



KKTC Ulaştırma ve Bayındırlık Bakanlığı

Ulaştırma ve Haberleşme

Fonksiyonel ve Kurumsal Analizi



T.C. Lefkoşa Büyükelçiliği
Yardım Heyeti Başkanlığı

tepav

türkiye ekonomi politikaları araştırma vakfı



Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti
Başbakanlık

Kısaltmalar	5
Şekil ve Tablolar	6
Giriş.....	7
1. Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti’nde Ulaştırma ve Haberleşme Sektörlerinin Mevcut Durum Analizi	8
1.1 Ulaştırma ve Haberleşme Sektörlerinin KKTC Günlük Hayatında ve Ekonomisindeki Yeri	8
1.2 Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlığına Kurumsal Yapılanma	9
1.3 Havayolu Ulaştırması	9
1.4 Denizyolu Ulaştırması	15
1.5 Karayolu Ulaştırması	21
1.6 Haberleşme ve Bilgi Toplumu	26
2. Benzer Ülkelerde Sektör ve Yapılanma Analizi	31
2.1 Giriş	31
2.2 Güney Kıbrıs Rum Yönetimi	31
2.2.1 Havayolu Ulaştırması	31
2.2.2 Denizyolu Ulaştırması	32
2.2.3 Karayolu Ulaştırması	33
2.2.4 Haberleşme ve Bilgi Toplumu	33
2.3 Malta	34
2.3.1 Havayolu Ulaştırması	34
2.3.2 Denizyolu Ulaştırması	35
2.3.3 Karayolu Ulaştırması	36
2.3.4 Haberleşme ve Bilgi Toplumu	36
2.4 İzlanda	36
2.4.1 Havayolu Ulaştırması	36
2.4.2 Denizyolu Ulaştırması	37
2.4.3 Karayolu Ulaştırması	37
2.4.4 Haberleşme ve Bilgi Toplumu	37
3. Öneriler	38
3.1 Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlığının Organizasyon Yapısına Yönelik Öneriler:	38
3.1.1 Strateji Geliştirme ve Avrupa Birliği Dairesinin Kurulması	38
3.1.2 Telekomünikasyon Dairesinin Özelleştirilmesi	40
3.1.3 Bilgi Toplumu Ajansının Kurulması	42
3.1.4 Kara Ulaştırması Dairesinin Kurulması	43
3.1.5 Meteoroloji Dairesi Müdürlüğünün Tarım ve Doğal Kaynaklar Bakanlığına Bağlanması	46
3.1.6 Posta Dairesinin Şirket Olarak Yapılandırılması	48
3.1.7 Sivil Havacılık Dairesinin Bakanlık Merkez Teşkilatından Çıkarılarak Doğrudan Bakana Bağlanması ve Altında Yeni Birimler Kurulması	50

3.2 Ulaştırma ve Haberleşme Sektörüne Yönelik İkincil Öneriler.....	52
3.2.1 Özelleştirme Ana Planı Hazırlanması.....	52
3.2.2 KKTC Ulaştırma Ana Planı ve Stratejisinin Hazırlanması.....	53
3.2.3 Geçitkale Havaalanının Durumu.....	54
3.2.4 Elektronik Haberleşme Yasasının Kapsamına Posta Hizmetlerinin Dahil Edilmesi ve Posta Sektörünün Rekabete Açılması.....	55
3.2.5 Liman İşçileri Şirketine Verilen İmtiyazın Kaldırılması ve Limanları Özelleştirmenin Yapılabilirliğinin Analiz Edilmesi	56
3.2.6 Gazimağusa Serbest Liman ve Bölgesine Liman Dışında İlave Yer Tahsisi Yapılması	57
3.2.7 Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlığı Çalışanlarının Yetkinliklerinin Artırılması	58
3.3 Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlığının Mevcut Teşkilat Şeması	59
3.4 Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlığı İçin Önerilen Teşkilat Şeması	60
Kullanılan Kaynaklar	60

Kısaltmalar

AB	Avrupa Birliği
ATM	Automated Teller Machine
ECAC	Avrupa Sivil Havacılık Konferansı
GKRY	Güney Kıbrıs Rum Yönetimi
İnkişaf Sandığı	Kıbrıs Türk Cemaat Meclisi Konsolide Fonu İnkişaf Sandığı
ICAO	Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı
KTHY	Kıbrıs Türk Hava Yolları Limited Şirketi
KKTC	Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti
KKTC-FOKUS	KKTC’de Fonksiyonel-Kurumsal Gözden Geçirme Projesi
KKTC Telekom	Telekomünikasyon Dairesi
KKTH	Kuzey Kıbrıs Türk Havayolları
KTDİ	Kıbrıs Türk Denizcilik Limited Şirketi
KTKEGK	Kıbrıs Türk Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma Şirketi Limited
THY	Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı
TEPAV	Türkiye Ekonomi Politikaları Araştırma Vakfı
YİD	Yap-İşlet-Devret

Şekil ve Tablolar

• Şekil 2.1: KKTC’de Ulaştırma-Haberleşme Sektörünün Yıllar İtibariyle Bazı Makro Ekonomik Göstergeler Açısından Ekonomideki Payı (%)	7
• Şekil 2.2: Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlığının Mevcut Teşkilat Yapısı	9
• Tablo 2.1: KKTC ve Benzer Ülkelerde Havaalanı Sayısı (yıllık yolcu trafiği 15,000’den fazla olanlar)	10
• Tablo 2.2: Ercan ve Geçitkale Havaalanlarının Fiziksel Özellikleri	11
• Tablo 2.3: 2011 Yılı Aralık İtibarıyla KKTC-Türkiye Arasındaki Tarifeli Uçuşlar (tek yön)	13
• Tablo 2.4: Hava Kargo Trafiği (ton)	13
• Tablo 2.5: 2001-2010 Dönemi Havayolu Yolcu Trafiği	15
• Tablo 2.6: KKTC Limanları	16
• Tablo 2.7: Gazimağusa ve Girne Limanlarının Fiziksel Özellikleri	17
• Tablo 2.8: 2011 Aralık İtibarıyla KKTC ve Türkiye Limanları Arasındaki Tarifeli Yolcu Seferleri	17
• Tablo 2.9: KKTC Gemi Siciline Kayıtlı Gemilerin Özeti	18
• Tablo 2.10: Gemi İle Taşınan Yük Miktarı (bin ton)	18
• Tablo 2.11: Kıbrıs Türk Denizcilik Limited Şirketi ve Kıbrıs Türk Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma Şirketi Limitedin 2006-2010 Dönemi Dönem Karı/Zararı (milyon TL)	20
• Tablo 2.12: Kara Ulaştırması İle İlgili Ana Görevlerin Kurumlar Arası Dağılımı	23
• Tablo 2.13: Araç Sahiplik Oranı (1000 kişiye düşen araç sayısı)	24
• Tablo 2.14: Trafik Kazalarında Ölen Kişi Sayısı	24
• Tablo 2.15: Trafik Kazalarında Ölen Kişi Sayısının Nüfusa Oranı (Her 100.000 Kişide)	25
• Tablo 2.16: Telefon Operatörlerinin 2004-2009 Dönemi Abone Sayıları	26
• Tablo 2.17: Mobil Telefon Abonelik Sayısı (1.000)	26
• Tablo 2.18: Mobil Haberleşmede Pazar Lideri Operatörün Pazar Payı (%)	26
• Tablo 2.19: Posta Gönderileri (1.000 adet)	28
• Tablo 2.20: Posta Dairesinin 2009-2010 Dönemi Gelir-Gider Durumu (TL)	28
• Tablo 3.1: KKTC ve Benzer Ülkelerin Nüfus, Yüzölçümü ve Nüfus Yoğunluğu İstatistikleri	30
• Tablo 3.2: Larnaka ve Baf Uluslararası Havaalanlarının 2006-2010 Dönemi Yolcu Trafik Rakamları	31
• Tablo 4.1: Strateji Geliştirme ve Avrupa Birliği Dairesinin Önerilen Görevlerini GKRY, Malta ve İzlanda’da Yerine Getiren Birimler	38
• Tablo 4.2: Muadil Ülkelerde Kara Ulaştırması Kuruluşlarının Görev Alanlarının KKTC’de Kurulması Önerilen Kara Ulaştırması Dairesinin Öngörülen Görevleri İle Karşılaştırılması	42
• Tablo 4.3: Meteoroloji Hizmeti Veren Birim Başlı Bulunduğu Bakanlık/Kurum	45

KKTC Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlığı Dikey Analizi

Giriş

Bu rapor Türkiye Ekonomi Politikaları Araştırma Vakfı (TEPAV) Proje ve Uzmanlık Merkezi tarafından yürütülen ve Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti (KKTC) kamu kesiminin kurumsal analizini yapmayı ve yeni kurumsal yapılanma için öneriler geliştirmeyi hedefleyen “KKTC’de Fonksiyonel-Kurumsal Gözden Geçirme Projesi (KKTC-FOKUS)” kapsamında hazırlanmış olup, KKTC’de ulaştırma ve haberleşme sektörleri ile Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlığının bu sektörlerle ilgili yapılanmasına yönelik bulguları ve önerileri içermektedir. Raporun temel amacı, Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlığı için günün koşullarına ve Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyetinin içinde bulunduğu şartlara uygun bir organizasyon yapısı önerisi getirmektir.

Rapor kapsamında 6-9 Aralık 2011 tarihleri arasında KKTC’ye gidilerek Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlığı yetkilileri, Bakanlığın bağlı ve/veya ilgili kurum/kuruluşlarının yöneticileri, ulaştırma ve haberleşme sektörlerine yönelik hizmet veren ancak Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlığı haricindeki bir Bakanlığa bağlı olarak çalışan kamu kurum/kuruluşlarının temsilcileri ve sivil toplum kuruluşlarının yöneticileri ile görüşmeler yapılarak, onların ulaştırma ve haberleşme sektörlerinin mevcut durumuna, yaşanan sorunlara ve olası iyileştirme alternatiflerine yönelik görüşleri alınmıştır.

Raporun ana hedefi Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlığının görevlerinin yeniden belirlenmesi ve Bakanlık için yeni bir teşkilatlanma modeli getirilmesi olmasına rağmen, sadece bu çerçevede yapılacak bir çalışmanın ulaştırma ve haberleşme sektörlerindeki mevcut durumu, sorunları ve atılması gereken adımları tam olarak yansıtamayacak olması nedeniyle bu sektörleri doğrudan veya dolaylı olarak etkileyebilecek bazı temel hususlarda da öneriler getirilmeye çalışılmıştır.

Bu rapor dört bölümden oluşmaktadır. Girişi takip eden **İkinci Bölüm**, KKTC’de ulaştırma ve haberleşme sektörlerinin mevcut durum analizi içermektedir. Bu analiz kapsamında ulaştırma ve haberleşme sektörlerinin alt sektörler bazında mevcut durumu, sektörlerde faaliyet gösteren kamu kurum/kuruluşlarının görev ve sorumlulukları ve KKTC ile yüzölçümü, nüfus ve ada devleti olmaları açısından mukayese yapılabilecek özelliklerde olan Güney Kıbrıs Rum Yönetimi (GKRY), Malta ve İzlanda gibi ülkelerle KKTC’nin istatistikler bazında karşılaştırmaları yer almaktadır. **Üçüncü Bölümde** GKRY, Malta ve İzlanda’da ulaştırma ve haberleşme sektörlerinde görev ve sorumlulukların kamu kurum/kuruluşları tarafından ne şekilde paylaşıldığı ve özel sektörün bu alandaki faaliyetleri kısaca özetlenmiştir. **Dördüncü Bölüm** ise, ikinci ve üçüncü bölümde yer alan veri ve analizler ışığında ulaştırma ve haberleşme sektörleri genelinde ve Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlığı özelinde yapılan önerileri ve Bakanlık için tavsiye edilen nihai teşkilat şeması taslağını içermektedir.

BİRİNCİ BÖLÜM

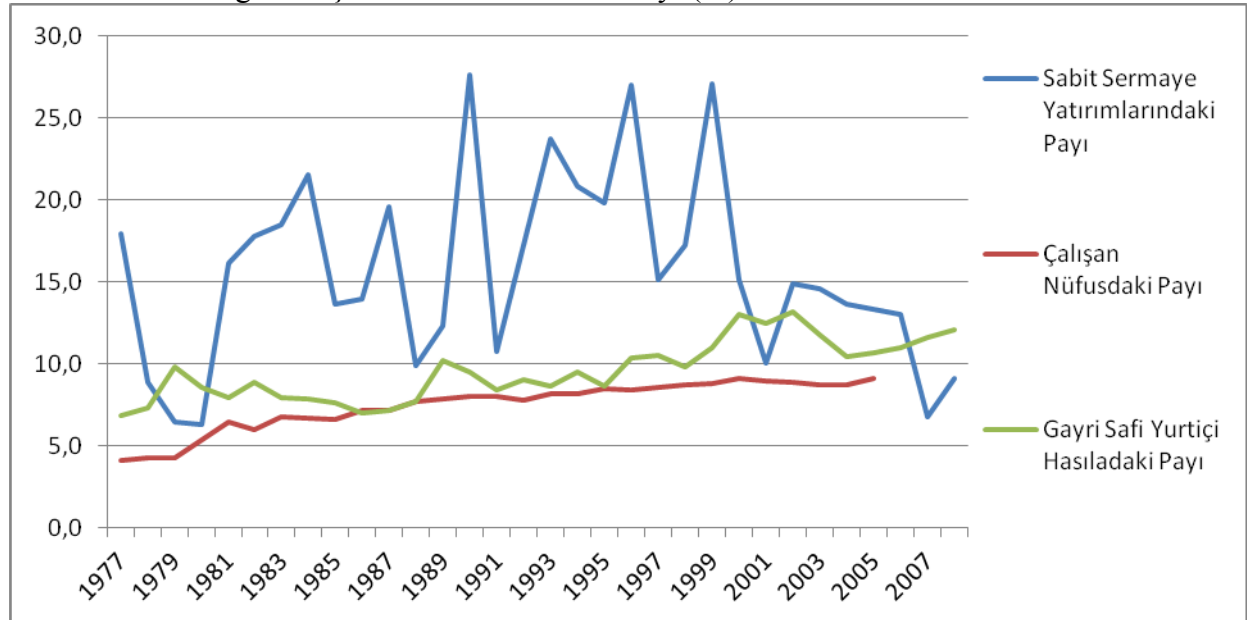
1. Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nde Ulaştırma ve Haberleşme Sektörlerinin Mevcut Durum Analizi

1.1 Ulaştırma ve Haberleşme Sektörlerinin KKTC Günlük Hayatında ve Ekonomisindeki Yeri

Ulaştırma ve haberleşme sektörleri, insanları ve pazarları birbirine bağlamada hayati öneme sahiptir. Sosyal ve ekonomik kalkınmanın en önemli araçlarından biri olarak kabul edilen ulaştırma-haberleşme altyapısının güçlendirilmesi, rekabet güçlerini ve sosyal bütünleşmeyi artırmayı hedefleyen ülkelerin öncelikli politika araçlarından biri olagelmış olup, komşu devletlerle karasal ulaşımın kısıtlı olduğu ada devletlerinde ulaştırma ve haberleşme sektörleri daha da ön plana çıkmaktadır.

Uluslararası izolasyonlar nedeniyle dış dünya ile ulaştırma ve haberleşme bağlantılarının dolaylı yollardan yapılabildiği KKTC'de bu sektörlerde faaliyet göstermek önemli zorlukları da beraberinde getirmektedir. Üçüncü ülkelerle bağlantıların Türkiye üzerinden gerçekleştirilmesi zorunluluğu, hem işletme maliyetlerini artırmakta, hem de pazarın gerçek potansiyelinin yakalanmasına engel olmaktadır. Ancak yaşanan çeşitli zorluklara rağmen, ulaştırma ve haberleşme sektörleri KKTC ekonomisinde önemli bir rol üstlenmeye devam etmektedir.

Şekil 1.1: KKTC'de Ulaştırma-Haberleşme Sektörünün Yıllar İtibariyle Bazı Makro Ekonomik Göstergeler Açısından Ekonomideki Payı (%)



Kaynak: Devlet Planlama Örgütü İstatistikleri

Şekil 1.1, KKTC'de ulaştırma-haberleşme sektörünün bazı makro göstergeler açısından yıllar itibarıyla ekonomideki yerini göstermektedir. Örneğin 1977 yılında çalışan nüfusun %4,1'i ulaştırma-haberleşme sektöründe istihdam edilirken bu oran 2005 yılında %9,1'e yükselmiştir. Öte yandan ulaştırma-haberleşme sektörü 2008 yılında gayri safi yurt içi hasıladan %12,1, sabit sermaye yatırımlarından ise %9,2 pay almıştır.

KKTC-Fokus projesi kapsamında yapılan Hanehalkı Kamu Yönetimi Algı Araştırması, KKTC vatandaşlarındaki ulaşırma ve haberleşme sektörleri algısına yönelik ipuçları sunmaktadır. Şu anda KKTC toplumunun karşı karşıya olduğu en önemli üç konunun neler olduğu sorusuna ankete katılanların %12,5'i "Altyapı sorunları (yol, kanalizasyon vb.)", %3,7'si "Trafik Sorunu", %2,1'i "Toplu taşımacılık eksikliği", %0,1'i ise "Otopark sorunu" cevabını vermiştir. Öte yandan aynı ankette, ankete katılanlardan çeşitli kamu hizmetlerinden olan memnuniyet derecelerini belirtmeleri istenmiş olup, sonuçta "Yol yapım, bakım ve yol güvenliği hiz.", 14 kamu hizmeti arasında en düşük memnuniyet seviyesine sahip 2. kamu hizmeti çıkmıştır. Anketteki diğeri bir soru, bazı altyapı hizmetlerinin fiyatlandırılması ile alınan hizmetin memnuniyet düzeyini karşılaştırmakta olup, ankete katılanların %35,2'si internet hizmetinden , %62,3'ü cep telefonu hizmetinden ve %49,7'si sabit telefon hizmetinden çok memnun veya memnun olduğunu ifade etmiştir.

1.2 Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlığında Kurumsal Yapılanma

Çeşitli görev ve yetkilerin tek bir bakanlık altında toplanması ve Bakanlar Kurulunun nispeten az sayıda üyeden oluşması küçük ölçekli devletlerde görülen genel bir özellik olup KKTC bu durumdan istisna değildir. Otonom Kıbrıs Türk Yönetimi Bakanlar Kurulundaki (08.10.1974-13.02.1975) "Ulaştırma Bakanlığı" hariç, KKTC'deki ulaşırma ve haberleşme sektörleri ile ilgili idari yapılanmalar "Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlığı", "Ulaştırma ve Bayındırlık Bakanlığı", "Bayındırlık, İmar ve Ulaştırma Bakanlığı", "Bayındırlık, Ulaştırma ve Turizm Bakanlığı", "Ulaştırma, Bayındırlık ve Turizm Bakanlığı" ve V. Eroğlu Hükümetinden (16.08.1996-16.09.1998) itibaren de Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlığı adıyla teşkilatlanmıştır.

Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlığı, diğeri Bakanlıklarda da görülen Müsteşarlık, Bakanlık Müdürlüğü ve Plan/Proje Müdürlüğü yanında;

- i. Planlama ve İnşaat Dairesi
- ii. Karayolları Dairesi
- iii. Sivil Havacılık Dairesi
- iv. Limanlar Dairesi
- v. Posta Dairesi
- vi. Telekomünikasyon Dairesi
- vii. Meteoroloji Dairesi

olmak üzere 7 icracı bağılı daireden ve;

- i. Kıbrıs Türk Denizcilik Şirketi
- ii. Kıbrıs Türk Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma Ltd. Şti.

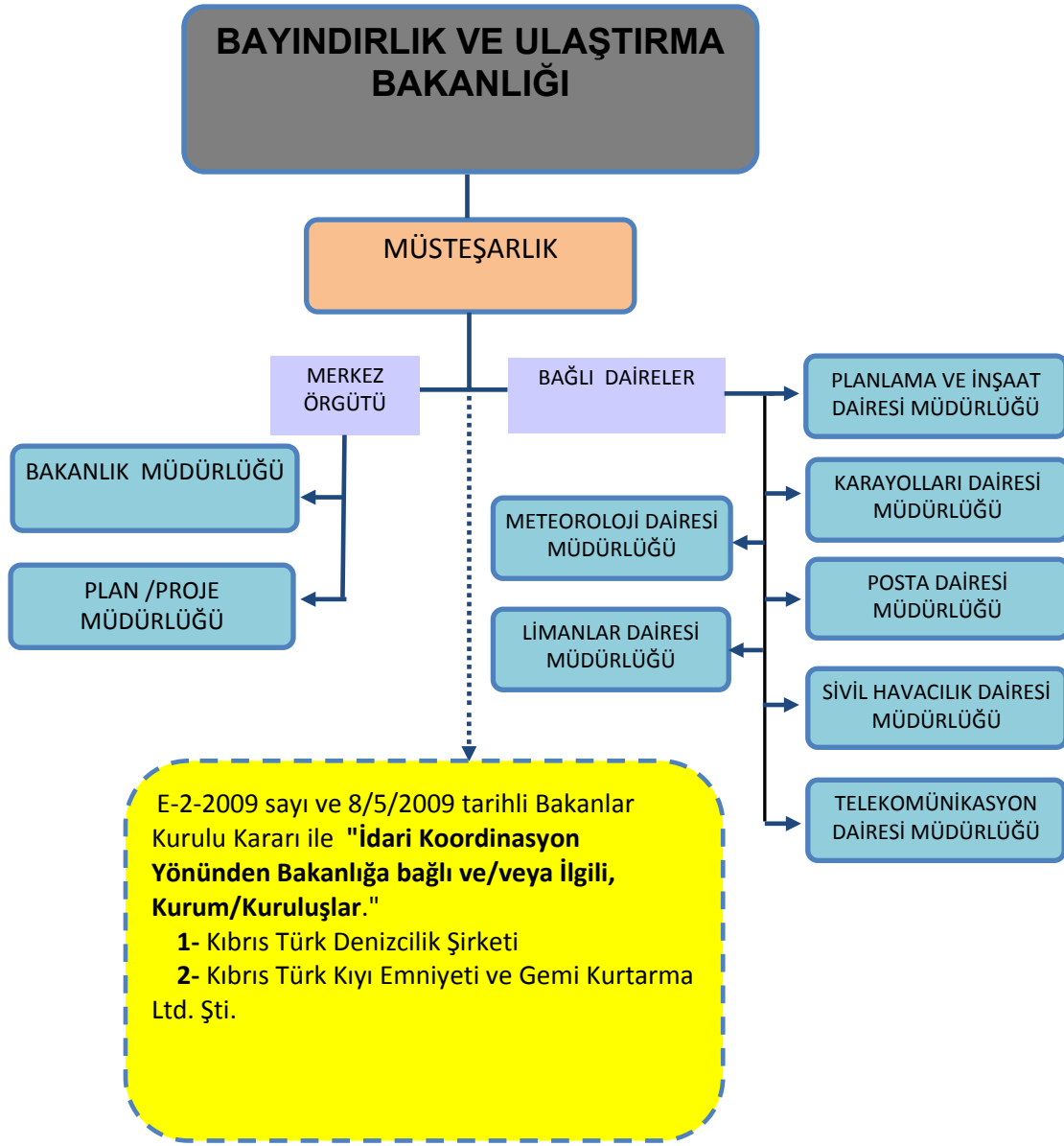
olmak üzere idari koordinasyon yönünden Bakanlığa bağılı ve/veya ilgili kurum/kuruluştan oluşmaktadır (Şekil 1.2).

1.3 Havayolu Ulaştırması

41/1989 Sayılı Sivil Havacılık Dairesi (Kuruluş, Görev ve Çalışma Esasları) Yasası ile kurulan ve Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlığı çatısı altında faaliyet gösteren **Sivil Havacılık Dairesi**, hem sivil havacılık otoritesi, hem havaalanı işletmecisi, hem de hava seyrüsefer

hizmeti sağlayıcısı olarak ülkenin havayolu ulaştırması sektöründeki tek yetkili kamu idaresi durumundadır. Daire; (i) İdari İşler Şube Amirliği, (ii) Teknik İşler Şube Amirliği, (iii) Hava Trafik Kontrol Şube Amirliği, (iv) Meydan İşletme Şube Amirliği, (v) Meydan İtfaiye Şube Amirliği ve (vi) Meydan Haberleşme Şube Amirliği olmak üzere 6 adet amirlikten oluşmaktadır.

