Komisyon servisleri tarafından sağlanan şablon ve rehberine uygun olarak hazırlanan izleme belgeleri rapora eklenir.

#### *Madde 86 Ara Değerlendirme*

1. Uygulama dönemi boyunca Yararlanıcı, özellikle söz konusu izlemenin ilk başta belirlenen hedeflerden bariz bir biçimde sapması veya Programın gözden geçirilmesi için teklifte bulunulması halinde Programın izlenmesiyle bağlantılı değerlendirmeler yapılır. Program uygulama süresi boyunca en az bir ara değerlendirme yapılır. Değerlendirme sonuçları, Sektörel İzleme Komitesine ve Komisyon'a gönderilir.

2. Değerlendirmeler, IPA Uygulama Tüzüğü'nün 21. maddesinde belirtilen otoritelerden işlevsel olarak bağımsız olan kurum içi veya kurum dışı uzmanlar ya da birimler tarafından yapılır. Sonuçlar, belgelere erişime dair geçerli kurallara göre yayımlanır.

#### *Madde 87 Ardıl Değerlendirme*

Ardıl değerlendirmeler Komisyon'un sorumluluğundadır. Komisyon servisleri ve Ulusal IPA Koordinatörü ardıl değerlendirmelerin; program, programlar grubu, ya da bütün olarak IPA yardımı düzeyinde mi yapılması gerektiğine karar verir.

## **BÖLÜM XIV - DENETİM**

*Madde 88*  
*Denetim İlkeleri*

Denetimler, Çerçeve Anlaşmasının III., IV. ve V. Bölümleri ile Mali Tüzüğün VIII. Başlığının I. Bölümü doğrultusunda yapılır. Denetimler, uluslararası kabul gören standartlara göre yapılır.

*Madde 89*  
*Denetim Otoritesi*

1. Denetim Otoritesinin görev ve sorumlulukları, Çerçeve Anlaşması Ek A'da belirtildiği gibidir.
2. Bu Anlaşmanın 88. maddesinde belirtilen denetimlerin Denetim Otoritesi dışında bir birim tarafından yapılması halinde Denetim Otoritesi, söz konusu birimlerin gerekli işlevsel bağımsızlığa sahip olmalarını temin eder.
3. Yönetim veya kontrol sistemlerindeki zayıflık veya saptanan usulsüz harcama seviyesi, Çerçeve Anlaşmasının 18(1)(b) maddesinde belirtilen veya 1(c) fıkrasında yer alan kapanış bildirisindeki yıllık görüş için nitelikli olmayan bir görüşe imkân vermezse, Denetim Otoritesi gerekçelerini belirtir ve sorunun ölçeği ile mali etkisini hesaplar.

*Madde 90*  
*Denetim İzi*

1. Çerçeve Anlaşmasının 21. maddesine göre Programa ilişkin yönetim ve kontrol sistemi, yeterli derecede ayrıntılı denetim izi sağlar.
2. Bu Anlaşmanın amaçları doğrultusunda denetim izi, aşağıdakileri sağlaması halinde yeterli kabul edilir:
  - a.) Operasyonel Program kapsamında ortak finanse edilen operasyonlara yönelik olarak Program Otoritesi ve nihai yararlanıcılar tarafından çeşitli idari seviyelerde tutulan ayrıntılı muhasebe kayıtları ve destekleyici belgelerle Komisyon'a bildirilen toplam tutarların uyumlu olması;
  - b.) Mevcut Topluluk fonlarının ve ulusal fonların tahsis ve transferinin teyidi;
  - c.) Yardımı sağlayan Finansman Anlaşması şartlarına ve Programa yüklenen hedeflere uygun olarak Programın yürütülmesi esnasında verilen bilgilerin doğruluğunun teyidi;
  - d.) Operasyonel Program için oluşturulmuş seçim kriterlerinin teyidi ve

- e.) Her bir operasyon için, uygun olduğunda, teknik şartname ve mali plan, hibe onayıyla ilgili belgeler, kamu alımı usulleriyle ilgili belgeler, ilerleme raporu, doğrulamaya ilişkin raporlar ve yapılan denetimler.
3. Yeterli denetim izi için bilgi gereksinimlerinin endikatif bir açıklaması Ek XIV'de verilmiştir.
4. Yararlanıcı, aşağıdaki hususların ele alındığından emin olmalıdır:
- a) Gerçekleşen harcama kalemleri, yapılan ödemeler, üstlenilen işler ve Program ile bağlantılı olarak yapılanların doğrulanması ile ilgili belgeler ve yeterli denetim izi için gerekli belgelerin Ek XIV şartlarına uygun olarak tutulduğunu temin eden prosedürler olduğu;
- b) Bunları tutan birimin ve bu birimin yerinin bir kaydının tutulduğu ve
- c) Belgelerin, onları inceleme hakkına sahip kişi ve birimlerin incelemesi amacıyla temin edildiği.
5. 4(c) Fıkrasında belirtilen kişi ve birimler aşağıdakilerdir:
- a) Ulusal Fon, Program Otoritesi ve ödeme başvurularını işleyen spesifik birimlerin personeli;
- b) Yönetim ve kontrol sistemlerinin denetimini üstlenen servisler;
- c) Ara ve nihai ödeme başvurularının tasdikinden sorumlu Ulusal Yetkilendirme Görevlisi ve tedbirlerin tasfiye beyannamelerini düzenleyen kişi veya bölüm ve
- d) Ulusal denetleme kurumlarının ve Topluluğun görevlendirilen yetkilileri.
4. Fıkra da belirtilen belge veya muhasebe kayıtları asılları veya suretlerinin kendilerine verilmesini isteyebilirler.

*Madde 91*  
*Operasyonların Denetimleri*

1. Bu Anlaşmanın 88. maddesinde belirtilen denetimler, Denetim Otoritesi tarafından belirlenen veya onaylanan bir metot aracılığıyla seçilen bir operasyon örneğine dayanarak Programın kabulünü izleyen yılın 1 Ekim tarihinden itibaren her on iki ayda bir yapılır. Denetimler, Yararlanıcı tarafından tutulan kayıt ve belgelere dayanarak yerinde yapılır.
2. Denetimler, aşağıdaki koşulların yerine getirildiğini doğrular:

- a.) Operasyon, Operasyonel Programa ait seçim kriterlerini karşılar, onay kararı uyarınca uygulanır; işlevselliği ve kullanımı veya varılmak istenen hedefleri ile ilgili uygulanabilir her türlü koşulu yerine getirir.
  - b.) Bildirilen harcama, Yararlanıcı tarafından bulundurulmuş destekleyici belgelere ve muhasebe kayıtlarına uygunluk gösterir.
  - c.) Yararlanıcı tarafından bildirilen harcama, Topluluk kurallarına ve ulusal kurallara uygunluk gösterir.
  - d.) Kamu katkısı, IPA Uygulama Tüzüğü'nün 40(9)maddesine göre Yararlanıcıya ödenir.
3. Tespit edilen sorunların yapısal anlamda tüm sistem üzerinde etkili gibi görüldüğü ve bu nedenle de Operasyonel Program bünyesindeki diğer operasyonlar için bir risk teşkil ettiği durumlarda Denetim Otoritesi, gerektiğinde ilave denetimler de dâhil olmak üzere bu tür sorunların kapsamını belirlemek amacıyla daha fazla incelemenin yapılmasını sağlar. Gerekli önleyici ve düzeltici eylem, ilgili yetkililer tarafından gerçekleştirilir.

#### *Madde 92*

#### *Denetim Otoritesi Tarafından Sunulan Belgeler ve Takip*

1. IPA Uygulama Tüzüğü'nün 29(2)(b) maddesinde belirtilen yıllık denetim faaliyet raporu ve yıllık görüş, yapılan sistem denetlemeleri ve yürütülen operasyonların denetimine dayanır ve Çerçeve Anlaşmasının Ek C'sinde belirtilen modellere göre düzenlenir.
2. IPA Uygulama Tüzüğü'nün 29(2)(b) maddesinde atıfta bulunulan nihai harcama beyannamesine ilişkin görüş, Denetim Otoritesi tarafından veya onun sorumluluğu altında yıllık iş planına göre yapılmış olan tüm denetim çalışmalarını esas alır. Nihai harcama beyannamesine ilişkin görüş, Çerçeve Anlaşmasının Ek E'sinde belirtilen modele uygun olarak düzenlenir.
3. İnceleme kapsamında bir sınırlama varsa veya tespit edilen usulsüz harcama seviyesi, 1 inci fıkrada belirtilen yıllık görüşe ilişkin olumlu görüş veya 2. fıkrada yer alan kapanış bildirisindeki nihai harcama beyannamesine ilişkin görüş verilmesine imkân vermezse, Denetim Otoritesi gerekçelerini belirtir ve sorunun boyutu ve mali etkisini hesaplar.
4. Denetim Otoritesinin rapor ve görüşleri almasını takiben Ulusal Yetkilendirme Görevlisi aşağıdakileri yapar:
  - a) Yönetim ve kontrol sistemlerinde herhangi bir iyileştirmeye gerek olup olmadığına karar verir, bu bağlamda kararları kayda geçirir ve bu iyileştirmelerin zamanında uygulanmasını temin eder;
  - b) Komisyon'a yapılan ödeme başvurularıyla ilgili gerekli düzenlemeleri yapar.



5. Komisyon servisleri raporlara ve görüşlere istinaden örneğin bir mali düzeltme prosedürü başlatarak bizzat takip başlatma kararı alabilir veya Ulusal Yetkilendirme Görevlisini ve Yetkili Akreditasyon Görevlisini kararı hakkında bilgilendirerek yararlanıcı ülkeden harekete geçmesini talep edebilir.

### *Madde 93*

#### *Belgelerin Bulundurulması*

1. Bu Anlaşmanın amaçları doğrultusunda, Yararlanıcı, yeterli bir denetim izi için gereken tüm dokümanlar da dâhil olmak üzere harcamalar ve denetimler ile ilgili destekleyici dokümanları elinde bulunduran birimlerin kimlik ve adreslerinin bir kaydının bulunmasını sağlar.

2. Yararlanıcı, 1. fıkrada belirtilen belgelerin inceleme açısından hazır bulunmasını ve bu belgelerin asıllarının veya kopyalarının en azından Yararlanıcı, Ulusal Fon, Denetim Otoritesi ve Topluluğun yetkilileri ve bunların yetkili temsilcilerinin de dâhil olduğu erişim hakkına sahip kişi ve birimlere iletilmesini temin eder.

3. En azından aşağıdakiler, genel kabul görmüş veri taşıyıcıları olarak değerlendirilir:

- a.) Orijinal belgelerin fotokopileri;
- b.) Orijinal belgelerin mikro fişleri;
- c.) Orijinal belgelerin elektronik versiyonları;
- d.) Sadece elektronik versiyonu bulunan belgeler.

4. Genel kabul gören veri taşıyıcılarında bulunan belgelerin orijinal belgelerle uygunluğunun onaylanması işlemi, ulusal makamlarca belirlenir ve versiyonlarının ulusal yasal gerekliliklere uygun olmasını ve denetim amaçları açısından güvenilir olabilmesini sağlar.

5. Belgelerin sadece elektronik versiyonunun bulunması halinde, kullanılan bilgisayar sistemleri, belgelerin ulusal yasal gerekliliklere uygun olmasını ve denetim amaçları açısından güvenilir olabilmesini sağlayan kabul edilmiş güvenlik standartlarını karşılamalıdır.

6. Komisyon servisleri, Yararlanıcının iletmiş veya kendilerinin yerinde incelemeler sırasında topladığı bilgilerin gizli ve güvenli tutulmasını temin eder.

### *Madde 94*

#### *Komisyon ve Avrupa Sayıştay tarafından Yapılan Gözetim, Kontrol ve Denetim*

Komisyon ve Avrupa Sayıştay tarafından yapılan, gözetim, kontrol ve denetim, Çerçeve Anlaşmasının IV. Bölüm 27 ila 35. maddeleri ve Mali Tüzük VIII. Başlık, I. Bölüm doğrultusunda yapılır.

## **BÖLÜM XV – BİLGİLENDİRME VE GÖRÜNÜRLÜK**

### *Madde 95*

#### *Kişisel Veriler*

Çerçeve Anlaşmasının 24(2)(d) maddesine göre, Avrupa Parlamentosu ve Avrupa Konseyi'nin kişisel bilgilerin Topluluk kurumları ve birimleri tarafından işlenmesi ve bu bilgilerin serbest dolaşımına ilişkin olarak bireylerin korunması hakkındaki (AT) 45/2001 sayılı Tüzük hükümleri uygulanır.

### *Madde 96*

#### *Elektronik Veri Alışverişi*

1. Yararlanıcı, Komisyon'a tam yetkili görevli tarafından tarihi atılıp imzalanmış belgelerin orijinal matbu versiyonunu verir. Dikkate alınan tarih, matbu belgenin resmi olarak Komisyon'a gönderildiği tarihtir.
2. Komisyon'a matbu belgeleri sunmasının yanı sıra Yararlanıcı, mümkün olduğunda, bu belgelerin elektronik versiyonunu da sunmaya çalışır.
3. Belgelerin matbu versiyonu ile elektronik versiyonu arasında farklılık olması durumunda orijinal matbu belge asıl belge olarak dikkate alınır.
4. Program ile ilgili tüm belge ve yazışmalarda, Komisyon tarafından belirtilen CCI referans numarası belirtilir.

### *Madde 97*

#### *Bilgilendirme ve Tanıtım*

1. Yararlanıcı, Çerçeve Anlaşmasının 24. maddeye göre Program ve operasyonlar ile ilgili bilgilendirmede bulunur ve bunları tanıtır. Söz konusu bilgilendirme, Topluluğun rolünü vurgulamak ve şeffaflık sağlamak amacıyla vatandaşlara ve yararlanıcılara hitap eder.
2. Mali Tüzüğün 90. maddesi uyarınca Komisyon, sözleşmeler ve hibelerle ilgili bilgiyi yayımlar. Komisyon, ihale ve teklif verme çağrısı prosedürleri sonuçlarını Topluluk dışı faaliyet için uygun sözleşme prosedürlerine uygun olarak Avrupa Birliği Resmi Gazetesi'nde, EuropeAid internet sayfasında ve diğer uygun yayın organlarında yayımlar.

### *Madde 98*

*Topluluk Finansmanı Yararlanıcıları Bilgilerinin Yayımlanması*

1. Çerçeve Anlaşmasının 24(2) maddesine göre Yararlanıcı, Topluluk finansman yararlanıcıları ile ilgili aşağıdaki bilgileri yayımlar.
  - a.) Nihai yararlanıcıların ve yardımın son alıcısının isim ve adresleri;
  - b.) Operasyonların isimleri;
  - c.) Operasyonlara tahsis edilen Topluluk fon tutarı.
2. 1. fıkrada belirtilen bilgiler, Yararlanıcı internet sitesinin kolay erişilebilir bir yerinde standart bir sunumla yayımlanır. Bu şekilde internette yayımlama mümkün değilse, bu bilgiler ulusal Resmi Gazete dâhil olmak üzere başka bir uygun araçla yayımlanır.
3. Yayımlama, fonların Yararlanıcıya verildiği bütçe yılının kapanışını izleyen yılın ilk yarısında yapılır.
4. Yararlanıcı, yayın yerinin adresini Komisyon'a bildirir ve bu Anlaşmanın 97(2) maddesinde belirtilen Topluluk kurumlarının internet sitesinde ayrılan yerde bu adrese referans gösterir. Bilginin başka şekilde yayımlanması durumunda, Yararlanıcı kullanılan aracın tüm ayrıntılarını Komisyon'a bildirir.

*Madde 99  
Görünürlük*

1. Çerçeve Anlaşmasının 24(4) maddesinde belirtildiği üzere, yararlanıcı ülkede IPA kapsamındaki yardım hakkındaki bilginin ulaşılabilir hale getirilmesi ve yardımın tanıtılması faaliyetleri, Program uygulama hükümlerine ilişkin bölüme uygun olarak hazırlanan İletişim Eylem Planı (CAP) temelinde uygulanacaktır. Sektörel İzleme Komitesi tarafından gözden geçirilen CAP, aşağıdakileri belirler:
  - a.) Bilgilendirme ve tanıtım amaçları;
  - b.) Hedef grup;
  - c.) Ortaya çıkan iletişim ve bilgilendirme tedbirlerinin içeriği ve stratejisi;
  - d.) Endikatif bütçe;
  - e.) Uygulamadan sorumlu idari bölümler;
  - f.) Yürütülen tedbirleri değerlendirme kriterleri.

2. Bilgilendirme ve tanıtıma ilişkin finansman, Programın teknik yardım önceliğinden sağlanabilir.
3. Sektörel İzleme Komitesi toplantılarında Program Otoritesi, CAP'in uygulanması kapsamındaki ilerlemeyi rapor eder ve Komite üyelerine bu tedbirlerden örnekler sunar.
4. Bu maddenin uygulanması operasyon düzeyinde özel bilgilendirme ve tanıtım faaliyetleri gerektiriyorsa, bu faaliyetler nihai yararlanıcıların sorumluluğu olur ve ilgili projeye tahsis edilen miktardan finanse edilir.
5. Program Otoritesi, Program çerçevesinde finanse edilen operasyonların AB'nin dış faaliyetlerine ilişkin görünürlük rehberlerine uygunluğunu temin eder<sup>13</sup>.

## **BÖLÜM XVI—PROGRAMIN KAPATILMASI**

### *Madde 100 Kapanış İlkeleri*

1. Programın kapatılması, henüz gerçekleştirilmemiş Topluluk taahhütlerinin, nihai bakiyenin ödenmesi veya bir geri ödeme müzakeresi düzenlenmesi veya Komisyon tahsisatının devre dışı bırakılması yoluyla mali hesabın kapatılması anlamındadır. Bu amaçla, nihai ödeme başvurusu Komisyon'a gönderilir.
2. Komisyon, Programın kapanış tarihi hakkında Yararlanıcıya bilgi verecektir.
3. Program kapanışı, Komisyon'un denetim veya mali düzeltmeler yapma hakkına halel getirmez.
4. Komisyon servisleri veya Avrupa Sayıştay tarafından yapılan herhangi bir denetimin sonuçlarına bakılmaksızın, Komisyon'un ödediği nihai bakiye veya Komisyon'un geri alacağı tutarlar, nihai ödemenin yapıldığı tarihten veya geri alım senedinin düzenlendiği tarihten itibaren dokuz ay içinde değiştirilebilir.
5. IPA Uygulama Tüzüğü'nün 45. maddesinde yer alan hükümlere göre Topluluk yardımının başarılı bir şekilde kapatılması amacıyla aşağıdaki belgelerin Programın kapanışı için en geç 31 Aralık 2018 tarihine kadar Yararlanıcı tarafından Komisyon'a sunulması gerekir:

- Ulusal Yetkilendirme Görevlisi tarafından düzenlenen nihai ödeme başvurusu;
- Program Otoritesi tarafından sunulan nihai rapor;

<sup>13</sup> [http://ec.europa.eu/europeaid/work/visibility/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/europeaid/work/visibility/index_en.htm)

- Denetim Otoritesi tarafından düzenlenmiş nihai faaliyet raporu ile desteklenen nihai harcama beyannamesine ilişkin tasfiye beyannamesi;
- Nihai harcama beyannamesi ile ilgili denetim görüşü.

6. Programın başarılı bir şekilde kapatılması için gereken ön koşullardan birisi de, IPA Uygulama Tüzüğü'nün II. Bölümünde öngörülen akreditasyon hükümlerinin yürürlükte olması ve Komisyon tarafından yönetim devrinin geçerliliğini sürdürmesidir.

*Madde 101*  
*Tasfiye Beyannamesi*

1. Tasfiye beyannamesi, IPA Uygulama Tüzüğü'nün 29. maddesi uyarınca görevlendirilen bağımsız bir Denetim Otoritesinin, Ulusal Yetkilendirme Görevlisi tarafından Komisyon'a sunulan nihai harcama beyannamesi ile ilgili görüşünü belirtir.

2. Tasfiye beyannamesinin sunulması, Program kapanışı için bir ön şarttır. Tasfiye beyannamesi, nihai harcama beyannamesi ile aynı anda Komisyon ve Yetkili Akreditasyon Görevlisine gönderilir.

3. Tasfiye beyannamesinde belirtilen görüşün oluşturulmasına ilişkin dayanak net olarak açıklanmalıdır. Denetim Otoritesi, nihai harcama beyannamesinde ve Ulusal Yetkilendirme Görevlisi tarafından düzenlenen bakiye ödeme başvurusunda yanlış ifade olmadığını beyan etmek zorundadır. Denetim Otoritesi, özellikle aşağıdakileri ele alır:

- Belgelerin doğru sunumu ve derlenmesi;
- Hesaplamaların doğruluğu ve eksiksizliği;
- Komisyon'a sunulan nihai beyanname ile uygulama birimleri tarafından Ulusal Yetkilendirme Görevlisine sunulan beyannamelerin uyumu;
- Usulsüzlükler ile ilgili bilgiler de dâhil olmak üzere, nihai raporda verilen mali bilgilerin tutarlılığı;
- Uygunluk kriterleri ve alım direktiflerine göre başlıca mali işlemlerin meşruluğu ve uygunluğu;
- Yönetim ve kontrol sistemlerinde veya mali işlem bulgularında tespit edilen zayıflık özetlenerek, Komisyon servisleri, Avrupa Sayıştay'ı veya Ulusal Fon Denetim Otoritesi ve Ulusal Yetkilendirme Görevlisi, Program Otoritesi ve sözleşme otoriteleri tarafından yapılan denetimler. Uygulanan mali düzeltmeler de dâhil olmak üzere, yönetim ve kontrol sistemlerinde tespit edilen zayıflığı gidermek için düzeltici tedbirler sağlanmalıdır;

— Toplam kamu harcaması ve varsa hata yüzdesi bilgileri de dâhil denetlenen mali işlemler örneği.

4. Tasfiye beyannamesinin endikatif örneği Çerçeve Anlaşmasının Ek E'sinde verilmiştir.

*Madde 102*  
*Nihai Rapor*

1. Program Otoritesi, Programın uygulanmasına ilişkin sektörel nihai rapor hazırlar. Bu rapor, tüm uygulama süresini kapsar ve en son yıllık raporu da içerebilir.

2. Sektörel nihai rapor, Sektörel İzleme Komitesi tarafından incelenmesinin ardından, Program Otoritesi tarafından, uygun olan son harcama tarihinden sonra en az altı ay içinde Ulusal IPA Koordinatörüne, Stratejik Koordinatöre, Ulusal Yetkilendirme Görevlisine ve Komisyon'a sunulur.

3. Nihai sektörel raporun içeriğine ilişkin şartlar, IPA Uygulama Tüzüğü'nün 169. maddesinde belirlenmiştir. Bu rapor aşağıdakileri içerir:

- a) Sonuçlar ve etki göstergeleri de dâhil olmak üzere, fiziksel göstergelerle rakamsal olarak belirtilerek kendi özel hedefleriyle bağlantılı bir şekilde, öncelik ve tedbirler açısından Programın uygulamasında sağlanan nitel ve nicel ilerleme;
- b) Her bir öncelik alanı ve tedbiri için fiilen ödenen ve Ulusal Fon tarafından Komisyon'a verilen ödeme başvurularına konulan toplam harcamayı özetleyen program mali uygulaması ve ilgili kamu veya kamu ve özel katkı ile birlikte Komisyon'dan alınan toplam ödemeler ve Ulusal Fon tarafından fiilen taahhüt edilip ödenen toplam harcama kaydı ile birlikte yürütülen operasyonların bir listesi;
- c) Ek XIII'te yer alan ayrıntılı liste uyarınca IPA Tüzüğü kapsamındaki tahsisatın kategorilere göre endikatif dağılımı;
- d) Başta aşağıdakiler olmak üzere, uygulamanın kalite ve etkililiğinin sağlanması için Program Otoritesi ve/veya Sektörel İzleme Komitesi tarafından atılan adımlar:
  - i) Veri toplama düzenlemeleri de dâhil olmak üzere izleme ve değerlendirme tedbirleri;
  - ii) Uygulamaya konulan düzeltici tedbirler de dâhil olmak üzere, Programın uygulanması sırasında karşılaşılan önemli sorunların bir özeti;
  - iii) Teknik yardımdan sağlanan fayda.
- e) Programa ilişkin bilgilendirme ve tanıtıma yönelik alınan tedbirler;

- f) Uygun olduğunda, büyük projelerin ilerlemesi ve finansmanı;
- g) Uygulanan projeler listesi ve bunların tamamlanıp tamamlanmadığı ve operasyonel olup olmadıkları.
4. Nihai rapor, 3. fıkrada istenen tüm bilgileri içeriyorsa, kabul edilebilir sayılır. Komisyon servisleri, Ulusal IPA koordinatörü, Stratejik Koordinatör, Ulusal Yetkilendirme Görevlisi ve Program Otoritesine, alındığı tarihten itibaren 10 gün içinde nihai raporun kabul edilebilirliğini bildirir.
5. Ulusal IPA Koordinatörü, Stratejik Koordinatör, Ulusal Yetkilendirme Görevlisi ve Program Otoritesine, kabul edilebilir raporun alındığı tarihten itibaren beş ay içinde, kabul edilebilir nihai sektörel raporunun içeriğine yönelik Komisyon'un görüşü hakkında bilgi verilir.

*Madde 103*  
*Ödeme için Nihai Başvuru*

1. Harcama belgesi ve harcama beyannamesi de dâhil olmak üzere, ödeme için nihai başvuru, Finansman Anlaşmasının Ek XVI'sinde belirtilen formla düzenlenir.
2. Beyan edilen harcama, fiilen ödenmesi gereken ve Ulusal Fondan karşılanan harcama ile ilgili olmalıdır. Bu harcama, alınan faturalar veya eşdeğer ispatlayıcı nitelikteki muhasebe belgeleri ile desteklenerek gerçekleştirilen ödemelere karşılık gelmelidir. Harcama Ulusal Yetkilendirme Görevlisi tarafından onaylanmak zorundadır.
3. Harcamanın onaylanması sırasında Ulusal Yetkilendirme Görevlisi tarafından kontrol edilecek durumlar Ek XVII'te yer alan formda belirtilmiştir.
4. Bu Anlaşmanın Ek XVI'de belirtilen geri alım eki, nihai harcama beyannamesine eşlik eder.
5. Bu Anlaşmanın 64. maddesi uyarınca Program için Yararlanıcıya yapılan ön ödeme, en geç yardımın nihai bakiyesinin talep edildiği tarihte nihai yararlanıcılar tarafından gerçekleştirilen ödemeler ile doğrulanmalıdır.
6. Komisyon'un hesaptan mahsup edebilmesi için Yararlanıcı, nihai harcama bildirimini sunulması ile Komisyon'un nihai ödemeyi gerçekleştirmesi arasında yapılan geri alımlar konusunda Komisyon'u bilgilendirir. Yararlanıcı, nihai harcama bildirimini sunulması ve Programın kapanışından sonra gerçekleşen geri alımlar konusunda da Komisyon'u bilgilendirir ve IPA katkısını Komisyon'a geri öder.

*Madde 104*

### *Belgelerin Saklanması*

1. Yararlanıcının sorumlu birimi ve otoriteleri; ödeme başvuruları, başvuruların muhasebe ve ödemeleri, avans, garanti ve borç işlemlerinin yetkilendirilmesi ile ilgili belgeler de dâhil olmak üzere, Program ile ilgili tüm belgeleri, Programın kapanışından itibaren en az üç yıllık bir süre ile Komisyon için saklar.
2. Gelir getiren projeler için, 1. fıkrada belirtilen süre, hangisi daha geç ise, proje son ödeme tarihinden itibaren beş yıla veya Programın kapatılmasından itibaren üç yıla uzatılır.
3. Program Otoritesi, tüm tedarik, hibe ve sözleşme prosedürlerinin yazılı kayıtlarını sözleşme bakiyesinin ödenmesinden sonra en az yedi yıl süreyle saklar.
4. 1., 2, ve 3. fıkralarda belirtilen bu süreler, adli işlemler, mali düzeltmeler veya Komisyon servislerinin tam kanıtlı talebi olması durumunda durdurulur.

## **BÖLÜM XVII –SON HÜKÜMLER**

### *Madde 105*

#### *İstişare*

1. Bu Anlaşmanın ifası veya tefsiri ile ilgili sorunlar, gerektiğinde bu Anlaşmanın değişikliği ile sonuçlanan, Sözleşme Tarafları arasında istişareye tabidir.
2. Zamanında alınan düzeltme tedbirlerine tabi olmayan, bu Anlaşmada belirtilen bir yükümlülüğün uygulanmasında bir kusur söz konusu olduğunda Komisyon, IPA kapsamındaki faaliyetlerin finansmanını Yararlanıcı ile yapılan istişareden sonra askıya alabilir.
3. Yararlanıcı, IPA kapsamındaki faaliyetleri tamamen veya kısmen uygulamaktan vazgeçebilir. Sözleşme Tarafları, yazışma yoluyla söz konusu vazgeçmeye ilişkin ayrıntıları belirler.

### *Madde 106*

#### *Farklılıkların Giderilmesi, Tahkim*

Çerçeve Anlaşmasının 42. maddesinde yer alan hükümler, gerekli değişiklikler yapılarak bu Anlaşmaya uygulanır.

### *Madde 107*

#### *Üçüncü Taraflarla olan ihtilaflar*





Çerçeve Anlaşmasının 43. maddesinde yer alan hükümler, gerekli değişiklikler yapılarak bu Anlaşmaya uygulanır.

#### *Madde 108*

##### *Ekler*

Ekler bu Anlaşmanın ayrılmaz bir parçasını teşkil eder.

#### *Madde 109*

##### *Geçerlilik*

1. İmzalanan bu Anlaşma, Yararlanıcının Komisyon'a, bu Anlaşmanın yürürlüğe girebilmesi için Türkiye Cumhuriyeti'nde gerekli iç prosedürlerin yerine getirildiğini bildirdiği tarihte yürürlüğe girer.
2. Bu Anlaşma, Anlaşmanın 104. maddesinde belirtilen Programa dair belgelerin saklanmasına ilişkin son tarihe kadar yürürlükte kalmaya devam eder.
3. Adli işlemler durumunda veya taraflar arasında mutabık kalınan usulüne uygun olarak gerekçelendirilen durumlar olması halinde, Finansman Anlaşması, geçerlik süresinin uzatılmasına neden olan durumun nihai çözümüne kadar yürürlükte kalmaya devam eder.

#### *Madde 110*

##### *Gözden Geçirme ve Değişiklikler*

1. Bu Anlaşmanın uygulanması, Tarafların belirlediği periyodik aralıklarla gözden geçirilecektir.
2. Taraflar arasında mutabık kalınan değişiklikler yazılı olacak ve bu Anlaşmanın bir parçasını oluşturacaktır. Bu tür değişiklikler, Taraflarca tespit edilen tarihte yürürlüğe girer.
3. Değişiklik talebi Yararlanıcıdan gelirse, Yararlanıcı tarafından usulüne uygun olarak kanıtlanan ve Komisyon tarafından kabul edilen durumlar hariç olmak üzere, diğer taraf, bu talebi değişikliğin yürürlüğe girmesi planlanan tarihten en az altı ay önce Komisyon'a iletir.

#### *Madde 111*

##### *Feshetme*

1. Bu Anlaşma, Taraflardan herhangi birisi tarafından, diğer Tarafa yazılı ihbar verilerek feshedilebilir. Bu fesih, yazılı ihbar tarihinden altı takvim ayı sonra yürürlüğe girer.

2. Bu Anlaşmanın feshi, Komisyon'un, IPA Uygulama Tüzüğü'nün 49 ila 54. maddeleri uyarınca mali düzeltmeler yapabilme olasılığını engellemez.

*Madde 112*

*Dil*

Bu Anlaşma iki nüsha halinde İngilizce olarak hazırlanmıştır.

.....

tarafından (imzalayanın adı ve unvanı)

(yer)'de (tarih) tarihinde

(ülke) Hükümeti nam ve hesabına imzalanmıştır.

.....

tarafından (imzalayanın adı ve unvanı)

(yer)'de (tarih) tarihinde

Avrupa Toplulukları Komisyon'u nam ve hesabına imzalanmıştır.

## EKLERİN LİSTESİ

### Başlık

- I. Mali Plan
- II. Ara Ödeme için Harcama ve Başvuru Beyanı ve Sertifikası
- III. Çekilen ve geri alınan miktarlar ve bekleyen geri alınacak miktarlara ilişkin yıllık beyanname
- IV. Olası ödeme başvurularına ilişkin tahmin
- V. Yazışma için yetkililerin isim ve adreslerinin tanımlanması
- VI. Yönetimin devrine ilişkin özel koşullar
- VII. Ön kontrollerin yayılmasına (?) dair yol haritası için ölçüt değer sistemi
- VIII. Yardım oranının onaylanması için büyük proje talebi
- IX. İki Taraflı Proje Anlaşması için şablon
- X. Operasyon Tanımlama Belgesi Modeli
- XI. Operasyon seçim komitesinin oluşturulması ve işleyiş usülleri
- XII. Yıllık ve Nihai Rapor
- XIII. Gider kategorisine göre tahsisatlar
- XIV. Denetim izi için bilgi gerekliliklerine ilişkin endikatif tanımlama
- XV. Yerinde kontrol ve belgesel amacıyla Komisyon'a yapılacak talepler üzerine isteği üzerine sağlanacak işlem verilerinin listesi
- XVI. Nihai Ödeme için Harcama ve Başvuru Beyanı ve Sertifikası
- XVII. Nihai kontrol raporu ve kapanış bildirisi
- XVIII. Üç aylık usulsüzlük bildirimlerine dair standart formların tamamlanmasına ilişkin kılavuz hükümler
- XIX.
  - a. Operasyonel program
  - b. Operasyonel programdaki değişiklikler

**EK I**

**Mali Plan**

Türkiye’de “Ulaştırma” Operasyonel Programının Mali Planı

Yıllar	Toplam IPA tahsisatı
2007	58,600,00
2008	60,800,00
2009	60,300,00
2010	71,430,000
2011	88,020,000
<b>Toplam 2007-2011</b>	<b>339,150,000</b>

Yıllar	IPA Fonlaması	Ulusal eş finansman	Toplam Fonlama	Eş finansman oranı
	(a)	(b)	(c) = (a) + (b)	(d) = (a)/(c)
Öncelik 1 – Demiryolu Altyapısının İyileştirilmesi	277,350,00	48,838,235	326,188,235	%85
Öncelik 2 – Denizyolu Altyapısının İyileştirilmesi	49,800,000	8,788,234	326,188,235	%85
Öncelik 3 – Teknik Yardım	12,000,000	2,1717,642	14,117,642	%85
<b>Toplam (2007-2013)</b>	<b>339,150,000</b>	<b>59,744,111</b>	<b>14,117,642</b>	<b>%85</b>

**EK II**

**Ara Ödeme için Harcama ve Başvuru Beyanı ve Sertifikası**

**AVRUPA KOMİSYONU**

**KATILIM ÖNCESİ YARDIM ARACI – IPA**

**Bölgesel Kalkınma Bileşeni (Bileşen III)**

**Ara Ödeme için Harcama ve Başvuru Beyanı ve Sertifikası**

Operasyonel programın adı

Komisyon Kararı

Finansman Anlaşması

Komisyon referans (CCI) No:

Ulusal referans (eğer varsa)

## SERTİFİKA

Aşağıda imzası bulunan ben

Ulusal Yetkilendirme Görevlisi,

İşbu belge ile ekteki beyannamede yer alan tüm giderlerin ..... tarihinde Avrupa Komisyonu ve Türkiye Devleti arasında imzalanmış olan Finansman Anlaşmasında belirtilen harcamaların uygunluğu kriterlerine uyumlu olduğunu ve IPA yardımının verilmesine ilişkin koşullara uygun olarak operasyonel program altında seçilen işlemlerin yürütülmesinde nihai yararlıncılar tarafından gerçekleştirildiğini ve ödendiğini onaylarım.

..... 20... sonrasında<sup>1</sup> ve Avro ..... tutarında (iki ondalık basamağa sahip tam rakam)

Öncelik eksenine ve tedbirlere göre dökümü yapılmış olan ekteki harcama beyannamesinde aşağıdaki tarihte geçici olarak kapatılan hesaplar temel alınmıştır

... .. 20..

Ve bu belgenin ayrılmaz bir parçasını oluşturur.

Aynı zamanda işlemlerin Finansman Anlaşması şartlarına uygun olarak ilerlediğini ve özellikle de aşağıdakileri onaylarım:

1. Finansman Anlaşmasının 67. Maddesinde belirtilen tüm şartlara, özellikle de aşağıdakilere uyulmuştur:
  - Komisyonun finansman kararında (ve Finansman Anlaşmasında) belirtildiği üzere her bir öncelik eksenini altında IPA yardımı için tavan rakamlara uyulmuştur;
  - En sonuncusu da dahil olmak üzere sektörel yıllık uygulama raporları Program Otoritesi tarafından Komisyona gönderilmiştir;
  - En son yıllık denetim faaliyet raporu ve kullanılan yönetim ve kontrol sistemlerinin (EC) 718/2007 sayılı Tüzük şartlarına ve Komisyon ve fayda sahibi ülke arasındaki herhangi bir anlaşmanın şartlarına uygunluğuna ilişkin görüş Denetim Otoritesi tarafından Komisyona gönderilmiştir;
  - Yetkin Akreditasyon Görevlisi ve Ulusal Yetkilendirme Görevlisi tarafından verilen akreditasyon yürürlüktedir ve Komisyon tarafından verilen yönetimin devri geçerlidir;
2. İki taraflı Proje Anlaşmalarının ödemelerle ilgili tüm koşulları yerine getirilmiştir;
3. Gider beyannamesi doğrudur, güvenilir muhasebe sistemlerinden sağlanmıştır ve doğrulanabilir destekleyici belgeleri temel almaktadır.
4. Beyan edilen giderler geçerli Avrupa Birliği kurallarına ve ulusal kurallara uygundur ve program için geçerli kriterlere göre finansman için seçilen işlemler ile ilgili olarak karşılanmıştır ve Avrupa Birliği kural ve düzenlemelerine, özellikle de Finansman Anlaşmasında ve kamu ihalelerinin verilmesinde (PRAG) sözü geçenlere uyulmuştur.

<sup>1</sup> Harcamaların uygunluğu için başlangıç tarihi (Finansman Anlaşmasının 34. Maddesi)

5. Harcama beyannamesi ve ödeme başvurusunda, ilgili hallerde, karşılanan herhangi bir miktar ve alınan herhangi bir faiz ve operasyonel program uyarınca finanse edilen işlemlerden kaynaklanan net gelir dikkate alınmıştır.

6. Altta yatan işlemlere ilişkin döküm bilgisayar dosyalarına kaydedilmiştir ve istek üzerine ilgili Komisyon birimlerine sağlanabilir.

Finansman Anlaşmasınının 104. Maddesine göre, destekleyici belgeler mevcuttur ve Komisyon tarafından operasyonel programın kapatılmasını takip eden en az üç yıllık süre boyunca da kullanılmaya devam edecektir.

Tarih ..... 20...

Büyük harflerle

Ulusal Yetkilendirme Görevlisinin

Adı, damgası, konumu ve imzası

## Öncelik eksenine ve tedbirlere göre harcama beyannamesi: Ara ödeme

Operasyonel Programın Referansı (CCI No):

Programın adı:

Hesapların geçici kapanma tarihi: Komisyon'a gönderme tarihi:

### Ödenen toplam onaylanmış uygun giderler<sup>1</sup>

Öncelik eksenini / tedbir	İlgili tarihe kadar karşılanan toplam harcamalar (... <sup>2</sup> ile ... arasında)	Mevcut beyannamede onaylanan harcamalar	Planlanan toplam harcamalar (başlangıçtaki bütçe)	Başlangıçtaki bütçenin bir oranı olarak ilgili tarihe kadar karşılanan harcamalar (%)	Programın tamamlanması için halen gerekli olan tahmini harcama
Öncelik eksenini 1: toplam					
Tedbir 1.1					
Burada: - İşlem xxx (ref no artı başlık) - Büyük proje xxx (CCI No. artı başlık)					
Tedbir 1.2					
Tedbir 1.3					
Öncelik eksenini 2					
Tedbir 2.1					
Öncelik eksenini 3					
Tedbir 3.1					
Öncelik eksenini 4					
Tedbir 4.1					

<sup>1</sup> Komisyon Tüzüğü 718/2007'nün 148, 150 ve 152. Maddelerinde tanımlanan şekilde

<sup>2</sup> Harcamaların uygunluğu için başlangıç tarihi (Finansman Anlaşmasınının 34. Maddesi)



Toplam onaylanmış uygun harcamaların<sup>1</sup> yıllara göre dökümü (miktarlar Avro cinsindedir)

Öncelik eksen / Tedbir	2008	2009	2010	2011	2012
Öncelik eksen 1: toplam					
Tedbir 1.1					
Burada: - İşlem xxx (ref no artı başlık) - Majör proje xxx (CCI No. Artı başlık)					
Tedbir 1.2					
Öncelik eksen 2					
Tedbir 2.1					
Öncelik eksen 3					
Tedbir 3.1					
Öncelik eksen 4					
Tedbir 4.1					

<sup>1</sup> Yıla göre: tabloda sözü geçen döküm ilgili yılda mali fayda sahipleri tarafından yapılan ödemelere karşılık gelecektir. Bu dökümün kesin olarak belirlenmesinin mümkün olmadığı hallerde, döküme ilişkin en iyi tahmin verilmelidir.

### Harcama beyannamesi EK 1

Tedbir ve işleme göre işlemlerin bilgisayarlı listesi ve karşılık gelen harcamalar, IPA Tüzüğü ve ulusal kamu harcamaları uyarınca yapılması gereken katkı da dahil olmak üzere

Öncelik eksen / ölçüt	Toplam harcamar (EURO)	IPA fonları (AVRO)	Ulusal Kamu harcamaları (AVRO)	IPA eş finansman oranı (%)
Öncelik eksen 1: toplam				
Tedbir 1.1				
İşlem 1.1.1				
İşlem 1.1.2				
....				
Tedbir 1.2				
İşlem 1.2.1				
İşlem 1.2.2				
....				
Tedbir 1.3				
İşlem 1.3.1				
İşlem 1.3.2				
....				
Öncelik eksen 2: toplam				
Tedbir 2.1				
İşlem 2.1.1				
....				
Öncelik eksen 3				
Tedbir 3.1				
İşlem 3.1.1				
....				

### EK 2 Harcama Beyannamesi:

Bir işlem için IPA katkısının tümünün veya bir bölümünün iptal edilmesinin ardından geri alınabilecek miktarlara ilişkin detaylar

Önceliğin / ölçütün / işlemin adı	
Geri alınması istenen miktar	
Borçlu	
Geri alma emrinin verildiği tarih	
Geri alma emrini veren merci	
Geri alma tarihi	
Geri alınan miktar	

### **EK 3 Harcama Beyannamesi**

Bileşene özel Avro hesabında ve kazanılan faizde, bu beyannamenin ilgili olduğu son borç tarihindeki IPA payı hacmi

## ÖDEME BAŞVURUSU: Ara Ödeme

Operasyonel Programın Adı:

Operasyonel Program referans (CCI) Numarası:

Çerçeve anlaşmanın A Eki uyarınca ((EC) 718/2007 sayılı Tüzüğün 25. Maddesi), aşağıda imzası bulunan ben (büyük harflerle Ulusal Yetkilendirme Görevlisinin adı), işbu belge ile ara ödeme olarak .... AVRO tutarındaki miktarın ödenmesini istemektedir.

Bu başvuru aşağıdaki nedenlerle kabul edilebilir niteliktedir:

	İlgili şekilde siliniz.
(a) Her bir öncelik eksenini için, tüm süre boyunca Komisyon tarafından IPA fonlarından Finansman Anlaşmasında ve operasyonel programını onaylayan Komisyon kararında belirtilen maksimum yardım miktarından fazlası ödenmemiştir.	
(b) Program Otoritesi Komisyona sektörel yıllık uygulama raporlarını göndermiştir, bunlara Finansman Anlaşmasının 65(1) c maddesi uyarınca en sonucusu da dahildir.	- İşletme yapısı tarafından Finansman Anlaşmasının 83. Maddesinde belirtilen zaman limiti dahilinde gönderilmiştir. - ektedir.
(c) En son yıllık denetim faaliyet raporu ve kullanılan yönetim ve kontrol sistemlerinin (EC) 718/2007 sayılı Tüzük şartlarına ve Komisyon ve fayda sahibi ülke arasındaki herhangi bir anlaşmanın şartlarına uygunluğuna ilişkin görüş Denetim Otoritesi tarafından Komisyona gönderilmiştir	- Denetim Otoritesi tarafından finansman Anlaşmasının 90. Maddesinde belirtilen zaman limiti dahilinde gönderilmiştir. - ektedir.
(d) Yetkin Akreditasyon Görevlisi ve Ulusal Yetkilendirme Görevlisi tarafından verilen akreditasyon yürürlüktedir ve Komisyon tarafından verilen yönetimin devri geçerlidir;	
(e) Finansman Anlaşmasının 72. Maddesine göre ödemeler askıya alınmamıştır.	
(f) Büyük projelerin ödemelerinin bloke edilmesini gerektirecek durumlardan hiçbiri oluşmamıştır.	

Ödeme, Komisyon tarafından yararlanıcı ülkenin ödeme yapılması amacıyla belirlediği birime yapılmalıdır.

Belirlenen birim	
Banka	
Banka hesap no	
Hesap sahibi (görevlendirilen merci ile aynı birim değilse)	

Tarih .../.../20..

Büyük harflerle Ulusal Yetkilendirme Görevlisinin

Adı, damgası, konumu ve imzası

### EK III

#### Çekilen ve geri ödenen miktarlara ve bekleyen geri ödemelere ilişkin yıllık beyanname

#### (Finansman Anlaşmasının 66(3)d Maddesi)

### 1. 20... YILI İÇİN HARCAMA BEYANNAMELERİNDEN KESİLEN ÇEKİLEN VE GERİ ÖDENEN MİKTARLAR

Öncelik eksenini	Çekilenler				Geri ödenenler			
	Nihai yararlanıcıların toplam harcaması	Kamu katkısı	Eş finansman oranı <sup>1</sup>	AB katkısı	Nihai yararlanıcıların toplam harcaması	Kamu katkısı	Eş finansman oranı <sup>2</sup>	AB katkısı
1								
İşlem 1.1.x								
2								
İşlem 2.1.x								
3								
İşlem 3.1.x								
<b>Toplam</b>								

<sup>1</sup> Bu eş finansman oranı ve hesaplanmasına ilişkin yöntem ilgili öncelik eksenini için operasyonel programın mali tablosunda bulunmaktadır.

<sup>2</sup> Bu eş finansman oranı ve hesaplanmasına ilişkin yöntem ilgili öncelik eksenini için operasyonel programın mali tablosunda bulunmaktadır.

## 2. 31.12.20... İTİBARIYLA BEKLEYEN GERİ ÖDEMELER

Öncelik eksenini	Geri ödeme işlemlerinin başlama yılı	Geri ödenecek kamu katkısı	Eş finansman oranı <sup>1</sup>	Geri ödenecek AB katkısı
1	2007			
İşlem 1.1.x				
	2008			
	....			
2	2007			
İşlem 2.1.x				
	2008			
	....			
3	2007			
İşlem 3.1.x				
	2008			
	....			
Alt toplamlar	2007			
	2008			
	....			
Genel toplam				

<sup>1</sup> Bu eş finansman oranı ve hesaplanmasında kullanılan yöntem ilgili öncelik eksenine ait operasyonel programın mali tablosunda yer almaktadır.



## EK IV

### Olası ödeme başvurularına ilişkin tahminler

(Finansman Anlaşmasının 63(2) (c) Maddesi)

Programa, geçerli mali yıla ve gelecek mali yıla göre olası ödeme başvurularına ilişkin geçici tahminler (AVRO cinsinden):

	IPA eş finansmanı <sup>1</sup>	
	[cari yıl]	[bir sonraki yıl]
Operasyonel program 1 (CCI numarası) toplam		
Öncelik 1		
Öncelik 2		
Öncelik 3		
Operasyonel program 2 (CCI numarası) toplam		
Operasyonel program 3 (CCI numarası) toplam		
Genel toplam		

<sup>1</sup> Toplam harcama tahminine ilişkin olmayan, IPA katkısı ile ilgili olarak olası ödeme başvurularına ilişkin yalnızca geçici tahminler tabloda belirtilmelidir. Olası ödeme başvurularının geçici tahminlerinde, IPA katkısı söz konusu yıl için ifade edilmeli ve programlama süresinin başlangıcından itibaren toplanmamalıdır.

## EK V

### Yazışma için mercilerin, isimlerin ve adreslerin tanımlanması (Finansman Anlaşmasının 28(3) Maddesi)

Alan 1. **Operasyonel programın CCI kodu: 2007TR16 I PO 002**

Alan 2. **Operasyonel programın adı: “Ulaştırma”**

Alan 3. **IPA bileşeni: Bölgesel Kalkınma**

Alan 4. **Yararlanıcı: Türkiye Cumhuriyeti**

Alan 5. **Ulusal IPA Koordinatörü**

İsim: Genel Sekreter

Adres: Avrupa Birliği Genel Sekreterliği, Mustafa Kemal Mah. 6. Cad. No.4 06800 Bilkent – Ankara – Türkiye

Telefon: +90 (312) 218 13 00

e-mail: [bilgiedinme@abgs.gov.tr](mailto:bilgiedinme@abgs.gov.tr)

Alan 6. **Bölgesel Kalkınma ve İnsan Kaynakları Geliştirme bileşenleri için Stratejik Koordinatör**

İsim: Müsteşar Yardımcısı

Adres: Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı, Necatibey Caddesi No: 108 06100 Yüce-tepe – Ankara – Türkiye

Telefon: +90 312 294 56 18

e-mail: [sc@dpt.gov.tr](mailto:sc@dpt.gov.tr)

Alan 7. **Yetkin Akreditasyon Görevlisi**

İsim: Devlet Bakanı

Adres: Hazine Müsteşarlığı, İnönü Bulvarı No:36, 06510 Emek Ankara Türkiye

Telefon: +90 (312) 212 80 56

e-mail: [ali.babacan@hazine.gov.tr](mailto:ali.babacan@hazine.gov.tr)

Alan 8. **Ulusal Yetkilendirme Görevlisi**

İsim: Hazine Müsteşarı

Adres: Hazine Müsteşarlığı, İnönü Bulvarı No: 36 06510 Emek Ankara Türkiye

Telefon: +90 (312) 212 86 30

e-mail: [ibrahim.canakci@hazine.gov.tr](mailto:ibrahim.canakci@hazine.gov.tr)

Alan 9. **Ulusal Fon**

İsim: Ulusal Fon Yetkilisi

Adres: Hazine Müsteşarlığı, İnönü Bulvarı No: 36, 06510 Emek Ankara Türkiye

Telefon: +90 (312) 212 88 56

e-mail: [ibrahim.sepici@hazine.gov.tr](mailto:ibrahim.sepici@hazine.gov.tr)

Alan 10. **Denetim Otoritesi**



İsim: Hazine Kontrolörleri Kurulu Başkanı

Adres: Hazine Müsteşarlığı İnönü Bulvarı No: 36, 06510 Emek Ankara Türkiye

Telefon: +90 (312) 212 89 04

e-mail: [yasar.akgun@hazine.gov.tr](mailto:yasar.akgun@hazine.gov.tr)

Alan 11: **Sözleşme Makamı (MFİB )**

İsim: MFİB Başkanı

Adres: Merkezi Finans ve İhale Birimi, Eskişehir Yolu 4. Km 2. Cd (Halkbank Kampüsü) No: 63 C Blok 06520 Söğütözü / Ankara/ TÜRKİYE

Telefon: +90 (312) 295 49 00

e-mail: [muhsin.altun@cfcu.gov.tr](mailto:muhsin.altun@cfcu.gov.tr)

Alan 12: **Program Otoritesi**

İsim: Ulaştırma Bakanlığı

Hakkı Turaylıç Caddesi No:5 Emek, Ankara / TÜRKİYE

Telefon: +90 (312) 203 18 91

e-mail: [Mustafa.kaya@ubak.gov.tr](mailto:Mustafa.kaya@ubak.gov.tr)

Alan 12.a Program Otoritesi Başkanı

İsim: Müsteşar Yardımcısı

Adres: Hakkı Turaylıç Caddesi No:5 Emek, Ankara / TÜRKİYE

Telefon: +90 (312) 203 11 40

e-mail: [aka@ubak.gov.tr](mailto:aka@ubak.gov.tr)

Alan 13. **IPA İzleme Komitesi**

Başkan: Ulusal IPA Koordinatörü

Eş başkan: Avrupa Komisyonu Temsilcisi

Alan 14: **“Ulaştırma” Operasyonel Programı için Sektörel İzleme Komitesi**

Başkan: Program Otoritesi Başkanı

Eş Başkan: Avrupa Komisyonu Bölge Politika Genel Müdürlüğü Temsilcisi

Alan 15: **Bölgesel Politika Genel Müdürlüğü**

Adres: 200 rue de la Loi, B1049 Brüksel Belçika

Telefon: +32 2 299 11 11 (Avrupa Komisyonu anahtar paneli)

e-posta: [regio-ipa-ispa@ec.europa.eu](mailto:regio-ipa-ispa@ec.europa.eu) (fonksiyonel posta kutusu)

Alan 16: **Delegasyon yoluyla Yetkilendirme Görevlisi**

İsim: Bölgesel Politika Genel Müdürlüğü, Genel Müdür

Alan 17: **Alt delegasyonla Yetkilendirme Görevlisi**

İsim: Müdür, IPA/ ISPA'dan sorumlu Coğrafi Müdürlük, bölgesel Politika Genel Müdürlüğü

Alan 18: Denetim Birimi

İsim: IPA/ ISP için Sorumluluğa sahip Denetim Birimi, Denetim Başkanlığı, Bölgesel Politika Genel Müdürlüğü



Alan 19. **OLAF**

İsim: Avrupa Dolandırıcılıkla Mücadele Bürosu, Başkanlık C – Operasyonel ve Politika Desteği

Adres: 200 rue de la Loi, B1049, Brüksel, Belçika

Telefon: +32.2.299.11.11 (Avrupa Komisyonu anahtar paneli)

e-posta:

## EK VI

### Yönetim yetkisinin devrine ilişkin özel koşullar

IPA yardımı dahilinde Bölgesel Kalkınma Bileşeni uyarınca “Bölgesel Rekabet” Operasyonel Programının yönetimi aşağıdaki koşullar altında Türkiye Cumhuriyetine verilmiştir:

- 1) Türkiye “Bölgesel Rekabet” Operasyonel programı ile ilgili yönetim yetkilerini Türkiye Cumhuriyetine veren Kararın I numaralı ekinde belirtilen ve işbu Anlaşmanın VIa Ekinde sunulan önerilere ve bunların uygulanması için verilen son tarihlere uyacaktır.
- 2) Türkiye Komisyona üç aylık aralıklarla merkezi olmayan sistemin uygulanması ve “Bölgesel Rekabet” Operasyonel programı ile ilgili yönetim yetkilerini Türkiye Cumhuriyetine veren Kararın I numaralı ekinde belirtilen ve işbu Anlaşmanın VIa Ekinde sunulan önerilere ve bunların uygulanması için verilen son tarihlere yönelik ilerleme hakkında rapor sunacaktır.
- 3) Türkiye, Ulusal Yetkilendirme Görevlisi tarafından sunulan ve Bölgesel Politika Genel Müdürlüğü tarafından 13 Ekim 2008 tarihinde alınan başvuruda açıklanan şekilde IPA yönetim yapılarındaki ve sistemindeki herhangi bir önemli değişiklik hakkında Komisyona önceden bilgi verecek ve bunun için onay alacaktır. Komisyon “Bölgesel Rekabet” İşletme programı ile ilgili yönetim yetkilerini Türkiye Cumhuriyetine veren Kararın II numaralı ekinde listesi verilen ve işbu Anlaşmanın VIb ekinde sunulan ön kontrolleri gerçekleştirecektir.

## EK VIa

### Bulguların ve Takip İşlemlerinin Özeti

CAO							
No	Sorumlu merci	Bulgunun özeti	Risk oranı (L/M/H)	Öneri / gerekli eylem	Uygulama için güncellenmiş zaman çerçevesi	Rapor referansı	Dosya referansı
1	CAO	Türk mercileri CAO'nun IPA ile ilgili sorumluluklarının bir özet listesini hazırlamışlardır, bu belgede ise yalnızca CAO'nun IPA Uygulama Tüzüğüne göre sahip olduğu sorumluluklar özetlenmektedir ve bu belge bu görevlerin nasıl gerçekleştirileceğine ilişkin detayları içermez.	M	Türk mercileri revize edilmiş prosedürlerde CAO ofisinde işletme izleme fonksiyonlarını gerçekleştirmekten kimin sorumlu olacağını ve bu görevlerin pratik açıdan nasıl gerçekleştirileceğini belirleyecektir.	30/6/2009	5.1.3 (bulgu no 1)	Bölge/J2 CAF – Cilt III- NAO ofisi  (Aralık 08 Denetimi)
							Bölge /J2 CAF – Cilt II (Sc.1) CAO (Mart 09 denetimi)

STRATEJİK KOORDİNATÖR							
No	Sorumlu merci	Bulgunun özeti	Risk oranı (L/M/H)	Öneri / gerekli eylem	Uygulama için güncellenmiş zaman çerçevesi	Rapor referansı	Dosya referansı
2	SC/NAO	DPT'nun stratejik koordinatör olarak resmi şekilde atanmasına ilişkin yasal temeller (Başbakanlık Genelgesi) henüz imzalanmamıştır. Bunun Çerçeve Anlaşmanın parlamento tarafından onaylanması sonrasında gerçekleşmesi beklenmektedir. PMC SC'nin görev ve sorumluluklarını, Bileşen III ve IV için IPA koordinasyonu ile ilgili olanlar da dahil olmak üzere (Bakanlıklar arası Bölgesel Kalkınma ve İnsan Kaynakları Komitesi) tanımlayacaktır.	M	AK denetçilerine Stratejik Koordinatörlerin yasal temeli ile ilgili taslak bir PMC'nin hazırlanmakta olduğu bildirilmiştir.  Yukarıdakiler temelinde, AK denetçileri 19/3/09 tarihinde Türk Büyükelçisi tarafından gönderilen ve bu Genelgenin yayınlanmasına ilişkin son tarihin ertelenmesini isteyen mektubu onaylamışlardır ve bu nedenle de son tarih işbu belge ile ertelenmektedir.	30/6/2009	5.3.2 (Bulgu No 1)	Bölge/J2 CAF – Cilt III- NIPAC/AA/SC (Aralık 08 Denetimi)  Regio/J2CAF – Cilt II (Sc.5) SC (Mart 09 denetimi)
3	SC/NAO	MIS mevcut (IPA) ve gelecekteki (Yapısal Fonlar) programların verimli bir şekilde yönetilmesini ve izlenmesini sağlamak için önemli bir IT aracıdır. Türk mercileri halihazırda entegre bir MIS geliştirmektedir. Sistem hem mali hem de sözleşme ile ilgili bilgileri içerecek ve tüm IPA aktörleri tarafından bir izleme & değerlendirme aracı olarak kullanılacaktır. Başkanlığını SC'nin yaptığı bakanlıklar arası bir çalışma grubu yakın zamanda (Eylül 2008) bu yetersizliğin hedef alınması amacıyla kurulmuştur ancak tasarım henüz yeterli şekilde geliştirilmemiş, kapsam belirlenmemiş, maliyet tahmini yapılmamış ve IPA'nın resmi şartları ile uyum henüz test edilmemiştir. Uygulama ile ilgili olarak, MIS'in 2009'un ilk yarısının sonunda başlaması gerekmektedir. Bugüne kadar, hizmet sözleşmesinin ToR ve TS taslakları henüz hazırlanmamıştır.	M	AK denetçileri, yapılan tartışmalar sonucunda Türk Mercilerinin Temmuz 2009 sonu itibarıyla takip denetimi sırasında sunulan eylem planına göre MIS'i işler hale getirmeyi planladıkları bilgisini alırken, işin halen işler bir MIS'in elde edilmesini ve İşletme Yapılarının ayrı bir MIS'i ile bunun arasında bir köprü kurulmasını beklediği dikkate alındığında daha gerçekçi bir son tarihin belirlenmesi gerekmektedir.  Türk mercilerinin MIS sisteminin uygulanmasındaki ilerleme ile ilgili güncellenmiş bilgiler sunması istenmiştir.  Kesinleştirilmesi sonrasında, tüm potansiyel MIS kullanıcılarına yeterli eğitim sağlanmalıdır.	30/6/2009	5.3.2 (bulgu no 2)	Regio/J2 CAF – Cilt III – NIPAC/AA/SC (aralık 08 Denetimi)  Regio/J2 CAF – Cilt II (Sc.5) SC (mart 09 denetimi)
			L	AK denetçileri Türk mercilerinin MIS'in kurulması sonrasında bir IT denetimine sahip olmak niyetinde olmadığını onaylamıştır.  Bir IT uzmanı tarafından yapılan bağımsız bir incelemenin ardından, geliştirilen sistemin ISO kalite standartlarını sağladığından emin olunması için bir IT denetiminin yapılması önerilmektedir.	31/12/2009		
		PO'nin PIM'inin ilgili bölümlerinde MIS'e herhangi bir referans yoktur.	M	MIS'e bir referans dahil etmek için tüm PO'nin PIM'inin güncellenmesi önerilir.	30/9/2009		
4	SC	SC farklı İşletme Yapılarının takip ettiği tanıtım faaliyetlerinin koordinasyonundan ve tutarlılığından sorumludur. SC farklı işletme yapıları tarafından takip edilen tanıtım faaliyetlerinin tutarlılığının kapsamlı bir IPA iletişim stratejisinin yayınlanması yoluyla sağlanmasından sorumludur. SC'nin başkanlık ettiği Bakanlıklar arası bir çalışma grubu, yakın zamanda bu yetersizliğin hedef alınması amacıyla kurulmuştur, ancak İletişim Stratejisi kesinleştirilmemiştir. Bu, bireysel programlar seviyesinde özel iletişim planlarının geliştirilmesi ve AB görünürlük kılavuz hükümlerinin Türkiye'deki AB finansmanı ile ilgili kamudaki ve potansiyel fayda sahipleri arasında bilincin yükseltilmesi amacıyla yayınlanmasına ilişkin bir ön şarttır.  Aynı zamanda her bir işletme yapısından bir tane olmak üzere kamu memurlarından meydana gelen bir ağ tüm tanıtım eylemlerinin koordinasyonu ve verimliliği için kurulmalıdır.	M	Bir TA projesinin teklif edildiği ve AB görünürlük kılavuz hükümlerinin gelecek birkaç hafta içerisinde tamamlanacağı ve web sitesinde yayınlanacağı tatmin edici bir şekilde doğrulanmıştır.  Ayrıca, tanıtım görevlilerinden meydana gelen bir bakanlıklar arası iletişim çalışma grubunun da kurulmuş olduğu ve İletişim Stratejisi içerisinde yer alacağı belirtilmiştir.  AK denetçileri, STÖ'lerinin / belediyelerin ve Üniversitelerin katıldığı konferansların hazırlandığı konusunda bilgilendirilmiştir.  Gelecek aylarda tanıtım görevlileri için programa özel iletişim planları geliştirmek amacıyla ne tür bir eğitimin ve başka hangi kılavuzluk bilgilerinin öngörüldüğünün belirtilmesi önerilmektedir.	31/12/2009		

DENETİM OTORİTESİ							
No	Sorumlu merci	Bulgunun özeti	Risk oran(L/M/H)	Öneri / gerekli eylem	Uygulama için güncellenmiş zaman çerçevesi	Rapor referansı	Dosya referansı
5	AA	Bir IPA Denetim Kılavuzu ve Yıllık Denetim Çalışma Planı hazırlanmıştır. Bununla birlikte, bileşene özel IPA denetim prosedürleri henüz kesinleştirilmemiştir. Bu prosedürler kesinleştirildikten sonra bunların aynı zamanda halen geliştirilmekte olan IPA denetim yazılımına dahil edilmesi gerekir.	M	Türk mercileri revize edilmiş prosedürlerde CAO ofisinde işletme izleme fonksiyonlarını gerçekleştirmekten kimin sorumlu olacağını ve bu görevlerin pratik açıdan nasıl gerçekleştirileceğini belirleyecektir. Henüz kesinleştirilmemiş olanlar için (örneğin iç denetim sonuçlarının temel alınması – PS 3, iç kontrollerin değerlendirilmesi – PS 04, Denetim planlama memorandumu – AP 07, uyum denetimi – AP11) gerçekçi bir son tarih belirlenmiştir.  Ayrıca, bazı önerilerde (örneğin denetim hedeflerinin özelleştirilmesi için bileşen başına risk değerlendirmesi, IPA denetim prosedürleri için zaman çerçevesi, denetim programı prosedürü AP-08'in zenginleştirilmesi, tarihlerin IPA Denetim Kılavuzuna dahil edilmesi, tüm IPA mercilerinin yıllık denetim çalışma planı kapsamına alınması, iç denetim birimleriyle protokol anlaşmalarının yapılması) AK denetçileri tarafından bulunulmuştur.	30/6/2009	5.4.2 (Bulgu No 1)	Regio/J2 CAF – Cilt III – NIPAC/AA/SC (Aralık 08 Denetimi)  Regio J2 CAF – Cilt II (Sc.6) AA (mart 09 denetimi)
			M	Çalışma ziyaretleri de dahil olmak üzere eğitim devam etmektedir. Eğitim haritaları IPA denetim prosedürlerinin kesinleştirilmesi ve yıllık denetim çalışma planının revizyonu sonrasında güncellenecektir.	30/06/2009		
6	AA	IPA Denetim Kılavuzu, AA'nın Yıllık Denetim Çalışma planında öngörülen şekilde denetimleri gerçekleştirmek için yeterli kaynağa ve kapasiteye sahip olmadığı durumlarda bu işlemin dışarıya yaptırılması olasılığına karşılık gelir. Bununla birlikte, dışarıya verme durumlarında bile, AA dışarıya verilen işin kalitesiyle ilgili sorumluluğu taşıyıcı ve dolayısıyla da işlemin tüm mülkiyetine sahiptir. AA'nın dışarıya verilen işe işletimsel olarak nasıl kılavuzluk edeceğine ve bu işi nasıl inceleyeceğine ilişkin beklentiler bu kılavuzda yeterli şekilde belirtilmemiştir.	L	IPA Denetim Kılavuzu başlangıçtaki denetim bulgularına Denetim Otoritesinin verdiği yanıtı içerecek şekilde güncellenmelidir. Bununla birlikte, gelecek denetim sürecinde dışarıya verme işlemi öngörülmektedir.	30/06/2009	5.4.2 (bulgu no 2)	Regio/ J2 CAF – Cilt III – NIPAC/ AA/ SC (Aralık 08 Denetimi)  Regio /J2 CAF – Cilt II (Sc.6) AA (Mart 09 denetimi)



NAO OFİSİ								
No	Sorumlu merci	Bulgunun özeti	Risk oranı (L/M/H)	Öneri / gerekli eylem	Uygulama için güncellenmiş zaman çerçevesi	Rapor referansı	Dosya referansı	
7	NAO	IPA hazırlık safhasında, bazı UF çalışanları NAO ofisine aktarılmıştır. 5 yeni memurun 2008 sonu itibarıyla NAO Ofisine katılması ve diğer bir 5 yeni memurun da 2009 yılında katılması beklenmektedir. Organizasyon kurulumundaki bu değişiklikler yönetim ve kontrol sisteminde önemli bir değişiklik yaratmaktadır.	M	Denetçiler UF'dan NAO Ofisine personel aktarımının tamamlandığını ve 5 ek yeni personelin NAO ofisinde çalışmaya başladığını doğrulamışlardır. Türk mercilerinden 2009 yılında ek 5 personelin işe alınmasına ilişkin durum hakkında bilgi verilmesi istenmektedir.	31/12/2009	5.5.2 (Bulgu No.2)	Regio /J2 CAF – Cilt III – NAO (Aralık 08 Denetimi)  Regio /J2 CAF – Cilt II (Sc.2)NAO ((mart 09 denetimi)	
8	NAO	Toplulukların mali çıkarlarının korunmasına ilişkin tüm mevzuatla ilgili, idari ve işletimsel konuların koordinasyonu için AFCOS henüz resmi olarak kurulmamıştır. Şu anda, Başbakanlık Teftiş Kurulu AFCOS'un fonksiyonlarını gerçekleştirmektedir. Bu bulgu aynı zamanda Komisyonun Bileşen 1 ile ilgili kararında da yer almaktadır ve Türk Mercilerine göre bu Kararda belirtilen süre içerisinde AFCOS'un kurulması mümkün değildir.	M	Denetçiler Başbakanlık Teftiş Kurulu'nun AFCOS olmasını öngören yasa taslağının şu anda hazırlanmakta olduğunu ve gelecek birkaç ay içerisinde kesinleştirileceğini belirtmektedir.  Türk mercilerinden işleme ilişkin daha fazla bilgi vermeleri ve kesinleşmesi halinde AFCOS yasaının bir kopyasını sunmaları istenmektedir.	30/6/2009	5.5.2 (Bulgu No 5)	Regio /J2 CAF – Cilt III – NAO (Aralık 08 Denetimi)  Regio /J2 CAF – Cilt II (Sc.2) NAO (Mart 09 Denetimi)	
9	NAO/ OS	OP'den sorumlu merciler içerisindeki yönetim ve kontrol sistemlerinde büyük / küçük bir değişikliği neyin oluşturduğuna ilişkin bilinç yeterli olmamıştır. Bu, İşletme Yapılarında daha fazla açıklanması gereken önemli bir alandır, çünkü CAO ve NAO IPA Uygulama Tüzüğü'nün 15 ve 16. Maddeleri uyarınca Komisyona yönetim ve kontrol sistemlerindeki herhangi bir değişiklik hakkında bilgi vermekten sorumludur.	L	Denetçilere prosedürlerin önerilen şekilde yükseltileceği ve ilgili bilgilerin ilgili taraflara iletilmiş olduğu bilgisi verilmiştir. Ayrıca eğitim oturumları gelecek aylarda organize edilecektir.  Yukarıdakilere ilişkin destekleyici kanıtların tamamlandıklarında AK denetçilerine sunulması gerekir.	31/12/09	5.5.2 (Bulgu No 7)	Regio /J2 CAF – Cilt III – NAO (aralık 08 Denetimi)  Regio /J2 CAF – Cilt II (Sc.2) NAO (Mart 09 Denetimi)	

10	NAO	Yıllık temelde, PO, NAO tarafından her yılın 28 Şubatında Komisyona sunulacak olan güvence beyannamının hazırlanması işleminin bir parçası olarak NAO'ya bir yönetim beyanı hazırlayacaktır. Bu beyanların taslakları henüz hazırlanmamıştır.	M	Denetçiler, Yönetim Beyannamesi şablonlarının halen hazırlanmakta olduğunu onaylamıştır. Bunların bir kopyasının tamamlandıklarında sunulması gerekmektedir.	30/6/2009	5.5.2 (Bulgu No 8)	Regio/J2 CAF – Cilt III – NAO (Aralık 08 Denetimi)
							Regio J2 CAF – Cilt II (Sc.2) AA (mart 09 denetimi)
11	NAO / PO Başkanı	Güvence beyannamesi sürecine ilişkin olarak PO'lerden sorumlu mercilerin sahip olduğu bilinç yeterli değildir. Bu, NAO'ya ve AK hizmetlerine yıllık güvence sağlanması için zorunlu bir işlem olacaktır.  PO başkanının katkısı PO dahilindeki mercilerin her biri tarafından gerçekleştirilecek olan bir kendi kendini değerlendirme uygulamasının iyice incelenmesi yoluyla sağlanmalıdır. Kendi kendini değerlendirme uygulamasının amacı yönetim ve kontrol sistemlerinin etkin bir şekilde fonksiyon göstermesinin sağlanması ve bunun yanı sıra altta yatan işlemlerin yasalığı ve düzenliliğine ilişkin güvence sağlanmasıdır. PO başkanı herhangi bir kontrol zayıflığını, düzeltici tedbirlerin uygulanmasına ilişkin bilgileri ve gerekli olan herhangi bir destekleyici belgeyi NAO'ya bildirmekten sorumludur. Sorumlu personelle yaptığımız görüşmeler sonucunda, bu yeni ve zorunlu prosedüre ilişkin bilincin henüz yeterli olmadığını gördük. Bu, aynı zamanda çeşitli dahili denetim birimlerinin 2008-2010 denetim planının incelenmesi sırasında da doğrulanmış, MFİB ile yapılan ortak denetimlerin gerçekleştirilmesi için ise herhangi bir plan yapılmamıştır.	M	Denetçiler güvence beyannamesi ile ilgili bilincin artırılması için bir eğitim planının hazırlanmakta olduğunu belirtmişlerdir.  Aynı zamanda PO'lerin iç denetim birimlerinin 2008-2010 için denetim planlarını MFİB ile ortak denetimlerini de dahil edecek şekilde güncellemeye başladıkları da doğrulanmıştır.  Güvence beyannamesinin sağlanması ile ilgili destekleyici kanıtlar ve güncellenmiş dahili denetim planlarının iletilmelerinden / tamamlanmalarından hemen sonra AK denetçilerine sunulması gerekir.	30/6/2009	5.5.2 (Bulgu No 9)	Regio /J2 CAF – Cilt III – NAO (Aralık 08 Denetimi)
							Regio (J2 CAF – Cilt II (Sc.2) NAO (Mart 09 denetimi)
12	NAO	NAO'nun ofisinin artık Güvence Beyannamesinin formüle edilmesi için ne tür bilgilerin toplanması ve analiz edilmesinin gerektiğine ilişkin açık ve güncellenmiş bir prosedür hazırlanmış olduğu tatmin edici bir şekilde görülmüştür. Bununla birlikte, yönetim ve kontrol sistemlerinin etkin bir şekilde fonksiyon göstermesine ilişkin nihai bir sonuca varabilmek için NAO'nun kullanımındaki tüm bu araçların nasıl analiz ve koordine edileceği halen açık değildir.	M	Denetçiler, ilgili güvence beyannamesi için temel olarak kullanılacak göstergelere izafi ağırlıklar vermek için önerilen şekilde bir çalışma grubunun (Birim Başkanı ve NAO Ofisindeki Eğitim Koordinatörü & Mali Yönetim Bölümünden bir uzman) kurulmuş olduğunu doğrulamışlardır.  Çalışma grubunun sonuçlarının bir kopyası tamamlanır tamamlanmaz sunulmalıdır.	30/6/2009	5.5.2 (Bulgu No 10)	Regio /J2 CAF – Cilt III – NAO (Aralık 08 Denetimi)
							Regio / J2 CAF – Cilt II (Sc.2) (Mart 09 Denetimi)
13	NAO	NAO ofisinin PO ve CFUCU'ya gönderilen ve daha sonra da nokta ziyaretleri ile takip edilen kendi kendini değerlendirme kontrol listeleri aracılığı ile yıllık onay kontrolleri yaptığı tatmin edici bir şekilde görülmüştür. Bu kontrollerin yıllık temelde, Aralık'ta ilk haftasında yapılması öngörülmektedir. Denetçiler NAO ofisinin proaktif yaklaşımını onaylarken, Türk mercilerin dikkatini bu akreditasyon kontrollerini gerçekleştirmek için NAO ofisindeki personelin bu tahsislerin yapılması için gereken deneyim seviyesine ulaşması ve veya özel eğitim alması gerektiğine çekmek isteriz.	M	Denetçiler NAO Ofisinin aşağıdakilerin her ikisini de tatmin edici bir şekilde geliştirdiğini görmüşlerdir:  1) Proje denetim ziyaretleri için Yerde ziyaret kontrol listesi (EK D07 NF Kılavuzu)  2) Akreditasyon kontrolleri için nokta kontrolleri kontrol listesi (Ek D05 NF Kılavuzu)  Başka gelişmelere de halen ihtiyaç duyulduğundan, bu kontrol listelerinin her ikisi de güncellenmektedir. Kesinleştirildikten sonra, bunların AK denetçilerine sağlanması gerekmektedir.	30/6/2009	5.5.2 (Bulgu No 11)	Regio/J2 CAF – Cilt III – NAO (Aralık 08 Denetimi)
							Regio /J2 CAF Cilt II (Sc 2.14 & 2.15) NAO (Mart 09 Denetimi)

ULUSAL FON								
No	Sorumlu merci	Bulgunun özeti	Risk oranı (L/M/H)	Öneri / gerekli eylem	Uygulama için güncellenmiş zaman çerçevesi	Rapor referansı	Dosya referansı	
14	UF	Ulusal Fon ve NAO Ofisi içerisindeki mevcut yeniden yapılanma henüz güncellenmiş bir iş yükü analizi ile desteklenmemiştir ve bu nedenle de personeldeki tahmini artış iş yükü analizi (WLA) ile birleştirilememiştir.	M	Güncellenmiş WLA belirtilen şekilde sunulacaktır	30/6/2009	5.6.2 (Bulgu No 1)	Regio/J2 CAF – Cilt III – NF (Aralık 08 Denetimi)	Regio J2 CAF – Cilt II (Sc.3) AA (mart 09 denetimi)
15	UF	2009 sonu itibarıyla yürürlüğe konması öngörülen güncellenmiş organizasyon çizelgesinde, Mali Yönetim ve Mali Kontrol departmanlarının bir başkanı olmayacağı görülmektedir. Türk mercileri özellikle de iş yükü önemli ölçüde artacakken ve yönetim kararı sonrasında projeler başlatılacakken Ulusal Fon içerisinde, bir birim başkanı olmaksızın iki birime sahip olmanın riskini, değerlendirmelidir. Gereken yönetime ve planlamaya sahip olmayan bir birim muhtemelen gereken şekilde ve verimli bir fonksiyon gösteremeyecektir.	M	Takip denetimi sırasında, AK denetçilerine Bay Mehmet AK'ın Mali Kontrol Başkanı olacağı bilgisi verilmiştir. Organizasyon şemasının bu atamayı gösterecek şekilde güncellenmesi ve bu atamanın bir kopyasının somut kanıt olarak sunulması önerilmektedir.  Mali Yönetim başkanı makamı halihazırda boştur ve doldurulması gerekmektedir.	31/12/2009	5.6.2 (Bulgu No 2)	Regio/J2 CAF – Cilt III – NF (Aralık 08 Denetimi)	Regio J2 CAF – Cilt II (Sc.2) AA (mart 09 denetimi)
16	UF	PIM'de yer alan yolsuzlukları duyurma prosedürlerinin UF ve NAO ofisindeki personelin yolsuzlukları duyurma prosedürleri ile ilgili hak ve sorumluluklarını açık bir şekilde değerlendirebilmesini sağlamak için daha detaylı bir şekilde hazırlanması gerekmektedir.	L	AK denetçileri, prosedürlerin önerilen şekilde güncelleneceği konusunda bilgilendirilmiştir.	30/6/2009	5.6.2 (Bulgu No 3)	Regio/J2 CAF – Cilt III – NF (Aralık 08 Denetimi)	Regio J2 CAF – Cilt II (Sc.3.7) NF (mart 09 denetimi)

17	UF	Geçici Usulsüzlük veritabanı PIM'e bir ek olarak eklenmemiştir. Halihazırda kabul öncesi araçlar için kullanılan mevcut usulsüzlük veritabanının UF tarafından kullanılacağı onaylanırken, bunun usulsüzlüklerle ilgili anahtar bilgileri yakalamak için güncellenmesi gerektiği belirtilmiştir.	L	Bulgular hala önerilen şekilde hedef alınmalıdır.	30/6/2009		Regio/J2 CAF – Cilt III – NF (Aralık 08 Denetimi)
							Regio J2 CAF – Cilt II (Sc.3.7) NF (Mart 09 denetimi)
18	UF/NAO	Denetim Otoritesinin (AA) Program Otoriteleri içerisindeki farklı dahili denetim birimlerinin çalışmasına dayanmasına ilişkin koşullar henüz tatmin edici bir şekilde karşılanmamıştır. Bunun temel nedeni dahili denetim birimlerinin yakın zamanda kurulmuş olması ve bazılarının yeterli kaynağı, AB fonlarının denetimi hakkında deneyimi ve yeterli metodoloji bulunmamasıdır.	M	Türk mercilerinin, tüm çeşitli IPA mercilerinde dahili denetim birimlerinin kapasitesinin güçlendirilmesi amacıyla IPA sisteminde yer alan 45 dahili denetçinin eğitimi için öngörülen SEI fonları altında yeni bir ToR hazırlanmış olduğu tatmin edici bir şekilde görülmüştür.  Denetçiler sonraki denetim ziyaretleri / ilerleme raporları sırasında dahili denetim birimlerinin güçlendirilmesi ile ilişkili olarak durumu değerlendireceklerdir.	31/12/2009	5.6.2 (Bulgu No 5)	Regio/J2 CAF – Cilt III – NF (Aralık 08 Denetimi)
							Regio J2 CAF – Cilt II (Sc.3.9) F (mart 09 denetimi)
19	UF	Dahili Denetim Kılavuzu henüz tamamlanmamıştır	M	Bir dahili denetim kılavuzu taslağı elde edilmiştir, ancak bunun Türk Mercileri tarafından güncellenmesi ve tamamlanması gerekmektedir.	30/6/2009	5.6.2 (Bulgu No 6)	Regio/J2 CAF – Cilt III – NF (Aralık 08 Denetimi)
							Regio J2 CAF – Cilt II (Sc.3.11) NF (mart 09 denetimi)
20	UF	PIM Bölüm 1 – Mali Yönetim UF tarafından Türk katılım öncesi aracı için kullanılan belgelere bazı referanslar içermektedir.	M	Bulgunun önerilen şekilde hedef alınması gerekmektedir.	30/06/2009	5.6.2 (Bulgu No 7)	Regio/J2 CAF – Cilt III – NF (Aralık 08 Denetimi)
							Regio J2 CAF – Cilt II (Sc.3)NF (mart 09 denetimi)

21	UF/NAO	<p>PİM'e göre, F, malların / kaynakların/ hizmetlerin zamanında ve somut bir şekilde teslim edildiğinden emin olmak için ek nokta kontrollerinin gerçekleştirilmesinden (4. Seviye kontroller) sorumlu olacaktır. Bu nokta kontrollerinin nasıl gerçekleştirileceğine ilişkin bilinç NF personeline açık değildir ve bu kontrollere ilişkin prosedürler ve seçim kriterleri henüz geliştirilmemiştir.</p> <p>Nokta kontrollerinin nasıl gerçekleştirileceğini açıklayan POG bölümünün daha fazla detayla hazırlanması gerekir.</p>	M	<p>AK denetçileri türk Mercilerinin projelerin seçimi için bir "IPA Risk değerlendirme metodolojisi" taslağı hazırladığını bildirmektedir, bununla birlikte bu taslağı kesinleştirilmesi gerekmektedir.</p> <p>POG bölümünün buna göre güncellenmesi gerekir.</p>	30/6/2009	5.6.2 (Bulgu No 8)	<p>Regio/J2 CAF – Cilt III – NF (Aralık 08 Denetimi)</p> <hr/> <p>Regio J2 CAF – Cilt II (Sc.3.8) F (mart 09 denetimi)</p>
			M	<p>Bulgunun önerilen şekilde hedef alınması gerekmektedir</p>	30/6/2009		
22	UF	<p>Risk yönetimi politikasına ilişkin bir inceleme tanımlanan risklerin büyük bölümünün IPA Uygulama Tüzüğü'nün Ek 1 kriterleri ile yakından ilgili olduğunu ve hafifletme tedbirlerinin büyük ölçüde her riskin hedef alındığını gösterdiğini ortaya koymuştur. Risk değerlendirmesi uygulamasının organizasyon seviyesinde ve özel faaliyetler üzerinde yoğunlaştırılması gerekmektedir. Belirli riskler Ek 1 kriterleri ile yakından ilgiliyken, UF'nin risk tanımlaması Ek 1 kriterleri ile sınırlandırılmamalıdır. Örneğin, Risk Yönetimi Politikasında uygun ve zamanında iş yükü analizi temelinde personel alımının bir risk olduğu (4. Seviyede – yüksek) ve hafifletme tedbirinin "kapsamlı iş yükü analizinin gerçekleştirilmesi ve personelin buna göre alınması" olduğu belirtilmektedir. Bu durumda, tanımlanan riskler örneğin yüksek personel cirosu; düşük kalite belgelerine sahip deneyimsiz personel; işin bulunmayan bazı personeller nedeniyle kesintiye uğraması vb olmalıdır. Benzer şekilde, özel risk faktörleri geliştirilmeli ve mali kontrol, akreditasyon ve güvence alanları için analize dahil edilmelidir.</p>	L	<p>AK denetçilerine 2009 yılına ait risk yönetimi politikasının hazırlanmakta olduğu bildirilmiştir. Bu belge tamamlandığında AK'na sunulacaktır.</p>	31/12/2009	5.6.2 (Bulgu No 9)	<p>Regio/J2 CAF – Cilt III – NF (Aralık 08 Denetimi)</p> <hr/> <p>Regio J2 CAF – Cilt II (Sc.3) NF (mart 09 denetimi)</p>

23	UF	PİM'de bildirilen herhangi bir istisnanın takip edilmesi için geçerli prosedürlerden bahsedilmemektedir.	L	Bulgunun önerilen şekilde hedef alınması gerekmektedir.	31/12/2009	5.6.2 (Bulgu No 10)	Regio/J2 CAF – Cilt III – NF (Aralık 08 Denetimi)	Regio J2 CAF – Cilt II (Sc.3) NF (mart 09 denetimi)
24	UF	Ulusal Fonda 4 tür hassas makam tanımlanmıştır: NF Müdürü, Mali Yönetim Birim Başkanı, Muhasebe ve Mali Yönetim Departmanı Başkanı. Görüşmeler sırasında elde edilen bilgilere göre, hafifletici tedbirler personel rotasyonu yerine daha çok kontrollerden meydana gelecektir. Örneğin, UF Yöneticisi NAO tarafından denetlenecektir; muhasebeciler için, sistem yeterli çapraz kontrol sağlamaktadır.	L	Bulgunun önerilen şekilde hedef alınması ve kılavuzların gereken şekilde güncellenmesi gerekmektedir.	31/12/2009	5.6.2 (Bulgu No 11)	Regio/J2 CAF – Cilt III – NF (Aralık 08 Denetimi)	Regio J2 CAF – Cilt II (Sc.3) NF (mart 09 denetimi)

CFCU							
No	Sorumlu merci	Bulgunun özeti	Risk oranı (L/M/H)	Öneri / gerekli eylem	Uygulama için güncellenmiş zaman çerçevesi	Rapor referansı	Dosya referansı
25	MFİB	MFİB 'nin stratejik planı halen taslak biçimindedir. Bu açıdan, hedeflere karşı amaçların izlenmesi ve MFİB amaçlarına ulaşıp ulaşılmadığının değerlendirilmesi mümkün değildir.	L	AK denetçilerine stratejik planın halen keskinleştirilme sürecinde olduğu bilgisi verilmiştir. Türk mercilerinden tamamlandığında stratejik planı iletmeleri istenmiştir.	30/06/2009	5.7.2 (Bulgu No 2)	Regio/J2 CAF – Cilt III – CFCU (Aralık 08 Denetimi)  Regio J2 CAF – Cilt II (Sc:7) CFCU (mart 09 denetimi)
26	MFİB	Usulsüzlüklerin incelenmesi sırasında, yolsuzlukları duyurma prosedürlerini PİM'de açık bir şekilde anlatılmadığı görülmüştür.	M	AK denetçileri MFİB personelinin usulsüzlük eğitiminde yolsuzlukları duyurma prosedürleri konusunda bilgilendirildiğini görünce, PİM'in yolsuzlukları duyurma prosedürleri ile ilgili olarak daha fazla zenginleştirilmesi gerekmektedir, bunun amacı çalışanlara hak ve sorumluluklarını daha iyi bildirebilmek ve aynı zamanda yolsuzlukları duyurma prosedürlerinin nasıl uygulanabileceği hakkında pratik bir kılavuz hüküm sağlamaktır.	30/06/2009		

27	MFİB	<p>Risk yönetimi incelemesi sırasında aşağıdakiler görülmüştür:</p> <p>2008 yılı için risk değerlendirme stratejisinde yalnızca kuruluş seviyesindeki göstergeler dikkate alınmış ve MFİB içerisindeki ayrı birimler seviyesinde mevcut olan riskler bu uygulamada yakalanmamıştır;</p> <p>Tanımlanan risklerin hedef alınması için hedef tarihleri olan bir risk eylem planı 2008 yılı için hazırlanmamıştır. Risk hafifletme planlarının daha fazla detayla hazırlanması gerekmektedir.</p>	M	<p>Halen geliştirilmekte olan “MFİB ’nin amacına ilişkin risklerin listesi” belgesinin bir kopyası sağlanmıştır. Bununla birlikte, risklerin polarizasyonu ve bunların hedef alınmasına ilişkin özel son tarihlerin belirlenmesi için daha fazla geliştirme işlemi yapılması gerekmektedir.</p>	30/06/2009		<p>Regio J2 CAF – Cilt II (Sc.7.14) CFCU</p> <p>(mart 09 denetimi)</p>
28	MFİB	<p>“Hassas makamlar politika belgesinin incelenmesinin ardından, MFİB ’deki tüm pozisyonların hassas bir değerlendirmeye tabi tutulduğu görülmüştür. Aslında, başlangıç noktası hassas olduğu kabul edilen pozisyonların bir listesi olmuş ve daha sonra da hassas bir değerlendirme uygulanmıştır. Bu metodoloji doğru değildir ve bu belgenin güncellenmesi için devam eden süreçte ayarlanması gerekmektedir. Aslında, MFİB Başkanının ve MFİB başkan yardımcısının makamları uygulanan metodoloji temelinde hassas makamlar olarak tanımlanmamıştır. Bunların her ikisi de yüksek seviyede makamlardır ve normalde hassas ve hafifletici faktörler olarak belirlenmeleri ve buna göre yerleştirilmeleri beklenir. Daha sonra tanımlanan hafifletici makamlar için özel hafifletici faktörler kullanılır.</p>	M	<p>AK denetçileri “MFİB’deki Hassas Makamlar Envanterinin Tanımlanması, Yönetimi ve Envanteri hakkında Politika Çalışmasını” güncellenmiş biçiminin bir kopyasını almıştır. Bu politika çalışmasına göre, hala MFİB Başkanı ve MFİB başkan yardımcısı makamlarının hassas olmadıkları düşünülmektedir. AK denetçileri bu pozisyonların doğaları itibarıyla hassas olduklarını ve bu nedenle de bu politika çalışmasında daha fazla geliştirme yapılması gerektiğini tekrar etmektedir.</p> <p>Hassas politika çalışmasında bir önceki bulguda önerilen şekilde ihtiyaç duyulan gelişmelerle birlikte, hafifletici kontrollerin de CFCU müdürü ve müdür yardımcısı makamları için belirlenmesi gerekmektedir.</p>	30/06/2009		
29	MFİB	<p>QACD kılavuz hükümlerinin halen tamamlanması gerekmektedir. Bu kılavuz hükümlerin kesinleştirilmesi önerilmektedir, çünkü bunlar QACD’nin MFİB içerisinde anahtar bir role sahip olan çalışmalarının temelini oluşturmaktadır.</p>	M	<p>QACD kılavuz hükümlerinin bir kopyasının kesinleştirildiğinde AK denetçilerine sunulması gerekmektedir.</p>	30/06/2009	5.7.2 (Bulgu No 9)	<p>Regio/J2 CAF – Cilt III – CFCU (Aralık 08 Denetimi)</p> <p>Regio J2 CAF – Cilt II (Sc.7) CFCU</p> <p>(mart 09 denetimi)</p>



30	MFİB	Dahili denetim kılavuzu ile ilgili araştırmamız, şu anda dahili denetçiler tarafından işletimsel bir kılavuz olarak kullanılmayacak olan son derece hazırlık niteliğinde ve eksik bir denetim kılavuzunu ortaya çıkarmıştır. Bu belgenin birçok alanda geliştirilmesi gerekmektedir.	M	Dahili denetim kılavuzu yatay seviyede revize edilmiştir. Kesinleştirildikten sonra, kılavuzun AK'ne sağlanması gerekir.	30/06/2009		
31	MFİB	IT Hizmetleri için felaket iyileştirme planı ve iş devamlılığı planı hala taslak biçimindedir ve Haziran 2009 itibarıyla tamamlanmaları beklenmektedir.	M	AK denetçileri Afet İyileştirme ve İş Devamlılığı Planı (DR- BCP) taslağının bir kopyasını takip denetimi sırasında elde etmiş ve kendilerine bunun Haziran 2009 itibarıyla tamamlanacağı bildirilmiştir. Kesinleştirildikten sonra, belgenin AK'ne sağlanması gerekmektedir.	30/06/2009	5.7.2 (Bulgu No 13)	Regio/J2 CAF – Cilt III – CFCU (Aralık 08 Denetimi)  Regio J2 CAF – Cilt II (Sc.7.16) CFCU (mart 09 denetimi)
32	MFİB	Sözleşmenin imzalanması veya sözleşmede herhangi bir değişiklik yapılması öncesinde AK Delegasyonunun (ECD) zorunlu olarak kapsama dahil edilmesine karşın aynı zamanda MFİB tarafından “değişiklik emirleri (VO)” ve idari emrin (AO)” AK delegasyonundan önceden onay alınmaksızın kullanıldığı görülmüştür. İlk değişiklik belgesi türü tipik olarak miktarlar veya teknik konular ile ilgiliylekn AO genellikle bir sözleşmenin diğer minör maddeleri ile ilgilidir ancak aynı zamanda sözleşme son tarihinin uzatılması için de kullanılabilir.  AK delegasyonu tarafından önceden tahmin edilmiş kontrollere göre, hata istatistikleri ECD'nin ek bilgi istediği durumları veya askıya alma yoluyla belgelerde yapılan değişiklikleri içermemektedir. İhale belgelerinde kalitenin sürekli olarak iyileştirilebilmesi için, hata istatistiklerinin ECD'den gelen herhangi bir isteği ya da soruyu içermesi gerekir.	M	MFİB'nin tavsiyesine uyulmuştur : Bir sözleşmenin anahtar unsurlarını; örneğin fiyatı, kapsamı ve uygulama süresini ilgilendiren herhangi bir değişiklik yapmadan önce ECD onayının alınmasını sağlamak için PİM'i değiştiren.  Denetçilere sunulan şüpheler dikkate alındığında, aşağıdakiler açıklığa kavuşacaktır: uygulama süresinin değiştirilmesi bir zeyil gerektirmektedir (sözleşmenin vazgeçilmez bir unsuru); uygulama süresi ile ilgili değişiklikler (gerçekleştirme süresinde yer alan) gerçekleştirme süresine uyulduğu sürece idari bir emirle değiştirilebilir.	30/06/2009	5.7.2 (Bulgu No 14)	Regio/J2 CAF – Cilt III – CFCU (Aralık 08 Denetimi)  Regio J2 CAF – Cilt II (Sc.7.22) CFCU (mart 09 denetimi)
			M	AK denetçileri reddetme oranlarının analizinin halen QACD tarafından geliştirilmekte olduğu ve daha sonra buna göre güncelleneceği konusunda bilgilendirilmiştir. Tamamlandıktan sonra, analiz AK denetçilerine sağlanacaktır.	30/06/2009		
33	UBAK	Sistemde henüz bir değişiklik yapılmadığı açıklandığından bu yana herhangi bir değişiklik kaydı olmadığı görülmüştür. Bu açıdan, Ulaştırma Bakanlığının dikkatini, uyum denetim raporu taslağının ardından, Ulaştırma Bakanlığı'nin uyum denetçilerine 32 numaralı sistem bulgusu (Tedarik) için, büyük projelerin hazırlanmasının yönetimine ilişkin yazılı prosedürlerin hazırlandığı ve POG F06'nin zenginleştirildiği ve akış çizelgelerinin hazırlandığı yanıtını verdiği çekmek isteriz. Bu durum sistemde yapılan büyük bir değişikliktir ve bu nedenle de değişiklik kaydında yer alması gerekmektedir.	M	Avrupa Komisyonu denetçileri PİM'in güncellendiğini ve değişiklik kaydının (Ek A03) gereken şekilde hazırlandığını doğrulamıştır. Bununla birlikte, güncellenen PİM'in onaylanması ve bu nedenle de Ulaştırma Bakanlığının güncellenen onaylanmış PİM'i hazır olduğunda sunması gerekmektedir.	30/06/2009		Regio J2 CAF – Cilt II (Sc.10.7) UBAK (Mart 09 denetimi)
34	UBAK	Hiçbir UBAK çalışanının NAO tarafından verilen Etik ve Bütüncüllük politikaları eğitimine katılmadığı belirlenmiştir.	L	UBAK yeni Eğitim ihtiyaçları değerlendirilmesinin (TNA) bir kopyasını sunmalıdır.  Etik ve bütüncüllük politikaları hakkındaki eğitimin verilmesi sonrasında UBAK Avrupa Komisyonu denetçilerine incelenmek üzere destekleyici kanıtlar sunulmalıdır.	31/12/2009	5.8.2 (Bulgu No 4)	Regio/J2 CAF – Cilt III – UBAK (Aralık 08 Denetimi)  Regio J2 CAF – Cilt II (Sc.9/22) UBAK (Mart 09 denetimi)

35	UBAK	UBAK'nin halihazırda geçici bir süre için MFİB'ye verilmiş olan görevlerin devralınması amacıyla bir başka alt birim de (Mali Yönetim) kurarak teknik uygulama alt birimini güçlendirmeyi planladığı tatmin edici bir şekilde görülmüştür.	L	UBAK'den güncellenen organizasyon şemasının ve ilgili personel listesinin birer kopyasını, Teknik Uygulama alt birimine (mali yönetim alt birimi de dahil olmak üzere) işe alma işlemi tamamlandıktan sonra sunması istenmektedir. Avrupa Komisyonu denetçilerine UBAK'nin teknik uygulama uzmanlığını güçlendirmek üzere MFİB'de görevlendirilmiş olan 5 personelini geri almayı beklediği bilgisi verilmiştir.	31/12/2009	5.8.2 (Bulgu No.5)	Regio/J2 CAF – Cilt III – UBAK (Aralık 08 Denetimi)  Regio J2 CAF – Cilt II (Sc.10) UBAK (Mart 09 denetimi)
36	UBAK	Düzensizlikleri neyin yarattığı ile ilgili genel bilincin Birim içerisinde yeterli olduğu kabul edilirken, yeni işe alınan personelin henüz Düzensizlik Bilinci Beyanname'si'ni imzalamadığı görülmüştür.  Düzensizliklerin bildirilmesi ile ilgili olarak, Düzensizlik Görevlisi'nin bu prosedürleri daha iyi öğrenmesi gerektiği görülmüştür.	L  M	Avrupa Komisyonu denetçilerine yeni işe alınan tüm personele düzensizlikler hakkında özel eğitim verileceği ve daha sonra da düzensizlik bilinci beyanname'sinin imzalatılacağı bilgisi verilmiştir.  İlgili eğitimin verilmesi ve düzensizlik beyanname'sinin imzalanması sonrasında Avrupa Komisyonu denetçilerine destekleyici kanıtlar sunulması gerekmektedir.  Düzensizlik Görevlisi'nin özel düzensizlikler eğitimine gelecek aylar içerisinde katılmasından sonra ilgili destekleyici kanıtların Avrupa Komisyonu denetçilerine sunulması gerekir.	30/6/2009		Regio J2 CAF – Cilt III – UBAK (Aralık 08 denetimi)  Regio/J2 CAF – Cilt II (Sc.10) UBAK (Mart 09 Denetimi)
37	UBAK	PİM hükümlerine uygun olarak herhangi bir düzensizlik dosyası ve düzensizlik kaydı tutulmamaktadır. Düzensizlik Görevlisi'nin ana sorumluluklarından biri organizasyon içerisinde görülen herhangi bir olası düzensizliğin gereken şekilde kaydedilmesi ve daha sonra PİM'de belirtilen kılavuz hükümlere göre bildirilmesidir. Düzensizliklerin yeterli şekilde kaydedilmesi düzensizliklerin uygun şekilde iletilmesini ve sonrasında da takip edilmesini ve nihai olarak da çözülmesini kolaylaştırır.	M	UBAK Düzensizlik kaydının bir kopyasını, tamamlandıktan sonra sunmalıdır.	30/6/2009	5.8.2 (Bulgu No.7)	Regio/J2 CAF – Cilt III – UBAK (Aralık 08 Denetimi)  Regio J2 CAF – Cilt II (Sc.10 & 9/8) UBAK (Mart 09 denetimi)
38	UBAK	PİM'de yolsuzlukların kamuoyuna duyurulması prosedürleri detaylı şekilde açıklanmamıştır. Bu açıdan, Düzensizlik Görevlisi seviyesinde bile bilinç, özellikle de yolsuzlukları kamuoyuna duyuranların korunması ile ilgili olarak sınırlıdır.	M	Avrupa Komisyonu denetçileri yolsuzlukların kamuoyuna duyurulması prosedürlerinin önerilen şekilde daha da geliştirilmekte olduğunu doğrulamışlardır. Güncellenmiş prosedürlerin bir kopyası, tamamlandığında sunulacaktır.	30/06/2009	5.8.2 (Bulgu no8)	Regio J2 CAF – Cilt III UBAK (Aralık 08 Denetimi) – Regio/J2 CAF – Cilt II (Sc.10) UBAK (Mart 09 Denetimi)

39	UBAK	Risk yöneticisi henüz resmi olarak atanmamıştır. Denetçilere bunun nedeninin bu görevin yeni işe alınan bir çalışana verilecek olması olduğu bilgisi verilmiştir.	M	UBAK Risk Yöneticisinin resmi olarak görevlendirilmesini Avrupa Komisyonu'na yeni Bakan Oluru alındığında sunacaktır.	30/6/2009	5.8.2 (Bulgu no 9)	Regio J2 CAF – Cilt III UBAK  (Aralık 08 Denetimi) – Regio/J2 CAF – Cilt II (Sc.10) UBAK (Mart 09 Denetimi)
40	UBAK	Risk kaydı hazırlanmıştır ancak tanımlanan risklerin bertaraf edilebilmesi için son tarihler henüz belirlenmemiştir. Aynı zamanda risk uyarısı formlarının her zaman tam olarak doldurulmadığı ve risk yönetimi akış çizelgelerinin de henüz hazırlanmadığı görülmüştür.	M	Risk yönetimi için akış çizelgesinin bir kopyası, tamamlandığında Avrupa Komisyonu denetçilerine verilmelidir.	30/06/2009		
41	UBAK	Kalite Güvence ve Kontrol Birimine henüz personel alınmamıştır.	H	EK denetçilerine UBAK'nin QACU için görevlendirilecek olan 2 memuru tanımladığı bilgisi verilmiştir. Memurlardan birinin Ulaştırma Bakanlığında olması diğerinin ise kalite güvence ve kontrol hakkında gerekli deneyime ve uzmanlığa sahip olması ve bir başka Bakanlıktan bir sivil hizmet memuru olması beklenmektedir.  UBAK, bu 2 memurun atanmasına ilişkin Bakan Oluru'nun bir kopyasını ve bunların özgeçmişlerinin birer kopyasını, işe alma prosedürü tamamlandığında sunmalıdır.	30/06/2009	5.8.2 (Bulgu No.11)	Regio J2 CAF – Cilt III UBAK  (Aralık 08 Denetimi) – Regio/J2 CAF – Cilt II (Sc.10) UBAK (Mart 09 Denetimi)
42	UBAK	Birim içerisinde genel bir eğitim ihtiyaçları değerlendirilmesi yapıldığından bu yana UBAK içerisinde eğitim haritalarının henüz hazırlanmadığı, görülmüştür. Denetçiler UBAK'nin Birim seviyesindeki genel eğitim ihtiyaçlarını belirlemiş olduğunu tatmin edici bir şekilde görmüş olmakla birlikte, memurların bazıları için herhangi bir özel eğitim ihtiyacının da tanımlanması ve gereken şekilde hedef alınması amacıyla eğitim haritalarının geliştirilmesi önerilmektedir.	L	UBAK'den, yeni eğitim ihtiyaçları değerlendirmesi ve eğitim haritaları tamamlandığında, bunların birer kopyasının sunulması istenmektedir.	31/12/2009		
43	UBAK	Ne Merkezi Finans ve İhale Birimi ile imzalanan İşbirliği Anlaşması ne de IPA biriminin görevleri proje değişikliklerinin değerlendirilmesi ve onaylanması ile ilgili olarak mercilerin ilgili görevleri olan bilgileri içermemektedir.	M	UBAK'den Uygulama Kılavuzlarından güncellenen prosedürleri sunması istenmektedir (PIM – POG)	30/06/2009	5.8.2 (Bulgu No.14)	Regio/J2 CAF – Cilt III – UBAK (Aralık 08 Denetimi)  Regio J2 CAF – Cilt II (Sc.9/56) UBAK  (Mart 09 denetimi)
44	UBAK	İşbirliği anlaşmasında ve prosedürler kılavuzunda, yerinde kontrollerin gerçekleştirilmesi görevi farklı merciler için öngörülmüştür (MFIB, UBAK ve NF).  Yerinde kontrollerin gerçekleştirilmesine ilişkin temel (yerinde kontroller yıllık planı) ve MFIB ile ortak denetimler gerçekleştirilmesi olasılığı açık değildir. Risk, yerinde denetimlerin koordinasyonsuz bir şekilde ve çelişkili sonuçlar verme ve harcama belgelerinde ve tedbirlerin uygulanmasında gecikmeler olması olasılığı ile gerçekleştirilmesidir.  Aynı zamanda idari kontrollerin sonuçları ile yerinde kontrollerin sonuçları arasındaki bağlantı da genellikle açık değildir.	M	Avrupa Komisyonu denetçileri PO'nun yerinde kontrollerden sorumlu mercisi olduğuna ve MFIB de dahil olmak üzere diğer mercilerin destekleyici doğrulama rolüne katılabileceğine ilişkin detaylı bir açıklama elde etmiştir.  Ortak yerinde kontrollerin hazırlanması ve gerçekleştirilmesi konusunda açıklık sağlayan güncellenen prosedürlerin bir kopyası (PIM – POG Ek M) incelenmek üzere Avrupa Komisyonu denetçilerine sunulmalıdır.	30/06/2009	5.8.2 (Bulgu No.15)	Regio J2 CAF – Cilt III UBAK  (Aralık 08 Denetimi) – Regio/J2 CAF – Cilt II (Sc.10) UBAK (Mart 09 Denetimi)
45	UBAK	Personelin istisnaların bildirilmesi prosedüründen haberdar olduğu tatmin edici bir şekilde görülürken, istisnaların kaydının tutulmasından kimin sorumlu olacağı henüz belirlenmemiştir.  Ayrıca, "pro forma" istisna raporu akreditasyon paketi içerisine dahil edilmiş olmakla birlikte, bunun henüz PIM'e dahil edilmediği görülmüştür.	M  L	UBAK istisnaların kaydının tutulmasından sorumlu memuru atayan Bakan Oluru'nun bir kopyasını, bu karar kesinleştiğinde sunmalıdır.  Avrupa Komisyonu denetçileri, PIM'in güncellendiğini ve İstisnalar Raporunun (Ek D04) buna göre hazırlanmış olduğunu doğrulamışlardır. Bununla birlikte, güncellenen PIM'in halen onaylanması gerekmektedir. Dolayısıyla da UBAK güncellenen onaylanmış PIM'i hazır olduğunda sunmalıdır.	31/12/2009		Regio J2 CAF – Cilt III UBAK  (Aralık 08 Denetimi) – Regio/J2 CAF – Cilt II (Sc.10.) UBAK (Mart 09 Denetimi)

46	UBAK	<p>İç denetim kılavuzunu inceledik ve iç denetçiler tarafından şu anda bir işletme kılavuzu olarak kullanılmayacak son derece hazırlık niteliğinde ve eksik bir belge olduğunu gördük. Bu belgenin aşağıdakiler gibi bir çok alanda geliştirilmesi gerekmektedir:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Standart formların ve numunelerin hazırlanması</li> <li>- Risk matrisi</li> <li>- Somutluk seviyeleri</li> <li>- Denetim katılım planı</li> <li>- Başkalarının çalışmalarına güvenme, vb</li> </ul> <p>İç denetçiler tarafından kullanılacak olan kontrol listelerini incelememiz mümkün değildir, çünkü bunlar şu anda yalnızca Türkçe olarak hazırlanmıştır. Ayrıca, kılavuzun IPA denetimleri için güncellenmesi gerekmektedir.</p> <p>2009 için İç denetim programının güncellenmesi gerekmektedir; çünkü IPA biriminin 2008 için planlanmış olan denetim yönetim devri denetimi nedeniyle ertelenmiştir ve bu denetim 2009 içerisinde gerçekleştirilecektir. Ayrıca, 2008 – 2010 arasındaki dönem için denetim planında iç denetim biriminin MFİB içerisinde, MFİB'nin iç denetçileri ile birlikte ortak denetimlerin gerçekleştirilmesi görevi göz ardı edilmiştir.</p>	M	İç denetim kılavuzu yatay seviyede revize edilmektedir. Bu nedenle, tamamlandıktan sonra kılavuz incelemek üzere Avrupa Komisyonu denetçilerine sunulmalıdır.	30/06/2009	5.8.2 (Bulgu No.18)	Regio/J2 CAF – Cilt III – UBAK (Aralık 08 Denetimi) Regio /J2 CAF – Cilt II (Sc.10) UBAK (Mart 09 denetimi)
			M	Denetim kontrol listeleri İngilizce'ye çevrildikten ve tamamlandıktan sonra, bunların incelenmek üzere Avrupa Komisyonu denetçilerine sunulması gerekmektedir.	30/6/2009		
			M	2009 için revize edilmiş iç denetim programının ve 2008 – 2010 için iç denetim planının bir kopyası, tamamlandığında ve Müsteşarlık tarafından onaylandıktan sonra, Avrupa Komisyonu denetçilerine sunulacaktır.			
47	UBAK	Ulaştırma Operasyonel Programı'nın ara değerlendirmesinin 2010 civarında, harici yükleniciler tarafından gerçekleştirilmesi beklenmektedir. Bununla birlikte, PİM içerisinde, bu faaliyetlerin OS tarafından nasıl denetleneceğine ilişkin herhangi bir referans yer almamaktadır.	M	Harici yüklenicinin faaliyetlerinin nasıl izleneceğini ve inceleneceğini belirleyen ilgili prosedürler hazırlandıktan sonra, UBAK bir kopyayı Avrupa Komisyonu denetçilerine sunmalıdır.	30/06/2009	5.8.2 (Bulgu No.19)	Regio/J2 CAF – Cilt III – UBAK (Aralık 08 Denetimi)  Regio J2 CAF – Cilt II (Sc.10) UBAK (Mart 09 denetimi)
48	UBAK	UBAK'de bir iletişim stratejisinin ve bir eylem planının (tam bütçe de dahil olmak üzere) teklif seçimi sürecinde olduğu tatmin edici bir şekilde görülmüştür. Bu süreç Nisan 2009 itibarıyla tamamlanmalıdır.	M	İletişim stratejisi ve eylem planının bir kopyası tamamlandığında Avrupa Komisyonu denetçilerine sunulmalıdır.	30/06/2009	5.8.2 (Bulgu No 20)	Regio/J2 CAF – Cilt III – UBAK (Aralık 08 Denetimi)  Regio J2 CAF – Cilt II (Sc.10) UBAK (Mart 09 denetimi)
49	UBAK	Uyum denetçilerinin önerilerinin çoğunun UBAK tarafından tatmin edici bir şekilde hedef alındığı görülmüştür. Bununla birlikte, 2008 itibarıyla, denetim ziyaretimizin yapıldığı zamanda halen beklemekte olan ve hedef alınması gereken güvenlik ihlalleri için süreklilik planları ve prosedürleri gibi bazı zayıflıklar mevcuttur.	M	IT ile ilgili uyum denetiminden elde edilen beklenen bulguların ilgili eylem planında belirtilen şekilde hedef alınması sonrasında UBAK tarafından destekleyici kanıtlar sunulmalıdır.	30/6/2009	5.8.2 (Bulgu No 21)	Regio / J2 CAF – Cilt III – UBAK (aralık 08 Denetimi) -- -- Regio/J2 CAF – Cilt II (Sc.10) UBAK (Mart 09 Denetimi)
50	UBAK	MFİB ve Avrupa Birliği Delegasyonu tarafından gerçekleştirilen kontrollerin sonucunda ortaya çıkan hataların istatistikleri İhale Yönetimi alt birimindeki bir uzman tarafından tutulacaktır. Birim teknik destek projeleri konusunda yalnızca sınırlı bir deneyime sahip olduğu ve iş ve hizmet sözleşmeleri ile ilgili olarak herhangi bir deneyime sahip olmadığına dikkat edilmelidir.	M	UBAK'den QACU personelinin güncellenmiş iş açıklamalarının yanı sıra Uygulama Kılavuzlarından güncellenen prosedürleri de sunması istenmiştir (PİM – POG, bölüm Q).	30/6/2009	5.8.2 (Bulgu No 22)	Regio / J2 CAF – Cilt III – UBAK
51	UBAK	Elde edilen bilgilere göre, sözleşme izleme (Primavera) için bir yönetim yazılımı satın alınacaktır ve bu yazılımın OS, Faydalanıcılar ve potansiyel olarak da yükleniciler tarafından kullanılacağı varsayılmaktadır. Denetim zamanında, satın alma işlemi hazırlık aşamasındadır.	M	Takip denetimi ziyareti sırasında, Avrupa Komisyonu denetçileri UBAK'nin hangi MIS sistemini kullanacağını henüz kesin olmadığını görmüşlerdir, yani Primavera veya bir başka yazılım.  UBAK'nin mevcut ve gelecekteki yönetim bilgi ve izleme ihtiyaçlarının neler olduğunu belirlemesi önerilmektedir. Daha sonra, uyumlandırılmış MIS kullanılmaya başlandığında, detaylı bir eylem planı hazırlanabilir.	30/6/2009	5.8.2 (Bulgu No 23)	Regio / J2 CAF – Cilt III – UBAK (aralık 08 Denetimi) -- -- Regio/J2 CAF – Cilt II (Sc.10) UBAK (Mart 09 Denetimi)



## EK VIb

### Komisyon tarafından gerçekleştirilecek olan Ön Kontrollerin Listesi

#### **Hizmet, tedarik ve iş sözleşmeleri ile ilgili**

##### Tedarik prosedürleri

- (1) Rekabetçi diyalogun kullanılmasının onaylanması
- (2) Pazarlık usulünün kullanılmasının onaylanması
- (3) 5.000.000 € veya üzerindeki iş sözleşmeleri için belli istekliler arasında ihale prosedürünün kullanılmasının onaylanması.

##### Yayımlar

- (4) Resmi Gazete’de, EuropeAid web sitesinde ve diğer uygun medya araçlarında bireysel ihale ön duyurularının yayınlanması.
- (5) İhale duyurusu ve ihale dosyalarının Resmi Gazete’de, EuropeAid web sitesinde ve diğer uygun medya araçlarında yayınlanması.
- (6) Düzeltme bildirimini Resmi Gazete’de, EuropeAid web sitesinde ve diğer uygun medya araçlarında yayınlanması.
- (7) Yerel açık ihale prosedürü referanslarının firmaların daha fazla bilgiye erişebilecekleri adresle birlikte Resmi Gazete’de, EuropeAid web sitesinde ve diğer uygun medya araçlarında yayınlanması.
- (8) İhale çağrısı prosedürü sırasında ek bilgilerin yayınlanması.
- (9) İhalenin verilmesi bildirimini ve ihale prosedürü sonuçlarının Resmi Gazete’de, EuropeAid web sitesinde ve diğer uygun medya araçlarında yayınlanması.
- (10) İptal bildirimini yayınlanması

##### Değerlendirme Komitesi

- (11) Değerlendirme Komitesi oluşumunun onaylanması
- (12) Değerlendirme Komitesi işlemlerinin tümünün veya bir bölümünün takip edilmesi için bir gözlemcinin atanması
- (13) Değerlendirme Komitesindeki diğer gözlemcilerin onaylanması

##### Hizmet sözleşmelerinde kısa listelerin oluşturulması

- (14) Seçim kriterlerini karşılayan en az dört adayın bulunduğu kısa listenin kabulü
- (15) Sözleşme Makamının ilgili birimleri tarafından onaylanan kısa liste raporunun kabulü

##### İhale dosyası ve değerlendirme

- (16) Yayın öncesinde İhale dosyasının kabulü (Hizmet Şartnamesi/ Teknik Şartname)
- (17) PRAG tarafından özellikle belirtilen istisnaların önceden onaylanması. Temel kurallarla ilgili istisnaların onayı (örneğin hizmetler için 50 gün, tedarik için 60 gün, işler için 90 gün gibi tekliflerin sunulmasına ilişkin daha kısa son tarihler). Menşe kuralı ile ilgili, HQ’nun onaylaması sonrasında istisnai durumlarda uyruk’tan kaynaklı istisnalar.
- (18) Özellikle kompleks alımlarda, sözleşmenin ekonomik açıdan en avantajlı teklife verilmesi için temel olarak kalite ve fiyatın bir kombinasyonunun

kullanılmasının önceden onaylanması. Her bir vaka için ayrı ayrı olmak üzere teknik destek sağlanması.

- (19) Önerileriyle birlikte değerlendirme Raporunun onaylanması.
- (20) Bir ihale prosedürünün iptal edilmesi öncesinde onay verilmesi.

#### Uzmanların sağlanması ve Değiştirilmesi

- (21) Sözleşmenin iptali öncesinde onay
- (22) Uzmanların değiştirilmesi öncesinde onay

#### İhalenin verilmesi

- (23) İhaleyi kazanan teklif sahibine bildirim mektubunun verilmesi öncesinde kararın resmi olarak kabul edilmesi.
- (24) Sözleşme dosyasının kabulü
- (25) İhaleyi kazanan teklif sahibinden / başvuru sahibinden imzalanmış bir orijinalin alınması

#### Sözleşmelerin Değiştirilmesi

- (26) Bir sözleşme zeylinin kabulü
- (27) Yükleniciden zeylin imzalanmış bir orijinalinin alınması

#### Hibelerle ilgili olarak

- (28) PRAG'da özellikle belirtilen istisnaların önceden onaylanması
- (29) Bir çerçeve ortaklık anlaşmasının kullanımının önceden onaylanması.
- (30) Direkt olarak ihale verme prosedürünün kullanımının önceden onaylanması.

#### Değerlendirme Komitesi

- (31) Değerlendirme komitesi kompozisyonunun onaylanması
- (32) Değerlendirme Komitesinin işlemlerinin tümünü veya bir bölümünü takip etmek için bir gözlemcinin atanması
- (33) Değerlendirme komitesindeki diğer gözlemcilerin onaylanması
- (34) Değerlendiricilerin tekliflerin incelenmesi için kullanılacağı hallerde değerlendirici listesinin onaylanması
- (35) Teklif açma oturumunun ve idari kontrol raporunun kabulü
- (36) Konsept notu değerlendirme raporunun kabulü
- (37) Başvuru formu değerlendirme raporunun kabulü
- (38) Değerlendirme raporunun kabulü

#### Hibe prosedürü ve hibelerin verilmesi

- (39) Yıllık çalışma programlarının ve Başvuru Sahipleri için Kılavuz hükümlerin onaylanması
- (40) Yıllık iş programlarının, başvuru sahipleri için kılavuz hükümlerin ve hibe verilmesi bildirimlerinin yayınlanması
- (41) Teklif çağrısı prosedürünün iptalinin önceden onaylanması
- (42) Teklif edilen hibelerin detaylarının ve ilgili hallerde, taslak sözleşmelerin kabulü
- (43) Hibe verilmesinin kabulü
- (44) Sözleşme Makamı tarafından sözleşmenin imzalanması konusunda bildirim yapılması
- (45) Bir sözleşmenin bir zeylinin kabulü

## EK VII

Ön kontrollerden feragat edilmesi ile ilgili yol haritasının şartları

(Finansman Anlaşması Madde 31)

Komisyon tarafından ön kontrol yapılmaksızın Merkezi Olmayan Yönetim, Türkiye’de “Ulaştırma” Operasyonel Programının uygulanmasının amacını oluşturmaktadır.

(EC) No 718/2007 numaralı Komisyon yönetmeliğinin 8(4)c maddesine göre bu Finansman Anlaşmasında, Türkiye tarafından Komisyon tarafından ön kontrol yapılmaksızın Merkezi Olmayan Yönetimin sağlanmasının temin edilmesi amaçlı bir yol haritasının belirlenmesi ve düzenli olarak güncellenmesi ile ilgili hükümler belirlenmektedir.

### 1. Amaç

Yol haritasının amacı Türkiye tarafından, Komisyon tarafından ön kontrol yapılmaksızın Merkezi Olmayan Yönetim elde edilebilmesi için, şartların ve kilometre taşlarının belirlenmesidir.

### 2. Yol haritasının sunulması için son tarih ve raporlama frekansı

Yol Haritası NAO tarafından Bölgesel Politika Genel Müdürlüğüne Finansman Anlaşmasının imzalanmasından en az üç ay sonra sunulacaktır.

Türkiye Komisyona üç ayda bir olmak üzere, işlerin mevcut durumu hakkında, belirlenmiş olan şart ve kilometre taşlarının karşılanmasında sağladığı başarılarla ilişkin bir rapor sunacaktır.

### 3. Kapsam ve Yapı

Yol haritası “Ulaştırma” Operasyonel Programı uyarınca fonların yönetilmesi için mevcut sistemi açıklayacaktır. Komisyon tarafından ön kontrol yapılmaksızın verimli bir şekilde çalışabilecek olan açık kurumsal ve kişisel sorumlulukların yanı sıra dahili prosedür kurallarına sahip olan bir yönetim ve kontrol sisteminin elde edilmesi için gereken basamakları ve gelişimleri tanımlayacaktır.

Yol haritasında aşağıdakilere ilişkin niteliksel ve sayısal kilometre taşları belirlenecektir (münhasır olmayan liste):

- Kurumsal oluşumun kurulması ve yönetilmesi,
- Personelin sağlanması
- Ön kontrollerin olmadığı bir merkezi olmayan yönetimin işler hale gelmesi,
- “Ulaştırma” Operasyonel programı altındaki işlemlerin/projelerin uygulanması

Yol haritası ek olarak ihale ve sözleşme süreçlerine ilişkin bir dizi kilometre taşı içerecektir. Özellikle bu kilometre taşları ön onay için Avrupa Birliği Delegasyonuna sunulan ihale ve sözleşme dokümanlarının kalitesinin artırılması ve zamanında tedarik (bağlayıcı son tarihlere sahip tedarik planı) ile ilgili olacaktır.

Yol haritasında, Türkiye Komisyona ön kontrollerin kaldırılmasına ilişkin başvuruyu göndermek için bir son tarih belirleyecektir.

Yol haritası farklı ön kontrol türleri için safhalara ayrılmış bir kaldırma sürecine atıfta bulunabilir.

### 4. Belge ve sürecin durumu

Yol Haritası Türkiye tarafından Komisyonla yakın fikir alışverişi içerisinde belirlenecektir.



Yol haritası Komisyon tarafından benimsenmeyecek/onaylanmayacaktır, yani bir Türk belgesi olarak kalacaktır. Bununla birlikte, yönetim ve kontrol sisteminin fonksiyonlarının izlenmesi ve değerlendirilmesi için gereken temel olacaktır.

##### 5. Sonraki Basamaklar

“Ulaştırma” Operasyonel Programı ile ilgili yönetim yetkisinin devrine ilişkin Komisyon Kararında belirtilmiş olan ön kontrollerin kaldırılması öncesinde Komisyon, ilgili Avrupa Birliği kuralları ve ulusal kurallara göre ilgili yönetim ve kontrol sisteminin etkin bir şekilde işlediği konusunda tatmin olacaktır.

Komisyon’un ön kontrollerden vazgeçmesi, Komisyonun (EC) No 718/2007 sayılı Yönetmeliğin 18. Maddesinde belirtilen şartların karşılandığı konusunda tatmin olması sonrasında bir başka Kararın konusu olacaktır.

**EK VIII**

*ŞABLON*

**(EC) 1085/2006 SAYILI KONSEY YÖNETMELİĞİ'NİN 10. MADDESİ VE 718/2007 SAYILI  
KOMİSYON YÖNETMELİĞİNİN 157. MADDESİ UYARINCA YARDIM ONAYI İÇİN  
BÜYÜK PROJE İSTEĞİ**

**KATILIM ÖNCESİ YARDIM ARACI**

**ALTYAPI YATIRIMI**

**ULAŞTIRMA**

**[Projenin Adı]**

**CCI NO [.....]**

**İçindekiler Tablosu**

- A. ADRESLER VE REFERANSLAR
- B. PROJE DETAYLARI
- C. FİZİBİLİTE ÇALIŞMALARININ SONUÇLARI
- D. ZAMAN ÇİZEGLESİ
- E. MALİYET – FAYDA ANALİZİ
- F. ÇEVRESEL ETKİ ANALİZİ
- G. KAMU KATKISI İÇİN NEDENLER
- H. FİNANSMAN PLANI
- İ. AVRUPA BİRLİĞİ POLİTİKALARI VE YASALARI İLE UYUM
- J. YETKİN ULUSAL MAKAMIN ONAYI

**EK I: NATURA 2000 SAHALARININ İZLENMESİNDEN SORUMLU MERCİN  
DEKLARASYONU**

**EK II: FİZİBİLİTE ÇALIŞMASI (ÖZET VE TAM VERSİYON)**

**EK III: MALİYET – FAYDA ANALİZİ**

**EK IV: ÇED TEKNİK OLMAYAN ÖZET**

**EK V: İLGİLİ KARARLARIN, İZİNLERİN VE DİĞER BELGELERİN İNGİLİZCE ÇEVİRİLERİ  
İLE BİRLİKTE KOPYALARI**

**EK VI: HARİTALAR**

## **A. ADRESLER VE REFERANSLAR**

### **A.1 Uygulamadan sorumlu makam (program otoritesi)**

*A.1.1 İsim:*

*A.1.2 Adres:*

*A.1.3 Temas kurulacak kişi:*

*A.1.4 Telefon:*

*A.1.5 Teleks / Faks:*

*A.1.6 E-posta:*

### **A.2 Nihai Yararlanıcı**

*A.2.1 İsim:*

*A.2.2 Adres:*

*A.2.3 Temas kurulacak kişi:*

*A.2.4 Telefon:*

*A.2.5 Teleks / Faks:*

*A.2.6 E-posta:*

### **i A.3 A.2'de belirtilen makamdan farklı olması halinde, ihalenin yapılması ve sözleşmenin imzalanmasından sorumlu makam (sözleşme makamı)**

*A.3.1 İsim:*

*A.3.2 Adres:*

*A.3.3 Temas kurulacak kişi:*

*A.3.4 Telefon:*

*A.3.5 Teleks / Faks:*

*A.3.6 E-posta:*

### **A.4 Projenin son alıcısı (uygulama sonrasındaki proje sahibi)**

*A.4.1 İsim:*

*A.4.2 Adres:*

*A.4.3 Temas kurulacak kişi:*

*A.4.4 Telefon:*

*A.4.5 Teleks / Faks:*

*A.4.6 E-posta:*

## B. PROJE DETAYLARI

B.1.1 Projenin/proje safhasının adı:

METİN KUTUSU

### B.2 Proje faaliyetinin Sınıflandırılması (Komisyon tarafından doldurulacaktır)

B.2.1 Öncelik teması ölçüsü kodu Kod Yüzde

Kod Yüzde

B.2.2 Finansman ölçüsü formu kod Kod

B.2.3 Konum ölçüsü NUT S II için kod, eğer varsa Kod

### B.3 Operasyonel Program ile uyum ve tutarlılık

B.3.1 İlgili Operasyonel Programın Adı:

METİN KUTUSU

B.3.2 Operasyonel Programın Ortak Tanımlama Kodu(CCI)

METİN KUTUSU

B.3.3 Komisyon Kararı (numara ve tarih) ve bu OP için finansman anlaşmasının imzalandığı tarih:

METİN KUTUSU

B.3.4 Öncelik alanının ve tedbirin adı

METİN KUTUSU

### B.4 Projenin amaçları ve yeri

B.4.1 Mevcut altyapının donatımı ve projenin etkisi

Bölgede/bölgelerde bu uygulama kapsamındaki altyapı türünün mevcut seviyesini belirtiniz; bunu 20... yılı için hedef alınan altyapı seviyesi ile karşılaştırınız (yani ilgili stratejiye veya ulusal/bölgesel planlara göre, eğer uygulanabiliyorsa). Projenin strateji/plan amaçlarına öngörülebilir katkısını ve ilgili sektöre yapacağı etkiyi belirtiniz. Çözülecek olan potansiyel darboğazları veya diğer sorunları belirtiniz.

METİN KUTUSU

B.4.2 Sosyoekonomik amaçlar

Projenin sosyoekonomik amaçlarını ve hedeflerini belirtiniz.

METİN KUTUSU

B.4.3 Operasyonel Programın başarıya ulaşmasına katkı

Projenin Operasyonel Programın ilgili öncelik ve tedbirlerinin başarısına nasıl katkıda bulunduğunu açıklayınız (mümkün olan hallerde nicel göstergeler sağlayınız).

METİN KUTUSU

B.4.4 Projenin amaçları

Amaçları ve hedefleri tam olarak açıklayınız (çözülecek olan darboğazlar, planlanan kapasite artışı, ulaştırma süresindeki veya hizmet seviyelerindeki azalma , ulusal ve uluslar arası trafik artışı, vb)

Mümkün olduğunca miktar belirtiniz.

METİN KUTUSU

*B.4.5 Proje Katılım Ortaklığı Belgesi'ne ve Avrupa Birliği Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Ulusal Programa nasıl katkıda bulunmaktadır?*

METİN KUTUSU

*B.4.6 Projenin ülkenin ulusal ulaştırma politikasındaki rolü*

Ulusal Ulaştırma Planına veya Stratejisine referans vererek plan/strateji içerisindeki tedbire ne ölçüde öncelik verildiğini belirtin.

METİN KUTUSU

*B.4.7. Proje bir Pan – Avrupa ulaştırma koridorunda ya da TINA / SEETO sürecinde tanımlanan diğer bir ağ bölümünde mi yer almaktadır?*

Evet Hayır

Yanıt evetse, koridoru / ağı tanımlayınız ve haritalarla gösteriniz:

Yanıt hayırsa projenin koridora katkısını açıklayınız.

*B.4.8 Proje herhangi bir dolaysız sınır ötesi etkiye sahip midir?*

Evet Hayır

Yanıt evetse bir komşu ülke ile yapılan herhangi bir özel anlaşmaya atıfta bulununuz.

METİN KUTUSU

*B.4.9 TINA / SEETO ağında yer almıyorsa, projenin TINA ağı açısından neden ilgi konusu olacağına düşünüldüğünü açıklayınız?*

METİN KUTUSU

*B.4.10 Aynı taşımacılık koridorunda bulunan ve ilgili süre içerisinde gerçekleştirilecek olan ve ortak çıkar taşıyan başka projeler var mıdır?*

Evet Hayır

Yanıt evetse projeler için kısaca detayları belirtiniz ve projeler arasındaki bağıl öncelikleri belirtiniz (gerekli olması halinde ayrı bir not içerisinde).

**B.5 Projeye ilişkin detaylı açıklama**

*B.5.1 Projeye ilişkin açıklama:*

a) Projeyi açıklayınız.

METİN KUTUSU

b) Projenin genel bir projenin bir safhasını oluşturması halinde, planlanan tüm uygulama safhalarına açıklayınız (bu safhaların teknik ve finansal olarak bağımsız olup olmadığını açıklayacak şekilde).

METİN KUTUSU

c) Projenin safhalara ayrılmasında hangi kriterler kullanılmıştır?

METİN KUTUSU

*B. 5.2 Altyapı yatırıma ilişkin teknik açıklama*

a) Temel özelliklerini ve bileşen unsurlarını belirterek yardım alması istenen projeye ilişkin teklif edilen altyapıyı ve işi açıklayınız.

METİN KUTUSU

b) İlgili işe ilişkin olarak, kullanılacak temel çıktı göstergelerini tanımlayınız ve miktarlarını belirtiniz.

METİN KUTUSU

c) İzleme makamını tanımlayınız. Proje yönetimine ilişkin düzenlemeleri belirleyiniz.

METİN KUTUSU

d) Altyapının son kullanıcıları (örneğin hizmet verilen hedef popülasyon, mümkün olan hallerde nicel olarak);

METİN KUTUSU

e) Altyapının inşası bir kamu sözleşmesi ya da bir başka kamu ihale biçimi ile mi sağlanacaktır? (örneğin imtiyaz, diğer bir kamu – özel sektör ortaklığı (PPP) türü)?

Evet

Hayır

Yanıt evetse, sözleşmenin biçimini açıklayınız (yani yasal çerçevenin gerektirdiği operatör seçim süreci ve ilgili hallerde PPP yapıları, altyapı mülkiyeti düzenlemeleri, risk tahsisi düzenlemeler, vb):

METİN KUTUSU

f) Projenin tamamlanması sonrasında altyapı farklı bir şekilde yönetilecekse, buna ilişkin detayları veriniz (örneğin kamu yönetimi, yeni imtiyaz veya diğer bir düzenleme biçimi)

METİN KUTUSU

g) Proje iki ya da daha fazla ülkeyi içeren bir sınır ötesi boyuta sahip midir?

Evet

Hayır

Yanıt evetse, belirtin:

METİN KUTUSU

h) Proje Avrupa Birliği seviyesinde üzerinde anlaşmaya varılan Trans Avrupa Ağının bir parçasını oluşturmakta mıdır?

Evet

Hayır

METİN KUTUSU

## **C. FİZİBİLİTE ÇALIŞMALARININ SONUÇLARI**

### **C.1 Talep Analizi**

Talep analizinin bir özetini, iş bitiminde öngörülen kullanım oranını ve talep artış oranını gösterecek şekilde sağlayınız.

METİN KUTUSU

### **C.2 Değerlendirilen seçenekler**

Fizibilite çalışmalarında değerlendirilen alternatif seçenekleri genel hatları ile belirtiniz.

METİN KUTUSU

### **C.3 Gerçekleştirilen fizibilite çalışmalarının temel sonuçlarının bir özetini veriniz.**

METİN KUTUSU

Fizibilite çalışmalarının finansmanında IPA katkısı var ise referansları veriniz.

METİN KUTUSU

## D. ZAMAN ÇİZELGESİ

### D.1 Projenin Zaman Çizelgesi

Aşağıda, genel proje gelişimine ilişkin bir zaman çizelgesini veriniz.

Her bir sözleşme veya safha için ilgili hallerde tabloya ayrı bir giriş öngörünüz. Uygulamanın bir projenin safhası olması halinde, tabloda bu başvuruyu ile yardım istenen genel proje öğelerini açık bir şekilde belirtiniz:

	Başlangıç Tarihi (A)	Bitiş Tarihi (B)
1. Fizibilite çalışmaları:	gg/aa/yyyy	gg/aa/yyyy
2. Maliyet – fayda analizi (mali analiz dahil)	gg/aa/yyyy	gg/aa/yyyy
3. Çevresel etki değerlendirmesi:	gg/aa/yyyy	gg/aa/yyyy
4. Tasarım çalışmaları:	gg/aa/yyyy	gg/aa/yyyy
5. İhale dokümantasyonunun hazırlanması:	gg/aa/yyyy	gg/aa/yyyy
6. İhale prosedürünün(prosedürlerinin) beklenen başlangıç tarihi:	gg/aa/yyyy	
7. Arazi iktisabı:	gg/aa/yyyy	gg/aa/yyyy
8. İnşaat safhası / sözleşme:	gg/aa/yyyy	gg/aa/yyyy
9. İşletme safhası:	gg/aa/yyyy	

İhaleden nihai ödemeye kadar sözleşmelerin ana kategorilerinin bir özet planını ekleyiniz (örn. bir Gantt çizelgesi).

### D.2 Projenin Olgunluk Derecesi

Proje zaman çizelgesini (D.1) teknik ve mali ilerleme ve projenin mevcut olgunluk derecesi açısından aşağıdaki başlıklar altında açıklayınız:

#### D.2.1 Teknik Fizibilite Çalışmaları

METİN KUTUSU

*D.2.2 Projenin uygulanması için gerekli olacak yasal ve idari belgelerin kapsamlı bir listesini sağlayınız (kararlar, izinler, ÇED, arazi iktisabı, ihaleye davetler, izinler, vb). hangi belgelerin halihazırda elde edilmiş olduğunu belirtiniz ve geriye kalan belgelerin elde edilmesi için belirtilen tarihleri sağlayınız.*

METİN KUTUSU

*D.2.3 Mali (ulusal kamu harcamalarına ilişkin taahhüt kararları, istenen veya verilen krediler vb ile ilgili taahhüt kararları – referans veriniz):*

METİN KUTUSU

*D.2.4 Proje halihazırda başlatılmış ise, işlerin mevcut durumunu belirtiniz:*





METİN KUTUSU

## E. MALİYET – FAYDA ANALİZİ

Maliyet Fayda analizi IPA uygulama yönetmeliğinin 157.3 ve 157.4. maddeleriyle istenmektedir. Verilecek olan özet bilgilere ek olarak, maliyet fayda analizi belgesinin tamamı bu başvuruyu desteklemek üzere Ek II olarak sağlanacaktır. Maliyet Fayda analizinin yapılmasına ilişkin metodoloji için kılavuz bilgiler aşağıdaki web sitesinde bulunabilir:

[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/docoffic/2007/working/wd4\\_cost\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/2007/working/wd4_cost_en.pdf)

### E.1 Mali Analiz

Mali analizden elde edilen temel bilgiler aşağıda özetlenmelidir.

*E.1.1 Metodolojiye ve yapılan özel varsayımlara ilişkin kısa açıklama*

METİN KUTUSU

*E.1.2 Mali analiz için kullanılan ana öğeler ve parametreler*

	Ana öğeler ve parametreler	İndirgenmemiş değer	İndirgenmiş değer (Net Bugünkü Değer)
1	Referans süre (yıl)		
2	Mali iskonto oranı (%) <sup>11</sup> (nominal ya da reel belirtiniz)		
3	Toplam yatırım maliyeti (euro cinsinden, indirgenmemiş)		
4	Toplam yatırım maliyeti (euro cinsinden, indirgenmiş)		
5	Hurda değeri (euro cinsinden, indirgenmemiş)		
6	Hurda değer (euro cinsinden, indirgenmiş)		
7	Gelirler (euro cinsinden, indirgenmiş)		
8	İşletme maliyetleri (euro cinsinden, indirgenmiş)		
9	Net gelir = gelirler – işletme maliyetleri + hurda değer (euro cinsinden, indirgenmiş) = (7) – (8) + (6)		

<sup>11</sup> Oranın reel mi nominal mi olduğunu belirtiniz. Mali analizin sabit fiyatlarla yapılması halinde, gerçek şartlar altında ifade edilen bir mali iskonto oranı kullanılacaktır. Analizin cari fiyatlarla gerçekleştirilmesi halinde, nominal şartlardaki bir iskonto oranı kullanılacaktır.

10	Finansman açığı oranı (%) = $\{(4)-(9)\}/(4)$		
----	---	--	--

(Maliyetler ve gelirler için KDV hariç rakamlar temel alınmalıdır)

### E.1.3 Mali analizin ana sonuçları

	IPA katkısı olmadan (FRR/C) A		IPA katkısıyla (FRR/K) B	
1. Mali karlılık oranı (%)		FRR/C		FRR/K
2. Net bugünkü değer (euro)		FNPV/C		FNPV/K

### E.1.4 Yaşam süresi boyunca üretilen gelirler

Projenin kullanıcılar tarafından karşılanan tarifeler veya ücretler aracılığı ile gelir üretmesi bekleniyorsa, lütfen ücretlere ilişkin detayları veriniz (ücretlerin türleri ve seviyesi, ücretlerin belirlenmesinde kullanılan temeller).

a) Ücretler projenin işletme maliyetlerini ve amortismanını kapsıyor mu?

METİN KUTUSU

b) Ücretler çeşitli altyapı kullanıcıları arasında farklılık gösteriyor mu?

METİN KUTUSU

c) Ücretler orantılı mı

i. Proje kullanımı/gerçek kullanım ile?

METİN KUTUSU

ii. Kullanıcıların ürettiği kirlilik ile?

METİN KUTUSU

d) Herhangi bir ücret veya tarife teklif edilmemişse, işletme ve bakım maliyetleri nasıl karşılanacaktır?

METİN KUTUSU

## E.2 Sosyoekonomik analiz

E.2.1 Metodolojiye (maliyet ve faydaların değerlendirilmesinde yapılan temel varsayımlara) ve sosyoekonomik analizin ana bulgularına ilişkin kısa bir açıklama veriniz:

METİN KUTUSU

E.2.2 Ana ekonomik maliyetlerin ve faydaların detaylarını bunlara verilen değerlerle birlikte veriniz:

Fayda	Birim değer (ilgili hallerde)	Toplam değer (euro cinsinden, indirimli)	Toplam faydaların %si

Maliyet	Birim değer (ilgili hallerde)	Toplam değer (euro cinsinden, indirimli)	Toplam maliyetlerin %si

### E.2.3 Ekonomik analizin ana göstergeleri

Ana parametreler ve göstergeler	Değerler
1. Sosyal iskonto oranı (%)	
2. Ekonomik karlılık oranı (%)	
3. Ekonomik net bugünkü değer (euro cinsinden)	
4. Fayda- maliyet oranı	

### E.2.4 Projenin İstihdam Etkileri

Yaratılacak olan işlerin sayısına ilişkin bir gösterge sağlayınız (tam gün eşdeğerleri (FTE) cinsinden ifade edilir)

Direkt olarak yaratılan işlerin sayısı:	Sayı (FTE) (A)	Bu işlerin ortalama süresi (ay) (B)
1. Uygulama safhasında		
2. İşletme safhasında		

(Not: kamu altyapı yatırımları için yaratılan veya kaybedilen endirekt işler dikkate alınmaz).

### E.2.5 Sayısallaştırılmayan veya tam değerlendirilemeyen fayda ve maliyetleri listeleyiniz:

METİN KUTUSU

## E.3. Risk ve Hassasiyet Analizi

### E.3.1 Metodoloji ve özet sonuçlara ilişkin kısa açıklama

METİN KUTUSU

### E.3.2 Hassasiyet Analizi

(a) Test edilen değişkenlere uygulanan yüzde değişikliği belirtiniz:

.....

(b) Mali ve ekonomik performans göstergelerinin sonuçlarına ilişkin tahmini etkiyi gösteriniz.

Test edilen değişken	Mali Karlılık Oranındaki değişim	Mali Net Bugünkü Değerdeki değişim	Ekonomik Karlılık Oranındaki değişim	Ekonomik Net Bugünkü Değerdeki değişim

--	--	--	--	--

Hangi değişkenler kritik değişkenler olarak tanımlanmıştır? Hangi kriterin uygulandığını belirtiniz.

METİN KUTUSU

Kritik değişkenlerin anahtarlama değerleri hangileridir?

METİN KUTUSU

*E.3.3 Risk analizi*

Projenin mali ve ekonomik performans göstergelerinin olasılık dağılımı tahminini açıklayınız. İlgili istatistiksel bilgileri veriniz (beklenen değerler, standart sapma)

METİN KUTUSU

## F. ÇEVRESEL ETKİ ANALİZİ

### F.1 Proje:

- Çevresel sürdürülebilirlik amacına nasıl katkıda bulunmaktadır (Avrupa iklim değişikliği politikası, biyo-çeşitlilik kaybının durdurulması, diğer...)
- Önleyici tedbir ve çevresel hasarın öncelikli olarak kaynağında düzeltilmesi gerekliliği prensiplerine nasıl katkıda bulunmaktadır
- “Kirlenen öder” prensibine nasıl uymaktadır.

METİN KUTUSU

### F.2 Çevre ile ilgili Makamların Fikrinin Alınması

Projeye ilgilenmesi olası çevreyle ilgili makamlara bunların sorumlulukları nedeniyle danışılmış mıdır?

Evet Hayır

Yanıt evetse, lütfen ilgili makamın adını, adresini veriniz ve sorumluluğunu açıklayınız:

METİN KUTUSU

Yanıt hayırsa nedenlerini belirtiniz:

METİN KUTUSU

### F.3 Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED)

#### F.3.1 GELİŞME ONAYI<sup>12</sup>

F.3.1.1 Bu proje için gelişme onayı halihazırda verilmiş midir?

Evet Hayır

F.3.1.2 Yanıt evetse, hangi tarihte?

GG/AA/YYYY

F.3.1.3 Yanıt hayırsa, gelişme onayı için resmi istek ne zaman yapılmıştır?

GG/AA/YYYY

F.3.1.4 Hangi tarihte nihai kararın alınması beklenmektedir?

GG/AA/YYYY

F.3.1.5 Gelişme onayını veren veya verecek olan yetkili makamı veya makamları belirtiniz.

METİN KUTUSU

#### F.3.2 ÇEVRESEL ETKİ DEĞERLENDİRMESİNE (EIA)<sup>13</sup> İLİŞKİN 85/337/EEC SAYILI KONSEY DİREKTİFİNİN UYGULANMASI

F.3.2.1 Proje aşağıdakilerin kapsamındaki bir gelişim sınıfında mıdır?

Direktifin I numaralı eki (soru F3.2.2'ye gidiniz)

Direktifin II numaralı eki (soru F3.2.3'e gidiniz)

<sup>12</sup> “Gelişme Onayı” yetkin (ulusal) merci veya mercilerin geliştiricinin projeye devam etmesine izin veren kararı anlamına gelir.

<sup>13</sup> Belirli kamu ve özel projelerin çevre üzerindeki etkilerinin değerlendirilmesi hakkında (“EIA Direktifi”), RG L 175, 5.7.1985, son olarak L156 sayı ve 25.6.2003 tarihli resmi gazetede yayınlanan 2003/35/EC sayılı direktifle değiştirilmiştir.

İki ekin hiçbirini (soru F.4'e gidiniz)

F.3.2.2 Direktifin I numaralı Eki kapsamında ise, aşağıdaki belgeleri ekleyiniz:

- Proje için gerçekleştirilen Çevresel Etki Çalışmasının teknik olmayan özeti<sup>14</sup>.
- Çevre ile ilgili yetkili mercilerin yaptığı danışmanlığa ilişkin bilgiler, bu bilgiler tasarlanan danışılacak tarafların hangi açılardan ele alındığını gösterecektir
- İlgili halkla yapılan fikir alışverişlerinin sonuçları<sup>15</sup>
- Projeden etkilenen ülkelerle sınır ötesi fikir alışverişinin, EIA direktifinin 7. Maddesinde yer alan prosedürün uygulandığı gösterilerek sağlanması gerekir. Tasarlanan danışılanların ve ilgili halkın kaygılarının ne şekilde dikkate alındığına ilişkin bilgi verilmelidir.
- Gelişim onayının verilmesi veya verilmemesi ile ilgili kararın yetkin merci tarafından kamuya sağlandığına ilişkin kanıtlar<sup>16</sup>

*Madde b), c) ve d) ile ilgili olarak, projeyi önerenlerin bunların bir beyan, sonuç veya onay şeklinde, yetkin çevre mercileri tarafından, yukarıda açıklanan şekilde tüm yükümlülüklerle uyulduğu belirtilerek ve bunun ne şekilde yapıldığı açıklanarak sunulabileceği konusunda bilgilendirilmesi gerekir.*

F.3.2.3 Direktifin II numaralı eki kapsamında ise, bu proje için bir Çevresel Etki Değerlendirmesi yapılmış mıdır?

Evet

(bu durumda F.3.2.2'de listesi verilen şekilde gerekli belgeleri kapsama dahil ediniz)

Hayır

(bu durumda, nedenleri açıklayınız ve eşikleri, kriterleri veya her vaka için ayrı ayrı olmak üzere projenin herhangi bir önemli çevresel etkisi olmadığı sonucuna ulaşmak için gerçekleştirilen incelemeleri veriniz):

- <sup>14</sup> Sahadaki bilgilerden, tasarımdan ve projenin boyutundan meydana gelen projeye ilişkin bir açıklama
- Önemli olumsuz etkilerden kaçınılması, bunların azaltılması ve eğer mümkünse düzeltilmesi için öngörülen tedbirlere ilişkin bir açıklama
  - Projenin aşağıdaki faktörler ve çevre üzerinde yaratması olası ana direkt ve endirekt etkilerin tanımlanması ve değerlendirilmesi için gerekli olan veriler:
    - o İnsanlar, fauna ve flora (gelecekte Kuşların (79/409/EEC) ve Habitatların (92/43/EEC) Korunması Direktifleri kapsamına girebilecek olan çevresel olarak hassas alanlar da dahil olmak üzere);
    - o Toprak, su, hava, iklim ve çevre düzenlemesi
    - o Somut varlıklar ve kültürel miras,
    - o Birinci, ikinci ve üçüncü fıkralarda sözü geçen faktörler arasındaki etkileşim
    - o EIA Direktifinin IV ekinde kaynaklanan yükümlülüklerden herhangi birinden kaynaklanabilecek diğer herhangi bir bilgi.

<sup>15</sup> Sağlanan bilgiler aşağıdakileri kapsamalıdır:

- Fikri alınan ilgili halk
- Bilginin danışıldığı yerler
- Fikrini ifade etmesi için halka verilen süre
- Halkın ne şekilde bilgilendirildiği (örneğin belirli bir yarıçap içerisinde ilanlar asarak, yerel gazetelerde yayımlanarak, planlar, çizimler, tablolar, grafikler, modeller vb ile sergiler düzenleyerek
- Kamunun fikrinin ne şekilde alındığı (örneğin yazılı sunumlarla, halka sorularak, vb)
- Halkın kaygılarının ne şekilde dikkate alındığı.

<sup>16</sup> buna aşağıdakiler dahildir:

- Bu belgeye eklenmiş olan karar ve koşulların içeriği,
- Karar için temel alınan ana neden ve konular,
- Gerekli olan hallerde, önemli olumsuz etkilerden kaçınılması, bunların azaltılması ve mümkün olması halinde ortadan kaldırılması için alınacak ana tedbirlere ilişkin bir açıklama.

## METİN KUTUSU

### F.4 DOĞAL KORUMANIN ÖNEMİ SAHALARI ÜZERİNDEKİ ETKİLERİN DEĞERLENDİRİLMESİ

*F.4.1 Projenin doğal korumanın önemi sahaları içerisinde yer alan veya yer alması amaçlanan sahalar üzerinde önemli bir olumsuz etki yaratması olası mıdır?*

Doğal korumanın önemi sahalarının tanımı:

- Yetkin ulusal merciler tarafından, Kuşlar Direktifi (79/409/EEC) ve Habitatlar Direktifi (92/43/EEC)'de belirtilen şekilde Natura 2000 ağı için teklif edilecek sahalar olarak tanımlanmış sahalar;
- Aday ülkeler için Önemli Kuş Alanlarının son envanterinde (IBA 2000) veya (eğer varsa) ulusal merciler tarafından onaylanmış olan eşdeğeri daha detaylı bilimsel envanterlerde listesi verilen sahalar
- Ramsar konvansiyonu uyarınca belirlenmiş olan uluslar arası önem taşıyan sulak alanlar veya bu koruma için kalifiye olan alanlar;
- Avrupa Yaban hayatının ve doğal Habitatların Korunması hakkındaki Bern Konvansiyonunun (Madde 4) geçerli olduğu alanlar, özellikle de Emerald (zümrüt) ağının kriterlerini karşılayan sahalar;
- Ulusal doğa koruma mevzuatı uyarınca korunan alanlar

*F.4.2*

Evet, bu durumda:

- Lütfen “92/43/EEC<sup>17</sup>” sayılı direktifin 6(3) maddesine göre gerçekleştirilen uygun değerlendirmenin sonuçlarının bir özetini veriniz.

METİN KUTUSU

- “Madde 6(4)e göre kompanzasyon tedbirlerinin gerekli görülmesi halinde, lütfen Komisyona (DG Geliştirme) 92/43/EEC<sup>18</sup> sayılı Direktif uyarınca bildirilen şekilde “doğanın korunmasının önemi” sahalarında önemli olumsuz etki yaratması olası projelere ilişkin bilgi” formunun bir kopyasını sağlayınız.

Hayır, bu durumda ilgili merci tarafından doldurulan bir Ek I deklarasyonunu ekleyiniz.

### F.5 Ek Çevresel Entegrasyon Tedbirleri

Proje, Çevresel Etki Değerlendirmesinden ayrı olarak, herhangi bir çevresel entegrasyon tedbiri öngörmekte midir (örneğin çevresel denetim, çevresel yönetim, özel çevresel izleme)?

Evet

Hayır

Yanıt evetse belirtin

METİN KUTUSU

### F.6. Olumsuz çevresel etkilerin düzeltilmesi için alınan tedbirlerin maliyeti

Toplam maliyet içerisinde yer alması halinde, olumsuz çevresel etkilerin azaltılması ve/veya kompanse edilmesi için alınan tedbirlerin maliyet oranına ilişkin bir tahmin veriniz.

%

Kısaca açıklayınız:

<sup>17</sup> 22.07.92 tarihli RG L 206

<sup>18</sup> Habitatlar Komitesi (Üye ülkelerin temsilcileri tarafından 92/43/EEC sayılı direktif uyarınca kurulmuştur) tarafından 04.10.99 tarihli toplantısında kabul edilen 99/7 rev.2 sayılı belge





METİN KUTUSU

## **G. KAMU KATKISINA İLİŞKİN NEDENLER**

Yukarıda belirtilen sosyoekonomik analiz, projenin iç karlılık oranı hakkında bilgi sağlamaktadır. Mali analiz, mali açığı ve IPA katkısının projenin mali yaşatılabilirliği üzerindeki etkisini göstermektedir. Lütfen bu bilgileri aşağıda belirtilen öğelerle tamamlayınız.

### **G.1 Rekabet**

Bu proje Devlet yardımlarını içeriyor mu?

Evet Hayır

### **G.2 IPA katkısının projenin uygulanması üzerindeki etkisi**

Her bir olumlu cevap için detayları veriniz:

IPA katkısı:

a) Projenin uygulanmasını hızlandıracak mı?

Evet Hayır

b) Projenin uygulanması için zorunlu mu?

Evet Hayır

METİN KUTUSU

## H. FİNANSMAN PLANI

Bu bölümdeki karar miktarı ve diğer mali bilgiler öncelik eksenine ilişkin eş finansman oranı temeliyle (uygun maliyetler) tutarlı olmalıdır. Özel sektör katkısı uygun olmayan maliyetler kapsamında olduğundan aşağıdaki maliyetlerde yer almaması gerekir.

### H.1 Maliyet Dökümü

Euro	TOPLAM PROJE MALİYETLERİ (A)	UYGUN OLMAYAN MALİYETLER (B)	UYGUN MALİYETLER (C) = (A) – (B)
1. Planlama/ tasarım ücretleri			
2. Arazi alımı			
3. Bina ve inşaat			
4. Tesis ve makineler			
5. Teknik yardım			
6. Tanıtım			
7. İnşaatın uygulanması sirasındaki müşavirlik			
8. Alt TOPLAM			
9. Beklenmedik durumlar <sup>19</sup>			
10. TOPLAM			
11. KDV			

### H.2 Toplam planlanan kaynaklar ve IPA'dan planlanan katkı

Finansman açığı oranı halihazırda Bölüm E.1.2'de verilmiştir. Bunun, “uygun öncelik ekseninin eş finansman oranının uygulanacağı miktarın” hesaplanabilmesi için uygun kamusal harcamalara uygulanması gerekir. (IPA IR Madde 157.3). Bu miktar daha sonra IPA katkısının belirlenmesi için öncelik ekseninin eş finansman oranı ile çarpılır.

<sup>19</sup> Beklenmedik durumlar, beklenmedik durumlar hariç toplam yatırım maliyetinin %10unu aşmamalıdır. Bu beklenmedik durumlar Bölüm H2'nin planlanan yardımın hesaplanması için kullanılan toplam uygun maliyetlere dahil edilebilir.

### H.2.1 IPA Katkısının Hesaplanması

		Değer
1.	Uygun maliyet (euro cinsinden, indirgenmemiş) (Bölüm H.1.10(C))	
2.	Finansman açığı oranı (%) = (E.1.2.10)	
3.	“Öncelik eksenini için eş finansman oranının geçerli olduğu uygun harcamalar” (IPA IR Madde 157.3) = (1)*(2)	
4.	Öncelik ekseninin eş finansman oranı (%)	
5.	IPA katkısı (euro cinsinden) = (3)* (4)	

(Maliyetler ve gelirlerin KDV hariç rakamları temel alması gerekir.)

### H.2.2 Eş finansman kaynakları

Finansman açığı hesabının sonuçları ışığında (ilgili hallerde) projenin toplam yatırım maliyetleri aşağıdaki kaynaklardan karşılanmalıdır:

Eşfinansmanın kaynağı (€)					Kime ait olduğu (bilgi için)
	Uygun harcama= H.2.1.3				
Toplam yatırım maliyeti [H.1.10.(A)]	IPA katkısı [H.2.1.5]	Ulusal kamu (veya eşdeğeri)	Ulusal özel	Diğer kaynaklar (belirtiniz)	EIB/ Avrupa Birliği ve diğer harici finansmanlar
<b>a)= b)+c) +d) +e)</b>	<b>b)</b>	<b>c)</b>	<b>d)</b>	<b>e)</b>	<b>f)</b>

Kamu ulusal finansmanı, krediler vb ile ilgili kararın (kararların) detayları yukarıda Bölüm D.2.3'te verilmelidir.

Kullanılması halinde kredi finansmanı krediyi geri ödemekten sorumlu olan ulusal kamu ya da ulusal özel mercie atfedilir. Yalnızca EIB kredileri için, bilgi amaçlı olarak kredi finansmanı toplamının belirtilmesi istenir.

### H.3 IPA Katkısının Yıllık Finansman Planı

IPA (H.2.1.5) yıllık program taahhüdü payı açısından aşağıda verilecektir.

(euro cinsinden)	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013

## İ. AVRUPA BİRLİĞİ POLİTİKALARINA VE YASALARINA UYUM

(EC)No 1085/2006 numaralı yönetmeliğin 1. Maddesinde şu ifade kullanılmaktadır: “Avrupa Birliği, listesi Ek I ve II’de verilmiş olan ülkelere, Avrupa birliğinin standartları ve politikaları ile ve ilgili hallerde Avrupa Birliği Müktesebatı da dahil olacak şekilde Birliğe üye olabilmek açısından uyumlu hale gelmeleri konusunda yardımcı olacaktır. Yukarıda belirtilen unsurlara ek olarak, aşağıdaki bilgileri de sağlayınız:

### I.1 Diğer Avrupa Birliği Finansmanı kaynakları

Diğer herhangi bir Avrupa Birliği kaynağından yardım almak için bir başvuru yapıldı mı (buna ISPA, IPA, PHARE, CARDS, Türkiye finansman mekanizması,... dahildir)?

a) *Bu proje için?*

Evet Hayır

Yanıt evetse, lütfen detayları veriniz (ilgili mali araç, referans numaraları, tarihler, istenen miktarlar, verilen miktarlar, vb):

METİN KUTUSU

b) *Bu projenin daha önceki bir safhası için (fizibilite ve hazırlık safhaları dahil)?*

Evet Hayır

Yanıt evetse, detayları veriniz (kesin detayları, referans numaralarını, tarihleri, istenen miktarları, verilen miktarları vb veriniz).

METİN KUTUSU

c) *Tamamlayıcı bir proje için?*

Evet Hayır

Yanıt evetse, detayları veriniz (kesin detayları, referans numaralarını, tarihleri, istenen miktarları, verilen miktarları, vb sağlayınız).

METİN KUTUSU

### I.2 UFK Finansmanı

EIB’den / diğer Uluslararası Finans Kurumlarından mali destek alınması için bir başvuru yapıldı mı?

a) *Bu proje için?*

Evet Hayır

Yanıt evetse detayları veriniz (ilgili finansman aracı, referans no’lar, tarihler, istenen miktarlar, verilen miktarlar, vb):

METİN KUTUSU

b) *Bu projenin daha önceki bir safhası için (fizibilite ve hazırlık safhaları dahil)?*

Evet Hayır

Yanıt evetse detayları veriniz (ilgili mali araç, referans no’lar, tarihler, istenen miktarlar, verilen miktarlar, vb)

METİN KUTUSU

c) *Tamamlayıcı bir proje için?*

Evet Hayır

Yanıt evetse detayları veriniz (kesin detayları, referans no'ları, tarihleri, istenen miktarları, verilen miktarları vb sağlayınız):

METİN KUTUSU

**I.3 Proje Avrupa Birliği mevzuatıyla uyum için bir yasal prosedüre tabi midir?**

Evet Hayır

Yanıt evetse lütfen detayları veriniz:

METİN KUTUSU

**I.4 Tanıtım tedbirleri**

IPA yardımının duyurulması için teklif edilen tedbirlerin detaylarını veriniz (yani tedbirin türü, kısa açıklaması, tahmini maliyetleri, süresi, vb):

METİN KUTUSU

**I.5 Kamusal tedarik**

Sözleşmeler Avrupa Birliği Resmi Gazetesinde duyurulmuş ise, referans veriniz.

Öngörülen sözleşme değerleri ile başlangıç ve bitiş tarihlerini içeren gösterge niteliğinde bir tedarik planı (hizmet, tedarik, iş – tasarla yap veya ölçülen işler) sağlayınız.

Sözleşme no	Sözleşme türü	Tahmini işe başlama tarihi	Tahmini iş bitirme tarihi	Tahmini değer

## **J. YETKİLİ ULUSAL MAKAMIN ONAYI**

Bu formda verilen bilgilerin doğru ve gerçek olduğunu onaylarım.

İSİM:

İMZA:

KURULUŞ:

(PROGRAM OTORİTESİ)

TARİH:

Ek I

**TABİATI KORUMA ALANLARINI İZLEMekten SORUMLU MAKAMIN  
DEKLARASYONU**

Sorumlu Makam .....

.....'de yer alacak olan

.....Proje başvurusunu inceledikten sonra

Aşağıda belirtilen sebepler doğrultusunda, projenin bir doğal korumanın önemi sahasında herhangi bir önemli etki yaratmasının muhtemel olmadığını beyan eder.

**METİN KUTUSU**

Bu nedenle, EIA Direktifinin 6 (3) Maddesinin gerektirdiği şekilde bir değerlendirmenin gerekli olmadığı düşünülmüştür.

1:100.000 (veya mümkün olan en yakın ölçekte) ölçeğinde bir harita eklenmiştir, bu harita projenin konumunu ve eğer varsa ilgili doğal korumanın önemli sahalarını göstermektedir.

Tarih (gg/aa/ yyyy):

İmzalayan:

İsim:

Görev:

Kuruluş:

(doğal korumanın önemi alanlarının izlenmesinden sorumlu makam)

Resmi Mühür:



**EK IX**  
**ŞABLON**  
**KATILIM ÖNCESİ YARDIM ARACI (IPA) UYARINCA**  
**TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ**  
**VE**  
**AVRUPA KOMİSYONU ARASINDA**  
.....  
**BÜYÜK PROJESİNİN EŞ FİNANSMANI İLE İLGİLİ OLARAK YAPILAN**  
**ÇİFT TARAFLI PROJE ANLAŞMASI**  
**CCI No:**  
**IPA III. BİLEŞENİ – Bölgesel Kalkınma**  
**Operasyonel Program**  
**“Ulaştırma”**  
**CCI No: 2007 TR 16 I PO 002**  
**Başlık ve öncelik eksen no:**  
**Başlık ve tedbir no:**

## Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti

### Ve

### Avrupa Komisyonu

- 1) Bundan sonra müşterek olarak “Taraflar” olarak veya ayrı ayrı ifade edildiğinde Türkiye Cumhuriyeti için “Yararlanıcı Ülke” ,Avrupa Komisyonu ise “Komisyon” olarak anılacaktır. 17 Temmuz 2006 tarihinde, Avrupa Birliği Konseyi Katılım Öncesi Yardım Aracı belirleyen (EC) No 1085/2006<sup>20</sup> sayılı Yönetmeliği kabul etmiş, (burada bundan sonra “IPA Çerçeve Yönetmeliği” olarak anılacaktır).
- 2) 12 Haziran 2007 tarihinde, Komisyon IPA Çerçeve Tüzüğünü uygulayan ve bu yönetmelik ilgili yönetim ve kontrol hükümlerinin detaylarını içeren (EC) No 718/2007<sup>21</sup> sayılı Yönetmeliği kabul etmiş. (bundan sonra “IPA Uygulama Yönetmeliği” olarak anılacaktır.)
- 3) 7 Aralık 2007’de, Komisyon Türkiye’de Katılım Öncesi Yardım Aracı uyarınca Topluluk yardımları için Ulaştırma Çok Yıllı Operasyonel Programı onaylayan C(2007) 6053 sayılı kararı kabul etmiş, Komisyon Programda değişiklik yapan C(20XX)XXXX sayılı kararı (.....)
- 4) (.....) tarihinde Yararlanıcı ülke ve Komisyon, Katılım Öncesi Yardım Aracından (IPA) AB mali yardımına ilişkin işbirliği için kuralları belirleyen bir Çerçeve Anlaşma imzalamış,.
- 5) (.....) tarihinde, Yararlanıcı ülke ve Komisyon Çok Yıllı “Ulaştırma” Programının uygulanması için özel hükümleri belirleyen bir Finansman Anlaşması imzalamıştır. Yararlanıcı ülke ve Komisyon arasında (.....) tarihinde yürürlüğe giren değiştirilmiş Finansman Anlaşması (.....) tarihinde imzalanmış,
- 6) Finansman Anlaşmasının 54. Maddesi uyarınca, Program Otoritesi Komisyona, Çok Yıllı “Ulaştırma” Operasyonel Programının ..... öncelik ekseninde Katılım Öncesi Yardım Aracından katkı sağlanmasını öngören. bir büyük proje .....’i sunmuştur. (Uygulanabildiği takdirde) Komisyonun isteği üzerine, Program Otoritesi ..... tarihinde ek bilgiler sunmuş,
- 7) (.....) tarihinde, Komisyon büyük proje ..... IPA katkısını onaylayan C(.. ..) sayılı kararı kabul etmiş,
- 8) Finansman Anlaşmasının 54. maddesi uyarınca , Komisyonun projeyi onaylayan kararını takiben Yararlanıcı ülke ile İki Taraflı Proje Anlaşması yapılması gerekli

OLDUĞUNDAN AŞAĞIDAKİ HÜKÜMLER ÜZERİNDE ANLAŞMAYA VARILMIŞTIR:

### Madde 1

#### Konu

1. İşbu İki Taraflı Proje Anlaşması, Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Avrupa toplulukları Komisyonu arasında yapılmıştır. Ek I’de açıklanan şekilde Komisyon Kararı C (.....) tarafından kabul edilen proje (.....) ile ilgilidir. Bu proje ile ilgili tüm belgeler ve yazışmalar CCI (.....) referansını taşıyacaktır.