Şekil 1.2: Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlığının Mevcut Teşkilat Yapısı



Dairenin görevleri aynı Kanunun 5.1. maddesinde:

1. Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti hava sahası içerisinde seyreden uçaklarla, havaalanlarına iniş ve kalkış yapan uçakların, Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO) ve Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC) mevzuatı ile Hava Alanları ve Limanlar (Ücretleri) Yasası, Askeri Yasak Bölgeler Yasası, Uçak Trafiği Yasası ve Hava Alanları Yasası kuralları çerçevesinde güvenli, düzenli ve süratli bir biçimde uçmalarını sağlamak,

2. Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti havaalanlarını işletmek ve havaalanlarının uluslararası standartlarda olmasını sağlamak amacıyla gelişen teknolojiye uygun teknik teçhizat, araç ve gereçleri sağlamak,
3. Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti havaalanları için yaklaşma, alçalma ve kalkış planları yapmak ve bu planların uygulanmasını sağlamak,
4. Yabancı ülkelerle hava anlaşmaları yapmak ve uçakların uçuş güvenliği ile ilgili olarak bu ülkelerle haberleşmek ve bilgi alış verişinde bulunmak,
5. Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti havaalanlarına sefer yapmak isteyen yabancı şirket ve uçak sahiplerine izin vermek,
6. Hava seyrüseferi ile ilgili bilgileri toplamak, düzenlemek ve yayınlamak,
7. Uçak kaza-kırımlarında arama, kurtarma işlemlerine katılmak ve Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO) ile Avrupa Sivil Havacılık Konferansının (ECAC) öngördüğü şekilde soruşturmayı yürütmek,
8. Havaalanlarında verilen yer hizmetleri ile diğer hizmetleri düzenlemek ve denetlemek,
9. Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti sivil havacılık sahasında ihtisas isteyen görevlerde bulunacak personelin lisanslarını düzenleyip vermek, yenilemek, sicillerini tutmak ve denetlemek,
10. Sivil hava araçlarının tescilini yapmak, sicillerini tutmak, uçuşa elverişlilik sertifikalarını düzenlemek ve bunları denetlemek,
11. Sivil havacılıkla ilgili eğitim müesseselerini eğitim işlerinden sorumlu Bakanlıkla istişare ederek denetlemek,

olarak belirlenmiştir.

41/1989 Sayılı Yasada belirtilen görevlerden de anlaşılacağı üzere Sivil Havacılık Dairesinin (i) sivil havacılık otoritesi, (ii) havaalanı işletmecisi ve (iii) hava seyrüsefer hizmeti sağlayıcısı görevlerinin tümünü üstlendiği görülmektedir. Havacılık sektöründeki büyüme ile beraber, her biri uzmanlık isteyen bu fonksiyonların ayrı idareler tarafından yürütülmesi yönünde bir eğilim ortaya çıkmış ve çok sayıda ülke, bu fonksiyonlar için ayrı idari yapılanmalar kurma yoluna gitmiştir. Bu üç fonksiyonun tek bir idare çatısı altında bir arada yürütüldüğü yapılanma örneği dünya üzerinde çok az sayıda kalmış olup, bu tür tümleşik yapılanmalara genellikle küçük ölçekli veya sivil havacılık faaliyetlerinin tam olarak gelişmediği ülkelerde rastlanmaktadır.

Tablo 1.1: KKTC ve Benzer Ülkelerde Havaalanı Sayısı (yıllık yolcu trafiği 15,000'den fazla olanlar)

Ülke	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
GKRY	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Malta	m.d.	m.d.	1	1	1	1	1	1	1
İzlanda	m.d.	m.d.	22	19	19	14	14	14	m.d.
KKTC	1	1	1	1	1	1	1	1	1

m.d.: mevcut değil

Kaynak: Eurostat İstatistikleri

Küçük ada ülkelerinde havacılık faaliyetlerinin bir veya iki ana havaalanında toplandığı görülmektedir. Nitekim KKTC'ye ve KKTC ile kıyaslama yapılan GKRY, İzlanda ve Malta'ya bakıldığında, İzlanda hariç benzer bir duruma rastlanmaktadır. Tablo 2.1'den de görülebileceği üzere, 2001-2009 döneminde KKTC ve Malta'da yıllık havayolu yolcu trafiği 15.000'den fazla olan bir havaalanı varken bu rakam GKRY'de 2 olarak gerçekleşmiş, nüfus

yoğunluğunun oldukça düşük olduğu (Bakınız Tablo 3.1) İzlanda’da ise 14-22 arasında değişmiştir.

Ercan Havaalanı ile **Geçitkale Havaalanı**, KKTC’de sivil uçuşların yapılabilirdiği iki havaalanı olup, bu havaalanlarının fiziksel özellikleri Tablo 1.2’de gösterilmiştir. Bu iki meydana Üikenin havayolu yolcu trafiğine açık tek havaalanı olan Ercan Havaalanı KKTC’nin dünya ile olan bağlantısını sağlamaktadır. 2011 yılı Aralık ayı itibarıyla Ercan Havaalanından Türkiye’nin yedi farklı şehrine (İstanbul, Ankara, İzmir, Adana, Antalya, Gaziantep ve Hatay) Türkiye’ye kayıtlı 5 farklı havayolu tarafından haftada toplam 184 tarifeli uçuş gerçekleştirilmiştir (Tablo 1.3). Ancak KKTC oldukça güçlü bir havayolu ağı ile Türkiye’ye bağlanmış olmasına rağmen, uluslararası izolasyonlar nedeniyle KKTC ile üçüncü ülkeler arasında doğrudan seferler düzenlenememektedir. KKTC ile üçüncü bir ülke arasındaki seferler ancak Türkiye’deki bir havaalanında duraklama yapılarak gerçekleştirilebilmekte olup, uçuş maliyetini ve seyahat süresini artıran bu uygulama KKTC hava trafiğinin gerçek potansiyeline ulaşamamasına neden olmaktadır.

Tablo 1.2: Ercan ve Geçitkale Havaalanlarının Fiziksel Özellikleri

Fiziksel Özellik	Ercan Havaalanı	Geçitkale Havaalanı
Pist	2755x45 m	2850x45 m
Apron Uçak Kapasitesi	11	3
Terminal Büyüklüğü (m ²)	18.000	m.d.
Yolcuya Açık Alan (m ²)	12.400	m.d.

m.d.: mevcut değil

Kaynak: Sivil Havacılık Dairesi Kayıtları

KKTC Bakanlar Kurulu 10.2.2010 tarihinde aldığı E-272-2010 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile, Geçitkale Havaalanının “paketleme, meyve, sebze işlenmesi ve ambalajlanması, uçak bakımı ve/veya uçak boyama ve yıkama faaliyetleri ile charter yolcu taşımacılığı, kargo taşımacılığı” faaliyetlerinin yürütülmesi amacıyla özel sektöre kiralanması yönünde karar almış ve Maliye Bakanlığı Merkezi İhale Komisyonu Başkanlığı tarafından yapılan ihaleyi 17.6.2010 ve K-181-2010 sayılı Kararı ile onaylamıştır. İhale sonucuna göre Geçitkale Havaalanı 15 yıllığına Resource Consulting Services Ltd. adlı şirkete, kargo taşımacılığı, uçak bakım üssü, uçak bakım ve/veya uçak boyama ve yıkama (ilgili yasal mevzuata ÇED raporu alınmak kaydıyla) ve/veya havacılıkla ilgili diğer faaliyetlerin (uçuş eğitimi ve sportif havacılık ve benzeri) yürütülmesi ve bunlarla ilgili tesislerin kurulması amacıyla kiralanmış olup, havaalanında yolcu taşımacılığı yapılması kiralama sözleşmesi kapsamında çıkarılmıştır. Ancak şu anki durumda Geçitkale Havaalanında yolcu taşımacılığına izin verilmemesi ve havaalanı faaliyetlerinin hava kargo, uçak bakım-onarım ve genel havacılık gibi alanlarla sınırlandırılması, hem havaalanının karlı bir şekilde işletilmesine mani olmakta, hem de hava ulaştırması talebinde orta-uzun vadede Ercan Havaalanındaki kapasiteyi zorlayacak ölçüde bir artış yaşanması durumunda Geçitkale Havaalanındaki kapasitenin hizmete sokulmasını engellemektedir.

Ercan Havaalanı halen Sivil Havacılık Dairesi tarafından işletilmekte olup, artan yolcu ve uçak trafiği sonucu mevcut kapasitede yetersizlikler yaşanması nedeniyle havaalanı kapasitesinin Yap-İşlet-Devret (YİD) modeliyle artırılması ve havaalanı işletiminin özel sektöre devredilmesi yönünde prensip kararı alınmıştır. Öngörülen kapasite artırımını ile havaalanına 3000x45 metre boyutlarında yeni bir pist ve 5 milyon yolcu/yıl kapasiteli yeni bir

terminal binası inşa edilmesi planlanmakta olup, havaalanının işletiminin, havaalanı kontrol kulesi ve itfaiyesi hariç olmak üzere, tümüyle yaklaşık 20-25 yıllık bir süre ile özel sektöre devredilmesi planlanmaktadır.

Kıbrıs Türk Cemaat Meclisi Konsolide Fonu İnkişaf Sandığı (İnkişaf Sandığı) ile Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığının (THY) %50'şer paya sahip olduğu, Lefkoşa merkezli bir limited şirket olarak 4 Aralık 1974 tarihinde kurulan **Kıbrıs Türk Hava Yolları Limited Şirketi (KTHY)** uzun yıllar KKTC'nin bayrak taşıyıcı havayolu olarak hizmet vermiştir. Başlangıçta İnkişaf Sandığı ve THY'nin %50'şer hisseye sahip olduğu KTHY'de ortaklık yapısı zaman içinde değişiklik göstermiştir. THY sahip olduğu KTHY hisselerinin satılması kararı sonrasında 31 Aralık 2000 tarihinde KTHY'deki iştirak payını kendisi gibi özelleştirme kapsamında olan Turban Turizm A.Ş.'ye devretmiştir (<http://www.turkishairlines.com/tr-TR/basin-bultenleri/551/thynin-kibris-turk-havayollarinda-hissesi-yok.aspx>, en son ziyaret tarihi 9 Ocak 2012). Daha sonra ise, İnkişaf Sandığı elindeki KTHY hisselerinin %26'sı Ada Havacılık ve Taşımacılık A.Ş.'ye devredilmiştir. Türkiye Cumhuriyeti Özelleştirme İdaresi Başkanlığı KTHY'de bulunan %50 oranındaki hissesinin blok hisse satışı şeklinde özelleştirilmesini teminen 11 Ağustos 2005 tarihinde ihaleye çıkmış ve ihale sonunda KTHY'nin %50 hissesi 33.000.000 ABD Doları bedelle Ada Havacılık ve Taşımacılık A.Ş.'ye satılmıştır (<http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2005/09/20050903-13.htm>, en son ziyaret tarihi 5 Mart 2012). Daha sonraki dönemde finansal açıdan sıkıntıya giren KTHY'nin işletme ruhsatı Türkiye Sivil Havacılık genel Müdürlüğü tarafından 22 Haziran 2010 tarihinde üç ay süreyle askıya alınmış ve uçuşları durdurulmuş (http://web.shgm.gov.tr/kurumsal.php?page=duyurular&id=1&haber_id=1265, en son ziyaret tarihi 5 Mart 2012) ve aynı yılın Ekim ayında iflas kararı alınmıştır.

KTHY'nin iflas etmesi sonrasında KKTC hükümeti yeni arayışlara girmiş olup, başlatılan girişimler sonrasında Kuzey Kıbrıs Türk Havayolları (KKTH) adıyla yeni bir bayrak taşıyıcı havayolunun kurulmasına karar verilmiştir. Öngörülen modelde KKTC'li işadamları KKTH'nin %60 oranındaki hissesine sahip olurken KKTC devleti ve THY sırasıyla %30 ve %10 oranında hisseye sahip olmaktadır. 8 kişiden oluşan yönetim kurulunda KKTY'nin tescil tarihini izleyen ilk 5 yıl süresince THY 5 üye ile temsil edilecek olup, yönetim kurulu başkanı ve genel müdür THY'nin önereceği adaylar arasından yönetim kurulu tarafından seçilecektir. Yönetim kurulunda KKTC devleti 1, KKTC'li işadamları 2 üye ile temsil edilecektir (www.hurarsiv.hurriyet.com.tr/goster/ShowNew.aspx?id=16792533, en son ziyaret tarihi 5 Mart 2012). Yeni şirkette THY'nin sermayedar olması ve şirketin yönetimini aday göstereceği yönetim kurulu üyeleri ve genel müdür vasıtasıyla, elinde tutması, THY'nin sektördeki tecrübesinden ve ağırlığından faydalanma imkanı vermesi açısından olumlu bir karar olarak değerlendirilmektedir. Yine benzer şekilde KKTC'li işadamlarının KKTH'de çoğunluk hissesine sahip olmaları, şirket kararlarında siyasi etkilerin asgariye çekilmesi ve daha ticari bir yönetim anlayışına imkan tanınması açısından önem taşımaktadır.

KKTC ve kıyas yapılan diğer ada ülkelerinin 2001-2010 dönemi hava kargo trafiği istatistikleri Tablo 1.4'de gösterilmiştir. Tablo 2.4'de yer alan veriler, KKTC hava kargo trafiğinin mukayese edilen diğer küçük ada ülkelerinin oldukça gerisinde kaldığını göstermekte olup, bu düşük hava kargo performansını birkaç nedene bağlamak mümkündür. İlk olarak, uluslararası izolasyonlar nedeniyle üçüncü ülkelere mal ihracında ciddi sıkıntılar yaşanmakta olup, ihracat potansiyelinin tam olarak kullanılamamasından hava kargo faaliyetleri de payını almaktadır. Hava kargo trafiğinin düşük kalmasının diğer bir muhtemel nedeni, KKTC'nin hava kargo ile taşınmayı gerektirecek ölçüde katma değerli malların üretiminde geri kalmış olmasıdır. KKTC'nin 2008-2010 döneminde en çok ihraç ettiği ilk 10

mal çeşidi; (i) süt ürünleri, (ii) narenciye, (iii) rakı, (iv) hurdalar, (v) alçı taşı, (vi) konfeksiyon, (vii) narenciye konsantre, (viii) piliç eti, (ix) patates ve (x) sebzeler (Yardım Heyeti Başkanlığı 2010 Yılı Faaliyet Raporu, 2011). Birim taşıma maliyeti yüksek ve yükte hafif pahada ağır ürünlere hitap eden hava kargo hizmetleri, çoğu tarıma dayanan ve ileri teknoloji gerektirmeden üretilen yukarıdaki ürünler için genelde tercih edilmemektedir. Son olarak da, KKTC dış ticaretinde en büyük ortağın Türkiye olması ve Türkiye'nin Kıbrıs adasına coğrafi olarak yakınlığı, iki ülke arasındaki hava kargo taşımacılığına olan talebi azaltmaktadır.

Tablo 1.3: 2011 Yılı Aralık İtibarıyla KKTC-Türkiye Arasındaki Tarifeli Uçuşlar (tek yön)

Kıbrıs	Türkiye	Haftalık Sefer Sayısı	Şirket
Lefkoşa	Adana	14	Pegasus
	Ankara	14	Pegasus
	Antalya	10	Pegasus
	Gaziantep	6	Pegasus
	Hatay	4	Pegasus
	İstanbul	33	Pegasus
	İzmir	7	Pegasus
		88	
Lefkoşa	İzmir	7	Atlasjet
	Adana	14	Atlasjet
	İstanbul	21	Atlasjet
		42	
Lefkoşa	Ankara	14	Anadolujet
	İstanbul	21	THY
	Hatay	5	Anadolujet
		40	
Lefkoşa	İstanbul	14	Onurair
		14	
Toplam		184	

Kaynak: http://www.download.thy.com/download/timetable/2012_winter_general_en.pdf

Pegasus Magazine Aralık 2011

<https://www.onurair.com.tr/>

<http://www.atlasjet.com/>

Tablo 1.4: Hava Kargo Trafiki (ton)

Ülke	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
AB-27 Ülkeleri	m.d.	m.d.	m.d.	m.d.	m.d.	m.d.	12.471.146	12.905.336	11.314.765	131.19.756
Euro Bölgesi	m.d.	m.d.	m.d.	8.053.727	8.523.189	9.322.426	9966324	10.035.941	8.807.560	10.285.027
GKRY	32.270	m.d.	31.816	37.190	39.220	44.848	42.024	42.795	38.636	37.264
Malta	m.d.	11.855	16.526	15.948	16.891	18.061	17.990	18.222	17.496	16.882
İzlanda	m.d.	m.d.	42.392	56.281	59.650	61.784	46.904	54.739	38.776	35.234
KKTC	m.d.	m.d.	m.d.	4.025	4.571	4.799	4.865	4.519	3.703	m.d.

m.d.:mevcut değil

Kaynak: Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Devlet Planlama Örgütü İstatistik Yıllığı 2009

Tablo 155 ve Eurostat İstatistikleri

KKTC ve kıyaslama yapılan diğer ülkelerdeki 2001-2010 dönemi havayolu yolcu trafiği verileri Tablo 1.5’de gösterilmiştir. Tablo 1.5’den de görülebileceği üzere, hava kargo trafiğine göre oldukça yüksek performansa sahip olan KKTC havayolu yolcu trafiği 2001-2010 döneminde istikrarlı bir artış göstermiş ve 2001 yılında 758,740 olan yıllık havayolu yolcu trafiği 10 yıllık dönemde yaklaşık %183,5 oranında artarak 2010 yılında 2,151,226 yolcuya ulaşmıştır. 2001-2010 döneminde havayolu yolcu trafiğindeki artış oranı GKRY’de yaklaşık %6,2, Malta’da ise yaklaşık %16,1 oranında gerçekleşmiştir.

Tablo 1.5’de göze çarpan diğer bir nokta, uluslararası izolasyonlar sonucu Türkiye dışında bir ülkeye doğrudan uçuş yapılamaması engeliyle karşı karşıya olan KKTC’de havayolu yolcu trafiğinin, ülke nüfusuna oranladığında kıyaslanan diğer ülkelerin havayolu yolcu trafiğine yakın bir seviyede gerçekleşmiş olmasıdır. Havayolu yolcu trafiğinin nüfusa oranı (2010 yılı havayolu yolcu trafiğinin 2011 yılı nüfusuna oranı) KKTC’de 7,30 olarak gerçekleşirken bu oran GKRY, Malta ve İzlanda’da sırasıyla 8,41, 8,07 ve 6,39 olarak gerçekleşmiştir. Diğer bir ifade ile, KKTC havayolu trafiği, uygulanan uluslararası izolasyonlara rağmen muadil ülkelere yakın bir performans sergileyebilmiştir.

2.4 Denizyolu Ulaştırması

KKTC’de denizcilikle ilgili faaliyetlerin önemli bir kısmı Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlığı altındaki **Limanlar Dairesi** tarafından yürütülmektedir. Mevzuat altyapısı 9/1987 Sayılı Limanlar Dairesi (Kuruluş, Görev ve Çalışma Esasları) Yasasına dayanan Limanlar Dairesinin görevleri aynı yasanın 5. Maddesinde:

1. KKTC limanlarına gelen gemilerin palamar, romorkaj, pilotaj ve kurtarma hizmetlerini yürürlükteki mevzuata uygun ve güven içinde yapmak,
2. KKTC karasuları sınırları içinde seyreden tüm gemilerin navigasyon emniyetini sağlamak,
3. Gemi kaptanlarının kılavuz olarak eğitilmelerini sağlamak ve başarı gösterenlere Kılavuzluk Lisansı vermek,
4. Rıhtımların temizliğini ve liman sahasının aydınlatılmasını ve Liman ve kıyı şeridimizdeki deniz fenerlerinin yapım, bakım ve idamesini sağlamak,
5. Limanlarda bulunan açık ve kapalı yük depolama sahalarının yapım, gözetim ve onarımlarını Gümrük ve Rüsumat Dairesi Müdürlüğü ile istişare ederek yapmak,
6. Liman sahası içinde yükleme ve boşaltma işlerinin seri ve düzenli bir biçimde yapılması yönünde gerekli faaliyetleri yürütmek ve liman işçilerinin çalışma koşulları bakımından faaliyetlerini gözetip denetlemek,
7. KKTC Limanlarına giriş-çıkış yapan tekne, yat ve her türlü gemi ile rıhtımlara yanaşan tekne ve gemilerin; yolcularının ve personelinin, limanlara giriş-çıkış yapan her türlü araç ve kişilerin güvenlik açısından kontrollerini Gümrük ve Rüsumat Dairesi Müdürlüğü ve Emniyet Makamları ile koordineli olarak yapmak; Devlete ait tüm limanların, rıhtımların ve çalışma sahalarının, binaların, araç ve gereçlerin sabotaj, hırsızlık, yangın, yağma ve bunun gibi olaylara karşı koruyucu önlemleri almak, gemilerin güvenlik ve teknik bakımdan yoklamalarını yapmak ve deniz kazaları ile ilgili mevzuatı uygulamak,
8. Limanların normal derinliğini idame ettirmek amacı ile gerekli tarama işlerinin yürütülmesini sağlamak,
9. Daire’ye ait tüm kara ve deniz araç ve gereçlerinin her zaman kullanılabilir ve hizmete hazır durumda olmalarını sağlamak,
10. Denizcilik ve Liman işletmeciliği konularında uluslararası mevzuatı incelemek ve uygun olanların mevzuatımıza dahil edilmesini sağlamak,

Tablo 1.5: 2001-2010 Dönemi Havayolu Yolcu Trafiği

Ülke	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2001-2010 Dönemi % Artış	Havayolu Yolcu Trafiği/Nüfus*
AB-27 Ülkeleri	m.d.	m.d.	m.d.	m.d.	m.d.	m.d.	792.700.448	798.330.585	751.060.420	796.362.804	-	-
Euro Bölgesi	m.d.	m.d.	m.d.	450.568.758	489.038.284	510.822.853	547.987.073	551.909.511	523.390.838	561.882.122	-	-
GKRY	6.539.689	m.d.	6.077.399	6.421.198	6.782.277	6.713.880	7.004.127	7.218.073	6.729.554	6.947.632	6,2	8,41
Malta	2.836.131	2.639.805	2.647.642	2.790.121	2.757.240	2.699.870	2.971.368	3.109.899	2.918.676	3.293.548	16,1	8,07
İzlanda	m.d.	m.d.	1.561.578	1.888.607	2.111.100	2.278.036	2.462.113	2.240.998	1.837.165	2.036.356	-	6,39
KKTC	758.740	796.386	847.654	1.021.996	1.216.256	1.517.704	1.792.970	1.864.267	1.913.479	2.151.226	183,5	7,30

(*): 2010 yılı havayolu yolcu trafiğinin 2011 yılı nüfusuna oranı

m.d.: mevcut değil

Kaynak: KKTC Sivil Havacılık Dairesi ve Eurostat İstatistikleri

11. Küçük tekneler dahil tüm teknelerin KKTC limanlarındaki tescil ve terkin işlemlerini yapmak, bu gemilerin ve gerekli görüldüğü hallerde yabancı bandıralı gemilerin genel sörvey işlemlerinin yapılmasını sağlamak,
12. Amatör denizciler dahil, profesyonel denizci (tayfa), kıyı ve liman kaptanı yetiştirme esaslarını saptamak, müfredat programı hazırlamak ve uygulamak,
13. KKTC limanlarının teknik ve işletmecilik bakımından geliştirilmelerini sağlamak,
14. KKTC limanlarının akaryakıt ikmal tesislerine, özel veya tüzel kişilere ait iskelelere gelen veya giden gemilere kılavuzluk, romorkaj ve palamar ve her türlü liman hizmetlerini can ve mal güvenliği içinde vermek,
15. KKTC limanlarında her türlü yük işlemleri ile yolcu taşımacılığının KKTC ve uluslararası deniz mevzuatına uygun bir şekilde yapılmasını sağlamak; İşçilik konularında taraflar arasında anlaşmazlık hallerinde uyum sağlamak tavsiyelerde bulunmak,
16. KKTC karasuları ile uluslararası sularda gemi kurtarma işlevleri yapmak,
17. Yapılan hizmetlerden doğan ücretleri mevzuat çerçevesinde tahakkuk ettirerek tahsil etmek,

olarak belirtilmiştir.