### Madde 2

<sup>20</sup> R G L 210, 31.7.2006, s.82

<sup>21</sup> R G L 170, 29.6.2007, s.1

### **Proje Finansmanı**

1. (EC) 718/2007 sayılı Komisyon Tüzüğü'nün 150. Maddesine uygun olarak hesaplanan UygunHarcaması (...) Avrodur.
2. Bu projeye "Ulaştırma" Operasyonel Programının (.....) öncelik alanı eş finansman uygulanır. Projeye sağlanacak maksimum IPA katkısı (...) Avro olarak belirlenmiştir.
3. Bu projenin IPA eş finansmanı için bu İki taraflı Proje Anlaşmasının hükümleri ile Çerçeve Anlaşmada, Finansman Anlaşmasında ve bunun yanı sıra katılım öncesi yardım için geçerli olandırıcı ve konvansiyonel çerçevede belirtilen yükümlülük ve koşulların yerine getirilmesine tabidir.

### **Madde 3**

#### **Uygunluk süresi**

1. Uygunluk süresi, Finansman Anlaşmasının 11(3), 34(2), 43. Maddelerinde belirtildiği gibidir.

### **Madde 4**

#### **Uygun Harcamalar**

1. Projenin uygulanmasında gerçekleşen harcamalar aşağıdaki hallerde Topluluk eş finansmanı için uygun olacaktır:
  - a) Yukarıda Madde 3'te belirtilen uygunluk süresi içerisinde gerçekleşmiş ve alınan faturalarla ya da eşdeğer kanıtlama gücüne sahip muhasebe belgeleriyle desteklenmesi halinde;
  - b) Söz konusu harcamalara neden olan sözleşmelerin ..... tarihli Komisyon Kararı C (.....)'nda kabul edilen şekilde proje ile uyumlu olması halinde,
  - c) Güvenli mali yönetim ve özellikle de ekonomi ve maliyette etkin olma prensiplerine göre yapılmış olması halinde ve
  - d) Finansman Anlaşmasının VI. Bölümünde belirtilen uygunluk kurallarına uygun olması halinde

### **Madde 5**

#### **Anlaşma**

1. Finansman Anlaşmasının 51(3) Maddesinde belirtilen belirtilen anlaşmanın proje kapsamında herhangi bir sözleşmenin başlamasından önce imzalanması gerekir. Bu anlaşmada aynı zamanda, projenin tamamlanmasını takibennihai alıcıya devredilmesine ilişkin usulleri de tanımlayacaktır.
2. Anlaşmanın imzalanmış bir kopyası Komisyon servislerine gönderilecektir.
3. 1. ve 2. paragraflardan bağımsız olarak, Finansman Anlaşmasının 27. Maddesinin gereklerigeçerli kalacaktır.

### **Madde 6**

#### **Tedarik Usul ve Kuralları**

1. Uyulacaktedarik usul ve kuralları Finansman Anlaşmasının 44, 46 ve 48. Maddelerinde öngörülmüştür. Buna ek olarak, uygulanabildiği takdirde, Finansman Anlaşmasının 20. Maddesinde belirtilen ve Uluslar arası Finans Kuruluşları (International Financial Institutions- IFI) tarafından gerçekleştirilecek alımları düzenleyen kurallar da geçerlidir.

2. Gereken şekilde ortaya koyulan istisnai durumlarda, katılım ve menşee kurallarından derogasyona, 17 Temmuz 2006 tarih ve (EC)No 1085/2006 sayılı Konsey Tüzüğü'nün 19(6) Maddesi hükümlerine uygun olarak izin verilebilir. (belirtilmek üzere)

### **Madde 7**

#### **İzleme**

1. İzleme, projenin uygulanmasında gerçekleşen ilerlemenin takip edilmesi için bir bilgi sisteminin kullanılması anlamına gelir. İzlemede projenin tamamlanmasına yönelik gerçek ilerlemenin, Ek I'de verilen Gösterge niteliğindeki Çalışma Programı / Harcama Planı ile karşılaştırılmasına olanak veren mali ve fiziksel göstergeler kullanılacaktır.
2. Projenin uygulanması Finansman Anlaşmasının XIII numaralı bölümünde (İzleme ve Değerlendirme) öngörülenlere uygun olarak izlenecektir. Bu, diğerlerinin yanı sıra aşağıdakileri gerektirecektir:
  - a. Program Otoritesi, ve uygun olduğu takdirde ilgili Sözleşme Makamı tarafından, proje izleme faaliyetlerinin yürütülmesini;
  - b. Uygulamadaki ilerlemenin Sektörel İzleme Komitesi tarafından izlenmesini;
  - c. Komisyon tarafından sağlanan izleme belgelerinin hazırlanmasını: Bu izleme belgeleri Finansman Anlaşmasının 84 ve 85. Maddelerine göre uygulamaya ilişkin sektörel yıllık raporun esas bölümünü oluşturmaktadır.
  - d. Program Otoritesi veya Komisyon servisleri tarafından gerekli görülmesi halinde özel veya *ad-hoc* izleme raporları,
  - e. Yerinde yapılacak fiziksel kontroller

### **Madde 8**

#### **Değerlendirme**

1. Projeye ilişkin bir değerlendirme, Yararlanıcı ülkenin isteği veya Komisyonun girişimi üzerine, projenin işbu anlaşmanın Ekinde orijinal olarak belirtilmiş olan amaçlara uygun olarak sonuçlandırılmaya doğru ilerleyip ilerlemediğinin belirlenmesi ve uygulama sırasında karşılaşılan sorunlar dikkate alınarak gerekli ayarlamaların yapılması amacıyla gerçekleştirilebilir.
2. Proje tamamlandıktan sonra, projenin etkisine ilişkin olarak nihai değerlendirme, Yararlanıcı ülke veya Komisyon tarafından görevlendirilen bir değerlendirmeci tarafından gerçekleştirilebilir.

### **Madde 9**

#### **Projenin değiştirilmesi**

1. Onaylanan projede yapılacak olan herhangi bir değişiklik, bir değişiklik kararı veya Yararlanıcı ülke ve Komisyon servisleri arasındaki mektup teatisi yoluyla Komisyonun onayının alınmasını gerektirecektir.
2. Projeye bir değişiklik yoluyla dahil edilen fiziksel bir nesne ile ilgili harcama, Komisyon tarafından değişikliğin onaylandığı tarihten itibaren uygun hale gelir.
3. İşbu Anlaşmanın Ek'inde belirtilen (.....) Operasyonel Programının içeriğini etkiler nitelikteki herhangi bir proje değişikliği, proje ile ilgili bir Komisyonun değişiklik kararının yanı sıra Operasyonel Programında değişiklik yapılmasına ilişkin bir Komisyon kararı gerektirir. Bu nedenle, bu tür proje değişiklikleri yalnızca Operasyonel Programda değişiklik yapılması için gereken taleple paralel olarak sunulmaları halinde kabul edilebilir.

4. Projede, İki Taraflı Proje Anlaşmasının Ekinde tanımlanan şekilde yapılan herhangi bir büyük değişiklik, bir değişiklik kararı yoluyla Komisyon onayını gerektirir. Bu tür modifikasyonların yukarıda Madde 3'te tanımlanmış olan uygunluk süresinin sona ermeden önce sunulacak gerekçelendirilmiş bir istekle desteklenmesi gerekir.

Bir değişikliğin aşağıdakileri içermesi halinde büyük olduğu kabul edilir:

- a) İki Taraflı Proje Anlaşmasının Ek'inin 5. (Proje Açıklaması) ve 6. (Amaçlar) Maddelerinde açıklanan unsurlardan herhangi birinde bir değişiklik; veya
  - b) Projeye tahsis edilen IPA katkısı miktarında herhangi bir değişiklik; veya
  - c) Projeye ilişkin uygun harcamalarda bir değişiklik; veya
  - d) Projenin amaçlarını etkileyen ve işlevsel amaçlarında veya fiziksel özelliklerinde gerçekleşen önemli bir değişiklik, ki buna orijinal karar kapsamında yer almayan fiziksel bir bileşenin eklenmesi de dahildir; veya
  - e) Projenin mülkiyet veya işletme koşullarında meydana gelen bir değişiklik.
5. Projedeki herhangi bir küçük değişiklik Yararlanıcı yukarıda madde 3'te tanımlanmış olan harcama uygunluğu süresi sona ermeden önce sunulacak gerekçeli bir teklif temelinde ülke ve Komisyon servisleri arasında yapılacak mektup teatisi yoluyla onaylanabilir.
4. paragrafta bahsedilenler haricindeki tüm durumlarda, özellikle aşağıdakilerle ilgili olduğunda, bir değişikliğin minör olduğu kabul edilir:
- a) Başlangıçta proje uygulamasında öngörülen uygulama süresindeki bir uzatma; veya
  - b) Endikatif Çalışma Programı / Harcama planında yapılan ve yukarıda yer alan paragraf 4(c) kapsamına girmeyen değişiklikler; veya
  - c) Projenin fiziksel özelliklerinde veya işlevsel amaçlarında yapılan ve genel amaçlarını etkilemeyen bir değişiklik.
6. Sektörel İzleme Komitesi büyük ve küçük proje değişikliği teklifleri hakkında bilgilendirilecektir.
7. Genel bir kural olarak, Komisyonun değişiklik kararı gerektiren büyük proje değişikliklerinin sayısı minimumda tutulmalıdır.

8. Büyük veya küçüktüm değişiklik talepleri Komisyon tarafından her bir vaka için ayrı ayrı incelenecektir.
- 9.
10. Komisyon, kabul edilemez olarak gördüğü Operasyonel Program değişikliklerine yol açacak proje değişikliği isteklerini reddetmek hakkını saklı tutar.

### **Madde 10**

#### **Özel Koşullar**

(Ödemelere ilişkin olarak yerine getirilmesi gereken koşullar ile ve projenin eş finansmanı için gerekli olabilecek koşulların (örneğin; mali veya yasal düzenlemeler, izinlerin sunulması, arazi alımının tamamlandığına ilişkin kanıtlar, ön anlaşmalar, projenin sonraki safhaları için herhangi bir gereklilikler (diğer bir deyişle, kalan arazi dolguların kapatılması, foseptik çukurlarıyla bağlantılarının kesilmesi ve benzerleri))

### **Madde 11**

#### **Dil**

Bu İki Taraflı Proje Anlaşması İngilizce dilinde iki kopya olarak hazırlanmıştır.

.....'da,

..... tarafından

Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti adına imzalanmıştır.

.....'da

..... tarihinde

Avrupa Komisyonu adına imzalanmıştır.

**EK**

**BÜYÜK PROJENİN FİZİKSEL AMACI**

**Operasyonel Program**

**“Ulaştırma”**

**CCI NO: 2007 TR 16 I PO 002**

**Projenin Adı**

.....

**CCI NO:.....**

**Başlık ve Öncelik Eksen Numarası:.....**

**Başlık ve Tedbir Numarası:**

**1. BAŞVURUDAN SORUMLU MERCİ (Program Otoritesi)**

Ad:

Adres:

İrtibat Kişisi:

Telefon:

Faks:

e-posta:

**2. NİHAİ YARARLANICI (F)**

Ad:

Adres:

İrtibat Kişisi:

Telefon:

Faks:

e-posta:

**3. YARDIMIN NİHAİ ALICISI**

Ad:

Adres:

İrtibat Kişisi:

Telefon:

Faks:

e-posta:

**4. PROJE YERİ**

4.1 Yararlanıcı Ülke:

4.2 Eyalet / şehir:

**5. PROJE TANIMI**



## 5.1 Projenin fiziksel amacına ilişkin genel açıklama

(a) *(Projeye ve hedef aldığı sorunların türüne ilişkin bir açıklama veriniz)*

*(Altyapının ana amaçları, son kullanıcıları (yani hizmet verilen hedef kitle, mümkün olan hallerde niceliği belirtilmek üzere). Uygun olduğu takdirde, projenin bağlı olduğu AB düzeyinde mutabakata varılmış olan Trans – Avrupa ağını belirtiniz).*

(b) *(Projenin genel bir projenin bir safhası olması halinde, teklif edilen uygulama safhalarına ilişkin bir açıklama veriniz (bunların teknik veya finansal olarak bağımsız olup olmadığını açıklayınız).*

## 5.2 Altyapı yatırımına ilişkin teknik açıklama

(a) *(Ana özelliklerini ve bileşenlerini belirterek yardım önerisi getirilen altyapıyı ve işi açıklayınız – faaliyetlerin veya ekipmanın uygunluğu ile ilgili sonradan oluşabilecek şüpheleri azaltmak için bu açıklamanın kapsamlı olması önemlidir).*

(b) *(İlgili işe ilişkin olarak, kullanılacak olan anahtar çıktı endikatörleri tanımlayınız ve niceliklerini belirleyiniz).*

(c) *(Projenin tamamlanması sonrasında altyapının nasıl yönetileceğine ilişkin detaylar veriniz (diğer bir deyişle kamu yönetimi, imtiyaz, diğer Kamu Özel Ortaklığı biçimleri)*

## 6. AMAÇLAR

Projenin amaçlarını genel hatları ile veriniz.

## 7. ENDİKATİF FİZİKSEL VE/ VEYA PERFORMANS GÖSTERGELERİ

Ana fiziksel göstergeleri ve/ veya performans göstergelerini belirtiniz:

İçme suyu projeleri için, örneğin; su kayıplarının azaltılması, içme suyu kalitesinin artırılması, su kaynakları ölçümlerinin artırılması, dağıtım maliyetlerinin azaltılması, ağ uzunluğunun artırılması, hizmet verebilir durumdaki ağ uzunluğunu artırılması (rehabilitasyon projeleri için), vb.

Atık su projeleri için örneğin; sızıntıların azaltılması, ağa bağlı nüfus yüzdesinin artırılması, arıtılan kanalizasyon miktarının artırılması, kanalizasyon arıtma işlemi seviyesinin artırılması, alış sularının kalitesinin artırılması, giderme maliyetlerinin azaltılması, ağ uzunluğunun artırılması, hizmet verebilir durumdaki ağ uzunluğunun artırılması, vb.

Katı atık projeleri için örneğin; arazi dolgusuna giden atık miktarının azaltılması, geri dönüştürülen malzemelerin miktarının artırılması, kapatılan ve rehabilite edilen dolgu sahalarının sayısı, atık giderme hizmetleri kapsamındaki nüfus yüzdesi, vb.

Ulaştırma projeleri için örneğin; inşa edilen / rehabilite edilen / iyileştirme yapılan demiryolu/ karayolu/ su yolu uzunluğu, seyahat sürelerinin kısaltılması, işletme ve/ veya bakım maliyetlerinin azaltılması, karayolu / demiryolu / su yolu trafik kapasitesinin artırılması.

Projenin hedef alacağı ilgili Avrupa Komisyonu Yönergelerini listeleyiniz. Bunun yanı sıra Ulaştırma projeleri için ulaşılabilecek olan teknik standartları listeleyiniz.

Göstergeler, özellikle sözleşmenin kesinleştirilmesi üzerine gerekli görülen hallerde İzleme Komitesinde düzeltilebilir. Bu durumda, göstergelerin onaylanması mektup teatisi ile gerçekleştirilecektir. Her durumda, önerilen fiziksel ve/ veya performans göstergeleri aşağıdaki gibidir\*:

Endikatif göstergeler	Önce	Sonra
a) Fiziksel Örneğin; yeni/ rehabilite edilmiş kanalizasyon / su ağlarının uzunluğu (km olarak), rehabilite edilmiş / yeni tek demiryolu rayının uzunluğu, hesaplanmayan su yüzdesinde azalma (%), su kirlenmelerindeki azalma, diğer bir deyişle BOD, COD, askıdaki katı maddeler, azot, fosfor (mg/l veya %)		
b) Performans Örneğin; seyahat		

süresindeki azalma (dakika), hat hızındaki artış (km/), dağıtım esnasında içme suyu kalitesinin bozulmasında, sağlanan azalma, kanalizasyon kirletici seviyelerindeki azalma, yararlanıcının Kentsel Atık Su Arıtma Yönergesinin atım standartlarına uyumu (%)		
--	--	--

\* Gerekli olması halinde birden fazla tablo hazırlayınız.

## 8. ENDİKATİF ÇALIŞMA PLANI / HARCAMA PLANI

Öngörülen sözleşme sayısı ve türü ile ilgili bilgi veriniz. Herhangi bir IFI finansmanlı bileşenleri dahil ediniz ve açıkça belirtiniz.

	Sözleşmeye ilişkin açıklama	Sözleşme türü* İnşaat/tedarik/ hizmet	Tahmini sözleşme değeri (Avro)**	İhalenin başlangıcı ay/ yıl	İhalenin verilmesi ay/ yıl	Sözleşmenin tamamlanması ay/yıl
1						
2						
3						
4						
5						
6						

\* İnşaat sözleşmeleri için sarı ve kırmızı FIDIC'ten hangisinin kullanıldığını belirtiniz.

\*\* Sözleşme değerleri yalnızca gösterge niteliğindedir ve bu projenin Avro hesabı üzerine şart koyamaz.

## 9. EKONOMİK VE SOSYAL MALİYET – FAYDA ANALİZİNİN ANA SONUÇLARININ ÖZETİ

Ekonomik ve sosyal maliyet – fayda analizinin ana sonuçlarını belirtiniz.

- Proje için tahmini NPV (....) ve kullanılan indirim oranı (....)'dır.
- Tahmini Fayda / maliyet oranı .....'dir.
- Tahmini EIRR=

## 10. MALİ ANALİZ ÖZETİ

Mali analizin ana sonuçlarına ilişkin bir özet veriniz.

IPA katkısı hesaplanırken gelir üretiminin hesaba katılmasını sağlayınız.

- Başvuruda sağlanan bilgiler ve/ veya değerlendirme sırasında elde edilen herhangi bir ek bilgi temelinde
- - o Proje için FNPV'nin .... Milyon Avro olacağı tahmin edilmektedir.
  - o FIRR'nin %... olacağı tahmin edilmektedir.
- Finansman anlaşmasınının 17 ve 19. Maddelerine göre hesaplanan uygun harcamalar (finansman açığı) ..... Avro'dur.
- IPA katkısı ..... Avro'dur.

## 11. KIRLETEN ÖDER PRENSİBİ (YALNIZCA ÇEVRE İLE İLGİLİ PROJELER İÇİN)

Kirleten öder prensibinin projeye nasıl uygulanacağını açıklayınız.

## 12. MALİ SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK VE KARŞILANABİLİRLİK

Takip edilecek olan fiyatlandırma politikasının ana elemanlarını genel hatlarıyla veriniz.

## 13. İŞLETİM VE EKİPMAN GİDERLERİ

Projenin işletilmesi ve ekipmanın sağlanması için kullanılacak olan yolu açıklayınız. Tamamlanan ürünün yönetiminden sorumlu olan makamın organizasyonel ve yasal oluşumunu açıklayınız.

#### 14. ÇEVRESEL ETKİ DEĞERLENDİRMESİNİN ANA BULGULARININ ÖZETİ

Bir Çevresel Etki Değerlendirmesinin tamamlanması ile ilgili olarak ilgili merci tarafından bir karar verilmesi halinde, teknik olmayan özetin ana sonuçlarının listesini yapınız. Herhangi bir EIA'nın gerçekleştirilmesi halinde, projenin bir parçası olarak tam bir EIA gerçekleştirilmesi için bir zaman çizelgesi sununuz veya ulusal EIA mevzuatına atıfta bulunarak bunun neden gerekli görülmediğine ilişkin nedenleri listeleyiniz.

#### 15. MALİYET VE YARDIM (AVRO CİNSİNDEN)

Harcamanın türü ve proje bileşeni arasında gösterge niteliğinde bir maliyet analizi yapınız.

##### A. Harcama türleri arasında maliyet analizi

Harcama Türü	Toplam maliyet (tahmini) (milyon Avro)	Uygun olmayan maliyetler (tahmini) (milyon Avro)	Toplam uygun maliyetler (tahmini) (milyon Avro)
ör; arazi alımı			
ör; temel inşaat			
<b>TAHMİN EDİLEN TOPLAM</b>			

##### B. Beklenen Mali Katkı

<b>T</b>	<b>U</b>	<b>Uygu</b>	<b>To</b>	<b>Ka</b>	
<b>ah</b>	<b>y</b>	<b>n</b>	<b>plu</b>	<b>mu</b>	
<b>mi</b>	<b>g</b>	<b>harca</b>	<b>luk</b>	<b>kat</b>	
<b>ni</b>	<b>u</b>	<b>mala</b>	<b>kat</b>	<b>kıs</b>	
<b>to</b>	<b>n</b>	<b>r</b>	<b>kıs</b>	<b>ı</b>	
<b>pl</b>			<b>1</b>	<b>(A</b>	
<b>a</b>	<b>o</b>	<b>(Avro</b>	<b>kıs</b>		

m l ) mı vro  
m m )  
ali a (A  
ye y vro  
tle a )  
r n  
(A k  
vr i  
o) s  
i  
m  
(  
A  
v  
r  
o  
)

(1)=(2) + (2) (3) (4)=(3)x (5)=(6)+(7 (6) (7) (8)  
(3) öncelik )+(8)  
ekseninin  
eş  
finansman  
oranı)

Not: Uygun harcamalar ve IPA katkısı dışındaki veriler gösterge niteliğindedir. Uygun olmayan harcamalar kamu katkısına dahil edilmiştir.

## 16. UFK'lerin Kapsama Dahil Edilmesi

Projedeki herhangi bir UFK (Uluslararası Finans Kuruluşu)'nun varlığını genel hatları ile belirtiniz. Bu kuruluşların iş kapsamına ilişkin detaylı bir açıklamayı, finansal maliyetler ve teklif edilen uygulama zaman çizelgesi ile birlikte veriniz. Buna ek olarak UFK tarafından öngörülen herhangi bir teknik yardım tedbirine, örneğin projenin bir parçası olarak kurumsal reforma ilişkin detayları da veriniz.

Uygulama düzenlemelerinin (paralel veya eş finansman) yanı sıra hangi tedarik kurallarının uygulanacağını ve Program Otoritesinin ilgili tedarik kurallarını uygulamak için akredite edilmiş olup olmadığını açıklayınız.



Uygun olduğu takdirde, hangi sözleşmeler için katılım ve menşe kurallarından derogasyona izin verildiğini, 17 Temmuz 2006 tarih ve (EC) No 1085/2006 sayılı Konsey Tüzüğü hükmüne göre belirtiniz.

## 17. TANITIM TEDBİRLERİ

Proje için öngörülen tanıtım tedbirlerini açıklayınız.



## EK X

### Operasyon Tanımlama Belgesi Şablonu

*(maksimum 5 sayfa)*

1. Operasyonun adı ve numarası:
2. Program Otoritesi: **irtibat kişilerini yazınız.**
3. Operasyonun gerçekleştirilmesinden sorumlu kuruluş: irtibat bilgilerini, irtibat **kurulacak kişi de dahil olmak üzere** yazınız.
4. Operasyonel Program ile bağdaşırılık ve uyum
  - 4.1 Programın adı ve numarası
  - 4.2 Öncelik ekseninin adı
  - 4.3 Tedbirin adı
  - 4.4 Nihai Yararlanıcı (Finansman Anlaşması madde 15)
  - 4.5 Yardımın son alıcısı
  - 4.6 Tedbir uyarınca öngörülen faaliyetlerin kategorisi / türü
5. Operasyona ilişkin Açıklama
  - 5.1 Operasyonel Programın başarısına katkı: Operasyonun uygun tedbirle bağlantılı olarak Operasyonel Programın (mümkün olan hallerde miktarı belirtilen göstergeler sağlanarak) amaçlarına ulaşılmasına nasıl katkıda bulunduğunu açıklayınız.
  - 5.2 Genel Amaç: Bir cümle ile açıklayınız.
  - 5.3 Operasyonun Amacı: Bir cümle ile açıklayınız.
  - 5.4 Yer(yerler): Lütfen uygun bölgeleri dikkate alınız.

5.5 Süre: Operasyonun süresi Finansman Anlaşmasında belirlenmiş olan harcamanın uygunluğu için son tarihi aşamaz.

5.6 Hedef grup(gruplar):

5.7 Operasyon ve Arkaplanına ilişkin açıklama: maksimum 10 satır

5.8 Ölçülebilir göstergeler sahip sonuçlar:

5.9 Faaliyetler:

6. Uygulama Düzenlemeleri:

6.1 Kurumsal çerçeve: Operasyonun uygulanması için öngörülen kurumsal düzenlemeler, örneğin; operasyon koordinasyon birimi, yönlendirme komitesi, bölgesel ve/veya il makamları, teknik yardım ekibi

6.2 Önerilen izleme yapısı ve yöntemi: Operasyonun izlenmesinden kim sorumlu olacak, operasyon nasıl izlenecek, iş akışı ve raporlama hatları hangileri olacak?

6.3 Operasyonun uygulanması için gerekli usul ve sözleşmeler ile bunların sıralanması: Teklif edilen faaliyetler için usul türlerini (teklif çağrıları, önceden teklif çağrısı yapılmaksızın ulusal kurumlar tarafından doğrudan uygulama, uluslar arası kuruluşlarla doğrudan yapılan anlaşmalar, vb) ve bunlara karşılık gelen sözleşmeleri (hibe sözleşmeleri, uluslar arası kuruluşlarla yapılan katkı anlaşmaları, hizmetler, gereçler, inşaat, vb) sıralamaları ile birlikte listeleyiniz.

(Lütfen, hazırlık safhaları, ihalenin yapılması, sözleşmenin yapılması ve operasyonların başlatılması için detaylı bir zaman göstergesi hazırlayınız.)

7. Riskler ve varsayımlar:

8. İşlemin hedef grup üzerindeki beklenen etkisi ve çoğalma / yayılma etkileri:

9. Sürdürülebilirlik:

10. Dezavantajlı kişilere ve korunmasız gruplara (ilgili hallerde) eşit imkan sağlanması:

11. Diğer IPA bileşenlerinin tedbirleri ile bağlantılar:

12. Avrupa Komisyonundan talep edilen finansman:

IPA katkısı öncelik ekseninde uygun harcamaların %xx'ine karşılık gelen tavan değerini aşmayacaktır.

(hiçbir işlem ilgili öncelik eksenine ilişkin eş finansman oranından daha yüksek bir eş finansman oranından yararlanmayacaktır – IPA Uygulama Tüzüğü, Madde 149.3 ve 153.3)

13. Eş finansman: (lütfen kaynağa göre beklenen toplam katkıyı tanımlayınız)

14. Bütçe analizi:

(gösterge niteliğinde, mümkünse işlem bileşeni başına, tahmini toplam maliyet, kamu harcamaları, IPA katkısı, ulusal kamu katkısı ve özel katkı dahil olmak üzere)

15. Finansman kaynağına göre nakit akışı gereksinimleri

## EK XI

### Operasyonların seçimini yapan komitenin yapısı ve işletim usulleri

Finansman Anlaşmasının 50. Maddesi uyarınca, Program Otoritesi “Ulaştırma” Operasyonel Programı dahilindeki herhangi bir operasyon için teklif çağrısında bulunarak operasyon seçmek yükümlülüğü altında değildir.

Finansman Anlaşmasının 50.2 maddesine göre, Komisyon tarafından onaylanan “Ulaştırma” Operasyonel Programının büyük projelerini gösteren endikatif listede yer alan büyük projeler, teklif çağrısına çıkılmaksızın seçilebilir.

“Ulaştırma” Operasyonel Programı altında desteklenen tüm projeler büyük projeler endikatif listesinde yer alan büyük projeler olduğundan, teklif çağrısı ile operasyon seçimi yapılması yükümlülüğü yoktur.

#### ‘Öncelik Eksen 3: Teknik Yardım’ kapsamındaki operasyonlar

Bu öncelik eksen 3 kapsamındaki projeler ulusal kamu mercileri (Program Otoritesi) tarafından başlatılır veya başlatılır ve gerçekleştirilir ve Madde 50.1.a uyarınca, bunlar teklif çağrısı yapılmaksızın, Sektörel İzleme Komitesinin önceden bilgilendirilmesi ve Komisyon hizmetleri tarafından kabul edilmesi kaydıyla seçilebilir.

Program Otoritesinin projelerin seçimi için bir seçim komitesine başvurmaya karar vermesi halinde, usuller aşağıdaki gibi Operasyonel Programda belirtilen usuller olacaktır:

*Program Otoritesi belirli bir tedbir altında finanse edilen projelerin seçimi için çıkılan her teklif çağrısı için bir seçim komitesi kuracaktır. Seçim Komitesi, sektörel izleme komiteleri tarafından kabul edilen ve teklif çağrısında yayınlanan seçim kriterlerine ve yöntemlerine göre proje başvurularını değerlendirecektir. Uygulamalar ilk olarak ilgili tedbirlerde (eksiksizlik, doğruluk vb) belirtilen ilgili uygunluk şartlarını karşılayan uygunluk kriterlerine ve idari kriterlere uyum açısından incelenecek ve daha sonra kalitelerine göre değerlendirilecektir. Seçim Komitesi daha sonra, IPA Uygulama Tüzüğü’nün 158. Maddesi uyarınca Program Otoritesine önerilerde bulunacaktır. Seçim Komitesinin üyeleri, proje uygulamalarının niteliksel değerlendirilmesini gerçekleştirmek için gereken teknik yetkinliğe sahip en uygun görevliler ve uzmanlar olmalıdır.*

Komisyon, Seçim Komitesi işlerine gözlemci olarak katılabilir.

## EK XII

### Yıllık ve Nihai rapor (Finansman Anlaşmasının 85 ve 102. Maddeleri)

#### 1. TANIMLAMA

OPERASYONEL PROGRAM	Programlama süresi
	Program numarası (CCI No)
	Program adı
YILLIK UYGULAMA RAPORU	Raporlama yılı
	Yıllık raporun Sektörel İzleme Komitesi tarafından onaylandığı tarih

#### 2. OPERASYONEL PROGRAMIN UYGULANMASINA GENEL BAKIŞ

##### 2.1 Niceliksel ilerleme (öncelik eksenine ve tedbirlere göre)

Operasyonel Programın, öncelik eksenlerinin, tedbirlerin ve ilgili hallerde projelerin veya proje gruplarının uygulanmasında kaydedilen fiziksel ilerleme hakkında bunların özel, değiştirilebilir hedefleri ile ilişkili olarak, bir nicelikleme ile birlikte, mümkün olduğunda uygun seviyedeki göstergeler kullanılarak verilen bilgiler,.

İlgili durumlarda, İnsan Kaynaklarının Geliştirilmesi- İKG (Human Resources Development-HRD) bileşeni için, tüm göstergeler cinslerine göre ayrılacaktır. Rakamlar (veriler) henüz mevcut değilse, bunların ne zaman sağlanacağına ve Program Otoritesinin bunları ne zaman Komisyona sunacağına ilişkin bilgiler belirtilecektir.

Operasyonel Program altında finanse edilen operasyonların listesinin rapora eklenmesi gerekir.

##### 2.2 Niteliksel Analiz

Başlangıçta belirlenmiş olan hedeflerle ilişkili olarak sağlanan ilerleme hakkındaki bir niceliksel analiz de dahil olmak üzere fiziksel ve mali göstergelerle ölçülen başarının analizi.

Tamamlanmamış operasyonların listesi ve bunların tamamlanmasına ilişkin zaman çizelgesi (yalnızca nihai rapor).

##### 2.3 Mali Bilgiler

	Ulusal fon tarafından Komisyona gönderilen ödeme başvurularında	Ulusal fon tarafından yaratılan ve	Karşılık gelen kamu	Karşılık gelen özel	Komisyon tarafından alınan toplam
--	---	------------------------------------	---------------------	---------------------	-----------------------------------

	yer alan nihai yararlanıcılar tarafından ödenen harcamalar.	ödenen toplam harcamalar	katkısı	katkı	ödemeler
Öncelik ekseni 1 Tebdir 1.1 Tebdir 1.2 ---					
Öncelik ekseni 2 Tebdir 2.1 ....					
Öncelik ekseni 3					
Toplam					

(tüm mali veriler Avro cinsinden ifade edilmelidir)

Buna ek olarak, mali bilgiler de grafiksel olarak da sağlanabilir.

Harcama kategorilerine göre tahsisatların endikatif analizi (yalnızca III. bileşen için).

Finansman Anlaşmasının XIII Ekinde yer alan detaylı listeye göre bilgiler.

*Geri ödenen veya yeniden kullanılan yardım*

IPA Uygulama yönetmeliğinin 54. Maddesinde bahsi geçen şekilde yardımın iptali sonrasında yeniden ödenen veya yeniden kullanılan yardımın ne şekilde kullanıldığına ilişkin bilgiler.

#### **2.4 İşletme programının uygulanması bağlamındaki değişiklikler (ilgili olduğu takdirde)**

İşletme programı yardımından direkt olarak ortaya çıkmaksızın programın uygulanması üzerinde direkt bir etkiye sahip olan herhangi bir elemana ilişkin açıklama (mevzuat değişiklikleri veya beklenmeyen sosyoekonomik gelişmeler gibi).

#### **2.5 AB Müktesebatına uyum hakkındaki bilgiler**

Operasyonel Programın uygulanması sırasında karşılaşılan AB Müktesebatına uyumla ilgili herhangi bir önemli sorun ve bunların çözülmesi için alınan tedbirler.

#### **2.6 Diğer araçlarla bütünleyicilik**

IPA yardımının diğer programları ve bileşenleri, Avrupa Yatırım Bankası –AYB’nin (European Investment Bank -EIB) müdahaleleri ve diğer mevcut mali araçlar arasında ayırım ve koordinasyon sağlamak üzere yapılan düzenlemelerin uygulamasına ilişkin özet.

### **3. UYGULAMANIN KALİTESİ VE ETKİNLİĞİ**

#### **3.1 İzleme Düzenlemeleri**

Veri toplama düzenlemeleri, karşılaşılan zorluklar ve bunları çözmek için atılan adımlar da dahil olmak üzere, Program Otoritesi veya Sektörel İzleme Komitesi tarafından alınan izleme değerlendirme tedbirleri..

#### **3.2 Karşılaşılan önemli sorunlar ve bunların üstesinden gelmek için alınan tedbirler**

IPA Uygulama Tüzüğü'nün 29(2)(b) Maddesindeki usul altında tanımlanan sorunların bir özeti de dahil olmak üzere İşletme programının uygulanmasında karşılaşılan herhangi bir önemli sorunun yanı sıra Program Otoritesi veya Sektörel İzleme Komitesi tarafından sorunların çözümü için alınan herhangi bir tedbir.

#### **3.3 Teknik Yardım**

İlgili hallerde yönetimin devredilmesi öncesindeki teknik yardım da dahil olmak üzere, teknik yardımın kullanılmasına ilişkin açıklama.

Operasyonel programa tahsis edilen IPA Fonlarının teknik yardıma harcanan kısmının toplamdaki yüzdesi.

### **4. BİLGİ VE TANITIM**

Operasyonel Programa uygun olarak sunulan İletişim Eylem Planının uygulanmasında elde edilen ilerleme; alınan tedbirler ve bunların etkileri vurgulanarak.

### **5. BÜYÜK PROJELER**

- Büyük projelerin uygulanmasındaki ilerleme.
- Büyük projelerin finansmanındaki ilerleme.
- Operasyonel Programdaki büyük projelerin endikatif listesinde meydana gelen herhangi bir değişiklik.

### **6. İNSAN KAYNAKLARININ GELİŞTİRİLMESİ BİLEŞENİNE İLİŞKİN FAALİYETLER**

Erkekler ve kadınlar için eşit fırsatlar, iyi yönetim, dezavantajlı kişilerin kapsama dahil edilmesi, coğrafi destek öbeklenmesi veya sürdürülebilir gelişme ve çevresel koruma gibi yatay konuların uygulanması hakkındaki bilgiler.

İlgili hallerde, aşağıdakilerin uygulanmasının bir sentezi:

- Cinsiyet görüşleri ve cinsiyet bazlı faaliyetler
- Göçmenlerin istihdama katılımı
- Engelli kişiler de dahil olmak üzere diğer dezavantajlı kişilerin istihdama entegrasyonu ve sosyal olarak dahil olmaları

Uygun durumlarda, IPA İnsan Kaynakları Geliştirme Bileşeni tarafından desteklenen eylemlerin Ortak Değerlendirme Belgesi (JAP) ve Ortak Katılım Memorandumu (JIM)



takibinde gerçekleştirilen eylemlerle nasıl uyum sağladıkları ve bunlara nasıl katkıda bulduklarına ilişkin bir açıklama.



## EK XIII

### Harcama kategorisine göre tahsisatlar

(Finansman Anlaşması Madde 85(3) c))

#### Bölüm A: Boyuta göre Kaideler

**TABLO 1: ÖNCELİK TEMASI BOYUTU İÇİN KODLAR**

Kod	Öncelik Teması
1	Ulaştırma
1.1	Demiryolu altyapısı
1.1.1	Ulusal ağların birbiri ile bağlantısı / bunların birlikte çalışabilirliği
1.1.2	Ulusal ağlar ve trans- Avrupa ağları arasındaki ara bağlantı / birlikte çalışabilirlik
1.2	Karayolu altyapısı
1.2.1	Ulusal ağlar arasındaki ara bağlantı / birlikte çalışabilirlik
1.2.2	Ulusal ağlar ve trans Avrupa ağları arasındaki ara bağlantı / birlikte çalışabilirlik
1.3	Deniz limanları altyapısı
1.4	Denizden uzak yerlerdeki su yolları
1.5	Havaalanı altyapısı
1.6	Çok türlü taşıma altyapısı
1.7	Akıllı taşıma sistemleri
1.8	Teknik yardım
1.9	Diğer
2	Çevre
2.1	Atık yönetimi

2.2	Su temini
2.3	Kentsel atık su
2.4	Hava kalitesi
2.5	Kirlenmiş alanların ve arazinin rehabilitasyonu
2.6	Enerji verimliliği
2.7	Yenilenebilir enerji
2.8	Diğer
2.9	Teknik yardım
3	Bölgesel rekabet edebilirlik
3.1	Özellikle ....'de işletmeler için ticari ve teknolojik hizmetlerin sağlanması
3.2	Bilgi ve iletişim teknolojilerine erişim ve bunların kullanımı
3.3	Teknolojik gelişmenin, araştırmanın ve yeniliklerin desteklenmesi
3.4	İş ağlarının ve gruplarının geliştirilmesi
3.5	... 'e erişimi kolaylaştıran finansman araçlarının oluşturulması ve geliştirilmesi
3.6	... 'nin kolaylaştırılmasına katkıda bulunan yerel altyapı ve hizmetlerin sağlanması
3.7	Bölgesel gelişme için gereken hallerde eğitim ve öğretim altyapıları
3.8	Bölgelerin turizm potansiyelinin geliştirilmesi
3.9	Diğer
4.0	Teknik yardım
4	Teknik yardım
4.1	Uygun faaliyetlerle ilgili ön çalışmalar ve teknik destek
4.2	Program yönetimi, izlenmesi, değerlendirilmesi, bilgi ve kontrol faaliyetleri

**TABLO 2: FİNANSMAN ŞEKLİ BOYUTU İÇİN KODLAR**

Kod	Finansman Şekli
01	Geri ödemesiz yardım
02	Yardım (kredi, faiz sübvansiyonu, garantiler)
03	Risk sermayesi (katılım, risk sermayesi fonu)
04	Diğer finansman biçimleri

**Bölüm B:**

**Yıllık ve nihai uygulama raporunda kategorilere göre IPA katkısı tahsisinin kümülatif analizi**

**CCINO:**

**Programın adı:**

**İlgili Operasyonel Program için alınan son Komisyon kararının tarihi:**

.././.....

<b>Kod*</b> <b>Boyut 1</b> <b>Öncelik teması</b>	<b>Kod*</b> <b>Boyut 2</b> <b>Finansman şekli</b>	<b>Miktar **</b>

\* Kategoriler her bir boyut için standart sınıflandırma kullanılarak kodlanmalıdır.

\*\* IPA katkısının her bir kategori kombinasyonu için tahsis edilen miktarı.

## EK XIV

### Yeterli bir Denetim Takibi için Bilgi Şartlarına ilişkin Gösterge Niteliğinde Açıklama

#### *(Finansman Anlaşmasınının 90. Maddesi)*

Madde 90'da belirtilen şekilde yeterli bir denetim takibi, belirli bir tedbir için, bir proje grubundaki bireysel projeler dahil olmak üzere, aşağıdakiler gerçekleştiğinde söz konusu olur:

1. Uygun yönetim seviyesinde tutulan muhasebe kayıtlarının Program Otoritesinin finansmanın son alıcısı olmadığı hallerde, tedbirin uygulanmasında imtiyaz sahipleri, delegeler olarak veya bir başka şekilde yer alan merciler ve firmalar dahil olmak üzere Program Otoritesi tarafından eş finansmanı yapılan tedbirde gerçekleşen harcama hakkında detaylı bilgi sağladığında, . Muhasebe kayıtları bunların oluşturulduğu tarihi, her bir harcama kaleminin miktarını, destekleyici belgelerin doğasını ve ödeme tarihini ve yöntemini gösterir. Gerekli dokümanter kanıtlar (örneğin faturalar) eklenmiştir.
2. Eş finansmanı yapılan tedbirle yalnızca kısmen ilişkili olan harcama kalemleri için, eş finansmanı yapılan tedbir ve geri kalanlar arasındaki harcama tahsisinin doğruluğu gösterilmiştir. Aynı durum, yalnızca belirli limitler dahilinde veya diğer maliyetlerle orantılı olarak uygun oldukları kabul edilen harcama türleri için de geçerlidir.
3. Tedbirin teknik şartnamesi ve mali planı, ilerleme raporları, ihale ve sözleşme prosedürleri ile ilgili belgeler ve tedbirin uygulanması hakkındaki incelemelere ilişkin raporlar da uygun yönetim seviyesinde tutulur.
4. Eş finansmanı yapılan Ulusal Fon tedbiri içerisinde gerçekte karşılanan giderlerin beyan edilmesi için, 1. paragrafta sözü geçen bilgiler kategorilere göre ayrılmış olan detaylı bir harcama beyannamesinde toplanır. Detaylı harcama beyannameleri Ulusal Fonun muhasebe kayıtları için destekleyici belgeleri oluşturur ve Komisyona harcama beyannamelerinin hazırlanması için temel sağlar.
5. Program Otoritesi veya tedbirin uygulanmasında yer alan merciler veya firmalar ile Ulusal Fon arasında bir ya da daha fazla görevlendirilmiş merci olduğu hallerde, her bir görevlendirilen merci, kendi sorumluluk alanı için bir alt merciden, kendi muhasebe kayıtları için destekleyici dokümantasyon olarak detaylı harcama beyannameleri ister ve bunlardan bir üstündeki mercie tedbirle ilgili yapılan harcamaların en azından bir özetini sağlar.
6. Muhasebe verilerinin bilgisayarla aktarılması halinde, ilgili tüm merci ve yetkililer, Komisyona onaylanan toplam özet miktarlardan bireysel harcama kalemlerine kadar yeterli bir denetim takibi ve Program Otoritesi ve tedbirin uygulanmasında yer alan diğer merci ve firmalar seviyesinde destekleyici belgeler sağlamak amacıyla kendi muhasebe kayıtlarının ve yukarıya bildirilen toplamaların doğruluğunu göstermek için bir alt seviyeden yeterli bilgi elde eder.

## EK XV

### Belge ve yerinde kontroller için istek üzerine Komisyona iletilecek olan operasyon verilerinin listesi

#### (Finansman Anlaşması Madde 80(5))

İstenen veriler aşağıdakileri içerebilir, kesin içerik Yararlanıcı ülke ile yapılacak olan anlaşmaya bağlıdır. Alan numaraları Komisyona aktarılmak üzere bilgisayar dosyalarının derlenmesi sırasında tercih edilen kayıt yapısını göstermektedir.

#### A. Operasyonlar hakkındaki veriler

Alan 1	Operasyonel Program
Alan 2	Öncelik numarası
Alan 3	Fon adı
Alan 4	Operasyonun bulunduğu / gerçekleştirildiği bölge veya alanın kodu (ilgili hallerde, NUTS seviyesi veya diğer)
Alan 5	Program Otoritesi
Alan 6	Ulusal Yetkilendirme Görevlisi
Alan 7	Nihai yararlanıcı veya uygun olduğu takdirde Program Otoritesi yapılan harcamaları beyan eden diğer merci
Alan 8	Eşsiz operasyon kod numarası
Alan 9	Operasyona ilişkin kısa açıklama
Alan 10	Operasyonun başlangıç tarihi
Alan 11	Operasyonun tamamlanma tarihi
Alan 12	Onay kararını veren merci
Alan 13	Onay tarihi
Alan 14	Son alıcı referansı
Alan 15	Para birimi (avro değilse)
Alan 16	Toplam tahmini operasyon maliyeti (1)
Alan 17	Toplam uygun harcama

Alan 18	Toplam uygun kamu harcamaları
Alan 19	AYB (IPA için eşdeğeri de içerecektir) finansmanı

(1) Diğer bir deyişle, Özel finansman dahil, ancak uygun olmayan harcamalar veya diğer finansmanın net değeri.

### B. Operasyonla ilgili beyan edilen harcamalar

Alan 20	Operasyondan geri ödeme için son başvurunun iç referans numarası
Alan 21	Operasyondan geri ödeme için son başvurunun izleme sistemine girildiği tarih
Alan 22	İzleme sistemine girilen operasyondan geri ödeme için yapılan son başvuruda beyan edilen uygun harcama miktarı
Alan 23	Bir geri ödeme başvurusunun yapılmış olduğu toplam uygun harcama
Alan 24	Yararlanıcının mülkiyetinde değilse, talep için detaylı destekleyici belgelerin konumu
Alan 25	Uygun alanlara komşu alanlarda yapılan harcamalar (uluslar arası işbirliği) (uygun değil)
Alan 26	Alanın dışındaki ortaklar tarafından ödenen harcamalar (uluslar arası işbirliği) (uygun değil)
Alan 27	Avrupa Birliği dışında ödenen harcamalar (sınır ötesi, uluslar arası ve bölgeler arası işbirliği)
Alan 28	Arazi alımı için yapılan harcama
Alan 29	Konut için yapılan harcama
Alan 30	Tek fiyatla doğrudan olmayan maliyetler / genel giderler için yapılan harcama
Alan 31	Eğer varsa geri ödeme başvurularından kesilen gelir
Alan 32	Eğer varsa geri ödeme için başvurulardan kesilen mali düzeltmeler
Alan 33	Ulusal Yetkilendirme Görevlisi tarafından Komisyona gönderilen harcama beyannamesinde yer alan ve oprasyonda beyan edilen toplam uygun harcama (avro cinsinden)
Alan 34	Operasyondan beyan edilen ve Ulusal Yetkilendirme Görevlisi tarafından Komisyona gönderilen harcama beyannamesinde yer alan toplam uygun harcama (ulusal para birimi)
Alan 35	Onay merciinin operasyondan harcamaları içeren son harcama beyannamesinin tarihi
Alan 36	Madde 81'e uygun olarak gerçekleştirilen doğrulamaların tarihi
Alan 37	Madde 82'ye uygun olarak gerçekleştirilen denetimlerin tarihi
Alan 38	Denetimi veya doğrulamayı yapan merci

Alan 39

Tamamlanması halinde operasyon için hedefe ulaşma derecesi (%)



## EK XVI

### Harcama belgesi ve beyannamesi ve nihai ödeme başvurusu

#### AVRUPA KOMİSYONU

#### KATILIM ÖNCESİ YARDIM ARACI – IPA

#### *Bölgesel Kalkınma Bileşeni (Bileşen III)*

### Harcama belgesi ve beyannamesi ve ödeme başvurusu

Operasyonel Programın adı

Komisyon kararı

Finansman anlaşması

Komisyon referans (CCI) No:

Ulusal referans (eğer varsa)

## SERTİFİKA

Aşağıda imzası bulunan ben,

Ulusal Yetkilendirme Görevlisi

İşbu belge ile, ekteki beyannamede yer alan tüm harcamaların Avrupa Komisyonu ve Türkiye Hükümeti arasında (.....) tarihinde imzalanan Finansman Anlaşmasında belirtilen harcama uygunluğu kriterlerine uygun olduğunu ve nihai fayda sahipleri tarafından Operasyonel Program uyarınca IPA yardımı verilmesine ilişkin koşullara göre seçilen işlemlerin uygulanması üzerine ödendiğini onaylarım.

.....	20...	sonra <sup>15</sup>	.....	miktarı kadar	avro <sup>16</sup>
-------	-------	---------------------	-------	---------------	--------------------

(Tam sayı ile yüzdellik kesirini belirtiniz.)

Öncelik eksenine ve ölçütlerine göre analizi yapılmış olan ekteki gider beyannamesinde aşağıdaki tarihte geçici olarak kapatılan hesaplar temel alınmıştır.

		20..
--	--	------

Ve bu belgenin ayrılmaz bir parçasını oluşturur.

Aynı zamanda operasyonların Finansman Anlaşması şartlarına göre ilerlediğini ve özellikle de aşağıdakileri onaylarım:

1. Finansman Anlaşmasının 69. Maddesinde belirtilen tüm şartlar, özellikle de aşağıdakiler karşılanmıştır:
  - Program için sektörel nihai uygulama raporu Program Otoritesi tarafından Komisyona gönderilmiştir.
  - Nihai bir faaliyet raporu ile desteklenen herhangi bir nihai harcama beyannamesi hakkındaki bir görüş, Finansman Anlaşmasının 92. Maddesine göre, Denetim Makamı tarafından Komisyona gönderilmiştir.
  - Yetkin Akreditasyon Görevlisi ve Ulusal Yetkilendirme Görevlisi tarafından verilen akreditasyon geçerlidir ve Komisyon tarafından yapılan yönetim devri geçerlidir.
2. Harcama beyannamesi doğrudur, güvenilir muhasebe sistemlerinin sonucudur ve doğrulanabilir destekleyici belgeleri temel almaktadır.
3. Beyan edilen harcama Avrupa Birliği kurallarına ve ulusal kurallara uygundur ve program için geçerli olan kriterlere, özellikle de çevrenin korunması, ulaştırma, rekabet ve kamu sözleşmelerinin yapılması (PRAG) kurallarına göre Avrupa Birliği kuralları ve ulusal kurallara riayet edilerek finansman için seçilen operasyonlar için yapılmıştır.

<sup>15</sup> Harcamanın uygunluğunun başlama tarihi(Finansman Anlaşmasının imzalanma tarihi)

<sup>16</sup> Nihai yararlanıcılar tarafından ödenen toplam uygun harcama miktarı

4. Harcama beyannamesi ve ödeme başvurusunda ilgili hallerde geri ödenen herhangi bir miktar ve alınan herhangi bir faiz ve operasyonel program uyarınca finanse edilen işlemlerden elde edilen net gelir dikkate alınmaktadır.
5. Altta yatan işlemlerin analizi bilgisayar dosyalarına kaydedilmektedir ve istek üzerine ilgili Komisyon departmanlarına sağlanabilir.

Finansman anlaşmasının 104. Maddesine göre, destekleyici belgeler Komisyon tarafından operasyonel programın kapatılmasının ardından en az üç yıllık bir süre için kullanılabilir olacaktır.

Tarih	.....	.....	20.....
-------	-------	-------	---------

Büyük harflerle Ulusal Yetkilendirme  
Görevlisinin isim, damga, unvan ve imzası

Öncelik eksenini ve tedbirlere göre harcama beyannamesi: nihai ödeme	
Operasyonel Program Referansı (CCI No):	
Programın adı:	
Hesapların geçici kapanma tarihi:	Komisyona gönderme tarihi:

Ödenen toplam onaylanmış uygun<sup>17</sup> harcamalar:

Öncelik ekseni tedbir	Bugüne / kadar yapılan toplam harcamalar (.... <sup>2</sup> Ve .... Arasında)	Bu deklarasyonda onaylanan harcamalar	Planlanan toplam harcamalar (başlangıçtaki bütçe)	Bugüne kadar yapılan harcamalar, başlangıçtaki bütçenin bir oranı olarak (%)	Notlar
-----------------------------	---	--	---	--	--------

Öncelik  
ekseni 1

Tedbir 1.1

Opepasyon  
1.1.1

Operasyon  
1.1.2

Öncelik  
ekseni 2

Tedbir 2.1

Öncelik  
ekseni 3

Tedbir 3.1

Öncelik  
ekseni 4

Tedbir 4.1

Yıla göre toplam uygun harcamaların<sup>3</sup> analizi (miktarlar avro cinsindedir)

Öncelik ekseni / tedbir	2008	2009	2010	2011	2012
-------------------------------	------	------	------	------	------

<sup>17</sup> (EC) 718/2007 sayılı Komisyon Tüzüğü'nün 149, 150 ve 152. maddelerinde belirtildiği üzere.

<sup>2</sup> harcama uygunluğunun başlama tarihi (Finansman Anlaşmasının imzalanması)

<sup>3</sup> Yıla göre, bu tabloda bahsi geçen döküm, ilgili yıl içerisinde nihai fayda sahipleri tarafından yapılan ödemelere karşılık gelecektir. Bu dökümün kesin olarak belirlenmesinin mümkün olmadığı hallerde, döküme ilişkin en iyi tahmin verilmelidir.

Öncelik eksen 1					
Tedbir 1.1					
Öncelik eksen 2					
Tedbir 2.1					
Öncelik eksen 3					
Tedbir 3.1					
Öncelik eksen 4					
Tedbir 4.1					

## Harcama Beyannamesi için EK 1

Tedbire ve ilgili harcamalara göre operasyonların bilgisayarlı listesi, buna IPA Tüzüğü altında yapılan katkı ve ulusal kamu harcamaları da dahildir

Öncelik eksen /tedbir	Toplam harcamalar (EURO)	IPA fonları (EURO)	Ulusal kamu harcamaları (EURO)	IPA eş finansman oranı (%)
Öncelik eksen 1: toplam				
Tedbir 1.1				
Operasyon 1.1.1				
Operasyon 1.1.2				
...				
Tedbir 1.2				
Operasyon 1.2.1				
Operasyon 1.2.2				
....				
Tedbir 1.3				
Operasyon 1.3.1				
Operasyon 1.3.2				
.....				
Öncelik eksen 2: toplam				
Tedbir 2.1				
Operasyon 2.1.1				
....				
Öncelik eksen				

3				
Tedbir 3.1				
Operasyon 3.1.1				
...				



## Harcama Beyannamesi EK 2:

Bir işlem için IPA Katkısının tümünün ya da bir bölümünün iptalinin ardından geri ödenebilecek olan miktarların detayları

Önceliğin/ tedbirin / operasyonun adı	
Geri ödenmesi istenen miktar	
Borçlu	
Geri ödeme emrinin verildiği tarih	
Geri ödeme emrini veren merci	
Geri ödeme tarihi	
Geri ödenen miktar	



### **Harcama beyannamesi EK 3**

Bu beyannamenin ilgili olduğu son borç tarihinde Bileşene özel avro hesabındaki IPA katkısı hacmi ve kazanılan faiz

## ÖDEME BAŞVURUSU: Nihai ödeme

Operasyonel Programın adı:

Operasyonel Program referans (CCI) No:

Çerçeve Anlaşmanın ((EC) No 718/2007 sayılı Tüzüğü'nün 25. Maddesi) A Ekine göre, aşağıda imzası bulunan ben (Ulusal Yetkilendirme Görevlisinin büyük harflerle yazılmış adı), işbu belge ile, nihai ödeme olarak ..... avro tutarındaki miktarın ödenmesini rica ederim.

Bu başvuru aşağıdaki nedenlerle kabul edilebilir niteliktedir:

	Gereken şekilde siliniz
(a) Finansman Anlaşmasında ve Komisyonun operasyonel programı onaylayan kararında belirtilen IPA fonlarından yardımın maksimum miktarından daha fazlası Komisyon tarafından her bir öncelik ekseninin tüm süresi boyunca ödenmemiştir.	
(b) Program Otoritesi Komisyona sektörel nihai uygulama raporlarını Finansman Anlaşmasının 67. Maddesine göre göndermiştir.	- <i>Program Otoritesi tarafından Finansman anlaşmasının 100. Maddesinde belirtilen zaman limiti içerisinde gönderilmiştir.</i> - <i>Ektedir.</i>
(c) Denetim Mercii Komisyona, finansman anlaşmasının 92. Maddesine göre, nihai harcama beyannamesi hakkındaki bir görüşü, nihai faaliyet raporu ile desteklenmiş olarak göndermiştir.	- <i>Denetim mercii tarafından Finansman anlaşmasının 90. Maddesinde belirtilen süre limiti içerisinde gönderilmiştir.</i> - <i>Ektedir</i>
(d) Yetkin Akreditasyon Görevlisi ve Ulusal Yetkilendirme Görevlisi tarafından verilen akreditasyonlar yürürlükte ve Komisyon tarafından gerçekleştirilen	-

<b>yönetim devri geçerlidir.</b>	
<b>(e) Ödemeler Finansman Anlaşmasının 72. Maddesine göre askıya alınmamıştır.</b>	-
<b>(f) Büyük projelere ödemelerin bloke edilmesini gerektiren durumlardan hiçbiri ortaya çıkmamıştır.</b>	-

Ödemeler komisyon tarafından, yararlanıcı ülkenin ödemelerin yapılması amacıyla görevlendirmiş olduğu mercie yapılmalıdır.

Görevlendirilen merci	
Banka	
Banka hesap no	
Hesap sahibi (görevlendirilen merci ile aynı değilse)	

Tarih: .././ 20...

imzası

Ulusal Yetkilendirme Görevlisinin  
büyük harflerle adı, damgası, unvanı ve

## EK XVII

### MODEL

## OPERASYONEL PROGRAMLAR İÇİN NİHAİ KONTROL RAPORU VE KAPANIŞ DEKLARASYONU

(EC) No 718/2007 SAYILI KOMİSYON TÜZÜĞÜNÜN 29. MADDESİ UYARINCA

### BÖLÜM A: Model nihai kontrol raporu

#### 1. GİRİŞ

- Sorumlu denetim merciinin ve raporun hazırlanmasında yer alan diğer mercilerin belirtilmesi.
- Rastgele örneğin alınmış olduğu referans sürenin belirtilmesi
- Rapor kapsamındaki operasyonel program ile Program Otoritesinin ve Ulusal Yetkilendirme Görevlisinin tanımlanması
- Raporun hazırlanması için atılan adımların açıklanması

#### 2. YÖNETİM VE KONTROL SİSTEMLERİNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

Denetim merciine bildirilen yönetim ve kontrol sistemlerinde yapılan herhangi bir önemli değişikliğin ve değişikliklerin geçerli olduğu tarihlerin gösterilmesi.

#### 3. GERÇEKLEŞTİRİLEN DENETİMLERİN ÖZETİ

*Sistem denetimleri için:*

- Denetim merciinin kendisi de dahil olmak üzere sistem denetimlerini gerçekleştiren merciin (mercilerin) belirtilmesi.
- Gerçekleştirilen denetimlerin özet listesi: denetimi yapan merciler ve denetimin yılı
- Denetim stratejisi bağlamında denetimlerin seçilmesine ilişkin temelin açıklanması
- Yönetim ve kontrol sistemleri ve bunların fonksiyon göstermesi için gerçekleştirilen denetim işlerinden elde edilen ana bulguların ve sonuçların, yönetim kontrollerinin, akreditasyon prosedürlerinin ve denetim takibinin yeterliliği, fonksiyonların yeterli şekilde ayrılması ve Avrupa Birliği şart ve politikalarına uyum sağlanması da dahil olmak üzere açıklanması.
- Tanımlanan herhangi bir sorunun sistemik bir karaktere sahip olduğunun düşünülüp düşünülmediğinin ve alınan tedbirlerin, düzensiz harcama miktarının ve herhangi bir ilgili mali düzeltmenin belirlenmesi de dahil olmak üzere belirtilmesi.

*Operasyonların denetimi için:*

- Denetim merciinin kendisi de dahil olmak üzere, örnek denetimleri gerçekleştiren mercilerin belirtilmesi.
- Örneklerin seçilmesinde kullanılan temelin açıklanması
- Somutluk seviyesinin ve istatistiksel örnekleme durumunda, uygulanan güven seviyesinin ve aralığının gösterilmesi.
- Denetimlerin ana sonuçlarına ilişkin açıklama, usulsüz harcama miktarı ve denetlenen rastgele örnekten kaynaklanan hata oranı belirtilerek
- Denetimlerin sonuçlarından yönetim ve kontrol sisteminin etkinliği ile ilgili olarak elde edilen sonuçların belirtilmesi.
- Daha önce bildirilen hata oranlarının revizyonu da dahil olmak üzere, usulsüzlüklerin takibine ilişkin bilgiler.
- Tanımlanan sorunların doğasının sistemik olup olmadığının ve alınan tedbirlerin belirtilmesi, buna usulsüz harcamanın nitelenmesi ve herhangi bir ilgili mali düzeltme de dahildir (1).

#### **4. DENETİM FAALİYETİNİN TAKİBİ**

- Sistem denetimlerinin ve operasyon denetimlerinin sonuçlarının takibine ilişkin bilgiler.

#### **5. DENETİM MERCİİ TARAFINDAN KAPANIŞ DEKLARASYONUNUN HAZIRLANMASINDA YAPILAN EK İŞLER**

- Program Otoritesi kapanış prosedürünün denetimlerinin özeti
- Destekleyici belgelerle ilgili olarak beyan edilen miktarların doğruluğuna ilişkin kontrollerin yeniden yapılmasının sonuçlarının özeti.
- Diğer ulusal veya Avrupa Birliği denetim mercilerinin raporlarının inceleme sonuçlarının özeti (kategoriye göre, hangi raporların alındığını ve incelendiğini belirtiniz)

- Denetim bulgularının ve bildirilen usulsüzlüklerin takibi ile ilgili bilgilerin inceleme sonuçlarının özeti.
- Program Otoritesi ve diğer herhangi bir ilgili merci tarafından, nitelikli olmayan bir fikre olanak verilmesi için gerçekleştirilen ek işlerin inceleme sonuçlarının özeti.
- Diğer

#### **6. DENETİM MERCİİ TARAFINDAN YAPILAN İNCELEME KAPSAMININ SINIRLILIKLARI**

- Denetim mercii tarafından yapılan incelemenin kapsamını sınırlandıran herhangi bir faktöre ilişkin detaylar bildirilmelidir (2).
- Tahmini harcama miktarları ve etkilenen IPA katkısı belirtilmelidir.

#### **7. BİLDİRİLEN USULSÜZLÜKLER**

- Usulsüzlüklerin bildirilmesi ve takip edilmesi ile ilgili prosedürün, sistemik sorunların düzeltilmesi de dahil olmak üzere, yürürlükteki düzenleme şartlarına göre gerçekleştirildiğinin onaylanması.
- Bildirilen usulsüzlükler hakkındaki nihai uygulama raporunda verilen bilgilerin doğruluğunun onaylanması.
- Sistemik kabul edilen usulsüzlük durumlarının bir listesi ve etkilenen harcama miktarları.

#### **8. DİĞER BİLGİLER (EĞER VARSA)**



## 9. BEYAN EDİLEN HARCAMA VE ÖRNEK DENETİMLER İÇİN TABLO

IPA	CCI No	Program	Referans yılda beyan edilen harcama	Rastgele örnek için denetlenen referans yıldaki harcama	Rastgele örnek için usulsüz harcamanın miktarı ve yüzdesi (hata oranı)	Diğer harcamalar Denetlenmiş (3)	Diğer harcama örneğindeki usulsüz harcama miktarı	Kümülatif olarak beyan edilen toplam harcamalar	Kümülatif olarak beyan edilen toplam harcamanın bir yüzdesi olarak kümülatif olarak denetlenen toplam harcama
-----	--------	---------	-------------------------------------	---	--	----------------------------------	---	---	---

(1) (2) Miktar % (1)

- (1) Denetlenen harcama miktarı
- (2) Referans yıl içerisinde Komisyona beyan edilen harcama ile ilgili olarak denetlenen harcama yüzdesi
- (3) Tamamlayıcı örnekten harcamalar ve referans yıl içerisinde olmayan rastgele örnekten harcama

## **Bölüm B: Kapanış Beyannamesi**

Avrupa Komisyonu, Genel Müdürlüğüne

### **1. GİRİŞ**

Aşağıda imzası bulunan ve .....’yı (Yararlanıcı ülke tarafından görevlendirilen merciin adı) temsil eden ben, ..... (operasyonel programın adı, CCI Kod numarası, süre) operasyonel programı için, bu program hakkında, denetim mercii tarafından veya denetim merciinin sorumluluğu altında denetim iş planına göre gerçekleştirilen denetim işlerinin sonuçlarını inceledim (ve gerekli gördüğüm ek işleri yaptım). Yapmış olduğum inceleme ve ek işlerin sonuçları ekteki nihai denetim faaliyeti raporunda özetlenmiştir (bu rapor aynı zamanda 1 Ocak 2015 ile 31 Aralık 2016 arasındaki süre için yıllık denetim faaliyeti raporunun gerektirdiği bilgileri de içermektedir). Bu işleri işletme programına IPA katkısının nihai bakiyesi için ödeme başvurusunun doğru ve geçerli olup olmadığı ve nihai harcama beyannamesi kapsamında olan altta yatan işlemlerin yasal ve düzenli olup olmadığı konusunda makul bir güvence elde etmek amacıyla planladım ve gerçekleştirdim.

### **2. İNCELEMENİN KAPSAMI**

İnceleme bu programla ilgili denetim stratejisine göre gerçekleştirilmiş ve ekteki nihai kontrol raporunda, (EC) No 10718/2007 numaralı Komisyon Tüzüğü’nün 29. Maddesine uygun olarak rapor edilmiştir.

Ya

İnceleme kapsamında herhangi bir sınırlama yoktur

Ya da

İnceleme kapsamı aşağıdaki faktörlerle sınırlandırılmıştır:

(a)....

(b) ...

(c) vb.

(inceleme kapsamındaki herhangi bir sınırlılığı belirtiniz, örneğin herhangi bir sistemik sorun, yönetim ve kontrol sistemindeki zayıflıklar, destekleyici belgelerin eksikliği, yasal işlemler altındaki durumlar vb ve harcama miktarlarını ve etkilenen IPA katkısı miktarını tahmin ediniz. Denetim merciinin sınırlamaların beyan edilen nihai harcama üzerinde bir etkisi olmadığını düşünmesi halinde, bunun belirtilmesi gerekir).

### **3. USULSÜZLÜKLER VE HATA ORANLARI**

Ya

Denetim işlerinde bulunan usulsüzlükler ve hata oranları, program otoritesinin bunlarla tatmin edici bir şekilde ilgilenmiş olduğu ve meydana geliş seviyelerinin zaman

içerisindeki eğilimi dikkate alındığında nitelikli olmayan bir görüşü engelleyecek biçimde değildir.

Ya da

Denetim işlerinde bulunan düzensizlik durumları ve hata oranları ve bunlarla işletme yapısı içerisindeki ilgilenme biçimi kalifiye olmayan bir görüşü engelleyecek şekildedir. Bu durumların bir listesi nihai kontrol raporunda, bunların olası sistemik karakteri ve sorunun ölçeği belirtilerek verilmiştir. Etkilenmiş olabilecek toplam beyan edilen harcama ve kamu katkısı sırasıyla (xxxx)'dir. Sonuç olarak, karşılık gelen etkilenmiş olabilecek IPA katkısı (xxxx)'tir.

#### 4. GÖRÜŞ

YA

(nitelikli olmayan görüş)

İnceleme kapsamında sınırlılıklar ve usulsüzlük durumları ve hata oranları varsa Program Otoritesinin bunlarla ilgilenme biçimi nitelikli olmayan bir görüşü engellememektedir

Yukarıda yer alan inceleme temelinde, benim görüşüm nihai harcama beyannamesinin tüm somut açılardan, operasyonel program uyarınca ödenen harcamaları adil bir şekilde gösterdiği, bu programa IPA katkısının nihai bakiyesinin ödenmesi için yapılan başvurunun geçerli olduğu ve altta yatan ve nihai harcama beyannamesi kapsamında bulunan işlemlerin yasal ve düzenli olduğu yolundadır.

Veya

(nitelikli görüş)

İnceleme kapsamında sınırlılıklar ve usulsüzlük durumları ve hata oranları varsa Program Otoritesi bunlarla ilgilenme biçimi nitelikli bir görüş gerektirir ancak ilgili tüm harcamalar için olumsuz bir görüşü haklı kılmaz.

Yukarıda belirtilen inceleme temelinde, benim fikrim, nihai harcama beyannamesinde tüm somut açılardan operasyonel program uyarınca ödenen harcamaları adil bir şekilde gösterdiği, bu programa IPA katkısının nihai bakiyesinin ödenmesi için yapılan başvurunun geçerli olduğu ve altta yatan ve nihai harcama beyannamesi kapsamında bulunan işlemlerin yasal ve düzenli olduğu yolundadır, ancak madde 22de belirtilen konular ve/ veya madde 3'te sözü geçen hata oranlarına ve usulsüzlük durumlarına ilişkin gözlemler ve Program Otoritesinin etkisi yukarıda belirtilmiş olan bunlarla ilgilenme biçimi ile ilgili olarak, benim tahminim bu nitelendirmelerin etkisinin beyan edilen toplam harcamanın (xxx)'i olacağı yolundadır. Dolayısıyla etkilenen IPA katkısı (xxx)'tir .

Veya

(olumsuz görüş)

*İnceleme kapsamı, hata oranları ve usulsüzlük durumları ve Program Otoritesinin bunlarla ilgilenme biçiminde önemli sınırlamalar varsa ve bunun sonucunda kapsamlı bir*

*çalışma yapılmadan nihai harcama beyannamesinin güvenilirliği hakkında bir sonuca ulaşılamıyorsa:*

Yukarıda belirtilen inceleme temelinde ve özellikle de madde 2’de belirtilen konular ve / veya hata oranları ve usulsüzlük durumları ve madde 3’te belirtildiği üzere bunlarla Program Otoritesi tarafından tatmin edici bir şekilde ilgilenilmemiş olduğu gerçeği dikkate alınarak, nihai harcama beyannamesinin tüm somut açılardan, adilane bir şekilde operasyonel program uyarınca ödenen harcamaları göstermediği ve bunun bir sonucu olarak da bu programa IPA katkısının nihai bakiyesinin ödenmesi için yapılan başvurunun geçerli olmadığı ve nihai harcama beyannamesi kapsamında altta yatan işlemlerin yasal ve düzenli olmadığı yolundadır.

Tarih İmza

### **EK XVIII**

**Usulsüzlüklerin üç ayda bir bildirilmesi için standart formun doldurulmasına yönelik kılavuz hükümler**



AVRUPA KOMİSYONU

AVRUPA İ–DOLANDIRICILIKLA KLA MÜCADELE OFİSİ (OLAF)

İşletme ve Politika Desteği

Sahtekarlığın Önlenmesi & İstihbarat

### ÇALIŞMA BELGESİ

**Katılım Öncesi Yardım Aracıyla (IPA) bağlantılı usulsüzlükleriniüç ayda bir iletilmesi için oluşturulan standart formun doldurulmasına ilişkin kılavuz hükümler**

## KATILIM ÖNCESİ YARDIM (IPA) ARACI İLE BAĞLANTILI USULSÜZLÜKLERİNÜÇ AYDA BİR İLETİLMESİ AMAÇLI STANDART FORMUN DOLDURULMASI İÇİN KILAVUZ HÜKÜMLER

### GİRİŞ

Katılım öncesi yardımdan yararlanan Aday Ülkeler ve Potansiyel Aday Ülkeler arasındaki Çerçeve Anlaşmaların<sup>1</sup> 28. Maddesine göre, usulsüzlüklerle<sup>2</sup> ilgili bir kontrol ve raporlama mekanizması 1828/2006 sayılı Komisyon Yönetmeliğinin 4. Bölümü olan **usulsüzlükler** bölümünde (Madde 27-36)<sup>3</sup> belirtilen hükümlere göre organize edilecektir. Sonuç olarak, faydalanıcı ülkelerin eşit şekilde, Komisyona üç ayda bir IPA finansmanlı projelerde algılanan usulsüzlükleri rapor etmesi gerekmektedir. Bu görevin kolaylaştırılması ve ilgili veritabanında vakaların tek tip şekilde kaydedilmesi için, Komisyon yukarıdaki düzenleme temelinde standart bir form (Ek 1) geliştirmiştir.

Bu kılavuz hükümler standart formun “kağıt versiyonu” doldurulduğunda kullanılır. Elektronik bir sistem geliştirilmektedir.

### KILAVUZ HÜKÜMLER

#### Ön notlar:

1. Her üç aylık dönemin sona ermesini takip eden iki ay içerisinde, Faydalanıcı Ülkeler Komisyona, ön idari veya adli bulgunun konusu olan herhangi bir usulsüzlüğü rapor edecektir. Usulsüzlüklerin İngilizce olarak rapor edilmesi gerekir.
2. Faydalanıcı ülkelerin **usulsüzlükler**inkomisyona rapor edilmesi için yetkin bir ulusal mercii görevlendirmesi önerilir.
3. Tüm usulsüzlüklerin standart form kullanılarak ve aşağıdaki adrese gönderilen açıklayıcı bir mektup eşliğinde rapor edilmesi gerekir:

European commission

OLAF – European Anti – Fraud Office

Directorate C

Rue Joseph II 30

B-1049 Brussels

Belgium

**Usulsüzlük** raporlarının bir kopyasının da verilen bileşenle görevli olan genel müdürlüklere gönderilmesi gerekir. Lütfen Ek II’deki GM listesine bakınız.

4. Kapak yazısında aşağıdaki bilgiler yer almalıdır: hangi bileşenle ilgili olduğu, ilgili olduğu çeyrek dönem ve çeşitli usulsüzlük raporları eklenmelidir (yeni raporlar

<sup>1</sup> (EC) No 1085/2006 sayılı Konsey Yönetmeliğinin 18. Maddesi ve (EC) No 718/2007 sayılı Komisyon Yönetmeliğinin 19. Maddesi

<sup>2</sup> (EC) No 1085/2006 sayılı Konsey Yönetmeliğinin 2(7) maddesinde tanımlanan şekilde (aynı zamanda kılavuz hükümlerin 5.1 maddesine de bakınız)

<sup>3</sup> (EC) No 1828/2006 sayılı Komisyon Yönetmeliği, RG L 371, 27.12.2006, s.27-32

- güncellemelerden ayırt edilerek). Birden fazla bileşen için birleştirilmiş bir kapak yazısı kullanılması halinde, sayıların her bir bileşen için ayrıca verilmesi gerekir.
5. Belirli bir üç aylık süre içerisinde herhangi bir usulsüzlük meydana gelmemesi halinde de Faydalanıcı ülkelerin Komisyonu bilgilendirmek yükümlülüğünde olduğuna lütfen dikkat ediniz. Bu bir yazı ile yapılmalı, yazının hangi çeyrekdönemle ilgili olduğu belirtilmelidir.
  6. Formun (EC) No 1828/2006 sayılı Komisyon yönetmeliğinin 28 Maddesine mi (ilk iletişim) yoksa 30. Maddesine mi (bir güncelleme) atıfta bulunduğu bağlı olarak standart formu doldurmanın değişik yolları olduğuna dikkat ediniz. Madde 28 iletişimi durumunda, formun doldurulduğu zamanda geçerli olan tüm mevcut bilgilerin sunulması gerekir. Madde 30 iletişimi halinde ise, daha önce bildirilen usulsüzlüklerle ilgili olarak gerçekleştirilen prosedürlerden kaynaklanan önemli değişiklikler belirtilmelidir. Bir usulsüzlükle ilgili herhangi bir yeni gerçek ortaya çıkmamışsa, bir güncelleme gönderilmesine gerek yoktur. Güncellemelerin Komisyona yalnızca durumla ilgili yeni bilgiler öğrenilmesi halinde gönderilmesi gerekir.
  7. Faydalanıcı bir ülkenin, Madde 30(2)'ye göre bir miktarın geri ödenemeyeceğini veya geri ödenmesinin beklenmediğini düşünmesi halinde, bu ülke Komisyonu yeterli detaya sahip bilgileri içeren özel bir raporla bilgilendirecek, böylece komisyon kaybın parçalara ayrılması hakkında karar alabilecektir. Özel rapor ile ilgili hükümler 5.Bileşen – IPARD için geçerli değildir.
  8. Usulsüzlüğün ne şekilde bulunduğu ve usulsüzlüğün türü ve bunun yanı sıra Faydalanıcı ülke tarafından alınan tedbirler ve uygulanan yaptırımlar ile ilgili bölümleri doldurmak için, kapsamda yer alan münhasır olmayan listeler kullanılmalıdır. Konunun listede yer almaması halinde, lütfen bunu madde 22'de belirtiniz. Listelere neyin eklenmesi gerektiğine ilişkin öneriler dikkate alınacaktır.
  9. Aşağıdaki durumların rapor edilmesi gerekmez:
    - (a) Usulsüzlüğün yalnızca faydalanıcının iflası nedeniyle eş finansmanlı işletme programında yer alan bir işlemin kısmen veya tamamen gerçekleştirilememesinden kaynaklandığı durumlar. İflas yetkin ulusal merciler tarafından resmi olarak belirlenecektir. İlgili işlemlerin listesi (EC) No 1346/2000 sayılı Konsey Yönetmeliğinde verilmiştir,
    - (b) Program otoritesine Ulusal Fonun dikkatine faydalanıcı tarafından gönüllü olarak ve bunların algılanması öncesinde, kamu katkısının ödenmesi öncesinde veya sonrasında getirilen durumlar,
    - (c) Faydalanıcıya kamu katkısından herhangi bir ödeme yapılmadan önce ve Komisyona sunulan bir harcama beyannamesinde ilgili harcamanın yer alması öncesinde program otoritesine Ulusal Fon tarafından algılanan ve düzeltilen durumlar.Bununla birlikte, bir iflas öncesinde meydana gelen usulsüzlükler ve sahtekarlıktan şüphe edilen durumların rapor edilmesi gerekir<sup>4</sup>.
  10. Bileşen II – Sınır ötesi işbirliği uyarınca işletme programları ile ilgili **usulsüzlükler** harcamanın faydalanıcı tarafından işlemin gerçekleştirilmesinde ödendiği Katılımcı Ülke (Üye ülke veya faydalanıcı ülkeler, yani aday veya aday

<sup>4</sup> (EC) No 1828/2006 sayılı Komisyon yönetmeliği, Madde 28(2), RG L 371, 27.12.2006, s. 28-29

adayı ülkeler anlamına gelecektir). Katılımcı ülke aynı zamanda yönetim merciini, onay merciini ve denetim merciini<sup>5</sup> (Faydalancı ülkeler ve Üye ülkeler arasındaki sınır ötesi işbirliği programları durumunda) ve yetkin Akreditasyon Görevlisini, Ulusal Yetkilendirme Görevlisini ve denetim merciini (Üye olmayan Ülkeler Faydalancıülkeler arasındaki sınır ötesi programlar için) bilgilendirecektir.

11. İlgili miktarın 10,000 €'luk eşiği aşmaması nedeniyle usulsüzlüklerin lerin bildirilmesinin gerekli olmadığı hallerde, Faydalancı Ülkelerin düzeltme işlemlerini kaydetmesi ve taahhüt etmesi gerekmektedir, ancak Komisyon açık bir şekilde bilgi istemediği sürece, Komisyonun bilgilendirilmesi gerekmez<sup>6</sup>. Bununla birlikte, Faydalancıülkeler, algılanan tüm usulsüzlüklerle ilgili takip faaliyetleri hakkında, raporlama eşiğinden bağımsız olarak, programın kapanış raporu çerçevesinde Komisyonu bilgilendirmekle yükümlüdür (bkz. Ek II)

---

<sup>5</sup> (EC) No 1828/2006 sayılı komisyon yönetmeliği, Madde 28(4), RG L 371, 27.12.2006, s.29

<sup>6</sup> (EC) No 1828/2006 sayılı komisyon yönetmeliği, Madde 36(1), RG L 371, 27.12.2006, s.32



## İLETİŞİMİN TANIMLANMASI

Faydalanıcı ülke: Lütfen ülkeyi belirtiniz

Format: büyük harflerle serbest metin

Örnek: HIRVATİSTAN

**Durum No:** Vakanın numarası Üye ülke tarafından formun her sayfasında belirtilmelidir.

Format: XX<sup>1</sup>/9999<sup>2</sup>/999<sup>3</sup>/XX<sup>4</sup>/9<sup>5</sup>, X= büyük harf, 9= 0'dan 9'a kadar bir rakam

Örnekler: HR/2004/001/CB/0 TR/2005/003/HR/2

1. Faydalanıcı ülkeyi ifade eden harfler: iki harf; burada ilk kısaltmalar kullanılacaktır  
AL – Arnavutluk  
BA – Bosna Hersek  
HR- Hırvatistan  
KS – UNSCR 1244 uyarınca Kosova  
MK –Eski Yugoslav Makedonya Cumhuriyeti  
ME – Karadağ  
RS – Sırbistan  
TR – Türkiye
2. Yıl: dört basamak: 2008, 2009, vb
3. Vakanın numarası: üç basamak: 001, 002, vb

**NB. Numaralandırma ardıldır ve ayrı ayrı her bir bileşene ve her bir yıla karşılık gelir.**

**DİKKAT: Vakanın başlangıçtaki numarası tüm yıllarda aynı kalır, yalnızca versiyon numarası değişir!**

4. İletişimin ilgili olduğu bileşeni tanımlayan kısaltma.  
Kısaltmaların kullanılması zorunludur. Kullanılacak bileşenlere ait kısaltmalar aşağıdaki gibidir:  
TA: Geçiş Yardımı ve Kurum sal Yapılanma  
CB: Sınır Ötesi İşbirliği  
RE: Bölgesel Kalkınma  
HR: İnsan Kaynaklarının Geliştirilmesi  
RD: Kırsal Kalkınma

5. Yeni vakalar veya vaka güncellemeleri halihazırda iletilmiştir – bir basamak: yeni bir vaka için 1, ilk güncelleme için 2, ikinci güncelleme için 3 vb  
Örneğin: İlk İletişim: TR/2008/003/TA/1

Takip iletişimi: TR/2008/003/TA/2

Bir sonraki takip iletişimi: TR/2008/003/TA/3

NB. Referans numara ilgili vakaya özeldir ve ilk iletişim gönderildiğinde verilir (EC No 1828/2006 sayılı Komisyon Yönetmeliğinin 28. Maddesi). Bir güncellemenin rapor edilmesi gerektiğinde (madde 30 iletişimi), aynı referans numara kullanılmalıdır. Yanlışlıkla yeni bir numaranın girilmesi halinde, bunun yeni bir vakaya ait bir bildirim olduğu düşünülecek ve sonuç olarak düzensizliğin tekrarlanması durumu meydana gelecektir.