Gazimağusa'da bulunan merkez teşkilatı yanında, Gazimağusa Baş Kılavuzluk ve Liman Başkanlığı ve Girne Baş Kılavuzluk ve Liman Başkanlığı olmak üzere iki adet taşra teşkilatı olan Limanlar Dairesi, yukarıda belirtilen görevlerden de görüleceği üzere, hem denizcilik sektörünü düzenleyen bir otorite, hem de bir liman idaresi olarak faaliyet göstermektedir. 2010 yılında toplam 12,693,357 TL gelir elde eden Limanlar Dairesinin aynı yıl harcamaları 3,472,014 TL olarak gerçekleşmiş ve Daire anılan yılı yaklaşık 9,221,343 TL gider sonrası net gelir ile kapatmıştır.

Tablo 2.6, KKTC'deki limanların sınıflandırmasını göstermektedir. Buna göre KKTC'de 3 adet ana liman (Gazimağusa Limanı, Girne Limanı ve Gemikonağı Limanı), 3 adet yat limanı (Girne Yat Limanı, Gemyat Delta Marina ve Karpaz Gate Marina) ve özel sektör tarafından işletilen 3 adet tesis (Kalecik Akaryakıt Tesisleri, Kalecik Alçı ve Çimento Tesisleri ve Teknecik Elektrik Santrali) bulunmaktadır.

Tablo 1.6: KKTC Limanları

Limanlar	Yat Limanları	Özel Tesisler
Gazimağusa Limanı	Girne Yat Limanı	Kalecik Akaryakıt Tesisleri
Girne Limanı	Gemyat Delta Marina	Kalecik Alçı Ve Çimento Tesisleri
Gemikonağı Limanı	Karpaz Gate Marina	Teknecik Elektrik Santrali

Kaynak: Limanlar Dairesi 2010 Yılı Faaliyet Raporundan derlenmiştir.

KKTC'de toplam 9 adet liman, yat limanı ve özel sektör tarafından işletilen tesis bulunmakla birlikte, Gazimağusa ve Girne Limanları, gerek fiziksel kapasite, gerekse de hizmet verdikleri trafik açısından ön plana çıkmaktadır. Gazimağusa Limanı denizyolu ulaştırmasında, özellikle yük taşımacılığında, Ülkenin dışa açılan ana kapısı konumunda olup, İç Liman ve Dış Liman olmak üzere iki kısımdan oluşmaktadır. Girne Limanı ise, Türkiye'ye olan yakınlığı ile özellikle yolcu taşımacılığında öne çıkmaktadır. Gazimağusa Limanı ile Girne Limanının fiziksel büyüklükleri Tablo 1.7'de, her iki limandan gerçekleştirilen tarifeli yolcu seferleri ise Tablo 1.8'de gösterilmiştir.

Tablo 1.7: Gazimağusa ve Girne Limanlarının Fiziksel Özellikleri

Fiziksel Özellik	Gazimağusa Limanı-İç Liman	Gazimağusa Limanı-Dış Liman	Girne Limanı
Rıhtım Uzunluğu (m)	540	655	810
Rıhtım Boyu Su Derinliği (m)	7.3	9.75	Rıhtım-1: 8 Rıhtım-2: 8 Rıhtım-3: 6,5 Rıhtım-4: 4,5 Rıhtım-5: 4
Müsaade Edilen Maksimum Gemi Uzunluğu (m)	105	220	-
Müsaade Edilen Maksimum Ro/Ro Gemi Uzunluğu (m)	90	150	-

Kaynak: http://kktculastirma.com/07_liman/limanlar_bilgi.html

Kalecik Akaryakıt Tesisleri, Kıbrıs Türk Petrolleri Ltd. Şirketi ile Altınbaş Petrol Ltd. tarafından kullanılmakta olup, gemilerin şamandıralara bağlanması ile akaryakıt boşaltımı gerçekleştirilmektedir. Kalecik Alçı ve Çimento Tesisleri, Boğaz Endüstri ve Madencilik Ltd. Şirketi tarafından özel bir iskele şeklinde deniz içerisine inşa edilerek 1982 yılında hizmete açılmış olup, Çimento Öğütme ve Paketleme tesisinin yükleme ve boşaltma işlemlerinde kullanılmaktadır. Teknecik Elektrik Santrali ise, 1976 yılından itibaren Kıbrıs Türk Elektrik Kurumu'na ait Teknecik Elektrik Santrali'nin ihtiyacı olan yakıtı denizden temin etmek için kullanılmaktadır.

Tablo 1.8: 2011 Aralık İtibarıyla KKTC ve Türkiye Limanları Arasındaki Tarifeli Yolcu Seferleri

Kıbrıs	Türkiye	Haftalık Sefer Sayısı	Şirket
Girne	Taşucu	14	Akfer Deniz Otobüsleri
	Alanya	2	Akfer Deniz Otobüsleri
	Taşucu	12	Akfer Feribotları
	Anamur	2	Anamur Seferi
Girne Toplam		30	
Gazi Magusa	Mersin	6	K.T. Denizcilik
Gazi Magusa Toplam		6	
Kıbrıs Toplam		36	

Kaynak: Kıbrıs Gazetesi, 9 Aralık 2011 sayfa 36

KKTC Gemi Siciline 1977 yılından beri kayıt yapılmakta olup, 2010 yılı itibarıyla Sicile 35 adet gemi kayıtlıdır. KKTC Gemi Siciline kayıtlı 35 adet geminin özeti Tablo 1.9'da verilmiştir.

KKTC ve kıyaslama yapılan diğer ülkelerde 2002-2010 döneminde gerçekleşen denizyolu yük trafiği verileri Tablo 1.10'da gösterilmiştir. Hava kargo trafiğinde olduğu gibi, KKTC'de denizyolu ile taşınan yük miktarı, gerek mutlak değer cinsinden, gerekse de taşınan yük

miktarının nüfusa oranı cinsinden kıyaslama yapılan ülkelerin gerisinde kalmıştır. Tablo 2.10'un 11. kolonuna göre, KKTC'de 2009 yılı denizyolu yük trafiğinin 2011 yılı nüfusuna oranı 4,53 ton/kişi olarak gerçekleşirken bu oran GKRY ve Malta'da sırasıyla 8,24 ve 13,49 olarak gerçekleşmiştir. Kuşkusuz bu düşük denizyolu yük trafiği rakamlarında, KKTC'ye uygulanan uluslararası izolasyonlar ve KKTC sanayiinin düşük rekabet gücü önemli rol oynamaktadır.

Tablo 1.9: KKTC Gemi Siciline Kayıtlı Gemilerin Özeti

Cinsi	Sayısı
Kuru Yük Gemisi	5
Üniversite Gemisi	1
Gezi Teknesi	9
Katamaran	3
Yat	2
Ro/Ro Gemisi	10
Feribot	2
Yüzer Havuz	1
Duba	1
Balıkçı Teknesi	1
Toplam	35

Kaynak: Limanlar Dairesi Müdürlüğü 2010 Yılı Faaliyet Raporu

Tablo 1.10: Gemi İle Taşınan Yük Miktarı (bin ton)

Ülke	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Denizyolu Yük Trafığının Nüfusa Oranı (ton/kişi)
GKRY	7.220	7.258	6.837	7.305	7.676	7.516	7.962	6.808	6.954	8,24
Malta	4.990	5.215	5.303	5.283	5.452	5.254	5.501	5.507	6.004	13,49
İzlanda	4.771	4.981	5.308	5.653	5.917	m.d.	m.d.	m.d.	m.d.	m.d.
KKTC	m.d.	m.d.	1.950	2.477	2.540	2.380	2.276	1.335	m.d.	4,53

(*): 2009 yılı denizyolu yük trafiğinin 2011 yılı nüfusuna oranı

m.d.: mevcut değil

Kaynak: Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Devlet Planlama Örgütü İstatistik Yıllığı 2009 Tablo 153 ve Eurostat İstatistikleri

Limanlar Dairesi dışında idari koordinasyon yönünden Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlığına bağlı ve/veya ilgili, Kıbrıs Türk Denizcilik Şirketi ve Kıbrıs Türk Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma Ltd. Şti. olmak üzere iki adet kurum/kuruluş bulunmaktadır. 12 Aralık 2000 tarihinde Şirketler Kanunu hükümleri uyarınca kurulan **Kıbrıs Türk Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma Şirketi Limitedin (KTKEGK)** %51'i Türk Cemaat Meclisi Konsolide Fonuna, %49'u ise Türkiye Cumhuriyeti Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğüne aittir. Şirketin konuları şirketin internet sayfasında şöyle sıralanmaktadır (http://www.ktgemikurtarma.org/tr/index.php?option=com_content&view=article&id=84&Itemid=87, en son ziyaret tarihi 27 Aralık 2011):

- KKTC kıyılarında kıyı emniyeti ile ilgili her türlü tesisi kurmak, Can Kurtarma İstasyonları açmak ve işletmek,
- KKTC karasularında bulunan gemi, yük ve sair deniz araçlarının kurtarma ve yardım işleri olmak üzere, bütün denizlerde gemi kurtarma ve yardım işlerini yapmak,
- KKTC karasularında, koylarında, limanlarında ve iskelelerde KKTC Limanlar Dairesi Müdürlüğü'nün ihtiyaç duyması halinde kılavuzluk ve römorkaj hizmeti vermek,
- Gemi Kurtarma, yardım ve görülen diğer hizmetlerle ilgili ücretleri tahsil etmek, Gemi, römorkör, araç ve gereç kiralamak, kiraya vermek, acentelik ve temsilcilik yapmak,
- Kıyı Emniyeti, arama, kurtarma, gemi kurtarma, yardım ve deniz güvenliği ile ilgili deniz kara ve hava vasıtalarını temin etmek, satın almak, kiralamak, hizmet almak, bu vasıtaların bakım onarım, yenileme ve iyileştirmesini sağlamak,
- Amaç ve faaliyet alanlarında her türlü anlaşma ve sözleşmeler akdetmek, ipotek tesis ve terkin etmek, bu kapsamda sair tüm hukuki muamelelerde bulunmak,
- Amaç ve faaliyetlerin yürütülmesi ve geliştirilmesi için personel temin etmek, yetiştirmek, eğitim tesisleri kurmak, kurdurtmak, mevcut tesisleri işletmek, yeni kaynaklar temin etmek,
- Şirket amaç ve faaliyetlerine ilişkin Taşınmaz mal satın almak, kiraya vermek, kiralamak, inşaat yapmak ve yaptırmak, tahsis almak, gerektiğinde taşınmaz malları satmak, bu taşınmazlar üzerinde üçüncü şahıslar lehine aynı haklar tesis etmek,
- Şirket Amaç ve faaliyetlerine uygun sair işleri yapmak, yaptırmak ve koordine etmek,
- Dış Ülkelerde acente ve şubeler açmak, amaç ve faaliyetleri kapsamında şirketler kurmak ve kurulmuş şirketlere ortak olmak,
- Deniz Haberleşmesi ve Seyir Güvenliği Haberleşmesi Hizmetlerinin yerine getirilmesini sağlamak.

12 Mart 1975 tarihinde Şirketler Kanununa göre kurulan, hisselerinin %51'i Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.'ye, %49'u ise Türk Cemaat Meclisi Konsolide Fonu İnkişaf Sandığı'na ait olan **Kıbrıs Türk Denizcilik Limited Şirketinin (KTDİ)** (i) deniz taşımacılığı, (ii) acente hizmetleri ve (iii) tersane işletmeciliği olmak üzere üç temel faaliyet alanı vardır. Şirket envanterinde Bozcaada isimli bir yolcu gemisi ve Hisar isimli bir yük gemisi bulunmakta olup, 315 yolcu kapasiteli Bozcaada Gemisi Magosa-Mersin arasında seferlerine devam ederken, Hisar Gemisi hurdaya ayrılmış durumdadır. Merkezi Gazimağusa'da olan şirketin Mersin ve İstanbul'da acenteleri bulunmaktadır. 21'i Bozcaada Gemisinde olmak üzere toplam 29 çalışanı olan şirketin faaliyet konuları şirketin internet sayfasında aşağıdaki gibi sıralanmıştır (<http://www.kibrisdeniz.net/hakkimizda.htm>, en son ziyaret tarihi 27 Aralık 2011):

- Kıbrıs Türk suları ile dış sularda kara veya havada kombine veya yardımcı her türlü nakliye işleri,
- Kıbrıs Türk suları ile dış sularda her türlü yük, akaryakıt, hayvan ve fer'an yolcu nakliyat işleri,
- Alelumum acentelik işleri,
- Eski ve yeni gemi ile hurda gemi alım satım ve buna ilişkin tavassut işleri ile gemi bozmacılığı,
- Her türlü nakliye müteahhitliği,
- Alelumum gemi kiraya verme ve her türlü navlun mukavelelerinin her sıfatla akid ve ifası ve bu muamelelere tavassut işleri,
- Konteyner nakliyatı, konteyner yaptırılması, satın alınması, kiralınması, kiraya verilmesi ile bu nakliyatla ilgili olarak Türkiye, Kıbrıs Türk sahilleri ve yabancı memleketlerde konteyner terminalleri tesisi veya kiralınması,

- Şirket mevzuuna giren işlerde, hususiyle sigortacılık iştigal eden diğer şirketlere iştirak veya bu gibi şirketleri kurmak ve her türlü sigorta prodüktörlüğü ve tavassut işleri,
- Yukarıda sayılan faaliyetlerin gerektirdiği her türlü yan faaliyette bulunmak ve Şirket ihtiyaçları ile menkul ve gayrimenkul mallar almak veya yaptırmak ve bunlar üzerinde her türlü aynı hak tesis etmek,
- Şirket kendi ihtiyaçları için her nev'i gayrimenkul kiralayabilir ve kendisine ait menkul ve gayrimenkulleri de kiraya verebilir,
- Diğer ülkelerde acentelik ve şubeler tesis etmek, mevzuuna giren sahalarda şirketler kurmak ve kurulmuş şirketlere ortak olma,
- Her çeşit deniz araçları inşa ve tamir etmek ve bu gibi işlerde ilgili madde ve malzemeleri imal etmek, satın almak ve satmak,
- KKTC sularında her türlü kılavuzluk hizmetlerini yapmak.

Bu iki şirketin karlılık durumu Tablo 1.11'de gösterilmiştir. Tablo 1.11'deki veriler, KTKEGK'nin 2006-2010 arasındaki 5 yıllık dönemde az da olsa zarar ettiğini, KKTDİ'nin ise aynı dönemi 2006 yılı hariç düşük zarar rakamlarıyla kapattığını göstermektedir.

Bu iki şirketten KTDİ rekabetçi bir piyasada faaliyet göstermekte olup, şirket tarafından sunulan hizmetlerin diğer özel işletmeciler tarafından da sunulması mümkündür. Artık devlet tarafından deniz taşımacılığı yapılması dünya üzerinde etkisini oldukça kaybeden bir eğilim olup, devletler bu sektördeki faaliyetlerini özel sektöre devretme ve ellerindeki KİT'leri özelleştirme yolunu seçmektedirler. Nitekim Türkiye'de KTDİ ile benzer konumda olan ve geçmişte KİT statüsünde faaliyet gösteren Deniz Nakliyatı T.A.Ş. ve hatta Deniz İşletmeciliği ve Tankerciliği A.Ş. özelleştirilmiş, Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. ise özelleştirme kapsamına alınmış ve envanterindeki gemilerin tümünü satarak veya devrederek gemi işletmeciliği faaliyetlerini sonlandırmıştır. KTKEGK ise, bir devletin hakimiyet alanında sunulması gerekli olan, genelde kamu kurumları/şirketleri tarafından (Türkiye'de Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından) ifa edilen kıyı emniyeti, arama, kurtarma, gemi kurtarma, yardım ve deniz güvenliği, deniz haberleşmesi ve seyir güvenliği haberleşmesi gibi kamu hizmetlerini sunmaktadır. Dünyadaki eğilimler göz önünde bulundurulduğunda, KTDİ'de özelleştirme yoluna gidilebileceği, KTKEGK'in ise verdiği hizmetlerin niteliği itibarıyla kamu şirketi olarak faaliyetlerine devam etmesi gerektiği düşünülmektedir.

Tablo 1.11: Kıbrıs Türk Denizcilik Limited Şirketi ve Kıbrıs Türk Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma Şirketi Limitedin 2006-2010 Dönemi Dönem Karı/Zararı (milyon TL)

Şirket	2006	2007	2008	2009	2010
Kıbrıs Türk Denizcilik Limited Şirketi	0,6	-0,5	-1	-0,4	-1,4
Kıbrıs Türk Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma Şirketi Limited	-0,2	-0,4	-0,5	-0,2	-0,3

Kaynak: (Güven, 2011)

1.5 Karayolu Ulaştırması

Karayolu ulaştırması, KKTC'deki ulaştırma türleri arasında en karmaşık kurumsal yapılanmaya sahip ulaştırma türü olup, sektördeki görev ve sorumluluklar üç farklı Bakanlık altındaki birimler tarafından paylaşılmıştır. Sektördeki ana oyuncular aşağıdaki gibidir:

- Karayolları Dairesi (Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlığı)
- İzin Kurulu (İçişleri ve Yerel Yönetimler Bakanlığı)
- Gelir ve Vergi Dairesi (Maliye Bakanlığı)
- Polis Genel Müdürlüğü (İçişleri ve Yerel Yönetimler Bakanlığı)

45/1989 Sayılı Karayolları Dairesi (Kuruluş, Görev ve Çalışma Esasları) Yasası ile kurulan ve halen Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlığı altında faaliyet gösteren **Karayolları Dairesi** ilgili Kanun hükümlerine göre KKTC'deki ulaştırma altyapısının (karayolları, hava alanları ve deniz limanları) inşa edilmesi ile bakım-onarımından ve karayollarının kullanılmasına, güvenliğine ve korunmasına ilişkin kural ve esaslarından saptanması ve yürütülmesinden sorumludur. Dairenin:

- Etüt, Proje ve Araştırma Şubesi
- Makine Şubesi
- Yapım-Asfalt Şubesi
- Bakım Onarım Şubesi
- Maliye Şubesi

olmak üzere beş adet merkez şubesi ve

- Lefkoşa Şubesi
- Gazimağusa Şubesi
- Güzelyurt Şubesi

olmak üzere üç adet taşra şubesi bulunmaktadır. 45/1989 Sayılı Kanunda Daireye 9 temel görev tevdi edilmiştir:

1. Devlet yolları ağına giren yol ve köprüleri belirlemek ve önermek; yol güzergâhlarını saptamak veya değiştirmek; hazırlayacağı plânlara göre yolları ve köprüleri inşa ve ıslah etmek, onarmak ve güvenle kullanılmasını sağlayacak biçimde sürekli bakım altında tutmak,
2. Yol ve köprü yapımı, onarımı , bakımı, geliştirilmesi ve diğer kurallar hakkındaki teknik esaslarla, nitelik ve koşulları saptamak, değiştirilmesi veya eklenmesi için Bakanlığa öneride bulunmak,
3. Yol inşası ve bakımı için gerekli malzeme, makine ve teçhizat ile taşıtları sağlamak, depolamak, onarmak, kullanılır durumda bulundurmak ve gerekli onarım atölyeleri ve tesisleri kurmak,
4. Yol, köprü ve tesis yapılması amacıyla bakanlıkça gerekli görülen arsa ve diğer taşınmaz malların, Zorla Mal İktisabı Yasası ile Mala El Koyma Yasası Kuralları çerçevesinde geçici olarak işgal, kamulaştırma, satın alma ve kiralanması için gerekli işlemleri ilgili makamlar nezdinde yaptırmak,
5. Karayolları trafiğinin teknik denetimini sağlamak, Motorlu Araçlar ve Yol Trafik Yasasının öngördüğü işleri yapmak, yol boyu inkişafı ve ağaçlandırma hizmetlerini yürütmek,
6. Yol ağı ile ilgili diğer bütün işleri yapmak,
7. Bakanlıkça görevlendirilmesi halinde hava alanlarını ve deniz limanlarını inşa etmek ve bunların bakım ve onarımlarını ekonomik olarak yapmak veya yaptırmak,

8. Dairenin çalışma alanına giren konularda Bakanlık onayı alınması koşulu ile resmi, yarı resmi kuruluşlar ve özel kişilerle, ücret karşılığında iş yapmak, iş makinesi kiralamak ve tesislerinde ürettiği yapı malzemeleri ile malları satmak,
9. Bakanlıkça uygun görülmesi halinde kamu yararına olan sosyal amaçlı işler için hizmet, malzeme ve mal katkısında bulunmak.

KKTC karayolu altyapısı büyük oranda Türkiye kaynaklı finansman ile inşa edilirken, KKTC’de görevlendirilen Türkiye Cumhuriyeti Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM) personeli Karayolları Dairesinin faaliyetlerine ciddi şekilde destek olmaktadır. KKTC karayolu altyapısının planlaması KGM tarafından hazırlanan üç adet Karayolu Master Planı çerçevesinde yapılmaktadır. Bu kapsamda hazırlanan ilk Master Plan, 1988-2000 Karayolu Master Planıdır. Hazırlık çalışmalarına 1985 yılında başlanan ve 1987 yılında tamamlanan 1988-2000 Karayolu Master Planını 2000-2010 Karayolu Master Planı izlemiş olup, 2010-2020 Karayolu Master Planı çalışmaları 2012 yılı içerisinde KGM tarafından tamamlanmıştır.

50/2000 Sayılı Motorlu Araçlarla Yolcu ve Eşya Taşınması (Denetim) Yasasının İkinci Kısmı **İzin Kurulu** ile ilgili hükümleri içermektedir. İzin Kurulu, (i) Başbakanlık temsilcisi, (ii) İçişleriyle görevli bakanlık temsilcisi, (iii) Ulaştırma işleriyle görevli bakanlık temsilcisi, (iv) Maliye işleriyle görevli bakanlık temsilcisi, (v) Polis Genel Müdürlüğü temsilcisi, (v) Yolcu ve kiralık araç işletmeciliği ile ilgili tescil edilmiş, biri yolcu taşımacılığı yapan taksicilerden, biri de kiralık araç işletmeciliği yapanlardan oluşan ve en çok üyeye sahip dernek veya birliklerden üç temsilci olmak üzere toplam 8 üyeden oluşur. Yolcu taşımacılığı yapmak isteyen gerçek veya tüzel kişiler İzin Kurulundan (i) taksi işletme izni, (ii) dolmuş işletme izni, (iii) yolcu minibüsü işletme izni ve (iv) yolcu otobüsü işletme izninden birini almak zorundadırlar. Eşya taşımacılığında ise, kamuya yönelik kira ile veya herhangi bir ücret karşılığında eşya taşımacılığı yapacak olanlar “A” Eşya Taşıma İznini, kendi özel ticaret, sanayi, tarım veya başlıca iş amaçları için eşya taşımacılığında kullanılacak araçların sahipleri ise “B” Eşya Taşıma İznini İzin Kurulundan almak zorundadır. İzin Kurulu taşımacılık yapacak gerçek veya tüzel kişilerin yetkilendirilmesi yanında, taksi ve dolmuş durak yerlerinin iptali, değiştirilmesi, durakta çalışan araç sayısının çoğaltılıp azaltılması, ek durak yeri belirlenmesi, yolcu minibüsü ve yolcu otobüsü işletilmesi için uygun olabilecek sefer hatlarının ve hat üzerindeki durakların saptanması gibi konularda karar alma merciidir.

51/1984 Sayılı Polis Örgütü (Kuruluş, Görev ve Yetkileri) Yasasının Polis Örgütünün görev ve yetkilerini düzenleyen 8. maddesinin 25. alt maddesine göre, “Motorlu ve motorsuz taşıt araçlarının, fenni muayene işlemlerini yapmak” görevi **Polis Örgütüne**, 65/1988 Sayılı Gelir ve Vergi Dairesi (Kuruluş, Görev Ve Çalışma Esasları) Yasasının 5. maddesinin 10. alt maddesine göre, “Sürüş ehliyeti almak için başvuranların sürüş sınavlarını yapmak” görevi ise **Gelir ve Vergi Dairesine** verilmiştir. Kara ulaştırmasındaki görev ve yetkilerin kuruluşlar arasındaki dağılımı Tablo 1.12’de gösterilmiştir.

Tablo 1.12’deki görev dağılımından da görüleceği üzere, kara ulaştırması ile ilgili görevler çok sayıda kurum tarafından üstlenilmiş olup, bu çok parçalı yapı yeknesak bir politika geliştirme, koordine etme ve uygulama önünde engellere yol açabilmektedir. AB ülkelerindeki genel uygulama ise, Tablo 1.12’de gösterilen görevlerin iki kurumda toplanması şeklindedir. Bu kurumlardan ilki karayolu ağının yapım, bakım ve işletmesinden sorumlu olurken diğeri genellikle karayolu ulaştırma sektörünün düzenlenmesinden, sektörde faaliyet gösteren ve yük ve/veya yolcu taşımacılığı yapan işletmelerin yetkilendirilmesi ve denetiminden, araçların kaydının ve muayenesinin yapılmasından, sürücülerin ehliyet işlemlerinin yapılmasından, yol güvenliği politikalarının geliştirilmesi ve uygulanmasından ve

toplu taşımacılık uygulamalarının denetim ve koordinasyonundan hizmet sorumludur. Bu konudaki daha detaylı tartışmaya öneriler kısmında yer verilecektir.

Tablo 1.12: Kara Ulaştırması İle İlgili Ana Görevlerin Kurumlar Arası Dağılımı

İlgili İdare	Görev
Karayolları Dairesi	- Devlet yolları ağına giren yol ve köprüleri belirlemek ve önermek; yol güzergâhlarını saptamak veya değiştirmek; hazırlayacağı plânlara göre yolları ve köprüleri inşa ve ıslah etmek, onarmak ve güvenle kullanılmasını sağlayacak biçimde sürekli bakım altında tutmak - Yol, köprü ve tesis yapılması amacıyla bakanlıkça gerekli görülen arsa ve diğer taşınmaz malların geçici olarak işgal, kamulaştırma, satın alma ve kiralanması için gerekli işlemleri ilgili makamlar nezdinde yaptırmak - Karayolları trafiğinin teknik denetimini sağlamak - Yol ağı ile ilgili diğer bütün işleri yapmak
Gelir ve Vergi Dairesi (Maliye Bakanlığı)	Ehliyet sınavı yapmak
İzin Kurulu (İçişleri Bakanlığı)	Karayollarında motorlu araçlarla ticari veya iş maksatları için yolcu ve eşya taşımacılığının salim, düzenli ve rekabet ortamına uygun bir şekilde yapılabilmesini sağlamak ve denetlemek
Polis Örgütü	Motorlu ve motorsuz taşıt araçlarının fenni muayene işlemlerini yapmak

KKTC, AB ve kıyas yapılan ülkelerdeki araç sahiplik oranları Tablo 1.13’de gösterilmiştir. Buna göre 2006 ve 2007 yıllarında AB-27 ortalamasının üzerinde bir araç sahiplik oranına erişen KKTC, 2008 ve 2009 yıllarında AB-27 ortalamasının gerisine düşmüştür. GKRY ve Malta ile yapılan kıyaslamada ise, KKTC’deki araç sahiplik oranının her iki ülkeden de geride olduğu görülmektedir.

Tablo 1.14 2000-2009 döneminde KKTC ve kıyas yapılan ülkelerde trafik kazalarında ölen kişi sayısını vermektedir. Tabloda yer alan istatistikler, KKTC’de 2004-2008 döneminde trafik kazalarında ölen kişi sayısında her yıl devam eden bir azalış eğilimi olduğunu göstermekte olup bu eğilim 2009 yılında etkisini kaybetmiş ve bu yıl trafik kazalarında ölen kişi sayısı bir önceki yıla göre artış göstermiştir. Tablo 1.14’den çıkan diğer bir sonuç ise, KKTC’de yol güvenliği açısından Malta’ya göre daha düşük bir performans sergilenmiş olmasıdır. 2004-2009 döneminde KKTC’de trafik kazalarında ölen kişi sayısı Malta’da aynı dönemde trafik kazalarında ölen kişi sayısından %110 ile %485 arasında değişen oranlarda daha fazla olmuştur.

Tablo 1.13: Araç Sahiplik Oranı (1.000 kişiye düşen araç sayısı)

Ülke	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
AB-27 Ülkeleri	423	437	444	446*	448*	450*	455*	463*	470*	473*
AB-25 Ülkeleri	441	454	461	m.d.	m.d.	m.d.	m.d.	m.d.	m.d.	m.d.
GKRY	388	401	408	424	459	474	487	528	563	579
Malta	497	499	512	m.d.	m.d.	m.d.	m.d.	m.d.	m.d.	568
İzlanda	m.d.	m.d.	m.d.	m.d.	m.d.	m.d.	m.d.	m.d.	m.d.	m.d.
KKTC ^{1,2}	m.d.	m.d.	m.d.	m.d.	m.d.	m.d.	481	495	369	388

(*): tahmini değer

m.d.: mevcut değil

Kaynak: Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Devlet Planlama Örgütü İstatistik Yıllığı 2009
Tablo 144 ve Eurostat İstatistikleri

Tablo 1.14: Trafik Kazalarında Ölen Kişi Sayısı

Ülke	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2011 Yılı Tahmini Nüfusu*
GKRY	111	98	94	97	117	102	86	89	82	71	825.883
Malta	15	16	16	16	13	17	11	14	15	21	408.333
İzlanda	m.d.	m.d.	m.d.	m.d.	m.d.	m.d.	m.d.	m.d.	m.d.	m.d.	318.452
KKTC	m.d.	m.d.	m.d.	m.d.	76	64	48	47	37	44	294.906

(*):İzlanda, GKRY ve Malta'nın nüfus istatistikleri CIA verilerinden alınmış olup, Temmuz 2011 tahminidir. KKTC nüfus verisi Aralık 2011'de yapılan nüfus sayımından alınmıştır.
Kaynak: (<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/fields/2119.html#cy>, en son ziyaret tarihi 20 Aralık 2011)

m.d.: mevcut değil

Kaynak: Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Devlet Planlama Örgütü İstatistik Yıllığı 2009
Tablo 147 ve Eurostat İstatistikleri

Ülke nüfuslarının farklı olması nedeniyle trafik kazalarında ölen kişi sayısı tek başına bir ölçü olmaktan uzaktır. Nüfusa oranla trafik kazalarında ölen kişi sayıları Tablo 1.15'de gösterilmiştir. Her ne kadar 2004-2008 döneminde KKTC'de trafik kazalarında ölen kişi sayısında bir azalma görülsede, Tablo 1.15 verileri KKTC'de nüfusa oranla trafik kazalarında ölen kişi sayısının GKRY ve Malta'ya göre oldukça fazla olduğunu göstermektedir. Nüfusa oranlanmış rakamlar kullanıldığında, KKTC'de trafik kazalarında ölen kişi sayısı 2009 yılında GKRY'de trafik kazalarında ölen kişi sayısının 1,73 katı, Malta'da trafik kazalarında ölen kişi sayısının 2,90 katı olarak gerçekleşmiştir. KKTC'deki araç sahiplik oranının GKRY ve Malta'nın altında olduğu düşünüldüğünde ise daha da vahim bir tablo karşımıza çıkmaktadır

¹ Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Devlet Planlama Örgütü İstatistik Yıllığı 2009 Tablo 144 KKTC'de kayıtlı araçları vermektedir. Araç sahiplik oranını hesaplamak için 2006 ve 2011 Nüfus Sayımı İstatistikleri kullanılmıştır.

² KKTC'nin 2006 yılı nüfusu 265.100, 2011 yılı nüfusu ise 294.906 olarak açıklanmıştır. Bu beş yıllık dönemde KKTC nüfusunun yıllık ortalama %2,1 oranında artması nedeniyle, 2007, 2008, 2009 ve 2010 yılı KKTC nüfusu 2006 yılı nüfusu yıllık %2,1 oranında artırılarak hesaplanmıştır.

Tablo 1.15: Trafik Kazalarında Ölen Kişi Sayısının Nüfusa Oranı (Her 100.000 Kişide)*

Ülke	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
GKRY	13,44	11,87	11,38	11,75	14,17	12,35	10,41	10,78	9,93	8,60
Malta	3,67	3,92	3,92	3,92	3,18	4,16	2,69	3,43	3,67	5,14
KKTC	m.d.	m.d.	m.d.	m.d.	25,77	21,70	16,28	15,94	12,55	14,92

m.d.: mevcut değil

(*): Trafik kazalarında ölen kişi sayısının 2011 yılı nüfusuna oranı

1.6 Haberleşme ve Bilgi Toplumu

Telekomünikasyon Dairesi, Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlığı altında faaliyet gösteren ve sabit hatlı telefon işletmeciliği ile bilgi-iletişim altyapısının yönetilmesinden sorumlu Daire olup, 20/1998 Sayılı Telekomünikasyon Dairesi (Kuruluş, Görev ve Çalışma Esasları) Yasası ile kurulmuştur. Daire merkez teşkilatında; (i) Santraller Teknik Şube Amirliği, (ii) Transmisyon Teknik Şube Amirliği, (iii) Şebekeler Teknik Şube Amirliği, (iv) Etüt, Plan Proje ve Temel Sistemler Teknik Şube Amirliği, (v) Otomasyon Sistemleri Teknik Şube Amirliği ve (vi) Mali Şube Amirliği olmak üzere 6 adet şube amirliği bulunmakta olup, Lefkoşa, Gazimağusa, Girne ve Güzelyurt'da bölge şubeleri bulunmaktadır. 20/1998 Sayılı Yasanın 5. maddesinde Dairenin görevleri:

1. Devlet sınırları içinde, telekomünikasyon hizmetlerinin düzenli olarak, süratle ve emin bir şekilde yürütülmesini ve yerine getirilmesini sağlamak,
2. Ülke düzeyinde ve Devlet ile diğer dünya ülkeleri arasında telefon, telgraf, teleks, faks, data ve diğer türden haberleşme hizmetleri ile sahil telsiz radyo aracılığıyla gemilerin telefon, telgraf haberleşmesini sağlamak,
3. Yurt içinde ve uluslararası ilişkilerinde, Dünya telekomünikasyon hizmetleri ile ilgili kuruluşların yasa ve genel tüzüklerini dikkate almak, bu kuruluşların esaslarına göre, diğer telekomünikasyon birlikleri ve idareleri ile iyi ilişkiler kurmak; faaliyet alanına giren konularda işbirliği yapmak; özel sözleşme ve anlaşmalar yapmak suretiyle yurt içi ve uluslararası haberleşmenin gelişmesine yardımcı olmak,
4. Telekomünikasyon hizmetlerini, Devlet sınırları içinde ve Devlet ile diğer dünya ülkeleri arasında düzenli olarak sağlamak için gerekli her türlü tesisleri kurmak;
5. Bakanlığa telefon, telgraf ve teleks ücretleriyle ilgili önerilerde bulunmak;
6. Telsiz Telgraf Yasası kurallarına göre Daireye verilen görevleri yerine getirmek ve yerine getirilmesini sağlamak,
7. Yukarıdaki fıkralarda belirtilmeyen ve Bakanlar Kurulunca saptanacak telekomünikasyon hizmetleriyle ilgili diğer görevleri yerine getirmek,

olarak belirlenmiştir.

Telefon sektöründe Telekomünikasyon Dairesi (KKTC Telekom) yanında, pazara 1995 yılında giren KKTC Telsim ve 1999 yılında giren KKTCELL olmak üzere iki adet mobil telefon servis sağlayıcısı bulunmaktadır. Pazardaki telefon operatörlerinin 2004-2009 dönemi abone istatistikleri Tablo 2.16'da gösterilmiştir.

Tablo 1.16'dan, dünyadaki eğilime paralel bir şekilde KKTC'deki mobil telefon servis sağlayıcılarının abone sayılarını sabit telefon operatöründen (KKTC Telekom) daha yüksek bir oranda artırdığı görülmektedir. 2004-2009 döneminde KKTC Telekomun abone sayısı nispeten yatay bir seyir izlerken, KKTCEL ve KKTC TELSİM abone sayılarını sırasıyla %142,4 ve %45,7 oranında artırmıştır. Aynı dönemde KKTC mobil telefon servis sağlayıcılarının abone sayılarında yakaladıkları artış mukayese yapılan ülkelerde mobil telefon abone sayılarında yaşanan artışlardan daha fazla olmuştur. Tablo 2.17'deki verilere göre, 2004-2009 döneminde KKTC'de mobil telefon abone sayısı %107,3 oranında artarken bu artış AB-27 ülkelerinde, GKRY'de, Malta'da ve İzlanda'da sırasıyla %47, %61,6, %37, %17,2 oranında gerçekleşmiştir.

Tablo 1.16: Telefon Operatörlerinin 2004-2009 Dönemi Abone Sayıları

Operatör	2004	2005	2006	2007	2008	2009
KKTC Telekom	96.954	100.323	102.668	108.244	105.870	102.809
KKTCEL	139.826	194.109	153.223	276.932	315.296	339.007
KKTC TELSİM	80.137	96.986	96.721	102.090	93.363	116.780
Toplam	316.917	391.418	352.612	487.266	514.529	558.596

Kaynak: Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Devlet Planlama Örgütü İstatistik Yıllığı 2009 Tablo 166 ve 167

Tablo 1.17: Mobil Telefon Abonelik Sayısı (1.000)

Ülkeler	2004	2005	2006	2007	2008	2009
AB-27 Ülkeleri	424.310	473.160	523.434	575.612	608.497	623.933
GKRY	658	783	868	962	1.017	1.063
Malta	308	325	347	369	386	422
İzlanda	290	264	284	326	337	340
KKTC	220	291	250	379	409	456

Kaynak: Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Devlet Planlama Örgütü İstatistik Yıllığı 2009 Tablo 166 ve 167 ve Eurostat İstatistikleri

Tablo 1.18: Mobil Haberleşmede Pazar Lideri Operatörün Pazar Payı (%)

Ülke	2004	2005	2006	2007	2008	2009
AB-27 Ülkeleri	m.d.	m.d.	m.d.	40	39	38
AB-25 Ülkeleri	49	43	39	39	39	38
AB-15 Ülkeleri	43	42	39	39	38	37
GKRY	100	94	90	89	85	82
Malta	55	52	52	47	53	50
İzlanda	m.d.	m.d.	m.d.	m.d.	m.d.	m.d.
KKTC	64	67	61	73	77	74

m.d.: mevcut değil

Kaynak: Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Devlet planlama Örgütü İstatistik Yıllığı 2009 Tablo 166 ve 167 ve Eurostat İstatistikleri

Tablo 1.18’de mobil haberleşme sektöründe pazar lideri operatörlerin pazar payları verilmiştir. Tablo 2.18’de dikkat çeken bir husus, küçük ölçekli ülkelerde piyasa lideri operatörlerin pazar paylarının AB ortalamalarına göre oldukça yüksek oluşudur. 2009 yılında pazar lideri operatörlerin pazar payları AB-27, AB-25 ve AB-15 ülkelerinde ortalama olarak sırasıyla %38, %38 ve %37 olarak gerçekleşirken bu oran KKTC, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi ve Malta’da sırasıyla %74, %82 ve %50 olarak gerçekleşmiştir.

Tablo 1.18’de dikkat çeken diğer bir husus, 2004-2009 döneminde AB ortalamalarında, Güney Kıbrıs Rum Yönetiminde ve Malta’da mobil haberleşme sektöründe pazar lideri operatörlerin pazar paylarında düşüş yaşanırken KKTC’deki mobil haberleşme piyasasında pazar lideri operatörün pazar payının artış eğilimi göstermesidir. KKTC’de mobil haberleşmede pazar lideri operatörün pazar payı 2004 yılında %64 iken 2009 yılında bu oran %74’e yükselmiştir. Ölçek ve coğrafi özellikler açısından KKTC’ye benzer ülkelerden GKRY’de bu oran aynı dönemde %100’den %82’ye, Malta’da ise %55’den %50’ye gerilemiştir.

6 Ocak 1964 tarihinde Kıbrıs Türk Postaları adıyla kurulan Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlığı altındaki **Posta Dairesi**, KKTC’de posta ve ilgili diğer hizmetlerin tek yasal sunucusu konumundadır. 24 Ekim 2011 itibariyle toplam 178 kişinin çalıştığı Posta Dairesi, merkezde Mali İşler Şube Amirliği, Pul ve Filatelik İşler Şube Amirliği, taşrada ise Lefkoşa, Gazimağusa, Girne ve Güzelyurt Posta Bölge Amirlikleri olmak üzere 6 amirlikten oluşmaktadır. Posta Dairesi ile ilgili hükümler, 28/1984 Sayılı Posta Dairesi Kuruluş, Görev ve Çalışma Esasları Yasası ile düzenlenmiştir. Yasanın 5. maddesinde Dairenin görevleri:

1. Devlet sınırları dahilinde posta hizmetlerinin muntazaman, süratle ve emin bir şekilde yürütülmesini sağlar,
2. Devletin her tarafından ve Devlet ile diğer dünya ülkeleri arasında açık ve kapalı mektuplar, posta kartları, her türlü basılmış kâğıtlar, ticaret eşyası örnekleri, küçük paketler, değerli mektuplar ve kutular, değerli veya değersiz posta kolileri kabul eder, bunları taşır ve dağıtır,
3. Posta havaleleri ile ilgili işleri yapar,
4. Ödeme koşullu posta maddeleri kabul ve teslim eder,
5. Halka daha iyi hizmet verebilmek ve pul satışlarını çoğaltıp döviz girdilerini artırmak amacıyla, yurt içinde posta büroları kurar ve yurt dışında ihtiyaç görülen yerlerde acentelik ve pul satıcılığı yetkisi verir,
6. Posta pulları ve postada kullanılan diğer değerli kâğıtların bastırılmasını, tedavüle konmasını ve tedavülden kaldırılmasını düzenler,
7. Posta pulları ve damga pulu satışlarını yapar. İzin Fonu pullarının satışını da yapabilir,
8. Filatelistlerin pul isteklerini karşılamak için gerekli önlemleri alır,
9. Sayaçlı, soğuk damgalı ücret ödeme makineleri ile pul verme makineleri kullanır, kullandırır ve bunların geçerlilik süresini ve koşullarını saptar,
10. Bakanlıkça saptanacak miktarı aşmamak koşuluyla, bastıracağı pullardan uygun görülecek kişilere ve yerlere armağan verebilir,
11. Yurt içinde ve uluslararası ilişkilerinde, gerekli değişiklikler yapıldıktan sonra, Dünya Posta Birliği Kuruluş Yasası ve Genel Tüzüğü kurallarını dikkate alır. Dünya Posta Birliği esaslarına göre küçük posta birlikleri ve yabancı posta idareleri ile iyi ilişkiler kurar, faaliyet alanına giren konularda işbirliği yapar ve özel sözleşme ve anlaşmalar yapmak suretiyle yurtiçi ve uluslararası haberleşmenin gelişmesine yardımcı olur,

12. Posta ulaştırmalarını düzenlemek için taşıma hatlarını saptar, gerçek ve tüzel kişiler ile taşıma ortaklarıyla sözleşmeler yapar,
13. Posta ücretleriyle ilgili önerilerde bulunur,
14. Yurt dışından gelen g mr ge bağlı posta gönderilerinin gümrükleme işleminin yaptırılmasını sağlar,
15. Telsiz Telgraf Yasası kurallarına göre Daireye verilen görevleri yapar veya yaptırır,
16. Yukarıdaki fıkralarda belirtilmeyen ve Bakanlar Kurulunca saptanacak posta hizmetleri ile bağdaşan diğer görevleri yapar.

Tablo 1.19: Posta Gönderileri (1.000 adet)

�lke	2004	2005	2006	2007	2008	2009
AB-27	46.487.272	45.666.794	46.171.776	45.573.474	m.d.	m.d.
GKRY	55.462	52.805	54.406	60.671	73.400	71.204
Malta	56.323	59.549	53.617	48.399	47.205	44.463
�zlanda	m.d.	m.d.	m.d.	m.d.	m.d.	m.d.
KKTC	7.182	6.031	3.214	2.479	2.561	2.562

m.d.: mevcut değil

Kaynak: Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlığı Posta Dairesi Müdürlüğü 2010 Faaliyet Raporu ve Eurostat İstatistikleri

Tablo 1.19, KKTC ile GKRY, Malta ve AB-27’de 2004-2009 döneminde gönderilen posta gönderileri sayılarını göstermektedir. Tablo 1.19’a göre posta gönderileri açısından KKTC gerek GKRY’nin, gerekse de Malta’nın oldukça gerisinde kalmıştır. Her ne kadar KKTC nüfusu GKRY ve Malta nüfusundan daha düşük olsa da, KKTC ve bu ülkeler arasındaki posta gönderileri trafiklerinde fark oldukça anlamlıdır. GKRY’nin nüfusu KKTC nüfusunun yaklaşık 2,8 katı, Malta’nın nüfusu ise KKTC nüfusunun yaklaşık 1,38 katıdır. Oysaki 2009 yılında GKRY’nin posta gönderileri KKTC’nin posta gönderilerinin yaklaşık 27,79 katı, Malta’nın posta gönderileri KKTC’nin posta gönderilerinin yaklaşık 17,35 katı olarak gerçekleşmiştir. Aradaki fark KKTC’nin, izolasyonların da etkisiyle, kıyas yapılan ülkelere göre posta sektöründe oldukça geri kaldığını göstermektedir.

KKTC posta sektörü henüz yasal olarak rekabete açılmamış olmasına rağmen halen bazı özel işletmeler herhangi bir yasal  er eve bulunmaksızın posta ve benzeri hizmetleri halen sunmaktadırlar. Bu durum ise, sektörün izlenmesi, denetlenmesi ve düzenlenmesi konusunda bazı sıkıntılara neden olmakta ve Posta Dairesi açısından haksız rekabet şartlarına yol açmaktadır.

Tablo 1.20: Posta Dairesinin 2009-2010 Dönemi Gelir-Gider Durumu (TL)

Yıl	Posta Hizmeti Gelirleri	Diğer Gelirler	Toplam Gelir	Cari Bütçe Giderleri	Proje Giderleri	Toplam Gider	Net Gelir (Gider)
2010	1.449.571	24.741.623	26.191.194	7.600.616	74.99	7.675.605	18.515.589
2009	1.345.899	19.930.078	21.275.976	7.459.055	121.896	7.580.950	13.695.026

Kaynak: Posta Dairesi 2009 ve 2010 Yılları Faaliyet Raporları

Alternatif haberleşme ara larındaki hızlı gelişmeler, posta hizmetlerine olan talebi Dünya üzerinde azaltmakta ve posta hizmeti sağlayıcılarının karlılıklarını olumsuz yönde etkilemektedir. KKTC Posta Dairesi ise, damga pulu gelirlerinin de çok önemli etkisiyle

karlılığını muhafaza edebilmiştir. 2009 ve 2010 yıllarında sırasıyla 13.695.026 TL ve 18.515.589 TL net gelir elde eden Dairenin (Tablo 2.20), teknolojik altyapısının geliştirilmesi ve posta dışı finansal hizmetlere ağırlık verilmesi durumunda gelirlerini daha da artırdığı düşünülmektedir.

KKTC’de bilgi toplumu ve e-devlet uygulamaları **Kamunet** adı verilen bir ağ üzerinden yürütülmekte olup, Kamunetle ilgili 4 adet kurul bulunmaktadır.

KKTC Bakanlar Kurulu 26.3.2008 tarih ve S (K-II)713-2008 sayılı “E- Dönüşüm İcra Kurulu, Kamunet Üst Kurulu, Kamunet Kurum Temsilcileri Kurulu ve Danışma Kurulu’nun Oluşturulması” Kararı ile KKTC’de bilgi toplumu ve e-devlet uygulamalarına yönelik ilk adımı atmıştır. Karar ile Başbakanlığa bağlı bir Müsteşar ile Maliye Bakanlığı, İçişleri Bakanlığı, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı, Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlığı, Sağlık Bakanlığı ve Milli Eğitim ve Kültür Bakanlığı Müsteşarlarından oluşan bir **İcra Kurulu** ile, Başbakanın Başkanlığında ve görevlendireceği yürütmeden sorumlu üst düzey yetkili ile isimleri zikredilen kişilerden oluşan bir **Kamunet Üst Kurulunun** kurulması kurulması hükme bağlanmıştır. İcra Kurulunun temel görevi E-Dönüşüm Projelerinin saptanması, yönlendirmesi ve yürütülmesinin kontrolü olarak belirlenirken Kamunet Üst Kurulu Devletin etkin çalışması ve çeşitli birimleri arasında işbirliği için yapılacak faaliyetleri planlamak, koordine etmek, bu konularda Bakanlar Kuruluna görüş ve öneri sunmakla görevlendirilmiştir. Öte yandan aynı Bakanlar Kurulu Kararı ile, E-Devlet çalışmaları ve birimleri arasında işbirliği için kamunet oluşumunu genişleterek kurumlarda yapılacak faaliyetleri planlamak, koordine etmek, bu konularda Kamunet Üst Kurulu ile birlikte çalışmak üzere Cumhurbaşkanlığı, Cumhuriyet Meclisi, Başbakanlık, Güvenlik Kuvvetleri Komutanlığı, Polis Genel Müdürlüğü, Bakanlıklar, Yüksek Mahkeme, Başsavcılık, Yüksek Yönetim Denetçisi ve Kamu Hizmeti Komisyonu olmak üzere toplam 19 kamu kuruluşundan gelen temsilcilerden oluşan bir **Kamunet Kurum Temsilciler Kurulu** oluşturulmuştur³. Aynı Bakanlar Kurulu Kararı ile ayrıca Kamunet Üst Kurulu üyeleri ve Kıbrıs Türk Mimar ve Mühendis Odaları Birliği, Bilgisayar Mühendisleri Odası, Elektrik Mühendisleri Odası, Sanayi Odası, Ticaret Odası, Kıbrıs Türk Tabipler Birliği, Barolar Birliği ve Bilişim Derneğinden birer üyeden oluşacak bir **Danışma Kurulunun** oluşturulması bu Danışma Kurulunun ve 3 ayda bir toplanarak genel stratejileri, kamu-özel sektör ilişkilerini ve yöntemlerini belirlemesi hükme bağlanmıştır.