### **Üç aylık dönem:**

Lütfen yılın söz konusu üç aylık dönemini belirtiniz.

Mevcut durumların güncellemeleri için, lütfen mevcut çeyrekraporlama dönemini işaretleyiniz.

**Gönderim Tarihi**Gönderilen tarih, Komisyona ile iletişimin tarihidir. Bu normalde her bir çeyrekdönemi takip eden iki ay içerisindeki bir tarih olacaktır.

Format: GG/AA/YYYY, yıl ay gün

Örneğin: 13/12/2004

NB: Bu kural tüm diğer tarihler için de geçerlidir.

Faydalanıcı ülkedeki idari departman

Lütfen usulsüzlüğün idaresinden sorumlu olan idari, ulusal ve/ veya bölgesel departmanları belirtiniz.

Format: Blok büyük harflerle açıklama

Örneğin: **TARIM, BALIKÇILIK VE GIDA**

### **BAKANLIĞI**

Listeye bir ek yapılması halinde format: Serbest kesintisiz metin (boş satırlar olmaksızın!)

Örnek: **EKONOMİ BAKANLIĞI**

Adres:....

### **Temas Noktası:**

Lütfen, raporlamadan sorumlu idari departman içerisinde ek bilgi veya açıklama gerektiğinde temas kurulabilecek olan bir kişinin detaylarını belirtiniz.

Format: verilen alanlarda serbest metin.

## USULSÜZLÜK DETAYLARI

### 1. Operasyona ilişkin açıklama

#### 1.1 Programın adı

Lütfen IPA bileşenlerinden birinin destek şeklinin altında bulunun yıllık veya çok yıllık operasyonel programının ya da destek şeklinin adını belirtiniz.

Format: kesintisiz serbest metin / boşluk satırı olmaksızın)

Örnekler: RD- Hırvatistan için Çok yıllık “Çevresel” İşletme Programı

#### 1.2 Tanımlama Numarası:

Lütfen program tanımlama numarasını veriniz.

Format: kesintisiz serbest metin (boş satır olmadan)

#### 1.3 Programı onaylayan komisyon kararı

Yardımanın verilmesinde temel olarak alınan AK kararının numarasını ve tarihini veriniz.

Format: Serbest metin, tarih: GG/AA/YYYY

Örnek: C/2007/6565-1, 13/12/2007

#### 1.4 Tedbirin adı ve projenin adı

Lütfen öncelik ekseninin numarasını ve adını, projenin adı ile birlikte veriniz.

Tedbir

Format: serbest metin

Örnek: Öncelik 1: Hırvatistan’da Entegre bir Atık yönetimi Sisteminin Kurulması amaçlı Atık yönetimi Altyapısının Geliştirilmesi

Projenin adı

Format: Serbest Metin

Örnek: Istria Kenti için bölgesel atık yönetim merkezi

#### 1.5 Faydalanıcı Ülkenin proje numarası

İşleme bir ulusal referans numarası verilmişse, lütfen bunu belirtiniz.

Format: serbest metin

### 2. İhlal edilen hükümler

Lütfen hangi topluluk mevzuatının ya da ulusal (sözleşme hükümleri dahil) mevzuatın ihlal edildiğini belirtiniz.

Format: serbest metin

Örnek: Ceza Kanununun X maddesi

### 3. Usulsüzlük Şüphesine neden olan ilk bilginin tarihi:

Lütfen bir usulsüzlük şüphesine neden olan ilk bilginin alındığı tarihi belirtiniz. Örneğin telefonla raporlama durumunda, telefon konuşmasının tarihi verilecektir.

Format: GG/AA/YYYY

Örnek: 25/06/2008

### **3.1 Usulsüzlük şüphesine neden olan ilk bilginin kaynağı:**

Lütfen usulsüzlüğün varlığından ilk nasıl haberdar olduğunuzu belirtiniz.

Format: Serbest metin

Örnek: bilgilendirici, basın raporu, denetim, vb

## **4. Usulsüzlük nasıl algılandı?**

### **4.1 Usulsüzlüğü kim algıladı?**

Lütfen aşağıdaki listeden usulsüzlülüğü algılayan ilgili mercii seçiniz.

Format: numara ve merci

Örnek: 10-Ulusal idare

### **birimlerin Listesi:**

10- ulusal idare

20- Avrupa Komisyonu

30-Sayıştay

90- Diğer

### **4.2 Usulsüzlük nasıl algılanmıştır?**

Lütfen aşağıdaki listeden usulsüzlülüğün algılanmasına ilişkin yöntemi seçiniz

Format: Numara ve yöntem

Örnek: **10-Denetim**

### **Algılama yöntemlerinin listesi:**

10- Denetim

20 – İflas

30- Ürünlerin kontrolü

40- Belgelerin ön kontrolü

45- Belgelerin sonradan kontrolü

50 –Spot kontrolü

60 – Bilgilendirici

70- Medya

80 – Analiz

90 – Diğer

## **5. usulsüzlüğün türü:**

Lütfen aşağıdaki listeden düzensizliğin ilgili türünü seçiniz.

Format: Numara ve tür

Örnek: **102- Yanlış hesaplar**

Usulsüzlük türlerinin listesi:

- 102- Yanlış hesaplar
- 103- Tahrif edilmiş hesaplar
- 104- Sunulmayan hesaplar
- 201- Eksik / yanlış / tamamlanmamış belgeler
- 213- Tahrif edilmiş destekleyici belgeler
- 299- Diğer usulsüz belge durumları
- 325 – Uygun olmayan harcama
- 402- Mevcut olmayan operatör
- 405- Usulsüz sonlandırma, satış veya azaltma
- 408- Gerekli kaliteye sahip olmayan operatör / faydalanıcı
- 601- Son tarihlere uyulmaması
- 608- kontrolün reddi
- 609- Ödemenin reddi
- 610 – Sözleşmenin olmaması veya uyumsuzluğu
- 611- Aynı nesne için çok sayıda istek
- 612 – diğer düzenlemelere / sözleşme koşullarına ilişkin başarısızlıklar
- 614 – Kamu alımı ile ilgili kuralların ihlali
- 741- Yapılan taahhütlerin yerine getirilmemesi
- 810 – Uygulanmayan tedbirler
- 812- Kurallara göre uygulanmayan tedbirler
- 822 – Sözleşme süresinin dışında gerçekleşen harcama
- 832- Eş finansman sistemi ile ilgili ihlal
- 840 – Beyan edilmemiş gelir
- 850 – Rüşvet
- 860- Çıkar çatışması
- 999 – Diğer **usulsüzlükler**(belirtilecektir)

### **5.1 Usulsüzlüğün Niteliği**

Lütfen durumu bir usulsüzlük veya şüphelenilen dolandırıcılık olarak belirleyiniz.

Usulsüzlük<sup>7</sup> Genel bütçeye gerekli zemine sahip olmayan bir kalemi dahil ederek Avrupa Birliği genel bütçesine zarar veren bir etkiye sahip olan bir ekonomik operatörün bir eyleminden ya da ihmalinden kaynaklanan bir Topluluk yasası hükmü ihlali anlamına gelir;

<sup>7</sup> (EC) No 1083/2006 sayılı Konsey Yönetmeliği, Madde 2(7), RG L 210, 31.07.2006, s. 25

Şüphelenilen dolandırıcılık<sup>8</sup>: Avrupa Topluluklarının mali çıkarlarının korunması hakkındaki Konvansiyonun 1(1) maddesi (a) alt maddesinde sözü geçen şekilde, kasıtlı davranışın, özellikle de sahtekarlığın varlığını belirlemek için ulusal düzeyde gerçekleştirilen idari ve/ veya adli işlemlerin başlatılmasına neden olan bir **usulsüzlük** anlamına gelir.

Belirlenmiş sahtecilik – Toplulukların mali çıkarlarına zarar veren sahtekarlık veya diğer bir yasa dışı faaliyet için daha önce yargıdan geçmiş olma gücüne sahip olan bir karara konu olan “şüphe edilen sahtekarlık” anlamını taşır.

**usulsüzlüklerin olmaması** – Bir idari ve/veya adli işlem içerisinde, **usulsüzlük** veya sahtekarlık iddialarının doğrulanmadığı anlamına gelir.

NB: Vaka başlangıç iletişiminde **usulsüzlük** olmadığı şeklinde kalifiye edilemez!

## 5.2 Usulsüzlüğün gerçekleştirilmesinde kullanılan uygulamalar

Kullanılan uygulamayı açıklayınız

Format: Serbest metin

Örnek: orijinal miktarlar değiştirilerek faturaların tahrif edilmesi

## 5.3 Bu uygulamalar yeni olarak mı kabul ediliyor? Evet ( ), Hayır ( ), Bilinmiyor ( )

Lütfen gereken şekilde işaretleyiniz. Kullanılan uygulamaların yeni olup olmadığına ilişkin karar faydalanıcı ülke tarafından verilecektir.

## 6. Başka ülkeler de kapsama dahil midir? Evet ( ) Hayır ( ) Bilinmiyor ( )

Bu başlık sınır ötesi işlemlerin yer aldığı (birden fazla Devlet tarafından programa katılım) veya faydalanıcı birden fazla ülkedeki yatırım projeleri veya eğitim kursları gibi eylemlere katılan bir uluslar arası firma olduğu vakalar.

Format: gereken şekilde işaretleyiniz. Bkz. Madde 5.3; büyük blok harflerle serbest metin

Örnek: MACARİSTAN

## 6.1 Yanıt evetse, bildirim gönderilmiş midir? Evet ( ), tarih ve referanslar: , Hayır ( ), Bilinmiyor ( )

Lütfen gereken şekilde işaretleyiniz. Yanıt evetse, lütfen iletişimin tarihini ve referanslarını veriniz.

Format: Tarih GG/ AA/ YYYY, referanslar için: serbest metin.

Örnek: Evet (X) Tarih ve referans: 26/05/2008 detaylı bilgiler Macaristan mercilerine gönderilmiştir.

## 7. Usulsüzlüğün Süresi

Usulsüzlüğün gerçekleştiği aralığı gösteren tarihleri belirtiniz.

Tarihi için format: GG/ AA/YYYY

Örnek: 25/11/2008

Süre için: düzensizliğin başladığı tarih düzensizliğin sona erdiği tarih

Format: GG/AA/YYYY – GG/AA/YYYY

<sup>8</sup> (EC) No 1828/2006 sayılı komisyon yönetmeliği, Madde 27 (c), RG L 371, 27.12.2006, s. 27

Örnek: 13/05/2008 – 12/06/2008

Bu bilgiler bilinmiyorsa, lütfen bunu ayın ilk gününü, çeyrek dönemin ilk ayını (01,03, 06, 09), kullanarak, yalnızca yıl biliniyorsa yılın ilk gününü ve aynı kullanarak belirtiniz.

Örnek: 01/01/2008

## 8. Birincil İdari veya Adli Bulgu Tarihi:

“Birincil adli veya idari bulgu” bir düzensizliğin meydana geldiği konusunda özel gerçekler temelinde sonuca varan ve bu sonucun idari veya adli prosedürdeki gelişmeler nedeniyle revize edilebileceği veya geri çekilebileceği olasılığına aykırı düşmeksizin hareket eden idari veya adli yetkin bir merci tarafından yapılan yazılı ilk değerlendirme anlamına gelir<sup>9</sup>.

Format: GG/AA/YYYY

## 9. Yetkililer veya merciler

### 9.1 Birincil idari veya adli bulguyu elde eden yetkililer veya merciler

Lütfen ilk keşif üzerine hareket e geçen ve resmi raporu hazırlayan merciin veya yetkilinin adını blok büyük harfler kullanarak belirtiniz.

Format: blok büyük harflerle serbest metin, kesintisiz (boş satır olmadan)

Örnek: ADALET BAKANLIĞI

Adres:....

### 9.2 İdari veya adli takipten sorumlu merciler veya yetkililer

Blok büyük harfler kullanılarak idari veya adli takip yapılmasından sorumlu olan merciin veya yetkilinin adını belirtiniz.

Format ve örnek: bkz. 9.1

## 10. İlgili özel ve tüzel kişilerin isim ve adresleri

### 10.1 Özel kişiler:

Lütfen usulsüzlüktete yer alan kişinin (kişilerin) isimlerini, adreslerini vb veriniz.

Format: metin, ancak kesin kurallara uyulması gerekir.

- A. Soyadları ve adların blok büyük harflerle yazılması gerekir.
- B. Özel karakterlerden kaçınılacaktır (örneğin \$, &)
- C. M, Mr, Mrs (bay, bayan) vb gibi ifadelerden kaçınılacaktır.
- D. Adresler ilk yazı hariç olmak üzere küçük yazılmış olacaktır.

**Örnek: İsim: ABON**

**İlk adı: PIOTR**

**Adresi: Kurica 25**

**Posta kodu: 2435**

**Şehir: Rjeka**

<sup>9</sup> (EC) No 1828/2006 sayılı Komisyon Yönetmeliğinin 27. Maddesinden alınan tanım. RG L 371, 27.12.2006, s.27

**Ülke: HIRVATİSTAN**

**Görevi: İdareci**

### **10.2 Tüzel kişiler:**

Lütfen usulsüzlüktete yer alan tüzel kişinin adını, adresini vb veriniz.

Format: metin, ancak kesin kurallara uyulması gerekir:

- A. İsimlerin blok büyük harflerle yazılması gerekir.
- B. Özel karakterlerden kaçınılacaktır (örneğin \$, &)
- C. Ltd, Co, N.V vb gibi yasal kısaltmalar küçük yazılacak, isimden sonra gelecektir.
- D. Adresler ilk yazı hariç olmak üzere küçük yazılmış olacaktır.
- E. Aynı durum firma adında şehirlere veya ülkelere yapılan referanslar için de geçerlidir. (örneğin IBM, ANKARA)

**Örnek: isim: TALKER Ltd**

**Tescilli ofis: Wallstreet 900**

**Posta kodu: 1529**

**Şehir: Medias**

**Ülke: BOSNA HERSEK**

Gereken isim ve adres şirketin isim ve adresidir. Şirket için çalışan bireylerin usulsüzlüktete yer alması halinde, bu bilgilerin madde 10.1 kapsamında girilmesi gerekir.

Formun 3. Sayfasında öngörülen şekilde daha fazla isim verilmesi gerekiyorsa, lütfen madde 10.1 ve 10.2 altındaki alanları kopyalayıp yapıştırınız.

NB. Kişisel verilerin gizliliğini garanti eden kurallara uymak için lütfen madde 10.1 ve 10.2 haricinde özel veya tüzel kişilerin isimlerine atıfta bulunmayınız.

## **MALİ KONULAR**

### **11. Toplam Miktar ve Finansman kaynakları arasında dağıtım**

#### **11.1 toplam işlem hacmi**

Lütfen işlemde üzerinde anlaşma sağlanan toplam miktarı belirtiniz. Bahsi geçen miktarın madde 11.2 ve 11.3'te belirtilen miktarların toplamına eşit olması gerekir ("11.1"= "11.2" + "11.3")

Miktarlar, tüm Mali Konular Bölümü içerisinde Euro cinsinden olacaktır.

Ulusal para birimi cinsinden miktarlar harcamanın ilgili programın işletme yapısı hesaplarına kaydedildiği ay içerisindeki Komisyon aylık muhasebe döviz kuru kullanılarak Euro'ya çevrilecektir<sup>10</sup>.

Harcamaların İşletme yapısının hesaplarına kaydedilmediği hallerde, Komisyon tarafından elektronik olarak yayınlanan en son muhasebe döviz kuru kullanılacaktır.<sup>11</sup>

Komisyonun aylık muhasebe kuru aşağıdaki adreste bulunabilir:

<sup>10</sup> Bkz. (EC) No 1083/2006 sayılı Konsey Yönetmeliğinin 81(3) Maddesi, RG L 210, 31.07.2006, s.61

<sup>11</sup> (EC) No 1828/2006 sayılı Komisyon Yönetmeliğinin 36(2) Maddesine bakınız, RG L 317, 27.12.2007, s.32



<http://ec.europa.eu/budget/infoeuro/>

Format: 9999999999999999 para birimi. Rakamları ayırmayınız ve ondalık basamaklar kullanmayınız. Son rakamdan sonra boşluk bırakınız ve para birimini ekleyiniz.

Örneğin: 22345000 EUR

### **11.2 Topluluk Finansmanı:**

Lütfen Topluluk tarafından finanse edilen miktarın payını belirtiniz.

Format: Madde 11.1'e bakınız.

### **11.3 Faydalanıcı ülkenin finansmanı:**

Lütfen Faydalanıcı ülke tarafından finanse edilen miktarın payını belirtiniz. Özel katkı içermemelidir.

Format: Bkz. Madde 11.1

## **12. Usulsüzlük miktarının yapısı**

Lütfen usulsüzlük bulunan miktarın doğasını belirtiniz.

Format: serbest metin

Örnek: maaşlar, bilgisayar ekipmanı, çalışmaların finansmanı

## **13. Usulsüzlüğün miktarı**

### **13.1 Toplam usulsüzlük miktarı**

Lütfen usulsüz olduğu düşünülen toplam miktarı belirtiniz. Bahsi geçen toplam miktar 13.2, 13.3 maddelerinin toplamına eşittir ("13.1" = "13.2" + "13.3")

Format: bkz. Madde 11.1

### **13.2 Topluluk usulsüzlük hacmi**

Lütfen topluluğun toplam düzensiz miktardaki payını veriniz

Format: bkz. Madde 11.1

### **13.3 Faydalanıcı ülkenin usulsüzlük hacmi**

Lütfen faydalanıcı ülkenin toplam düzensiz miktardaki payını veriniz.

Format: bkz. Madde 11.1

## **14. Mali sonuçlar**

### **14.1 Madde 13.1 altında hâlihazırda ödenmiş olan usulsüzlük miktarı:**

Lütfen faydalanıcı uygun olmayan biçimde ödenmiş olan usulsüzlük miktarı belirtiniz. Bahsi geçen miktarın madde 14.2 ve 14.3'teki miktarların toplamına eşit olması gerekir ("14.1" = "14.2" + "14.3")

### **14.2 Topluluğun 13.2 uyarınca hâlihazırda ödenmiş usulsüzlük miktarı:**

Lütfen topluluğun faydalanıcının ödenmiş usulsüz miktardaki payını veriniz:

Format: bkz. Madde 11.1

### **14.3 Faydalanıcı ülkenin 13.3 uyarınca halihazırda ödenmiş usulsüzlük miktarı:**

Lütfen faydalanıcı ülkenin faydalanıcıya ödenmiş usulsüz miktardaki payını veriniz:

Format: bkz. Madde 11.1

### **15. Henüz ödenmemiş usulsüz miktar**

15.1 Madde 13.1 uyarınca henüz ödenmemiş usulsüzlük miktarı:

Lütfen faydalanıcı henüz ödenmemiş olan usulsüzlük miktarı belirtiniz. Bahsi geçen miktar 15.2 ve 15.3'teki miktarların toplamına eşittir ("15.1" = "15.2" + "15.3")

Format: bkz. Madde 11.1

### **15.2 Madde 13.2 uyarınca henüz ödenmemiş olan topluluğun usulsüzlük miktarı**

Lütfen faydalanıcı henüz ödenmemiş olan usulsüzlük miktar içerisindeki topluluk payını belirtiniz.

### **15.3 Madde 13.3 uyarınca henüz ödenmemiş olan faydalanıcı ülkenin usulsüzlük miktarı**

Lütfen faydalanıcı henüz ödenmemiş olan miktar içerisindeki faydalanıcı ülke payını belirtiniz. usulsüzlük

Format: madde 11.1'e bakınız.

### **15.4 Ödeme askıya alınmış mıdır? Evet ( ) Hayır ( ) Geçerli Değil ( )**

Lütfen gereken şekilde işaretleyiniz.

### **16. Geri ödeme olasılığı:**

Fonların geri ödenmesine ilişkin olasılığa ilişkin bir değerlendirme veriniz ve mümkün olduğunca bunun altında yatan nedenleri belirtiniz.

Format: serbest metin.

Örnek: Mümkün veya iflas nedeniyle mümkün değil.

16.1 Geri ödenen toplam miktar.

Lütfen geri ödenen miktarı belirtiniz. Bahsi geçen miktar madde 17.2 ve 17.3'teki miktarların toplamına eşit olmalıdır ("17.1" = "17.2" + "17.3").

Format: Bkz. Madde 11.1

Faiz oranları, cezalar vb parantez içinde belirtilmeli ve temel miktara dahil edilmemelidir.

### **16.2 Geri ödenen topluluk miktarı:**

Lütfen geri ödenen miktar içerisindeki topluluk payını belirtiniz.

Format: Bkz. Madde 11.1

### **16.3 Geri ödenen Faydalanıcı ülke miktarı:**

Lütfen geri ödenen miktar içerisindeki faydalanıcı ülke payını belirtiniz.

Format: Bkz. Madde 11.1

### **17. Geri ödenecek olan miktar**

#### **17.1 Geri ödenecek toplam miktar**

Lütfen geri ödenecek olan toplam miktarı belirtiniz. Bahsi geçen miktar madde 18.2 ve 18.3'te belirtilen miktarların toplamına eşittir ("18.1" = "18.2" + "18.3")

Format: bkz. Madde 11.1

Faiz oranları, cezalar vb parantez içinde belirtilmeli ve temel miktara dahil edilmemelidir.

### **17.2 Geri ödenecek topluluk miktarı**

Lütfen geri ödenecek miktardaki topluluk payını belirtiniz

Format: bkz. Madde 11.1

### **17.3 Geri ödenecek olan faydalanıcı ülke payı**

Lütfen geri ödenecek olan miktardaki faydalanıcı ülke payını belirtiniz.

Format: bkz. Madde 11.1

NB: Toplam **usulsüz** miktar henüz ödenmemiş miktar, toplam geri ödenen miktar ve toplam geri ödenecek miktarın toplamına eşit olmalıdır “13.1” = “15.1” + “17.1” + “18.1”. Gereken şekilde ödenmeyen miktar geri alınan miktara ve geri alınacak olan miktara eşittir “14.1” = “17.1” + “18.1”. Döviz kurlarındaki değişiklikler nedeniyle, toplam eşit değilse, lütfen döviz kuru da dahil olmak üzere bunu belirtiniz.

## **PROSEDÜRLERİN SAFHASI**

### **18. Faydalanıcı ülke tarafından alınacak tedbirler:**

Lütfen aşağıdaki listeden düzensizliğin algılanmasını takip eden ilgili tedbiri seçiniz.

Format: Listedен alınacak tedbirin numarası ve adı

Örnek: **20- adli işlemler**

Alınacak tedbirlerin listesi:

**10 – İdari işlemler** Normal bir idari geri ödeme prosedürü devam ederken seçilir. Eş zamanlı bir adli veya cezai prosedür de devam etmekteyse, adli / cezai prosedür önceliklidir ve belirtilecek olan onlardır.

**20 – Adli işlemler** vakanın şu anda ceza mahkemesi olmayan bir mahkemede olduğunu gösterir. Eş zamanlı bir adli prosedür devam etmekteyse, adli prosedür önceliklidir ve belirtilecek olan adli prosedürdür.

**30- Özel prosedür** usulsüzlükten etkilenen miktarın geri ödenemez olduğunun görülmesi ve Komisyonun (EC) No 1828/2006 sayılı komisyon Yönetmeliğinin 30(2) maddesinin gerektirdiği şekilde özel bir raporla bilgilendirildiği durumlarda kullanılır.

**40- Cezai işlemler** vaka bir Ceza Mahkemesine götürüldüğünde seçilir. Eş zamanlı bir idari işlem devam etmekteyse, cezai prosedür önceliklidir ve belirtilecek olan cezai prosedürdür.

**50- Prosedürler kapatıldı**, tüm geri ödeme ve ilgili prosedürler tamamlandığında seçilir. Bu aynı zamanda tüm prosedürün tamamlandığı ve herhangi bir usulsüzlük belirlenmediği veya prosedürün sonucunun herhangi bir miktarın geri ödenmesi gerekmeyeceği biçiminde olduğu anlamına gelir.

### **19. Geri ödeme prosedüründen vazgeçilmiş midir? Evet ( ) Hayır ( ) Geçerli değil ( )**

Lütfen gereken şekilde işaretleyiniz.

**20. Kriminal işlemlerden vazgeçilmiş midir? Evet ( ) Hayır ( ) Geçerli değil ( )**

Lütfen gereken şekilde işaretleyiniz.

**21. Uygulanan yaptırım (idari ve/ veya adli):**

Lütfen aşağıdaki listeden uygulanan ilgili yaptırımı seçiniz.

Format: listeden bir yaptırımın numarası ve adı

Örnek: **600 – ulusal idari yaptırım**

Uygulanan yaptırımların listesi:

500 – herhangi bir yaptırım uygulanmıyor

550 – uygulanacak olan yaptırım

600 – ulusal idari yaptırım

640 – ulusal sübvansiyonların kaldırılması

650 - gelecekteki ulusal sübvansiyonların dışında bırakma

740 – gelecekteki topluluk sübvansiyonlarının dışında bırakma

810 – ceza kanunu uyarınca verilen ceza

820 – hapis

890 – diğer cezai yaptırımlar

900 – diğer yaptırımlar – belirtilecektir.

**22. Ek gözlemler:**

Lütfen ilgili olduğunu düşündüğünüz ve yukarıdaki maddelerin kapsamında olmayan herhangi bir ek bilgiyi / yorumu veriniz.

**23. Nihai İletişim: Evet ( ) Hayır ( )**

Tüm idari ve/ veya adli işlemler sonuçlandırılmışsa ve usulsüzlük miktarı geri ödenmişse veya geri ödenemeyecek olduğu beyan edilmişse “Evet”i işaretleyiniz. İletilen usulsüzlükle ilgili başka bir işlem öngörülmemektedir.

Formun doldurulmasına ilişkin herhangi bir soru olması halinde, lütfen aşağıdaki kişilerle temas kurmaktan kaçınmayınız.

Auste Savickiene

Andrea Bordoni

e-posta: [Auste.savickiene@ec.europa.eu](mailto:Auste.savickiene@ec.europa.eu)

e-posta: [Andrea.Bordoni@ec.europa.eu](mailto:Andrea.Bordoni@ec.europa.eu)

tel: +32 2 295 36 56

tel: +32 2 296 77 37

faks: +32 2 295 97 59

OLAF – Avrupa Anti –Dolandırıcılık Ofisi

Müdürlük C – İşletme ve Politika Desteği

Birim C2 –Dolandırıcılığı Önleme ve İstihbarat



Rue Joseph II 30,  
B-1049 Brüksel  
Belçika

## EK I –usulsüzlükRaporu

**GİZLİ**

**Vaka No: XX/9999/999/X/9**

**KATILIM ÖNCESİ YARDIM (IPA) ARACI İLE BAĞLANTILI USULSÜZLÜKLERİN ÜÇ AYDA BİR BİLDİRİLMESİ**

### **İLETİŞİM TANIMLAMASI**

Faydalanıcı ülke:

Vaka No: XX/9999/999/X/9

Üç aylık dönem:

- (a) 1. Üç aylık dönem ( )
- (b) 2. Üç aylık dönem ( )
- (c) 3. Üç aylık dönem ( )
- (d) 4. Üç aylık dönem ( )

Gönderme tarihi: GG/AA/YYYY

Faydalanıcı ülkedeki idari departman:

Temas noktası: İsim:

Telefon:

Faks:

e-posta:

### **USULSÜZLÜĞEİLİŞKİN DETAYLAR**

#### **1. İşleme ilişkin açıklama**

- 1.1 Programın adı
- 1.2 Tanımlama numarası
- 1.3 Programı onaylayan komisyon kararı
- 1.4 Tedbirin adı ve projenin ismi
- 1.5 Faydalanıcıülkenin proje numarası

#### **2. İhlal edilen hüküm:**

#### **3. usulsüzlükşüphesine neden olan ilk bilginin tarihi:**

- 3.1 usulsüzlükşüphesine neden olan ilk bilginin kaynağı

#### **4. usulsüzlüğünnasıl algılandığı**

- 4.1 usulsüzlüğü kim algıladı?
- 4.2 usulsüzlüknasıl algılandı?

#### **5. usulsüzlüğüntürü:**

- 5.1 usulsüzlüğüntanımı:

- (a) usulsüzlükyok ( )
- (b) usulsüzlük ( )
- (c) Sahtekarlık şüphesi ( )
- (d) Belirlenmiş sahtekarlık ( )

- 5.2 usulsüzlüğüngerçekleşmesinde kullanılan uygulamalar

- 5.3 Bu uygulamaların yeni olduğu kabul ediliyor mu? Evet ( ) Hayır ( ) Bilinmiyor ( )

#### **6. Diğer ülkeler de kapsama dahil mi? Evet ( ) Hayır ( ) Bilinmiyor ( )**

- 6.1 Yanıt evetse, bildirim gönderildi mi?

Evet ( ) Tarih ve referans: Hayır ( ) Bilinmiyor ( )

7. usulsüzlüksüresi:

8. Birincil idari veya adli bulgunun tarihi:

9. Yetkililer veya merciler

9.1 birincil idari veya adli bulguyu elde eden yetkililer veya merciler

9.2 İdari veya adli takipten sorumlu yetkililer veya merciler

10. İlgili özel ve tüzel kişilerin isim ve adresleri

10.1 Özel kişiler:

- İsim:
- İlk adı
- Adres
- Posta kodu
- Şehir
- Ülke
- Fonksiyon

10.2 Tüzel kişiler:

- İsim
- Tescilli ofis
- Posta kodu
- Ülke

## MALİ KONULAR

11. Toplam miktar ve Finansman kaynakları arasındaki dağıtım

- 11.1 İşlemin toplam hacmi
- 11.2 Topluluk finansmanı
- 11.3 Faydalanıcı ülkenin finansmanı

12. usulsüzlük miktarın yapısı

13. usulsüzlük miktarı

- 13.1 toplam usulsüzlük hacmi
- 13.2 Topluluğun usulsüzlük hacmi
- 13.3 Faydalanıcı ülkenin usulsüzlük hacmi

14. Mali sonuçlar

- 14.1 Madde 13.1 altında Halihazırda ödenmiş olan usulsüzlük hacmi
- 14.2 Madde 13.2 altında halihazırda ödenmiş olan topluluk usulsüzlük hacmi
- 14.3 Madde 13.3 altında halihazırda ödenmiş olan faydalanıcı ülkenin usulsüzlük miktarı
- 15.1 Madde 13.1 altında henüz ödenmemiş usulsüzlük hacmi
- 15.2 Madde 13.2 altında henüz ödenmemiş topluluk usulsüzlük hacmi
- 15.3 Madde 13.3 altında henüz ödenmemiş faydalanıcı ülke usulsüzlük hacmi
- 15.4 Ödeme askıya alındı mı? Evet ( ) Hayır ( ) N/A ( )

16. Geri ödeme olasılığı

17. Geri ödenen miktar

- 17.1 Geri ödenen toplam miktar
- 17.2 Geri ödenen topluluk miktarı
- 17.3 Geri ödenen faydalanıcı ülke miktarı

18. Geri ödenecek miktarlar

- 18.1 Geri ödenecek toplam miktar
- 18.2 Geri ödenecek topluluk miktarı
- 18.3 Geri ödenecek faydalanıcı ülke miktarı

#### **PROSEDÜRLERİN SAFHALARI**

- 19. Faydalanıcı ülke tarafından alınacak tedbirler**
- 20. Geri ödeme prosedüründen vazgeçildi mi? Evet ( ) Hayır ( ) N/A ( )**
- 21. Kriminal işlemlerden vazgeçildi mi? Evet ( ) Hayır ( ) N/A ( )**
- 22. Uygulanan yaptırım (idari ve/ veya adli):**
- 23. Ek gözlemler**
- 24. Nihai iletişim Evet ( ) Hayır ( )**





## **EK II – Sorumlu DG’lerin Listesi**

### **BİLEŞEN 1 – GEÇİŞ DÖNEMİ DESTEĞİVE KURUMSAL YAPILANMA**

European Commission

Directorate-General for Enlargement

Rue de la Loi 170

B-1049 Brussels

Belgium

### **BİLEŞEN II – SINIR ÖTESİ İŞBİRLİĞİ**

European Commission

Directorate-General for Regional Policy

Rue Pere de Deken 23

B-1040 Brussels

Belgium

### **BİLEŞEN III – BÖLGESEL KALKINMA**

European commission

Directorate-General for Regional Policy

Rue Pere de Deken 23

B-1040 Brussels

Belgium

### **BİLEŞEN IV – İNSAN KAYNAKLARININ GELİŞTİRİLMESİ**

Directorate-General for Employment, Social Affaires and Equal Opportunities

Rue Joseph II 45

B-1000 Brussels

Belgium

### **BİLEŞEN V – KIRSAL KALKINMA**

European commission

Directorate-General for Agriculture and Rural Development Rue de la Loi 130

B – 1049 Brussels

Belgium

## **EK XIX**

- (a) Operasyonel Program
- (b) Operasyonel Programa İlişkin Değişiklikler



**TÜRKİYE CUMHURİYETİ**

**ULAŞTIRMA BAKANLIĞI**



**ULAŞTIRMA OPERASYONEL  
PROGRAMI**

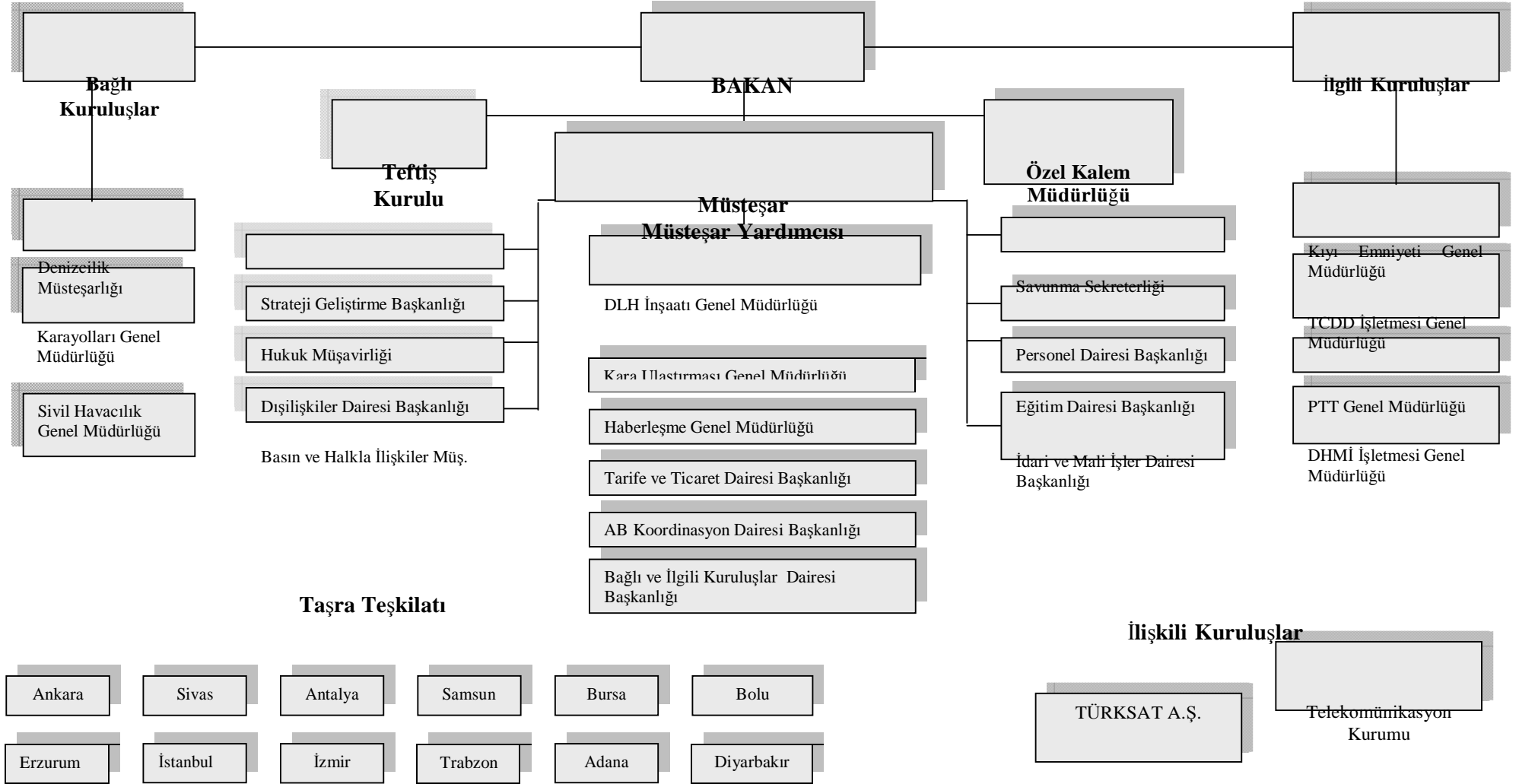
**( CCI No: 2007 TR 16 I PO 002)**



**Ankara**

**Eylül 2007**

## ULAŞTIRMA BAKANLIĞI ÖRGÜTSEL YAPILANMA DİYAGRAMI



## GİRİŞ

Ulaştırma Operasyonel Programı (UOP), Avrupa Topluluğu'nun 2007–2013 dönemi katılım öncesi süreç için 1085/2006 sayılı Tüzük ile yürürlüğe konan Katılım Öncesi Mali Yardım Aracı (Instrument for Pre-Accession Assistance-IPA) altındaki en önemli politika belgelerinden birisidir. IPA, AB yaklaşmasını kolaylaştırmak amacıyla beş bileşen öngörmektedir:

1. Geçiş Dönemi Desteği ve Kurumsal Yapılanma
2. Bölgesel ve Sınır-ötesi İşbirliği
3. Bölgesel Kalkınma
4. İnsan Kaynakları Gelişimi
5. Kırsal Kalkınma

İlk iki bileşen hem potansiyel aday ülkeler hem de aday ülkeler için geçerlidir. Diğer üç bileşen ise sadece aday ülkeler için geçerlidir. Türkiye de aday ülke olduğu için beş bileşen altından fon almaya ehildir. Bölgesel Kalkınma bileşeni kapsamındaki üç alt bileşenden birini oluşturan UOP için, Ulaştırma Bakanlığı, Program Otoritesi (Operating Structure-OS) olarak atanmıştır.

Ulaştırma Bakanlığı'nın görevleri 09.04.1987 tarihli 3348 sayılı Ulaştırma Bakanlığı'nın Örgütlenmesi ve Görevlerine ilişkin Kanununla yasalaştırılmıştır. Bu görevler; ulusal ihtiyaçlar doğrultusunda ulaştırma ve haberleşme sistemlerinin ve hizmetlerinin sağlanması ve geliştirilmesi olarak özetlenebilir. Merkezi teşkilatı ile bağlı ve ilişkili kuruluşlarıyla Bakanlık ulaştırma politika ve stratejileri konularında sorumludur.

Ulaştırma Bakanlığı'nda merkezi kuruluş olan Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü, kara ulaştırması sektöründe politika üretme ve sektörün düzenlenmesinden sorumludur. Ulaştırma Bakanlığı'na son zamanlarda bağlanan bir kuruluş olan Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM), (Cumhurbaşkanlığı Genelgesi, 30 Ağustos 2007) karayolu altyapısının inşası ve bakımından sorumludur. Bir Kamu İktisadi Teşekkülü ve Ulaştırma Bakanlığı'nın ilgili bir kuruluşu olan Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD), demiryolu altyapısının işletilmesi ve bakımını yürütmektedir. Denizcilik Müsteşarlığı, denizyolu ulaştırmasının düzenlenmesi ve ilgili politikalarından sorumludur. Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı bir Genel Müdürlük olan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM), havayolu sektörünün politikalarından ve denetlenmesinden sorumludur. Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMI) havayolu altyapısının inşası ve işletiminden sorumludur. Ulaştırma Bakanlığı'nın merkezi bir kuruluşu olan Demiryolları, Limanlar ve Hava meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLH), deniz, hava ve demiryolu taşımacılığı sektörünün altyapı projelerinin tasarlanması, planlanması ve uygulamasından sorumludur.

UOP ortaklık ilkesiyle tam uyumlu şekilde tüm ilgili paydaşların katkıları göz önünde bulundurularak hazırlanmıştır. Bu belge, 9. Kalkınma Planının öncelik eksenleri ile ve 2007–2009 süreci için ulaştırma sektöründe IPA fonlarından destek alabilmek için temel teşkil eden Stratejik Çerçeve Belgesi (SÇB)'nin amaçları ve öncelikleri ile uyum içinde hazırlanmıştır.

UOP'un öncelik ve tedbirleri, anahtar ulusal referans belgeleri (9. Kalkınma Planı, SÇB ve Ulaştırma Ana Plan Stratejisi) ile stratejik Topluluk belgelerinde (Çok Yıllı İndikatif Planlama Dokümanı-MIPD, Beyaz Kitap “2010 için Avrupa Ulaştırma Politikası: karar



zamanı”, ve Topluluk Stratejik İlkeleri) yer alan temel sorunlar ve zorluklara cevap olarak

hazırlanmıştır. MIPD ve SÇB'nin hükümleri ile uyum içinde hazırlanan bu belge, aynı zamanda mevcut bölgesel farklılıkları azaltmaya yönelik tedbirlere katkıda bulunmayı amaçlamaktadır.

UOP, 2020 yılı perspektifiyle ulaştırma tahminlerini değerlendirerek ve potansiyel darboğazlar ile öncelikli projeleri belirleyerek Türkiye'deki çekirdek ulaşım ağını belirleyen Ulaştırma Altyapı İhtiyacı Değerlendirmesi (TINA) sonuçlarını da kullanmıştır.

Önceliklendirilmiş proje stokunun detayları ve çekirdek ulaşım ağı haritaları Teknik Destek de dahil olmak üzere üç öncelik belirleyen ve her öncelik için ilgili tedbirler ortaya koyan UOP'un diğer bölümlerinde sunulmaktadır. Bu çerçevede, temel öncelik eksenleri şunlardır:

- Öncelik 1: Demiryolu altyapısının geliştirilmesi
- Öncelik 2: Liman altyapısının geliştirilmesi
- Öncelik 3: Bu öncelikleri desteklemek için Teknik Destek

Bu önceliklerin karşılanması için ortaya konan ve mevcut proje stokunu yansıtan tedbirler:

- Mevcut TEN-T ile bağlantı sağlayan veya gelecekteki TEN-T ağları üzerindeki demiryolu hatlarının yapımı ve/veya rehabilitasyonu
- Gelecekteki TEN-T üzerinde yeni limanların gerekli multi-modal hinterland bağlantıları ile birlikte yapımıdır.

UOP'un birinci bölümü, Topluluk stratejisi çerçevesinde ulusal politika ve sosyo-ekonomik durum üzerinde kısa bir genel görünüm ortaya koymakta, ortaklık ilkesinin uygulanmasını anlatmakta ve ön (ex-ante) değerlendirme bulgularına ve cevaplarına ışık tutmaktadır. Bölüm iki, Türkiye'deki orta vadeli ulaştırma ihtiyaçları ile ilgili GZFT analizinin içeriğine değinmektedir. MIPD ve SÇB ile uyumlu olarak belirlenen stratejik öncelikler de analiz edilmektedir. Bölüm üç, öncelik eksenleri ve tedbirleri de içine UOP'un program stratejisini ortaya koymaktadır. Bu bölüm aynı zamanda yatay konular ve diğer destek biçimleri ile sinerji konularını da ele almaktadır. Bölüm dört, her bir tedbir için mali dağılımı içermektedir. Bölüm beş, programlama yapısı ve IPA uygulaması ile ilgili uygulama hükümlerini açıklamaktadır.

## **1. KAPSAM, DANIŞMA VE KOORDİNASYON**

### **1.1 ULUSAL POLİTİKA VE SOSYO-EKONOMİK DURUM**

814,578 kilometre kare ve yüzölçümü ve 8,333 kilometre sahil uzunluğuyla Türkiye Cumhuriyeti, Asya ve Avrupa arasındaki ana trafik yolunda bulunarak Bulgaristan, Yunanistan, İran, Irak, Suriye, Gürcistan, Ermenistan ve Azerbaycan ile sınır komşusudur. Kuzeyde Karadeniz, güneyde Akdeniz ile çevrili olan Türkiye, Balkanları Ortadoğu'ya, Orta Asya'yı Kafkaslara ve Karadeniz ülkelerini de Akdeniz ülkelerine bağlamaktadır. Jeostratejik önemiyle Türkiye'nin konumu ülkenin ulaştırma politikaları ve yatırımlarını Türkiye Cumhuriyeti'nin diğer politikaları arasında en üst sıralara taşımaktadır.

Uluslararası kapsam içerisinde Türkiye ve Türkiye'nin çevresindeki güncel gelişmeler ulaştırma politikalarına etkisi olan yeni fırsatlar sağlamaktadır. Sovyet Birliği'nin dağılması Asya'yı, batı Avrupa ülkelerini ve dünya marketlerini kara yollarıyla bağlayan yeni ticaret





yollarının açılmasını gerektiren yeni ekonomik ve coğrafi senaryolara sebebiyet vermiştir.

Ayrıca, ana liman (hubport) olma potansiyelleriyle Türkiye'nin limanları, Marmaray Projesi'nin tamamlanmasıyla kesintisiz Avrupa-Asya demiryolu bağlantısının sağlanacak olması ve önceden kurulmuş olan serbest ticaret bölgelerinin varlığı Türkiye'nin sahip olduğu diğer önemli avantajlardır. Bu kapsamda, Türkiye'nin AB katılım süreci ve Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları (TEN) ile entegrasyonu Türkiye'nin bu avantajlardan faydalanması için önemli fırsatlar sunmaktadır.

Türkiye'deki ulaştırma sektörünün önemi Türkiye'nin konumu ve jeostratejik öneminden daha fazladır. Ulaştırma sektörü; üretimin her aşmasını, istihdamı ve bölgesel gelişimi etkileyerek ekonomide çok hayati bir rol oynamakta ve tüm vatandaşların günlük yaşam koşullarına ve yaşam kalitesine de etki etmektedir.

Fakat ulaştırma altyapısında ve hizmetlerindeki mevcut düşük kalite rekabet edebilirliğe, yük ve yolcu taşımacılığına, ve yatırım kararlarına vb. ket vurarak sosyal uyum ve ekonomik kalkınmanın önünde büyük bir engel teşkil etmektedir. Bu yüzden, ulaştırma altyapısının geliştirilmesi rekabet edebilirliğini uluslararası standartlara çıkarmaya çabalayan bir ülke için en önemli faktörlerden birisidir.

Rekabet, süregiden dünya ticaret liberalizasyonu ile paralel olarak arttıkça ve ulaşım mesafeleri artan küresel ve bölgesel çaplı organizasyonlar ile uzadıkça hız faktörü kritik bir önem kazanmaktadır. Sadece ticaret alanı ele alınırsa bu durum ham madde ve işlenmiş ürünlerin alıcılara verimli ve etkili bir şekilde ulaştırılmasının önemini arttırmış ve lojistik hizmetleriyle desteklenen çok-modlu ulaştırma sistemlerinin yaygın bir şekilde kullanımına yol açmıştır.

Türkiye'de ulusal ulaştırma politikasının ana konuları, bu yüzden, ulaştırma modlarının entegre bir model içerisinde maksimize edildiği, dengeli, rasyonel ve verimli bir ulaştırma altyapısı yaratmaktır. Bu bağlamda, yük taşımacılığını demiryollarına kaydıran, ana limanları lojistik merkezlere dönüştüren ve ulaştırma modlarında emniyeti vurgulayan politikalar izlenmektedir. Böylece, ulaştırma sistemini daha verimli, emniyetli ve AB ile bütünleşmiş hale getirerek, ülkenin kalkınma düzeyi artırılacaktır.

Mevcut ulaştırma sisteminin iyileştirilmesinin acil olarak gerektiği olduğu yaygın biçimde kabul edilmektedir. Bu da büyük yatırımlar gerektirmektedir. Sonuç olarak, mali kısıtlamalar, ulaştırma sektörünün mantıklı ön-yatırım değerlendirmeleri ve net olarak tanımlanmış hedefleri olan entegre bir program stratejisi çerçevesinde önceliklendirme yapılmasını gerektirmektedir.

Türkiye'de ulaştırma sektörü en başta bütüncül bir modlar arası ulaştırma ağının oluşturulamaması olmak üzere çeşitli sorunlarla karşı karşıyadır. Liman ve demiryolu altyapısına yapılan yatırımın düşüklüğü ve stratejik kalkınma sisteminin eksikliği, farklı ulaştırma modlarında eşitsiz bir büyümeye yol açmıştır. Karayolu sektörü tarafından sağlanan zaman ve maliyet açısından verimli ulaştırma hizmetleri diğer her bir ulaştırma sistemini geçmiş ve hem yolcu hem de yük için yerli ulaştırma pazarına hâkim olmuştur. Karayolu ulaştırma sektörü yolcu ve yükün çağdaş bir filoyla kesintisiz, hızlı ve kapıdan-kapıya ulaşımını sağlamaktadır.

Ulaştırma modları arasındaki dengesizlik ayrıca çevre, halk sağlığı ve ekonomik rekabet edebilirlik için de olumsuz sonuçlara neden olmaktadır. UOP, sağlanan hizmetler arasında



intermodaliteyi güçlendirmek üzerine yoğunlaşarak demiryolu ve liman altyapısını

geliştirmek ve böylece verimli ulaştırma opsiyonlarını arttırarak Türk ekonomisinin rekabet edebilirliğini desteklemek için tasarlanmıştır.

Aşağıdaki veriler ulaştırma sistemi dinamiklerinin, ekonominin diğer sektörleri ve nüfus ile karşılıklı ilişkisinin bir göstergesi olarak sunulmaktadır:

**TABLO 1:**

Toplam Alan(km <sup>2</sup> )	814,578
Toplam Sahil Uzunluğu(km)	8,333
Nüfus(2005)	72.1 milyon
Gayrisafi Yurt İçi Hasıla Büyüme Oranı(% ,2005)	7.4
Gayrisafi Yurt İçi Hasıla (trilyon USD 2005)	363.4
İhracat(FOB, trilyon USD, 2005)	73.4
İthalat (CIF, trilyonda,2005)	116.5
Tarım Büyüme Oranı(% ,2006)	5.6
Sanayi Büyüme Oranı(% ,2005)	6.5
Hizmet Büyüme Oranı(% ,2005)	8.2
Turizm Büyüme Oranı(% ,2005)	7.6
Turist sayısı (milyon, 2005)	21.1
Turizm Geliri(trilyon USD,2005)	18.2
Ulaştırma Yatırımı(şimdiki fiyatlar,2005)(milyon Avro)	5,042
Ulaştırma Yatırımı/ Gayrisafi Yurt İçi Hasıla (kamu)(2005)	1.7

Kaynak: 9. Kalkınma Planı, DPT 2006 Programı ve ŞÇB

### 1.1.1 Ulusal Ulaştırma Politikaları: Geçmiş ve Mevcut Durum

Geçmiş durumun kısa bir anlatımı ulaştırma sektörünün mevcut durumunu anlamada yardımcı olabilir. Cumhuriyetin ilk on yıllarında devlet politikasının odak noktası demiryolu ve deniz ulaştırması yatırımlarındaydı. Önemli yerleşim ve üretim merkezleri demiryolları tarafından bağlanmaktaydı. Limanlar da öncelikli olarak yatırım almaktaydı. Bu dönemin devamında, savaşın getirdiği koşulların sonucu olarak bir duraklama dönemi izlenmektedir. 1940–1950 yılları arasında sadece 370 km demiryolu inşa edilmiştir. Deniz ulaştırmasındaysa; gemi inşası, liman hizmetlerinin yönetimi ve sağlanması Devlet eliyle yapılmaktaydı. Yatırımlar günlük ihtiyaçlar için gerekli olan seviyedeydi. Karayolu ulaştırması da aynı şekilde ihmal edilmişti. 14.000 km<sup>2</sup>'si zarar görmüş ve bakıma ihtiyaç duyan 18.365 km<sup>2</sup>'lik bir karayolu ağı mevcuttu. Bu yüzden, 1950'lilere kadar, karayolu demiryollarının ne yerine geçebilmiş ne de etkili ulaştırma hizmeti sağlayabilmiştir.

1950'de, yolcu ulaştırmasında karayolu %49,9, demiryolu %42,2, denizyolu ulaştırması %7,5 ve hava ulaştırması %0,6'lık paya sahipti. Yurt içi yük taşımacılığında, demiryolları %55,1, deniz ulaştırması %27,8 ve kara yolu ulaştırması %17,1'lik paya sahipti<sup>1</sup>.( Bakınız Grafik 4 ve 5)



<sup>1</sup> Ulaştırma Ana Plan Stratejisi, sf.15.

Karayolları Genel Müdürlüğü'nün kurulmasından sonra, karayolu ulaştırması karayolu ağına yapılan yatırımlarla beraber hızlı bir şekilde gelişmiştir. Bu sefer de diğer ulaştırma modları ihmal edilmiştir. Bu yüzden, demiryolları ve denizyolları karayolu ulaştırması karşısında güç kaybetmiştir.

Bu durum, 1963 yılında başlayan planlanmış kalkınma döneminde de aynen devam etmiştir. Kamu yatırımlarında, karayolu ulaştırmasının payı %80'e artarken, demiryollarının payı %6'ya ve denizyollarının payı %4'e düşmüştür. Havayollarıysa, önemli bir gelişim sürecinden geçerek payını %10'a yükseltmiştir. Sonuç olarak, yatırım oranlarını ve yatırımların dağılımını etkileyen ulusal ulaşım önceliklerindeki değişimler sektörün mevcut sorunlarına neden olmuştur.

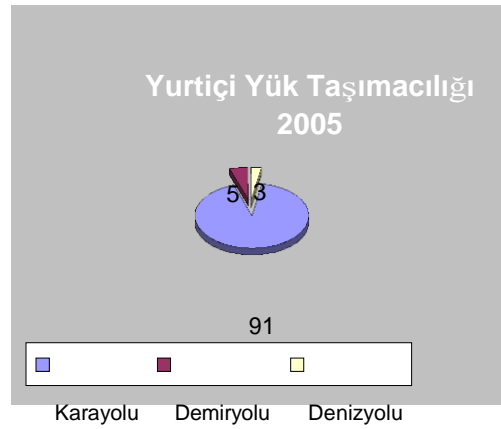
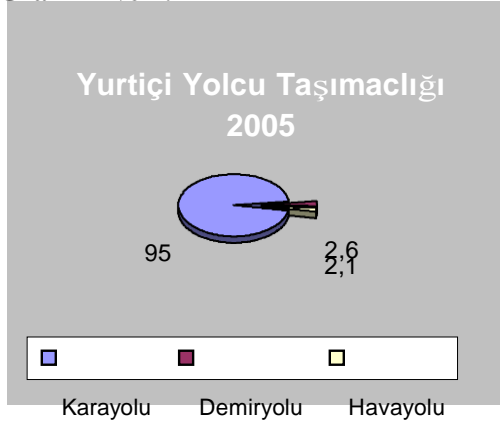
Mevcut Türk ulaştırma politikası, Kalkınma Planlarında (8. ve 9. KP), ilgili Orta-vadeli Program ve Yıllık Yatırım Planlarında, Ulaştırma Ana Plan Stratejisinde, Stratejik Çerçeve Belgesinde ve TINA-Türkiye çalışmasında da belirtildiği üzere, demiryolları ve liman yatırımlarına önem vererek ulaştırma modları arasındaki dengesizliği azaltmaya yoğunlaşmaktadır.

Dengeli, rasyonel ve etkili bir ulaştırma altyapısı oluşturularak ulaştırma modlarının etkin kullanımını sağlamak Türkiye'nin ulaştırma politikalarının temel konusudur. Bunun için; yolcu ve yük taşımacılığında demiryolu ulaştırmasının payının artması ve ana limanların lojistik merkezlerine dönüştürülmesini sağlamak için ulaştırma sistemi için entegre bir yaklaşımın kabul edilmesine yoğunlaşmaktadır. Aynı zamanda öncelik bütün ulaştırma modlarında emniyetin sağlanmasına yöneliktir.

Özellikle otoyollarda trafik emniyetinin yetersizliği ciddi bir problem olmaya devam etmektedir. Önem ve öncelik, tüm ulaştırma modlarında, özellikle otoyollarda, trafik emniyetini artırma; mevcut altyapıyı koruma ve etkili kullanma ile bilgi ve iletişim teknolojilerinin en üst düzeyde kullanmaya verilmiştir. Ulaştırma projelerinin oluşturulmasında koridor yaklaşımına geçilmesi çok önemli görülmektedir. Koridorlarda ulaştırma üstünlüğünü güvenceye alacak yatırım ve işletme yaklaşımıyla; demiryollarının ve deniz ulaştırmasının karayolları ile yarışabileceği, demiryolu ve denizyoluyla bir koridor anlayışı ile yük taşımacılığında belirli bir tonajın aşılması teşvik edilecektir. Türkiye'nin Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları ile entegrasyonunu etkileyecek projelere öncelik verilmekle beraber, Kafkas ülkeleri, Orta Asya ve Orta Doğu ile bağlantıları güçlendirecek projeler de gerçekleştirilecektir.

2005 istatistiklerine göre, Türkiye'nin 191 milyar km ülke içi yolcu trafiği ve 181 milyar ton-km Toplam ülke içi yük trafiği vardır. Yolcuların % 95'i karayolları; %2.6'sı da demiryollarıyla taşınmaktadır. Yüklerin ise %91'i karayolları ile taşınırken, %5'i demiryollarıyla ve %3'ü denizyoluyla taşınmaktadır. Uluslararası yük trafiğinde baskın ulaştırma modu olan deniz ulaştırmasının payı %86'dır (2005'te 681 milyar ton-km hacim).(bütün hesaplamalar ton-km.'dir). Deniz ulaştırmasının uluslararası yük taşımacılığında baskın olmasına rağmen, ülke içi ulaştırmada az bir paya sahip olması sebebiyle toplam ulaştırmada payı düşüktür.

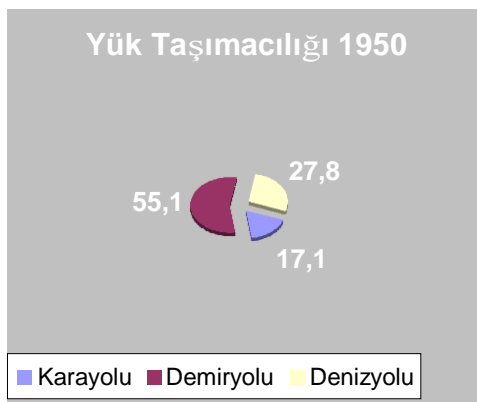
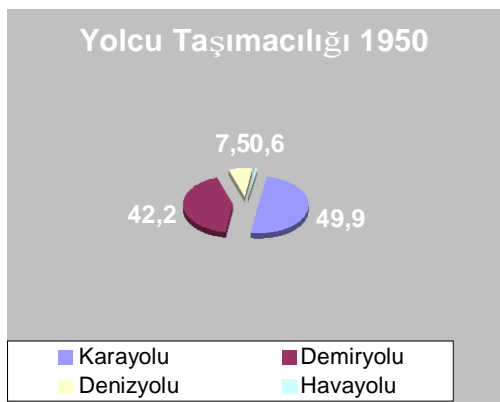
Grafik 1 ve 2:



Grafik 3:



Grafik 4 ve 5:



Ulaştırma modları arasındaki dengesizliği ortaya koyan başka bir gösterge, AB ile karşılaştırmalı istatistikler, Türkiye’de yolcuların %95’i ve yükün %91’inin şehirlerarası otoyollar ile taşınırken, AB-25 ortalamasının ilgili yüzdeleri yolcu ulaştırma taşımacılığında 84,9 ve yük taşımacılığında 43,5 olmaktadır<sup>2</sup>.



<sup>2</sup> SÇB, sf.14, 2003; DPT 2005 Programı ve AB Enerji ve Ulaştırma İstatistikleri (2005)



Bu dengesizliğin altında yatan çok fazla sektörel ve genel nedenler/sorunlar vardır. Altyapı yetersizliğinden dolayı, Türkiye'deki demiryolu sektörü hem yolcu hem de yük taşımacılığı bakımından karayolu ulaştırmasının çok gerisinde kalmaktadır. Toplam trafikte- şebekenin oransal kullanımını gösteren milyon/km cinsinden- Türkiye'nin skoru 1,7 ile 3,2 olan AB ortalaması'nın çok gerisinde kalmaktadır. Yıpranmış altyapısını ve düşük seviyeli teknolojinin doğrudan sonucu olan hizmet kalitesinin yetersiz olmasından dolayı demiryollarının çevre dostu ve emniyetli bir mod olması önemini büyük ölçüde yitirmektedir.

Türkiye'de deniz ulaştırmasında, 2005 sonu itibariyle, 3,3 milyon TEU (20-feet eşit birim) konteyner ve 200 milyon ton kargo elleçlenmiştir. Bu ciddi bir rakam olarak görülmele beraber, her bir liman için elleçlenen kargo tonajı AB Akdeniz limanlarıyla karşılaştırıldığında azdır. Artan ticaret karşısında büyük limanların inşası yerine küçük liman ve rıhtımların inşası, küçük limanlar tarafından başarısız olan ölçek ekonomisinin sonucu olarak yük trafiğinin parçalara ayrılmasına neden olmuştur.

Türkiye'nin hızla artan ticareti denizyolu ulaştırmasına olan talebi de artırmayı sürdürmektedir. Yük talebi, özellikle konteynerlenmiş kargoda, bazı ana limanların kapasitesini aşmıştır. Konteynerler çok modlu ulaştırmanın merkezi ögesi olduğu için gittikçe önem kazanmaktadır. Lojistik olarak, ürünleri ulaştırmanın, özellikle kapıdan-kapıya taşımacılık gerektiği durumlarda konteynerler en uygun vasıta. Stratejik Çerçeve Belgesi (SÇB)'nin projeksiyonlarına göre, Türk ticaretinin 2013'e kadar ortalama %12 büyümesi beklenmektedir<sup>3</sup>. Mevcut durumda konteynerlenen kargo mevcut Toplam kargonun sadece %15'ini teşkil etmekle beraber, 2015 yılı itibariyle en az %25 artması gerekmektedir. Mevcut ticaret düzeyini karşılayacak kapasitede olmayan mevcut limanlar göz önünde bulundurulduğunda, yeni kapasitenin faaliyete geçmesi şarttır.

Özetle, mevcut durumdaki temel sorun ülke içindeki ulaşılabilirliği daha yüksek seviyelere çıkarmak amacıyla karayollarına önem verilirken demiryolları ve limanların ihmal edildiği geçmiş dönem politikalarıdır. Demiryolu şebekesi yoğunluğunun az olması ile hizmet kalitesinin düşük olması ve liman geri bağlantıları ve büyüklük açısından limanların yetersizliği Türkiye'nin ulaştırma sektörünü etkileyen temel eksiklerdir.

Ulaştırma modları arasındaki dengesizlik ve beraberindeki sorunların yanı sıra altyapı eksikliği de vatandaşların yaşam kalitesini ve bölgeler arasındaki gelişim farklılıklarını etkilemektedir. Başka bir ifadeyle, ulaştırma sektöründeki eksiklikler ülkenin rekabet edebilirliği önünde bir engel teşkil etmektedir.

### 1.1.2 ULAŞIM POLİTİKASINDA ULUSAL POLİTİKA YAPISI

UOP'un amacı ulusal politika geliştirmeye yönelik raporlarda, özellikle 8. Beş Yıl Kalkınma Planı(2001–2005)<sup>4</sup>, 9. Kalkınma Planı(2007–2013)<sup>5</sup>, Orta-vadeli Program(2007–2009)<sup>6</sup>, Ulaştırma Ana Plan Stratejisi(2005)<sup>7</sup>nde bahsedilen ulusal ulaştırma politikaları ile tam uyum içindedir. Bu belgeler ve IPA yapısı içinde, UOP için en önemli ulusal referans belgesini

<sup>3</sup> SÇB, sf.15

<sup>4</sup> Belgenin İngilizce versiyonu için: <http://ekutup.dpt.gov.tr/plan/viii/plan8i.pdf>

<sup>5</sup> Belgenin İngilizce versiyonu için: <http://ekutup.dpt.gov.tr/plan/ix/9developmentplan.pdf>

<sup>6</sup> Belgenin İngilizce versiyonu için: [http://www.dpt.gov.tr/ing/duyuru2007/medium\\_term.pdf](http://www.dpt.gov.tr/ing/duyuru2007/medium_term.pdf)



<sup>7</sup> SÇB 2007-2013 DPT tarafından hazırlanmış ve 28 Haziran 2006 tarihli mektubuyla onaylanmıştır.

teşkil eden Stratejik Çerçeve Belgesi (2007–2013) ulaştırma politikalarının temellerini oluşturmaktadırlar.

#### 8. Beş Yıllık Kalkınma Planı (Bakınız Böl. 2.2)

2001–2005 dönemini kapsayan kalkınma planlarındaki Türk ulusal politikaları ulaştırma sektöründeki önemli sorunları ulaştırma modları arasındaki dengesiz dağılım, güncel bir ulaştırma ana planının eksikliği ve ulaştırma veritabanının eksikliği olarak belirlemiştir. Plan, Türkiye'nin ekonomik ve sosyal yaşamına hizmet edecek iyi bir ulaştırma altyapısının tesisini, ulaştırma modları arasında dengeli bir dağılımı ve ulaştırma ana planının hazırlanması gerektiğini öngörmüştür.

#### 9.Kalkınma Planı (9.KP) (Bakınız Böl. 2.2)

2007–2013 sürecini kapsayan 9.Kalkınma Planı ülkenin ekonomik, sosyal ve kültürel alanlardaki önceliklerini ortaya koyan Türkiye'nin temel politika belgesidir. Eski Kalkınma Planları 5 yıllık bir süreci kapsarken, 9. Kalkınma Planı (1 Temmuz 2006 tarih ve 26215 sayılı Resmi Gazete) AB'nin bütçelemesi ve IPA programının tutarlı olması adına 7 yıllık olarak hazırlanmıştır. 9. Kalkınma Planının ortaya koyduğu 5 kalkınma eksenini aşağıda verilmektedir:

- Rekabet edebilirliği artırmak
- İstihdamı artırmak
- Beşeri sermayeyi ve sosyal dayanışmayı güçlendirmek
- Bölgesel kalkınma sağlamak
- Kamu hizmetlerinin kalitesini ve etkinliğini artırmak
- Bu ekonomik büyüme ve sosyal gelişimi sürdürülebilir bir şekilde sağlama stratejik amacını, destekleyen eksenler arasında ulaştırma “Rekabet edebilirliği artırmak” eksenini altında değerlendirilmektedir.

Ulaştırma sektörü için stratejik amaç “*ülkenin rekabetçi gücünü artıracak hızlı ve emniyetli ulaştırma altyapısının oluşturulması*” olarak tanımlanmıştır.

Stratejik amaca uygun olarak, 9.Kalkınma Planı ulaştırma politikası için dört tematik konuları sürmektedir:

- Etkili bir ulaştırma sisteminin kuruluşu
- Geliştirilmiş emniyet ve güvenlik
- Avrupa ve komşu ekonomilerle bütünleşme
- Çevresel ve finansal sürdürülebilirlik

Aynı zamanda, her bir tematik konu için sektörel öncelikler belirlenmiştir.

Özetle, sektörel önceliklerin içeriğine bakılacak olursa; 9. Kalkınma Planı temel olarak ulaştırma modları arasındaki dengesiz dağılıma, demiryolu ve deniz yolu ulaştırmasındaki fiziksel altyapı yetersizliğine ve kısmen düşük fiziksel standartlardan kaynaklanan karayolu ulaştırmasındaki emniyet eksikliğine odaklanmaktadır

## Orta-vadeli Program 2007–2009 (bakınız Böl. 2.2)

2007–2009 dönemini kapsayan mevcut Orta-vadeli Program kamu politikasını ortaya koymak ve kaynak dağılımını bu çerçeveye göre yönlendirmek amacıyla düzenlenmiştir. Muhtelif alanlarda tutarlı amaç, politika ve önceliklerin belirtilmesiyle, Orta-vadeli Program temel kalkınma eksenleri ve makro politikalarla ilgili sektörleri kapsamaktadır. Orta-vadeli Program 2007–2009’un UOP’la ilgili olan temel amaçları şunlardır:

- Sürdürülebilir büyümeyi sağlamak
- İşletmelerin rekabet edebilirliğini artırmak
- Bölgesel kalkınma ve bölgesel farklılıkları azaltmak
- Fiziksel altyapının geliştirilmesi

Orta-vadeli Program’ın ulaştırma politikalarında benimsenmesini öngördüğü temel amaç ekonomik ve sosyal yaşamın gerekleri ile uyum içinde ulaştırma modları arasında sağlıklı bir denge sağlamaya yönelik ulaştırma politikaları ile ekonomik, emniyetli ve hızlı ulaştırmanın çağdaş teknoloji ve uluslararası düzenlemelerle uyum içinde gerçekleştirildiği bir ulaştırma altyapısının geliştirilmesidir. Program ulaştırma önceliklerini; Türkiye’nin ulaştırma ağının TEN-T ile bağlantısı, yük taşımacılığında hızlı demiryolu ulaştırması da dahil olmak üzere demiryolu ve denizyolu ulaştırmasına odaklanması, kombine taşımacılığa yönelik olarak limanların lojistik merkezler olarak geliştirilmesi, otoyol standartlarının geliştirilmesi, trafik emniyetinin tüm ulaştırma modlarında, özellikle karayolunda, artırılması olarak ortaya koymaktadır.

## Ulaştırma Ana Plan Stratejisi (Bakınız Böl. 2.2)

Bu plan Ulaştırma Bakanlığı tarafından öncelikleri daha iyi belirleyerek ve sektördeki yasal ve kurumsal yapıları yeniden organize ederek ulaştırma sektöründe gelecek yatırımlar hakkında kararları kolaylaştırmak amacıyla kapsamlı bir politika belgesi olarak hazırlanmıştır. politik belge olarak Bu belge, ilgili tüm paydaşlarla işbirliği içinde, seçkin akademisyenler tarafından hazırlanmıştır ve 2005 sonu itibarıyla tamamlanmıştır.

Ulaştırma Ana Plan Stratejisinde Türk ulaştırma politikasının amacı devletin sosyal ve ekonomik gelişimi ile ülke güvenliğinin ihtiyaçları ve çağdaş teknolojinin kullanılması hususları göz önünde bulundurularak yüksek kaliteli, kesintisiz, emniyetli, çevre ve kullanıcı dostu ulaştırma hizmetlerinin sağlanması olarak ortaya konmuştur.

Ulaştırma modları arasında ciddi dengesizlikler olan ulaştırma sektörü için daha dengeli bir yapının sağlanması için daha somut ve net teklifler geliştirmek ve ulaştırma sektörü için bir strateji belirlemek projenin öncelikli amacıdır. Strateji karayolu ulaştırmasının hem yük hem de yolcu taşımacılığına baskın olduğunu ve bu durumun da artan taşımacılık maliyetine, trafik sıkışıklığına ve ciddi can ve mal kaybına neden olan karayolu trafik kazalarına neden olduğunu ortaya koymuştur. Bu analizlerin sonucu ortaya çıkan politikalar şunlardır: kombine taşımacılığa odaklanmak, liman geri bağlantılarıyla beraber liman kapasitelerini artırmak, demiryolu sistemini tekrar yapılandırarak demiryollarını canlandırmak, yeni demiryolu hatlarının inşası, bakım ve yenileme işleri, yeni çeken-çekilen araç tedariki, mevcut ve gelecek karayolu kaza ölü noktalarının belirlenilip tedbir alınmasıdır. Bu çerçevede, beş strateji aşağıda belirtilmiştir:

- Her bir ulaştırma modu ile ilgili kuruluşların bir merkezden koordinasyonunu sağlayacak idari yapının kurulması
- Ulusal stratejik ulaştırma planının hazırlanması, uygulanması ve güncellenmesi
- Ulaştırma verilerinin toplanması ve güncellenmesi
- Ulaştırma projelerinin finansmanına ilişkin problemlerin çözülmesi
- Ulaştırma alanındaki eğitim faaliyetlerinin etkinliğinin artırılması

### Stratejik Çerçeve Belgesi (SÇB) (Bakınız Bölüm 2.2 ve Bölüm 3.1)

Stratejik Çerçeve Belgesi, Komisyonun yol gösterici belgeleri ve önerileri doğrultusunda bütün ilgili Türk yetkililerin katkıları ile Stratejik Koordinatör DPT'nin koordinasyonu altında hazırlanan bir belge olup, Bölgesel Kalkınma ve İnsan Kaynakları Gelişimi bileşenleri operasyonel programları için temel çerçeve belgedir. IPA sürecinde Türkiye'nin önemli stratejik belgesi olan SÇB, AB öncelikleri ile uyum içinde olmakla beraber Türkiye'nin önceliklerine göre düzenlenmiştir. SÇB, III. ve IV. bileşenler altındaki OP'ler arasında gerekli seviyede uyum ve tutarlılık kurmayı amaçlamaktadır. UOP, SÇB ile uyum içerisinde hazırlanmıştır.

SÇB'nin genel amacı *bölgesel farklılıkları azaltarak ve insan kaynaklarını geliştirerek Türkiye'nin ekonomik ve sosyal gelişimine katkıda bulunmak ve Türkiye'yi AB ile uyumlaştırmaktır.*

UOP'un genel çerçevesini de da kapsayan SÇB, ulaştırma sektöründeki sorunlarla ilgili üç öncelik eksenine ortaya koymaktadır:

- Gelecek TEN-T demiryolu ağının üzerinde yeni inşa ve/veya rehabilitasyon ile TEN-T ağında limanların nodal(düğüm) ve transit noktalar olarak inşası/iyileştirilmesi.
- TEN-T ile uyumlu otoyol şebekesinin inşası ve iyileştirilmesi.
- Operasyonel Programın etkin hazırlık, uygulama, izleme ve değerlendirilmesi ile tanıtımının artırılması ve faaliyetlerin görünürlüğü aktiviteleri için Teknik Destek.

UOP, demiryolları ve limanlar için alınan özel tedbirler ve TEN-T ile bağlantıların kurulmasıyla, SÇB'nin önceliklerini kendi öncelikli eksenleri ile tamamıyla desteklemektedir. Aynı zamanda, UOP'a ayrılan maddi kaynakların miktarından ötürü, *TEN-T ile uyumlu otoyol şebekesinin inşası ve iyileştirilmesi* için bir tedbir, mevcut 2007–2009 programlama dönemi UOP için değerlendirilmemiştir.

## **1.2. TOPLULUK STRATEJİK ÇERÇEVESİ**

Temel Topluluk politikası belgeleri ulusal ulaştırma politikalarının ve UOP politikalarının belirlenmesine etki etmektedir. Bu belgeler, Topluluk Sürdürülebilir Kalkınma Stratejisi; Topluluk Stratejik İlkeleri (TSİ); Beyaz Kitap “2010 için Avrupa ulaştırma politikası: karar verme zamanı”; IPA Tüzüğü ve MIPD'yi kapsamaktadır. Avrupa ile karşılıklı politikayı ve stratejik uyumu ve söz konusu belgelerde ortaya konan spesifik gereksinimleri karşılaması konularına UOP'un hazırlanmasında özel önem verilmiştir. Uygun bağlantılar her bölümün sonunda anlatılmaktadır.

Topluluk Sürdürülebilir Kalkınma Stratejisi ve Topluluk Stratejik İlkeleri, Topluluk politikalarının sürdürülebilirliği ve etkinliğine değinmektedir. Ulaştırma sektörüne doğrudan atıflar yapılmasa da, UOP Türkiye’de mevcut hâkim mod olan karayolundan daha çevre dostu ve sürdürülebilir olan denizyolu ve demiryolu ulaştırmasına odaklanarak sürdürülebilirlik ve etkinlik ilkelerini göz önünde bulundurmaktadır. Ayrıca, ulaştırma altyapısının gelişimi bölgeler ve ülkeler arasındaki ticareti kolaylaştırarak ülkenin ekonomik kalkınmasına katkıda bulunacaktır. Bu bağlantı Beyaz Kitap ve MIPD gibi sektör-spesifik belgelerde daha da belirgindir. Strateji-temelli bağlantının yanı sıra, öncelikler, önlemler ve UOP’un işlevleri Beyaz Kitabın ve MIPD’nin şartlarını doğrudan doğruya yansıtmaktadır. Örneğin, demiryolları ve liman altyapısını ve bunlar arasındaki bağlantıyı geliştirerek, UOP Beyaz Kitap’ta da öngörüldüğü üzere intermodalite’yi geliştirmeye katkıda bulunacaktır. UOP’un proje listesi de aşağıda ilgili bölümlerde listelenmiş olan MIPD’in önemli müdahale alanları ile uyum içindedir.

### Topluluk Sürdürülebilir Kalkınma Stratejisi (Bakınız Böl. 2.2)

Sürdürülebilir Kalkınma 1987 Brundtland Raporunca “gelecek nesillerin kendi ihtiyaçlarını karşılamalarını tehlikeye atmadan mevcut ihtiyaçların karşılanmasını öngören kalkınma ” olarak tanımlanmıştır. Doğal kaynakları azaltmayan, çevreyi koruyan bu kalkınmanın hedefleri üç başlık altında toplanabilir: ekonomik olarak etkin, Toplumsal açıdan adil ve çevresel olarak sürdürülebilir. 1997’den bu yana AB’nin temel amaçlarından biri olan olan sürdürülebilir kalkınma bütün AB politikalarını ve uygulamalarını da temel bir ilke olarak etkilemektedir. 2000 yılı Lizbon Avrupa Konseyinde (Lizbon Gündemi) ortaya konan sosyo-ekonomik reformlar için geniş AB stratejisine ek olarak, AB 2000 yılındaki Gothenburg Zirvesinde Sürdürülebilir Kalkınma Stratejisini (SDS) kabul etmiştir. Aynı zamanda Sürdürülebilir kalkınmayı desteklemek; rekabetçilik ve istihdamla beraber yenilenmiş Lizbon stratejisinde belirtilen en önemli konulardan birisidir.

Sürdürülebilir Kalkınmanın, ulaştırma sektörü için önemli bir kavram olduğu açıktır. Sürdürülebilir kalkınmayı desteklemek için, çevreyi korurken gelecek nesillerin kendi ihtiyaçlarını tehlikeye sokmadan şimdiki ihtiyaçları karşılayan bir kalkınmayı sağlamak için ulaştırmanın zarar verici etkilerini sınırlayan uygun önlemler alınmalıdır.

UOP etkili, çevre dostu, daha az kirleten emisyon ve TEN-T ile daha iyi entegre bir ulaştırma sistemi ihtiyacını karşılayan sürdürülebilir hareketliliğe ulaşmayı amaçlamaktadır.

### Topluluk Stratejik İlkeleri (Bakınız Böl. 2.2)

2007–2013 için Topluluk Stratejik İlkelerinde (TSİ) birinci ilke “Avrupa’yı ve bölgelerini yatırım ve çalışma için daha çekici yerler yapmak”tır. Bu bağlamda, bu ilkenin 1. alt maddesi “ulaştırma altyapısını genişletmek ve geliştirmektir”. Bu alt madde altında, etkili, esnek, emniyetli ve çevre dostu ulaştırma altyapısının sağlanması, ekonomik büyüme için önkoşul olarak görülmektedir. TSİ belgesi, aynı zamanda demiryolu ulaştırmasının iyileştirilmesi, “denizotoyolları” kavramına özel önem atfederek denizyolu ulaştırmasının payının artırılması, ve TEN-T şebekesinin diğer bölgelerle entegrasyonuna atıfta bulunmaktadır. TSİ, UOP proje uygulamasında, en önemli finansman kaynaklarından biri olması beklenen Avrupa Yatırım Bankası (AYB) gibi finansman araçlarına da önem vermektedir. AYB dahil, Uluslararası finansman kuruluşlarının kullanımı için yol ve mekanizmalar Türkiye’nin yeni IPA yapısında karar verilecek hususlardandır.

Beyaz Kitap “ 2010 için Avrupa Ulaştırma Politikası: Karar Verme Zamanı” (Bakınız Böl. 2.2)

Beyaz Kitap “2010 için Avrupa Ulaştırma Politikası: karar verme zamanı” Topluluk ulaştırma sektörünün sorunlarını anlatan ve bu sorunlara çözüm önerileri getiren en önemli AB politika belgelerinden birisidir. Eylül 2001 yılında kabul edilen Beyaz Kitap, demiryolları, deniz ulaştırması, iç su yolu ulaştırmasını canlandırarak ve bu ulaştırma modları arasında bağlantı sağlayarak, 2010 yılına kadar ulaştırma modları arasında dengeyi sağlamak gibi ulaştırma sektöründe halledilmesi gereken acil konuları gündeme getirmektedir. Avrupa vatandaşlarına yüksek kaliteli hizmet sağlayarak sektörün sürdürülebilir kalkınmasını sağlamak Kitabın temel amacıdır. Beyaz Kitap’ın kapsamlı amacı ise, ulaştırma sektörü ve ekonominin gelişimi arasındaki yakın ilişkiyi desteklemek ve sektörden doğan çevre üzerindeki baskıyı azaltmaktır.

Beyaz Kitap tarafından belirtilen temel sorunlar arasında ulaştırma modları arasındaki dengenin sağlanması, yolcu haklarının geliştirilmesi, yol emniyetinin artırılması, trafik sıkışıklığının önlenmesi, çevre üzerinde ulaştırmanın olumsuz etkilerinin azaltılması ile sürdürülebilir hareketliliğin sağlanması, belirli demiryollarında temel altyapının sağlanması ve Trans-Avrupa Ulaştırma Ağının oluşturulması bulunmaktadır.

Türkiye’de sağlıklı ve sürdürülebilir bir ulaştırma sistemini sağlamak ve ulaştırma modları arasında dengeyi sağlamak olan UOP amaçları ile Beyaz Kitap’ın amaçları uyum içinde olup, UOP TEN-T ile bağlantı ve karşılıklı işletilebilirliği desteklemektedir.

IPA Tüzüğü

Çerçeve mevzuat olarak, Katılım Öncesi Araca ilişkin 1085/2006 sayılı Konsey Tüzüğü Bölgesel Kalkınma bileşeni ve bileşen altındaki UOP için politika alanını belirlemektedir.

718/2007 sayılı Komisyon Tüzüğü, IPA’nın Bölgesel Kalkınma bileşeni altındaki yardım için ehil alanları ulaştırma altyapısı ve özellikle ulusal ağlar; ulusal trans-Avrupa ağları arasındaki karşılıklı bağlantı ve karşılıklı işletilebilirlik olarak ortaya koymaktadır.