Kamunet kapsamında iki adet portal hazırlanmış olup, <http://www.edevlet.eu> e-devlet portalı olarak faaliyet gösterirken <http://www.kamunet.net> portalı vatandaş portalı olarak hizmet vermektedir.

³ Daha sonra çıkarılan bir Bakanlar Kurulu Kararı ile Sayıştay Başkanlığı da Kamunet Kurum Temsilciler Kurulunda temsil edilmeye başlamıştır.

İKİNCİ BÖLÜM

2. Benzer Ülkelerde Sektör ve Yapılanma Analizi

2.1 Giriş

Üçüncü bölümde KKTC ile yüzölçümü, nüfus ve ada devleti olmaları açısından mukayese yapılabilecek özelliklerde olan GKRY GKRY'nin posta gönderileri KKTC'nin posta gönderilerinin yaklaşık 27,79 katı, Malta ve İzlanda gibi ülkelerde ulaştırma ve haberleşme sektörlerinin ne şekilde yapılandıkları ve sektörlerdeki önemli oyuncular özetlenmiştir. Mukayese için seçilen bu üç ülke, yüzölçümü, nüfus ve ada devleti olma gibi benzer özelliklere sahip olmaları yanında, İzlanda'nın Avrupa Ekonomi Bölgesi, Malta ve GKRY'nin Avrupa Birliği (AB) üyesi olması açısından da KKTC için incelenmeye değer örnekler konumundadırlar. Bu ülkelerin nüfus, yüzölçümü ve nüfus yoğunluğu istatistikleri Tablo 2.1'de gösterilmiştir.

Tablo 2.1: KKTC ve Benzer Ülkelerin Nüfus, Yüzölçümü ve Nüfus Yoğunluğu İstatistikleri

Ülke	2011 Yılı Tahmini Nüfusu*	Yüzölçümü (km ²)	Nüfus Yoğunluğu (kişi/km ²)
İzlanda	318.452	103.000	3,09
GKRY	825.883	5.896	140,08
KKTC	294.606	3.355	87,81
Malta	408.333	316	1.292,19

(*): İzlanda, GKRY ve Malta'nın nüfus istatistikleri CIA verilerinden alınmış olup, Temmuz 2011 tahminidir. KKTC nüfus verisi Aralık 2011'de yapılan nüfus sayımından alınmıştır. <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/fields/2119.html#cy>

2.2 Güney Kıbrıs Rum Yönetimi

2.2.1 Havayolu Ulaştırması

Haberleşme ve Bayındırlık Bakanlığı altında faaliyet gösteren **Sivil Havacılık Dairesi**, ülkenin sivil havacılık otoritesi ve hava seyrüsefer hizmeti sağlayıcısı konumundadır. Bakanlığın internet sayfasında Dairenin görevleri (www.mcw.gov.cy/mcw/mcw.nsf/mcw15_en/mcw15_en?OpenDocument, en son ziyaret tarihi 21Aralık 2011);

- Lefkoşa Uçuş Bilgi Bölgesi ile Larnaka ve Baf Havaalanlarındaki kontrol kulelerinde hava trafik hizmetlerinin verilmesi ve düzenlenmesi,
- Ülkedeki havaalanlarının işletilmesi ve geliştirilmesi⁴,
- Üçüncü ülkelerle hava trafik hizmetlerinin geliştirilmesi,
- Emniyet ve güvenlik düzenlemesi,
- Hava taşımacılığı ile ilgili Avrupa Hukukunun uygulanması

4 “Ülkedeki havaalanlarının işletilmesi ve geliştirilmesi”, Sivil Havacılık Dairesi görevleri arasında yer almasına rağmen Larnaka Uluslararası Havaalanı ile Baf Uluslararası Havaalanının 2006 yılında YİD modeliyle Hermes Airports Ltd şirketine devredilmesi ile beraber Dairenin havaalanı işletimi fonksiyonu sona ermiş ve havaalanı işletmeciliği ile sivil havacılık otoritesi olma fonksiyonları birbirinden ayrılmıştır.

şeklinde sıralanmıştır.

Larnaka Uluslararası Havaalanı ile **Baf Uluslararası Havaalanı**, GKRY toprakları içinde bulunan uluslararası trafiğe açık iki havaalanı olup, havaalanlarının idaresi YİD yöntemiyle 12 Mayıs 2006 tarihinde 25 yıllık bir süre karşılığında GKRY’da kayıtlı bir şirket olan, 3 Fransız, 1 Kanadalı, 1 İrlandalı ve 4 GKRY kökenli ortağa sahip **Hermes Airports Ltd** şirketince üstlenilmiştir. Tablo 2.2’deki yolcu trafik rakamlarından da görülebileceği üzere, Larnaka Uluslararası Havaalanı GKRY hava trafiğinin çok önemli bir bölümüne hizmet vermekte olup, 2006-2010 döneminde ülkenin havayolu yolcu trafiği nispeten yatay bir eğilim göstermiştir.

Tablo 2.2: Larnaka ve Baf Uluslararası Havaalanlarının 2006-2010 Dönemi Yolcu Trafik Rakamları

Yıl	Larnaka U. Havaalanı	Baf U. Havaalanı	Toplam Yolcu Trafiği
2006	4.927.986	1.832.655	6.760.641
2007	5.284.159	1.744.800	7.028.959
2008	5.488.319	1.765.431	7.253.750
2009	5.169.224	1.590.905	6.760.129
2010	5.367.724	1.613.546	6.981.270

Kaynak: (<http://www.hermesairports.info/>, en son ziyaret tarihi 28 Kasım 2011)

Hisseleri Kıbrıs Borsasında işlem gören **Kıbrıs Havayolları** (Cyprus Airways) ülkenin milli havayolu konumunda olup, hisselerinin %69,57’si kamuya ait olan şirketin halka açıklık oranı %30,43 seviyesindedir. 1992 yılında Kıbrıs Havayollarının bağlı ortaklığı olarak charter seferleri düzenlemek amacıyla kurulan **Eurocypria Havayolları** (Eurocypria Airlines) ise, yaşanan finansal problemler sonrasında Kasım 2010’da seferlerini durdurmak zorunda kalmıştır. Benzer finansal sorunlar yaşamakta olan Kıbrıs Havayolları ise, 2003-2010 döneminde sadece 2007 ve 2008 yıllarını kar ederek kapatabilmiştir (<http://cyprusair.com/869,0,0,0,2-Annual-Reports.aspx>, en son ziyaret tarihi 28 Kasım 2011).

2.2.2 Denizyolu Ulaştırması

GKRY limanları **Kıbrıs Liman Otoritesi** (Cyprus Port Authority) adlı yarı-kamu niteliğindeki idare tarafından yönetilmektedir. Bakanlar Kurulu tarafından üçer yıllığına atanan 9 üye tarafından idare edilen Kıbrıs Liman Otoritesi, GKRY’deki limanların ve deniz fenerlerinin sahibi ve işleticisi konumundadır. Kıbrıs Liman Otoritesinin görevleri aşağıdaki gibidir (www.mcw.gov.cy/mcw/mcw.nsf/mcw28_en/mcw28_OpenDocument, en son ziyaret tarihi 21 Aralık 2011):

- Liman altyapısının planlanması, geliştirilmesi ve yönetilmesi,
- Liman sahasının kullanımı için lisanslandırma yapılması,
- Liman hizmetlerinin verilmesi ve limanda inşaat yapılması için lisanslandırma yapılması.
- Finansal faaliyetlerde bulunulması,
- Pilotaj, çekme, vinç kullanımı, gemi bağlama ve kargonun kabulü, depolanması ve dağıtımı gibi liman faaliyetlerinde bulunulması.

Limasol ve Larnaka Ticari Limanları, Eski Limasol Limanı, Baf Limanı, Latsi Balıkçı Limanı ile Vassiliko ve Moni Akaryakıt Tesisleri, Otoritenin idaresi altındadır.

Haberleşme ve Bayındırlık Bakanlığı altında faaliyet gösteren **Gemicilik Dairesinin** (Department of Merchant Shipping) başlıca görevleri, AB-27 ülkeleri arasında üçüncü en büyük gemi filosuna sahip olan GKRY’de (www.mcw.gov.cy/mcw/mcw.nsf/mcw11_en/mcw11_en?OpenDocument, en son ziyaret tarihi 21 Aralık 2011);

- Gemi kayıtlarının yapılması,
- GKRY bandıralı gemilerin emniyet, güvenlik, çevre kirliliğinin önlenmesi, gemi adamlarının vasıfları ile gemi adamlarının yaşam ve çalışma şartları açısından denetimi,
- Paris Memorandumu hükümleri çerçevesinde, GKRY limanlarındaki yabancı bandıralı gemilerin liman devleti kontrollerinin/denetimlerinin yapılması,
- Yolcu gemileri ile yüksek hızlı gemi taşıtlarının denetimi ve sertifikasyonu,
- Gemi adamlarının eğitim, sertifikasyon ve sicil işlemlerinin yapılması,
- Ticari gemicilik mevzuatının güncellenmesi ve AB mevzuatı ile uyumlaştırılması,
- Gemi sahibi ve işletici şirketlerin vergilendirilmesi,
- Güney Kıbrıs’ın uluslararası kayıt ve denizcilik merkezi olmasının desteklenmesi,
- Uluslararası ilişkilerin yürütülmesi, uluslararası kuruluşlara iştirak edilmesi ve denizcilik otoriteleri ile işbirliği ve anlaşmalar yapılmasıdır.

2.2.3 Karayolu Ulaştırması

GKRY’de karayolu ulaştırması sektörü Haberleşme ve Ulaştırma Bakanlığı içinde dört ayaklı bir yapıyla idare edilmektedir. **Bayındırlık Dairesi** (Department of Public Works), (i) gerek yeni inşa edilen, gerekse de bakıma alınan yollara ait tasarım ve ihale/sözleşme işlerinin idaresinden, (ii) diğer kamu kuruluşlarıyla, yerel yönetimlerle ve danışman mühendislerle işbirliği içinde, kentsel ve kırsal alanlarda trafik çalışmalarının hazırlanmasından ve (iii) yol projelerinin hayata geçirilmesi nedeniyle yerel yönetimlerin veya vatandaşların bireysel olarak gündeme getirebilecekleri sorunların veya taleplerin çözümünden sorumludur.

Karayolu Ulaştırma Dairesi (Department of Road Transport) ise toplu ulaşım hizmetlerinin geliştirilmesinden, taşıtların kaydından, muayenesinden, ehliyetlerin verilmesinden ve yenilenmesinden ve bunlarla ilgili ücretlendirmelerden sorumludur.

Yol güvenliği ile ilgili olarak **Yol Güvenliği Konseyi** ve **Yol Güvenliği Birimi** adıyla iki birim kurulmuştur. Yol Güvenliği Konseyi, Haberleşme ve Bayındırlık Bakanının başkanlığında faaliyet gösteren ve çeşitli bakanlıklar ile kamu kurumlarının temsil edildiği, yol güvenliği politikalarını şekillendiren ve yol güvenliği ile ilgili kamu idareleri arasında koordinasyon sağlayan bir kuruldur. Yol Güvenliği Birimi ise 2004 yılında kurulmuş olup, 2005-2010 Yol Güvenliği Stratejik Planının uygulanmasında Yol Güvenliği Konseyine destek olmaktadır. 2005-2010 Yol Güvenliği Stratejik Planı kapsamında yol güvenliği faaliyetlerini tasarlamak, uygulamak ve değerlendirmek üzere (i) Yol Altyapısı Güvenliği, (ii) Araç Güvenliği, (iii) Aday Sürücülerin Eğitimi ve Sınava Tabi Tutulması, (iv) Mevzuat, Yol Trafik Kuralları ve Polis Denetimi Komitesi, (v) Kamu Yol Güvenliği Bilgisi ve Yol Güvenliği Eğitimi Komitesi ve (vi) Acil Sağlık Hizmeti Komitesi adlarıyla Yol Güvenliği Birimi Başkanının başkanlığında altı adet komite kurulmuştur.

2.2.4 Haberleşme ve Bilgi Toplumu

Posta hizmetleri Haberleşme ve Ulaştırma Bakanlığı altındaki **Posta Hizmetleri Dairesi** tarafından verilmektedir. Daire 2009 Yılı faaliyet raporuna göre

(http://www.mcw.gov.cy/mcw/dps/dps.nsf/annual_report_en/annual_report_en?opendocument, en son ziyaret tarihi 29 Kasım 2011), 58 adet postane, 1123 posta temsilciliği ve 1001 posta kutusu ile faaliyet göstermekte olup, Haberleşme ve Ulaştırma Bakanlığı; posta hizmetlerinin iyileştirilmesi ve rekabetçi bir ortamda faaliyet gösterilmesinin temini amacıyla Dairenin yönetsel ve finansal olarak otonom bir yapıya kavuşması yönünde irade belirtmektedir.

Kıbrıs Telekomünikasyon Otoritesi (CYTA-CyprusTelecommunicationAuthority), sabit ve mobil telefon, kablo TV ve broadband gibi alanlarda faaliyet gösteren bir yarı-kamu şirkettir.

Elektronik Haberleşme Dairesi, Haberleşme ve Ulaştırma Bakanlığı altında yer alan ve spektrum yönetimi üzerine faaliyet gösteren bir dairedir. Milli Frekans Planı hazırlayan Daire, radyo spektrum politikası üzerine Bakana danışmanlık yapar ve radyo spektrum kullanımı yetkilendirmesi ve spektrum kullanımı denetimi üzerine faaliyet gösterir.

Elektronik Haberleşme ve Posta Regülasyonu Komisyonu, ülkedeki elektronik haberleşme ve posta hizmetlerinin düzenlenmesinden sorumlu kurumdur. Kurum bu kapsamda, elektronik haberleşme ve posta hizmetleri sunumunun geliştirilmesi, özellikle fiyatlandırma ve hizmet kalitesi açısından tüketici haklarının korunması, sektördeki rekabetin korunması ve farklı özelliklerdeki ürün ve hizmetlerin sunumunun sağlanması gibi ana hedefler çerçevesinde faaliyet göstermektedir.

2.3 Malta

2.3.1 Havayolu Ulaştırması

Malta ulaştırma alanında faaliyet gösteren kamu kuruluşlarını **Malta Transport** isimli merkezi idare altında bir araya getirmiştir. Transport Malta altındaki 9 adet direktörlükten biri olan **Sivil Havacılık Direktörlüğü** ülkenin sivil havacılık otoritesi konumundadır. Sivil Havacılık Direktörlüğünün görevleri aşağıdaki gibidir (Transport Malta Annual Report 2010, http://www.transport.gov.mt/admin/mediacenter/PDFs/1_Annual%20Report%202010.pdf, en son ziyaret tarihi 27 Ocak 2011):

- Hava ulaştırma hizmetlerinin düzenlenmesi,
- Uçuşa uygunluk sertifikasyonu ve denetimi,
- Uçak işletmecilerinin sertifikasyonu,
- Havacılık personelinin lisanslandırılması,
- Uluslararası hava seyrüsefer yükümlülüklerinin belirlenmesi,
- Malta'da havaalanı hizmetini veren Malta Uluslararası Havaalanının gözetimi,
- Malta Hava Bilgi Bölgesinde seyrüsefer hizmetlerinin sağlayıcısı Malta Hava Trafik Hizmetleri şirketinin gözetimi.

Malta'da bir havaalanı, bir de heliport⁵ bulunmaktadır. **Malta Uluslararası Havaalanı** ülkenin tek havaalanı olup, havaalanının 2010 yılı trafiği 3,29 milyon yolcu olarak gerçekleşmiştir. Malta Uluslararası Havaalanı 1989 yılına kadar Sivil Havacılık Dairesi, 1989-1992 yılları arasında Hava Terminali Dairesi tarafından işletilmiş, 1992'den itibaren de Malta Uluslararası Havaalanı Şirketi terminallerin işletimini üstlenmiştir. 1998 yılından itibaren ise, terminallerin yanı sıra hava tarafının ve Malta Uçuş Bilgi Bölgesinin de yönetimi

⁵ Gozo Adasındaki Xewkija Heliportunda geçmişte helikopter ile yapılan tarifeli seferler durdurulmuştur.

Malta Uluslararası Havaalanı Şirketine geçmiştir. Ancak 2001 yılında hava trafik hizmetleri Malta Uluslararası Havaalanı Şirketinden ayrılarak Malta Hava Trafik Hizmetleri Şirketine devredilmiştir.

2002 Haziran ayında imzalan bir sözleşme ile Malta Uluslararası Havaalanı Şirketinin %40'ı 93,16 milyon avro karşılığında Malta Mediterranean Link Consortium Ltd'e devredilmiştir. Malta hükümeti 2002 Kasım ve 2005 Kasım'da gerçekleştirdiği iki halka arzda Malta Uluslararası Havaalanı Şirketinin %20'ser hisselerini özelleştirmiş ve hükümetin şirketteki sahiplik payı %20'ye gerilemiştir.

Malta'daki hava seyrüsefer hizmetleri, **Malta Hava Trafik Hizmetleri Şirketi** (Malta Air Traffic Services Ltd) tarafından yürütülmektedir. Şirketin iki ortağı, hisselerinin tamamı devlete ait olan Malta Hükümet Yatırımları (Malta Government Investments Ltd) ve Malta Yatırım Yönetimi (Malta Investment Management Company Ltd) şirketleridir. Ortaklar tarafından atanan bir yönetim kuruluna sahip olan şirket CEO ve onun altındaki yönetim ekibi tarafından yönetilmektedir.

Air Malta, Malta'nın bayrak taşıyıcı havayolu şirketi olup, 7 Airbus A320 ve 5 Airbus A319 olmak üzere 12 uçaklık bir filo saha sahiptir. Malta'da kayıtlı olan havayolu şirketleri ve bu şirketlerin faaliyet alanları ise aşağıdaki gibidir:

- Air Malta: Ülkenin bayrak taşıyıcı havayolu şirketi
- European 2000 Airlines: Charter, hava ambulans ve taksi hizmetleri
- Medavia: Bölgesel uçaklarla charter seferleri
- Efly: Charter ve wet lease hizmetleri

2.3.2 Denizyolu Ulaştırması

Denizyolu ulaştırması ile ilgili olarak Malta Transport altında 2 adet direktörlük bulunmaktadır. Bunlardan ilki olan **Limanlar ve Yatçılık Direktörlüğü** (Ports and Yatching Directorate) genel olarak liman ve yatçılık faaliyetlerinin yönetiminin yansira denizcilik faaliyetlerinin düzenlenmesinden sorumlu olup, görevleri aşağıdaki gibi tanımlanmıştır:

- Liman ve denizcilik faaliyetlerinin desteklenmesi,
- Milli ve uluslararası sularda, seyrüsefer emniyeti de dahil olmak üzere, düzenin sağlanması,
- Küçük gemilerin tescil edilmesi,
- Gemi kaynaklı kirlilik de dahil olmak üzere kirliliğin önlenmesi ve kontrolü,
- Güvenli ve verimli bir şekilde bir Deniz ulaştırma sisteminin hayata geçirilmesi,
- Teknik denizcilik hizmetlerinin, yangınla mücadele kolaylıklarının ve diğer zorunlulukların temini,
- Ticari deniz araçlarının lisanslandırılması,
- Liman faaliyetlerinin yönetimi,
- Yatçılığın ve deniz eğlence faaliyetlerinin düzenlenmesi,
- Denizcilik istatistiklerinin tutulması,
- Yat bağlama alanlarının organize edilmesi.

Denizyolu ulaştırması alanında faaliyet gösteren diğer direktörlük **Ticari Gemicilik Direktörlüğüdür** (Merchant Shipping Directorate). Direktörlüğün ana faaliyet konusu, gemi

ve deniz adamı sicillerinin tutulması ve ticari gemicilik faaliyetlerinin denetimi, gözetimi ve düzenlenmesidir.

2.3.3 Karayolu Ulaştırması

Malta'da karayolu ulaştırması sektörü Transport Malta altındaki iki direktörlük tarafından yönetilmektedir. Daha çok altyapı inşası ve yönetiminden sorumlu olan **Yollar ve Altyapı Direktörlüğünün** (Roads and Infrastructure Directorate) yollar bölümü, yolların tasarımı, planlanmasından, inşasından, bakım-onarımından, yollardaki trafik yönetiminden ve toplu taşıma altyapısının geliştirilmesinden sorumlu iken altyapı bölümü, bayındırlık projelerinden ve denizcilik altyapısının geliştirilmesi ve bakımından sorumludur.

Kara Ulaştırması Direktörlüğü (Land Transport Directorate) ise toplu taşıma hizmetlerinin, sürücülerin, taşıtların ve taşımacılık yapan işletmelerin denetimi ve gözetiminden ve yol güvenliği uygulamalarından sorumludur.

2.3.4 Haberleşme ve Bilgi Toplumu

Malta posta ve telekomünikasyon hizmeti veren kamu idarelerini özelleştirme yolunu seçmiştir. Hisselerinin %40'ı halka açık bir şirket olan **Malta Postasında** (Malta Post) ve **Malta Telekomünikasyon Şirketinde** (Maltacom) yönetim özel sektördedir. **Malta Haberleşme Otoritesi** (Malta Communication Authority) haberleşme sektöründe düzenleyici otorite konumundadır.

Malta'da bilgi toplumu ve e-devlet faaliyetleri iki kurumun koordinasyonunda yürütülmektedir. **Altyapı, Ulaştırma ve Haberleşme Bakanlığı** (Ministry for Infrastructure, Transport and Communication) e-devlet stratejisi ve politikalarından sorumlu iken, **Malta Bilgi Teknolojileri Ajansı** (Malta Information Technology Agency) uygulamadan sorumludur.

2.4 İzlanda

2.4.1 Havayolu Ulaştırması

2011 yılındaki Adalet ve İnsan Hakları Bakanlığı ile birleşmeye kadar Haberleşme Bakanlığına bağlı olarak faaliyetlerini sürdüren ulaştırma ve haberleşme kuruluşları birleşmeden sonra İçişleri Bakanlığına bağlı olarak faaliyetlerini sürdürmektedir. **İzlanda Sivil Havacılık İdaresi** (Icelandic Civil Aviation Administration) ülkenin sivil havacılık otoritesidir. İzlanda'daki havaalanları ve hava seyrüsefer sistemleri **ISAVIA** adlı, hisselerinin tamamı devlete ait limited bir şirket tarafından işletilmektedir. **Icelandair** ise ülkenin bayrak taşıyıcı havayolu şirketidir. İzlanda'da halen faaliyette olan havayolu şirketleri ve bu şirketlerin faaliyet alanları aşağıdaki gibidir:

- Air Atlanta Icelandic: charter ve hava kargo
- Air Iceland: Tarifeli bölgesel havacılık, Greenland ve Farao Adalarına tarifeli seferler (Icelandair'in bağlı şirketi)
- Bluebird Cargo: Hava kargo
- EagleAir: Tarifeli bölgesel hava taşımacılığı, hava ambulans ve taksi hizmeti

- Icelandair: Ülkenin bayrak taşıyıcı havayolu şirketi
- Icelandair Cargo: Icelandair'in hava kargo taşımacılığı yapan bağlı şirketi
- IcelandExpress : Düşük maliyetli havayolu şirketi
- MyflugAir: Hava ambulans ve taksi
- Norlandair : Tarifeli bölgesel yolcu taşımacılığı, hava taksi ve ambulans hizmetleri

İzlanda Hava Aracı Kazalarını Araştırma Kurulu (The Icelandic Aircraft Accident Investigation Board), ICAO Annex 13 kriterleri çerçevesinde hava aracı kazalarını araştırmakla yükümlü ve faaliyetlerinde bağımsız bir kuruluştur. Temel amacı havacılık emniyetini artırmak olan Kurulun direktörü ilgili Bakan tarafından atanır.