Çok Yıllı İndikatif Planlama Dokümanı (MIPD)<sup>8</sup>(Bakınız Böl 2.2, Böl 3)

2007–2009 dönemini kapsayan Çok Yıllı İndikatif Planlama Belgesi, Avrupa Komisyonunun AB ve Türk stratejik belgeleri ve analizleri doğrultusundaki temel öncelikler ve katılım öncesi bağlamda desteklenecek müdahale alanları ve temel öncelikleri ortaya koymaktadır:

- Avrupa Birliği ile bağlantılar üzerinde bulunan temel akslar. Türkiye’de Trans-Avrupa Ağının gelişimi için temel oluşturacaklardır.
- Türkiye’nin ulaştırma sisteminde payı çok az olan demir yolları altyapısı odak merkezi olacak.
- Deniz otoyolları göz önünde bulundurulabilir. (ekonomik kalkınmayla bağlantısı olan liman olanakları)
- Uygun anahtar çalışmalar ve gerekli ilgili hizmetlere destek.

Ayrıca, MIPD’de ulaştırma için öncelikli tedbirler aşağıdaki gibidir:



<sup>8</sup> 30.04.2007 tarihli Komisyon Kararı C(2007) 1835.



- Batıda AB Üye Ülkeleriyle demiryolu bağlantısı;
- Çok modlu ulaştırma;
- TINA çalışmalarından çıkan sınırötesi ve ulusal karşılıklı bağlantı ve karşılıklı işletebilirlik projeleri
- Yukarıda bahsedilen altyapı için gerekli Akıllı Ulaştırma Sistemleri (ITS)
- Uygun anahtar çalışmalar ve gerekli ilgili hizmetlere destek

OP'nin coğrafi ve sektörel konsantrasyonu gibi MIPD'nin yatay hususlarına da UOP'ta yer verilmiştir. Bu çerçevede, UOP'un coğrafi uygulama bölgesi, TEN-T ile entegrasyonu temel amaç olarak görülen Türkiye'nin tümüdür. Sektörel konsantrasyon ise MIPD'de belirtildiği üzere demiryolu ve denizyolu sektörlerinin önceliklendirilmesidir.

UOP program stratejisini geliştirirken MIPD'nin öncelik eksenleri ve beklenen sonuçları göz önünde bulundurmıştır - süreç bölüm 2 de anlatılmaktadır ve MPD'nin ve SCB'nin öncelik eksenleri ve 9. Kalkınma Planının genel stratejileri ve politikaları ile UOP'un uyumunu göstermek için karşılaştırılmalı tablo hazırlanmıştır.

### **Önceki AB Mali Yardımından Öğrenilen Dersler**

Ulaştırma Bakanlığı demiryolu, deniz ve karayolu ulaştırma sektörlerinde dört tane AB-destekli proje yürütmüştür. Bu projeler; “Türk Demiryolu Sektörünün Güçlendirilmesi ve Yeniden Yapılandırılması (2004–2006 arası), “Türk Karayolu Taşımacılık Sektörüne Yardım”(2006'dan beri devam etmektedir), “Türkiye’de Denizyolu Taşımacılığının Emniyetinin Artırılmasına Destek”(2005-2006 arası), “Türkiye Limanlarında ve Liman Alanlarında Deniz Güvenliğinin Geliştirilmesi Projesi”(2007de başladı). “ Türkiye için Ulaştırma Altyapı İhtiyaç Değerlendirmesi (TINA) Çalışması” da önemli bir Teknik Destek projesidir.

Bütün bu projeler idari- kurumsal ve insan kaynakları kapasitesine ve Ulaştırma Bakanlığı'nın deneyimine olumlu katkıda bulunmuştur.

Kurumsal ve idari açıdan Bakanlık, projeleri yönetmek ve uygulamak için kapasitesini artırmıştır. Bakanlığın planlama, program yapma ve proje yönetme becerileri, proje uygulama dönemleri aracılığıyla gelişmiştir. Sonuç olarak, Bakanlık kurumsal sahiplenmenin, kurum içi ve kurumlar arası iletişimin, her seviyede koordinasyon ve işbirliğinin proje başarısı için elzem olduğunu değerlendirmektedir.

İnsan kaynakları kapasitesi ile ilgili olarak, yeterli zaman, uzmanlık ve deneyime sahip yeterli insan kaynaklarının projenin etkin bir şekilde uygulanması için çok önemli olduğu düşünülmektedir. Bakanlık aynı zamanda projenin sonuçları üzerinde olumlu etki yaratması açısından proje takım çalışmasına önem verilmesi gerektiğini öğrenmiştir.

Geçmiş ve devam eden AB-destekli projelerden öğrenilenler ışığında, Ulaştırma Bakanlığı “Türk Kıyı Radyosunun Teknik ve Operasyonel Kapasitesinin Geliştirilmesi” ve “Türk Demiryolları Sektörü İdari Kapasitesinin Reformu ve Güçlendirilmesi” projelerini 2007 programlama yılı için başlatmayı planlamaktadır.

### 1.3. ORTAKLARLA DANIŞMA

Ortaklık ilkesi, OP'nin hazırlanması, uygulanması ve değerlendirilmesi aşamalarında sektörle ilgili tüm paydaşların, kamu yetkililerinin ve diğer OP'lerle ilgili kurumları da kapsayan diğer ekonomik ve sosyal ortaklara danışılmasını gerektirir.

OP'nin sektördeki ilgili tüm konulara değinmesini ve OP'nin bütün paydaşlar tarafından desteklenmesini sağlamak için danışmanın öneminden yola çıkılarak, programlamanın ilk aşamasından itibaren tüm ilgili ortaklar sürece dahil edilmişlerdir. UOP'un hazırlanması farklı sektörlerin ve seviyelerin teknik bilgilerini gerektirdiği için, özellikle, UOP'un genel stratejisinin belirlendiği birinci taslak hazırlanırken, uzman ve karar verme seviyede bütün paydaşların doğrudan katkısına çok büyük önem verilmiştir. Bu bağlamda, sektörel değerlendirmelerdeki önemli bölümler, öncelikler ve teknik detaylar sektör temsilcileri tarafından hazırlanmıştır. Stratejilerin, önceliklerin ve projelerin belirlendiği birinci taslağın tamamlanmasıyla, tüm ilgilileri kapsayan geniş bir iletişim süreci başlatılmıştır.

Sonraki toplantılarda, tartışmanın odağı UOP'un içindeki sektörel değerlendirmeler, özellikle istatistiksel temel bilgiler ve indikatif proje listesi olmuştur. Proje stokuyla ilgili olarak; sivil toplum kuruluşları (STK) temsilcileri projeler ve projelerin sektör için muhtemel faydalarıyla ilgili fikirlerini açıklamışlardır. Özel sektörde yer alan paydaşlar da indikatif listenin geçerliliği hakkında aynı fikirdedirler.

Bu bağlamda, Ulaştırma Bakanlığı'nın girişimiyle;

- Aşağıdaki kuruluşlardan oluşan OP Hazırlama Ekibi ve Sektörel İzleme Komitesi Bakanlık tarafından resmi yazılar ile oluşturulmuştur.(8 Mart 2006 ve 30 Mart 2006 tarihli resmi yazılar)
  - Denizcilik Müsteşarlığı (DM)
  - Demiryolları, Limanlar ve Havameydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLHI),
  - Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü(KUGM)
  - Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM)
  - Devlet Havameydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMI)
  - Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü (TCDD)
  - Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM)
  - Avrupa Birliği Genel Sekreterliği (ABGS)
  - Devlet Planlama Teşkilatı (DPT)
  - Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü(KEGM)

Sektörle ilgili söz konusu paydaşlara ek olarak, OP'ler arasında tutarlılık ve bütünlük sağlamak için diğer Program Otoritelerinin (Çevre ve Orman Bakanlığı, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı) ve Hazine Müsteşarlığının (Ulusal Yetkilendirme Görevlisi ve Ulusal Fonu temsilen) katılımı temin edilmiştir . Bu yolla, bütün ilgili kuruluşlar öncelikler, tedbirler, indikatif proje listesi ve uygulama yapısını kapsayan UOP'un bütün içeriği hakkında bilgilendirilmişler ve danışılmışlardır ve bu sürece başından beri faal bir biçimde katılmışlardır.

Resmi yazıyla atanan OP Hazırlama Ekibinin üyeleri şunlardır:

Ulaştırma Bakanlığı: Dr. Mustafa Kaya, Burcu Özcan, Selen Günel, Serkan Korkmazarslan,



Serkan Çelik, Kazim Kartal, İlhan Ceylan, Oğuzhan Akdemir, Zeynep Türker.



Lale Karayaka (Bölgesel Rekabet edebilirlik OP'si ile koordinasyondan sorumludur.)

Emrah Onur( İnsan Kaynakları Gelişimi OP'si ile koordinasyondan sorumludur.)

Denizcilik Müsteşarlığı: Kemal Battal, Murat Sinan Başaran, Emre Dinçer

Demiryolları, Liman ve Havalimanları İnşası Genel Müdürlüğü: Musa Tuncay, Ülker Yetgin, Senem Tunaboşlu Sert, Özgür Akarsu, Erdem Gözpınar, İrem Elvan,

Afife Ülkü Koçer (Çevre OP'si ile koordinasyondan sorumludur)

Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü: Bülent Süloğlu, Beril Pamukçu

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü: Ayşegül Doğan, Ufuk Can Akın, Ufuk Erol, Onur Tutulmaz

Devlet Havalimanları İşletmesi Genel Müdürlüğü: Mehmet Uğurlu, Zerrin Kurt, Oğuz Tanrikulu

Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü: Safi Çatal, Filiz Yılmaz, Mehmet Uygur, Tevfik Yeşilçam, Abdullah Çorak

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü: H.Burcu Çalışır

Karayolları Genel Müdürlüğü: Mücahit Arman, Ali Yazıcı, Oğuz Sehtiyancı, S.Nedret Maden, Kenan Kayacı, İrfan Ünal, Orhan Yüce, Murat Doğan

AB Genel Sekreterliği: Sevinç Yaman

Devlet Planlama Teşkilatı: Sedef Yavuz Noyan, Ekrem Karademir, Serdinç Yılmaz, Cem Galip Özenen, Ahmet Karakuş, Muzaffer Açıkgöz  
Çevre ve Orman Bakanlığı(ÇOB): Murat Turan

Sanayi ve Ticaret Bakanlığı(STB): Özgür Aygen

Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı (ÇSGB): Esat Aktaşoğlu

Atılan ilk adımlardan birisi, Devlet Planlama Teşkilatı koordinasyonunda çalışan bağımsız uzmanlar tarafından verilen eğitim toplantılarına katılım olmuştur. Eğitim, iki aşamada uygulanmıştır: OP hazırlığı ve OP uygulaması.

Özel sektörün katılımı, resmi yazı ve toplantılar ile sağlanmıştır. UOP'un birinci ve ikinci taslakları bütün sektörel STKlar ve üniversitelere dağıtılmıştır. Öneriler UOP'un ikinci ve nihai versiyonlarına konulmuştur.

UOP'un birinci taslağı tamamlandıktan sonra danışılan özel paydaşlar şunlardır:

- Türkiye Blimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu(TÜBİTAK)
- Türkiye Müşavir Mühendis ve Mimarlar Birliği(TMMMB)

- Türkiye Deniz Ticaret Odası (DTO)
- Türkiye Liman İşletmecileri Derneği(TÜRKLİM)
- Demiryolları Ulaştırması derneği (DTD)
- Uluslararası Nakliyeciler Derneği(UND)
- Türkiye Nakliyeciler Derneği(TND)
- Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği(UTİKAD)
- Ro-Ro İşletmesi Türkiye Gemi İşletmecileri ve Kombine Taşımacılar Derneği (RODER)
- Türkiye Özel Sektör Havacılık İşletmeleri Derneği(TÖSHİD)
- Ortadoğu Teknik Üniversitesi
- İstanbul Teknik Üniversitesi
- Gazi Üniversitesi
- Atılım Üniversitesi

İletişim metotları bakımından, resmi yazı, elektronik posta ve toplantılardan yararlanılmıştır. Bu süreçte, Aralık 2005'e doğru, Ulaştırma Bakanlığı koordinasyonundaki UOP hazırlıkları hızlanmıştır. Rahatlık ve süratli olması açısından, OP hazırlık takımı ile iletişimin çoğu elektronik posta yolu ile yapılmıştır. Fakat bütün takım üyeleri kamu görevlisi oldukları için, temel faaliyetler/talepler elektronik postayı tamamlayan resmi yazışmalarla yapılmıştır. Ayrıca, bütün üyeler, tüm genel toplantılara katılmışlardır. İkili toplantılarda, Ulaştırma Bakanlığı AB Dairesi Başkanlığı personeli UOP'un detaylarını tartışmak için kurumları ziyaret etmişlerdir. Üyeler arasında resmi iletişimin ve genel toplantıların listesi aşağıda verilmektedir:

- 29 Aralık 2005 tarihli resmi yazıda, bütün listelenmiş paydaşlar, IPA süreci, hazırlığı ve Operasyonel Programların uygulanması hakkında bilgilendirilmişlerdir.
- 10 Şubat 2006 tarihli resmi yazı ile, paydaşların önerileri sorulmuştur.
- Mart 8 ve Mart 30 tarihli resmi yazılarla, OP Hazırlık Takımı ve İzleme Komitesi kurulmuştur.
- 10 Mart 2006'da, Devlet Planlama Teşkilatı tarafından düzenlenen toplantıda tüm paydaşlara süreç hakkında bilgilendirilmişlerdir.
- 12 Nisan 2006 tarihli resmi yazı yoluyla gelen davet üzerine, OP Hazırlık Takımı Ulaştırma Bakanlığı'nda ( 18 Nisan 2006 tarihinde) toplanmıştır.
- 2. aşama Toplantısı- sektörel değerlendirmeler ve her alt sektör üzerine GZFT analizleri- 2 Mayıs 2006 tarihli resmi yazı ile düzenlenmiştir.
- Temmuz-Ağustos ve Eylül 2006'daki eğitimler bittikten sonra, sektörel değerlendirme ve GZFT analizleri hakkındaki düzeltmeler ve görüşler 19 Ekim 2006 tarihli resmi yazı ile talep edilmiştir.
- 16 Kasım 2006'da, UOP'un genel yapısı, yol haritası ve tamamlanması hususlarının konuşulduğu 2. genel Toplantı düzenlenmiştir.
- 26 Aralık 2006 tarihli resmi yazıyla, UOP'un öncelikleri ve tedbirlerine ilişkin paydaş katkıları sorulmuş ve toplanmıştır.
- Ön değerlendirme ekibi ve AB Dairesi Başkanlığı (OP'nin koordinasyonundan sorumlu) arasında diğer ilgili paydaşların da katılımıyla üç toplantı yapılmıştır. Sonuç olarak, UOP'un ilk taslağını gözden geçirme çalışmaları hızlandırılmıştır. Önerilen OP'nin revizyonu hakkındaki resmi yazı paydaşlara 22 Ocak 2006'da gönderilmiştir.
- TÜBİTAK temsilcileri ile OP'ye muhtemel katkılarının tartışılması için Ulaştırma Bakanlığı'nda bir toplantı yapılmıştır.

- 6 Şubat 2007 tarihli resmi yazıda, indikatif listede yer alan projelerin proje tanıtma dökümanları teknik bölümler tarafından doldurulmaya başlanmıştır.
- Kamu paydaşlarının yorumları eklenmiştir (23 Şubat 2007). İlk taslağın teknik bölümlerce revizyonu gerçekleştirilmiştir.(12 Nisan 2007)
- Kamu ve özel paydaşlarının UOP'un birinci taslağı (Komisyona 1 Mayıs 2007de gönderildi) üzerine görüş ve yorumları talep edilmiştir: Paydaş Toplantısı tarihi belirlenmiştir.
- Kamu ve özel paydaşların katılımlarıyla toplantı yapılmıştır.(26 Haziran 2007)
- Ön değerlendirmenin son aşamasında, ön değerlendirme ekibi ve OP Hazırlık Takımı arasında 24 Temmuz 2007'de toplantı yapılmıştır.
- UOP'un ikinci taslağının dağıtımını yapılmıştır(15 Ağustos 2007).
- Kamu ve özel paydaşlarla UOP'un 2. taslağı ve nihai versiyonu hakkında toplantı (29 Ağustos 2007)
- OP'nin hazırlanmasına taslağına odaklanan haberleşme ile beraber, diğer OP'ler ile tutarlılık ve tamamlayıcılığı sağlamak için, Ulaştırma Bakanlığı'ndan birer temsilcinin her bir OP'nin çalışmalarına katılmasına karar verilmiştir. Ayrıca Ulaştırma Bakanlığı Devlet Planlama Teşkilatı koordinasyonu altında kurulan İletişim Grubuna da katılmaktadır.

Ayrıca, Aralık 2006 ve Ocak 2007de küçük gruplar halinde 5–6 uzamanı içeren gayriresmi alt-sektörel toplantılar da yapılmıştır. Örneğin; öncelikleri ve tedbirlerin düzenlenmesi aşamasında, DM ve DLHİ(liman bölümü) temsilcileri arasındaki toplantılar gerçekleştirilmiştir.

Uygulama sürecinde, STK'ları kapsayan ilgili paydaşların katılımı Sektörel İzleme Komitesinin kuruluşu ile sağlanacaktır. UOP'un 5. Bölümünde belirtildiği üzere, Sektörel İzleme Komitesi şunlardan oluşacaktır:

- Ulusal IPA Koordinatörü veya temsilcisi
- Ulusal Yetkilendirme Görevlisi
- Ulusal Fon temsilcisi
- Komisyon temsilcisi
- 3. ve 4. bileşenler için Stratejik Koordinatör temsilcisi
- Denizcilik Müsteşarlığı
- Demiryolları, Limanlar ve Havaalanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLHİ)
- Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü(KUGM)
- Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü(DHMİ)
- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD)
- Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü(KEGM)
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü(SHGM)
- Karayolları Genel Müdürlüğü(KGM)
- Sanayi ve Ticaret Bakanlığı(STB)
- Çevre ve Orman Bakanlığı(ÇOB)
- Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı(ÇSGB)
- Tarım ve Köy İşleri Bakanlığı
- Ro-ro Gemi işletmecileri ve Kombine Taşımacıları Derneği(RODER)
- Uluslararası Nakliyeciler Derneği(UND)



- Demiryolu Ulaştırma Derneği(DTD)

- Türkiye Liman İşletmecileri Derneği(TÜRKLİM)
- Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği(TOBB)
- Türkiye Müşavirler Mühendisler ve Mimarlar Birliği(TMMMB)
- Üniversiteler

## ÖN DEĞERLENDİRME

Sürecin bir parçası olarak, UOP'un ön değerlendirmesi, III ve IV. Bileşenler için Stratejik Koordinatör olan Devlet Planlama Teşkilatı tarafından bağımsız uzman ekibi hizmetlerinden faydalanarak düzenlenmiştir. (Ekonomik ve Sosyal Uyum Alanında Kapasite Geliştirme Projesi altında)

UOP'un taslağı ortaya çıktıktan sonra belgenin ön değerlendirmesi Ocak 2007'de başlamış ve Temmuz 2007'de sona ermiştir. Mr. Klaus Jürgen Uhl UOP için ön değerlendirmeci olmuş ve Ms. Firüzan Silahşör ön değerlendirmenin son aşamasında Mr. Klaus Jürgen Uhl'a eşlik etmiştir.

Ara değerlendirme raporları Ocak ve Mayıs 2007'de hazırlanmıştır. Üçüncü ve nihai raporların değerlendirilmesi Temmuz 2007'de yapılmış ve nihai rapor teslim edilmiştir. (Nihai raporun elektronik kopyası UOP'a ilave edilmiştir.)

Özet olarak, mevcut durum analizi, UOP stratejisinin mantık ve tutarlılığı yeterli bulunmuştur. Öncelikler, tedbirlerin belirtilmesi ve proje stoku da TINA-Türkiye çalışması ve genel ulusal ve AB ulaştırma politikaları ile uyum içinde bulunmuştur. Teknik Destek önceliği de UOP'un başarısı için önemli olarak değerlendirilmiştir.

Rapor aynı zamanda, proje stokundaki projeler için daha geniş pazar etkisini sağlamak için, özellikle demiryolu sektöründe, yasal uyumun gerekliliğine dikkat çekmiştir. Bu çerçevede, TCDD'nin tekrar yapılandırılması konusu aşağıda ele alınmaktadır. (bakınız bölüm 2.1.2) Ayrıca, proje indikatörleri, ortaklık konsültasyonu bölümü ve Teknik Destek önceliği tekrar gözden geçirilmiştir. Kurumsal sürdürülebilirlik, Teknik Destek önceliğine daha fazla önem vererek, gerçekleştirilmeye çalışılmıştır.

Stratejinin yatay etkisi ve UOP'un çevre ile ilgili tedbirleri ön değerlendirmenin nihai raporunda ele alınmıştır. Üçüncü önceliğin 3. tedbiri uygulama sürecinde çevre üzerindeki yatay etkisini ele almıştır. 1. ve 2. önceliklerin etkisi ile ilgili olarak, ÇED, Habitat ve Kuş Direktiflerinin incelenmesi önerilmektedir.

Bu çerçevede, UOP, kara ulaştırmasının, diğer ulaştırma modlarına oranla, egemenliğini azaltmak için, demiryolu ve denizyolu ulaştırması üzerine yoğunlaşmaktadır. Demiryolları enerji-tasarruflu, temiz ve emniyetli bir ulaştırma modu olarak sunulmaktadır. 1. ve 2. öncelik eksenleri demiryolu ve denizyolu altyapısının iyileştirilmesi ile ilgilidir. Çevresel etki değerlendirmesi (ÇED), proje seçim kriterlerinden bir tanesi olarak verilmektedir. Bu bağlamda, ÇED belgeleri olan projelere diğer projeler arasında öncelik verilmiştir. Ayrıca, ilgili AB müktesebatında belirtilen standartları karşılamak için, "Avrupa Entegrasyon Faaliyetlerine Destek (SEIA) Fonu" adı altında mevcut ÇED çalışmalarını gözden geçirmek için bir teknik yardım projesi başlatılmıştır. Aynı zamanda, öncelik 3 altında, çevresel etki değerlendirmelerini de kapsayan gelecek dönem proje stokunun geliştirilmesi





düşünülmektedir.

UOP, çevresel standartların ve ÇED aracılığıyla belirlenen ulaştırma sektörü ve alt sektörlerinin etkisinin farkında olduğunu göstermektedir. SÇB çerçevesinde temin edilen yardım, sürdürülebilir kalkınma ilkesiyle tam uyumlu olmalı, ilgili çevresel normları karşılamalıdır (Natura 2000 bölgeleri olarak belirlenen bölgelerde olumsuz etkileri önlemek için). Finanse edilecek projeler, çevre müktesebatının gerekleri ile uyum içinde olması için tek tek incelenmelidir.

## **2. ORTA VADELİ İHTİYAÇ, AMAÇ VE STRATEJİK ÖNCELİKLERİN DEĞERLENDİRİLMESİ**

### **2.1. SOSYO-EKONOMİK ANALİZ (GZFT ANALİZLERİ DAHİL)**

1990’larda, Türkiye yüksek enflasyon, artan kamu açıkları, yüksek borç faiz ödemeleri, borç yükü ve istikrarsız büyüme olan bir dönemden geçmiştir. Bunlara ve 2001 ekonomik krizine rağmen, stabilizasyon programı ve yapısal reformlar Türk ekonomisinin etkili dönüşümünü başlatmıştır. Ekonomik Program çerçevesinde ve krizden sonra sağlanan siyasi istikrar ile sıkı para, mali ve gelir politikaları uygulanmıştır. Sonuç olarak, 2002–2005 periyodunda, Gayri Safi Yurt İçi Hâsılası (GSYİH) 2004 yılında yıllık ortalama %7,5-%8,9 oranında, 2006’da %6,1 büyümüştür<sup>9</sup>. Bunların hepsi devam eden yüksek büyüme performansını ortaya koymaktadır. 2020’ye kadar olan süreç için, 2001’den beri Türkiye ekonomisinin tutarlılığından yola çıkılarak ve Türk GSYİH’si doğrudan etkileyecek dünya ticareti perspektifiyle GSYİH büyüme oranı % 6 olarak tahmin edilmektedir.(TINA-Türkiye çalışması)<sup>10</sup>.

Makro-ekonomik gelişmenin yanı sıra, Türkiye nüfusu da son on yıl içinde önemli bir büyüme göstermiştir. Türkiye nüfusu yaklaşık %2 büyüme oranı ile 1995’te 63 milyondan 2004’te 72 milyona yükselmiştir ve nüfusun 2020’de 86 milyon ve 2030’da 93 milyona ulaşması beklenmektedir.

GSYİH’nin büyümesine en çok katkıda bulunan sektörler hizmet ve ticaret sektörleridir. Verimlilik artışı 2001 krizinden sonra gerçekleştirilen politik ve yapısal reformlar sayesinde önceki 20 seneye kıyasla yüksekti. Talep açısından, özel sektöre ayrılan payın artmasıyla, Toplam yatırım harcamalarının GSYİH’ye oranı 2003’te %22,8’den 2005’te % 24.8’e ve 2006’da %23,9’a artmıştır.

Önemli ölçüde verimlilik artışı kaydedilmesine rağmen, Türkiye’nin rekabet edebilirliği iş ortamındaki eksiklikler, kalkınma finansmanında eksiklikler, enerji altyapısı eksikliği, çevrenin yetersiz korunması ve şehir altyapısındaki eksiklikler, AR-GE’nin geliştirilmesindeki eksiklikler, bilgi dağılımındaki zayıflık, iletişim teknolojilerinde eksiklikler ve ulaşımdaki bir takım eksiklerden dolayı tam potansiyeline ulaşamamaktadır.

Daha yüksek düzeyde bir rekabet edebilirliği sağlamak için, ulaştırma altyapısının gelişimi Türkiye’nin makro-ekonomik politikasındaki temel bileşenlerden birisidir. Örneğin, yüksek GSYİH büyümesi (%6) ve sanayinin önemli bir rol oynadığı üretim ve tüketimdeki ilgili büyümelerden dolayı 2004–2020 arasında yük taşımacılığına olan talebin önemli bir düzeyde artması beklenmektedir. İç pazarda, bu %138’lik bir büyüme olmaktadır. GSYİH’nin %6lık

<sup>9</sup> 9. Kalkınma Planı



<sup>10</sup> TINA-Türkiye çalışması taslak nihai raporu

büyüme oranı ve tüketim ve üretim sektörlerindeki büyüme oranları, ithalatı %132, ihracatı %209 büyümesini sağlayarak etkileyecektir.

Gerekli altyapı gelişimi olmadan, Türk ulaştırma sektörünün artan ihtiyacı karşılaması olanaksızdır ve bu da ülkenin temel amacı olan rekabet edebilirliğin artırılmasına sekte vuracaktır. Diğer taraftan, rekabet edebilirliği artırarak, Türkiye 2007-2013 dönemi için diğer amacı olan AB üye ülkeleri ile yakınlaşma konusunda yol kat edecektir. Bu yüzden, zaman ve maliyet açısından etkili ve TEN-T ile entegre olan bir Türk ulaştırma altyapısının oluşturulması hayati önem taşımaktadır.

Bu amaçla, Ulaştırma Altyapısı İhtiyaç Değerlendirmesi (TINA) çalışması, Türk ulaştırma sektörünün ihtiyaçlarını analiz etmesi, gerçekçi ve sistematik çözümler ortaya sunması için başlatılmıştır. Gelecek 15 yıl için Türkiye'deki ulaştırma altyapısını belirleyen bir çalışma olan ve Türk ulaştırma altyapısının TEN-T ile entegrasyonunun sağlamaya yönelik çekirdek ulaştırma ağını belirleyen çalışma UOP için de önemlidir. Bu UOP ile TINA Türkiye çalışmasının genel amacı olan Türkiye'de çok modlu ulaştırma şebekesinin gelişimini başlatmak ve Avrupa Birliği'nin TEN-T genişlemesine dahil olmak hususları vurgulanmaktadır.

Aralık 2005'te başlayan (Mayıs 2007'de tamamlanan) TINA-Türkiye çalışması aşağıdaki konularla ilgili öneriler getirmiştir:

- Yolcu ve yükün sürdürülebilir hareketliliğini sağlamak
- Yük, hizmet ve insanların hareket özgürlüğünü sağlamak
- Ekonomik açıdan kabul edilebilir şekilde kullanıcıya yüksek kaliteli altyapı sunmak
- Bütün ulaştırma modlarını, karşılaştırmalı avantajlarını göz önüne alarak, dahil etmek.
- Mevcut kapasitelerin optimal kullanımını sağlamak.
- Ulaştırma modları arasında karşılıklı işletebilirlik ve inermodaliteyi teşvik etmek.

Çalışma, karayolu, demiryolu hatları, liman ve havalimanlarını kapsayan ve aynı zamanda Türkiye aracılığıyla Avrupa'ya/Avrupa'dan önemli uluslararası ticaret akışına ve Türkiye'deki ana ulusal trafik akışına hizmet eden çok modlu ulaştırma şebekesini belirlemiş ve değerlendirmiştir.

Çalışmanın spesifik amaçları şunlardır:

- Gelecek 15 yıl için Türkiye'deki ulaştırma altyapısını belirlemek
- TEN-T kriterlerine göre proje önceliklendirmesi yapmak
- 2020 perspektifiyle ulaştırma tahminleri

TINA metodolojisine dayanan başlangıç ağının tanımı çekirdek ağın tanımı için temeldir. "Türkiye başlangıç şebekesi" için aşağıdaki elementler göz önünde bulundurulmuştur:

- Pan-Avrupa Ulaşım Koridorları ile uyumu sağlamak (örneğin Koridor 4)
- 1991'den bu yana gelişen ve Kafkasya üzerinden Avrupa'yı Orta Asya'ya bağlayan ve bu bölgelerin gelişiminde önemli bir rol oynayan Avrupa Kafkasya Asya Ulaşım Koridoru (TRACECA) ile uyumu sağlamak
- Karadeniz Ekonomik İşbirliği (KEİ) şebekesinin ağlar tarafından kapsanmayan ilgili kısımlarını belirlemek

- 1975 ve 1985 tarihli Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (BM AEK) tarafından hazırlanan uluslararası ana trafik arterleri hakkındaki Avrupa Anlaşmasının (AGR) ve uluslararası ana demiryolu hatları hakkındaki Avrupa Anlaşmasının (AGC) ağ elementlerini belirlemek
- Uluslararası uzun mesafe ulaştırması ile ilgili önemli liman ve havalimanlarını belirlemek
- Liman ve hava limanlarının mümkün olan her yerde demiryolu ve karayoluna bağlantılarını sağlamak
- Çevre bölgelerin ana ağa bağlantısını sağlamak

‘Türkiye başlangıç şebekesi’ni sağlam temelde belirlemek için, 2020 yılı için trafik tahmini yapılmıştır; ağ üzerindeki her bir hat için ulaştırma talebi mevcut koşullar altında belirlenmiş ve 2020 yılı için düzenlenmiştir. Gelecek trafik akışları üç farklı altyapı senaryosu ve bir sosyo-ekonomik senaryonun kullanıldığı bir ulaştırma talep modelinden yararlanılarak tahmin edilmiştir. Ağ senaryoları tanımlandıktan sonra, ulaştırma talep modeli tahminleri geliştirmek için kullanılmıştır. Trafik akışları Türkiye içinde ya da Türkiye’deki farklı bölgeler arasındaki ve Türkiye ve diğer ülkeler arasındaki akışlara bağlanmıştır. 2004 baz yılı yolcu ve yük taşımacılık akışları, mümkün olduğunca gözlemlenmiş veriye dayandırılmıştır. Bulunan veri yeterli olmadığında, modeller boşlukları doldurmak için kullanılmıştır<sup>11</sup>.

Geliştirilen sosyo-ekonomik senaryolar aşağıdaki varsayımlara dayandırılmıştır:

- Türkiye’nin nüfusu 2020 de 86 milyona ve 2030 da 93 milyona ulaşacak.
- GSYİH büyüme hızı %6 olacak
- Her 1000 kişi için 80 araba olan araba sahipliği 2020’de 1000 kişi için 600 arabaya çıkacak.

Üç farklı senaryo modeli uygulama olasılığı yüksek mevcut projeler ile daha uzun vadeli altyapı yatırımını kapsayan Devlet projelerini ayırmaktadır. Üçüncü senaryo tüm bu projeler ile diğer alternatiflerin karışımını kapsamaktadır.

---

<sup>11</sup> THA trafik tahmin metodolojisi TINA Nihai Raporunda aşağıdaki gibi özetlenmiştir.

Yolcu tahminlerini yapabilmek için, temel yıl kaynak-varılacak yer(O/D) matrisi uygulanmıştır. Bu genellikle bölgesel seviyede sosyo-ekonomik tahminler ve nüfus durumlarına göre yapılmıştır. Sonra, ulaştırma şebekesine ve diğer seviye-servis bileşenlerinin bahsi geçen değişimleri temel alınarak genel ulaştırma maliyetleri belirlenmiştir. Bu gelecek trafiği tahmin etmek amacıyla kullanılan model parçalarında değişimlere neden olmaktadır.

Yük tahminlerini yapabilmek için, pivot nokta metodu temel yıl O/D matrisini uyarlamak için kullanılmıştır. Bu süreçte, bölgede(uluslararası ulaştırma akışını tahmin ederken ülkeler veya ülke grupları) beklenen üretim ve tüketim büyümesine bağlı olan her O/D ilgisi için ayrı büyüme etkeni belirlenmiştir. Bu ticaret tahminini yaptıktan sonra, ayrılmış parçalar(yolculuk zamanları ve harcanan para olarak ulaştırma şekillerinin masrafını kullanıyor) tahminleri geliştirmek için kullanılıyor. Yolcu ve yük O/D yapıları üç farklı ulaştırma şebekesi senaryosuna yüklenmiştir. Bu tahmin sonuçları Türkiye için çekirdek ağı belirlemek ve değerlendirmek için kullanılmıştır.

Trafik tahminleri ile ‘başlangıç ağının’ belirlenmesinden sonra, çekirdek ulaştırma ağı aşağıda listelenen varsayımlara göre belirlenmiştir:

- Gelecek altyapının teknik standartları ağ bileşenlerinin kapasitesi ile beklenen trafik arasındaki tutarlılığı BM AEK çalışma grubunun Ulaştırma Eğilimleri ve Ekonomi üzerine önerileri ile sağlamalıdır (Trans/WP.5/R.60)
- Ağın oluşturulması için zaman dilimi 2020 olmalıdır.
- Ağın maliyeti finansal kaynaklarla uyum içinde olmalıdır.

**TABLO 2:**

<b>Türkiye için önerilen Çekirdek Ağ</b>			
	Tanım	Uzunluk (km)	Maliyet tahmini (milyon)
Altyapı Hatları	Çekirdek Demiryolları–2020	10,912	€8,878
	Hızlı demiryolu hatları (çekirdek ağı dâhil)	3,508	
	Potansiyel ağ uzantıları(çekirdek ağın henüz parçası değil)	1,438	
	Çekirdek Karayolları–2020	11,978	€8,595
	Potansiyel ağ uzantısı(çekirdek ağın henüz parçası değil)	350	
Altyapı Düğümleri	Tanım	Uzunluk (km)	Maliyet tahmini (milyon)
	Havalimanları(kategori A)	7	
	Havalimanları(kategori B)	7	
	Havalimanları(kategori C)	6	
	Toplam	20	€1,185
	Deniz limanları(kategori A)	27	
	Deniz limanları(kategori B)	7	
	Deniz limanları(kategori C)	5	
	Toplam	39	€1,488
	Toplam Tutar		€20,145

Avrupa’ya bağlantı, stratejik değerlendirme, önemli ekonomik merkezlerin bağlantısı, uluslararası ticaretin kolaylaştırılması, trafik tahmini ve çevresel etkiler Çekirdek Ağın ilgili kısımları için gerekçelendirilmiş kriter olarak kabul edilmiştir.

Belirtildiği üzere, TINA Türkiye çalışması UOP’un strateji programlaması için temel oluşturmaktadır. Çekirdek Ağ, coğrafi yoğunluk için referans noktası olarak alınırken, TINA çalışması UOP’un Türkiye katılım öncesi süreci ile doğrudan bağlantısını sağlamaktadır. Trafik tahminleri, dar geçit analizleri ve proje önceliklendirmesi UOP’un öncelik, tedbir ve projeleri için güvenilir bir bilimsel temel sağlamaktadır.

Trafik tahminlerinin de gösterdiği üzere, senaryolardaki hızlı demiryolu projelerinin uygulanması demiryolu yolcu sayısını iki katına çıkartacaktır. Önemli altyapı yatırımları olmadan demiryolu yolcu taşımacılığında diğer modlara yolcu akışı sürecektir. Trafik tahminleri, aynı zamanda Türkiye’de demiryollarının tam kapasite ile kullanmadığını teyit etmiştir. Ayrıca, tahminler artan uluslararası ticaretin sonucu olarak limanların baskı altında olacağını ortaya koymaktadır. 2020 itibarıyla 407 milyon ton Türk limanları aracılığıyla nakledilmesi gerekecektir. Bu değerlendirmeler ve sonuçlar UOP’un genel amacı olan dengeli ulaştırma sistemini sağlamaya katkıda bulunmak için demiryolu ve denizyolu sektörüne önem verilmesi gerektiğini göstermiştir.

Aynı zamanda, darboğaz analizlerinin de gösterdiği gibi, Çekirdek Ağ’da kapasite sorunları ortaya çıkacak ve bu sorunları çözmek için, demiryolları ve limanlarda yeni altyapı yatırımı gerekecektir.

TINA-Türkiye çalışması, Türkiye’nin muazzam çok modlu ulaştırma olanakları sağlayan eşsiz coğrafi konuma sahip olduğunu gösteriyor. Bu olanaklardan en iyi şekilde yararlanmak için, şunlara öncelik verilmelidir.

- Türk ulaştırmasını uluslararası ulaştırma şebekeleri ile daha iyi bütünleştirmek için Kuzey-Güney ve Doğu-Batı ulaştırmasını geliştirmek
- Konteyner ulaştırmasındaki güçlü büyümeden yararlanabilmek için intermodal ulaştırma hizmetlerini geliştirmek
- Denizyolu bağlantıları ve düğüm noktalarını (limanlar) potansiyel endüstriyel ve lojistik platformdaki stratejik rollerinden yararlanmak için geliştirmek

TINA-Türkiye çalışması, sektörün proje stokunu belirlemede ve değerlendirmede de önemli bir rol oynamıştır. Bu bakımdan, trafik tahminleri, darboğaz analizleri ve yatırım senaryoları dışında 2020’ye kadar yapılacak olan projelerin belirlenmesi için proje önceliklendirilmesi yapılmıştır. Bunun için, TINA-Türkiye çalışması planlanmış projeleri değerlendirmek için temel olarak 2004 TEN-T Rehberinin sekiz öncelikli kriterini kullanmıştır. Ek bilgi olarak, 1999 TINA rehberi seçim kriterleri de göz önünde bulundurulmuştur. Proje önceliklendirilmesi için, daha önce bahsedilen kriterlerin birleşiminden oluşan çok kriterli analizler (ÇKA) kullanılmıştır. Ayrıntılı bilgi ve proje önceliklendirilmesinin sonuçları Bölüm 3.5’te verilmiştir.

### 2.1.1 Demiryolu Ulaştırması

Türkiye’de Demiryolları Limanlar ve Havameydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLH) ve TCDD demiryolu sektöründen sorumlu olan temel kamu kurumları olup, sorumlulukları paylaşmaktadırlar. Bu bağlamda Ulaştırma Bakanlığına bağlı TCDD, tren işletmesi, demiryolu altyapısı bakım ve yönetiminden sorumluyken; yeni demiryolu hatlarının yapımından ise Ulaştırma Bakanlığının merkezi teşkilatın altında bir genel müdürlük olan DLH sorumludur. Altyapı yatırımlarından sorumlu temel kuruluş olan DLH, bölgesel ihtiyaçlara ve çalışmalara göre yeni demiryolu ihtiyaçlarını belirlemektedir. Bölgelerin ihtiyaçlarını değerlendirdikten sonra, yeni demiryolları için projeler ihale yoluyla hazırlanır. Demiryolu hatlarının inşası ihale sürecini takip etmektedir. İnşa aşaması tamamlanınca, yeni hat altyapısının yönetimi ve trenlerin işletilmesi için TCDD’ye transfer edilmektedir.

Türkiye’de demiryollarının mevcut durumuna gelince, 2006 sonu itibariyle toplam demiryolu hattı 10.984 km uzunluğunda olup, bunun 2.336 km.si elektrifikasyonludur. Temel demiryolu hattının uzunluğu 8.697 km olup, bunun da 1.920 km.si elektrifikasyonludur.

**Tablo 3: Demiryolu istatistikleri**

Yıl	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2006
Elektrifikasyon yapılmış bölüm (km)	1.033	1.093	1.093	1.824	2.065	2.065	2.133	2.122	2.122	2.122	2.336
Toplam (km)	10.413	10.386	10.466	10.508	10.508	10.508	10.993	10.922	10.940	10.948	10.984

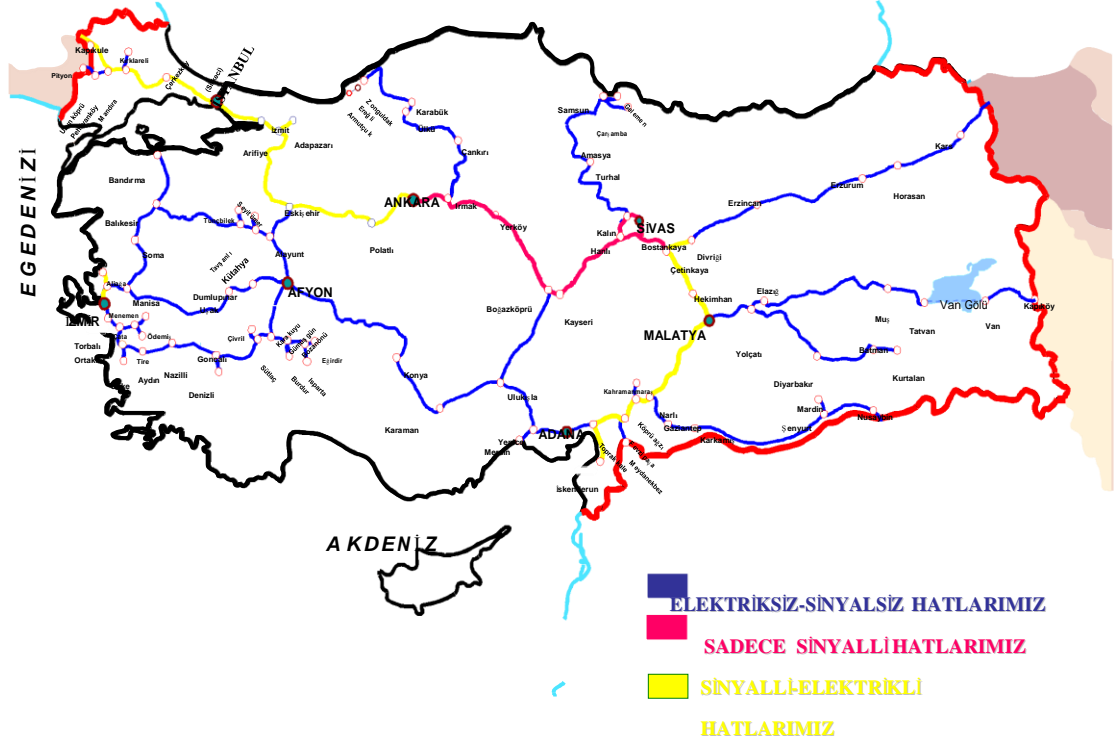


## Harita 1: TCDD Ağı



Map 1 . TCDD Network

Harita 2: Elektrifikasyonlu ve Sinyalizasyonlu hatlar



Yolcu taşımacılığı açısından, demiryolu sektörünün en önemli sorunu, nüfus bakımından yoğun ve ekonomik olarak gelişmiş şehirleri birbirine bağlayacak kalitede ve yüksek hızdaki demiryolu ağlarının eksikliğidir. TINA Türkiye Çalışmasının nihai raporundaki istatistiklere göre, Türkiye'nin 2000–2010 yılları arasındaki nüfus artışı 2010–2020 döneminde tahmin edilen %1.03 artış ile karşılaştırıldığında, 1.33 olması beklenmektedir. Bu yüzden, bu beklentiler ışığında, Türkiye'nin nüfusu 2020'de 86 milyon ve 2030'da 93 milyona ulaşması beklenmektedir<sup>12</sup>.

Yolcu taleplerinin demiryolu ulaştırmasına aktarılmasını sağlayacak gerekli yatırımlar zamanında yapılmadığı takdirde, motorlu araç oranı artmaya devam ettiği için modlar arası dengesizlik daha da bozulacaktır. Yine, TINA Türkiye Çalışması trafik tahminlerine göre, hızlı tren yatırımı yapılmadığı takdirde, demiryolunun yurtiçi ulaşımındaki payı 2020 yılında yüzde 3,3 den 2,2 ye düşecektir (2004 istatistikleri)<sup>13</sup>. Diğer taraftan, hızlı tren yatırımının gerçekleştiğini farz eden TINA senaryolarının sonuçlarına göre, demiryolu ile yolcu taşımacılığının pazar payı %4,1 artacaktır. Yolcu taşımacılığı ile ilgili olarak, karayolları ile karşılaştırılınca, daha düşük kalite ile daha uzun seyahat süreleri demiryollarına olan talebin az olmasının ana nedenlerindedir Hızlı tren projelerinin hayata geçirilmesiyle birlikte bu sorunlar ortadan kalkacak ve demiryoluna yönelik yolcu taleplerinde olumlu gelişmeler yaşanacaktır.

Yük taşımacılığına gelince, doğu ile batı arasındaki mesafenin hemen hemen 2.000 km ve kuzeyle güney arasındaki uzaklığın ise hemen hemen 1.500 km olduğu demiryolu yük



<sup>12</sup> TINA-Türkiye Çalışması taslak nihai raporu, sf. 24

<sup>13</sup> TINA-Türkiye Çalışması taslak nihai raporu, sf. 28

taşımacılığının görünen avantajlarına rağmen, birkaç grup mal dışında demiryolu ulaştırıcılığı tercih edilmemektedir. Demiryolu yük taşımacılığının, 300 km üzerindeki mesafelerde, diğer bütün koşullar eşit olduğu takdirde, kayda değer ticari potansiyele sahip olduğu açıktır. Bu bağlamda, yatırımı daha fazla maliyete neden olacak dağlık bölgeler dışında, Türkiye'nin coğrafi yapısı demiryolu ulaştırması için uygundur. Örneğin, coğrafi konumları ve taşınan malların türleri itibarıyla Divriği-İskenderun, Irmak-Zonguldak, Elazığ-Tatvan, ve Narlı-Nusaybin demiryolu hatları önemli avantajlara, olanaklara sahip hatlar olarak kabul edilebilir.

Halihazırda, demiryolu altyapısı, müşteri açısından zaman ve maliyet avantajı sağlayan kapıdan kapıya ulaşım hizmeti sunmak için yeterli derecede modernize edilememiştir. Demiryolu ulaştırmasında lojistik hizmetleri yetersiz durumdadır. Hız ve kapasite açısından, demiryolu altyapısının diğer eksiklerinden birisi de demiryolu araçlarının kalite ve sayısal yetersizliğidir. Demiryolu ile dış ticaret (ihracat ve ithalat ulaştırması) konusunda, üretim merkezleri ile ana limanlar arasında hinterlant bağlantısının sağlanması hususu çok büyük önem taşımaktadır. Aralarında bağlantı sağlanmadığı takdirde, birçok liman ve kilometrelerce demiryolu hattı inşa edilmesinin verimli sonuçlar doğurmayacağı açıktır. Bundan dolayı, limanlar ile ve üretim yerlerini, özellikle de organize sanayi bölgelerini, bağlayan demiryolu hatları, yük taşımacılığında demiryollarının payını etkileyecek olan önemli bir unsur olmaktadır. Halihazırda, Türk demiryolları altyapısı organize sanayi bölgelerine ve en önemlisi limanlara bu bağlantıyı sağlamaktan yoksundur. Bu da, zamanında ve kapıdan kapıya hizmet sağlayan karayolu taşımacılığının üstünlük sağlamasına etken olmaktadır.

Bağlantıların oluşturulması, yüksek standartlarla yeni hatların inşası ya da mevcut hatların ıslahı ile sağlanabilir. Bu bağlantılar hayata geçirilmeden, demiryolu ulaştırmasının başarısızlığı devam edecektir. Gayri Sahi Yurt İçi Hasıla'nın 2020'ye kadar her yıl %6 artacağı beklentisine karşın, ithalatın %209 ve ihracatın %132 artacağı tahmin edilmektedir<sup>14</sup>. Bu açıdan, artan taleplerin karşılanması için en azından demiryolu altyapısının geliştirilmesi zorunludur.

Yurtiçi bağlantıların sağlanmasının yanında, TEN-T Ağı ile bütünleşme hedefi, Türk ulaştırma politikasının odak noktasıdır. Bu bakımdan, TINA Türkiye Çalışması, sadece sektörün ihtiyaçlarının değerlendirilmesi açısından değil, Türk ulaştırma ağını TEN-T ile birleştirecek TENT-T ilkeleri uyarınca belirlenecek Çekirdek Ulaştırma Ağı ile de ilgilidir. Çekirdek Ulaştırma Ağı sektörün ihtiyaçlarını belirler ve Türk ulaştırma şebekesini TEN-T ile bütünleştiren TEN-T mevzuatları ile uygundur. TEN-T ilkelerinin demiryolu ağı için, öngördüğü temel özellikler aşağıda belirtilmektedir:

- Demiryolu ağı, hızlı demiryolu hatlarını ve konvansiyonel demiryolu hatlarını kapsayacaktır.
- Son teknolojiyi kullanan yüksek hızlı demiryolu hatlarında birlikte işlerliğin sağlanması amacıyla uygulanacak olan ana gereklilikler ve teknik özellikler, Trans-Avrupa hızlı demiryolu sisteminin birlikte işlerliği konusundaki 23 Temmuz 1996 tarihli ve 96/48/EC sayılı Konsey Direktifine uygun olmalıdır.
- Konvansiyonel demiryolu ağı, kombine taşımacılığın demiryolu bölümleri dahil, konvansiyonel yolcu ve yük taşımacılığını ve denize kadarki bağlantıları, ortak fayda konusu olan iç limanları ve tüm operatörlere açık yük terminalleri kapsayacaktır.



<sup>14</sup> TINA-Türkiye Çalışması taslak nihai raporu, sf. 30

- Demiryolu ağı, demiryolu, karayolu ve uygun olan yerlerde de denizyolu hizmetleri ile hava ulaştırma hizmetlerinin bütünleşmesini sağlayan altyapı ve tesisleri kapsayacaktır.
- Demiryolu ağı aşağıdaki işlevlerden en az birini yerine getirmelidir:
  - Uzun mesafeli mal ve yolcu trafiğinde önemli bir rol oynaması;
  - Uygun olan yerlerde havaalanlarıyla bağlantı sağlamaya izin vermesi;
  - Bölgesel ve yerel demiryolu ağlarına erişime izin vermesi;
  - Yük taşımacılığının öncelikli olduğu güzergâhlara tahsis edilen otoyol güzergâhlarının belirlenmesi ve geliştirilmesiyle yük taşımacılığının kolaylaştırılması;
  - Kombine taşımacılıkta önemli bir rol oynaması;
  - Kısa mesafe deniz taşımacılığı, iç suyollarının ortak kullanılan limanlarla bağlantısının sağlanması.

**Tablo 4: Türkiye'nin ana demiryolu ağının uyumlaştırılması.**

Uyumlaştırma	Uzunluk
<b>TEN-T'nin Türkiye'de, Yunanistan'da ve Bulgaristan'daki devamı</b>	
Bulgaristan-Kapıkule-Edirne-Pehlivanköy-Mandıra-Çerkezköy-Halkalı-İstanbul'a sınır	318.60 km
Yunanistan-Uzunköprü-Pehlivanköy'e sınır	30.18 km
<b>TRACECA,AGC</b>	
İstanbul-İzmit-Arifiye(Adapazarı)-Bilecik-Eskişehir-Ankara-Irmak-Kırıkkale-Boğazköprü-Kayseri-Hanlı-Kalın-Sivas-Bostankaya-Tecer-Kangal-Çetinkaya-Erzincan-Erzurum-Kars-Mezra-Akkaya	2,021,66 km
Boğazköprü-Niğde-Ulukışlalı-Yenice	280.20 km
<b>Hinterland bağlantıları(deniz limanlarına ve havalimanlarına) ve stratejik bağlantılar(ulaşabilirlik)</b>	
Zonguldak-Karabük-Çankırı-Irmak	415.19 km
Toprakkale-İskenderun	58.91 km
İzmir-Menemen-Manisa-Soma-Balıkesir-Bandırma	341.72 km
Manisa-Uşak-Afyon	512.49 km
Konya-Karaman-Ulukışlalı	237.63 km
Fevzipaşa-Hudut	36.96 km
Afyon-Konya	272.46 km
<b>TOPLAM mevcut hatlar</b>	<b>7,404,16 km</b>
<b>Yeni inşaa(planlanmış hatlar)</b>	
<b>Konvansiyonel hatlar</b>	
Kars-Çıldır-Gürcistan'a sınır	76 km
Muratlı-Tekirdağ	31 km

Aliğa-Çandarlı

30 km

Adapazarı-Karasu-Zonguldak-Bartın	281 km
Aydın-Güllük	160 km
<b>Yüksek Hızlı hatlar</b>	
İstanbul-Ankara	533 km
Polatlı-Konya	212 km
Bandırma-Bursa-Osmaneli-Ayazma-İnönü	278 km
Ankara(polatlı)-İzmir(menemen)	511 km
Halkalı-Kapıkule	230 km
Ankara-Sivas	466 km
Sivas-Kars	700 km
<b>TOPLAM yeni inşaat</b>	<b>3.508.00 km</b>
<b>Öngörülen Ana ağ uzantıları( devam eden ve planlanan fizibilite çalışmaları ışığında)</b>	
Afyon-Isparta-Antalya	250 km
Karaman-Silifke-Mersin	220 km
Trabzon-Tirebolu-Erbaş-Genç-Kurtulan-İrak	650 km
Yolçatı-Diyarbakır-Batman-Kurtalan	317.97 km
<b>TOPLM Ana Ağ Uzantıları</b>	<b>1.437.97 km</b>

TINA Türkiye çalışması ayrıca, ulaştırma ağının 2020 yılı taşımacılık taleplerini ne ölçüde karşılayabileceği v.s. gibi konularda, bir trafik darboğazları analizi yürütmüştür. Trafik darboğazları analizi ana ağın 2020 trafik ihtiyaçlarını karşılanması konusunda hangi bölgelerde yetersiz kalılabileceğini belirlemek için planlanmıştır.

Demiryollarına gelince, darboğaz analizi, çalışma tarafından devreye sokulan yeni projelerin mevcut demiryolu hattının birçok bölümündeki darboğazları azaltacağı sonucuna varmıştır. Bu yüzden, TINA senaryosunun yeni projeleri aşağıdaki mevcut demiryolu hatları üzerinde önemli bir olumlu etkiye sahip olacaktır:

- Bursa'ya yüksek hızlı bağlantı nedeniyle, Balıkesir-Kütahya (Osmaneli'den Bozüyük'e kadar)
- Yüksek hızlı bağlantı nedeniyle(Ankara), Afyon-Konya, Polatlı-Afyon(İzmir)
- Halkalı-Edirne hızlı hattı nedeniyle Halkalı-Pehlivan köyü
- Ankara-Sivas hızlı hattı nedeniyle Konya-Ulukışlalı
- Ankara-Sivas hızlı hattı nedeniyle Irmak-Kayaş

Demiryolu sektöründe politika belirlenmesi hususunun da sektörel eksikliklerin nedenlerinden





birisi olarak bahsedilmesi gerekmektedir.

Politika belirleme de ana faktör özellikle 1950 yıllarından sonra yollara karşı yürütülen ulusal politikadaki değişimdir. 1950'den sonra uygulanan ulusal politikalarda özellikle karayollarına yönelik bir değişim görülmektedir. Bu dönemde demiryolu sektörüne gereken önem verilmemiştir. Demiryolu ile yolcu taşımacılığı %40'dan %3'e ve yük taşımacılığı %55.1'den %4.5'e düşmüştür. Gerçekte, demiryolu altyapısına yapılan yatırımların azaltılması ve kaynakların karayolu taşımacılığına yoğunlaştırılması, yolcu ve yük taşımacılığının kara ulaştırmasına aktarılmasıyla neticelenmiştir. Genel olarak, ulaştırma modları arasındaki ciddi dengesizlik demiryollarının aleyhine gelişmiştir.

Demiryolları genel kanının aksine karayollarına göre önemli avantajlara sahiptir. Yolcu ve yük taşımacılığında yüksek paya sahip karayolu taşımacılığı (toplam yolcu sayısı açısından %95, yük açısından %90) kaçınılmaz olarak karayollarında ciddi bir trafik tıkanıklığına ve büyük şehirlerde gürültü, hava, su ve toprak kirliliği dahil çevre kirliliğine sebep olmaktadır. Karayolu trafik kazalarının etkileri her geçen yıl daha ciddi boyutlara ulaşmaktadır. Bunun aksine, iyi onarılmış bir demiryolu sistemi- 500km'si her yıl bakımdan geçirilmektedir- daha güvenilir ve daha çok çevre dostudur.

Özet olarak, demiryolu sektöründe ülkenin temel stratejisi a) yolcu ve yük taşımacılığında yaşanan modlar arasındaki dengesizliği azaltabilecek yüksek standartlı demiryolu projelerinin yapımına önayak olunması b) TEN-T ile bağlantılar sağlayacak projelerin hayata geçirilmesi c) demiryolu yük taşımacılığının artırılması amacıyla limanlarla hinterlant bağlantısının sağlanmasıdır. Bu stratejileri etkili kılmak için, demiryollarına ayrılan bütçe kaynaklı fonlar 2003-2006 yılları arasında %360 oranında artırılmıştır. Demiryolu sektörüne ayrılan kaynaklar 2003'te 250 milyon YTL (157 milyon avro) idi. 2006 da ise 1145.6 milyon YTL (616 milyon avro) kaynak tahsis edilmiştir. Halihazırda, demiryollarının yeniden yapılandırılması ve modernizasyonunda demiryolu yolcu ve yük taşımacılığının payının artırılması amacıyla hızlı tren projelerine öncelik verilmiştir.

Aynı zamanda Avrupa'yı Kafkaslara bağlanmasını amaçlayan yeni demiryolu hatlarının inşası üzerine devam eden çalışmalar bulunmaktadır. Ana güzergâh Bulgaristan sınırından Gürcistan sınırına kadar uzanmaktadır (Bulgaristan sınırı-İstanbul-Ankara-Sivas-Erzincan-Erzurum-Kars-Gürcistan sınırı). DLH tarafından yapılan bu projenin tamamlanmasıyla, Türkiye üzerinden Avrupa ve Kafkaslar arasındaki kesintisiz ve yüksek standartta bağlantı sağlanmış olacaktır.

Halihazırdaki strateji ışığında ve demiryolu sektörüne tahsis edilen kaynak artışının sonucunda, demiryolu sektörünü yeniden canlandırılması amacıyla dört temel hedef belirlenmiş bulunmaktadır:

- gerekli demiryolu hatlarının inşası için hızlı trenlerin devreye sokulması,
- mevcut trenlerin, demiryolu hatlarının ve demiryolu araçlarının ıslahı yoluyla hızlandırılması,
- özel sektöre demiryolu ulaştırma pazarının açılması,
- altyapı ve demiryolları hatlarının işletmesinden sorumlu devlet kuruluşu olan Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları'nın (TCDD) evrensel standartlar uyarınca daha etkin ve verimli hale getirilmesi.

Türkiye'deki demiryolu sektörünün tam resminin ve son dört yıl içinde kaydettiği gelişimin elde edebilmesi için, 2003 - 2006 yılları arasındaki gerçekleştirilen ilgili çalışmalara müracaat edilebilir.

Türkiye’de hızlı trenlerin devreye sokulması hedefi çerçevesinde göze çarpan ilk önemli proje Ankara-İstanbul hızlı tren projesidir.

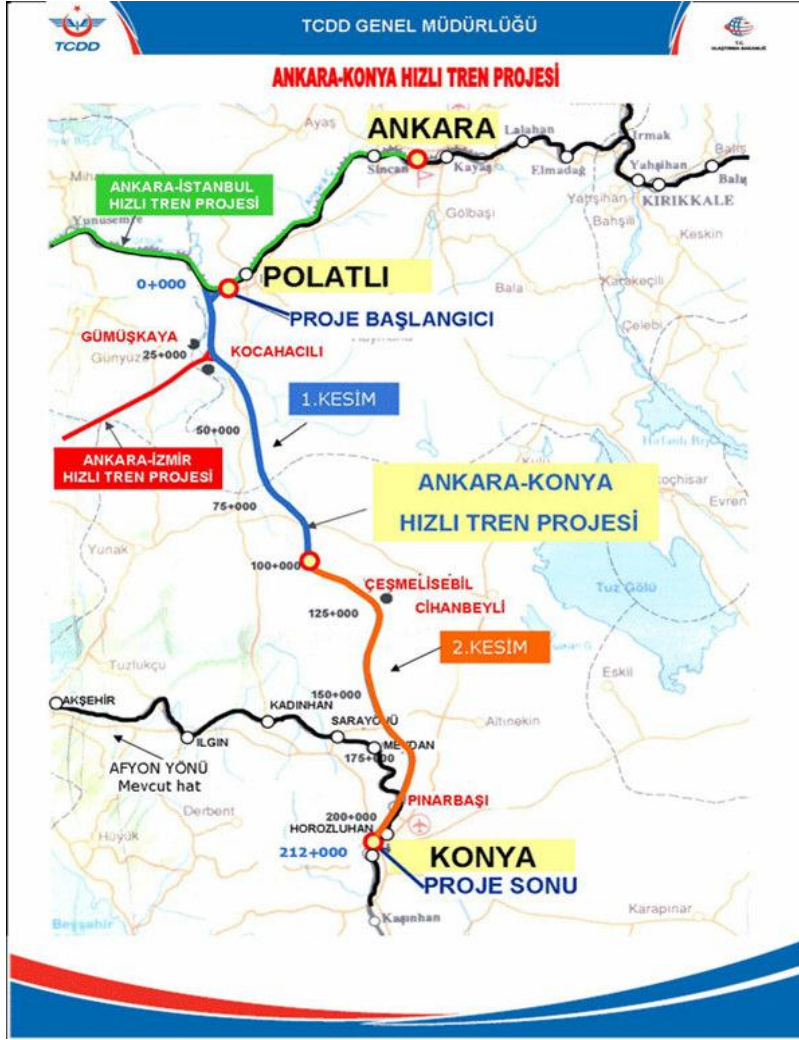
### HARİTA 3: ANKARA-İSTANBUL HIZLI TREN PROJESİ



2008 yılında bitirilmesi planlanan bu kapsamlı proje tamamlandıktan sonra, Ankara ve İstanbul arasındaki mesafe 533 km'ye ve 7 saat 30 dakika olan seyahat süresi güvenli ve rahat bir şekilde 3 saate inecektir.

Bu çerçevede ikinci proje ise Ankara-Konya hızlı tren projesidir. Bu proje, Ankara'yı Konya'ya ve Akdeniz kıyı şeridine bağlayarak ve aynı zamanda Konya üzerinden Karadeniz'e ulaşımı sağlayarak Akdeniz ve Karadeniz arasında çok önemli bir hattın kurulmasına katkıda bulunacaktır. Bu yeni hattın tamamlanmasından sonra, Ankara-Konya arasındaki seyahat süresi, İstanbul-Konya hattı arasındaki 3 saat 30 dakika olan seyahat süresi ile karşılaştırıldığında yaklaşık 1 saat 15 dakikaya düşecektir.(Harita 4'e bakınız)

#### Harita 4: Ankara-Konya Hızlı Tren Projesi



Mevcut hatların rehabilitasyonu ve demiryolu araçlarının yenilenmesi yoluyla trenlerin hızlandırılması hedefine yönelik olarak, Ankara-İstanbul, İzmir-Bandırma, Adana-Mersin hatlarının 1.312 km.sinin ıslahı şimdiden tamamlanmış bulunmaktadır. Özel sektör ortaklığıyla, hatların 800 km.si yıllık olarak ıslah edilmeli ve bütün şebeke düzenli olarak bakımdan geçirilmelidir.

Amaçlanan plan kapsamındaki bazı projeler: Sivas-Divriği(Tecer-Kangal) Demiryolu İnşası Projesi kapsamında üstyapının tamamlanması ve sinyalizasyon çalışmaları devam etmektedir. Bu bağlamda diğer proje ise Boğazköprü-K.Gediği(Ulukışla)-Yenice, Mersin-Yenice-Adana-Toprakkale hatlarının sinyalizasyonudur. Bu proje, sözkonusu hatların kapasitesini %25-30 artıracaktır ve finansmanı Dünya Bankası tarafından gerçekleştirilecektir.

Demiryolu yük taşımacılığının iyileştirilmesi amacıyla neler yapıldığını açıklamak için aşağıdaki tedbirler gösterilebilir:

- Yük taşımacılığında blok tren başvurusu 2004'te başlamış ve bu yük taşımacılığının hızının %30 artmasına neden olmuş; manevra maliyetlerini %25 azaltmış ve yıllık 10.000 ton yakıt tasarrufu sağlamıştır.
- Yüksek yükleme kapasitesine haiz bölgelerde lojistik köylerin kurulması planlanmıştır. Bu bölgeler teknolojik ve ekonomik gelişmelere daha açıktır ve sanayi faaliyetlerinin diğer bölgelere nazaran yüksek olduğu organize sanayi bölgelerine daha yakındır. Samsun'da lojistik köyü kurulması için inşaa çalışmaları başlatıldı. Üretim bölgeleri arasında ulaştırma bağlantısı sağlayarak (yani kapıdan kapıya taşımacılık) daha etkin ve az maliyetli taşımacılık mümkün olabilecek ve bölgenin rekabetçiliği artacaktır.
- Blok trenler Türkiye-Avrupa, Türkiye-Ortadoğu, Türkiye-Orta Asya ülkeleri ile karşılıklı olarak işlemektedir.

Demiryolu sektöründe özel sektörün katılımı;

Çevre kirliliğinin önlenmesi, kombine taşımacılığın geliştirilmesi ve Türkiye-Avrupa arasındaki demiryolu ulaştırmasının geliştirilmesi amacıyla, güzergâh üzerinde bulunan ülkelerle Ro-La taşımacılık anlaşmaları yapılmıştır. Ro-La ulaştırması İstanbul-Avusturya güzergâhında özel sektörün ortak çalışmasıyla 2006'da başlatılmıştır.

Demiryollarında özel sektörün payının ve katılımının artırılması, yeni demiryolu bağlantılarının yapımının sağlanması amacıyla kamu ve özel sektörün işbirliği planı içinde değişik finansman modelleri (yap ve işlet, yap işlet ve devret et. vb.) üzerindeki araştırmalar(kamu özel sektör işbirliği-PPP) sürdürülmektedir. Örnek olarak, Bursa-Osmaneli hattı projesi PPP aracılığıyla yapılacaktır.

Diğer önemli adım ise, organize sanayi bölgelerini bağlayan hatların yapılması ve ana hatlara yakın fabrikalar kurulmasıdır. Böylelikle tüketicilere daha hızlı hizmet sağlanabilecek ve ham maddeler ve mallar fabrikalara demiryolu ile taşınabilecektir. Özel manevra hatların yapımının teşvik edilmesi için gerekli düzenlemeler yapılmıştır. Halihazırda, toplam 25 organize sanayi bölgesi ve fabrikalar ana hatta, 25.5 km manevra hattı eklenerek 2003–2006 yıllarında bağlanmıştır. 2006–2010 döneminde 140 km daha ek hat yapılması planlanmaktadır.

Adapazarı'nda, ulusal ve yabancı işbirliği ile kurulması planlanan yeni bir fabrika ile, hızlı tren setlerinin ve hızlı yolcu vagonlarının üretilmesi hedeflenmektedir.

Gerekli idari yapısal reformlar da programın hayata geçirilmesi açısından önemli görülmektedir. Bu bağlamda, TCDD'nin daha etkin, pazar ve tüketici odaklı bir kuruluşa dönüşmesi kendi başına anahtar bir öneme sahiptir. Bu, Türkiye'nin katılım sürecine de önemli bir katkıda bulunacaktır. AB'nin demiryolu sektöründeki uyumlaştırma politikaları, pazarın liberalleştirilerek üçüncü taraflara açılmasını amaçlamaktadır.

Bu konuda, Almanya ile (özellikle Deutsche Bahn) gerçekleştirilen ve Şubat 2005'te başlayıp Ekim 2006'da tamamlanan demiryolu sektörü twinning projesine de atıfta bulunulmalıdır. Projeden yola çıkarak, Taslak yasa tasarısı proje liderleri tarafından onaylanmış ve Ocak 2007'de Ulaştırma Bakanlığı'na gönderilmiştir. Türk mevzuatının AB müktesebatı ile uyumlaştırılmasını ve demiryolu güvenliği, karşılıklı işlerlik, lisanslandırma ve altyapıya giriş konularında uygulayıcı düzenlemeleri kapsayan “Çerçeve Kanun” ve “ TCDD kanunu”, 25

Ocak 2007’de proje liderleri tarafından hazırlanarak onaylanmış ve Ulaştırma Bakanlığı’na gönderilmiştir.

Yasama süreci devam etmektedir. Bu bağlamda, 2005/9986 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı uyarınca taslak kanunların ortak ve her bir madde için ayrı ayrı gerekçelendirilmesi gerekmektedir. Ayrıca, Düzenleyici Etki Analizi’ne de ihtiyaç vardır. Son olarak, tüm taraflarla (sivil toplum örgütleri, Üniversiteler ve kamu kuruluşları) danışma süreci gerçekleştirilecektir.

Zaman çizelgesinde, teknik çalışmaların tamamlanması amacıyla Ulaştırma Bakanlığı tarafından bir eylem planı hazırlanmıştır. Kanun tasarıları daha sonra yasalaşması için Başbakanlığa sunulacaktır. Kanun tasarılarının, “2007–2013 Türkiye’nin AB Müktesebatına Uyum Programı”<sup>15</sup> uyarınca 2008–2009 dönemi TBMM’de onaylanarak kanunlaşacağı öngörülmektedir.

Bunlar dışında, AB mevzuatı (düzenleyici kurum, güvenlik otoritesi, ruhsatları düzenleyen kuruluş, kaza araştırma kurumu vb.) uyarınca gerekli kurum ve organlar kurulacak ve belirlenmiş rollere, sorumluluklara ve yere sahip (TCDD, Ulaştırma Bakanlığı vb.) bir altyapı yöneticisi atanacaktır. Ayrıca, TCDD’de ana görev birimleri ve alt sektörlerin oluşturulması, kamu hizmeti zorunluluklarının belirlenmesi, kamu hizmeti sözleşmelerinin hazırlanması, hükümetle finansal ilişkilerin tekrar düzenlenmesi hususları “Yeni TCDD Organizasyonu” ve “Türkiye demiryolları sektörünün yeniden yapılandırılması ve güçlendirilmesi çalışmaları kapsamındaki “Hükümetle Finansal İlişkilerin Tekrar Düzenlenmesi ve Finansal Yönetim Bilgi Sisteminin Kurulması” projesi çerçevesinde ele alınmıştır. Bu proje Haziran 2007’de tamamlanmıştır.

### 2.1.2 Denizyolu Ulaştırması

Denizyolu taşımacılığında, demiryolu sektöründeki gibi, kuruluşlar arasında fonksiyonel bir iş bölümü bulunmaktadır. Demiryollar, Limanlar ve Havaalanı İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLH), havacılık ve demiryollarında olduğu gibi denizyolu ulaştırmasının altyapı projelerinden sorumludur. Ulaştırma Bakanlığı’na bağlı bir kuruluş olan Denizcilik Müsteşarlığı, yapım dışında, ulusal denizcilik politikasının belirlenmesi, koordine edilmesi ve uygulanması, deniz güvenliği ve emniyetinin sağlanması, sektörün ihtiyaçlarının tespit edilmesi ve deniz ticaretinin düzenlenmesi konularında sorumludur. Genel çerçevede, ulaştırma politikasının belirlenmesi Ulaştırma Bakanlığı’nın ana görevidir. Aşağıdaki belirtilen planlama çalışmaları Bakanlık tarafından yürütülmüştür:

---

<sup>15</sup> Tüm ilgili kamu kurumlarının katkılarıyla hazırlanan “2007–2013 Türkiye’nin AB Müktesebatına Uyum Programı”,



Türkiye'nin uyumlaştırma döneminde yol haritası görevini görmektedir. Belgenin elektronik versiyonu için bakınız. [www.abgs.gov.tr/index.php?p=6&l=1](http://www.abgs.gov.tr/index.php?p=6&l=1)

1983-1993 Ulaştırma Master Planı,  
Marmara Denizi'nde Limanların Geliştirilmesi Master Planı (1998)- hedef yıl 2015,  
Ülke Genelinde limanlar Master Planı(2000) – hedef yıl 2020,  
Ulusal Ulaştırma Strateji Planı (2005)

Bunlar dışında, Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı, bütünsel sektörel planlamadan sorumlu olması sebebiyle, 5 yıllık Kalkınma Planlarını -ki planlar artık 7 yıllık hazırlanmaktadır- koordine etmektedir.

1960'lı yıllardan beri, ulaştırma sistemi dünya çapında metot ve teknoloji bakımından hızlı bir ilerleme sürecinden geçti. Bu hızlı süreç, artan yük elleçlemesi, konteyner taşımacılığının ve çok modlu taşımacılığın hızlanmasını sağlamıştır. Limanlar çok modlu ulaştırma sisteminin önemli bir bölümünü oluşturmaktadır. Keza, demiryolu bağlantılı Türk limanları sadece Türkiye'nin kendi yararına olmayıp aynı zamanda, coğrafi konumu düşünüldüğünde, Orta Doğu, Kafkasya'ya, denize çıkışı olmayan Asya ülkelerine ve Bağımsız Devletler Topluluğu'na kapı görevi görmektedir.

Altyapıya gelince, Türkiye'de 400'den fazla kıyı tesisi bulunmaktadır. Bunlar limanlar, gemi barınakları, rıhtımlar, balıkçı barınaklarıdır. Bunların hepsi 8,333 km'lik sahil şeridinde dağılmıştır. Uzunlukları 33 km'den fazla olan rıhtımların elleçleme kapasitesi, kuru kargo, yakıt ve petrol ürünlerinde yılda 350 milyon tonu aşmaktadır. Bu tesisler arasında, 500 GRT üzerindeki gemileri kabul edebilen 167 adet liman bulunmaktadır. Bu limanlar ISPS kanunu çerçevesinde uluslararası trafiğe açıktır.

İşletme organlarına göre 3 çeşit liman vardır. TCDD ve özel şirketler tarafından işletilen limanlar ve belediyelere ait limanlar bulunmaktadır. TCDD'ye bağlı olan 7 liman ve kamu-özel sektör ortaklığına bağlı olan 13 liman Türkiye'deki mal trafiğinin çoğunu yönetmektedir. Bu 20 liman toplam liman hacminin %60'ını ve kuru kargonun %70'ini yükünü elleçlemektedir. Sözkonusu limanlarda genel faaliyet ortalama %10 artmaktadır. Fakat kuru kargo için yıllık artış %15 seviyesindedir. Bu artışın hemen hepsi konteyner trafiğinden kaynaklanmaktadır.

Altındaki tablolar kamuya ve özel sektöre ait limanları, elleçlenen toplam hacimleri ve 2003 yılındaki artış düzeyini göstermektedir:

**Tablo 5: Mevcut Kamuya Ait Limanlar, Uzatılmış İşler Ve Yeni Liman Projelerinin Listesi**

Rakamlar (milyon ton/yıl)

Limana Adı	Mevcut kapasite	Geliştirilme sonrası kapasite	Toplam Kapasite
Hopa Limanı	1,4		1,4
Rize Limanı	1,5		1,5
Trabzon Limanı	4,0		4,0
Giresun Limanı	2,5		2,5
Ordu Limanı	1,0		1,0
Samsun Limanı	2,2		2,2



Sinop Limanı	1,0			1,0
--------------	-----	--	--	-----

İnebolu Limanı	1,2	1,3		2,5
Bartın Limanı	1,5			1,5
Filyos Limanı <sup>16</sup>			25,0	25,0
Haydarpaşa Limanı	5,0			5,0
Derince Limanı	1,5		10,0	11,5
Kuzey Marmara Limanı			10,0	10,0
Bandırma Limanı	3,0			3,0
Çanakkale Limanı <sup>17</sup>	1,0			1,0
Gökçeada Kuzu Limanı	1,0			1,0
Kuzey Ege (Çandarlı Limanı)			20,0	20,0
İzmir Limanı <sup>18</sup>	5,0			5,0
Güllük Limanı <sup>19</sup>	4,0			4,0
Antalva Limanı	2,5			2,5
Akçansa Limanı Ambarlı		2,0		
Akçansa Limanı		3,0		
Çanakkale				
Ak Limanı		4,8		
Aksa Limanı	0,3			0,3
Altıntel Limanı	1,0			1,0
Batıçim Limanı	3,0			3,0
Borusan Limanı	3,35	15,65		19,0
Delta Petrol Limanı	6,0			6,0
DP World Limanı			12,0	12,0
Diler Limanı	6,0			6,0
Ege Gübre Limanı	6,5			6,5
Evyap Limanı	2,8	2,5		5,3
Gempport Limanı	3,0	3,6		6,6
İçdaş Limanı	5,0			5,0
Kızılkaya Limanı	2,0			2,0
Koruma Klor Limanı	1,0			1,0
Kroman Çelik Limanı	2,5			2,5
Kumport Limanı	8,0	3,0		11,0
Rota Limanı	2,5			2,5
Limaş Limanı	1,0			1,0
Mardaş Limanı	5,5			5,5
Marport Limanı	9,0			9,0

<sup>16</sup> Yap işlet devret modeli uygulanacaktır.

<sup>17</sup> Altyapı devlet tarafından uygulanmış, Yap işlet devret modeli ile tamamlanmıştır.

<sup>18</sup> Tarama ve genişletme çalışmaları özelleştirme süreci kapsamında gerçekleştirilecektir. (İlgili ek kapasite



listede belirtilmemiştir)  
<sup>19</sup> Yap işlet devret modeli uygulanacaktır.

Martaş Limanı	2,2			2,2
Nuh Çimento Limanı	3,0			3,0
Poli Limanı	2,8			2,8
Set Çimento Limanı	1,0			1,0
Solventaş Limanı	2,0			2,0
Toros Tarım Samsun Limanı	4,5			4,5
Toros Tarım Ceyhan Limanı	18			18
Yıl Limanı	4,0	2,25		6,25
DP World Yarımca			12	12
Asya Limanı			10	10
Dilmar			15	15
TOPLAM	155,05	28,3	114	297,35

Kaynak: TCDD ve Türkiye Liman İşletmecileri Birliği

TINA Türkiye Çalışması'nın verileri, yük taşımacılığı talebinin, %6'lık yüksek GSMH oranıyla ve üretim ve tüketim sektörlerindeki kalkınma ile birleştiğinde ( yurtiçi büyüme 138% olarak hesaplanmıştır) 2004–2020 döneminde ciddi oranda artacağını göstermektedir. Bunu doğal bir sonucu olarak, iç ve uluslararası ticarete önemli bir artış olacaktır. Bu bağlamda, ithalatın %132 ve ihracatın %209 oranda büyümesi öngörülmektedir. İthalat ve ihracatta en yüksek büyümenin madeni ve kimyasal maddelerde olacağı hesaplanmaktadır. Bu yüzden, limanlar uluslararası ticarete önemli bir büyüme sağlayacaktır. Tek başına 2020 yılında Türk deniz limanları vasıtasıyla 407 milyon ton malın taşınacağı tahmin edilmektedir<sup>20</sup>.

TEN-T şebekesi ile Türk taşımacılık ağının entegrasyonunun sağlanması amacıyla, Çekirdek Ulaştırma Ağı TINA Türkiye Çalışması'nda gösterilmiştir. Aynı zamanda, Çekirdek Ağın önemli bir parçası olan bu limanlar TEN-T talimatlarında Trafik akışlarına göre A,B ve C olarak gruplandırılmıştır ( 1692/96 ve 84/2004 sayılı kararlar)..

**Tablo 6: 2020 Trafik Tahminlerine Göre Deniz Limanlarının Gruplandırılması**

Kategori A			Kategori B	Kategori C
Ana Limanlar	Kamu Limanları	Özel Limanlar		
Mersin	Trabzon	Erdemir	Rize	Hopa
Çandarlı (Planlanan)	Samsun	Ambarlı	Ünye	Giresun
	Filyos (Planlanan)	Gemport	Bartın	İnebolu
	Derince	İzmit Körfezi	Zonguldak	Gökçeada
	Tekirdağ	Ceyhan	Mudanya	Bozcaada
	Çanakkale	İsdemir Petrol Terminali	Dikili	
	Bandırma	İskenderun Körfezi	Çeşme (Y&Ro-	



<sup>20</sup> TINA-Türkiye Çalışması taslak nihai raporu, sf. 53

			Ro)	
	İzmir	Karabiga		
	Kuşadası (Y)	Aliağa-Nemrut Körfezi		
	Güllük			
	Bodrum (Y)			
	Marmaris (Y)			
	Antalya			
	Alanya (Y)			
	Taşucu (Y)			
	İskenderun			

Y= yolcu

TINA Türkiye çalışmasında yapılan darboğaz analizleri, liman kapasiteleri ve gelecek talepleri karşılama durumları ile ilgili önemli sonuçlar ortaya çıkarmaktadır.

- Türkiye'deki tüm limanlar 2020'ye kadar kargo haciminde büyük bir artışla karşı karşıya kalacaktır.
- Genel olarak, bu artış TCDD'nin her bir ana limanı için %150–200 oranında gerçekleşecektir. (büyümenin 80 % gerçekleşebileceği Samsun gibi bazı Karadeniz limanları hariç)
- İskenderun dışında, özellikle halihazırdaki kapasiteleri arttırılan İzmir ve Mersin gibi, TCDD'ye ait limanların mevcut kapasiteleri, 2020'de çok büyük miktarda arttırılacaktır.
- TCDD tarafından işletilen yedi ana limana gelince; bu limanların tahmin edilen ek kargo hacmi, mevcut hacimleri 44.6 milyon ton'a kıyasla 2020'de aşağı yukarı 70 milyon tona ulaşacaktır.
- Bazı limanların kapasite rezervleri ve Ulaştırma Bakanlığı'nın genişletme ve yeni limanların yapımı konusundaki mevcut planları 2020'ye kadar aşağı yukarı 95 milyon ton toplam ek kapasite sağlayacaktır. Bu, ek kapasite kamuya ait limanlarının Türkiye'de liman sektöründe önemli bir rol oynamaya devam edeceğini göstermektedir. Planlanmış ek kapasiteler aşağıda gösterilmektedir:
  - Rezerv kapasiteleri toplamda 6.5 milyon tondur. (belirlenen politikalarda ele alınmayan Haydarpaşa limanı rezerv kapasitesini de kapsamaktadır.)
  - Mersin'in genişletilmesi (2 aşamada): 20 milyon ton
  - Çandarlı'nın yeniden yapımı: 20 milyon ton
  - Filyos'un yeniden yapımı: 25 milyon ton
  - Derince'nin genişletilmesi: 10 milyon ton
  - Marmara denizindeki birçok limanın genişletilmesi: 10 milyon ton
  - İskenderun'un genişletilmesi: 4 milyon ton

Darboğaz analizi kapasite açısından aynı zamanda bu projelerin etkilerini de değerlendirmiştir. Bunlar:

- Derince ve bazı Marmara limanlarının genişletilmesi, büyük İstanbul bölgesinin kargo taşımacılığında toplamda 20 milyon tona varan büyümeyle başa çıkılması ve İstanbul bölgesindeki liman ve kara trafiğinin ortadan kaldırmasını



gerektirmektedir.

- Çandarlı limanının yapımı ile sağlanacak 20 milyon tonluk ek kapasitenin, halihazırda zaten azami limitine ulaşan İzmir limanının tahmin edilen kargo büyümesiyle başa çıkabilmesi gerekmektedir.
- Mersin limanında yapılacak 20 milyon tonluk kapasite artırımı(Mersin konteyner limanının yeniden yapımı) 2020'ye kadar beklenen trafik artışını karşılayabilecektir.

Filyos'un geliştirilmesi Zonguldak bölgesinin ve hinterlandının liman ihtiyaçlarını karşılayacak ve İstanbul'a giden ya da Türk boğazlarından geçen taşımacılığın dikkatini çekerek İstanbul bölgesinde trafik sıkışıklığının azaltılmasına katkı sağlayacaktır.

Halihazırda, hem ithalat hem de ihracat açısından, deniz ulaştırmacılığı ulaştırma ticaretinde İthalatta %83 ve ihracatta %94.1'lük oranla en büyük paya sahiptir. TINA Türkiye çalışması senaryolarına göre, 2020'de limanlardan çıkan iş miktarı 2004'teki 153,60 milyon tonla karşılaştırırsak 398 milyon ton olacaktır.<sup>21</sup>

Bu veriler artan pazar ihtiyaçlarının karşılanması ve Avrupa-Asya arasında transit/nodal nokta olarak kullanılabilmesi için liman kapasitelerinin acilen artırılmasının gerekli olduğunu açıkça göstermektedir. TINA Türkiye çalışmasının bu konudaki yorumları aşağıda gösterilmiştir:

Uluslararası ulaştırma koridorlarındaki girişlerin nodal noktaları olarak planlanan ve uluslararası pazarlar arasında çevre dostu, düşük maliyetli ulaştırma türleri yaratan aday merkez limanların önemi( 2 milyon TEU kapasitesi ile Çandarlı limanı ve 4 milyon TEU kapasitesi ile Mersin konteyner limanı) açıkça belirtilmelidir. Her iki liman da büyük çatma bölgelerinde (berthing) tesisleri ve malzemeleri elleçleyen yüksek kapasiteli iskeleler ve merkez limanların teknik gereklerini yerine getirilmesi amacıyla 16 metre su derinliğine sahip olacak şekilde dizayn edilmiştir.

#### **İzmir bölgesindeki limanlar**

İzmir bölgesi aracılığıyla deniz ulaştırması 2004'te 36.4 milyon ton iken bu rakamın 2020'de 103 milyon ton olacağı tahmin edilmektedir (senaryolara göre). İzmir limanı aracılığıyla deniz ulaştırması 2004'te 12,5 milyon ton olarak gerçekleşmiştir. Bölgenin büyümesi göz önünde bulundurulduğunda, yer için ihtiyaç 35,4 milyon ton olacaktır. Yine de, hemen hemen 70 milyon ton bölgedeki diğer limanlar aracılığıyla ulaştırılabilecektir. Çandarlı limanı aracılığıyla gerçekleştirilecek taşımacılık hacmi uygun olan kapasiteyi takip edecektir.<sup>22</sup>

Türk deniz ulaştırmacılığının gelecekteki ihtiyaçları hakkındaki TINA çalışması kararlarına gereken önem verilmemesine rağmen, liman kullanım ihtiyacının giderek arttığına dair tarihi performans verileri mevcuttur (bakınız Tablo 7) ve liman kapasiteleri artırılması ile ilgili sadece ulusal rekabet edebilirlik değil aynı zamanda bunun bir bütün olarak Akdeniz bölgesinin gelişimine etkileri hakkında soru işaretleri ortaya çıkmaktadır.





<sup>21</sup> TINA Türkiye Çalışması, Taslak Nihai Rapor, s.40

<sup>22</sup> TINA Türkiye Çalışması, Taslak Nihai Rapor, s.46

**Tablo 7:**

**TÜRK LİMANLARINDA YÜK ELLEÇLEME  
KONTEYNER (TEU)**

	2003	%	2004	%	2005	%	2006	%
Özel sektör limanları	1.080.336	43,28	1.424.655	46,23	1.579.295	47,84	1.930.324	50,50
TCDD limanları	1.416.054	56,72	1.656.696	53,77	1.721.845	52,16	1.892.403	49,50
<b>TOPLAM</b>	<b>2.496.390</b>	<b>100</b>	<b>3.081.351</b>	<b>100</b>	<b>3.301.140</b>	<b>100</b>	<b>3.822.727</b>	<b>100</b>
<b>GENEL KARGO ton</b>								
	2003	%	2004	%	2005	%	2006	%
Özel Sektör limanları	22.334.234	53,35	40.663.400	66,46	47.829.751	71,45	57.046.602	74,43
TCDD limanları	19.531.400	46,65	20.522.682	33,54	19.107.512	28,55	19.594.116	25,57
<b>TOPLAM</b>	<b>41.865.634</b>	<b>100</b>	<b>61.186.082</b>	<b>100</b>	<b>66.937.263</b>	<b>100</b>	<b>76.640.718</b>	<b>100</b>
<b>SIVI DÖKME YÜKLER ton</b>								
			2004	%	2005	%	2006	%
Özel Sektör Limanları			3.086.428	24,63	4.465.337	36,33	4.642.719	41,3
TCDD limanları			9.442.492	75,37	7.825.044	63,67	6.599.263	58,7
<b>TOPLAM</b>			<b>12.528.920</b>	<b>100</b>	<b>12.290.381</b>	<b>100</b>	<b>11.241.982</b>	<b>100</b>

Kaynak: Türkiye Liman İşletmeleri Kurulu

Yine, taşımacılık modları bakımından Türkiye'nin 2002-2005 yılları arasındaki (Bakınız Tablo 8) uluslararası yük taşımacılığında kaydettiği gelişme ile ilgili olarak, dış ticaret taşımacılığında 2005'te kaydedilen 86%'lık oran uluslararası yük taşımacılığında deniz taşımacılığının önemli bir etken olduğunu göstermektedir.

**Tablo 8:** Modlara göre Dış Ticaret Taşımacılığı (ton)

Yıl	Deniz %	Demiryolu %	Kara %	Hava %	Diğer %
2002	87,3	0,7	9,7	0,2	2,1
2003	87,6	0,8	10,5	0,1	1
2004	87,4	1,2	10,3	0,1	1
2005	86,0	1,2	11,9	0,2	0,7

Kaynak: TÜİK

Bu durum, 2002-2005 arasındaki dört yıllık dönemde deniz taşımacılığı konusunda ortaya çıkan istatistikler (bakınız Tablo 9) tarafından da desteklenmektedir. Söz konusu istatistiklerde, 2005 yılında gemi ile ihracat 54 milyon tona ve ithalat 127 milyon tona çıktığı görülmektedir. Türk bayraklı gemilerin toplam kargo ticaretindeki payının %26 olduğu göz önünde bulundurulursa, Türk limanlarının uluslararası önem taşıdığını açıkça görülmektedir.

**Tablo 9: Denizyolu Taşımacılığındaki Gelişmeler (milyon ton)**

Yıl	Toplam	İhracat	İthalat	Türk bayraklı gemiler %	Yabancı Bayraklı gemiler %
2002	125	39	86	33	67
2003	140	41	99	25	75
2004	152	47	105	23	77
2005	182	54	127	24	76



Kaynak: TUIK

Nitekim, bölgesel dinamikler de Türk ulaştırma sektörünün gelişimi açısından önemli bir oynamaktadır. Akdeniz bölgesinin dünya konteyner trafiğinde kaydedeğer bir payı bulunmaktadır. Diğer taraftan, Türkiye'nin içinde bulunduğu Karadeniz dahil Doğu Akdeniz bölgesinin Batı ile karşılaştırıldığında talep yönünden hızlı bir artış göstermektedir. Güneydoğu Avrupa'daki ulaştırma talebi gelecek yıllarda altyapı yatırımları kararlarına daha fazla önem verileceğini göstermektedir. Türkiye'nin dış ticareti dikkate alındığında baskın olduğu görülen ve en az maliyet oranına (ton/km) sahip olan deniz taşımacılığı sektörü, Akdeniz bölgesindeki konteyner trafiği arttıkça gelişmeye devam edecektir.

Halihazırda, Türkiye liman kargolarında konteynerleşme oranı sadece 15% düzeyindedir. Konteyner taşımacılığının yaygınlaşması modlararası taşımacılığı kolaylaştırdığı ve liman-demiryolu taşımacılığının Marco Polo Programı aracılığıyla Avrupa Birliği tarafından cesaretlendirildiği dikkate alındığında, Türkiye'nin Ege ve Akdeniz kıyı şeridi üzerinde yeni konteyner terminalleri inşa ederek konteynerleştirmeyi sağlaması çok önemli bir husustur. Bu limanlar, Türkiye yoluyla Avrupa'dan Kafkasya'ya ve Orta Doğu'ya olan trafik üzerinde önemli geçit görevi görmekte ve Deniz Otoyolları üzerinde anahtar noktaları temsil etmektedir.

1990'lı yıllardan beri yürütülen çalışmalar ve TINA Çalışması bulguları uyarınca, Kuzey Ege Çandarlı Limanı (merkez liman), Mersin Konteyner Limanı ve Filyos Limanı (Karadeniz) giderek artan deniz ticareti karşılayabilecek ideal merkezlerdir. Söz konusu limanlar aracılığıyla, Filyos limanından güneydeki Akdeniz sınırı olan Mersin Limanına, kuzey Ege ya da İzmir limanına ya da Orta Doğu pazarlarına mevcut demiryolları, karayolları ve otobanlar vasıyatıyla en kısa güzergahtan kargo trafiği gerçekleştirilebilmektedir.

**Tablo 10: 2006 yılı sonunda TCDD ve Özel Sektör Limanlarının Konteyner Trafiki**

	LİMAN	2003	%	2004	%	2005	%	2006	%
Özel Limanlar	AKPORT	4000	0,16	4.434	0,14	1,292	0,04	235	0,01
	BORUSAN	80.909	3,24	82.806	2,69	90,513	2,74	94.772	2,48
	EYAP			0		14.007	0,42	32.972	0,86
	GEMPORT	172.806	6,92	204.893	6,65	240.953	7,3	274.559	7,18
	KUMPORT	439.993	17,63	483.831	15,7	438.849	13,29	531.382	13,9
	MARDAŞ	85.914	3,44	132.566	4,3	158.099	4,79	194.282	5,08
	MARPORT	250.126	10,02	462.009	14,99	589.644	17,86	720.603	18,85
	YILPORT	31.731	1,27	34.180	1,11	33.785	1,02	35.830	0,94
	ANTALYA	11.196	0,45	18.387	0,6	11.843	0,36	40.247	1,05
	TRABZON	3.661	0,15	1.549	0,05	310	0,01	5.442	0,14
	<b>TOPLAM</b>	<b>1.080.336</b>	<b>43,28</b>	<b>1.424.655</b>	<b>46,24</b>	<b>1.579.295</b>	<b>47,84</b>	<b>1.930.324</b>	<b>50,5</b>
TCDD	DERİNCE	1.936	0,08	1.509	0,05	550	0,02	609	0,02
	HAYDARPAŞA	244.467	9,79	316.982	10,29	340.629	10,32	400.067	10,47
	İSKENDERUN	1.745	0,07	607	0,02	0	0	52	0
	İZMİR	700.795	28,07	804.563	26,11	784.377	23,76	847.926	22,18
	MERSİN	467.111	18,71	532.999	17,3	596.289	18,06	643.749	16,84
	<b>TOPLAM</b>	<b>1.416.054</b>	<b>56,72</b>	<b>1.656.660</b>	<b>53,76</b>	<b>1.721.845</b>	<b>52,16</b>	<b>1.892.403</b>	<b>49,5</b>
<b>TÜRKİYE TOPLAMI</b>	<b>2.496.390</b>	<b>100</b>	<b>3.081.315</b>	<b>100</b>	<b>3.301.140</b>	<b>100</b>	<b>3.822.727</b>	<b>100</b>	



Kaynak: Liman Operatörleri Birliği

Ro-Ro taşımacılığının, modlararası taşımacılığın önemli bir yönünü oluşturması sebebiyle Türk limanlarında Ro-Ro trafiği çok önemlidir. Türkiye'deki Ro-Ro trafiğe gelince, TIR araçlarının Avrupa'ya deniz ulaştırılmasıyla taşınması amacıyla, İtalya (Trieste) ve Türkiye (İstanbul) arasında 1994 yılında bir Ro-Ro şirketi (UN Ro-Ro Enterprises Co.) kurulmuştur. Söz konusu hat o zamandan beri Akdeniz de kısa mesafe deniz taşımacılığıyla ilgilenen en büyük şirkete dönüştü ve halihazırda da dünyadaki en büyüklerden biri haline gelmiştir. Bu hat artan taleplere paralel olarak sürekli büyümeye devam etti. Çeşme, Ambarlı gibi diğer limanlarda bu hat tarafından kullanılmaktadır.

Halihazırda, on iki Ro-Ro gemisinin -6'sı Pendik'ten, 3'ü Ambarlı'dan, 3'ü Çeşme'den olmak üzere- düzenli olarak Trieste-İtalya limanına sefer yapmakta ve hem ihracat hem de ithalat amacıyla 190.000'den fazla araç taşınmaktadır. Bu sayı AB'nin ihracat taşımacılığının yarısına tekabül etmektedir. Limandan kalkış ve limana varış süresi (vasıtaların yüklenip, boşaltılması da dahil) 6 gündür. Bu hat üzerinde taşınan araçlar tüm üniteler (traktör ve yarı römork) ya da sadece yarı römorklardan oluşmaktadır. 2006'da yarı-römork taşımacılığı Trieste'ye gerçekleştirilen Ro-Ro taşımacılığının %64,32'sini oluşturmaktadır.

Ro-Ro hatları vasıtasıyla oluşturulan yarı-römork taşımacılığını yürüten ve bu taşımacılık türünün avantajlarından yararlanan şirketler, karayolu ulaştırmasında olduğu gibi çok modlu hatlar için olan tırlar ve yarı römorklar arasında birebir eşleştirilme gerekliliği olmadığından, traktörlere olan yatırımlarını giderek azaltmaya başlamışlardır. Çalışmalar, yarı-römork taşımacılığını kullanan şirketlerin konvasiyonel karayolu ulaştırmasını kullanan şirketlere oranla traktörlerin yarı sayısı ile işlerini sürdürebildiklerini göstermektedir. Şirketler, çok modlu taşımacılığın bu avantajı sayesinde, çekici araçları yatırımında çok büyük tasarruf sağlayabileceklerdir.

Akdeniz'de kurulan hatlar diğer Ro-Ro hatlarının kurulmasına ön ayak olmuştur. Bu hatlar Karadeniz'de yaklaşık 20.000 aracın Samsun-Novorossisky (Rusya), Zonguldak-Evpatoria (Ukranya), ZonguldakSkadovsk (Ukranya) ve Trabzon-Sochi (Rusya) ulaşımını sağlayan tek yönlü hatlardır. Söz konusu hatlar: Karadeniz coğrafi durumuna cevap olarak yapılmış ve 1995 yılından beri işlemektedir. Altyapı problemlerinin çözülmesi ve Ukrayna ile Zonguldak limanlarının ıslah edilmesi yoluyla, Zonguldak-Ukrayna Ro-Ro hatlarında tek yön araç taşımacılığı yılda 20.000 birime çıkartılabilecektir.

Dış ticaretin %86'sı deniz taşımacılığı marifetiyle yapılırken, deniz taşımacılığının gerçekleştirdiği kabotaj yük taşımacılığı sadece %3 oranındadır. Deniz yoluyla kabotaj taşımacılığının artırılması için hala bir olanak vardır. AB'nin kısa deniz taşımacılığı politikası doğrultusunda, limanların hinterlandları ile birlikte ıslah edilmesi de yurtiçi deniz ticaretinin artmasına yardımcı olacaktır. Türkiye'nin, 2000, 2001, 2004 ve 2005 yıllarında kabotaj taşımacılığında gerçekleşen toplam kargo hacimleri aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

**Tablo 11: Denizcilik Kabotajı (milyon ton)**

Yıllar	Yüklü	Yüksüz
2000	16,5	21
2001	13,5	12,5
2004	14,5	14,5
2005	14,2	13,8

Kaynak: TURKSTAT



Geçen bir kaç yılda, denizcilik turizmi ve deniz yolculuğu seferlerinin artarak tüm Akdeniz'e genişlediğini böylece, denize kıyısı olan ülkelerle karşılıklı ekonomik ve kültürel faydalar sağladığını belirtmek gerekmektedir. Türkiye, yat ve kruvazör terminallerinde yeni kapasitenin oluşturulmasına büyük önem vermiştir. Gemi ve yat yapımı sanayi umut vadeden gelişmelerden birisi olmuştur.

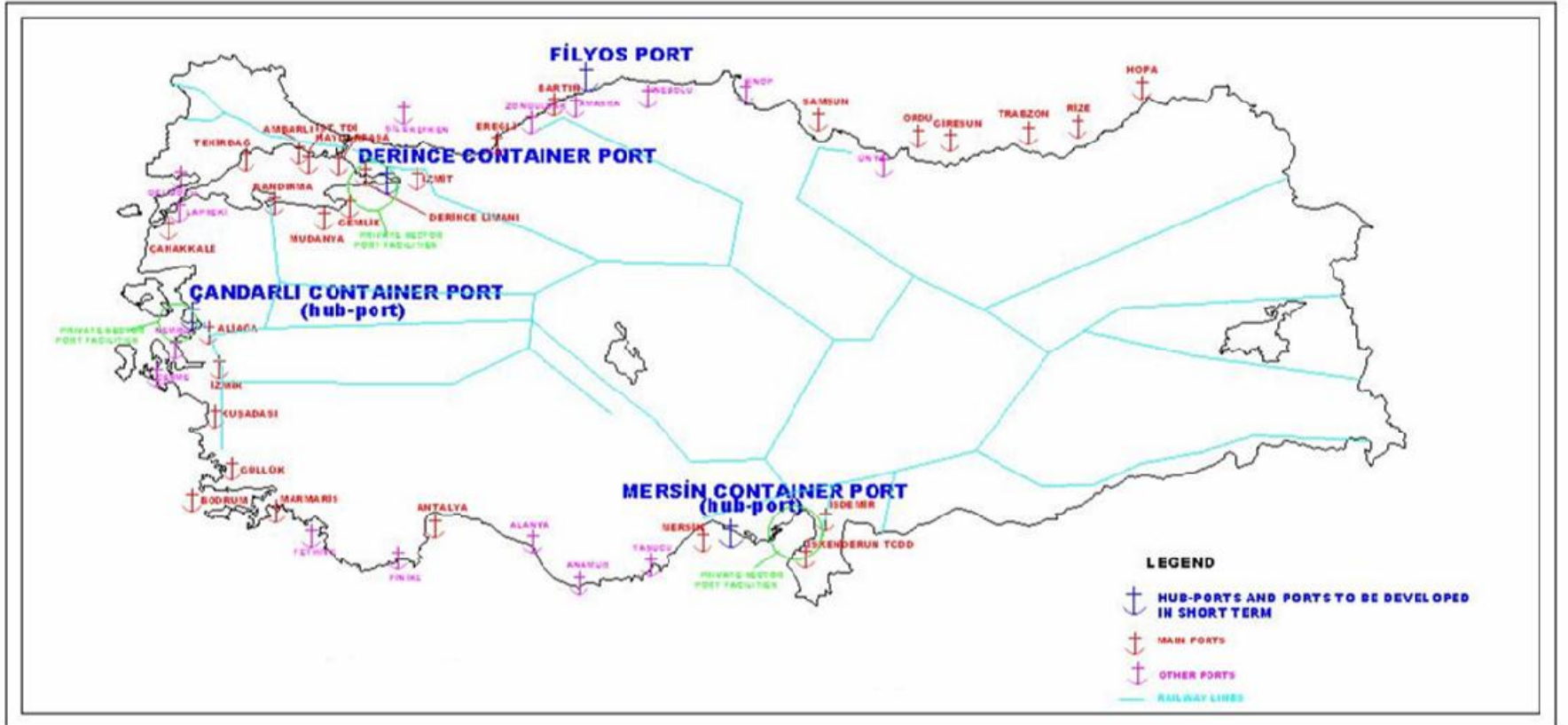
**Tablo 12: Ro-Ro Hatlarında İhracat Taşımacılığı**

	2006			2005			2004		
	İç	Dış	Toplam	İç	Dış	Toplam	İç	Dış	Toplam
<b>Pendik/ Haydarpaşa- Trieste</b>	53,653	4,039	57,692	50,760	2,869	53,629	52,271	3,335	55,606
<b>Çeşme- Trieste</b>	17,304	982	18,286	16,385	855	17,240	15,073	1,149	16,222
<b>Ambarlı- Trieste</b>	19,139	2,587	21,726	16,339	2,253	18,592	17,530	2,457	19,987
<b>Samsun- Novorossisky</b>	12,134	1,751	13,885	11,731	1,897	13,628	9,734	1,506	11,240
<b>Zonguldak- Ukraine</b>	5,231	4,426	9,657	4,352	3,434	7,786	3,541	1,905	5,446
<b>Rize-Poti</b>	470	11	481	2,561	41	2,602	2,903	141	3,044
<b>Trabzon- Sochi</b>	2,957	0	2,957	1,553	0	1,553	1,609	0	1,609
<b>Toplam</b>	<b>110,888</b>	<b>13,796</b>	<b>124,684</b>	<b>103,681</b>	<b>11,349</b>	<b>115,030</b>	<b>102,661</b>	<b>10,493</b>	<b>113,154</b>

**Kaynak: Ro-Ro ve Kombine Taşımacıları Birliği**



Harita 5: Türkiye Liman Altyapısı



### 2.1.3 Karayolu Ulaştırması

Önceden de belirtildiği gibi, karayolu taşımacılığı %95'lik yolcu ve %91'lik yük taşımacılığı payı ile diğer ulaştırma modları arasında egemen olan sektördür.

Kurumsal yapıya gelince, Ulaştırma Bakanlığı adı altında Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü karayolu ulaştırmacılığının ekonomik, sosyal, teknik ve uluslararası anlamda politikasının belirlenmesinden ve karayolu ulaştırması pazarına erişim ve mesleğe katılım konularındaki düzenlemeden sorumludur. Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı olan Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM) yol altyapısını hakkında politikaların belirlenmesinden ve aynı zamanda otoyolların, il ve ilçe yollarının planlanması, tasarlanması, inşası, bakımı ve işletmesinden sorumludur.

Sektör, günümüzde en büyük ulaşım filolarından birine sahip olup yüksek kapasiteli iyi organize olmuş şirketlerden oluşmaktadır. Uluslararası yük taşımacılığında toplamda, 1,507 şirket, 32,930 traktör, 17,431 kamyon, 37,571 yarı römork ve 2,486 römork kullanılmakta bu ise toplamda 1.278.553 tonluk bir kapasiteyi oluşturmaktadır. Toplam 174 şirket 2,079 otobüs ve 95,774 oturma kapasitesi ile uluslararası yolcu taşımacılığında faaliyet göstermektedir. Ayrıca, 1,013 şirket de 10,903 otobüs ve 430,552 oturma kapasitesi ile yolcu taşımacılığına müdahil olmuş durumdadır.

**Harita 6:**



Türkiye'de ülke genelinde yol şebekesine erişim konusunda sorun yaşanmamaktadır. Genel yol politikası, trafik talepleri doğrultusunda mevcut şebekenin geliştirilmesi ve ıslah edilmesi şeklindedir. Başlangıçta, KGM yol işlerini kendi kendine yapmıştır ancak bugün dizayn, yapım, denetim işleri için özel şirketlerle anlaşmalar akdedilmektedir. Bu sebepten dolayı, otoyollarının dizaynı, yapımı ve denetimi tamimiyle özel şirketler tarafından yapılmaktadır.

KGM, 1980'den bu yana, ulusal fonlar yanında, Dünya Bankası ve Avrupa Yatırım Bankası ve müteahhitler aracılığıyla yabancı kredi sağlamaktadır.

Son yıllarda, ulaştırma ve iletişim sektörlerinin payı devletin sabit sermaye yatırımlarının hemen hemen %30'una ulaşmıştır. Tahsis edilen bu miktarın yarısı KGM'ye ayrılıyordu ancak KGM bunun ülkenin ihtiyaçları için yeterli olmadığını söylüyordu.

Türkiye'de kırsal kesimdeki yollar dört tabakalı sisteme gruplandırılmıştır: otoyollar (çok şeritli, girişleri kontrol edilen otoyollar), devlet yolları, şehir yolları ve köy yolları. Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM) otoyolların, devlet yollarının ve şehir yollarının idaresinden sorumludur. Köy ve orman yolları yerel yönetimlerin sorumluluğundadır. Ek olarak, yerel yönetimlerin sorumluluğu altında bulunan bazı şehir yolları da bulunmaktadır.

Köy yollarını içine almayan yol şebekesi aşağı yukarı 63,714 km uzunluğundadır. Karayolları Genel Müdürlüğü'nün şimdiki yol şebekesi şöyledir:

**Tablo 13: KGM'nin yol şebekesi** (1 Ocak 2006'dan itibaren)

Yol Tipi	Asfalt (km)	Sathi Kaplama (km)	Parke taşı (km)	Stabilize (km)	Toprak (km)	Diğer (km)	Toplam (km)
Otoyollar	1.775	-	-	-	-	-	1.775
Devlet Yolları	6.199	24.541	42	254	86	249	31.371
Şehir yolları	881	25.761	91	1.953	1.243	639	30.568
<b>Toplam</b>	<b>8.855</b>	<b>50.302</b>	<b>133</b>	<b>2.207</b>	<b>1.329</b>	<b>888</b>	<b>63.714</b>

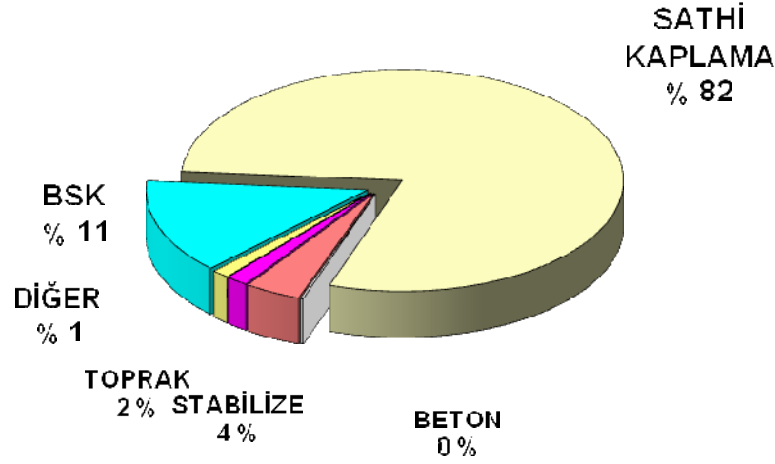
Türkiye'de çok şeritli yol şebekesi, 1.775 km olan karayolları dahil, 11.500 km.dir. Yeni bölünmüş otoyolların çoğu sathi kaplamadır.

**Tablo 14: Karayolu ve Otoyolların Yoğunluğunun Karşılaştırılması(2003)**

Ülkeler	Otoyol km / 100 km2	Karayolu Km/ 1000km2	Otoyol Km / nüfus (milyon)	Karayolu Km / nüfus (milyon)
Çek Cum.	70.3	6.6	5,436	50.8
Polonya	56.2	1.3	4,600	10.6
Almanya	64.8	33.7	2,805	146.0
Fransa	72.8	19.1	6,614	173.3
AB-25	47.5	14.9	4,045	127.3
AB-15	42.1	17.5	3,472	144.0
Türkiye	20.1 (1)	2.3	885	24.7

Kaynak: AB enerji-ulaştırma istatistikleri(2005) ve yol ulaştırması istatistikleri(2003),Eurostat (1) asflatlanmış köy yolları da dahil

**Grafik 7:**



Düşük fiziksel standartlar ve yetersiz sermayeye ve uygunsuz yönetim prosedürlerine bağlı bakım onarım eksikliği ciddi yol şebekesi sorunlarıdır. Ulusal yol şebekesinin sadece 8,855 km'si ziftli karışımla asfaltlanmıştır. Tüm sathi kaplamaları ziftli sıcak karışıma çevirmeye gerek vardır.

Bütün karayolları ve 8,878 km olan yüksek standartlı yol şebekesinin bir bölümü, Ana Avrupa Uluslararası Trafik Arterleri (AGR) Anlaşması kapsamında Güneydoğu Avrupa Uluslararası Karayolu Şebekesinin uzantısı olan e-yol olarak tanımlanmaktadır.

Trans-Avrupa Kuzey-Güney Karayolu (TEM) Projesi Gdansk'dan (Polonya) başlayarak Türkiye'den geçerek Asya'ya ulaşan ve merkezi ve güneydoğu Avrupa ülkelerinin de dahil olduğu bölgesel bir ulaştırma altyapı projesidir. Ocak 2006 itibarıyla, Türkiye'deki TEM şebekesinin uzunluğu aşağı yukarı 6,937 km.dir.

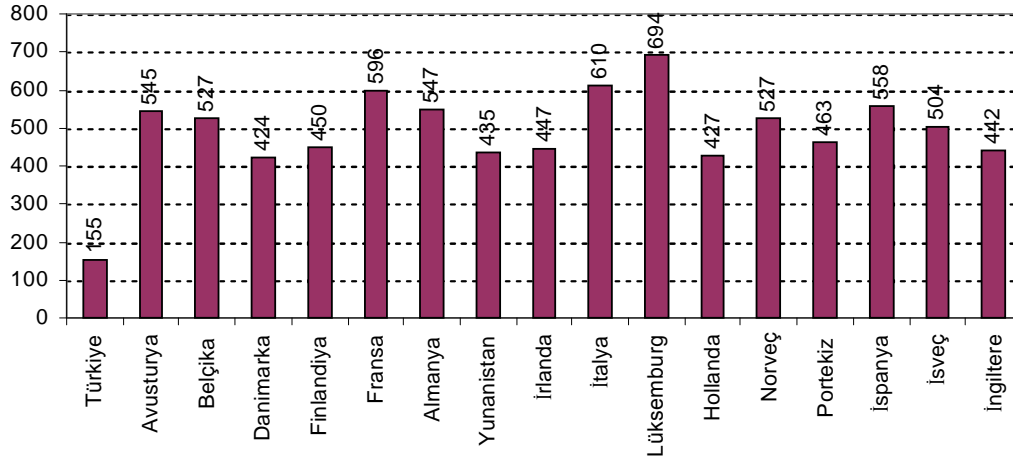
Kapıkule'den (Türkiye-Bulgaristan sınır kapısı) başlayan ve İstanbul'da sonlanan 4 nolu Pan-Avrupa koridoru'nun Türkiye tarafındaki bölümü, 261 km uzunluğunda otoyol olarak inşa edilmiştir.

Artan karayolu ulaştırmasının en temel sorunlarından birisi trafikteki ağır vasıtaların oran olarak fazla olmasıdır.(hemen hemen %35). Toplam kamyon sayısının %22'sini oluşturan ağır vasıtalar ve aşırı dingil yükü, normal kullanım sürelerinden önce karayolların kötüleşmesine neden olmakta ve ciddi onarım gerektirmektedir. Bu hususla ilgili olası bir idari önlem olarak ağırlık kontrolü yapan istasyonların yapımı devam etmektedir.

Bu ve çevre ve yol güvenliğini kapsayan diğer kaygılar ışığında, uluslararası ve uzun mesafeli yük taşımacılığının mümkün olduğu kadar otoyollardan, demiryolları ve deniz ulaştırmasına kaydırılmasının gerektiği açıktır. Ulaştırma modları arasındaki denge ulaştırma vergilerinde azalmaya neden olacak ve bu ise ulaştırma maliyetlerini olumlu yönde etkileyecektir. Ayrıca, karayollarının yıpranma düzeyi otomatik olarak düşecek ve diğer yolları kullananlar açısından fayda düzeyi artacaktır.

Türkiye’de her 1000 kişiden 80’i otomobil sahibidir. Bu göz önünde bulundurulduğunda, sözkonusu oran doyma noktasının oldukça altındadır ve gelecek 10 yıl içinde artması beklenmektedir. Bu yüzden, karayolu şebekesinin fiziksel ve geometrik standartlarının geliştirilmesine, hem gelecek taleplerin karşılanması hem de yol güvenliğinin artırılması açısından ihtiyaç duyulmaktadır.

**Grafik 8:**



Kaynak: “Dünya Karayolu İstatistikleri, 2005”, Uluslararası Yol Federasyonu, (Veri yılı 1999-2003) Türkiye verileri 2005 yılına aittir.

Yol güvenliği konusunda, son rakamlar toplam 11,2 milyon motorlu araçtan 5.8 milyonunun otomobil olduğunu göstermektedir. 2005 yılında toplam 621,183 trafik kazası meydana gelmiştir. Bu kazalarda 4,525 insan hayatını kaybetmiş ve 154,094 kişi yaralanmıştır. Yollardaki trafik kazalarından dolayı ortaya çıkan toplam ekonomik maliyetin Gayri Safi Yurt İçi Hasıla’nın %2’ne denk geldiği tahmin edilmektedir.

Durumun ciddiliğini göstermek amacıyla, Türkiye istatistiklerini iki AB üye ülkesiyle karşılaştırmak faydalı olacaktır. Türkiye’de her 6.95 kişiye düşen bir otomobil düşerken, İspanya da her 1.7 kişiye bir ve Almanya’da her 1.53 kişiye bir otomobil düşmesine rağmen, Türkiye’de her 100,000 araç için ölüm sayısı 43 olarak gerçekleşirken, İspanya da bu rakam 21 ve Almanya’da 12 olarak gerçekleşmektedir. Çeşitli ülkeler arasındaki farklar tabloda detaylı olarak verilmiştir.

**Tablo 15: Farklı ülkelerin trafik verilerinin karşılaştırılması (2003)**

Ülke	Kaza Sayısı (Yaralı)	Ölü sayısı	Araç sayısı (x1000)	Population (x1000)	Ölü / 100.000 araç
Avusturya	43 426	931	5 114	8 118	18
Belçika*	47 619	1 353	5 980	10 356	23
Çek Cumhuriyeti	27 320	1 447	4 490	10 203	32
Fransa	90 220	6 058	36 198	59 625	17
Finlandiya	6 907	379	2 657	5 206	14
Almanya	354 534	6 613	53 656	82 537	12
Hollanda	31 635	1 028	8 387	16 192	12
İspanya	99 987	5 399	25 170	42 196	21
İsveç	18 365	529	4 998	8 941	11
İsviçre	23 840	546	4 888	7 318	11
İzlanda	787	23	207	290	11
Japonya	947 993	8 877	80 970	127 619	11
Kore	240 832	7 213	17 519	47 925	41
Macaristan *	19 686	1 326	3 141	10 142	42
Yeni Zelanda	10 615	461	2 801	4 009	16
Norveç	7 921	280	2 752	4 577	10
Slovakya *	7 866	610	1 834	5 379	33
Slovenya	11 910	242	1 065	1 996	23
<b>Türkiye</b>	<b>73 600</b>	<b>4 428</b>	<b>10 236</b>	<b>71 152</b>	<b>43</b>

Kaynak: Uluslararası Yol Trafik ve Kaza Veri tabanı(Eylül 2005) (\*): 2002 yılı verisi.  
Türkiye verisinde 2004 yılı baz alınmıştır.

Stratejik konumundan dolayı, tüm Avrupa ve Asya arasındaki kara bağlantıları Türkiye'den geçmektedir. E-yolları (Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu Avrupa Ana Arterler Antlaşması), TEM (Kuzey-Güney Avrupa Karayolları), TRACECA (Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridorları), Pan-Avrupa Koridorları ve TETEK (Türkiye Transit Otoyolu) gibi uluslararası güzergâhlar Türkiye'nin ulaştırma şebekesinin bir bölümünü oluşturmaktadır.

TINA-Türkiye Çalışması aynı zamanda TEN-T Şebekesi ile bağlantıyı gösteren TEN-T talimatları uyarınca Çekirdek Ağı da belirlemektedir. Bu bağlamda, karayolu ağının ana özellikleri şunlardır:

Trans-Avrupa karayolu şebekesi otoyolları ve mevcut ya da yeni ya da yapılacak olan yüksek kaliteli yolları kapsamalıdır. Bu yollar:

- Uzun mesafeli trafikte önemli bir rol oynamalıdır, veya
- Şebeke tarafından belirlenen güzergâh üzerinde olan ana şehir merkezlerinden geçmemelidir, veya
- Diğer ulaştırma modları ile karşılıklı bağlantı sağlamalıdır, veya
- Denize kıyısı olmayan ve çevre bölgeleri Toplumun merkez bölgelerine bağlamalıdır.

Ağ, kullanıcılara yüksek seviyeli, bir örnek ve devamlı hizmet, konfor ve güvenlik sağlayacaktır.

**Tablo 16: Merkezi Karayolu Şebekesinin Uyumlaştırılması**

Güzergah	Uzunluk
<b>Yunanistan ve Bulgaristan TEN-T ağının Türkiye uzantısı</b>	
Bulgaristan sınırı – Kapıkule – Edirne – İstanbul	261.00 km
Yunanistan sınırı – İpsala – Keşan – Tekirdağ (çevre yolu dahil) – Kınalı Kavşağı	182.00 km
<b>TRACECA, AGC, KEİ</b>	
İstanbul – Bolu – Gerede – Merzifon – Refahiye – Erzincan – Erzurum – Doğubeyazıt – Gürbulak (İran sınırı)	1,493.00 km
Horasan – Kars	121.00 km
Doğubeyazıt – Iğdır – Dilucu (Azerbaycan sınırı)	134.00 km
Karakoyunlu – Alican (Ermenistan sınırı)	6.00 km
(Merzifon – Amasya) Kavşağı – Samsun (çevre yolu dahil) – Trabzon – Rize – Hopa – Sarp (Gürcistan sınırı)	642.00 km
Gerede – Ankara – Pozantı – Gaziantep – Şanlıurfa – Silopi – Habur (Irak sınırı)	1,312.00 km
Ankara K1 – Esenboğa K12 – Samsun 2 K91 – Konya Karayolu 2 K71	71.00 km
İskenderun K6 – Belen K71 – Belen – Kırıkkale – Reyhanlı – Cilvegözü (Suriye sınırı)	91.00 km
Çeşmeli D400 K9 – Mersin K6 – Tarsus Doğu K2	67.00 km
Samsun 2 K91 – Kırıkkale – Kırşehir – Kayseri (Kayseri Kuzey Çevre Karayolu dahil) – Sivas – Refahiye Kavşağı	700.00 km
Trabzon – Gümüşhane – Aşkale – Erzurum – Bingöl – Diyarbakır – Mardin – Kızıltepe	720.00 km
Şanlıurfa – Diyarbakır – Silvan – Bitlis – Van – Kapıköy (İran sınırı)	658.00 km
İzmir Batı K9 – İzmir Batı K191 – Gölçük – Bursa (Bursa Çevre Karayolu dahil) – Balıkesir – Akhisar – Manisa – İzmir	504.00 km
(Bursa-Mustafa Kemal Paşa) Kavşağı – (Mustafa Kemal Paşa-Susurluk) Kavşağı	39.00 km
Ankara – Eskişehir – Bursa – Bandırma – Lapseki – Çanakkale	625.00 km
Keşan – Gelibolu – Çanakkale – İzmir – Aydın – Denizli – Antalya	899.00 km
Sivrihisar – Afyonkarahisar – Uşak – Salihli – İzmir (Üniversite K10)	438.00 km
<b>Hinterland bağlantıları (limanlara ve havaalanlarına) ve Stratejik Bağlantılar (erişilebilirlik)</b>	
Aydın – Yatağan – Bodrum	152.00 km
Adapazarı - Bilecik – Bozüyük – Kütahya – Afyonkarahisar – Kızılören – Keçiborlu – Burdur – Antalya	559.00 km
(Salihli – Kula) Kavşağı – (Buharkent – Denizli) Kavşağı	107.00 km
Afyonkarahisar – Akşehir – Konya – Karapınar – Ereğli – (Ulukışla-Aksaray) Kavşağı	400.00 km
Antalya – Manavgat – Alanya	122.00 km
Konya – Seydişehir – (Manavgat – Alanya) Kavşağı	231.00 km
Denizli – Dinar	107.00 km
Pozantı – Niğde – Kayseri – Himmetdede – Boğazlıyan – Yozgat – Çorum – Merzifon	530.00 km
Kırıkkale – Sungurlu – Çorum	167.00 km
Narlı 1 K11 – Pazarcık – Malatya – Elazığ – Diyarbakır	453.00 km
Yeniçağa K21 – Yeniçağa – Mengen – Devrek – Çaycuma – Hisarönü (Filyos)	114.00 km
İskenderun Kavşağı Batı K4 – İskenderun Limanı	67.00 km
İSKENDERUN DOĞU K5 – GÖZENLER K2	12.00 km

TOPLAM ÇEKİRDEK AĞ	11,984.00 km
<b>Öngörülen Çekirdek Ağ Uzatmaları (süregelen ve planlanan fizibilite çalışmalarına bağlı olarak)</b>	
Kayseri – Malatya	350.00 km
<b>TOPLAM Çekirdek Ağ Uzatmaları</b>	<b>350.00 km</b>

Çekirdek Ağa ek olarak, TINA Türkiye Çalışması bir trafik darboğazları analizi yapmıştır. Karayolu altyapısı kapasitesine gelince, karayolu trafiği akışının büyümesi, 2002 yılında 1500 km'den fazlası trafik yükü bakımından zaten günlük 10,000 fazla kamyon ile yüklü olan ulusal karayollarını büyük oranda etkilemektedir. Bu ağır yük oranı darboğazların oluşmasına neden olmakta ve karayolu şebekesi kapasitesini olumsuz etki etmektedir. Bu bağlamda, iki yönlü mevcut yük taşıma yolları ve çeşitli iki hatlı yolları genişletilmezse ve kapasiteleri artırılmazsa karayolundaki darboğazlar var olmaya devam edecektir.

#### 2.1.4. Hava Taşımacılığı

Hava taşımacılığı sektöründeki temel kurumlar, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) ve Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMİ)'dür. Havaalanlarının işletilmesi ve hava trafik kontrol hizmetleri DHMİ tarafından yürütülürken, SHGM hava taşımacılığı alanında politika oluşturulması ve piyasanın düzenlenmesinden sorumludur.

Ulaştırma Bakanlığı'nın hava taşımacılığının ulusal ve uluslararası taşımacılık payını artırmayı amaçlayan Bölgesel Havacılık Politikasının bir sonucu olarak hava taşımacılığı sektörü hızla gelişmektedir. Driver Geliştirme Girişimleri, özellikle havaalanı ve terminal inşasında yap-işlet devret sistemi gerekli altyapı gelişimini ve Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) ve AB kurallarının gerektirdiği uygulamaları da içermektedir. Bu durum, sektörün rekabet edebilirliğini artırmaktadır.

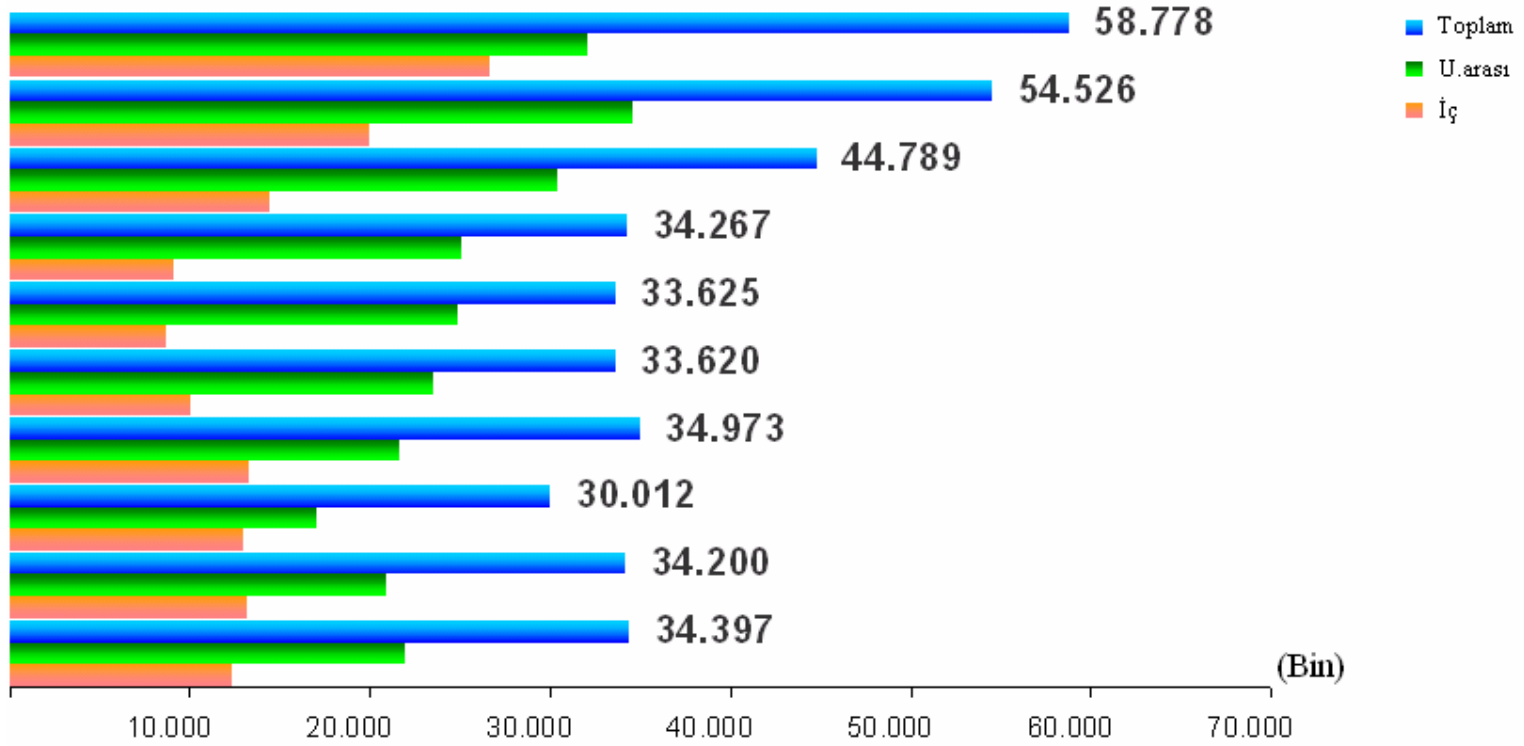
Havaalanı ve hava trafik yönetim kapasitesine ilişkin olarak, Türk hava sahasında iniş, kalkış ve transit uçuşlar için 125 uçuş rotası (hava koridoru) bulunmaktadır. Uluslararası uçuş güvenlik (emniyet) standartlarına göre, 53.793 km uçuş rotası şebekesi ilan edilmiştir. Transit uçuşlar için 39 adet giriş ve çıkış noktası da mevcuttur.

DHMİ 37 havaalanını işletmektedir. Bunların 12 tanesi hem tarifeli hem de tarifesiz uluslararası ve iç uçuşlara açıktır, 12 tanesi tarifesiz uluslararası ve iç uçuşlara açıktır, 13 havaalanı sadece iç uçuşlara açıktır.

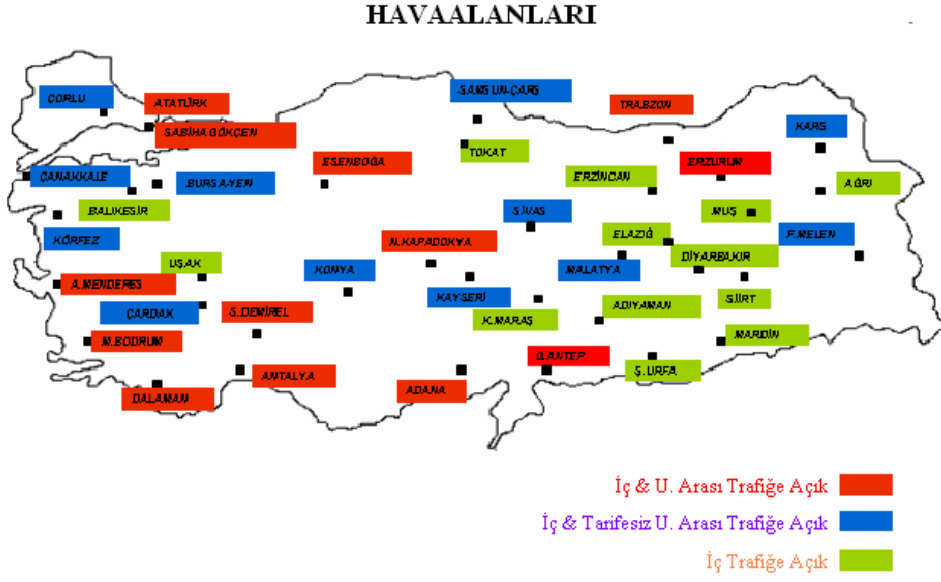


Grafik 9:

DHMI Havaalanlarında Yolcu Trafiki 1997-2006



## Harita 7:



Havaalanlarının ihtiyaçları, otomatikman tüm yatırım planlarına uygulanan ICAO kurallarına göre belirlenmektedir. Gerekli donanım ve yedek parçalar Türkiye veya yurtdışından kolaylıkla temin edilmektedir.

DHMİ'nin işlettiği havaalanlarındaki hava trafiği 2006 yılında % 11.4'lük artışla 594,749 olarak hesaplanmıştır. Hava sahasındaki uçak trafiği %17.6'lık artışla 224,774 olmuş, yolcu trafiği ise bir önceki yıla karşılaştırıldığında %7.8'lik artışla 58,778,131'e ulaşmıştır.

Yolcu trafik rakamları, özellikle iç hatlar için bir önceki yıla göre önemli bir artışa işaret etmektedir. Bu durum, Ulaştırma Bakanlığı'nın, sektöre yeni havayolu şirketlerinin girmesini sağlayan ve sektöre gerçek rekabeti getiren Bölgesel ve Düşük Maliyetli hava taşımacılığı politikasının sonucudur.

2003 yılında (her vatandaş hayatında en az bir kez uçağa binecek parolasıyla) yaygın hava taşımacılığı hizmetlerine teşvik edebilmek için Bölgesel Havacılık Politikası ortaya konulmuştur. Uçuş sayıları, uçuş noktaları ve uçak sayısındaki artış önemli bir trafik talebi doğurmuştur. Sektörün genişlemesinden kaynaklanan rekabete eşlik eden bilet ücretlerindeki düşüş ve kısalan yolculuk süreleri birincil etmenlerdir. Talep düzeyi, resmi olarak aktif olmayan havaalanlarının işletmeye açılmaya zorlamıştır.

2006 yılı sonu itibariyle, hava taşımacılarının sayısı 2002 yılıyla karşılaştırıldığında %53 artarak 20'ye yükselmiştir. Bununla birlikte, yolcu taşımacılığı için kullanılan büyük uçak sayısı 2002 yılında 150 iken %72'lik artışla 2006 yılı sonunda 258'e yükselmiştir. Ekim 2006 itibariyle Türk sicilindeki uçak sayısı 816'dır.

**Tablo 17: Son 10 Yıllın Yolcu ve Yük Trafikü**

İŞLETME HİZMETLERİ	1995 1996 1997 1998 1999 2000 2001 2002 2003 2004 2005										
	Uçak Trafikü (Bin)	348	372	404	415	389	391	374	371	368	441
İç	169	176	197	218	213	201	168	155	154	193	257
Uluslararası	179	196	207	197	176	190	206	216	214	248	277
Uçuş	123	124	125	131	149	152	149	156	154	191	206
Yolcu Trafikü (Bin)	27.767	30.781	34.397	34.200	30.012	34.973	33.620	33.625	34.267	44.789	54.526
İç	10.347	10.863	12.414	13.239	12.922	13.339	10.057	8.698	9.125	14.428	19.943
Gelen	5.145	5.425	6.189	6.617	6.477	6.664	5.150	4.418	4.622	7.286	10.078
Giden	5.202	5.438	6.225	6.622	6.455	6.675	4.907	4.280	4.503	7.142	9.865
Uluslararası	17.420	19.918	21.983	20.961	17.090	21.634	23.563	24.927	25.142	30.361	34.583
Gelen	8.656	9.936	10.896	10.330	8.484	10.655	11.796	12.546	12.661	15.056	17.041
Giden	8.764	9.982	11.087	10.631	8.596	10.979	11.767	12.381	12.481	15.305	17.542
Transit Yolcu (Bin)	265	229	301	452	384	1593	2.293	2.316	2.084	2.108	2.182
Kargo-Posta-Bagaj-Trafikü (Bin Ton)	577	652	792	726	686	796	764	880	931	1.126	331
İç	172	182	212	210	218	226	172	181	189	263	72
Gelen	84	90	105	104	108	117	86	91	95	133	36
Giden	88	92	107	106	110	109	86	90	94	130	36
Uluslararası	405	470	580	516	468	570	592	699	742	863	259
Gelen	179	205	241	225	217	275	260	304	331	400	119
Giden	226	265	339	291	251	295	332	395	411	463	140

Türk sivil hava işletmecileri yurt içinde 38 yurtdışında ise 103 noktaya uçuş yapmaktadır. 2002 yılı ile karşılaştırıldığında, 2006 yılı sonu itibariyle, iç hatlardaki toplam yolcu sayısı %239, uluslararası hatlardaki yolcu sayısı ise % 31 artmıştır. Kargo kapasitesinde de önemli gelişmeler söz konusudur. 2002 ile 2006 yılları arasında kargo kapasitesinde iç hatlarda % 105, uluslararası hatlarda ise % 39 artış olmuştur. 2006 yılı sonu itibariyle iç ve uluslararası hatlardaki toplam kargo kapasitesi 1,346,989 tondur. Türk hava taşımacılarının uluslararası taşımalardaki payı 2002’de %18 olan payı 2005 sonu itibariyle %56’ya yükselmiştir.

Türkiye 2005 yılında, Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA) ve Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Örgütü (EUROCONTROL) gibi uluslararası örgütlerin 2015 yılı itibariyle gerçekleştirebileceğini öngördüğü bir trafik artışı sağlamıştır. Türkiye’de sivil havacılık alanındaki gelişme %30 olarak gerçekleşmiş ve dünya ortalaması olan %5’in üstüne çıkmıştır.

Hava taşımacılığı sektörünün mevcut durumunda, TINA Türkiye çalışması Türk havaalanlarının kapasitesi ve Türkiye’deki Çekirdek Ağ üzerindeki durumları konusunda önemli bilgiler vermektedir. TEN-T ağları ile entegre olabilmesi için, havaalanları TEN-T ilkelerine bağlı olarak aşağıdaki gibi sınıflandırılmıştır:

Kategori A	Kategori B	Kategori C
Ankara Esenboğa	Adana	Denizli Çardak
Antalya	Diyabakır	Erzurum
Dalaman	Gaziantep	Kars
İstanbul Atatürk	Kayseri	Konya
İstanbul Sabiha Gökçen	Samsun-Çarşamba	Malatya
İzmir Adnan Menderes	Trabzon	Van Ferit Melen
Milas-Bodrum	Şanlıurfa GAP	

Havaalanı kapasitesine ilişkin olarak TINA-Türkiye çalışmasının temel sonuçları aşağıdaki gibidir:

- Türkiye’deki ana havaalanlarının kapasitesi 2020’ye kadar, İstanbul Atatürk Havaalanı hariç, bir darboğaz göstermektedir. Trabzon Havaalanı 2020’den hemen sonra kapasite sorunları yaşayabilir.
- Bununla birlikte, 2020 yılından sonra aşağıdaki havaalanları önemli terminal kapasitesi darboğazları beklenebilir:
  - Atatürk Havaalanı
  - Antalya Havaalanı
  - Trabzon
  - Adana
  - Bodrum

Havacılık sistemlerinin iyileştirilmesi ve havaalanlarının kapasitesinin artırılması için hava taşımacılığı altyapısının geliştirilmesi ve modernizasyonuna yönelik olarak DHMİ tarafından bazı önlemler alınmaktadır. Hava trafik kontrolüne ilişkin olarak, EUROCONTROL ile birlikte yürütülen SMART Projesi (Türkiye’nin Hava Trafik Yönetim Kaynaklarının Sistematik Modernizasyonu- Systematic Modernisation of Air Traffic Management Resources in Turkey) Ankara’da Merkezi Saha Kontrol Merkezi kurmayı ve hava trafik kontrol hizmetlerinin sorumluluğunu üstlenmeyi amaçlamaktadır.

Yap-İşlet-Devret modeli havaalanı altyapı yatırımlarının finansmanı için seçilen temel model durumuna gelmiştir. Böylece, projeler kamu kaynakları yerine özel sektör sermayesi kullanılarak finanse edilmektedir. Antalya Havaalanı 1. Uluslararası Terminal Binası, Atatürk Havalimanı Uluslararası Terminali ve otomobil parkı, Antalya Havaalanı 2. Uluslararası Terminal Binası, Dalaman Havaalanı Uluslararası Terminali, İzmir Adnan Menderes Havaalanı Uluslararası Terminali ve son olarak Esenboğa Havaalanı İç hatlar ve Uluslararası Terminal Binası Yap-İşlet-Devret yönteminin başarılı bir biçimde kullanılmasının örnekleridir.

## 2.2 STRATEJİK ÖNCELİKLER

### Ulaştırma Operasyonel Programının Genel Amacı

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

---

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

Ulaştırma Operasyonel Programının, ulaştırma sektörünün, sektörel değerlendirmelerde ortaya konulan eksikliklerini göz önünde bulundurarak Stratejik Çerçeve Belgesine yansıtılan genel amacı “Etkin ve dengeli bir ulaşım sistemi kurarken, gelecek TEN-T Ağı üzerinde emniyet ve karşılıklı işletilebilirliği sağlayan ulaşım altyapısının geliştirilmesidir”<sup>23</sup>

Ulaştırma sektörünün eksiklikleri ve ihtiyaçları göz önünde bulundurulmak suretiyle ve genel amaçla uyumlu biçimde öncelikler şu şekilde ortaya konmuştur:

- Demiryolu altyapısının geliştirilmesi
- Liman altyapısının geliştirilmesi
- Teknik Yardım

Bu bağlamda, yine ulaştırma sektörünün ihtiyaçlarıyla, Türkiye'nin temel politikasıyla ve önceliklendirilmiş proje havuzuyla birlikte TINA çalışmasının sonuçlarıyla uyumlu olarak (ve IPA fonlarının uygunluğu), iki öncelik altında iki önlem sunulmuştur:

1.1 Mevcut TEN-T ile bağlantı sağlayan veya gelecekteki TEN-T ağları üzerindeki demiryolu hatlarının yapımı ve/veya rehabilitasyonu

2.1 Gelecekteki TEN-T üzerinde yeni limanların gerekli multi-modal hinterland bağlantıları ile birlikte yapımı

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

Bu önceliklerin başarılması doğrudan şu etkilerde bulunacaktır:

- Türkiye ile Avrupa arasında çevresel olarak da olumlu biçimde, iki modda (demiryolu ve denizyolu) ticaret için sürdürülebilir bir tedarik zinciri sağlamak,
- Kilit bir öge olarak Türkiye'nin bölgenin çok modlu tedarik zincirleriyle bütünleşmesini sağlamak– Yakın Doğu, Ortadoğu, Kafkasya ve Avrupa arasında bağlantı
- Türkiye'yi Asya ile Avrupa ve Asya ile Karadeniz arasında çok modlu tedarik zincirleri için lojistik bir kavşağa ya da merkeze dönüştürmek,

Eksik hatlar ve etkin olmayan demiryolu altyapısı nedeniyle, demiryolları daha ekonomik ve çevre dostu olmasına rağmen yük taşımacılığı için otoyollar daha tercih edilir durumdadır. Eksik hatların inşaatı güçlü ve ortak bir yük taşıma sistemi meydana getirecektir. Kavşak ve transit noktası olarak limanların geliştirilmesi/inşaatı da modlar arası dengesizliğin azaltılmasına önemli etkide bulunacak ve ekonomik anlamda rekabet gücünü artıracaktır.

---

<sup>23</sup> Stratejik Çerçeve Belgesi, sf. 35

---

Intermodal taşımacılık liman hinterland bağlantılarıyla önemli ölçüde gelişecektir. UOP'deki öncelikler deniz yolu ulaştırması altyapısını iyileştirecek, mevcut liman kapasitelerini geliştirecek ve/veya Akdeniz'de, Ege'de ve Karadeniz'de Deniz Otoyolları bağlamında hinterland bağlantıları olan yeni merkezlerin gelişimine ve geniş ölçekli limanlara öncülük edecektir.

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

Emniyetli, hızlı ve rahat yolculuk yeni demiryolu altyapısı ile birlikte sağlandığında, yolcu taşıma payının artması beklenmektedir. Örneğin, Ankara-Sivas demiryolu projesinin tamamlanmasıyla yolculuk süresi karayolunda 6 saatken, 3 saate düşecektir. Bu avantajla, demiryollarının rekabet gücünün önemli ölçüde artması beklenir.

Demiryolu bağlantılı limanların geliştirilmesi ve uygulanması etkin bir Avrupa-Asya ulaştırma ağının yanı sıra düzgün bir ulaştırma altyapısı sistemine ulaşmak için ekonomik ve çevre dostu bir ağ sağlayacaktır. Liman demiryolu bağlantısı yoluyla, konteyner depolama kapasitesi artacak ve dağıtım kara konteyner terminalleri ve lojistik merkezleriyle kolaylaşacaktır. Bu merkezler, mal taşımalarını kolaylaştıracak, forwarder'ları ve taşımacıları örgütleyerek tarifeleri azaltacak ve Türkiye'nin rekabet gücünü artıracaktır. Bunun da ötesinde, modern ve son teknoloji donanımlı limanlarla, ulaşım fiyatları azalacak, trafik hacmi artacaktır. Geniş ölçekli limanların yokluğu ve yük trafiğinin küçük ölçekli liman ve iskeleler arasında dağılması sebebiyle deniz yolu taşımacılığındaki ölçek ekonomilerinden yararlanamamak Türkiye'nin ulaştırma sektöründeki zayıf noktalardan birisidir. Altyapının gelişmesiyle birlikte trafik hacmindeki artış sektördeki girişimcileri gemilerini yenileme ve filoyu sayı ve tonaj olarak artırma konusunda harekete geçirecektir.

Tüm bu faktörlerle birlikte, Avrupa piyasalarıyla Ortadoğu ve Kafkasya'nın bağlantısını sağlayacak TEN-T ağı bağlantılarının belirlenmesi de, 9. Kalkınma Planının sütunlarından ve Stratejik Çerçeve Belgesinin ana amaçlarından biri olan Türkiye'nin rekabet gücüne katkıda bulunacaktır.

UOP'nin ana politika dokümanları ile uyumu stratejik önceliklerin hem Topluluk politikalarına hem de ana strateji dokümanlarında-MIPD, Beyaz Kitap, TSİ, 9. Kalkınma Planı, Ulaştırma Ana Plan Stratejisi ve SÇB (Ulaştırma Politikası için Ulusal Politika Çerçevesi'nin ve 1.1 Ulusal Politika ve Sosyo-Ekonomik Bağlam alt bölümünde ve Topluluk Strateji Çerçevesi'nin 1.2 bölümünde detaylı biçimde açıklandığı gibi)-belirtildiği üzere ulusal politikalara uygun bir biçimde belirlenmesiyle sağlanmıştır. UOP'nin SÇB'de de dile getirilen stratejik öncelikleri şunlardır:

- Gelecek TEN-T ağı üzerindeki demiryollarının rehabilitasyonu ve/veya yeni inşası ve TEN-T üzerinde kavşak ve transit noktası olarak limanların geliştirilmesi
- Bu önceliklere ilişkin olarak Teknik Yardım

---

UOP'nin stratejik önceliklerinin 2007–2013 dönemi için temel ulusal politika belgesi olan 9. Kalkınma Planı, mevcut programlama dönemi için ana referans dokümanları olan MIPD ve onun ulusal karşılığı SÇB ile uyumunun gösterilmesi memnuniyet vericidir.

Bu bağlamda, 9. Kalkınma Planı'nda belirtildiği üzere Türkiye'nin 2007-2013 dönemi için stratejik amacı ülkenin rekabet kapasitesini artıracak etkin, emniyetli ve dengeli bir ulaştırma altyapısının kurulması için politikaları uygulamaktır. Bu amaçla, yük taşımacılığının demiryoluna aktarılması, lojistik merkezler olarak limanların kapasitelerinin artırılması, özellikle karayollarında emniyetin artırılması ve TEN-T ağları ile bütünleşme istenilen faaliyetlerdir. Demiryollarının yeniden yapılandırılması planın stratejik amaçlarından birisine katkıda bulunacaktır: demiryolunun yük taşımacılığındaki payını artırmak. Denizyolu taşımacılığına ilişkin olarak 9. Kalkınma Planı Deniz Otoyollarını destekleyecek kombine taşımacılığa uygun lojistik merkezler olarak faaliyet gösterecek liman imkanlarının geliştirilmesine, Ege, Marmara ve Akdeniz'deki limanların kapasitelerinin geliştirilmesine atf yapmaktadır. UOP, öncelik ve tedbirleri ile ulaştırma modları arasında daha sağlıklı bir dengeyi sağlamak suretiyle ülkenin rekabet gücünün artırılmasına katkıda bulunacak hayati ve gerçekçi bir araçtır.

UOP'nin stratejik öncelik ve tedbirleri önceliklerini TEN-T ile-Demiryolu altyapısı, liman hizmetleri, çok modlu taşımacılık, TINA çalışmasından türeyen sınır aşan ve ulusal bağlantılar ve karşılıklı işletilebilirlik projeleri ve akıllı ulaştırma sistemleri (ITS). MIPD'nin koşulları ile tasarlanan SÇB'nin stratejik öncelikleri, UOP'nin kendi önceliklerini tanımlarken ki ana referans noktasıdır.

SÇB'nin genel amacı “Türkiye'nin ekonomik ve sosyal kalkınmasına, bölgesel farklılıkları azaltmak ve insan kaynaklarını geliştirmek suretiyle hem ulusal hem de bölgesel düzeyde katkıda bulunmak”tır. UOP'nin noktada olduğu Bölgesel Kalkınma Bileşeni'nin temel genel amacı “Bölgesel farklılıkları azaltmak, rekabet gücünü geliştirmek, çevreci faaliyetleri ve ulaştırma altyapısını desteklemek suretiyle Türkiye'nin Bölgesel Kalkınmasına destek olmak”tır. Daha belirgin biçimde, Türkiye'deki ulaştırma sektörünün temel amacı emniyet ve modlar-arasılığı göz önünde bulundurarak Türkiye'nin gelecek TEN-T'si üzerindeki ulaştırma altyapısını geliştirmektir. Ulaştırma sektörünün yukarıdaki amaçları gerçekleştirmek üzere belirlenen 7 yıl için planlanan SÇB'deki öncelikleri şunlardır: Gelecek TEN-T ağı üzerindeki demiryollarının rehabilitasyonu ve/veya yeni inşaatı ve TEN-T üzerinde kavşak ve transit noktası olarak limanların geliştirilmesi, TEN-T ile uyumlu olarak karayolu ağının inşaatı ve geliştirilmesi ve Teknik Yardım.

Bu amaçları yürürlüğe koyacak seçilmiş projelere ve IPA çerçevesinde finansmanlarına ilişkin olarak, ulaştırma sektöründeki temel altyapı yatırımları her zaman önemli miktarda finansman gerektirmektedir. IPA Tüzüğü'nün en az %25 eş-finansman öngören hükümlerine ek olarak, faydalanıcı ülke büyük miktarda yatırım yapmak durumundadır. UOP'nin Avrupa Yatırım Bankası (AYB) ve diğer Uluslararası Finansla Kuruluşlarından fon teminine açık olduğu dikkate alınmalıdır. Nitekim, Türkiye halihazırda İstanbul Boğaz Tüp Tüneli (MARMARAY) ve Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesi gibi ulaştırma altyapı projelerinin bir bölümünün finansmanını AYB ile gerçekleştirmektedir. Yine de, ulusal bütçeden yapılacak katkı ile Uluslararası Finansal Kuruluşlardan temin edilecek kredi miktarına henüz karar verilmemiştir.

Aşağıdaki tablo UOP'nin MIPD, 9. Kalkınma Planı ve SÇB öncelikleri ile uyumunu göstermektedir:

MIPD	9. Kalkınma Planı	SÇB	UOP	
<p><b>Amaç :</b></p> <p>Türkiye'ye ekonomik kalkınma ihtiyaçlarını gidermede yardım etmek – Artan rekabet gücü; AB ile uyum; bölgesel eşitsizliklerin azaltılması; istihdamın artırılması; sosyal içermenin geliştirilmesi; ve tarımın yeniden yapılandırılması</p>	<p><b>Vizyon:</b></p> <p>İstikrarlı biçimde büyüyen ve gelirini adilane paylaşan, küresel rekabet gücüne sahip, bilgi toplumuna dönüşmüş ve AB üyeliği ile uyumunu tamamlamış bir Türkiye</p>	<p><b>Genel Amaç:</b></p> <p>Hem Türkiye'nin AB'ye yaklaşmasına hem de bölgesel farklılıkları azaltıp insan kaynaklarını geliştirerek ekonomik ve sosyal kalkınmasına katkı sağlamak</p>	<p><b>Genel Amaç:</b></p> <p>Etkin ve dengeli bir ulaşım sistemi kurarken, gelecek TEN-T Ağı üzerinde emniyet ve karşılıklı işletilebilirliği sağlayan ulaşım altyapısının geliştirilmesi</p>	
<p><b>Temel Müdahale Alanları:</b></p> <p>*AB ile sağlayan ana akslar Türkiye'de TEN-T'nin geliştirilmesinin temeli olacaktır.</p> <p>*Türkiye'nin Ulaştırma Sisteminde mevcut payı çok az olan demiryolu altyapısı odak olacaktır.</p> <p>*Deniz Otoyolları dikkate alınacaktır. (ekonomik kalkınmayla bağlantısı olan liman hizmetleri).</p> <p>*İlgili önemli çalışmalara ve yukarıdaki projelerle alakalı gerekli hizmetlere destek</p>	<p><b>Ekonomik ve Sosyal Kalkınma Aksları:</b></p> <p>*Artan rekabet gücü -enerji ve ulaşım altyapısının geliştirilmesi</p> <p>*Artan istihdam</p> <p>*İnsan sermayesini ve sosyal dayanışmayı güçlendirmek</p> <p>*Bölgesel kalkınmayı temin etmek</p> <p>*Kamu hizmetlerinin</p>	<p><b>Ulaştırmaya Özel Amaç:</b></p> <p>Türkiye'nin gelecekteki TEN-T ağı üzerinde emniyet ve karşılıklı işletilebilirliğe ilişkin olarak ulaşım altyapısını geliştirmek</p> <p><b>Ulaştırma için Öncelikler:</b></p> <p><i>Öncelik 1:</i> Gelecek TEN-T ağı üzerindeki demiryollarının rehabilitasyonu ve/veya yeni inşaatı ve TEN-T üzerinde nodal ve transit noktası olarak limanların geliştirilmesi/ inşaatı</p> <p><i>Öncelik 2:</i> TEN-T ile uyumlu</p>	<p><b>Öncelikler:</b></p> <p><i>Öncelik 1:</i> Demiryolu Altyapısının geliştirilmesi</p> <p><i>Öncelik 2:</i> Liman Altyapısının geliştirilmesi</p> <p><i>Öncelik 3:</i> Teknik Yardım</p>	<p><b>Önlemler:</b></p> <p>1.1 Mevcut TEN-T ile bağlantı sağlayan veya gelecekteki TEN-T ağları üzerindeki demiryolu hatlarının yapımı ve/veya rehabilitasyonu</p> <p>2.1 Gelecekteki TEN-T üzerinde yeni limanların gerekli multi-modal hinterland bağlantıları ile birlikte yapımı</p> <p>3.1 Yönetim, programlama, izleme ve değerlendirme dahil olmak üzere OP</p>



<p><b>Temel Öncelikler</b></p> <p><b>Batıda AB üyesi ülkelerle demiryolu bağlantısı</b></p> <p><b>Çok modlu ulaştırma</b></p> <p><b>TINA Çalışmasından türeyen sınır aşan ve ulusal bağlantılı ve karşılıklı işletilebilir projeler</b></p> <p><b>Yukarıdaki altyapılar gerektirdiğinde, Akıllı Ulaştırma Sistemleri (ITS)</b></p> <p><b>Yukarıdaki projelerle ilişkili önemli çalışmalara ve hizmetlere destek</b></p>	<p><b>kalite ve etkinliğini temin etmek</b></p> <p><b>Ulaştırmaya İlişkin Amaç:</b></p> <p><b>Ülkenin rekabet gücünü artıracak hızlı ve emniyetli bir ulaştırma altyapısı kurulması</b></p> <p><b>Ulaştırma altındaki tematik 4 konu: Etkin bir Ulaştırma Sistemi Kurulması</b></p> <p><b>Geliştirilmiş Emniyet ve Güvenlik</b></p> <p><b>Avrupa ve Komşu ekonomilerle bütünleşme</b></p> <p><b>Mali ve Çevresel Sürdürülebilirlik</b></p>	<p><b>olarak karayolu ağının inşası ve geliştirilmesi</b></p> <p><b>Öncelik 3: Teknik Yardım</b></p>	<p><b>uygulamasına destek</b></p> <p><b>3.2 Bilgi ve bilgilendirme ve propaganda kampanyalarına destek</b></p> <p><b>3.3 Proje havuzunun geliştirilmesine destek</b></p>
---	--	--	--

O

<b>Güçlü</b>	<b>Zayıf</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Türkiye'nin Avrupa ve Ortadoğu'nun yanı sıra Avrupa ve Asya arasındaki transit taşımacılığa ilişkin stratejik pozisyonu</li> <li>• Mevcut ve potansiyel Türk limanlarının TEN-T ağında kavşak ve merkez liman olmaya uygun coğrafi pozisyonları</li> <li>• Demiryolu sektörüne siyasi destek</li> <li>• Ulaştırma altyapısı konusunda uluslararası tecrübesi bulunan firmaların varlığı ve bu firmalardaki kalifiye insan kaynağı</li> <li>• Marmaray Projesinin tamamlanması sonrasında aktarmasız demiryolu taşıması.</li> <li>• Türkiye'nin coğrafi yapısının etkin uzun mesafe demiryolu taşımacılığına uygunluğu</li> <li>• Uluslararası karayolu taşımacılığı alanında yüksek kapasiteli filoya sahip iyi organize edilmiş firmaların varlığı</li> <li>• Hızlı trenle yolcu taşımacılığının başlaması</li> <li>• Yap-İşlet-Devret modelinin özellikle havaalanı ve terminal yapımında başarılı biçimde uygulanması</li> <li>• TINA çalışmasında tavsiye edildiği gibi gerçekleştirilecek öncelikli projeler listesi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Değişik modlar arasında karayolu lehine dengesizlik</li> <li>• Az gelişmemiş kuzey-güney ulaştırma koridorları</li> <li>• Yetersiz kamu finansman kaynakları</li> <li>• Kamu yönetiminde AB tarafından finanse edilen projelerle ilgili yetersiz tecrübe</li> <li>• Uygulanmaya hazır olgun proje sayısının yetersizliği</li> <li>• Çoğunlukla eski tek hat demiryolu ağı ve büyük şehirler arasında yüksek hızlı demiryolunun bulunmaması</li> <li>• Özellikle demiryolu bağlamında yetersiz hinterland erişimi</li> <li>• Ulusal şebekeyle bölgesel gelişme noktaları arasında yetersiz bağlantı</li> <li>• TEN-T ağına transit noktası olarak hizmet verecek büyük ölçekli limanların yetersizliği</li> <li>• Geleneksel tipte liman altyapısı ve uzmanlaşmış konteyner liman sistemlerinin bulunmaması</li> <li>• Bazı limanlar ve hinterlandlarında yetersiz altyapı</li> <li>• Düşük karayolu ve demiryolu yoğunluğu</li> <li>• Yük ve yolcu taşımacılığı payının yüksek olmasına bağlı olarak eskimiş otoyol kaplaması</li> <li>• Otoyollarda yetersiz üst yapı ve geometrik standartlar</li> </ul>
<b>Fırsat</b>	<b>Tehdit</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Türkiye, Orta Asya Türk Cumhuriyetleri ve Ortadoğu arasındaki yolcu ve yük taşımacılığını demiryolu ve çok-modlu liman-demiryolu hinterland bağlantılarına aktarma potansiyeli</li> <li>• Türkiye'nin Ortadoğu ve Kafkasya'daki gelişen piyasalara yakın pozisyonu</li> <li>• Avrupa, Asya ve Ortadoğu'da artan ulaştırma hizmetleri talebi</li> <li>• Türk limanlarının önemli transit noktaları olarak Türkiye ile TEN-T'yi bağlamak suretiyle artan potansiyeli</li> <li>• Ro-La taşımacılığının uygulanması ve lojistik köylerin kurulması ile yük miktarındaki artış</li> <li>• Bölgesel Havacılık Politikası ile hava taşımacılığının payını diğer modlarla karşılaştırıldığında artıracığı ispatlanmış kapasite</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Türkiye'nin Avrupa ile Asya arasındaki rolünü tehdit edebilecek, Rusya-İran-Hindistan Kuzey-Güney Ulaştırma Koridorunun gelecekte kullanılması</li> <li>• Komşu ülkelerle ulaştırma hizmetlerini kesintiye uğratabilecek bölgesel çatışmalar</li> <li>• Ulaştırma için ithal yakıt kaynaklarına yüksek derecede bağımlılık</li> <li>• Akdeniz'deki diğer limanlarla rekabet</li> <li>• AB fonlu faaliyetlerin sınırlı uygulanma dönemi</li> </ul>

---

### 3. Programlama Stratejisi

Operasyonel programın programlama stratejisi TINA-Türkiye çalışmasının çıktıları üzerine kurulmuştur. Öncelikler, tedbirler ve projeler, her sektörün analizini içeren TINA çalışmasından, SÇB'nin ve MIPD'nin öne sürdüğü koşullardan belirlenmiştir.

Bu değerlendirme, öncelikler, tedbirler ve projelerin belirlenmesinde demiryolu, limanlar ve intermodalite konularında sektörel bir konsantrasyona yol açmıştır.

#### Genel Kriter:

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

- Proje TINA ağıyla yüksek derecede ilintili olmalıdır;
- Mali plan gerçekçi olmalı, ikincil yatırım maliyetini (bakım) içermeli ve özelde ulusal ve dış finansman arasındaki farkı belirtmelidir;
- Projenin uygulanmasında karşılaşılabilecek yasal/idari engeller (arazi iktisap sorunları, yol hakkı, vs.) dikkate alındığında proje yeterli olgunlukta olmalı;
- Proje yeterli büyüklük ve önemde olmalı;
- Proje üçüncü kişilerin çalışmalarıyla birebir aynı olmamalı fakat sinerji oluşturmak amacıyla diğer tamamlayıcı projelerle eşleşmeli;
- Hükümetten veya yerel yönetimden açık bir taahhüt olmalı (projeleri uygulamak için; projelerin daha önceden karar verilmiş olan ilgili öncelikli proje listesinde yer almasına göre tercih edilmiş olmalı)
- Proje modal denge sağlamalı ve çevresel korumaya katkıda bulunmalı
- Projenin temel teknik özellikleri, stratejik hedeflere ulaşmada alternatif teknik seçeneklere göre daha maliyet etkin (talep merkezli) olmalı ve uluslar arası standartlarla uyumlu olmalı

Genellikle, daha önceden seçilmiş bulunan ve 2007-2009 dönemi için indikatif proje listesinde yer alan öncelikli projelerin hepsi proje hazırlama safhasında belirli bir aşama kaydetmiş olmakla beraber teknik, ekonomik ve gerek olursa çevresel çalışmalara ihtiyaç duymaktadır.

Bu nedenle, ikinci değerlendirme aşamasında, önerilmiş öncelikli projeler aşağıdaki eleme kriterlerine göre kontrol edilecektir.

#### Özel Kriter:

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

- Ön mali ve ekonomik analiz, Finansal İç Getiri Oranı (FİGO) ve Ekonomik İç Getiri Oranının (EİGO) hesaplanması ile nihai taslak çizimleri içerir Ön-fizibilite çalışması;
- Uluslar arası Finansman Kuruluşlarının muhtemel katılımını içeren eş-finansmanın elverişliliği
- Toplumsal (harici) etkileri de hesaba alan mali ve ekonomik analizler ile fayda-maliyet analizi, finansal karşılanabilirlik analizi, taslak ve detaylı teknik dizaynlar, faaliyet planları, vs. içeren detaylı fizibilite çalışması;

- 
- İhtiyaç halinde Avrupa yönetmeliklerine uygun olarak düzenlenmiş Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) çalışması;
  - İlgili/etkilenmiş kişilerle yapılan istişare raporları;
  - Onaylar ve izinler (örn: inşaat izinleri, çevresel izinler, arazi hakları, vs.)
  - IPA başvuru formunun tüm alanlarının tatmin edici bir şekilde doldurulması (10 milyon avro üzerindeki projelerde AB Komisyonu 'büyük projeler' şablonu)

İkinci aşama eleme sürecinin hedefi,

- uygulamaya hazır oluş (olgunluk)
- ulaşım etkinliğini geliştirme
- mali ve çevresel sürdürülebilirliği garanti etme
- ulaşım emniyetini ve güvenliğini geliştirme

konularında en hızlı ve en önemli etkiyi sağlayacak en uygun projeleri belirlemektir.

Etki, mümkün mertebe parasal şartlarda değerlendirilecek ve duyarlık analizine tabi tutulacaktır. Büyük Projeler IPA Uygulama Tüzüğü'nün 150 ve 157. maddelerine uygun olarak hazırlanacaktır. Yalnız yeterli yüksek getiri oranına (FIGO, EİGO) sahip projelerin hayata geçirilmesi düşünülecektir.