2.4.2 Denizyolu Ulaştırması

İzlanda Denizcilik İdaresi (Icelandic Maritime Administration), gemilerin kaydından, deniz adamlarının lisanslandırılmasından, liman devleti kontrollerinden, limanlar dışındaki deniz fenerlerinin işletiminden ve limanlardaki deniz fenerlerinin denetiminden sorumlu kuruluştur. **İzlanda Deniz Kazaları Araştırma Kurulu** (Icelandic Marine Accident Investigation Board), kamu idarelerinden ve mahkemelerden bağımsız olarak faaliyetlerini sürdüren bir Kuruldur. Kurul, denizdeki tüm kaza ve hadiselerin, dalışla ilgili hadiseler de dahil olmak üzere, araştırılmasından sorumludur.

2.4.3 Karayolu Ulaştırması

İzlanda'da karayolu ulaştırması sektörünün kamu tarafında üç ana oyuncu bulunmaktadır. **İzlanda Karayolu İdaresi** (The Icelandic Road Administration), ülkenin karayolu ağının yapımından, bakımından ve işletilmesinden sorumlu kuruluştur. Bu görevlerinin yanında İdare aynı zamanda yük ve yolcu taşımacılığı yapma, taksi işletme ve araba kiralama ile ilgili lisans işlemlerini yürütmektedir. **Yol Trafik Enstitüsü** (The Road Traffic Institute), yol güvenliği ve araç kaydı gibi konularda faaliyet göstermektedir. **Karayolu Kazaları Araştırma Grubu** (Road Accident Investigation Group) ise, disiplinler arası bir yaklaşımla, bir avukattan, kazalar ve ilk yardım konusunda uzman bir doktordan ve yol inşaatı konusunda tecrübeli bir mühendisten oluşur. Karayolu Kazaları Araştırma Grubu, kazaların öncesinin, kaza anının ve kaza sonrasının analizini yaparak; kazalarda sürücülerin, araçların, yol şartlarının ve çevresel etmenlerin payını belirler. Araştırmaların sonucunda ortaya çıkan veriler ışığında, kazaların azaltılmasına yardımcı olmasını beklenen önlemler Grup tarafından öneri olarak getirilir.

2.4.4 Haberleşme ve Bilgi Toplumu

2005 yılında özelleştirilen Telekom Şirketi **Siminn** halen ülkedeki en büyük telekomünikasyon şirkettir. Posta hizmetlerinin 1778 yılında başladığı İzlanda'da **İzlanda Postası** (Iceland Post) hisselerinin tümü kamuya ait bir şirket olarak posta hizmeti vermeyi sürdürmektedir. **Posta ve Telekomünikasyon İdaresi** (The Post and Telecom Administration) ise, sektördeki düzenleyici kuruldur. Ülkede bilgi toplumu politikaları Başbakanlık tarafından geliştirilmekte olup 2008-2012 dönemi İzlanda E-Devlet Strateji Belgesi ile bilgi toplumu olma yolunda atılması gereken atılımlar ve ulaşılmaları gereken hedefler sıralanmıştır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3. Öneriler

3.1 Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlığının Organizasyon Yapısına Yönelik Öneriler:

3.1.1 Strateji Geliştirme ve Avrupa Birliği Dairesinin Kurulması

Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlığındaki Dairelerin görev ve sorumlulukları incelendiğinde, her bir Dairenin belli bir sektörde görev yaptığı görülmekte olup, Daireler ve sektörler arası eşgüdüm sağlayacak, her bir sektör için stratejiler geliştirecek bir birimin ihtiyacı hissedilmektedir. Bu sorunların çözümüne yönelik olarak Bakanlık altında **Strateji Geliştirme ve Avrupa Birliği Dairesinin** kurulması önerilmektedir. Yeni kurulacak Dairede asgari olarak yer alması önerilen birimler aşağıdaki gibidir:

- **İstatistik Şubesi:** Düzenli ve kapsamlı bir istatistik veri tabanının olmayışı, bu raporun hazırlık çalışmaları sırasında yaşanan en önemli sorunlardan biri olarak karşımıza çıkmıştır. Basit bir örnek vermek gerekirse, KKTC'deki karayolu ağının toplam uzunluğu ve bu ağın yol kaplaması olarak dağılımı gibi çok temel bir bilgiye dahi ulaşamamıştır. Havayolu ve denizyolu ulaştırmasına ve posta ve telefon hizmetlerine ilişkin bazı temel istatistikler büyük oranda mevcut olsa da, ulaştırma ve haberleşme hizmetlerine ait fiyat istatistikleri, karayolu ağının sınıflandırılmış uzunlukları, karayollarında araç trafik rakamları, internet erişim bilgileri başta olmak üzere sektörle ilgili çok sayıda istatistik mevcut değildir. İstatistik şubesinin görevi, AB standartlarında toplanması gereken verilerin belirlenmesi, bu verilerin ne şekilde toplanacağına dair ilgili dairelerle işbirliği içerisinde yöntemlerin geliştirilmesi ve ilgili dairelerce toplanacak istatistiklerin derlenmesi ve yayınlanması olmalıdır.
- **Sektörel Stratejiler Şubesi:** Şubenin görevi, her bir ulaştırma ve haberleşme alt sektöründe kamu politikalarının, stratejilerin ve gerekli yasal altyapı çalışmalarının hazırlanmasıdır.
- **Avrupa Birliği Şubesi:** Şubenin görevi, ulaştırma ve haberleşme sektörleri ile ilgili AB mevzuatının izlenmesi, yeni gelişmelerin takip edilmesi ve KKTC tarafından AB'ye uyum kapsamında atılması gereken adımların Başbakanlık Avrupa Birliği Koordinasyon Merkezi ile işbirliği içinde yönlendirilmesidir. İlk bakışta KKTC ölçeğindeki bir ülkede Başbakanlık Avrupa Birliği Koordinasyon Merkezi varken, ayrıca bir Bakanlık altında AB ile ilgili müstakil bir birim kurulmasının kaynak israfı olarak görülmesi mümkün olmakla birlikte, AB konularındaki bilgi birikiminin Bakanlıklarda da oluşması ve Bakanlıklardaki kapasitenin artırılması açısından küçük ölçekli bir Şube kurulmasında yarar görülmektedir. Nitekim muadil ülkelerden GRRY ve Malta'da da ulaştırma-haberleşme sektörlerinden sorumlu bakanlıklar altında AB ile ilgili birimler bulunmaktadır (Tablo 3.1).
- **Ulaştırma ve Çevre Şubesi:** Şubenin görevi, ulaştırma-haberleşme hizmetlerinin çevresel etkilerinin asgari seviyeye çekilmesi için gerekli projelerin ve politikaların hazırlanması ve uygulanması olmalıdır.

Strateji Geliştirme ve Avrupa Birliği Dairesinin önerilen görevlerini GKRY, Malta ve İzlanda'da yerine getiren birimler Tablo 3.1'de gösterilmiştir. Tablo 3.1'den de görülebileceği üzere, strateji geliştirme (Malta ve İzlanda) ve AB (GKRY ve Malta) ile ilgili konularda

muadil ülkelerde idari yapılanmalar kurulmuştur. Öte yandan bu ülkelerdeki ilgili bakanlıklarda doğrudan istatistikle ve ulaştırma-çevre ilişkisiyle ilgili faaliyet gösteren birimlere rastlanmamıştır. Bu raporda istatistikle ilgili bir birim kurma önerisinin nedeni, bu alanda KKTC’de diğer ülkelerle kıyas kabul etmeyecek ölçüde bir eksiklik olmasıdır. Diğer taraftan başta Amerika Birleşik Devletleri olmak üzere gelişmiş ülkelerdeki ulaştırma ile ilgili kuruluşlarda ulaştırma-çevre ilişkisi üzerine faaliyet gösteren birimler kurulmaya başlanmış olup, yakın gelecekte tüm ülkelerde benzer birimlerin kurulması beklenmektedir. Dolayısıyla bu raporda Ulaştırma ve Çevre Şubesini kurma önerisi getirilirken, muadil ülkeler değil dünyadaki genel eğilimler dikkate alınmıştır.

Tablo 3.1: Strateji Geliştirme ve Avrupa Birliği Dairesinin Önerilen Görevlerini GKRY, Malta ve İzlanda’da Yerine Getiren Birimler

Ülke	İstatistik	Strateji Geliştirme	AB ile İlişkiler	Ulaştırma-Çevre İlişkisi
GKRY	-	-	European Affairs Unit	.*
Malta	-	Ministry for Infrastructure, Transport and Communications—Policy Development Directorate Ministry for Infrastructure, Transport and Communications—Policy Managers Transport Malta--Integrated Transport Strategy Directorate	Ministry for Infrastructure, Transport and Communications--EU Affairs Directorate	-
İzlanda	-	Ministry of the Interior**--Policy and Development	..***	-

(*) : Dr. Costas Papastavrou, “Transport and the Environmenta Cyprus perspective” adlı sunumunda GKRY’de ulaştırma politikalarında çevre boyutunun ele alınmamasını eleştirmektedir (http://www.linkforum.eu/docs/604/Cyprus_conf_-Transport_in_cyprus_Papastavrou.pdf, son ziyaret tarihi 30 Mart 2012).

(**) : İzlanda’da ulaştırma ve haberleşme sektörlerinden sorumlu bakanlık İçişleri Bakanlığıdır.

(***) : İzlanda henüz AB üyesi olmayıp AB’ye aday bir ülkedir.

3.1.2 Telekomünikasyon Dairesinin Özelleştirilmesi

Tablo 1.16 ve 1.17'deki verilerden de hatırlanacağı üzere, bir yandan her geçen yıl KKTC Telekomun pazar payı abone sayısı açısından azalırken, diğer taraftan KKTC'deki mobil telefon operatörlerinin abone sayılarında yakaladıkları artış oranı, AB ortalamalarından ve mukayese yapılan ülkelerdeki mobil telefon operatörlerinin abone sayısı artış oranlarından daha fazla gerçekleşmiştir. Bu iki istatistik, KKTC Telekomun mobil telefon operatörleri ile rekabette oldukça zorlandığının önemli göstergeleridir. KKTC Telekomun daha hızlı karar alma süreçlerine ve personel politikalarında esnekliğe kavuşması, teknolojik altyapısını kamunun tasarruf amaçlı mali tedbirlerine takılmadan yenileyebilmesi ve işletmecilik anlayışının başta mobil telefon operatörleri olmak üzere pazardaki diğer rakipleriyle rekabet edebilir seviyeye ulaşması açısından KKTC Telekomun önce şirketleştirilmesi, sonrasında da özelleştirilmesi gerekli görülmektedir.

Bu rapor kapsamında AB desteğiyle yürütülen ve KKTC Telekomun yeniden yapılandırma alternatiflerinin analiz edildiği çalışma incelenmiştir. AB desteğiyle hazırlanan bahse konu çalışmada (kısaca AB Raporu) KKTC Telekom için:

1. KKTC Telekomun ana altyapı ağının ayrı bir şirket tarafından işletilmesi
2. KKTC Telekomun tüm sabit altyapı ağının ayrı bir şirket tarafından işletilmesi
3. KKTC Telekomun altyapı ağının bir kısmının ayrı bir şirket tarafından işletilmesi

şeklinde üç alternatif incelenmiş ve bu alternatiflerden ikincisinin hayata geçirilmesi önerilmiştir. Bu alternatife göre, KKTC Telekom, Telekom Ofisi ve Ağ Şirketi olmak üzere iki şirkete bölünecek, Telekom Ofisi perakende haberleşme hizmetleri sunarken sabit altyapıyı işletecek olan Ağ Şirketi Telekom Ofisi de dahil olmak üzere sektördeki tüm oyunculara toptan altyapı hizmeti sunacaktır.

Bizim çalışmamızda ise, KKTC Telekomun ikiye bölünmeden tek parça halinde şirketleştirilmesi ve sonrasında özelleştirilmesi önerilmektedir. Bu açıdan bakıldığında bizim önerimiz AB Raporu önerilerinden iki ana eksenle ayrılık göstermektedir. Bunlardan ilki, KKTC Telekomun Telekom Ofisi ve Ağ Şirketi olmak üzere iki şirkete bölünmesi yerine tek bir şirket olarak yapılandırılması önerimizdir. AB Raporunda altyapı şirketi ile hizmet sunucusu şirketin ayrı şirketler olarak yapılandırılmalarının ilgili AB mevzuatına göre zorunlu olmadığı ve piyasanın regüle edilmesi şartıyla aynı kuruluş altındaki toptan ve perakende görevlerin muhasebesel olarak ayrılmasının yeterli olacağı ifade edilmiştir. AB Raporunda iki ayrı şirket olarak yapılandırma alternatifini öne çıkaran iki temel gerekçenin ilki, hem altyapıyı yönetecek hem de perakende hizmet verecek bir işletmenin regüle edilmesinde yaşanacak olası zorluklardır. Üzerinde daha çok durulan diğer gerekçe ise, AB finansmanı ile gerçekleştirilen ve KKTC Telekomun kullanımına sunulan altyapı yatırımlarının, iki ayrı şirket olarak yapılandırmaya gidilmemesi halinde, piyasadaki diğer işletmeciler aleyhine rekabeti bozucu etkiye sahip olabileceği ve bu nedenle de AB devlet yardımları mevzuatına göre uygun değerlendirilmeyeceği düşüncesidir.

Bu raporda KKTC Telekomun iki ayrı şirkete bölünmesine sıcak bakılmamasının temel nedenlerini, KKTC telekomünikasyon piyasasının küçüklüğü ve mevcut mobil telefon operatörlerinin pazardaki hakim konumları göz önünde bulundurulduğunda, (i) sabit altyapı işleticisi ve perakende haberleşme hizmet sunucusunun tek bir şirket altında olmasından dolayı ölçek ekonomisinden faydalanılacak olunması, (ii) ikiye bölünmeyen şirketin

özelleştirme için daha cazip bir konuma sahip olması nedeniyle özelleştirme gelirinin artması, (iii) ölçek ekonomisi nedeniyle daha büyük ve kurumsal yatırımcıların özelleştirme ihalesine çekilebilmesi ve (iv) birinci ve üçüncü maddelerde açıklanan faktörlerin de etkisiyle halen pazarda yerleşik iki adet büyük mobil telefon operatörü ve telekomünikasyon hizmeti veren küçük servis sağlayıcıları ile rekabet edebilecek bir işletme ve yönetim yapısına ulaşılması şeklinde özetlemek mümkündür. AB Raporunda altı çizilen AB devlet yardımları mevzuatıyla uyum hususunun ise teoride kısmi geçerliliği olsa bile uygulamada bir engel teşkil etmeyeceği düşünülmektedir. Bilindiği üzere AB genelindeki devlet yardımları mevzuatı yoruma oldukça açık ve esnek bir şekilde uygulanmaktadır. Özellikle “Bir kere ve son kere” ilkesi “One time, last time principle” çerçevesinde yeniden yapılandırmaya giden ve iflastan kurtarılmayı bekleyen işletmelere yapılan devlet yardımları sıkça gündemi işgal etmekte olup, AB finansmanı ile gerçekleştirilen ve KKTC Telekomun kullanımına sunulan altyapı yatırımlarının rahatlıkla bu kapsamda değerlendirilebileceği ve dolayısıyla da tek bir şirket olarak faaliyetlere devam edilmesinde AB devlet yardımları mevzuatı açısından bir sıkıntı yaşanmayacağı düşünülmektedir.

Bu rapor ile AB Raporunun ayrıştığı ikinci husus özelleştirme ile ilgilidir. AB Raporu KKTC Telekomun Telekom Ofisi ve Ağ Şirketi olarak ikiye ayrılması sonrasında bu şirketlerin kamu şirketi olarak faaliyet göstermesini önerirken bizim çalışmamız KKTC Telekomun tek parça halinde şirketleştirilmesini ve sonrasında özelleştirilmesini önermektedir. KKTC Telekom Turkcell ve Telsim gibi pazarda oldukça kuvvetli konumda olan iki mobil telefon şirketi yanında, telekomünikasyon hizmeti veren çok sayıda küçük servis sağlayıcıları ile rekabet etmek durumundadır. KKTC gibi kamunun ekonomideki rolünün oldukça fazla olduğu ve kamu işletmelerinin karar alma süreçlerinde politik mülahazaların derinden hissedildiği küçük bir ada ülkesinde KKTC Telekomun kamu idaresinde kalmasının (kamu şirketi statüsü verilerek idari konularda kısmi esneklik ve özerklik tanınması durumunda bile), şirketin pazardaki zorlu rekabete uyum sağlamasında bazı aksaklıklara yol açabileceği düşünülmekte olup, KKTC Telekomun özelleştirilmesi halinde bu tür aksaklıkların önüne büyük oranda geçilebileceği beklenmektedir. Diğer taraftan Elektronik Haberleşme Yasası sonrasında Bilgi Teknolojileri ve Haberleşme Kurumunun kurulması ile sektör düzenleyici bir otoriteye kavuşmuş ve kamu işletmeciliğinin temel dayanaklarından biri olan, özel işletmecilerin hakim konumlarını veya etkin piyasa güçlerini tüketici aleyhine kullanmalarının önüne geçilmesi gerekçesi (Bilgi Teknolojileri ve Haberleşme Kurumunun sektörü etkili bir şekilde regüle edeceği varsayımında) büyük oranda geçerliliğini kaybetmiştir.

Özel sektörün ancak şirket yönetiminde tam söz sahibi olabileceği bir modelde özelleştirme ihalesine katılmaya sıcak bakacağı düşünülmekte olup, KKTC Telekom için önerilen özelleştirme yöntemi, çoğunluk hisselerinin özel sektöre geçişi ve kamunun bazı kritik kararlarda kullanmak üzere altın hisseyi muhafaza edeceği blok satış yöntemidir. Bu yöntemle birlikte, şirket hisselerinin bir kısmının İstanbul Menkul Kıymetler Borsasında halka arz edilmesi ve/veya özelleştirmeye olan kamuoyu desteğini artırmak amacıyla hisselerin bir kısmının KKTC vatandaşlarına ve/veya KKTC Telekom çalışanlarına piyasa değerinden daha düşük bir fiyat üzerinden satılması gibi alternatiflerin de değerlendirilmesi mümkündür.

3.1.3 Bilgi Toplumu Ajansının Kurulması

KKTC’de e-devlet ve bilgi toplumu uygulamalarını içeren **Kamunet** sistemi ve **Kamunetle ilgili Kurullar** halen Başbakanlık bünyesinde yürütülmektedir. KKTC’de Başbakanlık altındaki birimlere ve Başbakanlığa bağlı kurumlara bakıldığında ise, bir dönem Türkiye’de de yaşandığı üzere, çok sayıda birim ve görevin Başbakanlık altında toplanması sonucunda Başbakanlığın asli görevlerini olumsuz yönde etkileyecek bir şişkinlik meydana geldiği görülmektedir. Bu çerçevede, bilgi ve iletişim teknolojileri konusunda yetkin bakanlığın Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlığı olması nedeniyle bu raporda bilgi toplumu ve e-devlet uygulamalarının koordinasyonunun Başbakanlıktan alınarak Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlığına, tercihen doğrudan Bakana bağlı olarak kurulacak bir **Bilgi Toplumu Ajansı** yoluyla devredilmesi önerilmektedir. KKTC gibi kurumlar arası işbirliği kültürünün kuvvetli olmadığı ve genellikle koalisyon hükümetleri tarafından idare edilen bir ülkede Bilgi Toplumu Ajansının Başbakanlık altında teşkilatlanmasını, ilk bakışta bakanlıklar arası eşgüdümün temini açısından daha uygun bir tercih olarak görmek mümkündür. Ancak sadece merkezi koordinasyon ve eşgüdümün sağlanması amacıyla bazı birimlerin gerçekten ilgili oldukları Bakanlıklar yerine Başbakanlık altında teşkilatlanmaları, Başbakanlık teşkilatının gereksiz yere şişmesine ve bir noktadan sonra yönetsel bazı sorunlara yol açacaktır. Öte yandan Bilgi Toplumu Ajansının doğrudan işbirliğine gideceği KKTC Telekom ile Bilgi Teknolojileri ve Haberleşme Kurumu gibi kuruluşlarla aynı Bakanlığa bağlı olarak faaliyet göstermesinin sinerji meydana getireceği düşünülmektedir. Benzer şekilde **İcra Kurulu, Kamunet Üst Kurulu, Kamunet Kurum Temsilciler Kurulu** ve **Danışma Kurulu** çalışmalarına Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlığı eşgüdümünde devam etmelidir.

Bilgi Toplumu Ajansı için merkez teşkilatında bir daire yerine doğrudan Bakana bağlı bir yapılanma önerilmesinin nedeni, tüm kamu kurum/kuruluşlarına hizmet verecek olan Ajansın yönetsel açıdan kısmi özerkliğe ve hızlı karar alma süreçlerine sahip olmasını sağlamaktır. Öte yandan Bilgi Toplumu Ajansının faaliyet gösterdiği alanda oldukça vasıflı insan kaynağına ihtiyaç duyulması ve bu nitelikteki çalışanların yüksek ücret talep etmeleri, personel ve maaş rejimi sınırlarının önceden çizildiği kamuda (KKTC’de ve diğer ülkelerde) istihdam edecek personel bulmakta sıkıntı yaşanmasına neden olabilmektedir. Bu tür olası sıkıntıların aşılabilmesini teminen, Bilgi Toplumu Ajansının personel istihdam ve ücretlendirme uygulamalarında genel kamu rejimine göre bir takım esneklikler getirilmesinin faydalı olacağı düşünülmektedir.

3.1.4 Kara Ulaştırması Dairesinin Kurulması

KKTC’de karayolu ulaştırma altyapısının inşa edilmesi, bakım-onarımı, karayollarının kullanılmasına, güvenliğine ve korunmasına ilişkin kural ve esasların saptanması ve yürütülmesi (KGM’nin oldukça büyük desteğiyle) Karayolları Dairesi tarafından yerine getirilmektedir. Karayolu ulaştırması sektöründeki diğer görev ve sorumluluklar ise çok sayıda kurum tarafından üstlenilmiş olup, bu çok parçalı yapı yeknesak bir politika geliştirme, koordine etme ve uygulama önünde engellere yol açabilmektedir. AB ülkelerindeki genel uygulama ise, Karayolları Dairesi benzeri bir kuruluşun karayolu altyapısının yapım ve işletiminden sorumlu olması, ikinci bir kuruluşun ise sektörün düzenlenmesi, sektörde faaliyet gösteren ve yük ve/veya yolcu taşımacılığı yapan işletmelerin yetkilendirilmesi ve denetimlerinin yapılması, araç kayıtlarının tutulması, araç muayenelerinin gerçekleştirilmesi (doğrudan veya özel sektör eliyle), sürücülerin ehliyet işlemlerinin yapılması, yol güvenliği politikalarının geliştirilmesi ve uygulanması ve toplu taşımacılık uygulamalarının denetim ve koordinasyonu gibi görevleri tek bir elden yerine getirmektedir. Tablo 3.2, GKRY, Malta ve İzlanda’da kara ulaştırması sektöründe karayolu altyapısının yapım ve işletimi dışındaki görevleri yerine getiren kamu kuruluşlarının görev dağılımları ile KKTC’de kurulması önerilen Kara Ulaştırması Dairesinin öngörülen görevlerinin bir karşılaştırmasını göstermektedir.

Tablo 3.2: Muadil Ülkelerde Kara Ulaştırması Kuruluşlarının Görev Alanlarının KKTC’de Kurulması Önerilen Kara Ulaştırması Dairesinin Öngörülen Görevleri İle Karşılaştırılması

Ülke	Birim	Araç Kaydı	Araç Muayene	Sürücü Ehliyeti	Yol Güvenliği	Sektörün Düzenlenmesi	Toplu Taşımacılık
GKRY	Karayolu Ulaştırması Dairesi	✓	-*	✓	-**	✓	✓*****
Malta	Kara Ulaştırması Direktörlüğü	✓	-*	✓	✓	✓	✓
İzlanda	Karayolu Trafik Direktörlüğü	✓	-*	✓***	✓	-	-
KKTC	Kara Ulaştırması Dairesi	✓	✓*****	✓	✓	✓	✓

(*): GKRY, Malta ve İzlanda’da araç muayene işlemleri onaylı özel şirketler tarafından yapılmaktadır.

(**): GKRY’de yol güvenliği ile ilgili uygulamalar Yol Güvenliği Birimi tarafından yürütülmektedir.

(***): İzlanda’da sürücü ehliyeti edinme sürecinde çeşitli kamu kurumları görev almaktadır. Onaylı sürüş eğitmenlerinden alınan eğitimler sonrasında Karayolu Trafik Direktörlüğü tarafından onaylı özel bir kuruluş (Frumherji) tarafından sürüş sınavı yapılmakta ve sınavı geçenler Polis Teşkilatından geçici, sonrasında ise İl Komiserliklerinden daimi sürücü ehliyetlerini almaktadırlar.

(****): Bu çalışmada KKTC’de araç muayene hizmetleri ile ilgili idari sorumluluğun kurulması önerilen Kara Ulaştırması Dairesine verilmesi önerilmektedir. KKTC hükümeti araç muayene hizmetlerinin özelleştirilmesi yönünde bir karar alacak olursa, Kara Ulaştırması Dairesi araç muayene hizmeti verecek özel kuruluşların çalışma usul ve esaslarının belirlenmesi ve araç muayene işlemlerinin denetimi görevini yerine getirmelidir.

(*****): Toplu Taşımayı Geliştirme Birimi (Public Transport Enhancement Unit), GKRY’de toplu taşıma faaliyetleri üzerine çalışan diğer bir birimdir.

Kara ulaştırması sektöründeki görev ve yetkilerin farklı Bakanlıklar altındaki birimlere verilmiş olması, sektörün tek bir elden daha verimli ve etkili bir şekilde yönetilmesine engel olmaktadır. Bu sorunun aşılması ve ilgili Bakanlık olan Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlığına sektörü yönetme, yönlendirme ve denetleme araçlarının verilmesi için Bakanlık altında bir **Kara Ulaştırması Dairesinin** kurulması önerilmekte olup, Dairenin şubeleri asgari olarak aşağıdaki gibi olmalıdır:

Araç Muayene Şubesi: 51/1984 Sayılı Polis Örgütü (Kuruluş, Görev ve Yetkileri) Yasasının 8. maddesi ile Polis Örgütüne verilen “Motorlu ve motorsuz taşıt araçlarının, fenni muayene işlemlerini yapmak” görevi yeni kurulacak Dairede Araç Muayene Şubesi tarafından yerine getirilmelidir.

Bilindiği üzere Dünyada araç muayene işlemlerinin özel sektör eliyle gördürülmesi eğilimi hız kazanmıştır. KKTC’de de araç muayene işlemlerinin özelleştirilmesi yönünde bir karar alınması durumunda, Araç Muayene Şubesi doğrudan araç muayene işlemlerini yapmaktan, özelleştirme sonrasında özel sektör tarafından verilecek araç muayene hizmetlerinin usul ve esaslarının belirlenmesi ve araç muayene işlemlerinin denetimi görevini yerine getirmek üzere faaliyetlerine devam edebilir.

Ehliyet Hizmetleri Şubesi: 65/1988 Sayılı Gelir Ve Vergi Dairesi (Kuruluş, Görev Ve Çalışma Esasları) Yasasının 5. maddesi ile Gelir ve Vergi Dairesine verilen “Sürüş ehliyeti almak için başvuranların sürüş sınavlarını yapmak” görevi yeni kurulacak Dairede Araç Muayene Şubesi tarafından yerine getirilmelidir.

Taşımacılık Şubesi: 50/2000 Sayılı Motorlu Araçlarla Yolcu ve Eşya Taşınması (Denetim) Yasası ile İzin Kuruluna verilen görev ve yetkiler yeni kurulacak Dairede Taşımacılık Şubesi tarafından yerine getirilmelidir.

Toplu Taşıma Şubesi: Tablo 3.1’den de görülebileceği üzere GKRY ve Malta’daki merkezi idareler toplu taşıma hizmetleri ile ilgili sorumluluk almış olup bu alanda yerel yönetimlerle işbirliği içerisinde çalışmalarını sürdürmektedirler. KKTC ve benzeri küçük ülkelerin yüzölçümlerinin ve nüfuslarının sınırlı oluşu, bu ülkelerin aslında birer büyük şehir olarak ele alınmalarını gerektirmekte ve belli konularda merkezi bir koordinasyon ihtiyacını ortaya çıkarmaktadır. Şehir içi ve şehirlerarası toplu taşımacılığın gelişmediği ve özel araç kullanımının ileri seviyede olduğu KKTC’de Belediyelerle ve Kaymakamlıklarla işbirliği içerisinde toplu taşıma politikaları ve stratejileri geliştirecek, bu politika ve stratejilerin hayata geçirilmesinde söz sahibi olacak merkezi bir kurumsal yapılanmaya ihtiyaç duyulmakta olup, Toplu Taşıma Şubesinin bu açığı kapatabileceği düşünülmektedir. Bunun yanında KKTC’deki belediyelerin/kaymakamlıkların küçük ölçekli olmaları, çoğu alanda olduğu gibi

toplu taşımacılık hizmetlerine yeterli insan gücü ve finansman kaynağı ayrılmasına mani olmakta ve bu noktada merkezi idarenin devreye girmesinde yarar görülmektedir.

Yol Güvenliği Şubesi: Tablo 1.14 ve 1.15’de yer alan istatistikler, KKTC’nin yol güvenliği açısından benzer ülkelerin oldukça gerisinde olduğunu göstermekte olup, Yol Güvenliği faaliyetlerinin koordinasyonu amacıyla bir Yol Güvenliği Şubesinin kurulmasında fayda görülmektedir.

3.1.5 Meteoroloji Dairesinin Tarım ve Doğal Kaynaklar Bakanlığına Bağlanması

1974 yılında kurulan Meteoroloji Dairesi 42/1992 sayılı “Meteoroloji Dairesi (Kuruluş, Görev ve Çalışma Esasları) Yasası” ile teşkilatlandırılmıştır. Daire, (i) Hava Tahminleri Şubesi, (ii) Gözlem, İklim ve İstatistik Şubesi ve (iii) Bilgi İşlem, Araştırma ve Deniz Meteoroloji Şubesi yanında, aslında meteorolojik hizmetlerin sunumunda sorumlu kurumlarda pek rastlanmadığı üzere sismik aktivitenin kayıt ve takip faaliyetlerin yürütüldüğü Sismoloji Bölümünü içermektedir.

Meteoroloji Dairesi tarafından üretilen veriler tarım, çevre, ulaştırma ve turizm gibi birçok sektör tarafından kullanılmaktadır. Nitekim Daire geçmişte Tarım, Çevre, Doğal Kaynaklar gibi çeşitli Bakanlıkların çatısı altında faaliyetlerini sürdürmüş olup, son olarak Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlığı altında faaliyetlerini sürdürmektedir. Benzer bir durum Raporumuzda karşılaştırma yaptığımız ülkelerde de görülmekte ve meteoroloji hizmeti veren kurumlar çeşitli bakanlıklara bağlı olarak faaliyetlerini sürdürmektedirler. İzlanda’da Çevre Bakanlığı, Güney Kıbrıs Rum Yönetiminde Tarım, Doğal Kaynaklar ve Çevre Bakanlığı altında örgütlenen meteoroloji kuruluşları Malta’da Malta Uluslararası Havaalanının alt bir birimi olarak teşkilatlanmıştır.

Tablo 3.3: Meteoroloji Hizmeti Veren Birim Başlı Bulunduğu Bakanlık/Kurum

Ülke	Meteoroloji Hizmeti Veren Birim Başlı Bulunduğu Bakanlık/Kurum
KKTC	Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlığı
GKRY	Tarım, Doğal Kaynaklar ve Çevre Bakanlığı
İzlanda	Çevre Bakanlığı
Malta	Malta Uluslararası Havaalanı ⁶

Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlığı altında yer alan dairelere bakıldığında, Meteoroloji Dairesi dışındaki tüm dairelerin doğrudan bayındırlık, ulaştırma ve haberleşme ile ilgili konularda faaliyet gösterdiği görülmekte olup, Meteoroloji Dairesi Bakanlığın ana hizmet konuları olan bayındırlık, ulaştırma ve haberleşmenin hiçbirinin altında doğrudan sınıflandırılmamaktadır. Bu durum aslında KKTC’de dairelerin kanunla, bakanlıkların ise Bakanlar Kurulu Kararı ile kurulmalarından ve bakanlar kurullarının oluşturulması aşamasında bakanlıkların dairelerin birleşiminden meydana getirilmiş birer portföyler şeklinde ele alınmalarından kaynaklanmaktadır.

İlk bakışta Meteoroloji Dairesinin verdiği hizmetler açısından aşağıdaki üç Bakanlıktan birine bağlanabileceği görülmektedir:

- (i) Tarım ve Doğal Kaynaklar Bakanlığı
- (ii) Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlığı
- (iii) Turizm, Çevre ve Kültür Bakanlığı

⁶Malta’daki meteoroloji hizmetleri 1998 yılından itibaren Malta Uluslararası Havaalanı adlı şirkete bağlı olarak yürütülmektedir. Malta Uluslararası Havaalanının işleticisi konumundaki şirket 2002 yılında özelleştirilmiş olup, şirket hisselerinin %80’i özel sektör ve bireysel yatırımcıların elindedir.

Meteoroloji Dairesi řu an Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlığına bağlı olmasına rağmen, Daire için en doğru adresin Tarım ve Dođal Kaynaklar Bakanlığı olacağı dűřünülmektedir. İlk olarak, Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlığının ana ihtisas ve hizmet konuları olan bayındırlık, ulaştırma ve haberleşmenin hiçbirinin altında doğrudan yer almayan Dairenin Bakanlığın teşkilat şemasından çıkarılması ile, Bakanlığın ana ihtisas ve hizmet konularına daha çok odaklanması ve tepe yöneticilerin bu konulara daha çok mesai harcamaları sağlanabilecektir. İkinci olarak, su sıkıntısının had safhada hissedildiği KKTC’de Meteoroloji Dairesi ile Tarım ve Dođal Kaynaklar Bakanlığı altındaki Su İşleri Dairesinin aynı Bakanlık çatısı altında faaliyet göstermesinin birimler arası eşgüdümü artıracadı ve sinerji yaratacadı dűřünülmektedir. Üçüncü olarak, Meteoroloji Dairesi tarafından üretilen meteorolojik verilerin Tarım Dairesi, Orman Dairesi ve Toprak Ürünleri Kurumunun çalışmalarında sıkça kullanılıyor olması Meteoroloji Dairesinin Tarım ve Dođal Kaynaklar Bakanlığına bağlanması alternatifini güçlendirmektedir. Öte yandan, Meteoroloji Dairesine bağlı Sismoloji Bölümünün bu Daireden ayrılarak çalışma alanına daha yakın olduğu ve benzer vasıfta insan gücünün görev aldığı Jeoloji ve Maden Dairesine bağlanması da uygun değerlendirilmektedir.

3.1.6 Posta Dairesinin Şirket Olarak Yapılandırılması

Geleneksel olarak kamu kuruluşu statüsünde faaliyet gösteren posta hizmeti sunucuları iki temel gelişme, (i) elektronik haberleşme araçları kullanımının her geçen gün artması ve (ii) posta sektörünün rekabete açılması ve posta işletmelerinin tekel haklarının zaman içinde aşamalı olarak kaldırılması, sonrasında oldukça zorlu bir döneme girmişlerdir. Elektronik haberleşme araçları kullanımının her geçen gün artması posta hizmetlerine olan talebi düşürürken, posta sektörünün rekabete açılması ve posta işletmelerinin tekel haklarının zaman içinde aşamalı olarak kaldırılması, ihtiyaç fazlası personel istihdam ederek geleneksel yöntemlerle ve eski teknolojiler kullanarak posta hizmeti sunmaya çalışan mevcut posta işletmelerinin geçmişte de parlak olmayan finansal performanslarını daha da düşürmekte ve bu işletmeler özel sektörle rekabet etmekte zorlanmaktadır. Bütün bu olumsuzluklar karşısında yeni gelir kaynakları arayışına giren posta hizmeti sunucuları, yaygın hizmet ağlarının avantajından istifade ederek, posta hizmetlerinin yanında çeşitli finansal hizmetlere yönelmektedir.

Diğer taraftan evrensel hizmet anlayışı çerçevesinde posta hizmetlerinin en ücra yerleşim yerlerine kadar belirli bir kalite ve makul bir fiyat seviyesinden ulaşması genel kabul gören bir esastır. Bu prensip kapsamında evrensel hizmet yükümlülüğü bulunan posta hizmeti sunucuları, uzak ve düşük nüfuslu olmaları nedeniyle hizmet sunmanın karlı olmadığı yerleşim yerlerine dahi hizmet sunmakla yükümlü olup, bu tür hizmetler karşılığında devletten finansal destek alabilmektedirler.

Posta sektöründe yaşanan bu gelişmeler ışığında posta hizmetlerinin geleneksel yöntemlerle ve genellikle doğrudan bakanlık hiyerarşisi altındaki bir organizasyon yapısında verimli bir şekilde sunulmasının mümkün görülmemesi nedeniyle devletler, posta sektöründe yaşanan gelişmelere ayak uydurabilmek için, posta hizmeti veren birimlerinde köklü değişikliklere gitmektedir. Bu kapsamda Hollanda, Belçika ve Almanya gibi ülkeler posta hizmeti sağlayıcılarını özelleştirme yoluna gitmişler, geriye kalan ülkelerin büyük bir kısmı ise posta hizmeti sağlayıcılarını şirketleştirerek karar alma süreçlerinde ve personel politikalarında esneklik ve finansal açıdan hesap verebilirlik arayışına girmişlerdir. Nitekim bu çalışma kapsamında incelenen muadil ülkelerden Malta posta hizmetlerini özelleştirmiş, İzlanda posta hizmetleri sunucusu kamu kuruluşuna şirket statüsü vermiş, GKRY ise posta hizmetleri sunucusu Posta Hizmetleri Dairesinin idari ve finansal özerkliğe sahip bir yapıya kavuşması yönünde gerekli çalışmaları başlatmıştır. Bütün bu gelişmeler ışığında, KKTC Posta Dairesinin Bakanlık çatısı altında bir Daire olarak yeni gelişmelere ayak uydurması oldukça zor görünmekte olup, KKTC posta sektöründe ve Posta Dairesinde genel bir yeniden yapılandırmaya gidilmesi zaruri görülmektedir.

Bu çerçevede Posta Dairesinin geleceği ile ilgili olarak üç alternatif öne çıkmaktadır. Ancak hangi alternatif uygulanırsa uygulansın, ilk aşamada bu çalışmanın 4.2.4 numaralı başlığında da ele alındığı üzere posta hizmetlerinin Elektronik Haberleşme Yasasının kapsamına alınarak Bilgi Teknolojileri ve Haberleşme Kurumu tarafından regüle edilmesi ve posta sektörünün rekabete açılması gerekli görülmektedir.

Posta Dairesinin geleceğine yönelik alternatiflerden ilki, **Posta Dairesini kapatmak** ve posta piyasasındaki hizmet sunumunu, sektörün rekabete açılması ile beraber sektörde faaliyet göstermesi beklenen (veya ümit edilen) özel şirketlere bırakmaktır. Damga pulu gelirleri sayesinde karlılık yakalayabilen ve posta hizmeti gelirlerinin toplam giderlere oranı 2010 yılında %18,9 olarak gerçekleşen (Bakınız Tablo 2.20) Posta Dairesinin finansal yükünden

KKTC Devletinin kurtulması, bu alternatifin en göze çarpan artısı olarak öne çıkmaktadır. Bu alternatifin ilk olumsuz yönü, 2010 Yılı Faaliyet Raporuna göre 112 çalışanı olan Dairedeki bu 112 çalışanın Dairenin kapanmasını müteakip istihdamla ilgili ortaya çıkacak sorunlarıdır. Her ne kadar bu çalışanların diğer devlet dairelerinde istihdam edilmeleri mümkün olsa da, bu personelin uzmanlık alanları dışında bir işte çalışacak olması ve yeni işleri nedeniyle yaşadıkları ilçeden veya köyden başka bir yere taşınmalarının söz konusu olabilmesi, çalışanlar arasında bir takım hoşnutsuzluklara ve dolayısıyla da bazı politik baskılara yol açacaktır. Diğer taraftan kamunun işletmecilikten tamamen çekildiği bir posta piyasasında özel işletmelerin regülasyonunda yaşanacak sıkıntılar, bu alternatifin başka bir olumsuz yanını teşkil etmektedir. Posta Dairesinin kapatılmasının esas olumsuz yönü ise, kamunun posta ve benzeri hizmetleri sunmayı bırakmasından sonra tamamen özel sektöre terkedilen sektörde, kar güdüsüyle hareket eden özel sektörün sadece karlı olabilecek belli başlı merkezlerde operasyon düzenlemesi ve hizmet sunumunun karlı olmadığı uzak ve küçük yerleşim birimlerine yeterli hizmetin götürülememesi ihtimalidir. Bu gibi bir durumda KKTC Devleti evrensel hizmet yükümlülüğü prensibi çerçevesinde özel posta işletmelerine finansal destekte bulunmak zorunda kalabilecek olup, bu finansman desteğinin Posta Dairesinin kapatılmasıyla devletin kurtulacağı finansal yükten daha da fazla olması ihtimali bulunmaktadır.

Posta Dairesinin geleceği ile ilgili izlenebilecek ikinci yol, **Posta Dairesinin bir kamu şirketi olarak yeniden yapılandırılmasıdır**. Bu modelde Posta Dairesinin bir kamu şirketi haline getirilmesi, yönetim ve insan kaynakları politikalarında esnekliğe kavuşulması, Dairenin teknolojik altyapısının geliştirilmesi, yaygın hizmet ağının da avantajıyla bankaların ve diğer finansal kuruluşların şube açamadıkları noktalarda posta dışı hizmetlere (bankamatik (ATM-Automated Teller Machine) işletmeciliği, bireysel kredi, fatura ve kredi kartı ödemeleri, havale ve posta çeki işlemleri, sigorta acenteliği, mevduat toplama, menkul kıymet satışına aracılık, döviz alımı/satımı, maaş ödemeleri gibi) ağırlık verilmesi ile yeni gelir kalemlerinin yaratılması amaçlanmaktadır. Bu alternatifin artıları, KKTC Devletinin Posta Dairesinin kapatılması durumunda, evrensel hizmet yükümlülüğü prensibi çerçevesinde özel posta işletmelerine finansal destekte bulunma zorunluluğunun ortadan kalkması, yeni gelir kalemleri yaratılarak Dairenin gelir-gider dengesindeki olumsuz tablonun kısmen iyileştirilmesi, şirket statüsüne geçilmesi sonrasında atıl ve verimsiz personelin Daireye olan yükünün azaltılması olarak sıralanabilir. Bu alternatifin olumsuz yönü ise, atıl ve verimsiz personelin Daire bünyesinden çıkarılması sonrasında bu personelin yaşayabileceği istihdam sorunlarıdır. Ancak şirketleştirme alternatifinde yaşanacak istihdamla ilgili sorunlar, Dairenin kapatılması durumunda yaşanacak istihdam sorunlarına göre çok daha az olacaktır.

Posta Dairesi için gündeme gelebilecek üçüncü alternatif ise, **Dairenin kısmen veya tamamen özelleştirilmesidir**. Hollanda, Belçika ve Almanya gibi gelişmiş ülkeler posta hizmeti sunan kuruluşlarını özelleştirme yoluna gitmişlerdir. Bu çalışma kapsamında incelenen ülkelerden Malta da Maltapost'u 2002 yılında özelleştirmiştir. Ancak KKTC örneğinde, KKTC'ye uygulanan izolasyonlar sonucunda uluslararası posta hizmetlerinin Türkiye üzerinden yürütülmesi, iç pazarın küçüklüğü ve damga pulu gelirleri hariç tutulduğunda diğer hizmetlerden elde edilen gelirlerin Dairenin giderlerine göre oldukça düşük kalması gibi nedenlerle özel sektörün olası bir özelleştirme girişimine şu an için ilgi göstermeyeceği düşünülmektedir.

Bu rapor yukarıda sayılan alternatiflerden ikincisini önermektedir. Posta Dairesinin bir kamu şirketi olarak yeniden yapılandırılmasını içeren alternatifin seçilmesinin nedeni, diğer alternatiflere göre hayata geçirilmesinin daha kolay olması, artılarının da fazla, olumsuz yönlerinin ise daha az olmasıdır.

3.1.7 Sivil Havacılık Dairesinin Bakanlık Merkez Teşkilatından Çıkarılarak Doğrudan Bakana Bağlanması ve Altında Yeni Birimler Kurulması

Kamunun hava ulaştırması sektöründeki üç temel faaliyetini (i) sektörü düzenleyen ve denetleyen havacılık otoritesi olma, (ii) havaalanı işletmeciliği ve (iii) hava seyrüsefer hizmeti sağlama şeklinde üç ana başlıkta sınıflandırırsak, KKTC Sivil Havacılık Dairesi şu anki haliyle bu üç faaliyetin hepsini de gerçekleştirmektedir. Ancak devletlerin havacılık yönetimi örgütlenmelerindeki genel eğilim, havacılık otoritelerinin, havaalanı işletmelerinin ve hava seyrüsefer hizmeti sağlayıcılarının ayrı birer kuruluş olarak örgütlenmeleri şeklindedir. Öte yandan bazı ülkeler (Türkiye ve İspanya gibi) havaalanlarını ve hava seyrüsefer hizmeti veren birimlerini tek bir örgüt altında toplamayı seçerken, İrlanda, Amerika Birleşik Devletleri gibi ülkelerde sivil havacılık otoriteleri aynı zamanda hava seyrüsefer hizmetlerini de ifa etmektedir. Dünya örneklerine bakıldığında KKTC'deki havacılık yapılanmasına sahip çok az sayıda ülke kalmıştır (Filipinler, Bangladeş, Umman ve Nepal gibi). Nitekim KKTC ile karşılaştırma yapılan ülkelerden Malta'da bu üç fonksiyon ayrı organizasyonlar tarafından yürütülürken İzlanda'da havaalanı işletmeciliği ve hava seyrüsefer hizmeti sağlayıcılığı ISAVIA isimli kamu şirketi tarafından verilirken sektörün denetlenmesi ve düzenlenmesi İzlanda Sivil Havacılık İdaresi tarafından yapılmaktadır. Güney Kıbrıs Rum Yönetiminde ise Larnaka ve Baf Havaalanları yönetiminin özel sektöre devredilmesinden sonra KKTC Sivil Havacılık Dairesine benzer yapı terkedilmiş ve kamunun sivil havacılık otoritesi olduğu ve hava seyrüsefer hizmeti verdiği bir yapılanmaya geçilmiştir.

Bilindiği üzere Geçitkale Havaalanı uzun dönemli kiralama yoluyla özel sektöre devredilmiş olup, Ercan Havaalanının YİD yöntemiyle özel sektöre devredilmesi yönündeki çalışmalar devam etmektedir. Ercan Havaalanının da özel sektöre devri sonrasında KKTC'de kamu fiili olarak havaalanı işletmeciliğinden çıkmış olacaktır (havaalanı itfaiye hizmetleri hariç).

KKTC'nin ölçeği ve mevcut izolasyonlar nedeniyle uluslararası uçuşlarda yaşanan engeller göz önüne alındığında, hava seyrüsefer hizmetlerinin Sivil Havacılık Dairesinden ayrılarak bağımsız bir birim olarak teşkilatlanmasına şu an için gerek olmadığı düşünülmektedir. Ancak sivil havacılık otoritelerinin bir anlamda bağımsız üst kurullar gibi çalışmaları nedeniyle, Sivil Havacılık Dairesinin Bakanlık merkez teşkilatından çıkarılarak doğrudan Bakana bağlı özerk bir Daire olarak teşkilatlanması önerilmektedir.