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

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

### **Gelir Getiren Projeler:**

Gelir Getiren Projeler IPA Uygulama Tüzüğü'nün 150. maddesinde tanımlandığı üzere, katılım öncesi yardım kapsamında önerilen kullanımı doğrudan kullanıcılardan kaynaklanan ücretlere bağlı olan ve gelir getiren altyapı yatırım faaliyetleri içeren operasyonlar veya arazinin/binanın satışı veya kiralanmasını içeren operasyonlardır.

---

### 3.1. ÖNCELİK EKSENLERİ VE TEDBİRLER:

#### Öncelik 1: Demiryolu altyapısının geliştirilmesi

##### Amaç:

TEN-T ağına entegrasyonun sağlarken gerek yolcu gerekse de yük taşımacılığında artan talebin karşılanması için demiryolu altyapısının modernleştirilmesi vasıtasıyla ülkenin rekabet edebilirliğini artırmak

##### Özel Hedefler

- İlgili TEN-T öncelikli akslarının geliştirilmesi ve modernizasyonu yoluyla AB ile etkin bağlantıların sağlanarak Türkiye’de uluslararası ve transit yolcu ve yük geçişlerini teşvik etmek
- Her bir ulaştırma modunun rekabet üstünlüğü ayrı ayrı ele alınarak, demiryolu taşımacılığının gelişimini teşvik etmek yoluyla modlararası dengesizliği gidermek
- Türk demiryolu taşımacılık ağını TEN-T’ye bağlayan eksik hatları tamamlamak
- Demiryolu ağında güvenli, etkin, iyi çalışan, kullanıcı ve çevre dostu ulaşımı sağlamak
- Halihazırdaki hatları rehabilite edecek ve Türk demiryolu ağı ile TEN-T bağlantısını sağlayan eksik hatları tamamlayacak ve özellikle ulusal ağların TEN-T ile karşılıklı bağlantısını, karşılıklı işletilebilirliğini ve intermodalitesini içeren altyapı projelerini hayata geçirmek
- Yüksek standartta altyapının sağlanması yoluyla hız ve konforun sunulmasıyla demiryolu taşımacılığında yolcu talebini artırmak
- Avrupa’yla limanlar yoluyla stratejik bağlantıların sağlanarak demiryoluna olan yük talebini artırmak

##### Gerekçe

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

TINA çalışması, demiryollarında yurtiçi yolcu talebinin 2004 yılındaki (TINA için baz yıl) 5 milyar yolcu/km seviyesinden 2020 yılında 5.6 milyar yolcu/km seviyesine yükseleceğini tahmin etmektedir (sadece devam eden ve 2020 yılında bitmesi öngörülen projelerin dikkate alındığı Referans Senaryo’ya göre). Yurtiçi demiryolu yük taşımacılığı 2004 yılındaki yıllık

---

14.14 milyon ton seviyesinden 2020 yılında yıllık 31.5 milyon ton seviyesinde bir artış işaret etmektedir<sup>24</sup>. (bkz. Referans Senaryo)

Demiryolu taşımacılığının ulaştırmanın diğer modlarla rekabet edebilirliğinin artırılarak bu talebin karşılanması için gerekli altyapı düzenlemelerinin vaktinde yapılması gerekmektedir. Yeni ve yüksek standartlı demiryolu hatlarının yapılmasına ilaveten, hat kapasitesi; frekans, emniyet ve trenlerin kontrolünü sağlayan sinyalizasyon ve çekme kuvvetini artıran ve maliyet etkin faaliyet sağlayan elektrifikasyon ile artırılabilecektir. Böylece, bu öncelik, modlararası dengesizliğin azaltılmasına olan katkısının yanında, Türkiye'nin rekabet edebilirliğini artırmak genel amacına da yardımcı olacaktır.

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

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

## **Tanım**

Bu öncelik, ulaştırma sektöründeki zayıflıkların giderilmesi için Türkiye'de demiryolu altyapısının TEN-T ile aynı doğrultuda yapılmasını ve halihazırdaki hatların rehabilitasyonunu sağlamaktadır. Yapım, analiz, değerlendirme çalışmaları ve başarılar TINA çalışmasının sonuçlarına uygun gerçekleşebilecektir.

Demiryolu altyapısının iyileştirilmesiyle, bu öncelik, insanların ve malların mümkün olan en iyi sosyal, çevresel ve güvenli koşullar altında sürdürülebilir hareketlilik güvencesine yardımcı olacak, TEN-T çatısı altında tüm ulaştırma modlarını bütünleştirecek ve Türkiye'nin ekonomik kalkınmasına büyük ve önemli katkıda bulunacaktır.

Önceliğin genel ulusal strateji dokümanlarıyla olan ilişkisini göz önüne aldığımızda, Stratejik Çerçeve Belgesi'nin genel hedefi, Türkiye ile Avrupa Birliği üyesi ülkeler arasındaki sosyal ve ekonomik kalkınma farklılıklarının azaltılması amacıyla rekabet edilebilirliğin yükseltilmesi, **temel altyapının geliştirilmesi** ve insan kaynaklarının geliştirilmesi ve etkin kullanımına yönelmektedir. Bunun yanında, Stratejik Çerçeve Belgesi'nde ulaştırma sektörü için belirlenen başlıca hedef, malların ve insanların ulusal sınırlar ve Avrupa içinde emniyetli ve verimli hareket etmesine yardımcı olmaya ve Türkiye'nin ekonomik kalkınmasına olumlu ve önemli katkıda bulunmaya odaklanmıştır.

## **Hedefleme**

Bu öncelik hedefinde doğrudan demiryolu sektörü ve ilişkili yatırımcı kamu kurumları bulunmaktadır.

---

<sup>24</sup> TINA Türkiye Çalışması taslak nihai rapor, sf.28-9

---

## Tedbirler

UOP kapsamında finanse edilecek projelerin sayısı ihtiyaç gereği sınırlıdır. Keza tedbirler de sınırlıdır. Bu nedenle, demiryolu sektörüne ait olan ve yeni demiryolu hatlarının yapımına odaklanan tedbir aşağıdadır:

1. Mevcut TEN-T ile bağlantı sağlayan veya gelecekteki TEN-T ağları üzerindeki demiryolu hatlarının yapımı ve/veya rehabilitasyonu

Demiryolu önceliğinde yer alan bu tedbir, gelecek Trans-Avrupa Şebekesi üzerinde yer alan demiryolu hatlarının yapımı ve/veya rehabilitasyonu veya mevcut Trans-Avrupa Şebekeleri ile bağlantı sağlayan yeni inşaat projelerine odaklanmıştır. Türkiye'nin demiryolu altyapısının TEN-T ile bütünleştirilmesi, yolcu ve yük taşımacılığına yardımcı olan standart, yüksek hızlı demiryolu hatlarının yapılmasını sağlayarak diğer modlara oranla demiryolu taşımacılığının payını artırmak ve demiryolu taşımacılığını daha çekici hale getirmek amaçlanmıştır.

### Uygun Faaliyetler

- TINA – Türkiye çalışmasının Çekirdek Ulaştırma Ağı'nda yer alan yeni inşaat projeleri
- Mevcut Trans-Avrupa Şebekeleri ile bağlantı sağlayacak yeni inşaat projeleri
- TINA – Türkiye çalışmasının Çekirdek Ulaştırma Ağı'nda yer alan rehabilitasyon projeleri

Bu tedbir altında yer alan yardımlar tedarik kontratlarına dayanmaktadır. Bu tedbir altında bulunan faaliyetler sinyalizasyon, telekomünikasyon, emniyet ve güvenlik teçhizatı gibi hat boyu altyapının iyileştirilmesini amaçlamaktadır: Söz konusu yardım inşaat, teçhizat temini ve hizmetleri (denetim hizmetleri, uygulama destekleri, müşavirlik hizmetleri, ihale değerlendirme, önceden belirlenmiş projeler için proje hazırlanması, proje izleme ve değerlendirme) içerecektir.

### Önceliğin Yürütülmesi

Önceliğin yürütülmesinde aşağıdaki noktalar dikkate alınacaktır:

- TINA-Türkiye çalışmasının sonuçları
- Ülkenin rekabet edebilirliği ve sosyal uyum
- TEN-T'ye bağlanacak ulaştırma ağındaki eksik bağlantıların tamamlanması
- Ulaştırma modları arasındaki dengesizliğin giderilmesi ve intermodalitenin sağlanması
- Çevrenin sürdürülebilir korunması
- TEN-T ile bütünleşme amacı doğrultusunda mevcut kapasitenin azami kullanımı
- Kararlaştırılmış ağ üzerinde kolay ve emniyetli ulaşımın sağlanması

## Hedefler ve Göstergeler:

Göstergeler			Başlangıç	2013 Hedefi	Kaynak
	Çıktı	Proje sayısı	0	1	TÜİK TCDD
		Çekirdek Ağ üzerinde bulunan yeni demiryolu uzunluğu - km	0	230 km	TÜİK TCDD
	Sonuç	Belirlenen güzergahta karayolundan yük ve yolcu taşımacılığındaki kayma	0	20%	TÜİK, TCDD KGM
		Belirlenen güzergahta demiryolu yolcu trafiğindeki artış (yolcu-km)	409.107 kişi/yıl <sup>25</sup>	5.565.000 kişi/yıl	TÜİK TCDD
		Demiryolu güzergahında yük trafiğinin artışı (ton-km)	2.487.500 kişi/yıl <sup>26</sup>	10.464.000 ton/yıl	TÜİK TCDD

Başlangıç ve 2013 hedefi verileri Halkalı-Kapıkule Demiryolu Projesi'nin fizibilite çalışmasından alınmıştır.

### Tedbir 1.1. Mevcut TEN-T ile bağlantı sağlayan veya gelecekteki TEN-T ağları üzerindeki demiryolu hatlarının yapımı ve/veya rehabilitasyonu

#### Özel Hedefler

- Demiryollarında emniyeti artırıp seyahat süresini kısaltırken demiryollarının mevcut piyasa payını artırmak
- Türk demiryolu ağı ile TEN-T bağlantısını sağlayan eksik hatları tamamlayacak ve özellikle ulusal ağların TEN-T ile karşılıklı bağlantısını, karşılıklı işletilebilirliğini ve intermodalitesini içeren altyapı projelerini hayata geçirmek
- Demiryollarına daha fazla yolcu ve yük çekebilmek için yeni hatlar inşa ederek demiryolu taşımacılığının kalitesinin artmasına katkıda bulunmak

#### Gerekçe

Daha önce belirtildiği gibi ulaştırma modları arasındaki dengesizlik ve demiryollarının mevcut ulaşım sistemindeki düşük payı da göz önüne alındığında; kapasitesini modern teknolojiler vasıtasıyla artırmak, toplam ulaşımındaki payını artırmak ve hizmet talebindeki artışı karşılamak için demiryolları altyapısı yatırıma ihtiyaç duymaktadır. Demiryollarında gerekli yatırımın iki ayağı vardır: yeni hatların yapımı ve/veya mevcut olanların rehabilitasyonu. 1950'lerden beri demiryollarına ayrılan kamu yatırımlarının düşük payından ötürü Türkiye'de demiryollarının yoğunluğu azdır. Bunu yanında, Türkiye'nin Avrupa ile

<sup>25</sup> 2004 Yolcu trafiği bazılı verisi olarak alınmıştır

<sup>26</sup> 2004 Yük trafiği bazılı verisi olarak alınmıştır



---

Asya arasında bir geçiş ülkesi olmasına rağmen halen Avrupa ile bağlantılarında eksiklikler mevcuttur. Türkiye'nin Çekirdek Ulaştırma Ağı'nı saptayan TINA-Türkiye Çalışması çözüm yolunu belirtmekte ve yeni yatırımların stratejik gerekçesini ortaya koymaktadır.

## **Tanım**

Bu tedbirin hedefi, demiryolu altyapısının, sinyalizasyon ve elektrifikasyonu da dahil ederek, yeni inşa veya rehabilitasyon yoluyla iyileştirilmesidir. Esas odak noktası, altyapının bütünleştirilmesi ve hatlar arasında karşılıklı işletilebilirliğin en iyi şekilde sağlanması için, TEN-T ile bağlantılar ve gelecek TEN-T'nin iyileştirilmesi olacaktır.

Bu faaliyetler, darboğazları ortadan kaldırmak için gerekli olan bağlantıların, ana bağlantıların ve karşılıklı bağlantıların geliştirilmesini, eksik bölümlerin yapılmasını ve ana güzergahların tamamlanmasını amaçlamaktadır.

Hedefi, Avrupa çapında etkin karasal uyumun yanında yurtiçi uyumun da sağlanması için uyum politikasının, ağların TEN-T ağı ile bağlantılarının geliştirilmesi hedefi doğrultusunda yolcu ve yük trafiğinin yüksek emniyet, hız ve hizmet kalitesiyle artırılmasıdır.

## **Uygun Faaliyetler**

- TINA – Türkiye çalışmasının Çekirdek Ulaştırma Ağı'nda yer alan yeni inşaat projeleri
- Mevcut Trans-Avrupa Şebekeleri ile bağlantı sağlayacak yeni inşaat projeleri
- TINA – Türkiye çalışmasının Çekirdek Ulaştırma Ağı'nda yer alan rehabilitasyon projeleri

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

## **Seçim Kriterleri**

Projelerin resmi seçim kriterleri aşağıdaki faktörler referans alınarak belirlenecektir:

- Projenin olgunluk seviyesi
- TINA-Türkiye Çalışması'nın Çekirdek Ulaşım Ağı üzerindeki yeri
- TEN-T ile bağlantı ve/veya karşılıklı işletilebilirlik sağlanması
- Projenin katma değeri, örn: demiryolu taşımacılığında artan yolcu veya yük sayısı
- Çevresel değerlendirme

## **Nihai Faydalanıcılar**

Demiryolu altyapısının inşası veya rehabilitasyonundan sorumlu kamu kurumları faydalanıcı olacaktır:

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

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

Göstergeler	Başlangıç	Hedef	Kaynak
<b>Sonuç</b>			
Proje sayısı	0	1	TÜİK ve TCDD
Çekirdek Ağ üzerinde bulunan yeni demiryolu uzunluğu - km	0	230 km	TÜİK ve TCDD
<b>Çıktı</b>			
Belirlenen güzergahta karayolundan yük ve yolcu taşımacılığındaki kayma	0	20%	TÜİK, TCDD KGM
Belirlenen güzergahta demiryolu yolcu trafiğindeki artış (yolcu-km)	409.107 kişi/yıl <sup>27</sup>	5.565.000 kişi/yıl	TÜİK TCDD KGM
Demiryolu güzergahında yük trafiğinin artışı (ton-km)	2.487.500 kişi/yıl <sup>28</sup>	10.464.000 ton/yıl	TÜİK TCDD KGM

## Öncelik 2: Liman altyapısının geliştirilmesi

### Amaç

Artan talebi karşılamak ve modlararası dengesizliği gidermek için limanların kapasitesini artırmak amacıyla Türkiye'de liman altyapısının modernize etmek.

### Özel Hedefler

- Deniz ulaştırmasının rekabet avantajına dayanarak ulaştırma modları arasındaki dengesizliği gidermek
- Verimli liman hizmeti sağlanması yoluyla Türk limanlarında elleçlenen uluslar arası ve transit yük miktarını artırmak
- Avrupa ve Asya arasındaki transit yük taşımacılığını çekmek
- Söz konusu bölgede liman kapasitesini ve hizmet kalitesini artıracak liman projelerini gerçekleştirmek

### Gerekeçe

Türkiye gelişmekte olan bir ülkedir ve Türkiye'nin artan ticaret hacmi yeni kapasitelere ve büyük ölçekli limanları da içeren yüksek kaliteli taşımacılık sistemine ihtiyaç duymaktadır. Türkiye'nin Orta Doğu ve Kafkaslar gibi önemli bölgelere ulaşım imkanı sağlayan ve bunun yanında yüksek turizm potansiyeline sahip avantajlı coğrafi konumu modern ve teknolojiye dayanan altyapıya ihtiyaç duymaktadır. Küçük ölçekli limanlar ve iskeleler yerine ana liman özelliği taşıyan büyük ölçekli limanlar deniz taşımacılığında daha fazla yük ve nakliye

<sup>27</sup> 2004 yolcu trafiği bazılı verisi olarak alınmıştır.

<sup>28</sup> 2004 yük trafiği bazılı verisi olarak alınmıştır.

---

çekecektir. Bu sebeple, ulaştırma modları arasındaki dengesizliği gidermeye olan katkısıyla da birleştiğinde bu öncelik, Türkiye'nin rekabet edebilirliğinin artırılması yönündeki genel amaca da hizmet edecektir.

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

### **Tanım**

Bu öncelik TEN-T ağıyla bütünleşmeye önem vererek liman altyapısının iyileştirilmesini öngörmektedir. Bu öncelik kapsamında gelecek TEN-T ağında yer alan yeni liman inşaatlar gerçekteştirilecektir.

### **Hedefleme**

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

### **Tedbirler**

Bu öncelik altında bir tedbir belirlenmiştir.

1. Gelecekteki TEN-T üzerinde yeni limanların gerekli multi-modal hinterlant bağlantıları ile birlikte yapımı

Gelişmekte olan bir ülke olarak Türkiye, coğrafi, jeopolitik özelliklerinden ve ekonomik ve sosyal durumundan kaynaklanan yüksek bir potansiyele sahiptir.

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

### **Uygun Faaliyetler**

- Gelecek Trans-Avrupa şebekesi üzerinde yer alan limanların gerekli hinterlant bağlantıları ile birlikte yapımı
- Seçilmiş limanlarda hinterlant bağlantılarının yapımı ve/veya güçlendirilmesi, Türk denizyolu ağının TEN-T ile bağlanması amacıyla eksik bağlantıların tamamlanması açısından vazgeçilmez bir unsurdur.

Bu tedbir altında yer alan yardımlar tedarik kontratlarına dayanmaktadır. Söz konusu yardım inşaat, teçhizat temini ve hizmetleri (denetim hizmetleri, uygulama destekleri, müşavirlik

hizmetleri, ihale değerlendirilmesi, önceden belirlenmiş projeler için proje hazırlanması, proje izleme ve değerlendirme içerecektir.

### Önceliğin Yürütülmesi

Önceliğin yürütülmesi aşağıdaki noktalar referans alınarak gerçekleştirilecektir:

- TINA-Türkiye çalışmasının sonuçları
- TEN-T'ye bağlanacak ulaştırma ağındaki eksik bağlantıların tamamlanması
- Ulaştırma modları arasındaki dengesizliğin giderilmesi ve intermodalitenin sağlanması
- Çevrenin sürdürülebilir korunması
- TEN-T ile bütünleşme amacı doğrultusunda mevcut kapasitenin azami kullanımı
- Kararlaştırılmış ağ üzerinde kolay ve emniyetli ulaşımın sağlanması

### Hedefler ve Göstergeler

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

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

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

### Tedbir 2.1. Gelecekteki TEN-T üzerinde yeni limanların gerekli multi-modal hinterlant bağlantıları ile birlikte yapımı

#### Özel Hedefler

- Türkiye üzerinden TEN-T Ağı üstünde sürekli ve güvenli ulaştırma için uygun düğüm noktalarını hazırlamak
- Limanların kapasitesini artırarak ve AB'nin Deniz Otoyolları politikalarıyla uyum halinde hinterlant bağlantılarını kurarak intermodaliteyi iyileştirmek

- 
- Verimli ulaştırma ve onun ekonomi üzerindeki etkisi yoluyla Türkiye'nin AB ile uyumunu sağlamak
  - Türkiye'nin ticaret hacminin artması için gerekli olan altyapının sağlanması yoluyla denizyolu ulaştırma ihtiyaçlarını artırarak ekonomiye katkı sağlamak
  - Denizyolu ulaşımının payının artırmak ve AB ulaştırma politikalarıyla uyum sağlanmak vasıtasıyla ulaştırma modları arasında denge sağlamak
  - TEN-T 'ye katkıda bulunma amacı doğrultusunda mevcut liman kapasitesinin azami oranda kullanılmak

## **Gerekçe**

Türkiye'nin merkezinde yer aldığı Akdeniz ve Karadeniz Bölgeleri dünya çapında konteyner trafiği işlem hacimlerini artırmaktadırlar. Bu durum Türkiye'ye uluslararası çok modlu ağ içinde doğu-batı ve kuzey-güney aksları için önemli bir kavşak olma ve Avrasya ulaştırma bağlantılarını geliştirme rolünü vermektedir. Mevcut denizyolu altyapısı, bu bölgelerden gelmesi tahmin edilen talebe yeterli oranda karşılık verebilecek kapasitede değildir. TEN-T bağlantısının kurulmasında limanlar önemli ana kapılar olacaklardır. Sonuç olarak, ulusal ve Avrupa ile ilişkiler dâhilinde gerekli liman kapasitesini sağlamak ve uluslararası öncelikli intermodal arterler kapsamında verimli düğüm noktaları olarak hizmet verilebilmek için liman altyapılarının inşası/yenilenmesi zaruridir.

Yatırımların sonucunda, ölçek ekonomisine uygun büyük liman altyapıları verimli ulaştırma sisteminin oluşmasını sağlayacaklardır. Bu ise, ihracat ve ithalatın lehine, azalan ulaştırma maliyetleri olarak dönecektir. Bu limanlar, daha sonra ekonomiye katkıda bulunacak ve Türkiye'nin AB ile uyumunu artıracak olan transit kargolara hizmet edecektir.

## **Tanım**

Bu tedbir denizyolu altyapısının yükseltilmesini gerektirmektedir. TEN-T ile bütünleşme bu tedbirin de esas faydalarından biridir. İnşaat faaliyetleri öncelikli liman altyapılarını, hinterlant bağlantılarını, depolama kapasitelerini ve mevcut liman ve lojistik merkezlerinin güçlendirilmesini hedefleyecektir.

## **Uygun Faaliyetler**

- Gelecek Trans-Avrupa Şebekesi üzerinde yer alan limanların gerekli hinterlant bağlantıları ile birlikte yapımı
- Seçilmiş limanlarda hinterlant bağlantılarının yapımı ve/veya güçlendirilmesi, Türk denizyolu ağının TEN-T ile bağlanması amacıyla eksik bağlantıların tamamlanması açısından vazgeçilmez bir unsurdur.

Bu tedbir altında yer alan yardımlar tedarik kontratlarına dayanmaktadır. Söz konusu yardım inşaat, teçhizat temini ve hizmetleri (denetim hizmetleri, uygulama destekleri, müşavirlik hizmetleri, ihale değerlendirmesi, önceden belirlenmiş projeler için proje hazırlanması, proje izleme ve değerlendirme) içerecektir.

## **Seçim Kriterleri**

Projelerin resmi seçim kriterleri aşağıdaki faktörler referans alınarak belirlenecektir:

- Projenin olgunluk seviyesi

- TINA-Türkiye Çalışması'nın Çekirdek Ulaştırma Ağı üzerindeki yeri
- Projenin katma değeri, örn: Akdeniz veya Karadeniz bölgesi konteyner trafiğini çekmek
- Çevresel değerlendirme

### Nihai Faydalanıcılar

Denizyolu altyapısının inşası veya rehabilitasyonundan sorumlu kamu kurumları faydalanıcı olacaktır:

- Demiryolları, Limanlar ve Havaalanları İnşaatı Genel Müdürlüğü

Denizcilik sektöründe politika saptamakla görevli olan ve limanların gelişimiyle doğrudan ilgilenen Denizcilik Müsteşarlığı da, UOP'nin uygulanmasında önemli bir rol üstlenecektir. İnşaat işleri ihale yoluyla gerçekleştirileceğinden, mühendislik veya inşaat firmaları da OP'nin uygulanmasının tamamlayıcı unsurları olacaklardır.

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

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

### Nihai Faydalanıcılar

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

- Demiryolları, Limanlar, Havameydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü

Denizcilik sektöründe politika oluşturma konusunda sorumlu olan ve limanların geliştirilmesiyle doğrudan uğraşan Denizcilik Müsteşarlığı da Ulaştırma Operasyonel Programının (UOP) uygulanmasında önemli bir rol oynayacaktır. İnşaat işleri, ihale yoluyla gerçekleştirileceği için mühendislik ve inşaat firmaları da OP uygulamasının ayrılmaz parçaları olacaktır.

## İzleme Göstergeleri:

Göstergeler	Temel Yıl* (2007)	Hedef Yıl* (2013)	Bilgi Kaynağı
<b>Çıktı</b>			
Çekirdek Ulaştırma Ağında Yeni Limanlar	0	1	DLH Denizcilik Müsteşarlığı
Liman ve Demiryolu arasında inşa edilen demiryolu km.si	0	28	DLH Denizcilik Müsteşarlığı
Elleçleme için Tahmini Liman Kapasitesi (TEU)	0	940.000	DLH Denizcilik Müsteşarlığı
Depolama için Tahmini Liman Kapasitesi (TEU)	0	1.3 milyon	DLH Denizcilik Müsteşarlığı
<b>Sonuç</b>			
Bölgedeki elleçleme kapasitesinde artış (TEU)	890.000	1.84 milyon	Denizcilik Müsteşarlığı
Bölgedeki depolama kapasitesinde artış (TEU)	650.000	1.75 milyon	Denizcilik Müsteşarlığı

\*Temel yıl ve hedef yıl verileri Çandarlı Limanı Projesinin fizibilitesinden alınmıştır.

## 3.2 TEKNİK DESTEK

### Amaç

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

### Özel Hedefler

- Ulaştırma OP'sinin uygulanmasında Program Otoritesi'ne destek vermek
- Komisyon'un 2499/2007 sayılı direktifinin 28. maddesinde belirtilen faaliyetleri yapmakla sorumlu olan (geçiş döneminde ihale, sözleşme ve ödemeye ilişkin faaliyetler hariç tutulmak üzere) Program Otoritesi'nin idari kapasitesini arttırmak
- Eğitim, bilgilendirme ve görünürlük faaliyetleri yoluyla kamu ve özel kesim paydaşların IPA farkındalığını arttırmak.
- IPA ve Yapısal Fon düzenlemeleri ile ilgili eğitimler vermek, proje yönetimi, IPA uygulama kuralları, değerlendirmeler, uzman raporları, istatistikler ve çalışmalar, değerlendirme metodlarındaki gelişmeler ve bu alanda pratikle ilgili bilgi değişimi konusunda ilgili personeli eğitmek
- Bilgiyi yaymak, ağ oluşturmak, farkındalığı arttırmak, işbirliğini desteklemek ve deneyimleri paylaşmak için UOP tedbirleri altında finanse edilecek projelerin uygun görünürlüğünü sağlamak
- Ulaştırma sektörünün hazmetme kapasitesini arttırmak amacıyla 2010-2013 dönemi için proje havuzunu geliştirmek

- 
- Operasyonel Programın revizyonunu desteklemek
  - Eğitimler yoluyla insan kaynakları kapasitesi ve uzmanlığın emilimini arttırarak UOP'nin kurumsal sürdürülebilirliğini sağlamak
  - Yönetim, izleme, denetim ve değerlendirme için bilgisayarlı sistemlerin kurulması, işletilmesi ve birbirine bağlamak

## **Gerekeçe**

2007-2009 dönemi UOP Program Otoritesi'nin AB katılım öncesi fonlarını yönetme konusunda bir ilk olacaktır. Daha önceki dönemde Ulaştırma Bakanlığı ve diğer paydaşların deneyimi sadece, bütçesi UOP'nin bütçesinden önemli ölçüde düşük olan, yasal düzenlemelere yönelik Eşleştirme ve Teknik Destek Projeleri üzerine olmuştur. IPA'yla birlikte ilk kez, Türk kurumları AB katılım öncesi fonlarını kullanarak ve AB şartlarına uyarak büyük ulaştırma altyapı projeleri gerçekleştireceklerdir. Ulaştırma Bakanlığı ve diğer ilgili kuruluşlar, bütün ulaştırma sektörlerinde, ulusal bütçe ve uluslar arası kredi kuruluşlarınca temin edilen fonların kullanıldığı büyük altyapı projelerinin uygulanmasında önemli deneyimlere sahiptir.

Ulaştırma Operasyonel Programında ise, AB standartlarına göre projelerin programlama, uygulama, izleme ve değerlendirmesi gibi anahtar unsurlar ve fonlar yenilikçi bir niteliğe olacaktır. Bu ihtiyaçlarla tam uyumu sağlamak için danışmanlık ve eğitim gereksinimi vardır.

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

Özellikle 2010-2013 döneminde, IPA fonlarının verimli bir şekilde hazmedilmesini sağlamak için, TINA-Türkiye Çalışması proje önceliklendirmesi sonucu ortaya çıkan proje havuzunun ve ilgili faaliyetlerin geliştirilmesi önem taşımaktadır. Projeleri olgunlaştırmak amacıyla Ulaştırma Bakanlığı ve DPT Müsteşarlığı tarafından 2006 Avrupa Bütünleşmesi Faaliyetlerine Destek (Support to European Integration Activities- SEIA) fonlarından finanse edilmek üzere bir proje başlatılmıştır. İki basamaklı bir yaklaşım tasarlanmaktadır. Halihazırda ihale süreci tamamlanmak üzere olan birinci adımda, 20 adet demiryolu ve liman projesinin (TINA-Türkiye Çalışmasında önceliklendirilmiş) fizibilite ve Çevre Etki Değerlendirme raporları, IPA finansman standartlarına göre eksikliklerinin belirlenmesi amacıyla revize edilecektir. Eksikliklerin belirlenmesini müteakip, UOP altında yer alan projelere ait hazırlık çalışmalarının eksikliklerinin giderilmesi işi gerçekleştirilecektir. Bu yolla, UOP projeleri olgun hale gelecek ve IPA çerçevesi içinde uygulamaya hazır olacaktır. Bu bağlamda UOP'nin bir Teknik Destek önceliği, projelerin gelecek uygulama dönemi için hazırlanması ve diğer gerekli hazırlık çalışmalarının yapılmasıdır.

## **Tanım**

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



---

## Hedefleme

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

## Tedbirler

Teknik Destek önceliği altındaki tedbirler aşağıdaki gibidir:

1. Yönetim, programlama, izleme ve değerlendirmeyi içeren OP uygulamasına destek.

Ulaştırma Bakanlığı'nın idari kapasitesini arttırmak için, yönetim, programlama, uygulama, izleme, kontrol, değerlendirme ve denetleme faaliyetleri ile ilgili gerekli eğitimi vermek, Sektörel İzleme Komiteleri ve mevcut OP'nin revizyonunu desteklemek

2. Bilgilendirme ve tanıtım faaliyetlerine destek.

UOP hakkında farkındalığı arttırmak için AB'nin de gerekli bulunduğu şekilde seminerler ve konferanslar yanında, web ve/veya çıktı ve diğer medya platformları yoluyla UOP'nin tanıtımı.

3. Proje havuzunun geliştirilmesine destek.

Finansal ve teknik fizibilite yanında çevresel etkilerin değerlendirilmesi gibi proje havuzunun geliştirilmesine yönelik çalışmalar da Teknik Destek önceliğinin altında değerlendirilebilir.

## Önceliğin Yürütülmesi

Teknik destek önceliğinin yürütülmesi ile ilgili olarak, Teknik Destek önceliği ile 1. Bileşen altından finanse edilen projeler arasında ortaya çıkabilecek çakışmaların da önleneceğini belirtmek gerekir. Ayrıca belirtildiği gibi, OP uygulamasının her aşamasında sorumlu olacak kuruluşların desteklenmesi faaliyetlerine odaklanılacaktır.

## Çıktılar

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

## Hedefler ve Göstergeler

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

### 3.3 YATAY KONULAR

Çok Yıllı İndikatif Planlama Dokümanı hükümlerine göre, OP'lerin içine dört yatay konu eklenmesi planlanmaktadır. Bu yatay konular şunlardır: 1) Erkekler ve kadınlar için fırsat eşitliği, 2) çevresel koruma ve sürdürülebilir kalkınma, 3) sivil toplum katılımı, 4) coğrafi, sektörel ve/veya tematik yoğunlaşma.

#### Erkekler ve kadınlar için fırsat eşitliği

Erkekler ve kadınlar için fırsat eşitliği, temel olarak Anayasanın 10. maddesinde garanti altına alınmıştır: "Bütün bireyler, dil, ırk, renk, cinsiyet, siyasi görüş, felsefi inanç, din vb. ayırım gözetilmeksizin eşittirler. Erkekler ve kadınlar eşit haklara sahiptir ve Devlet bu hakları uygulamakla yükümlüdür."

Müktesebat tarafından şart koşulduğu üzere, hukuk, kadın ve erkeklere eşit ödeme yapılması ilkesini garantilemektedir. Eşit ücret ilkesi 4857 sayılı İş Kanunu ve 657 sayılı Devlet Memurları Kanunu kapsamına giren tüm çalışanlara uygulanır.

İstihdama erişim, mesleki eğitim ve terfi, çalışma koşulları ve sosyal güvenlik ile ilgili konularda, çeşitli kanunlarda eşit muameleyle odaklanan hükümler vardır:

- 4857 sayılı İş Kanunu: İş ilişkisinde dil, ırk, cinsiyet, siyasal düşünce, felsefi inanç, din ve mezhep ve benzeri sebeplere dayalı ayırım yapılamaz. İşveren, biyolojik veya işin niteliğine ilişkin sebepler zorunlu kılmadıkça, bir işçiye, iş sözleşmesinin yapılmasında, şartlarının oluşturulmasında, uygulanmasında ve sona ermesinde, cinsiyet veya gebelik nedeniyle doğrudan veya dolaylı farklı işlem yapamaz.

- 
- 5510 sayılı Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu: cinsiyet ve çalışma şekli dikkate alınmaksızın bütün çalışanlar bu kanun güvencesi altındadır.
  - 3308 sayılı Mesleki Eğitim Kanunu: Eğitim, çalışma koşulları ve sosyal güvenlikle ilgili genel hükümler cinsiyetten bağımsızdır.
  - 657 sayılı Devlet Memurları Kanunu: İstihdama erişim, terfi, eğitim ve çalışma koşulları ve sosyal güvenlikle ilgili genel hükümler cinsiyetten bağımsızdır. Devlet memurlarının görevlendirilmesinde genel ve özel şartlar vardır, bu şartlar kadın ve erkekler için aynıdır.

Kadın ve erkekler UOP sürecinde rol almak konusunda aynı ve eşit fırsatlara sahiptirler. Kadın devlet görevlileri UOP'nin hazırlanış aşamalarının her birine olumlu bir biçimde katılım sağlamışlardır. Uygulamayla ilgili olarak, Ulaştırma Bakanlığı bir politika olarak kadınların yüksek oranda katılımını sağlayacaktır.

### **Rekabet Politikası**

Yapım, hizmet ve tedarik sözleşmelerinin tüm ihale süreçleri AT Dış Faaliyetleri için Sözleşme Pratik Rehberi (Practical Guide to Contract Procedures for EC External Actions-PRAG) hükümlerine uygun olarak gerçekleştirilecektir<sup>29</sup>. AB'nin rekabet kurallarıyla uyum sağlanacaktır.

### **Çevresel koruma ve sürdürülebilir kalkınma**

Diğer üç yatay konu arasında çevresel koruma ve sürdürülebilir kalkınma, UOP öncelikleri ve tedbirleri ile en fazla uyumlu olanıdır. Vurgulandığı üzere, Türk ulaştırma sektörünün en büyük problemi modlar arasında dengesizlik olması ve karayolunun baskın mod olmasıdır. Bu da çevredeki gaz emisyonunun zararlı etkilerini arttırmakta ve ithal edilen ve sınırlı olan petrol rezervleri nedeniyle düşük sürdürülebilirlikle sonuçlanmaktadır. Bu durumun aksine, UOP, daha az hava kirliliği ve daha sürdürülebilir ulaştırma sistemleriyle sonuçlanacak olan, demiryolu ve deniz taşımacılığını güçlendirmek üzerine odaklanmaktadır.

Güvenli ve çevre dostu tek ulaştırma, sürdürülebilir ulaştırmadır. Beyaz Kitap<sup>30</sup>, ulaştırma kullanıcılarını, kazaları azaltma ve daha temiz teknolojileri geliştirme olan ulaştırma politikasının kalbine yerleştirmektedir.

Türk ulaştırma sisteminin mevcut gelişim problemlerini, özellikle ulaştırma modları arasındaki eşit olmayan büyümeyi etkisizleştirmek için, ekonomik kalkınmayı başarmadan ve AB'ye planlanan üyeliği gerçekleştirmeden önce demiryollarının düşük piyasa payını daha da azaltmamak için, OP demiryollarının yeniden canlandırılmasına vurgu yapmaktadır. Bu nedenle, Avrupa Konseyi tarafından Haziran 2001'de Göteborg'da kabul edildiği üzere, OP, sektörel sürdürülebilirlik stratejisini takip etmektedir.

Ayrıca, UOP, proje havuzu içindeki projelerin ÇED raporlarını dikkate alarak çevresel konulara da önem vermektedir. IPA altından finanse edilecek altyapı projeleri, AB standartlarına göre hazırlanmış ÇED raporları yoluyla çevresel olarak kabul edilebilir olmalıdır. Türkiye Cumhuriyeti, 7 Şubat 1993 yılında kabul edilen Çevre Etki Değerlendirme

---

<sup>29</sup> Belge için bkz: [http://ec.europa.eu/europeaid/tender/practical\\_guide\\_august2006/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/europeaid/tender/practical_guide_august2006/index_en.htm)

<sup>30</sup> Beyaz Kitap, Brüksel, 12.9.2001, COM(2001) 370 final

---

Yönetmeliğine uygun olarak, 1993 yılından bu yana çevre etki değerlendirmesi yapmaktadır. Şu anda Türk Çevre Etki Değerlendirme Yönetmeliği, halkın sürece katılımıyla ilgili hükümler, ek I'deki bazı maddeler ve sınır ötesi ÇED'ler gibi konular nedeniyle, ilgili AB müktesebatıyla tam uyumlu değildir.

TINA Türkiye çalışması sonucu ortaya çıkan proje havuzunun olgunluğu ile ilgili olarak, projelerin fizibilite, ÇED ve diğer ilgili dokümanlarının değerlendirilmesi ve AB standartlarına göre eksikliklerinin belirlenmesi ile ilgili bir çalışma başlatılmıştır. SEIA fonlarıyla finanse edilen bu çalışmanın tamamlanmasıyla birlikte, AB gereklerine tam olarak uyumu sağlamak amacıyla fizibilite, ÇED ve diğer ilgili dokümanların revize edilmesine yönelik yeni bir ihale başlatılacaktır.

Stratejik Çerçeve Belgesi altında sağlanan desteğin, sürdürülebilir kalkınma prensipleriyle tam uyumlu olması ve ilgili çevre normları ve ÇED, Habitat ve Kuşların Korunması Yönetmeliği gibi (Natura 2000 sahaları olarak belirlenecek alanlara menfi etkilerin önlenmesi amacıyla) ilgili çevre müktesebatının gereklerini uygun olduğu şekilde karşılaması gerekmektedir. Finanse edilecek projelerin, çevre müktesebatının ilgili yükümlülükleriyle uyumunun sağlanması için ayrıntılı şekilde tek tek değerlendirilmesi gerekmektedir.

Stratejik Çevresel Değerlendirmenin Türkiye'deki son durumuyla ilgili olarak, taslak bir yönetmelik üzerinde çalışmalar devam etmektedir. Diğer taraftan, sera etkisinin azaltılması ve Kyoto Protokolüne gelindiğinde, Türkiye, Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Konvansiyonu kapsamında, Çerçeve Konvansiyon Sekretaryasına Ulusal Bildiri sunmuştur. Bahsi geçen belgede, Türkiye sera gazı emisyonu konusunda mevcut durumunu bildirmiştir. Bu konuda çalışmalar sürdürülmektedir.

Türkiye'de ulaştırmanın ve ulaştırma ile ilgili faaliyetlerin doğal çevre üzerindeki etkisi 1993 yılından beri izlenmektedir. Ulaştırma yatırımlarının etkileri, ÇED Yönetmeliğinin ek I ve ek II kısımlarındaki eşik değerler dikkate alınarak izlenmektedir.

Kirleten öder ilkesi, 5491 sayılı kanununun 2, 3 ve 11. maddeleriyle değişen 2872 sayılı Çevre Kanunu ve Su Kirliliği Yönetmeliği, Atık Yağların Kontrolü Yönetmeliği, Katı Atık Kontrolü Yönetmeliği ve Kullanılmış Pil ve Akümülatör Kontrolü Yönetmeliğinde belirtilmiştir.

Kanununun 2. maddesine göre, kirleten şöyle tanımlanmıştır; “İşlemleriyle doğrudan ya da dolaylı olarak ekolojik dengenin ve çevrenin bozulmasına ve çevre kirliliğine yol açan gerçek ya da tüzel kişilerdir.”

Kanununun 3. maddesine göre “Kirlenme ve bozulmanın önlenmesi, sınırlandırılması, giderilmesi ve çevrenin iyileştirilmesi için yapılan harcamalar kirleten veya bozulmaya neden olan tarafından karşılanır.”

Kanununun 11. maddesine göre, atık su ve toprak doldurma faaliyetlerinin “yatırım, işletme, bakım, onarım ve rehabilitasyon harcamaları” bu hizmetlerin mevcut ve gelecekteki kullanıcılarından tahsil edilir. Dolayısıyla bu sistemde “kirleten öder” ilkesi sadece endüstriyel kuruluşlarda değil, her bir bireysel faaliyette de uygulanır. Atıksu altyapı sistemlerini kullanan ve/veya kullanacaklar, bağlantı sistemlerinin olup olmadığına bakılmaksızın, arıtma sistemlerinden sorumlu yönetimlerin yapacağı her türlü yatırım, işletme, bakım, onarım, ıslah ve temizleme harcamalarının tamamına kirlilik yükü ve atıksu miktarı oranında katılmak zorundadırlar. Bu hizmetlerden yararlananlardan, belediye meclisince ve bu maddede sorumluluk verilen diğer idarelerce belirlenecek tarifeye göre atık su toplama, arıtma ve bertaraf ücreti alınır.

---

Kanunun yukarıda belirtilen maddelerine ek olarak “kirleten öder” prensibi, Su Kirliliği Yönetmeliği, Atık Yağların Kontrolü Yönetmeliği, Katı Atık Kontrolü Yönetmeliği ve Kullanılmış Pil ve Akümülatör Kontrolü Yönetmeliğinde de yer almaktadır ve bu ilke taslak 2007-2013 yılları için AB’nin Türkiye Birleşik Çevresel Yaklaşım Stratejisi’nin temel ilkeleri arasındadır.

### **Sivil toplumun katılımı**

Sivil toplum kuruluşları, odalar, birlikler ve üniversiteler gibi sivil toplum temsilcilerinin katılımı Program Otoritesi tarafından sağlanacaktır. Bu farkındalığı arttırmak için Teknik Destek tedbirlerinden birini oluşturmaktadır.

### **Coğrafi, sektörel ve/veya tematik yoğunlaşma**

Çok Yıllı İndikatif Planlama Dokümanında belirtildiği üzere, OP’nin güçlü bir sektörel ve coğrafi yoğunlaşması planlanmaktadır. Yine söz konusu belgeye göre, UOP için coğrafi bir yoğunlaşma beklenmemektedir. Bu yüzden UOP tüm Türkiye coğrafyasını kapsamaktadır. Yine de UOP, karayolları, havaalanları ve hava taşımacılığı yerine demiryolu ve denizcilik bağlantılarına özel önem vererek Türkiye’deki TEN-T’nin genişletilmesine odaklanmaktadır. Bunun yanı sıra, Türk ulaştırma altyapısını mevcut TEN-T ağına bağlayacağı için, AB tarafından finanse edilen TINA Türkiye çalışması her zaman dikkate alınacaktır.

### **3.4 DİĞER YARDIM TÜRLERİYLE TAMAMLAYICILIK VE SİNERJİ**

IPA bileşenleri arasında tamamlayıcılık ve sinerji konusu, IPA fonlarının tam ve bütünlük etkisini sağlamak açısından önemlidir. Bu bağlamda Yönetim Otoriteleri, personeli diğer OP’lerin hazırlık takımlarında görevlendirerek OP’ler arasında bir bağlantı kurmuşlardır. OP’lerin içeriğiyle ilgili olarak Çok Yıllı İndikatif Planlama Dokümanı ve Stratejik Uyum Çerçevesi, önceliklere ve OP’nin müdahale alanlarına karar vererek temel ilkeleri ortaya koymaktadır.

Genel ifadelerle, UOP çevre dostu ulaştırma modlarıyla ilgilendiği için en fazla Çevre OP’siyle ilgilidir. Demiryolu ve deniz taşımacılığını teşvik ederek UOP aynı zamanda gaz emisyonlarının azaltılmasına ve ülkenin çevresel sürdürülebilirliğine katkıda bulunacaktır.

Bölgesel rekabet edebilirlik OP’siyle ilgili olarak, ulusal ağı TEN-T ağlarına bağlayacak olan projeler, ulaştırma altyapısındaki Türkiye ve AB arasındaki eşitsizlikleri azaltacak ve bölgelerarası ulaşılabilirliği arttıracaktır. Bu da bölgesel eşitsizliklerin azalmasına ve ekonomik rekabet edebilirliğin artmasına katkıda bulunacaktır.

Bütün amacı, daha iyi işler ve daha büyük sosyal uyum yoluyla ekonomik büyümenin sürdürülebilir olduğu, bilgi temelli ekonomiye geçişi desteklemek olan İnsan Kaynakları OP’si ve Ulaştırma OP’sinin ortak amacı farklı yaklaşımlarla ve perspektiflerle de olsa rekabet edebilirliği arttırmaktır.

### **3.5 BÜYÜK PROJELERİN İNDİKATİF LİSTESİ**

Ulaştırma OP’ sinin öncelikleri ve tedbirleriyle uyumlu olarak dizayn edilen indikatif proje listesi, TINA çalışmasının özellikle Proje Önceliklendirme sonuçlarından alınmıştır.

---

## TINA'da Proje Önceliklendirmesi

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

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

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

Diğer kriterlerin yer aldığı kaynaklar şunlardır:

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

1999 TINA rehberleri aşağıdaki öncelik kriterlerini önermektedir:

- Ekonomik fizibilite seviyesi (EİGO>%10, %5-10)
- Projenin maliyet etkinliği (ulaştırma miktarı başına fayda)
- Proje çeşidi (yeniden yapım, iyileştirme ve yeni inşaattan daha yüksek puanlandırılır)

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

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

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

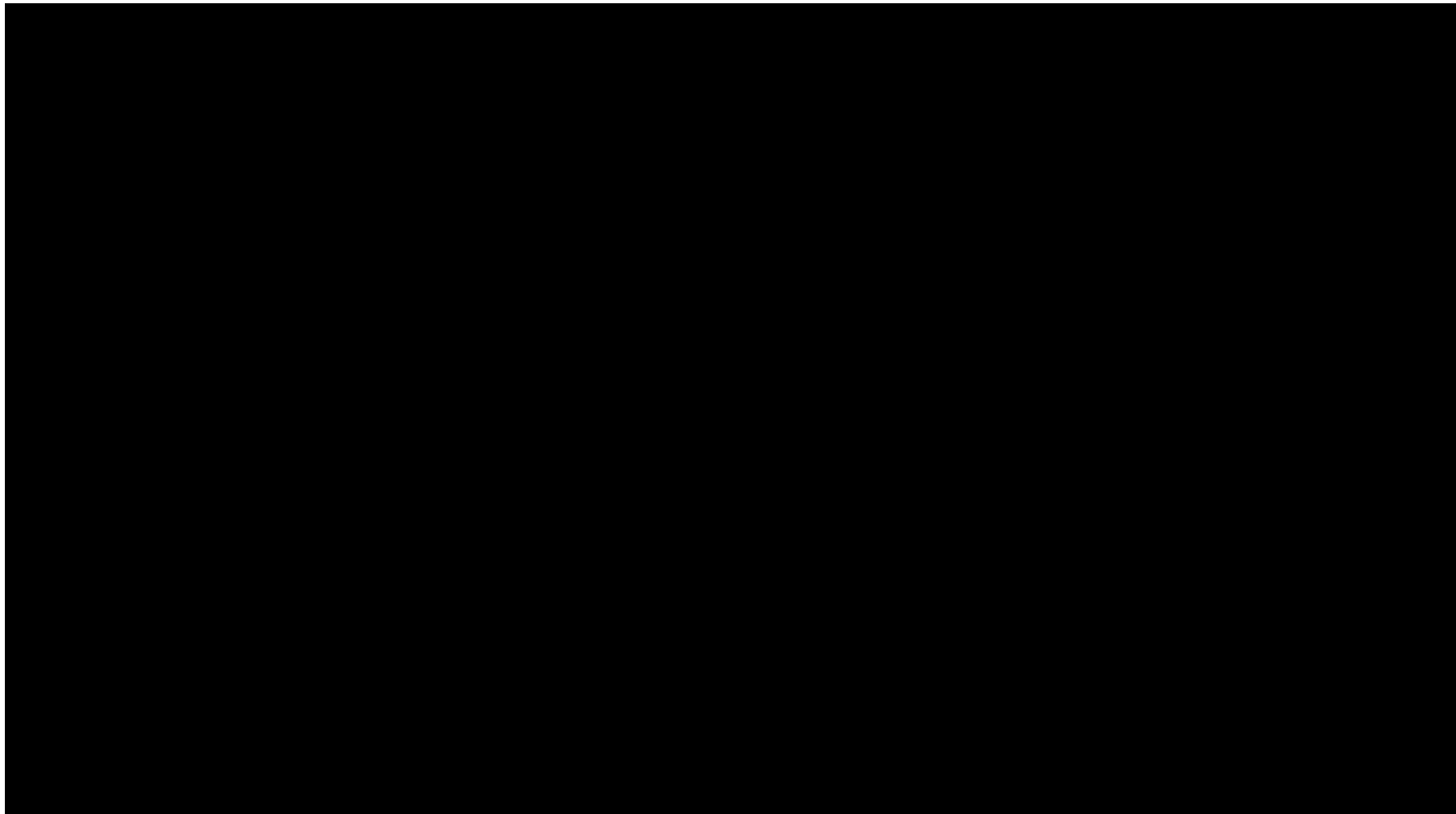
- Planlanmış projeye ilgili ulusal menfaat ve taahhüt seviyesi (projenin olgunluğu) - %20
- Genel olarak, planlanmış projenin TEN-T rehberleriyle uyumu (genel ilişki kontrolü) - %10
- Planlanmış projeye başarılacak ekonomik etkinlik seviyesi - %15

- 
- Güvenlik ve çevresel amaçlara katkı - %10
  - Planlanmış projenin leği ve nemi - %10
  - Projenin eşıdi -%5
  - Planlanmış projenin azaltacağı dar boğazın nemi -%25

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

---

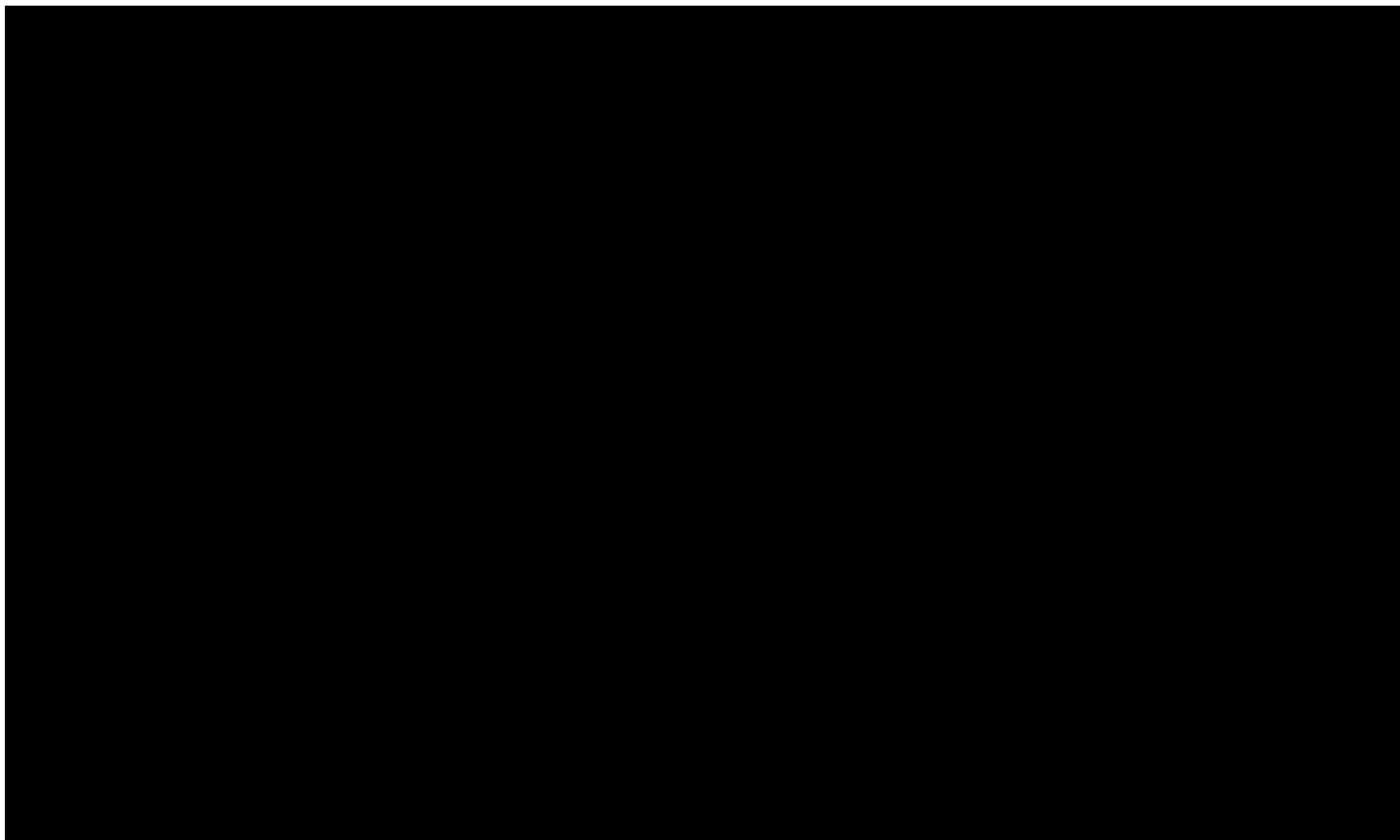
**TABLO 19:**





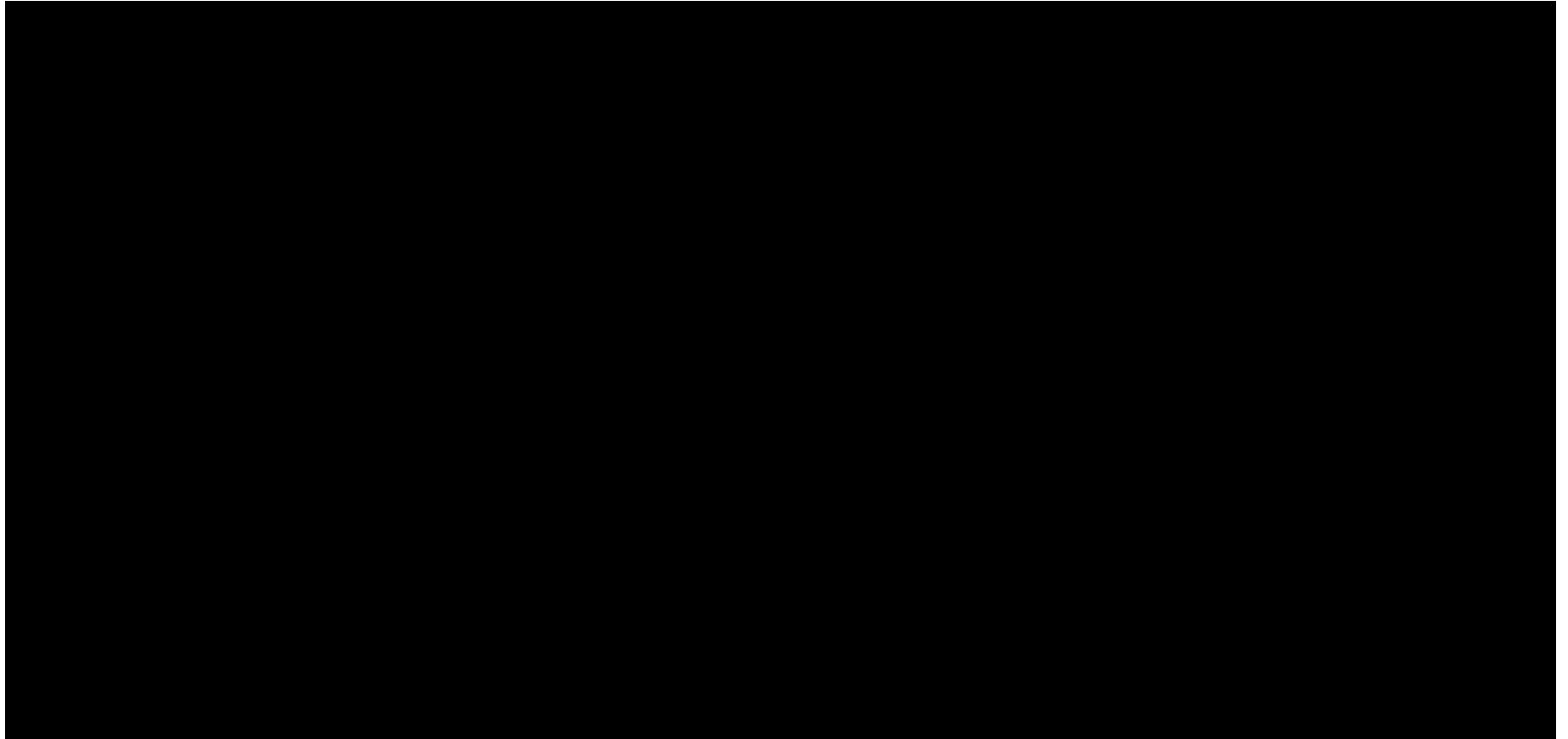
---

**TABLO 20:**



---

**TABLO 21:**



---

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

- 33 öncelikli proje arasında üç demiryolu projesi (Halkalı-Kapıkule, Ankara-Sivas, Kırıkkale-Çetinkaya) ve 1 karayolu projesi (Kırşehir-Kayseri) mevcut Pan-Avrupa Koridoru IV ve bunun Orta ve Doğu Anadolu'ya uzantısını desteklemektedir.
- Öncelikli altı demiryolu projesi İzmir-Ankara, Bandırma-Menemen, Samsun-Kalın, Bandırma-Bursa-Osmaneli, Mersin-Adana-Toprakkale ve Irmak-Zonguldak, ülkenin ana limanları üzerinden taşımacılığın gelişmesini desteklemekte, dolayısıyla Türkiye'de modlar-arası koordine ulaştırma ağının önemli bir bileşeni oluşturmaktadır. Bu öncelikli demiryolu projeleri, gerek Akdeniz'de (Ege ve Marmara Denizleri dahil) gerekse Karadeniz'de (Samsun, Zonguldak/Filyos) ana limanlara demiryolu bağlantılarını desteklemektedir.
- Modlar-arası ulaştırmanın etkin gelişimi, ülke çapında planlanan 6 konteyner terminali (lojistik merkezler) tarafından desteklenmektedir.
- Öncelikli beş liman projesi (İzmir Limanında konteyner limanının tevsi, Derince Konteyner Terminalinin inşası, Çandarlı Limanının inşası, Mersin Konteyner Limanının inşası ve Filyos Limanının inşası) demiryolu öncelikli projeleri kapsamında iyileştirilecek demiryolu bağlantılarına bağlanmaktadır.
- Öncelikli 5 karayolu projesi (Çanakkale-İzmir, Balıkesir-Akhisar-Manisa, Bala kavşağı-Aksaray-(Ereğli-Ulukışla) kavşağı, Antalya-Denizli-Salihli, Bozüyük-Kütahya-Afyonkarahisar-Dinar-Çardak-Denizli), Orta ve Batı Anadolu'da Kuzey-Güney koridorlarını desteklerken, dördü (Gerede-Merzifon, Merzifon-Refahiye kavşağı, Afyonkarahisar-Konya-Ereğli-(Aksaray-Ulukışla) kavşağı, 6. bölge sınırı-Kırşehir-Kayseri) Orta Anadolu'da ve ikisi (Kınalı Kavşağı-Yunan sınırı ve Refahiye Kavşağı-Erzurum-Gürbulak-İran sınırı) komşu ülkelere (Yunanistan ve İran) olmak üzere Doğu-Batı bağlantılarını desteklemektedir.

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

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

Projelere ait amaç ve hazırlık safhalarını içeren teknik detaylar, Avrupa Komisyonu tarafından sağlanan şablonda gösterilmekte olup Ek 2'de yer almaktadır.

#### 4. FİNANSAL TABLOLAR

NOT: (1) sütun 5 altında yer alan finansal veriler sadece bilgi için olup herhangi bir yasal taahhüt oluşturmaz.  
(2) tedbir bazında yer alan finansal veriler indikatiftir. (Madde 155.2(h))

2007 - 2009	Toplam Kamu Harcaması (1)=(2) + (3) (Eur)	Kamu Harcaması		IPA eş-finansman oranı (4)=(2)/(1) (%)	Bilgi için  Diğer (UFK, vb.) (Eur)
		Topluluk Katkısı (IPA) (2) (Eur)	Ulusal Katkı (3) (Eur)		
<i>Öncelik Eksen 1*</i>	<i>212,144,000</i>	<i>159,108,000</i>	<i>53,036,000</i>	<i>75%</i>	<i>0</i>
Tedbir 1.1	212,144,000	159,108,000	53,036,000	75%	0
<i>Öncelik Eksen 2</i>	<i>22,800,000</i>	<i>17,100,000</i>	<i>5,700,000</i>	<i>75%</i>	<i>0</i>
Tedbir 2.1	22,800,000	17,100,000	5,700,000	75%	0
<i>Teknik Destek</i>	<i>4,656,000</i>	<i>3,492,000</i>	<i>1,164,000</i>	<i>75%</i>	<i>0</i>
Tedbir 3.1	1,396,800	1,047,600	349,200	75%	0
Tedbir 3.2	465,600	349,200	116,400	75%	0
Tedbir 3.3	2,793,600	2,095,200	698,400	75%	0
<b>2007 - 2009</b>	<b>239,600,000</b>	<b>179,700,000</b>	<b>59,900,000</b>	<b>75%</b>	<b>0</b>

\*Bu öncelik altından finanse edilmesi öngörülen projenin toplam maliyeti 646.106.161 €'dur.

NOT: (1) sütun 5 altında yer alan finansal veriler sadece bilgi için olup herhangi bir yasal taahhüt oluşturmaz.  
(2) tedbir bazında yer alan finansal veriler indikatiftir. (Madde 155.2(h))

2007	Toplam Kamu Harcaması (1)=(2) + (3) (Eur)	Kamu Harcaması		IPA eş-finansman oranı (4)=(2)/(1) (%)	Bilgi için
		Topluluk Katkısı (IPA) (2) (Eur)	Ulusal Katkı (3) (Eur)		
<b>Öncelik Eksen 1*</b>	<b>68,981,333</b>	<b>51,736,000</b>	<b>17,245,333</b>	<b>75%</b>	<b>0</b>
Tedbir 1.1	68,981,333	51,736,000	17,245,333	75%	
<b>Öncelik Eksen 2</b>	<b>7,600,000</b>	<b>5,700,000</b>	<b>1,900,000</b>	<b>75%</b>	<b>0</b>
Tedbir 2.1	7,600,000	5,700,000	1,900,000	75%	
<b>Teknik Destek</b>	<b>1,552,000</b>	<b>1,164,000</b>	<b>388,000</b>	<b>75%</b>	<b>0</b>
Tedbir 3.1	465,600	349,200	116,400	75%	
Tedbir 3.2	155,200	116,400	38,800	75%	
Tedbir 3.3	931,200	698,400	232,800	75%	
<b>2007</b>	<b>78,133,333</b>	<b>58,600,000</b>	<b>19,533,333</b>	<b>75%</b>	<b>0</b>

NOT: (1) sütun 5 altında yer alan finansal veriler sadece bilgi için olup herhangi bir yasal taahhüt oluşturmaz.  
(2) tedbir bazında yer alan finansal veriler indikatiftir. (Madde 155.2(h))

2008	Toplam Kamu Harcaması (1) =(2) + (3) (Eur)	Kamu Harcaması		IPA eş-finansman oranı (4)=(2)/(1) (%)	Bilgi için
		Topluluk Katkısı (IPA) (2) (Eur)	Ulusal Katkı (3) (Eur)		
<b>Öncelik Eksen 1*</b>	<b>71,914,667</b>	<b>53,936,000</b>	<b>17,978,667</b>	<b>75%</b>	<b>0</b>
Tedbir 1.1	71,914,667	53,936,000	17,978,667	75%	0
<b>Öncelik Eksen 2</b>	<b>7,600,000</b>	<b>5,700,000</b>	<b>1,900,000</b>	<b>75%</b>	<b>0</b>
Tedbir 2.1	7,600,000	5,700,000	1,900,000	75%	0
<b>Teknik Destek</b>	<b>1,552,000</b>	<b>1,164,000</b>	<b>388,000</b>	<b>75%</b>	<b>0</b>
Tedbir 3.1	465,600	349,200	116,400	75%	0
Tedbir 3.2	155,200	116,400	38,800	75%	0
Tedbir 3.3	931,200	698,400	232,800	75%	0
<b>2008</b>	<b>81,066,667</b>	<b>60,800,000</b>	<b>20,266,667</b>	<b>75%</b>	<b>0</b>

NOT: (1) sütun 5 altında yer alan finansal veriler sadece bilgi için olup herhangi bir yasal taahhüt oluşturmaz.  
(2) tedbir bazında yer alan finansal veriler indikatiftir. (Madde 155.2(h))

2009	Toplam Kamu Harcaması (1)=(2) + (3) (Eur)	Kamu Harcaması		IPA eş-finansman oranı (4)=(2)/(1) (%)	Bilgi için
		Topluluk Katkısı (IPA) (2) (Eur)	Ulusal Katkı (3) (Eur)		
<b>Öncelik Eksen 1*</b>	<b>71,248,000</b>	<b>53,436,000</b>	<b>17,812,000</b>	<b>75%</b>	<b>0</b>
Tedbir 1.1	71,248,000	53,436,000	17,812,000	75%	0
<b>Öncelik Eksen 2</b>	<b>7,600,000</b>	<b>5,700,000</b>	<b>1,900,000</b>	<b>75%</b>	<b>0</b>
Tedbir 2.1	7,600,000	5,700,000	1,900,000	75%	0
<b>Teknik Destek</b>	<b>1,552,000</b>	<b>1,164,000</b>	<b>388,000</b>	<b>75%</b>	<b>0</b>
Tedbir 3.1	465,600	349,200	116,400	75%	0
Tedbir 3.2	155,200	116,400	38,800	75%	0
Tedbir 3.3	931,200	698,400	232,800	75%	0
<b>2009</b>	<b>80,400,000</b>	<b>60,300,000</b>	<b>20,100,000</b>	<b>75%</b>	<b>0</b>

---

## 5. UYGULAMA HÜKÜMLERİ

### 5.1 Uygulama hükümleri

Operasyonel Program'ın bu bölümü; uygulamadaki sistem ve düzenlemeleri Operasyonel Program taslağı hazırlanırken bilindiğı şekliyle tanımlamaktadır. Ancak, yönetim ve bilgi sistemlerine ek olarak yapılar ve sorumluluklar hakkında bazı önemli kararlar, OP'nin kabulünden farklı bir zamanlama takip eden merkezi olmayan yönetimin devri için akreditasyon kapsamında alınacaktır. Bu amaçla, merkezi olmayan yönetimin akreditasyonundan sonra imzalanacak olan Çerçeve Anlaşma ve Finansman Anlaşması, yönetim ve kontrol sistemleri hakkında detaylı hükümler koyacaktır. Bu nedenle, bu bölümdeki hükümler bu anlaşmaların uygulanacak hükümlerince yapılacak uyarlamalara tabi olarak anlaşılmalıdır.

Katılım Öncesi Mali Yardım Aracı'nı (IPA) kuran 17 Temmuz 2006 tarih ve 1085/2006 sayılı Konsey Tüzüğü ve 12 Haziran 2007 tarih ve 718/2007 sayılı Komisyon Tüzüğüne (IPA Uygulama Tüzüğü)'ne uygun olarak .... tarihli Başbakanlık Genelgesi, IPA yönetimi ve uygulama görevleri için temel yapıları ve otoriteleri belirlemiştir. Bu bölüm UOP için uygulama düzenlemelerini anlatmaktadır.

Bu bölüm ayrıca yönetim, izleme, değerlendirme, mali yönetim ve kontrol ve UOP'nin bilgi ve tanıtımı için genel çerçeveyi de düzenlemektedir. IPA Uygulama Tüzüğü'nün 10. maddesine göre, Komisyon IPA yardımını 3. ve 4. bileşenler için başlangıçta ön kontrollü (ex-ante control) merkezi olmayan yönetim aracılığıyla uygulayacaktır. Ancak nihai hedef, ön kontrolsüz merkezi olmayan yönetimin komisyonca ulusal otoritelere devridir. Komisyonun gerekli bütün yönetim ve kontrol sistemlerinin topluluk kuralları ve ulusal kurallara uygun olarak etkin şekilde işlediğini doğrulayacağı bir geçiş döneminin ardından ön kontrolsüz merkezi olmayan yönetim, Komisyon tarafından ulusal otoritelere devredilebilir.

### 5.2 Yönetim ve Kontrol Yapıları

#### 5.2.1 Organ ve Otoriteler

Ulusal kaynaklardan ve IPA kaynaklarından eş-finanse edilen faaliyetlerin etkin ve verimli yönetimini sağlamayı teminen yapılar ve otoriteler ve bunların işleyişleri ve sorumlulukları, IPA Uygulama Tüzüğü'nün ilgili hükümleriyle (21 ila 31. maddeler) uyumlu olarak bu bölümde tanımlanmıştır. Bu otoriteler ve yapılar etkin bir şekilde uygulanmalı ve Komisyon merkezi olmayan yönetimi devretmeden önce operasyonel olarak hazır ve akredite olmalıdır.

Bu yapılar ve otoriteler aşağıda verilmiştir:

- (a) Ulusal IPA Koordinatörü
- (b) 3. ve 4. Bileşenler için Stratejik Koordinatör
- (c) Yetkili Akreditasyon Görevlisi
- (d) Ulusal Yetkilendirme Görevlisi
- (e) Ulusal Fon
- (f) Denetim Otoritesi
- (g) IPA bileşeni veya Program için Program Otoritesi

Program otoriteleri haricinde yukarıda belirtilen organların temel görev ve sorumlulukları IPA Uygulama Tüzüğü'nün ilgili maddelerinde ve Taslak Çerçeve Anlaşma Ek A'da verilmiştir.



---

Bu çerçevede, Ulaştırma Operasyonel Programı (UOP)'nın yönetim ve uygulamasından sorumlu Program Otoritesinin görevleri bu bölümde yer alacaktır.

### **Ulaştırma OP için Program Otoritesi**

Başbakanlık Genelgesi..... altında, Ulaştırma Bakanlığı UOP için Program Otoritesi olarak tayin edilmiştir.

### **Görevler**

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

- a. Yıllık veya çok yıllık programları hazırlamak;
- b. Programın izlenmesi ve 59. maddede tanımlanan sektörel izleme komitesi çalışmalarına, özellikle programların uygulama kalitesinin izlenmesi için gerekli dokümanları sağlayarak rehberlik etmek;
- c. 61(1). maddenin tanımlandığı üzere sektörel yıllık ve nihai uygulama raporlarını hazırlamak ve bunların sektörel izleme komitesi tarafından değerlendirilmesini müteakip raporları Komisyona, Ulusal IPA Koordinatörüne ve Ulusal Yetkilendirme Görevlisine sunmak;
- d. Operasyonların finansman için seçildiğini ve programlara uygulanabilen mekanizmalar ve kriterlere uygun olarak onaylandığını ve bunların ilgili topluluk kuralları ve ulusal kurallarla uyumluluğunu sağlamak;
- e. Uygun denetim izini sağlayacak gerekli bütün dokümanların saklanması sağlamak için 20. maddeye göre prosedürler çıkarmak;
- f. İhale ve hibe karar prosedürlerinin, izleyen sözleşmelerin düzenlenmesi, nihai yararlanıcıya ödemelerin yapılması ve nihai yararlanıcıdan ödenen paranın geri alınmasını sağlamak;
- g. Operasyonların uygulanmasında yer alan bütün organların ayrı bir muhasebe sistemi ve ayrı bir muhasebe kodifikasyonunu korumasını sağlamak;
- h. Ulusal fonun ve ulusal yetkilendirme görevlisinin harcamalar konusunda uygulanan prosedürlerle ve kontrollerle ilgili gerekli bütün bilgileri almasını sağlamak;
- i. Raporlama ve bilgi sistemlerini kurmak, bakımını yapmak ve güncellemek;
- j. Bildirilen harcamaların uygulanan kurallara uygun olarak yapıldığını, ürün veya hizmetlerin onay kararına uygun olarak verildiğini ve nihai faydalanıcı tarafından talep edilen ödemelerin doğruluğunu sağlamak için kontroller yürütmek. Bu kontroller, uygun olduğu şekilde operasyonların idari, mali, teknik, ve fiziksel durumlarını kapsamalıdır.
- k. Farklı organlarının iç denetimini sağlamak;
- l. Usulsüzlük raporlamasını sağlamak;

---

m. Bilgi ve tanıtım gereklilikleriyle uyumu sağlamak.

IPA Uygulama Yönetmeliği madde 28(2)'den doğan yukarıda belirtilen sorumluluklara ek olarak Program Otoritesi ayrıca:

- UOP İzleme Komitesinin sekreteryasını yürütmekten;
- UOP'nin değerlendirilmesini sağlamaktan;
- UOP'nin Teknik Destek öncelik altında yer alan tedbirleri uygulamaktan

sorumludur.

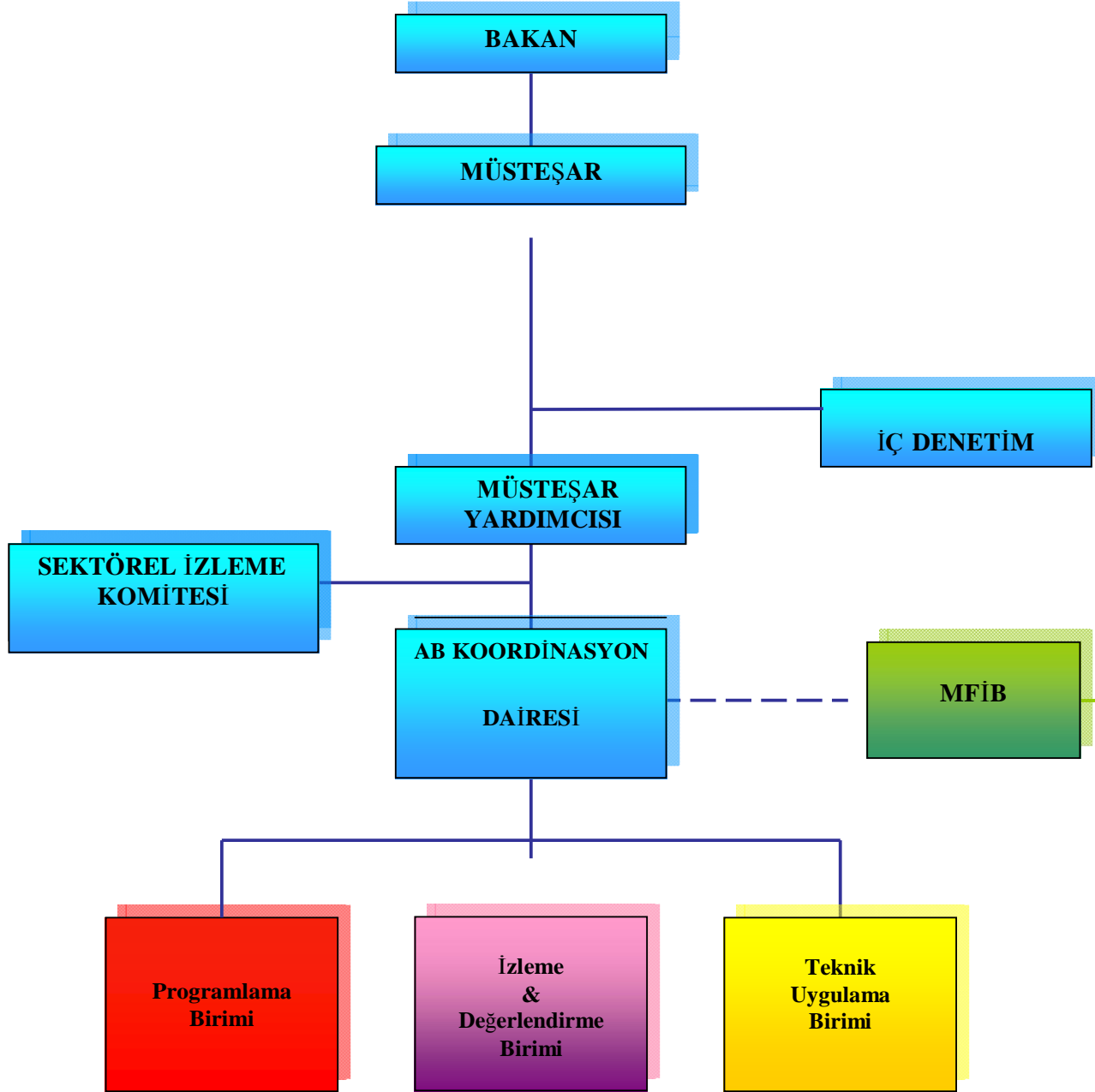
### **Mahiyet**

Program Otoritesi aşağıdaki organlardan oluşacaktır:

Program Otoritesi temel olarak aşağıdaki birimleri içerecektir:

- 1) AB Koordinasyon Dairesinde yer alan **IPA Yönetim Birimi**. Dairenin başkanı aynı zamanda IPA Yönetim Biriminin de başkanı olarak görev yapacaktır. Birim ilave olarak ilgili konulardan sorumlu 3 alt birim içerecektir;
  - a) Programlama
  - b) İzleme ve Değerlendirme
  - c) Teknik Uygulama
- 2) Ulaştırma OP için Sektörel İzleme Komitesi
- 3) 5018 sayılı kanunla kurulan ve Müsteşara bağlı olan **İç Denetim Birimi** TOP aracılığıyla kullanılacak IPA fonlarının iç denetimi işlevini yürütecektir.
- 4) İşbirliği Anlaşması, IPA Uygulama Tüzüğü'nün 28. maddesinde tanımlanan bazı görevleri Merkezi Finans ve İhale Birimine devredecektir.

## Ulaştırma OP için Program Otoritesinin Organigramı



Program Otoritesini oluşturan organların başkanları açıkça belirtilmeli ve onların birimlerine devredilen görevlerden sorumlu olmalıdır.

Program Otoritesini oluşturan organların başkanları aşağıda verilmiştir:

<b>Program Otoritesi Başkanı</b>	<b>Sn. Suat Hayri AKA</b> Müsteşar Yardımcısı Adres: T.C. Ulaştırma Bakanlığı Hakkı Turaylıç Caddesi No: 5 Emek Ankara/Türkiye Tel: 00 90 312 203 11 41 Fax: 00 90 312 203 11 51 E-posta: <a href="mailto:aka@ubak.gov.tr">aka@ubak.gov.tr</a>
<b>IPA Birimi Başkanı</b>	<b>Dr. Mustafa KAYA</b> AB Koordinasyon Dairesi Başkanı Adres: T.C. Ulaştırma Bakanlığı Hakkı Turaylıç Caddesi No: 5 Emek Ankara/Türkiye Tel: 00 90 312 203 18 90 Fax: 00 90 312 203 19 13 E-posta: <a href="mailto:mustafa.kaya@ubak.gov.tr">mustafa.kaya@ubak.gov.tr</a>
<b>İzleme Komitesi Başkanı</b>	<b>Sn. Suat Hayri AKA</b> Müsteşar Yardımcısı Adres: T.C. Ulaştırma Bakanlığı Hakkı Turaylıç Caddesi No: 5 Emek Ankara/Türkiye Tel: 00 90 312 203 11 41 Fax: 00 90 312 203 11 51 E-posta: <a href="mailto:aka@ubak.gov.tr">aka@ubak.gov.tr</a>
<b>İç Denetim Birimi Başkanı</b>	<b>Sn. Sami KALAYCI</b> İç Denetim Birimi Adres: T.C. Ulaştırma Bakanlığı Hakkı Turaylıç Caddesi No: 5 Emek Ankara/Türkiye Tel: 00 90 312 203 10 68 Fax: 00 90 312 203 10 89 E-posta: <a href="mailto:samikalayci@gmail.com">samikalayci@gmail.com</a>
<b>Merkezi Finans ve İhale Birimi Başkanı</b>	<b>Sn. Muhsin ALTUN</b> Adres: Eskişehir Yolu 4.Km. 2.Cad. (Halkbank Kampüsü) No: 63 C-Blok 06580 Söğütözü Ankara/Türkiye Tel: 00 90 312 295 49 00 Fax: 00 90 312 286 70 E-posta: <a href="mailto:muhsin.altun@cfcu.gov.tr">muhsin.altun@cfcu.gov.tr</a>

---

## **Görev Dağılımı**

IPA Yönetim Birimindeki alt birimler aşağıdaki görevleri yürütecektir:

### **Programlama Alt Birimi:**

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

### **İzleme ve Değerlendirme Birimi:**

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

### **Teknik Uygulama Birimi (MFİB ile imzalanacak İşbirliği Anlaşmasına göre revize edilecektir):**

- Programlanan IPA projelerinin etkin şekilde uygulanmasının ve aynı zamanda ilgili Finansman Anlaşmasında öngörülen sonuçlara ulaşılmışının sağlanması
- Projeler için ayrıntılı uygulama planlarının hazırlanması
- Ön ihale duyurularının ve ihale duyurularının hazırlanması ve MFİB'ye sunulması
- Değerlendirme komitesinin oy hakkına sahip üyelerinin onay için MFİB'ye önerilmesi (ve bu üyelerin özgeçmişlerinin sunulması) ve önerilen üyelerin komite toplantılarında hazır bulunmalarının ve toplantıya devamlarının sağlanması
- Muhtemel teklif verecekler için ihale dosyasının açıklığa kavuşturulması konusunda MFİB ile işbirliği yapılması
- Muhtemel teklif vereceklerce sunulan talep ve şikayetlerin MFİB ile birlikte gözden geçirilmesi ve gerekçeli cevap hazırlanması
- Sözleşmenin teknik uygulamasının yürütülmesi ve izlenmesi, bir Proje İzleme Komitesinin oluşturulması ve komitenin çalışmalarına başkanlık edilmesi
- Sektörel yıllık ve nihai uygulama raporlarının hazırlanması

- 
- Faturaların ve MFİB'nin idaresindeki tedarik, hizmet ve inşaat sözleşmelerinde belirtilmiş diğer dokümanların kontrolü ve onaylanması (okundu ve onaylandı)
  - Operasyonların ödeme talepleri üzerine teknik ve fiziksel kontrolleri
  - Projelerin teknik uygulaması hakkında MFİB tarafından iletilen forma uygun olarak MFİB ilerleme raporlarının; aylık, çeyrek ve nihai raporların ve IPA projelerinin uygulamasıyla ilgili diğer bilgilerin sunulması
  - Raporlarda sunulan bilgilerin doğruluğunun sağlanması ve MFİB'nin bu bilgileri tasdik etmesine izin verilmesi
  - Nihai faydalanıcılar ve müteahhitlerle düzenli toplantılar yapılması
  - Proje uygulaması ile ilişkili risklerin değerlendirilmesi ve proje uygulamasında olumsuz etkisi olabilecek durumlar hakkında MFİB'nin derhal bilgilendirilmesi
  - NAO ve MFİB'nin bulunan veya şüphe duyulan usulsüzlüklerden derhal haberdar edilmesi ve MFİB tarafından iletilen forma göre ilerleme raporlarına ek olarak aylık usulsüzlük raporlarının MFİB'ye sunulması
  - IPA projesine ilişkin dokümanların, Program Otoritesinin çalışmalarının dayandığı Manuellerin ilgili hükümlerine göre arşivlenmesi ve saklanması.

### ***MFİB'ye Devredilen Görevler:***

Ulaştırma OP Öncelik Eksenleri 1 ve 2 / Tedbirler 1.1 ve 2.1 ile ilgili aşağıdaki görevler geçiş döneminde Merkezi Finans ve İhale Birimi (MFİB)'ne devredilecektir. (*Program Otoritesi ile MFİB arasında imzalanacak İşbirliği Anlaşmasına göre revize edilecektir*):

Geçiş döneminden sonra, Program Otoritesi bünyesinde UOP için bir Finans ve İhale Birimi kurulacaktır.

- İhale ve hibe prosedürünü düzenlemek
- İhale Otoritesi sıfatıyla hareket etmek
- Nihai faydalanıcıya ödeme yapmak ve nihai faydalanıcıdan ödenen parayı geri almak
- Ulusal Fon ve NAO'nun, harcamalara ilişkin prosedürler ve kontroller hakkında gerekli bütün bilgiye ulaşmasını sağlamak
- Bildirilen harcamaların uygulanan kurallara uygun olarak yapıldığını, ürün veya hizmetlerin onay kararına uygun olarak verildiğini ve nihai faydalanıcı tarafından yapılan ödeme taleplerinin doğru olduğunu sağlamak için kontroller yapmak. Bu kontroller, uygun olduğu şekilde operasyonların idari, mali, teknik, ve fiziksel durumlarını kapsamalıdır.
- AB tarafından finanse edilen belirli projelerin etkin mali yönetimini sağlamak

### **İç Denetim Birimi:**

- Doğrulamayı hedefleyen denetimleri ihtiva eden yıllık denetim iş planları hazırlamak ve uygulamak
- Yönetimin etkin işleyişi
- Komisyona sunulan muhasebe bilgisinin güvenilirliğini sağlamak
- Aşağıdakileri Denetim Otoritesi'ne sunmak:
  - Yıllık denetim faaliyet raporu
  - UOP'nin yönetiminin AB Tüzükleriyle uyumu konusunda çerçeve anlaşmada belirlenen modele göre yıllık mütalaa
  - Harcamaların nihai beyannamesine ilişkin mütalaa
  - Yıllık denetim iş planı için ilerdeki spesifik gereksinimler

---

## 5.2.2 Görevlerin Ayrımı

Tayin edilen birimler arasında ve içinde, IPA Uygulama Yönetmeliği madde 21.2'ye ve Başbakanlık Genelgesi-2007/...’nin maddelerine göre, uygun görev ayrımı sağlanacaktır.

OP taslağı hazırlanırken planlanan faaliyetlerin tanımı aşağıdadır. Ancak, daha önce belirtildiği gibi, yönetim ve bilgi sistemlerine ek olarak yapılar ve sorumluluklar ile ilgili bazı önemli kararlar merkezi olmayan yönetimin devri için akreditasyon kapsamında alınacaktır. Bu amaçla, merkezi olmayan yönetimin devrinden sonra imzalanacak Çerçeve Anlaşma ve Finansman Anlaşma yönetim ve kontrol sistemleri ile ilgili detaylı hükümler ortaya koyacaktır. Bu nedenle, bu bölümdeki hükümler, bu anlaşmaların uygulanan hükümlerince gerektiğinde yapılacak sonraki uyarlamalara tabi olarak anlaşılmalıdır.

### Birimler arası görev ayrımı

Tayin edilen IPA birimleri arasında kesin bir görev ayrımı sağlanmıştır.

Bu hususta, Program Otoritesi ve Ulusal Fon tarafından yürütülecek olan doğrulamalar, kontroller ve değerlendirmeler arasında kesin bir ayrım sağlanmıştır. Hazine Müsteşarlığı bünyesindeki Ulusal Fon doğrulamalar, kontroller ve değerlendirmeler yaparken Ulaştırma Bakanlığı bünyesindeki Program Otoritesinin de farklı bölümleri bu görevleri yerine getirecektir.

Ayrıca, denetimler ve uygulama ve ödeme prosedürleri arasındaki kesin ayrım bu görevleri yürütmekten sorumlu birimler birimlerin ayrımı aracılığı ile sağlanmıştır. Program Otoritesi ve MFİB uygulama ve ödeme prosedürlerini gerçekleştirirken denetimler Denetim Otoritesi olarak görev yapan Hazine Kontrolörleri Kurulu ve Ulaştırma Bakanlığındaki İç Denetim Birimi tarafından yürütülecektir.

### Birimlerin içindeki görev ayrımı

Tayin edilen IPA birimleri içinde uygun görev ayrımı sağlanmıştır.

Program Otoritesindeki kurumsal mekanizma düzenlenirken ve Program Otoritesini oluşturan her birim için görevler tanımlanırken görev ayrımı ilkesi gözetilmiştir.

Bu bakımdan, bir faaliyetin işlevsel ve mali yanı KPG (Kıdemli Program Görevlisi) ve nihai faydalanıcı bünyesindeki personel tarafından başlatılacak ve uygulanacaktır. Program Otoritesindeki IPA Yönetim Biriminin Teknik Uygulama Alt Birimi personeli bunları doğrulayacaktır.

Bu süreçte MFİB'nin sorumlulukları, "MFİB'ye devredilen görevler" bölümünde tanımlanmaktadır. MFİB, uygun olduğu şekilde, faaliyetlerin idari, mali, teknik ve fiziksel doğrulamalarını yapacaktır.

## 5.3 İzleme ve Değerlendirme

### 5.3.1 İzleme Düzenlemeleri

*Operasyonel Programın bu bölümü, uygulamadaki sistemleri Operasyonel Program hazırlanırken bilinen şekliyle tanımlamaktadır. Ancak, yapılar ve sorumluluklarla ilgili bazı önemli kararlar Operasyonel programın kabulünden farklı bir zamanlama takip eden merkezi*

---

*olmayan yönetimin devri için akreditasyon kapsamında alınacaktır. Dolayısıyla, merkezi olmayan yönetimin devrinden sonra imzalanacak olan Çerçeve Anlaşma ve Finansman Anlaşması yönetim ve kontrol sistemleri hakkında detaylı hükümler ortaya koyacaktır. Bu bölüm bu anlaşmaların uygulanan hükümleriyle yürürlükten kaldırılacaktır ve geçici olarak anlaşılmalıdır.*

## **İzleme Komiteleri**

IPA yardımının uygulanması sürecine ek olarak IPA bileşenleri, programlar ve operasyonlarda uygunluk ve koordinasyonu sağlamak üzere aşağıdaki izleme komiteleri kurulmalıdır:

- Bütün IPA bileşenlerini kapsayan IPA İzleme Komitesi
- Her OP için Sektörel İzleme Komitesi
- Ulusal Koordinasyon Yapıları:
  - Mali İşbirliği Kurulu
  - IPA'nın 3. ve 4. bileşenleri için Bölgesel Gelişme ve İnsan Kaynaklarının Gelişimi Koordinasyon Komitesi

### IPA İzleme Komitesi

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

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

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

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

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

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

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



---

## Ulaştırma OP için İzleme Komitesi

IPA Uygulama Tüzüğü'nün 59. maddesine göre Program Otoritesi Başkanı, IPA Uygulama Yönetmeliğinin yürürlüğe girmesinden itibaren altı ay içinde UOP için bir sektörel izleme komitesi kuracaktır.

UOP İzleme Komitesi'ne UOP için Program Otoritesi Başkanı sıfatıyla Ulaştırma Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı ve Komisyon temsilcisi eş başkanlık yapacaktır. Program Otoritesi, Komisyonla mutabık kalarak, izleme komitesinin mahiyetine karar verecektir.

UOP İzleme Komitesi üyeleri:

- Ulusal IPA Koordinatörü veya onun temsilcisi
- Komisyon temsilcisi
- 3. ve 4. bileşenler için Stratejik Koordinatör temsilcisi
- Program otoritesinin her biriminden temsilcileri (**indikatif liste**):
  - Denizcilik Müsteşarlığı
  - Demiryollar, Limanlar ve Havameydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLHİ)
  - Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü (KUGM)
  - Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMI)
  - TC Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü (TCDD)
  - Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü (KEGM)
  - Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM)
  - Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM)
- Sektörel İzleme Komitesi, programın uygulanmasıyla ilgili olan ve uygulamaya katkıda bulunan sivil toplum temsilcilerini ve sosyo-ekonomik ortakları, bölgesel ve ulusal kuruluşları içerir. Bunlar: (**indikatif liste**):
  - RODER (Ro-Ro Gemi İşletmecileri ve Kombine Taşımacılar Derneği)
  - UND (Uluslararası Nakliyeciler Derneği)
  - DTD (Demiryolu Taşımacılığı Derneği)
  - TÜRKLİM (Türkiye Liman İşletmecileri Derneği)
  - TOBB (Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği)
  - TMMMB (Türk Müşavir Mühendisler ve Mimarlar Birliği)
  - Üniversiteler
- Ulusal Yetkilendirme Görevlisi
- Ulusal Fon temsilcisi
- Diğer Program Otoritelerinin temsilcileri:
  - Sanayi ve Ticaret Bakanlığı
  - Çevre ve Orman Bakanlığı
  - Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı
  - Tarım ve Köyişleri Bakanlığı

UOP İzleme Komitesinin mahiyeti, yeterli temsili ve üyeliği sağlamak için Komisyonla anlaşma sağlanarak Program Otoritesi Başkanı tarafından gözden geçirilebilir ve genişletilebilir.

---

UOP İzleme Komitesi, komite tarafından görüşülecek evrakın hazırlanması veya yazılı prosedür yetkisi için program otoritesi tarafından sağlanacak sürekli bir sekretarya ile desteklenecektir.

UOP Program Otoritesinin organigramında belirtildiği üzere, Program Otoritesi Başkanı (Bakanlık Müsteşar Yardımcısı) UOP Sektörel İzleme Komitesine başkanlık eder. IPA Yönetim Biriminin İzleme ve Değerlendirme Alt Birimi aynı zamanda Sektörel İzleme Komitesinin Sekretarya görevini yerine getirecektir.

UOP İzleme Komitesi IPA İzleme Komitesine raporlama yapacaktır. Görevleri aşağıdaki hususlar içermektedir:

- a. Operasyonların seçimi için genel kriterleri hazırlamak ve onaylamak ve bu kriterlerin programlama ihtiyaçlarına göre revizyonunu onaylamak;
- b. Her toplantıda, program otoritesi tarafından sunulan dokümanlara dayanarak, operasyonel programdaki spesifik hedeflere ulaşmak için kaydedilen ilerlemeyi gözden geçirmek;
- c. Her toplantıda, özellikle her bir öncelik eksenini ve tedbir için konulan hedeflere ulaşma olmak üzere uygulama sonuçlarını ve ara değerlendirmeleri gözden geçirmek, söz konusu izleme önceden anlaşmaya varılan göstergelere atıf yapılarak gerçekleştirilebilir;
- d. OP özet tabloları içeren sektörel yıllık ve nihai uygulama raporlarını gözden geçirmek;
- e. Yıllık denetim faaliyet raporundan veya raporun operasyonel programa atıfta bulunan kısmından haberdar olmak;
- f. Programın finansman anlaşmasını değiştirmek için yapılan her öneriyi incelemek ve hem program hedeflerine erişmeyi mümkün kılmak veya, mali yönetimi de dahil, yönetimini geliştirmek hem de kesişen konuları ve tanıtım tedbirlerini denetlemek için program otoritesine programın revizyonunu veya değerlendirilmesini teklif etmek;
- g. UOP hazırlıklarını yönlendirmek;
- h. Mevcut gelişmelere istinaden UOP için değişiklik önerisinde bulunmak;
- i. Her bir öncelik için yıllık finansman planını gözden geçirmek ve onaylamak;

UOP izleme komitesi, programı onaylayabilir veya program otoritesi başkanına, komisyona, stratejik koordinatöre ve NIPAC'a yardımı izlemek için kullanılacak sonuçları, çıktıları ve mali göstergeleri içeren ilgili bir değerlendirmeyi takiben programı revize etmeleri önerisinde bulunabilir.

UOP İzleme Komitesi usul kurallarını program otoritesi ve IPA izleme komitesi ile mutabık kalarak koyar. İzleme Komitesi, yılda en az iki defa ve Komisyonun önerisi üzerine toplanır. Gerekli olması halinde ara toplantılar yapılabilir.

12 Temmuz 2007 tarih ve 718/2007 sayılı IPA Uygulama Tüzüğü madde 167.2'ye göre, UOP İzleme Komitesi usul kurallarını Komisyon tarafından konulacak sektörel izleme

---

emirnamesiyle uyumlu olarak ve ilgili faydalanıcı ülkenin kurumsal, yasal ve mali çerçevesi içinde düzenleyecektir. Bu usul kurallarını, görevlerini uygulama tüzüğüne uygun olarak yerine getirmek için, Program Otoritesi ve IPA İzleme Komitesi ile mutabık kalarak kabul edecektir.

Yeterli nitelikte proje değerlendirmesi için, İzleme Komitesi özellikle yatay konuların izleme faaliyetleri ve bağımsız uzmanların görüşlerini istemek için çalışma grupları oluşturabilir.

### **Ulusal Koordinasyon Yapıları**

AB ile mali işbirliği için genel uyum ve topluluk programlarına katılma politik sahiplik altında bütün kilit aktörlerin (NIPAC, NAO ve Stratejik Koordinatör) katılımıyla iç mekanizmalar aracılığıyla sağlanacaktır. Dolayısıyla, bu iki yeni yapının tanımlanması tasarlanmaktadır: Mali İşbirliği Kurulu ve Bölgesel Gelişme ve İnsan Kaynakları Gelişimi Koordinasyon Komitesi.

### ***Mali İşbirliği Kurulu***

Mali İşbirliği Kurulunun NAO, NIPAC, Stratejik Koordinatör, Dışişleri Bakanlığı ve Maliye Bakanlığı'nın katılımıyla Baş Müzakerecinin başkanlığı altında kurulması tasarlanmaktadır. Ulaştırma Bakanlığı, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, Çevre ve Orman Bakanlığı, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı, Tarım ve Köyişleri Bakanlığı ve diğer ilgili kamu kurumları uygun olduğu takdirde katılım sağlayabilirler. ABGS, kurulun sekretaryasını sağlayacaktır.

Bu kurul, politik sahiplik ve bakanlıklar arası koordinasyonla AB ile mali işbirliği için genel uyumu sağlayacaktır.

Kurul;

- Genel finansal işbirliği sürecinin izlenmesi ve yönlendirilmesinden,
- Fonların IPA bileşenleri arasındaki genel ve yıllık dökümünün değerlendirilmesinden

sorumlu olacaktır.

### ***Bölgesel Gelişme ve İnsan Kaynakları Gelişimi Koordinasyon Komitesi***

IPA altındaki kurumsal yapının bir parçası olarak, SÇB için bir Bölgesel Gelişme ve İnsan Kaynakları Gelişimi Koordinasyon Komitesi kurulacaktır. Komite, Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) müsteşarı veya müsteşar yardımcısı başkanlığında, operasyonel programlardan sorumlu program otoritelerinin müsteşarları ve Dışişleri Bakanlığı, Maliye Bakanlığı, Hazine Müsteşarlığı, ABGS ve İller Bankası'nın üst düzey temsilcilerinden oluşacaktır. DPT, Koordinasyon Komitesinin sekretaryasını sağlayacaktır.

Bölgesel Gelişme ve İnsan Kaynakları Gelişimi Koordinasyon Komitesi'nin temel görev ve sorumlulukları aşağıdaki gibidir:

- SÇB'nin yönetimine yön vermek
- OP'lerin SÇB ile uyumunu sağlamak
- OP temelinde gerçekleştirilecek hedef ve amaçlara ulaşmada kaydedilen ilerlemeyi gözden geçirmek

- 
- Program hedeflerinin elde edilmesi ve programın yönetimini geliştirilmesi için program otoritesine programın revizyonunu önermek.
  - Programın finansman anlaşmasının değişikliği için yapılan teklifleri düşünmek ve onaylamak.

### 5.3.2 Yönetim Bilgi Sistemi

Program otoritesi başkanı, yönetim ve uygulamanın etkinliği ve doğruluğundan ve özelde izleme göstergeleri, değerlendirme ve bu verinin NIPAC ile Komisyon arasında anlaşılacak düzenlemelere göre iletilmesi için uygulamada güvenilir mali ve istatistikî bilginin bir araya getirilmesi için düzenli bir raporlama ve uygulama sisteminin kurulmasından, bakımından ve güncellenmesinden sorumludur.

İzleme ve Değerlendirme alt birimi Ulaştırma OP için Yönetim Bilgi Sisteminin kurulmasından ve bakımından sorumlu olacaktır. Program otoritesi ve uygulamada yer alan birimler bu sisteme erişebilecektir.

Bu sistem Program Otoritesi tarafından seçilecek ve aşağıdakileri mümkün kılacak formda bir veya birkaç bilgisayarlı sistem haline getirilecektir:

- Operasyonların ve projelerin uygulamasını, ihale ve ihale çağrısından OP'nin sonlanmasına kadar, özellikle fizibil olduğu her zaman sonuçları ve çıktıları olmak üzere, izlemek ve yönetmek.
- Mali süreci yürütmek ve izlemek
- OP'nin uygulamasındaki raporlanma gereksinimlerini sağlamak.

### 5.3.3 İzleme Sistemi ve Göstergeler

Programın uygulamasındaki niceliksel ve niteliksel ilerleme ve hedeflerine ilişkin etkinliği ve etkililiği münferit tedbirlerin sonuç ve çıktılarına ait değerlendirme ve izleme göstergelerinin kullanımıyla ölçülecektir.

Uygun izleme ve değerlendirme indikatörlerinin tanımlanmasında, Komisyon tarafından yayınlanan metodolojiler, rehberler ve örnek listeleri ve özellikle "Değerlendirme metodları için İndikatif Rehber: İzleme ve Değerlendirme Göstergeleri" (Ağustos 2006, 2007-2013 dönemi için çalışma dokümanı No.2) dikkate alınmıştır. 4. bileşen programları için, İstihdam, Sosyal İşler ve Eşit Fırsatlar Genel Müdürlüğü tarafından OP izlemesi ve değerlendirmesi için kullanılacak formatı takip eden OP özet tablosunun kullanılması tavsiye edilmektedir.

Program Otoritesi Başkanı programın izlemesinden sorumludur. Bu kapsamda, Program Otoritesi operasyonlardan ve projelerden performans verilerini (çıktılar, sonuçlar ve harcamalar) toplayacaktır. Bu proje seviyesindeki veriden faydalanarak raporlama ve bilgi sistemini kuracak, bakımını yapacak ve güncelleyecek ve öncelik eksenlerini ve tüm OP seviyelerini ölçmek için bir araya toplayacaktır. Nihai faydalanıcılara ilişkin veriler her proje için toplanmalı ve tedbir ve öncelik seviyesinde birikim için kullanılmalıdır. Bu temelde, Program Otoritesi, amaç ve hedefler bazında OP'nin ilerlemesini her seviyede değerlendirecek, Sektörel İzleme Komitesine raporlar hazırlayacak, uygulamaya ilişkin sektörel yıllık ve nihai raporları hazırlayacak ve gerektiği takdirde ara değerlendirme başlatacaktır. 4. bileşen programları için, bu raporlar doldurulmuş OP özet tablolarını içermelidir.

---

İzleme kapsamında ve indikatör kullanım amacı için, Program Otoritesinin rolü aşağıdakileri sağlamak olacaktır:

- a) İzleme gereksinimlerinin ihale çağruları ve teklif dokümanlarına yerleştirilmesi (başvuru formları ve başvuru sahipleri için rehber);
- b) Proje başvurularının (değerlendirildiğinde ve seçildiğinde) uygun tedbirler için OP göstergeleriyle uyumlu önerilen çıktı ve sonuçları içermesi;
- c) Veri hazırlanmasının faydalanıcıya bir yükümlülük olarak sözleşmeye konulması ve performans verisinin proje geri ödeme talebi yanında faydalanıcılar tarafından sistematik şekilde ve zamanında sağlanması.

#### **5.3.4 Operasyonların seçimi**

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

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

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

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

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

#### **5.3.5 Sektörel yıllık ve nihai uygulama raporları**

Program Otoritesi IPA Uygulama Tüzüğü'nün 169. maddesine göre sektörel yıllık ve nihai uygulama raporları hazırlayacaktır. Bu raporlar, konulan hedeflere erişmeyi, program yönetilirken karşılaşılan sorunları ve alınan önlemleri, mali uygulamayı, yürütülen izleme ve değerlendirme faaliyetlerini kapsayan uygulama seyrini değerlendirecektir. Bu faaliyet, 3.

---

bileşen programları için her bir büyük proje hakkında Komisyon tarafından kararlaştırılan formata uygun spesifik ilerleme raporları içerebilir. 4. bileşen programları için güncel OP özet tablosu içerebilirler. Bunlar, en azından her yılın ikinci Sektörel İzleme Komitesinde tartışılırlar.

### 5.3.6 Değerlendirme Düzenlemeleri

Değerlendirmeler, mali yardımların uygunluğunun, etkinliğinin ve etkililiğinin yanı sıra beklenen sonuçların etkisinin ve sürdürülebilirliğinin değerlendirilmesi için bir araçtır. Ön değerlendirme (ex-ante evaluation) ve ara değerlendirmeler Program Otoritesi Başkanının sorumluluğunda ve en azından IPA Uygulama Tüzüğünde ve Komisyon tarafından sağlanan rehberde konulan kurallara uygun olarak yapılacaktır.

Programın değerlendirme düzenlemeleri ve faaliyetleri ölçülülük ilkesini gözetecektir.

#### Değerlendirme çeşitleri:

##### Ön değerlendirme

Programın ön değerlendirmesi, Program Otoritesinin ve Stratejik Koordinatörün sorumluluğunda *“Ekonomik ve Sosyal Uyum Tedbirlerimim Merkezi, Bölgesel ve Yerel Düzeyde Uygulanmasına Yönelik DPT’ye Destek”* isimli teknik destek projesi çerçevesinde bağımsız uzmanlarca yapılmış olup program ekinde yer almaktadır. Ön değerlendirme sonuçlarının özeti ve yürütülen değerlendirme yöntemi bölüm 1.5’te verilmiştir.

Bu hususta, bağımsız uzmanlar UOP ön değerlendirme raporunu hazırlamıştır ve ön değerlendirme raporuna ilişkin kilit noktalar ekteedir.

Ön değerlendirmenin temel amaçları:

- Programın bütününe Türkiye’nin karşılaştığı sorunlara hitap eden uygun bir araç olup olmadığını değerlendirmek
- Programın iyi tanımlanmış stratejik eksenlere, önceliklere ve Türkiye’nin ihtiyaçlarına uygun ve erişilebilir hedeflere sahip olup olmadığını kontrol etmek
- Hedefleri ölçmeye ilişkin tavsiyede bulunmak ve izleme ve gelecekteki değerlendirme işi için bir temel oluşturmak
- Uygulama ve izleme düzenlemelerinin yeterliliğini gözden geçirmek ve proje seçim prosedürü ve kriterleri düzenlenmesine yardım etmektir.

##### Ara değerlendirme

Programın uygulanması boyunca, özellikle izlemenin ilk başta konulan hedeflerden önemli bir sapma gösterdiğinde ve programın revizyonu için önerilerde bulunduğu, UOP’nin izlenmesini tamamlayıcı ara değerlendirmeler yapılacaktır. Her halükarda, izleme sistemi aracılığıyla edinilemeyecek ve OP çerçevesinde kabul edilen göstergelerle ilgili veri sağlanması için değerlendirmeler planlanmalıdır. Buna ek olarak, stratejik ve tematik değerlendirmeler program otoritesinin sorumluluğunda gerçekleştirilebilir. Sonuçlar, değerlendirmelerle ilgili geçici komiteye, Sektörel İzleme Komitesine ve Komisyona gönderilmelidir.

## Nihai (Ex-post) değerlendirme

Nihai değerlendirme Stratejik Koordinatörle işbirliği içinde Avrupa Komisyonunun sorumluluğunda olacaktır. Nihai değerlendirme bağımsız uzmanlar tarafından yapılacak ve programlama döneminin bitiminden itibaren en geç 3 yıl içinde tamamlanacaktır. Değerlendirmelerin sonuçları belgelere erişimde uygulanan kurallara göre yayımlanacaktır.

## Değerlendirme görevi

Program Otoritesi Başkanı operasyonel programın yeterli bir biçimde değerlendirilmesini sağlamaktan sorumludur. Yönetim ve kontrol sisteminden işlevsel olarak bağımsız iç veya dış uzmanlar veya kurumlar değerlendirmeleri yapacaktır.

IPA Yönetim Biriminin İzleme ve Değerlendirme Alt Birimindeki uzman veya uzmanlar yukarıda tanımlanan değerlendirme görevlerini yerine getirecektir. Bu alt birim Programlama ve Teknik Uygulama Birimlerinden işlevsel olarak bağımsızdır. Alt birimde, rolü ve sorumlulukları Uygulama Manuellerinde tanımlanacak, değerlendirmeyle ilgili en az bir uzman olacaktır. Manueller, değerlendirme uzmanlarının diğer uzmanlardan işlevsel bağımsızlığını sağlayacak prosedürler tanımlayacaktır. Bazı aşamalardaki birtakım değerlendirme görevleri Teknik Destek önceliğine ayrılan bütçenin belli miktarı kullanılarak dışardan bir uzmana verilebilir.

Değerlendirme Biriminin görevleri:

- UOP'nin değerlendirilmesini sağlamak,
- Performans değerlendirmesi ve UOP'nin başarısına ilişkin çalışmaları koordine etmek,
- Bir sonraki programlamaya girdi sağlamak, değerlendirme uygulamaları boyunca edinilen dersler temelinde safhaları tanımlamak ve düzenlemek.

## Değerlendirme komitesi

Sektörel İzleme Komitesi, program otoritesine değerlendirme çalışmalarında destek sağlayacak geçici bir komite tayin etmelidir. Komite üyeleri değerlendirme ve, 4.bileşen programları için, istihdam/sosyal içerme politikalarında uzmanlar olmalıdır. Değerlendirmenin her aşamasında yardım (rehberlik, planlama, uygulama, sonuçların tebliği) yer alabilir. İlgili paydaşlar da katkıda bulunabilir.

## Değerlendirme aktiviteleri ve zamanlama

İndikatif Değerlendirme Aktiviteleri	Zamanlama
UOP'nin ön değerlendirmesi.	UOP'nin hazırlanma süreciyle paralel. Programlama sürecinin başlamasından OP'nin onaylanmasına kadar.
UOP'nin ara değerlendirmesi.	2009
UOP'nin nihai değerlendirmesi.	Programlama döneminin sona ermesinden itibaren en geç üç yıl içinde.

## 5.4 Bilgilendirme ve Tanıtım

### *Referanslar*

*IPA Uygulama Tüzüğü'nün 62 ve 63, 169(3)(e) maddeleri*

*1828/2006 sayılı Komisyon Tüzüğü*

*45/2001 sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Tüzüğü*

*1605/2002 sayılı Konsey Tüzüğü*

### 5.4.1 Giriş

Bilgilendirme ve tanıtım, katılım öncesi yardımın önemli bir yönünü oluşturmakla beraber, özellikle ortaklık temelinde yürütülen operasyonel programların başarılı bir şekilde dizayn edilmesi ve uygulanması açısından önem taşımaktadır. Başarılı bir yönetimin gösterilmesi ve operasyonel programların uygulanması bir dizi bilgilendirme ve tanıtım eylemleri ile gerçekleştirilebilir.

Dolayısıyla, IPA Uygulama Tüzüğü'nün 62. maddesi, Topluluk tarafından finanse edilen programlar ve operasyonlar hakkında bilgi ve reklamlar konusundaki gereklilikleri, Topluluğun finansman ve şeffaflık alanındaki rolünün vatandaşlar ve yararlanıcılar tarafından daha iyi anlaşılması amacıyla ortaya koymaktadır.

İşleyen yapılar tarafından sağlanacak bilgiler, nihai yararlanıcıların listesinin, operasyonların isimleri ve Topluluk finansman oranının duyurulmasını da içermektedir. Komisyon ayrıca, ihaleler ve kontratlarla ilgili gerekli bilgilerin Avrupa Birliği Resmi Gazetesi'nde ve ilgili diğer basında ve internette duyurulmasını sağlamak zorundadır.

IPA uygulama tüzüğü'nün 63. maddesi Komisyon ve yararlanıcı ülkenin ilgili diğer otoritelerinin, operasyonel programın Teknik Destek önceliği tarafından finansmanı sağlanacak ortak bir eylem konusunda mutabık kalması ve IPA yardımı konusundaki bilginin yayımlanmasını sağlamaktadır.

Bu hükümler uyarınca, IPA Yönetim biriminin programlama alt birimi, programa ilişkin bilgi ve eylemlerin duyurulmasından sorumludur. Söz konusu bilgi, Türkiye vatandaşları ve genel olarak Avrupa vatandaşlarına ve potansiyel yararlanıcılara hitap etmelidir. Burada amaç Topluluğun rolünün belirtilmesi ve IPA yardımında şeffaflığın sağlanmasıdır.

Ulaştırma Bakanlığı, uygulayıcı yapı olarak şunlardan sorumludur:

- Bilginin sağlanması, programların tanıtımının yapılması, *Toplumun rolünün açıklanması* ve Fonlardan sağlanacak yardımın şeffaf olmasının güvenceye alınması
- Nihai faydalanıcıların listesinin, uygulamaların isimlerinin ve uygulamalar için Topluluk fonu tarafından tahsis edilen yardım oranının ilan edilmesinin organizasyonu.

### 5.4.2 Gereklilikler

IPA Uygulama Tüzüğü'nün 63. maddesi uyarınca, IPA Yönetim Biriminin Programlama Alt Birimi IPA yardımı ile ilgili bilgilerin duyurulmasına ilişkin eylemlerin stratejik tutarlılığının sağlanması için bir iletişim eylem planı hazırlamaktan sorumludur. Söz konusu iletişim eylem planı tüm 2007-2013 dönemini içerecektir. IPA Yönetim Biriminin Programlama Alt Birimi taslak iletişim eylem planını, operasyonel programı kapsayacak Finansman Anlaşmasını imza tarihinden itibaren dört ay içerisinde Komisyon'a gönderecektir. İletişim eylem planı asgari olarak aşağıdaki hususları içerecektir:



- 
- Amaçlar ve hedef gruplar
  - Strateji ve içerik
  - İndikatif bütçe
  - İdari departmanlar
  - Değerlendirmelerde kullanılacak kriterler

#### **5.4.3 Eylemler**

IPA Yönetim Biriminin Programlama Alt birimi, en geniş medya katılımını içermeyi amaçlayan iletişim eylem planı uyarınca devreye sokulacak bilgi ve tanıtım önlemlerinin uygun düzeyde duyurulmasını sağlayacaktır. IPA Yönetim Birimi Programlama Alt birimi aşağıdaki bilgi ve tanıtım önlemlerinin organizasyonundan sorumludur:

- iletişim eylem planının nihai versiyonunun yokluğu halinde dahi, operasyonel programın başlatılmasına ilişkin tanıtım eylemi hakkında geniş bir bilgi verilmesi;
- iletişim eylem planında da belirtildiği üzere, yılda en az bilgilendirme eyleminin gerçekleştirilmesi, ana projeleri de içerecek operasyonel programın kazanımlarının sunulması;
- yararlanıcıların listesinin, uygulamaların isimlerinin ve Topluluk ve ulusal bütçeden tahsis edilen fonların oranının elektronik ortamda veya diğer yollardan yayınlanması

IPA Yönetim Biriminin Programlama Alt birimi potansiyel yararlanıcılara aşağıdaki hususlarda doğru ve detaylı bilgi verecektir:

- OP vasıtasıyla, Topluluk ve yararlanıcı ülkenin ortak olarak sunduğu finansman fırsatları;
- Operasyonel program altında finansmana hak kazanmak için yeterli koşulları;
- Finansman uygulamaları ve zaman dilimleri konusunda prosedürlerin tanımlanması;
- Fon sağlanacak uygulamaların seçiminde gözetilecek kriterler;
- Operasyonel programlar konusunda bilgi alınabilecek ulusal, bölgesel ve yerel düzeyde temas noktaları.

#### **5.4.4 İndikatif Bütçe**

Operasyonel program kapsamında 2007-2013 dönemi için hazırlanacak İletişim Eylem Planı indikatif bütçesi, tanıtım ve bilgilendirme maliyetleri için yeterli olacak seviyede belirlenecektir. 2010-2013 dönemi için gerekli olan indikatif oranlar dahil olmak üzere yıllık bütçe tahsisi İletişim Eylem Planı'nda belirtilecektir.

#### **5.4.5 Yönetim ve uygulama**

IPA Yönetim Biriminde, Bilgilendirme ve İletişim görevi, bilgi ve tanıtımla ilgilenen bir ekibe sahip olacak olan Programlama Alt Birimine verilmiştir. Bilgilendirme ve tanıtım ekibi IPA Yönetim Birimi, görevleri Program Otoritesinin başkanını aşağıdaki fonksiyonlar ve sorumluluklar kapsamında desteklemek olan uzmanlarda oluşacaktır:

- komisyon ile iletişim eylem planının tartışılması;

- 
- finansmanı IPA tarafından yapılan bilgi ve tanıtım faaliyetlerinin koordinasyonu;
  - medya ile iletişim;
  - iletişim eylem planı programlarının hazırlanması, uygulanması ve değerlendirilmesi;
  - ilgili ulusal ve Komisyon ağlarında programın temsil edilmesi;
  - yararlanıcılardan ihale belgesinin alınması;
  - yararlanıcıların bilgilendirme ve tanıtım gerekliliklerini karşılamaları hususun gözetilmesi ve kontrolü;
  - bilgilendirme materyallerinin geliştirilmesi, üretimi ve dağıtılması ve kamu etkinliklerinin organizasyonu;
  - program internet sayfasının içeriğinin geliştirilmesi ve sürdürülmesi;
  - IT teknik bakımı ile irtibatın sağlanması;
  - taşeron hizmetlerinin yönetimi;
  - Yıllık iletişim eylem planlarının oluşturulması ve denetlenmesi ile iç etkinliklerin ve eğitim faaliyetlerinin koordinasyonu.

Bazı bilgiler ve tanıtım önlemleri profesyonel hizmetler (örneğin; dizayn ve basım öncesi, internet sayfası, basım, reklam, fotoğraf ve kamuoyu yoklaması) yani taşeron hizmetleri gerektirecektir. Bu tür hizmetlerin yönetimi ve söz konusu hizmetlerin kamu ihale yasalarına uygun akdedilmesi bilgi ve tanıtım takımının sorumluluğundadır.

#### **5.4.6 İzleme, değerlendirme ve raporlama**

İzleme, değerlendirme ve raporlama işlemleri haberleşme eylem planının içerdiği tanıtım önlemleri uygulamaları uyarınca zorunlu olan gerekliliklerdendir.

İletişim eylem planının uygulanması süreci Sektörel İzleme Komite toplantılarında rapor edilecektir. Program Otoritesi Başkanı, alınan bilgi ve haberleşme önlemleri ve kullanılan haberleşme türleri hakkında Sektörel İzleme Komitesi'ni bilgilendirecektir.

Program Otoritesi Başkanı yürütülen iletişim önlemleri örneklerini Sektörel İzleme Komitesi'ne sunacaktır.

Operasyonel Programın uygulanmasına yönelik nihai ve yıllık raporlar şu hususları içerecektir:

- Operasyonel program kapsamındaki iletişim eylem planının uygulamasında yürütülen bilgi ve iletişim önlemleri;
- Elektronik yoldan yapılacak tanıtım işlemleri, yararlanıcı listesi veya uygulama isimleri ile kamu finansman oranı konusunda alınacak bilgi ve iletişim önlemlerinin düzenlenmesi;
- İletişim eylem planında yapılacak büyük değişikliklerin içeriği.

Tanıtım faaliyetlerinin uygulanmasının etkinliği ve verimliliği için tanıtım önlemlerinin değerlendirilmesi konusunda birtakım göstergelerin iletişim eylem planına eklenmesi ve planın esas bölümünü temsil etmesi gerekmektedir.

Yıllık niteliksel ve niceliksel analizlerinin sonuçları yıllık iletişim eylem planları oluşturulmasında ve tadilata ihtiyaç olduğu takdirde planın değişikliğinde kullanılır.

#### **5.4.7 Ortaklık ve ağ oluşturma**

Programın yayımlanması için kullanılacak ve kamuyu bilgilendirmek amacıyla duyuru yapabilecek organlar şunlardır:

- 
- Profesyonel ve ticari ortaklıklar ve örgütler;
  - Ekonomik ve sosyal ortaklar;
  - Hükümet-dışı örgütler;
  - Eğitim kurumları;
  - İş dünyasını temsil eden organizasyonlar;
  - Operatörler;
  - Avrupa bilgi merkezleri ve o yararlanıcı ülkedeki Komisyon temsilciliği;
  - Her önceliğin diğer ana paydaşları

Program Otoritesi yukarıda belirtilen organlarla IPA katılım öncesi yardım stratejisi ve program hakkındaki bilginin dağıtımı ile ilgili olarak yakın işbirliği içerisinde çalışacaktır.

#### 5.4.8 İnternet

Programın internet adresinden IPA, ECD, DG ELARG, DG EMPL ve DG REGIO internet sayfalarına ve diğer programların internet sayfalarına bağlanılabilecektir. Sözkonusu sayfa aşağıdaki ilkeler doğrultusunda oluşturulacaktır:

- **Mümkün olan en fazla kullanıcı tarafından erişilebilirlik** – internet safasının basit bir adresi olacak; kolayca bulunabilmesi amacıyla büyük arama motorlarına kayıtlı olacak; dizayn bakımından düşük özellikli monitörler ve programlar tarafından bile görünür olacak; yükleme işlemleri kolayca yapılacak.
- **Zengin bilgiye hızlı erişimin öncelikli hale getirilmesi** – İnternet sayfası iyi organize edilmiş olmalı böylece kullanıcılar aradıkları hususlara kolayca ve hızlıca ulaşabilmeli; bilgiler pdf formatında ve yüklenebilir olmalı.
- **Görünüm** – sayfanın görsel kimliği logolar ve renklerin kullanımıyla güçlendirilmeli. Bunu yaparken netlik, basitlik ve hızdan ödün verilmemeli.
- **Sürdürülebilir kaynak gibi geliştirilmeli**
- **Etkileyici içeriğe sahip olmalı ve internet sayfalarındaki kazanımları içermeli**

## EK A

### OP Tablosu detaylı özeti

<b>Öncelik eksen 1: Demiryolu altyapısının geliştirilmesi, modlar arası dağılımın demiryolu sektörü lehine geliştirilmesi.</b>			
<b>Önlem 1.1. Mevcut TEN-T ile bağlantı sağlayan veya gelecekteki TEN-T ağları üzerindeki demiryolu hatlarının yapımı ve/veya rehabilitasyonu</b>			
<b>Özel Amaç 1</b>	<b>Sonuç Göstergeleri</b>	<b>Başlıca operasyon türleri</b>	<b>Çıktı göstergeleri</b>
<p>Demiryollarının Pazar payının artırılması diğer taraftan güvenlik düzeyini artırılması, demiryolu seyahat süresini azaltılması ve TEN-T Ağı ile bağlantının oluşturulması.</p> <p>Demiryolu sektörü ve ilgili yatırımcı kamu kuruluşları hedef alınmıştır. Bu önlem ile coğrafi olarak, TEN-T bağlantısına olanak sağlayan ve AB toprağına yakın olan alanlar hedeflenmektedir.</p>	<p>Yük ve yolcu taşımacılığının karayolundan belirlenen güzergahlara kayması</p> <p>Belirlenen güzergahlarda demiryolu ile yük taşımacılığı trafiğinin artış göstermesi (t-km)</p> <p>Belirlenen güzergahlarda demiryolu ile yolcu taşımacılığı trafiğinin artış göstermesi (yolcu-km)</p>	<p>Yeni bir demiryolu hattı inşası ya da Türkiye'nin ana ulaştırma ağı üzerindeki mevcut hattın rehabilitasyonu</p>	<p>TEN-T ile bağlantılı onaylanmış proje sayısı</p> <p>Ana Ulaştırma Ağı üzerinde yerleştirilecek yeni demiryolunun uzunluğu (km)</p>
<b>Öncelik eksen 2: Liman altyapısının iyileştirilmesi/ modlar arası dağılımın denizcilik sektörü lehine gelirtirilmesi.</b>			
<b>Önlem 2.1: Gelecekteki TEN-T üzerinde yeni limanların gerekli multi-modal hinterlant bağlantıları ile birlikte yapımı</b>			
<b>Özel Amaç 1</b>	<b>Sonuç göstergeleri</b>	<b>Başlıca operasyon türleri</b>	<b>Çıktı göstergeleri</b>
<p>Türkiye vasıtasıyla TEN-T üzerinden yapılacak taşımaların güvenli ve sürdürülebilir olması için uygun düğüm noktalarının sağlanması.</p> <p>Limnların kapasitesinin artırılması ve hinterlant bağlantılarının AB Deniz</p>	<p>Bölgedeki elleçleme kapasitesinin artırılması</p> <p>Bölgede depolama kapasitesinin artırılması</p>	<p>Türkiye toprakları içinde gelecekte TEN-T Ağı üzerinde yeni limanların inşası.</p>	<p>Ana ulaştırma ağı üzerinde yeni limanların konumlandırılması</p> <p>Limnlarla demiryolları arasında inşa edilecek demiryolu hattının uzunluğu (km)</p> <p>Elleçleme için öngörülen liman kapasitesi (TEU)</p>

---

<p>Otoyolları politikasına uygun olarak geliştirilmesi.</p> <p>Denizcilik sektörü ve liman yatırımından sorumlu ilgili kamu kuruluşları hedef alınmaktadır.</p> <p>Bu önlem ile coğrafi olarak, TEN-T bağlantısına olanak sağlayan ve AB toprağına yakın olan alanlar hedeflenmektedir.</p>			<p>Depolama için öngörülen liman kapasitesi (TEU)</p>
---	--	--	---

---

**EK B**

Türkiye’de ulaştırma sektöründe yürütölen bölgesel kalkınma programı ana projeleri listesi.

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

<b>Proje No:</b>	<b>Öncelikli eksen: 1 Demiryolu Altyapısının İyileştirilmesi</b>		<b>Önem No.: 1.1 Mevcut TEN-T ile bağlantı sağlayan veya gelecekteki TEN-T ağları üzerindeki demiryolu hatlarının yapımı ve/veya rehabilitasyonu</b>		
<b>Proje Yeri</b>					
1. Proje İsmi	<b>Kapıkule-Halkalı Demiryolu Hattının İnşası</b>				
2. Yatırım Miktarı (Tahmini)	<b>646,106,161 Avro</b>				
3. Projenin ana unsurlarının ve/veya faaliyetlerinin tanımlanması	Bu proje yüksek standartlı demiryolu teknolojisine uygun yeni bir demiryolu hattı altyapısının inşasını öngörmektedir. Mali problemler yaşanmayacağı varsayılırsa projenin 3 yıl içerisinde bitirilmesi hedeflenmektedir. Projenin genel olarak altı ana adımı bulunmaktadır- fizibilite çalışması, çevresel etki değerlendirmesi, uygulama projeleri (malîyet-fayda analizi, finansal analiz ve dizayn çalışmaları), ihale dokümanlarının hazırlanması, kamulaştırma ve ihale prosedürlerinin başlatılması ardından inşaatın başlaması.				
4. Projenin ana amaçlarının ve beklenen sonuçların tanımlanması	Kapıkule-Halkalı Demiryolu Hattı, 4.Pan-Avrupa Ulaştırma Koridoru üzerindeki Asya-Avrupa bağlantısını güçlendirecektir. Bu proje, Bulgaristan sınırını Gürcistan sınırıyla bağlayacak olan Doğu-Batı demiryolu hattının ilk aşamasını oluşturmaktadır. Dahası, Kapıkule-Halkalı Demiryolu Hattı, Türkiye için en önemli ticaret bölgesi olan Trakya bölgesindeki ekonomik sirkülasyona katkı sağlayacaktır. Proje sonucunda ortaya çıkacak yüksek standartlı hat Avrupa ile karşılıklı işlerliği sağlayacaktır. Hatta hem yolcu hem yük taşımacılığı yapılacak ve hattın hızı Bulgaristan ile bağlanacak hattın hızıyla uyumlu olacaktır. Proje, karayolu yoğunluğu ve buna bağlı olarak ortaya çıkan sorunları (kazalar, hava kirliliği vs.) azaltacaktır. Türkiye’de halihazırda, ulaştırma modları arasında büyük bir dengesizlik bulunmaktadır. Karayolu ulaştırması yolcu ve yük taşımacılığını büyük oranda domine etmiş durumdadır. Bu yüksek standartlı demiryolu hattı sadece ulaştırma alanında büyük bir iyileştirme sağlamayacak aynı zamanda ulaştırma modları arasındaki dengesizliği dizginleyecektir.				
5. Proje uygulamasının başlayacağı ay ve yıl	<b>2008 sonu</b>	6. Projenin uygulamasının biteceği ay ve yıl	<b>2011 sonu</b>	7. Proje süresi (ay)	<b>40</b>
8. Temel Proje dokümanlarının hazırlanması					
Doküman türü	Durum	Durum açıklaması	Tamamlanma tarihi	Açıklama	

Fizibilite öncesi çalışması	<input checked="" type="checkbox"/>	tamamlandı	09.05.2006	
Fizibilite çalışması (ekonomik ve finansal analizleri de içeren maliyet-fayda analizi)	<input checked="" type="checkbox"/>	tamamlandı	09.2007	
EIA çalışması	<input checked="" type="checkbox"/>	tamamlandı	09.2007	
İhale Dokümanları	<input checked="" type="checkbox"/>	tamamlandı	09.2007	
Diğer (belirtiniz)	<input type="checkbox"/>			

9. Proje dizayn dökümantasyonu ve izinlerin durumu				
Doküman türü	Durum (kutuyu işaretleyin)	Durum açıklaması (gelişme yok/gelişme aşamasında/tamamlandı)	Tamamlanma tarihi	Açıklama
Kavramsal Dizayn	<input checked="" type="checkbox"/>	Tamamlandı	04.2006	
Ön Dizayn	<input checked="" type="checkbox"/>	Tamamlandı	04.2006	
Ana dizayn	<input checked="" type="checkbox"/>	Tamamlandı	03.2007	
Nihai dizayn	<input checked="" type="checkbox"/>	Tamamlandı	09.2007	
Yer izni				
Bina izni				
Diğer (belirtiniz)				
10. Toprak mülkiyeti statüsünün tanımı:				
Proje koridoru üzerinde özel ve kamuya ait topraklar bulunmaktadır. Bu kapsamda, 2942 sayılı kanun uyarınca kamulaştırma yapılacaktır.				
11. Projenin				



halihazırdaki durumunun tanımlanması	Ön-fizibilite çalışmaları ve maliyet-fayda analizi (finansal analiz dahil) tamamlanmıştır. Fizibilite çalışmaları, çevresel etki değerlendirmesi, dizayn çalışmaları ve ihale dokümanlarının hazırlanması devam etmekte ve 2007 yılının 9. ayında bitirilmesi beklenmektedir.		
12. Nihai yararlanıcının adı	Demiryollar, limanlar ve Havaalanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLH)	13. Operatörün adı	TCDD
14. Finansman kaynakları : Tablonun bu bölümü ortak finansman oranına ilişkin hesaplamalar tamamlandıktan sonra doldurulacaktır.			
Ulusal unsur (nihai yararlanıcı dahil)	IFI (belirtiniz)	Diğer bağışçı (belirtiniz)	Önerilen IPA yardımı
..... AVRO	386,098,161AVRO	..... AVRO	159,108,000 AVRO
15. Diğer açıklamalar:			

<b>Proje No: -</b>	<b>Öncelik Eksen: Liman Altyapının iyileştirilmesi</b>	<b>Tedbir no.: 2.1 Gelecekteki TEN-T üzerinde yeni limanların gerekli multi-modal hinterlant bağlantıları ile birlikte yapımı</b>
--------------------	--	---

**Proje Yeri**

1. Proje Adı	<b>Çandarlı Limanı (Kuzey Ege Denizi Limanı)</b>				
2. Yatırım miktarı (tahmini)	<b>185.000.000 AVRO</b>				
3. Projenin ana unsurlarının ve/veya faaliyetlerinin tanımlanması	<p>Tesisin ANA LİMAN olarak hizmet vermesi ve 16 merte derinliğe sahip terminallere ve geniş çatma alanına ihtiyaç duyan (postpanamax) türü büyük konteyner gemilerine dahi yeterli bağlama alanı sağlaması planlanmaktadır. Koridor, Akdeniz ticaret hatlarını Karadeniz ülkelerine bağlayacak olan koridor Çandarlı limanını kullanacaktır.</p> <p style="text-align: center;">Tesisin toplam kapasitesi : 2 milyon TEU İlk aşamanın kapasitesi : 1 milyon TEU</p>				
4. Projenin ana amaçlarının ve beklenen sonuçların tanımlanması	<p>Çandarlı limanı uygulaması -</p> <p>Batı Anadolu Hinterlandının alternatif bir limanı olarak işlev görecektir, Avrupa/Orta Doğu/Doğu/Kara Deniz ülkeleri arasındaki çok modlu taşımacılık trafiğinde bir aktarma merkezi (ana liman) olacaktır.</p> <p>Proje ana-liman özelliği taşıdığından tüm Türkiye açısından faydalı olacak ve Batı Anadolu hinterlandını olumlu etkileyecektir.</p>				
5. Proje uygulamasının başlayacağı ay ve yıl	2009 <sup>31</sup>	6. Proje uygulamasının tamamlanacağı ay ve yıl	2011	7. Proje süresi (ay)	36

<sup>31</sup> Fizibilite çalışması ve EIA'nın 2007-2008 döneminde yenileneceği gözönünde tutulduğunda, Projenin uygulamasının başlangıç yılı 2009 olarak belirtilmiştir

8. Temel Proje dokümanlarının hazırlanması				
Doküman türü	durum	Durum açıklaması	Tamamlanma tarihi	Açıklama
Ön fizibilite çalışması				
Fizibilite çalışması (ekonomik ve finansal analizlerini de içeren maliyet-fayda analizi dahil)	<b>X</b>	Fizibilite çalışması 2005 yılında tamamlanmıştır.	14.12.2005	
EIA Çalışması	<b>X</b>	EIA onayı Çevre Bakanlığı'ndan alınmıştır.	17.03.2005	
İhale dokümanları	<input type="checkbox"/>			
Diğer (belirtiniz)	<input type="checkbox"/>			
9. Proje dizayn dokümantasyonu ve izinlerin durumu				
Doküman türü	durum (kutuyu işaretleyin)	Durum açıklaması (gelşme yok/gelişme aşamasında/ tamamlandı)	Tamamlanma tarihi	Açıklama
Kavramsal dizayn	<b>X</b>	Tamamlandı	14.12.2005	
Ön design	<b>X</b>	Tamamlandı	14.12.2005	
Ana design	<input type="checkbox"/>			
Nihai design	<input type="checkbox"/>			
Yer izni	<b>X</b>	Tamamlanmak üzere		
Bina Permit				
Diğer (belirtiniz)				
10. Toprak mülkiyeti statüsünün tanımı:				

Toprak kamu arazisinden oluşmaktadır.

11. Projenin halihazırdaki durumunun tanımlanması

Fizibilite çalışması AB yardımıyla tamamlanmıştır.EIA onayı Çevre Bakanlığı'ndan alınmıştır, yerleşim planlarının onaylanması işleminin 2007 yılı içinde sonuçlanması beklenmektedir. Projenin uygulaması (detaylı dizaynın hazırlanması ve inşaat) AB fonları tarafından finansmanı için gönderilmiştir.

12. Nihai yararlanıcının adı:

Demiryollar, limanlar ve Havaalanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLH)

13. Operatorün adı

14. Finansman kaynakları : Tablonun bu bölümü ortak finansman oranına ilişkin hesaplamalar tamamlandıktan sonra doldurulacaktır.

Ulusal unsur (nihai yararlanıcı dahil)

IFI (belirtiniz)

Diğer bağışçı (belirtiniz)

Önerilen IPA yardımı

167,900,000 AVRO

.....AVRO

.....AVRO

17,100,000 AVRO

15. Diğer açıklamalar:

<b>Proje No: -</b>	<b>Öncelik Eksen: 1</b>	<b>Önlem no.: 1.1 Mevcut TEN-T ile bağlantı sağlayan veya gelecekteki TEN-T ağları üzerindeki demiryolu hatlarının yapımı ve/veya rehabilitasyonu</b>
--------------------	-------------------------	---

**Proje Yeri**

1. Proje adı	<b>Irmak-Karabük-Zonguldak Demiryolu Hattına sinyalizasyon, elektrifikasyon ve telekomünikasyon sisteminin yüklenmesi</b>
2. Yatırım miktarı (tahmini)	160.000.000 AVRO
3. Projenin ana unsurlarının ve/veya faaliyetlerinin tanımlanması	<p>Bu Proje ile Irmak-Zonguldak hattına yeni sinyalizasyon, elektrifikasyon ve telekomünikasyon sistemi yüklenmesi öngörülmektedir. Ayrıca, bazı istasyonlardaki demiryolları genişletilecek ve 7 yeni yan hat inşa edilecektir.</p> <p>Yeni sinyalizasyon, elektrifikasyon ve telekomünikasyon sistemleri Karabük'teki merkezi operasyon birimleri tarafından kontrol edilecektir. Sinyalizasyon sistemi 1. seviye ETCS standartları ile, elektrifikasyon sistemi (AC) 50 Hz, 24kV ve 160 km/s hat hızıyla uyumlu ve telekomünikasyon sistemi Irmak-Zonguldak arasında yeraltı fiber-optik kablolarıyla ve SDH sistemleriyle kurulacak olan komuta ve uzaktan kontrol sistemlerini destekleyecektir. Yeni inşa edilecek olan elektronik seviye-geçiş koruma sistemleri, projenin içerdiği tüm seviyedeki sinyalizasyon ve elektrifikasyon sistemleriyle uyumludur</p> <p>Sinyalizasyon ve telekomünikasyon tesislerindeki bakım ve onarım işleri ve gelecekteki altyapı tesisleri için Irmak, Çerkes ve Karabük'te uygun yerlerde hizmet merkezleri ve yönetim binalarının yapılması planlanmaktadır.</p>
4. Projenin ana amaçlarının ve beklenen sonuçların tanımlanması	<p>Projenin amacı Irmak-Karabük-Zonguldak demiryolu güzergahının hat kapasitesinin iyileştirilmesi, demiryolu sektörünün ulaştırma pazarı içerisindeki payının artırılması, tren yönetim sisteminin iyileştirilmesi, çalışan sayısının asgariye indirilmesi, operasyon maliyetlerinin azaltılması, çevrenin korunmasına ve bölgenin kalkınmasına büyük katkı sağlanmasını amaçlamaktadır.</p> <p><u>Faydalar:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Projenin uygulanmasıyla, net yük taşımacılığı 7 milyon tona çıkacak böylelikle %30 oranında kapasite artırımı sağlanacaktır.</li> <li>- Tren hareketleriyle ilgili, trenlerin makas değiştirmesi ve mekanik sinyallerin değiştirilmesi, gibi işlemler</li> </ul>

	<p>manuel yollardan yapıldığından, istasyonlarda personele ihtiyaç duyulmakta ve insan faktörü de yüksek hata riskini beraberinde getirmektedir. Bu proje insan faktöründen kaynaklanan hata risk oranını yok etmekte ve aynı zamanda operasyon maliyetlerini azaltmakta ve seyahat sürelerinde meydana gelecek gecikmelerini önlemektedir.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mevcut telekomünikasyon sistemi hava koşulları karşısında çok hassas olmakla beraber yer altı kablo sistemlerinden daha fazla teknik personel çalıştırılmasını gerekli kılmaktadır. Yeni telekomünikasyon sisteminin yüklenmesi ile hava koşullarına bağlı olarak sıklıkla yaşanan kesintilerin azaltılması sağlanacaktır.</li> <li>- Dizel lokomotiflerin elektrikli lokomotiflerle yer değiştirmesi çevreye verilen zararların azaltılması sağlanacaktır.</li> </ul>				
5. Proje uygulamasının başlayacağı ay ve yıl	2009 sonu	6. Proje uygulamasının tamamlanacağı ay ve yıl	2012	7. Proje süresi (ay)	36
8. Temel proje dokümanlarının hazırlanması					
Doküman türü	durum	Durum açıklaması	Tamamlanma tarihi	Açıklama	
Ön-fizibilite çalışması	X				
Fizibilite çalışması (ekonomik ve finansal analizlerini de içeren maliyet-fayda analizi dahil)	X		2005		
EIA çalışması					
İhale dokümanları	<input type="checkbox"/>				
Diğer (belirtiniz)	<input type="checkbox"/>				
9. Proje dizayn dokümantasyonu ve izinlerin durumu					
Dokümantasyon türü	durum (kutuyu)	Durum açıklaması (gelşme)	Tamamlanma tarihi	Açıklama	

	<i>işaretl eyin)</i>	<i>yok/gelişme aşamasında/ tamamlandı)</i>		
Kavramsal dizayn				
Ön dizayn				
Ana dizayn	<input type="checkbox"/>			
Nihai dizayn	<input type="checkbox"/>			
Yer izni				
Bina izni				
Diğer (belirtiniz)				
10. Toprak mülkiyeti statüsünün tanımı :				
Toprak kamu arazisinden oluşmaktadır.				
11. . Projenin halihazırdaki durumunun tanımlanması	Teknik fizibilite çalışmaları henüz tamamlanmamıştır. Sadece projenin genel değerlendirmesini gösteren fizibilite çalışması hazırlanmış bulunmaktadır.			
12. Nihai yararlanıcının adı:	Ana yararlanıcı TCDD'dir.	13. Operatörün adı:	TCDD	
14. Finansman kaynakları: IPA ve diğer kaynaklardan finansman sağlanacaktır.				
Ulusal unsur (nihai yararlanıcı dahil)	IFI (belirtiniz)	Diğer bağışçı (belirtiniz)	Önerilen IPA yardımı	
.....AVRO	.....AVRO	.....AVRO	.....AVRO	
15. Diğer Açıklamalar:				

<b>Proje No: -</b>	<b>Öncelik eksen: 2</b>	<b>Önlem No.: 2.1 Gelecekteki TEN-T üzerinde yeni limanların gerekli multi-modal hinterlant bağlantıları ile birlikte yapımı</b>
--------------------	-------------------------	--

### Proje Yeri

1. Proje adı	<b>Mersin Konteyner Limanı</b>
2. Yatırım miktarı (tahmini)	370.000.000 AVRO (İlk aşama)
3. Projenin ana unsurlarının ve/veya faaliyetlerinin tanımlanması	<p>Tesisin ANA LİMAN olarak hizmet vermesi ve (postpanamax) türü büyük konteyner gemilerine dahi yeterli bağlama alanları sağlaması planlanmaktadır. Orta Asya ve Orta Doğu ülkelerini bağlayacak olan koridor Mersin limanını kullanacaktır.</p> <p>AB yardımları altında gerçekleştirilen fizibilite çalışması sonuçları uyarınca, tahmin edilen kapasite etaplar halinde şöyle olacaktır;</p> <p style="padding-left: 40px;">Etap 1: 1 milyon TEU Etap 2: 2 milyon TEU Etap 3: 4 milyon TEU tüm kapasite</p>
4. Projenin ana amaçlarının ve beklenen sonuçların tanımlanması	<p>Türkiye'nin Doğu Akdeniz kıyı şeridindeki limanların mevcut kapasitesi, Türkiye üzerinden gerçekleştirilecek denizyolu trafiğinde gelecekte ortaya çıkacak talepleri karşılama konusunda yetersiz kalmaktadır. Bu da, ayrıcalıklı coğrafi konumu nedeniyle etkin hizmetlerin devreye sokulması bakımından yüksek derecede rekabetçi ve ölçek ekonomisi olacak yeni liman kapasitelerinin sağlanması gerekliliğini ortaya çıkarmaktadır. Mersin Konteyner Limanı Akdeniz Konteyner Gemicilik Hatları ile Orta Asya'daki denize çıkışı olmayan ülkeler arasında bir geçiş kapısı görevi görecektir.</p> <p><u>Faydalar:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mersin Konteyner Limanı Projesi Orta ve Doğu Anadolu hinterlandına özellikle GAP Projesine hizmet edecektir.</li> <li>- Akdeniz ve Karadeniz arasında kargo aktarma olanağı sağlaması bakımından boğazlardan geçen gemi sayısının azalmasını sağlayacaktır.</li> </ul>



	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ana liman fonksiyonu kaydadeğer bir ekonomik ve stratejik faydalar sağlayacaktır.</li> <li>- Mersin Konteyner Limanı uluslararası çok modlu ulaşırma sisteminin önemli bir unsurunu oluşturacak ve demiryolu bağlantısı nedeniyle sadece Orta Doğu ülkelerine değil aynı zamanda Kafkasya, denize çıkışı olmayan Asya ülkeleri ve Bağımsız Devletler Topluluğu ülkelerine de geçiş noktası görevi görecektir.</li> </ul>				
5. Proje uygulamasının başlayacağı ay ve yıl	<b>2008</b>	6. Proje uygulamasının tamamlanacağı ay ve yıl	<b>2010</b>	7. Proje süresi (ay)	<b>24</b>
<b>8. Temel proje dokümanlarının hazırlanması</b>					
Doküman türü	durum	Durum açıklaması	Tamamlanma tarihi	Açıklama	
Ön-fizibilite çalışması					
Fizibilite çalışması (ekonomik ve finansal analizlerini de içeren maliyet-fayda analizi dahil)	<b>X</b>	Fizibilite çalışması 2005 yılında tamamlanmıştır.	02.06.2005		
EIA çalışması	<b>X</b>	Nearly completed.			
İhale dokümanları	<input type="checkbox"/>				
Diğer (belirtiniz)	<input type="checkbox"/>				
<b>9. Proje dizayn dokümantasyonu ve izinlerin durumu</b>					
Dokümantasyon türü	durum (kutuyu işaretleyin)	Durum açıklaması (gelşme yok/gelişme aşamasında/ tamamlandı)	Tamamlanma tarihi	Açıklama	
Kavramsal dizayn	<b>X</b>	Tamamlandı	02.06.2005		

Ön dizayn	X	Tamamlandı	02.06.2005	
Ana dizayn				
Nihai dizayn				
Yer izni	X	O.K		
Bina izni				
Diğer (belirtiniz)				
10. Toprak mülkiyeti statüsünün tanımlanması: <input type="checkbox"/> Toprak kamusal arazisinden oluşmaktadır.				
11. Projenin mevcut durumunun tanımlanması	Fizibilite İspanyol mali yardımı altında tamamlanmıştır. EIA onayı Çevre ve Orman Bakanlığı'ndan alınacaktır. Yerleşim planlarının onayı yakın bir zamanda sonuçlanması beklenmektedir.			
12. Nihai yararlanıcının adı:	Demiryollar, Limanlar ve Havaalanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLH)	13. Operatörün adı:	Demiryollar, Limanlar ve Havaalanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLH)	
14. Finansman Kaynağı: IPA ve diğer kaynaklar				
Ulusal unsur (nihai yararlanıcı)	IFI (belirtiniz)	Diğer başışçı (belirtiniz)	Önerilen	
.....AVRO	.....AVRO	.....AVRO	.....AVRO	
15. Diğer Açıklamalar:				

---

**b) Operasyonel Program'da yapılan değişiklikler**

Çok yıllı "Ulaştırma" Operasyonel Programı aşağıdaki gibi değiştirilmiştir:

1. Belge genelinde başlık "Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma Operasyonel Programı" ile değiştirilmiştir.

2. Bölüm 3.1 “Öncelik Eksenleri ve Tedbirler”, “Hedefler ve Göstergeler”, 70, 72, 74, 76 ve 80. sayfalar aşağıdaki gibi değiştirilmiştir:

**Sayfa 70 ve 72’deki tabloların yerine geçen tablo**

Göstergeler		Başlangıç	2007 – 2009 Hedefi	2007 – 2011 revize hedef	Kaynak	
Sonuç	Çıktı	Proje sayısı	0	1 <sup>18</sup>	2	TCDD
		Çekirdek Ağ üzerinde bulunan yeni demiryolu uzunluğu - km	0	56 <sup>19</sup> km	56	TÜİK TCDD
		Yüksek Hızlı Tren Deposu Sayısı				TCDD
		Karayolundan yolcu taşımacılığındaki kayma (yolcu-km)	0	3,956,679	3,956,679 <sup>20</sup>	TÜİK, TCDD KGM
		Belirlenen güzergahta karayolundan yük ve yolcu taşımacılığındaki kayma		20%	20%	TÜİK, TCDD KGM
		Belirlenen güzergahta demiryolu yolcu trafiğindeki artış (yolcu-km)	409.107 kişi/yıl <sup>25</sup>	5.565.000 kişi/yıl	5.565.000 kişi/yıl	TÜİK TCDD
		Demiryolu güzergahında yük trafiğinin artışı (ton-km)	2.487.500 kişi/yıl <sup>26</sup>	10.464.000 ton/yıl	10.464.000 ton/yıl	TÜİK TCDD

**Sayfa 74’teki tablonun yerine geçen tablo**

Göstergeler		Başlangıç (2007)	2007 – 2009 Hedefi	2007 – 2011 revize hedef	Kaynak	
Çıktı						
		Çekirdek ağ üzerinde bulunan yeni limanlar	0	0	1 <sup>21</sup>	DLH Den. Müst
		Yeni inşa edilecek depolama alanı	---	---	100 Ha	Fizibilite Ç

<sup>18</sup> Köseköy – Gebze Hızlı Tren Demiryolu Hattı ve Yüksek Hızlı Tren Deposu, Ankara İstanbul Hızlı Tren Projesi’nin parçalarıdır.

<sup>19</sup> Ankara İstanbul arasındaki güzergah 533 km olsa da bunun yalnızca Köseköy – Gebze kesimi (56km) IPA eş-finansmanı ile gerçekleştirilecektir.

<sup>20</sup> Sayı Ankara – İstanbul Hızlı Tren Projesi içindir. Irmak – Karabük – Zonguldak Demiryolu Hattı ile yolcu taşımacılığında herhangi bir kayma yaşanmayacaktır.

<sup>21</sup> Çandarlı Limanı İnşaatı

---

	<b>Sonuç</b>	Bölgedeki elleçleme kapasitesi(TEU)	1.000.000 <sup>22</sup>	---	5.800.000 <sup>23</sup>	DLH Den. Müst Fizibilite Ç
		Limanın elleçleme kapasitesi (TEU)	---	---	4.000.000	DLH Den. Müst

---

<sup>22</sup> Bu miktar 2008 yılında Alsancak Limanı'nda elleçlenen 884.000TEU'luk (TCDD İstatistik Yıllığı) konteyner ile Nemrut Körfezi'nde yıllık elleçlenen yaklaşık 200.000 TEU'luk (TCE Ege Gübre ve Akdeniz Kimya) konteynerin toplanması ile hesaplanmıştır.

<sup>23</sup> Bu miktar Alsancak Limanı, Çandarlı Limanı ve Tayfun Liman ve Depoculuk İşletmelerinin 2035 yılı için planlanan toplam kapasiteleridir. (TEU)

**Sayfa 76'teki tablonun yerine geçen tablo**

<b>Göstergeler</b>		<b>Başlangıç (2007)</b>	<b>2007 – 2009 Hedefi</b>	<b>2007 – 2011 revize hedef</b>	<b>Kaynak</b>	
	<b>Çıktı</b>					
	Çekirdekâğ üzerinde bulunan yeni limanlar	0	---	1 <sup>24</sup>	DLH Den. Müst	
	Yeni inşa edilecek depolama alanı	---	---	100 Ha	Fizibilite Ç	
	<b>Sonuç</b>	Bölgedeki elleçleme kapasitesi(TEU)	1.000.000 <sup>25</sup>	---	5.800.000 <sup>26</sup>	DLH Den. Müst Fizibilite Ç
	Limanın elleçleme kapasitesi (TEU)	---	---	4.000.000	DLH Den. Müst	

<sup>24</sup> Çandarlı Limanı İnşaatı

<sup>25</sup> Bu miktar 2008 yılında Alsancak Limanı'nda elleçlenen 884.000TEU'luk (TCDD İstatistik Yıllığı) konteyner ile Nemrut Körfezi'nde yıllık elleçlenen yaklaşık 200.000 TEU'luk (TCE Ege Gübre ve Akdeniz Kimya) konteynerin toplanması ile hesaplanmıştır.

<sup>26</sup> Bu miktar Alsancak Limanı, Çandarlı Limanı ve Tayfun Liman ve Depoculuk İşletmelerinin 2035 yılı için planlanan toplam kapasiteleridir. (TEU)

Sayfa 80'deki tablonun yerine geçen tablo

**Öncelik 3: Teknik Destek<sup>27</sup>**

Göstergeler			Temel	2007 – 2009 Hedefi	2007 – 2010 revize hedefi
<b>Tedbir 3.1</b> Yönetim, programlama, izleme ve değerlendirmeyi içeren OP uygulamasına destek	<b>Çıktılar</b>	Organize edilecek eğitim sayısı	0	10	14
		Eğitim alacak katılımcı sayısı	0	100	420
		Gerçekleştirilmiş çalışma ziyaretleri/stajlar	0	4	4
		Organize edilecek Sektörel İzleme Komitesi toplantı sayısı	0	5	9
		Gerçekleştirilecek saha ziyareti ve yerinde denetimlerin sayısı	0	1	24
	<b>Sonuçlar</b>	Program Otoritesi'nin idari, teknik ve insan kaynakları açılarından güçlendirilmiş kapasitesi	---	---	---
		Proje yönetim yazılımının edinilmesi	0		1

<sup>27</sup> 20 Kasım 2009 tarihinde gerçekleştirilen Sektörel İzleme Toplantısı'nda Avrupa Komisyonu ve AB Türkiye Delegasyonu temsilcileri tarafından Teknik Destek Planı'nın 2010 – 2011 tarihlerini de kapsayacak şekilde uzatılması gerektiği ifade edilmiştir. Bu durumda, uzatılmış Teknik Destek Planı ve artan bütçe ile paralel olarak Teknik Destek Planı, Teknik Destek Faaliyetleri ile ilgili OIS ve Şartnameler de revize edilecektir. Bu sebeple tablodaki hedeflerin, kesin bütçe dağılımları ve planlarının sonucu ortaya çıkan değerler olarak değil de tahmini değerler olarak değerlendirilmesi gerekmektedir. Uzatılan Teknik Destek Planı ve artan bütçe ile bu değerlerin yeniden revize edilmesi gerekebilir.

<b>Tedbir 3.2</b> Bilgilendirme ve tanıtım faaliyetlerine destek.	<b>Çıktılar</b>	Önceden haber verilecek ve sonucunda bilgilendirme yapılacak seminer ve basın toplantılarının sayısı	0	2	4
		Ulaştırma OP internet sayfasına bağlantı veren mektup ve/veya e-posta sayısı (iş çevrelerine, STK'lara)	0	2	4
		Temel atma ve ilk rayın döşenmesi seremonileri, fotoğraf seansları ve basında yer alması	0	2	4
	<b>Sonuçlar</b>	IPA - UOP projelerine ve AB'nin rolüne ilişkin artan farkındalık	---	---	---
	Ulaştırma OP için bir internet sayfasının kurulması	0	1	1	



<b>Tedbir 3.3</b> Proje havuzunun geliştirilmesine destek	<b>Çıktılar</b>	Elektronik Kargo (eFreight) ve lojistik ile ilgili ITS Eylem Planı dahil olmak üzere yürürlükteki ilgili AB rehberlerine göre hazırlanmış Fizibilite Çalışması (Fayda Maliyet Analizi dahil) sayısı	0	1	2
		Hazırlanan Çevresel Etki Değerlendirmesi/Rehberi sayısı (ÇED, Habitat ve Kuşlar direktifleri)	0	1	2
		Hazırlanan Büyük Proje Başvuru Formu sayısı	0	1	2
		Tedarik stratejsinin bütün yönlerini kapsayan ve tasarım dahil FIDIC sözleşme kurallarına uygun bir şekilde hazırlanan yapım işleri ihale dosyası sayısı		1	2
	<b>Sonuçlar</b>	IPA fonları altından finanse edilmeye hazır olgun proje sayısındaki artış	0	1	2

3. 4. Bölüm: Sayfa 89'dan 93'e kadar bulunan mali tablolar aşağıdaki gibi değiştirilmiştir:

**Ek C – “Mali Tablolar (toplam kamu harcamasının fonlanmaya uygun olan miktarı)” Bölümü**

<b>2007</b>	<b>Toplam Kamu Harcaması</b>	<b>Kamu Harca</b>
	<b>(1) =(2) + (3) (Eur)</b>	<b>IPA Katkısı (2) (Eur)</b>
<b>Öncelik Eksen 1 – Demiryolu altyapısının geliştirilmesi</b>	<b>67.095.530</b>	<b>57.031.200</b>
Tedbir 1.1 Mevcut TEN-T ile bağlantı sağlayan veya gelecekteki TEN-T ağları üzerindeki demiryolu hatlarının yapımı ve/veya rehabilitasyonu	67.095.530	57.031.200
<b>Öncelik Eksen 2 – Liman altyapısının geliştirilmesi</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Tedbir 2.1 Gelecekteki TEN-T üzerinde yeni limanların gerekli multi-modal hinterlant bağlantıları ile birlikte yapımı	0	0
<b>Öncelik Eksen 3 – Teknik Destek</b>	<b>1.845.649</b>	<b>1.568.800</b>
Tedbir 3.1 Yönetim, programlama, izleme ve değerlendirmeyi içeren OP uygulamasına destek.	410.824	349,200
Tedbir 3.2 Bilgilendirme ve tanıtım faaliyetlerine destek.	136.942	116,400
Tedbir 3.3 Proje havuzunun geliştirilmesine destek	1.297.883	1.103.200
<b>2007 Toplam</b>	<b>68.941.179</b>	<b>58,600,000</b>

2008	Toplam Kamu Harcaması	Kamu Harca
	(1) =(2) + (3) (Eur)	IPA Katkısı (2) (Eur)
<b>Öncelik Eksen 1 – Demiryolu altyapısının geliştirilmesi</b>	<b>63.454.118</b>	<b>53.936.000</b>
Tedbir 1.1 Mevcut TEN-T ile bağlantı sağlayan veya gelecekteki TEN-T ağları üzerindeki demiryolu hatlarının yapımı ve/veya rehabilitasyonu	63.454.118	53.936.000
<b>Öncelik Eksen 2 – Liman altyapısının geliştirilmesi</b>	<b>6.705.883</b>	<b>5.700.000</b>
Tedbir 2.1 Gelecekteki TEN-T üzerinde yeni limanların gerekli multi-modal hinterlant bağlantıları ile birlikte yapımı	6.705.883	5.700.000
<b>Öncelik Eksen 3 – Teknik Destek</b>	<b>1.369.414</b>	<b>1.164.000</b>
Tedbir 3.1 Yönetim, programlama, izleme ve değerlendirmeyi içeren OP uygulamasına destek.	410.824	349,200
Tedbir 3.2 Bilgilendirme ve tanıtım faaliyetlerine destek.	136.942	116,400
Tedbir 3.3 Proje havuzunun geliştirilmesine destek	821.648	698.400
<b>2008 Toplam</b>	<b>71.529.415</b>	<b>60.800.000</b>

2009	Toplam Kamu Harcaması	Kamu Harca
	(1) =(2) + (3) (Eur)	IPA Katkısı (2) (Eur)
<b>Öncelik Eksen 1 – Demiryolu altyapısının geliştirilmesi</b>	<b>62.865.882</b>	<b>53.436.000</b>
Tedbir 1.1 Mevcut TEN-T ile bağlantı sağlayan veya gelecekteki TEN-T ağları üzerindeki demiryolu hatlarının yapımı ve/veya rehabilitasyonu	62.865.882	53.436.000
<b>Öncelik Eksen 2 – Liman altyapısının geliştirilmesi</b>	<b>6.705.883</b>	<b>5.700.000</b>
Tedbir 2.1 Gelecekteki TEN-T üzerinde yeni limanların gerekli multi-modal hinterlant bağlantıları ile birlikte yapımı	6.705.883	5.700.000
<b>Öncelik Eksen 3 – Teknik Destek</b>	<b>1.369.414</b>	<b>1.164.000</b>
Tedbir 3.1 Yönetim, programlama, izleme ve değerlendirmeyi içeren OP uygulamasına destek.	410.824	349,200
Tedbir 3.2 Bilgilendirme ve tanıtım faaliyetlerine destek.	136.942	116,400
Tedbir 3.3 Proje havuzunun geliştirilmesine destek	821.648	698.400
<b>2009 Toplam</b>	<b>68.941.179</b>	<b>60.300.000</b>

2010	Toplam Kamu Harcaması	Kamu Harca
	(1) =(2) + (3) (Eur)	IPA Katkısı (2) (Eur)
<b>Öncelik Eksen 1 – Demiryolu altyapısının geliştirilmesi</b>	<b>66.086.353</b>	<b>56.173.400</b>
Tedbir 1.1 Mevcut TEN-T ile bağlantı sağlayan veya gelecekteki TEN-T ağları üzerindeki demiryolu hatlarının yapımı ve/veya rehabilitasyonu	66.086.353	56.173.400
<b>Öncelik Eksen 2 – Liman altyapısının geliştirilmesi</b>	<b>13.182.353</b>	<b>11.205.000</b>
Tedbir 2.1 Gelecekteki TEN-T üzerinde yeni limanların gerekli multi-modal hinterlant bağlantıları ile birlikte yapımı	13.182.353	11.205.000
<b>Öncelik Eksen 3 – Teknik Destek</b>	<b>4.766.590</b>	<b>4.051.600</b>
Tedbir 3.1 Yönetim, programlama, izleme ve değerlendirmeyi içeren OP uygulamasına destek.	2.324.942	1.976.200
Tedbir 3.2 Bilgilendirme ve tanıtım faaliyetlerine destek.	971.059	825.400
Tedbir 3.3 Proje havuzunun geliştirilmesine destek	1.470.589	1.250.000

<b>2010 Toplam</b>	<b>84.035.296</b>	<b>71.430.000</b>
--------------------	-------------------	-------------------

<b>2011</b>	<b>Toplam Kamu Harcaması</b>	<b>Kamu Harca</b>
	<b>(1) =(2) + (3) (Eur)</b>	<b>IPA Katkısı (2) (Eur)</b>
<b>Öncelik Eksen 1 – Demiryolu altyapısının geliştirilmesi</b>	<b>66.792.235</b>	<b>56.773.400</b>
Tedbir 1.1 Mevcut TEN-T ile bağlantı sağlayan veya gelecekteki TEN-T ağları üzerindeki demiryolu hatlarının yapımı ve/veya rehabilitasyonu	66.792.235	56.773.400
<b>Öncelik Eksen 2 – Liman altyapısının geliştirilmesi</b>	<b>31.994.118</b>	<b>27.195.000</b>
Tedbir 2.1 Gelecekteki TEN-T üzerinde yeni limanların gerekli multi-modal hinterlant bağlantıları ile birlikte yapımı	31.994.118	27.195.000
<b>Öncelik Eksen 3 – Teknik Destek</b>	<b>4.766.590</b>	<b>4.051.600</b>
Tedbir 3.1 Yönetim, programlama, izleme ve değerlendirmeyi içeren OP uygulamasına destek.	410.824	1.976.200
Tedbir 3.2 Bilgilendirme ve tanıtım faaliyetlerine destek.	136.942	825.400
Tedbir 3.3 Proje havuzunun geliştirilmesine destek	821.648	1.250.000
<b>2011 Toplam</b>	<b>103.552.943</b>	<b>88.020.000</b>

**2011 için bahsedilen miktarlar bütçe yetkilisinin onayına tabidir.**

<b>2007 – 2011</b>	<b>Toplam Kamu Harcaması</b>	<b>Kamu Harca</b>
	<b>(1) =(2) + (3) (Eur)</b>	<b>IPA Katkısı (2) (Eur)</b>
<b>Öncelik Eksen 1 – Demiryolu altyapısının geliştirilmesi</b>	<b>326.294.118</b>	<b>277.350.000</b>
Tedbir 1.1 Mevcut TEN-T ile bağlantı sağlayan veya gelecekteki TEN-T ağları üzerindeki demiryolu hatlarının yapımı ve/veya rehabilitasyonu	326.294.118	277.350.000
<b>Öncelik Eksen 2 – Liman altyapısının geliştirilmesi</b>	<b>58.588.237</b>	<b>49.800.000</b>
Tedbir 2.1 Gelecekteki TEN-T üzerinde yeni limanların gerekli multi-modal hinterlant bağlantıları ile birlikte yapımı	58.588.237	49.800.000
<b>Öncelik Eksen 3 – Teknik Destek</b>	<b>14.117.657</b>	<b>12.000.000</b>
Tedbir 3.1 Yönetim, programlama, izleme ve değerlendirmeyi içeren OP uygulamasına destek.	5.882.356	5.000.000
Tedbir 3.2 Bilgilendirme ve tanıtım faaliyetlerine destek.	2.352.944	2.000.000
Tedbir 3.3 Proje havuzunun geliştirilmesine destek	5.882.357	5.000.000
<b>2007 Toplam</b>	<b>399.000.012</b>	<b>339.150.000</b>

**Çok yıllı “Ulaştırma” Operasyonel Programı’na ait değiştirilmiş indikatif Büyük Proje listesi**

<b>Proje adı</b>	<b>Tahmini proje değeri Milyon €</b>
1. Ankara İstanbul Hızlı Tren Demiryolu Hattı Köşküy – Gebze Kısmı Rehabilitasyonu	160
2. Ankara İstanbul Hızlı Tren Demiryolu Hattı Projesi Ankara Behiçbey Hızlı Tren Deposu Yapımı	209
3. Çandarlı Limanı İnşaatı	139
4. Irmak – Karabük – Zonguldak Demiryolu Hattı Sinyalizasyonu ve Elektrifikasyonu	318,4
5. Halkalı Kapıkule Demiryolu Hattı Yapımı	1.400
6. Mersin Konteyner Limanı İnşaatı	405