Ancak denetim/gözetim göreviyle seyrüsefer hizmeti verme görevi arasında bir yetki ve çıkar çatışmasının önlenmesi ve Avrupa Birliği mevzuatı (EC No:550/2004 of the European Parliament and the Council of 10 March 2004) ile uyumun sağlanması açısından, hava seyrüsefer hizmetlerinin verilmesi ile bu verilen hizmetlerin denetiminin birbirinden ayrılmasında fayda görülmektedir. Bu nedenle, verilmekte olan hava seyrüsefer hizmetlerinin denetimi ve gözetimi amacıyla Sivil Havacılık Dairesi altında Milli Gözetim Birimi (National Supervisory Authority) kurulması gerekmektedir.

Öte yandan Ercan Havaalanının da özel sektöre devri ile Sivil Havacılık Dairesinin havaalanı işletmeciliğinden çekilecek olması, Daire altındaki Meydan İşletme Şube Amirliğinin görev tanımının yeniden yapılmasını zorunlu kılmaktadır. Yeni gelişmeler ışığında, Meydan İşletme Şube Amirliği görev tanımının, halen özel sektör tarafından işletilmekte olan Geçitkale Havaalanı ile yakın gelecekte özel sektör tarafından işletilmesi beklenen Ercan Havaalanının, kiralama ve YİD sözleşmeleri hükümleri çerçevesinde, denetimlerinden sorumlu olacak şekilde yeniden düzenlenmesinde ve isminin bu doğrultuda değiştirilmesinde yarar

görülmektedir.

3.2 Ulaştırma ve Haberleşme Sektörüne Yönelik İkincil Öneriler

4.2.1 Özelleştirme Ana Planı Hazırlanması

Halen KKTC Cumhuriyet Meclisinde görüşülmekte olan⁷ “Özelleştirme Yasa Tasarısı” ile, KKTC’deki özelleştirme faaliyetleri için çerçeve bir yasal altyapı oluşturulmaktadır. Tasarı ile, “Para Kambiyo ve İnkişaf Sandığı İşleri Dairesi” özelleştirme işlemlerinin sekreteryasını üstlenmekte ve özelleştirme ile ilgili ihalelerin Merkezi İhale Komisyonu tarafından yürütülmesi hükme bağlanmaktadır.

Özelleştirme Yasa Tasarısının kanunlaşması sonrasında KKTC’de özelleştirme işlemleri için gerekli yasal altyapı büyük oranda hazır hale getirilmekle birlikte, KKTC’de hangi KİT’lerin, hangi kamu hizmetlerinin ve halen Daireler eliyle yürütülmekte olan faaliyetlerden hangilerinin ne şekilde özelleştirileceğine dair bir yol haritası mevcut değildir. Örneğin ulaşırma ve haberleşme sektörlerinde, Geçitkale Havaalanı uzun dönemli kiralama yoluyla özel sektöre kiralanmış olup, Ercan Havaalanının YİD modeliyle özel sektöre devrine yönelik ön çalışmalar devam etmektedir. Yine zaman zaman KKTC limanlarının ve Telekomünikasyon Dairesinin özelleştirileceğine dair haberler kamuoyuna yansımaktadır. Ancak ulaşırma ve haberleşme sektörlerinde yapılan ve/veya gelecekte yapılacak olan özelleştirmeler herhangi bir stratejiye ve önceliklendirmeye dayandırılmadan hayata geçirilmeye çalışılmaktadır. Bu noktada, KKTC’de bundan sonra yapılacak özelleştirme faaliyetleri için bir Özelleştirme Ana Planı hazırlanması önerilmektedir. Özelleştirme Ana Planında asgari olarak aşağıdaki konu başlıklarına yer verilmelidir:

- KİT’ler ve özelleştirilmesi gündemde olan kamu hizmetleri için özelleştirme kriterlerinin belirlenmesi
- Özelleştirilecek KİT’ler ve kamu hizmetleri için önceliklendirme yapılması ve özelleştirme takvimi hazırlanması
- Hangi KİT’in veya kamu hizmetinin hangi özelleştirme yöntemiyle özelleştirileceğinin belirlenmesi
- Özelleştirmelerden etkilenecek kamu çalışanları için alternatif aksiyon planlarının hazırlanması

Öte yandan her ne kadar Özelleştirme Yasa Tasarısı ile, özelleştirme işlemlerinin sekreteryasını üstlenme görevi Para Kambiyo ve İnkişaf Sandığı İşleri Dairesine verilmiş ise de, özelleştirme uygulamalarının özel bir ihtisas ve mesai gerektirmesi nedeniyle, yine Ekonomi ve Enerji Bakanlığına bağlı olmak üzere müstakil bir Özelleştirme Dairesinin kurulması önerilmektedir. Bu daire, özelleştirme portföyünün yönetimi yanında, özelleştirme istatistiklerinin tutulmasından ve özelleştirme sonrası izleme, denetleme ve değerlendirme faaliyetlerinden sorumlu olmalıdır.

⁷ 30 Ocak 2012 itibarıyla.

3.2.2 KKTC Ulaştırma Ana Planı ve Stratejisinin Hazırlanması

KKTC’de geçmişte farklı ulaştırma türlerine yönelik farklı planlama çalışmaları yapılmıştır. Karayolu ulaştırmasında KGM tarafından 1988-2000 ve 2000-2010 Karayolu Master Planları⁸, denizyolu ulaştırmasında ise Doğu Akdeniz Üniversitesi tarafından Limanlar Master Planı hazırlanmış olmasına rağmen, ulaştırma türlerinin tümünü yeknesak bir biçimde ele alan bir çalışma henüz yapılmamıştır.

KKTC ulaştırma sektöründe asıl ihtiyaç duyulan, farklı ulaştırma türlerini ayrı ayrı ele almak yerine, bütünsel bir yaklaşımla tüm ulaştırma türlerini ele alan bir Ulaştırma Ana Planının hazırlanmasıdır. Havayolu, denizyolu, karayolu ve hatta kent içi ulaştırma türlerine yönelik hazırlanması gereken Ulaştırma Ana Planında asgari yer alması gereken başlıklar şu şekilde olmalıdır:

- Mevcut Ulaştırma Altyapısının Analizi
- Trafik Sayımları
- Trafik Talep Projeksiyonları
- Ulaştırma Türleri Arası Etkileşim
- İlave Altyapı İhtiyaçlarının Belirlenmesi
- İlave Altyapı İhtiyaçlarının Maliyetlendirilmesi
- İlave Altyapı İhtiyaçlarının Önceliklendirilmesi
- Ulaştırma-Arazi Kullanımı İlişkisi
- Ulaştırma-Çevre İlişkisi
- Toplu Taşıma Stratejileri
- Yol Güvenliği

İdeal şartlarda bu kapsamdaki bir Ulaştırma Ana Planı çalışmasının Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlığı tarafından yönlendirilmesi gerekirken, Bakanlığın mevcut yapısı ve kapasitesi böyle bir çalışmayı yönlendirebilecek yeterlilikte değildir. Dolayısıyla Ulaştırma Ana Planı hazırlanmasına karar verilmesi halinde, iş tanımının hazırlanmasından nihai raporun onaylanmasına kadar geçecek tüm aşamalarda Türkiye Cumhuriyetinden (gerek kamu kurumları, gerekse de üniversiteler) teknik destek alınmasında yarar görülmektedir.

⁸ 2011-2020 Karayolu Master Plan çalışmaları tamamlanmış olup, Master Plan metni henüz yayınlanmamıştır.

3.2.3 Geçitkale Havaalanının Durumu

Havaalanı işletmeciliği dünya genelinde oldukça pahalı bir sektördür. Özellikle dış hatlar hava trafiğinin yoğunlaştığı havaalanları havacılık dışı ticari gelirlerin de etkisiyle yüksek kar rakamları yakalarken, yolcu trafiğinin düşük olduğu havaalanları zarar etmekte ve büyük ve karlı havaalanlarının çapraz sübvansiyonu, merkezi idarenin finansman desteği veya yerel yönetimlerin katkılarıyla faaliyetlerini sürdürebilmektedirler. Örneğin Türkiye’de Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü tarafından 2010 yılında işletilen ve tarifeli sefer düzenlenen 41 hava meydanından sadece 5 tanesi giderlerinden daha fazla gelir elde edebilmiş, geri kalan 36 hava meydanı, kar eden bu 5 adet hava meydanından ve seyrüsefer hizmetlerinden elde edilen gelirlerle sübvansiyon edilmişlerdir.

KKTC gibi coğrafya ve nüfus açısından küçük ülkelerin ülke ölçeğine paralel olarak havayolu yolcu trafiklerinin de düşük olması, bu ülkelerde havacılık faaliyetlerinin bir adet veya çok az sayıda havaalanında toplanmasına neden olmuştur. Nitekim KKTC’de bir adet havaalanında tarifeli sivil uçuşlar yapılırken bu rakam GKRY ve Malta’da sırasıyla 2 ve 1 olarak gerçekleşmektedir.

Bilindiği üzere Geçitkale Havaalanı 15 yıllığına özel sektöre kiralanmış ve ilgili ihale Bakanlar Kurulunun 17.6.2010 ve K-181-2010 sayılı Kararı ile onaylanmıştır. Ancak imzalanan kiralama sözleşmesinde Geçitkale Havaalanında kargo taşımacılığı, uçak bakım üssü, uçak bakım ve/veya uçak boyama ve yıkama ve/veya uçuş eğitimi ve sportif havacılık gibi diğer faaliyetlerin yürütülmesi ve bunlarla ilgili tesislerin kurulmasına cevaz verilmesine rağmen yolcu taşımacılığı yapılmasına izin verilememesi, Geçitkale Havaalanında karlı ve verimli bir işletmecilik yapılmasına mani olmaktadır/olacaktır.

Öte yandan Ercan Havaalanına YİD modeliyle 5 milyon yolcu/yıl kapasiteli yeni bir terminal binası inşa edilmesinin planlandığı ve havaalanı kapasitesinin önemli ölçüde artırılacağı bilinmekte olup, yeni kapasite artırıcı yatırımların hayata geçirilmesi sonrasında Ercan Havaalanı KKTC havayolu trafiğine önümüzdeki asgari 5-10 yıllık dönemde darboğaza yol açmadan hizmet verebilecek bir kapasiteye ulaşacaktır. Dolayısıyla Ercan Havaalanında yeni yatırımların yapılması ve özel sektörün havaalanını işletmeye başlamasından sonraki 5-10 yıllık dönemde kapasite fazlasından dolayı, KKTC hava trafiğinde Geçitkale Havaalanında (Geçitkale Havaalanında yolcu taşımacılığı yapma izni alınması durumunda dahi) yolcu taşımacılığı yapılmasını gerektirecek bir arz-talep ilişkisi gözlenmeyecektir.

Ancak uluslararası izolasyonların kaldırılması durumunda KKTC havayolu trafiğinde ciddi artış yaşanması muhtemel olup, bu durumda Geçitkale Havaalanının yolcu taşımacılığına açılması, özellikle Gazimağusa bölgesindeki otellere erişim kolaylığı getirecektir. Bu noktada, KKTC hükümetinin, hava trafiğinde ciddi oranda artışlar yaşanması ve Ercan Havaalanının bu artışa cevap vermekte zorlanması durumunda Geçitkale Havaalanında yolcu taşımacılığı yapılmasını tekrar gündeme almasında yarar görülmektedir.

3.2.4 Elektronik Haberleşme Yasasının Kapsamına Posta Hizmetlerinin Dahil Edilmesi ve Posta Sektörünün Rekabete Açılması

KKTC Cumhuriyet Meclisinin 29 Aralık 2011 tarihli 24. birleşiminde oybirliğiyle kabul edilen “Elektronik Haberleşme Yasası” şu anki haliyle posta hizmetlerinin düzenlenmesine yönelik hükümler içermemektedir. Ancak bu raporda daha önce de belirtildiği üzere, Posta Dairesi tarafından verilen hizmetler yanında özel işletmeler de herhangi bir yasal çerçeve mevcut olmamasına rağmen posta ve benzeri hizmetleri vermeye devam etmektedir. Öte yandan Posta Dairesinin şirketleşmesi durumunda, yeni şirket tarafından verilen hizmetlerin bağımsız bir düzenleyici otorite tarafından izlenmesi, denetlenmesi ve düzenlenmesi gereği ortaya çıkacaktır.

Elektronik Haberleşme Yasa Tasarısı kapsamına posta hizmetlerinin dahil edilmesi ile, sektörün düzenlenmesi, sektörde faaliyet gösteren tüm işletmelerin yetkilendirilmesi, denetlenmesi, sektörde rekabet ortamının tesisi ve tüketici haklarının yasalarla koruma altına alınması sağlanabilecektir. Ayrıca şirketleştirilecek Posta Dairesinin ilerleyen zamanda özelleştirilmesi gündeme gelmesi ihtimaline karşın gerekli yasal altyapı hazırlanmış olacaktır.

3.2.5 Liman İşçileri Şirketine Verilen İmtiyazın Kaldırılması ve Limanları Özelleştirmenin Yapılabilirliğinin Analiz Edilmesi

6/1976 Sayılı Kıbrıs Türk Liman İşçileri Şirketi Yasasının 5. maddesi, Şirketin görevlerini:

- Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti, liman ve gümrük antrepolarında (liman içinde ve dışında) yükletme, boşaltma, ambarlama, taşıma ve benzeri işleri veya hizmetleri yapmak,
- İstivadorların yaptığı vapur üstü hizmetlerini, özellikle vinç çalıştırma, kumanda (serdümen) hizmeti, vapur ambarlarındaki ambar işlerini yapmak,
- Yolcu bagajlarını ve yolcuya ait sair eşyayı gümrük salonundan gemiye ve gemiden gümrük salonuna taşıma işlerini yapmak,
- Müracaat ve şirketle anlaşma üzerine limanın bulunduğu belediye hudutları içinde veya özel durumlarda Limanlar Dairesi Müdürünün onayı ile belediye hudutları dışına limandan taşıma işleri yapmak,
- Gemi acentelerinin, özel şahıs ve şirketlerin limanlar içinde işçilikle ilgili tüm işlerini yapmak

olarak düzenlemiştir. Aynı Kanunun 6. maddesi ise, boşaltılacak yükün doğrudan doğruya teslim alınması ve gümrük ambarlarına indirilmeden nakil söz konusu ise, tüm işçiliğin Kıbrıs Türk Liman İşçileri Şirketince yapılacağını ve acentelerin kendi namlarına herhangi bir işçi istihdam edip, boşaltma, vasıtalarla yükleme veya limandan yükleme yapamayacaklarını hükme bağlamıştır. Bu haliyle 6/1976 Sayılı Kıbrıs Türk Liman İşçileri Şirketi Yasası hali hazırda liman hizmetlerinin önemli bir kısmını, Kıbrıs Türk Liman İşçileri Şirketine imtiyaz vermek suretiyle özelleştirmiş durumdadır. Ancak Kıbrıs Türk Liman İşçileri Şirketine önemli bir imtiyaz verilmesine rağmen, bu imtiyaz karşılığında şirketçe devlete herhangi bir imtiyaz hakkı bedeli ödenmemektedir.

Mevcut durum itibariyle Kıbrıs Türk Liman İşçileri Şirketinin liman hizmetlerinin büyük kısmında tekel konumunda olması nedeniyle, Liman hizmetlerinde rekabet ortamının sağlanması ve verimliliğin artırılması amacıyla Kıbrıs Türk Liman İşçileri Şirketine 6/1976 Sayılı Kanunla tanınan imtiyazın kaldırılmasını zaruri görülmektedir. Daha sonra Özelleştirme Ana Planı kapsamında halen yoğun bir trafiğe sahip olan Gazimağusa Limanı ile Girne Limanının ve hatta şu anda atıl durumda bulunan Gemikonağı Limanının özelleştirilmesi alternatifinin yapılabilirliğinin analiz edilmesinde yarar görülmektedir.

3.2.6 Gazimağusa Serbest Liman ve Bölgesine Liman Dışında İlave Yer Tahsisi Yapılması

14/77 sayılı yasa ile 1977 tarihinde kurulan ve halen 24 Mart 1983 tarihli ve 26/83 sayılı Serbest Liman ve Bölge Yasası hükümlerine göre faaliyet gösteren ve Gazimağusa Limanı arazisinin yaklaşık 1/3'ünü kaplamakta olan Gazimağusa Serbest Liman ve Bölgesinde iki ana faaliyet yürütülmektedir. İlk faaliyet konusu, KKTC'ye dışarıdan getirilen malların depolanması ve sonrasında üçüncü ülkelere ihraç edilmesi şeklinde iken, diğer ana faaliyet konusu, KKTC'ye getirilen malların iç piyasaya sürülmeden önce depolanması ve iç talebe göre peyderpey iç piyasaya sürülmesi şeklindedir. KKTC iç piyasasına sürülecek malların liman alanında depolanması, kısıtlı olan liman alanının etkin kullanımına mani olmaktadır. Gazimağusa Serbest Liman ve Bölgesine liman arazisi dışında bir bölgede ilave yer tahsisi yapılması durumunda, KKTC iç piyasasına sürülecek mallar bu yeni alanda depolanabilecek ve bu faaliyetler için halen Liman Bölgesinde kullanılan alanlar doğrudan limancılık faaliyetlerine ayrılacaktır. Yetkili makamların uygun görmesi halinde, Serbest Liman ve Bölgesinde boşa çıkacak alanların Gazimağusa Limanı kapsamına alınması da üzerinde durulması gereken bir alternatiftir.

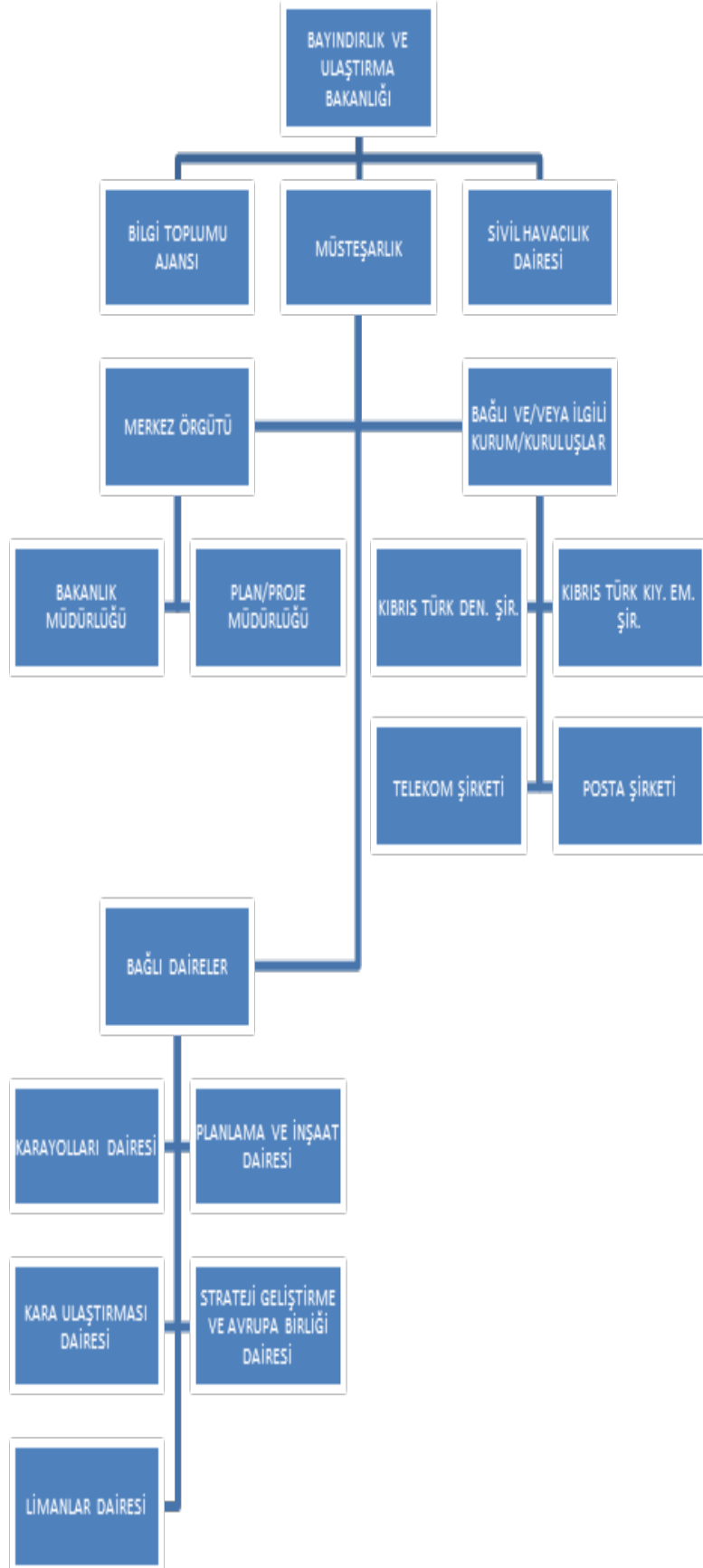
3.2.7 Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlığı Çalışanlarının Yetkinliklerinin Artırılması

Oldukça dinamik bir sektör olan ulaştırma-haberleşme sektörü, sürekli olarak yeni gelişmelerin ve AB mevzuatının takip edilmesini ve sektörde çalışanların kendilerini sürekli olarak geliştirmelerini gerektirmektedir. Bu nedenle, Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlığı çalışanlarının kendilerini sürekli olarak yenileyebilmeleri için düzenli olarak hizmet içi eğitimlere tabi tutulmaları ve her bir alt sektör için birer veya ikişer çalışanın, o alt sektöre özgü yüksek lisans programlarına (havacılık yönetimi, telekomünikasyon politikaları gibi) gönderilmeleri önerilmektedir. Bunun yanında Türkiye’de ulaştırma ve haberleşme sektörlerinde faaliyet gösteren kamu kurum/kuruluşlarınca (Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, Karayolları Genel Müdürlüğü ve benzeri) düzenlenen eğitimlerde KKTC Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlığı çalışanlarına kontenjan ayrılması ve/veya bu kurumlardan ve Türkiye’deki ilgili üniversitelerden gelen personelin/akademisyenlerin KKTC’de eğitimler vermesi de kısa vadede daha maliyet etkin bir çözüm olarak ele alınabilir.

3.3 Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlığının Mevcut Teşkilat Şeması



3.4 Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlığı İçin Önerilen Teşkilat Şeması



Kullanılan Kaynaklar

6-2012 Sayılı Elektronik Haberleşme Yasası

6/1976 Sayılı Kıbrıs Türk Liman İşçileri Şirketi Yasasının

9/1987 Sayılı Limanlar Dairesi (Kuruluş, Görev ve Çalışma Esasları) Yasasına

20/1998 Sayılı Telekomünikasyon Dairesi (Kuruluş, Görev ve Çalışma Esasları) Yasası

26/83 sayılı Serbest Liman ve Bölge Yasası

28/1984 Sayılı Posta Dairesi Kuruluş, Görev ve Çalışma Esasları Yasası

41-1989 Sayılı Sivil Havacılık Dairesi (Kuruluş, Görev ve Çalışma Esasları) Yasası

45/1989 Sayılı Karayolları Dairesi (Kuruluş, Görev ve Çalışma Esasları) Yasası

50-2000 Sayılı Motorlu Araçlarla Yolcu ve Eşya Taşınması (Denetim) Yasası

51/1984 Sayılı Polis Örgütü (Kuruluş, Görev ve Yetkileri) Yasası

65/1988 Sayılı Gelir Ve Vergi Dairesi (Kuruluş, Görev Ve Çalışma Esasları) Yasası

Air Atlanta Icelandic İnternet Sayfası, <http://www.airatlanta.is>

AirIceland İnternet Sayfası, <http://www.airiceland.is>

Air Malta İnternet sayfası, <http://www.airmalta.com>

Atlasjet İnternet Sayfası, <http://www.atlasjet.com/>

Bluebird Cargo İnternet Sayfası, <http://www.bluebirdcargo.com/>

EagleAir İnternet Sayfası, <http://www.eagleair.is/>

Efly İnternet Sayfası, <http://www.efly.it/>

European 2000 Airlines İnternet Sayfası, <http://www.e2000air.com/>

Güney Kıbrıs Rum Yönetimi Haberleşme ve Bayındırlık Bakanlığı İnternet Sayfası, http://www.mcw.gov.cy/mcw/dps/dps.nsf/annual_report_en/annual_report_en?opendocument, (En son ziyaret tarihi 29 Kasım 2011)

Güney Kıbrıs Rum Yönetimi Haberleşme ve Bayındırlık Bakanlığı İnternet Sayfası, www.mcw.gov.cy/mcw/mcw.nsf/mcw28_en/mcw28_?OpenDocument, (En son ziyaret tarihi 21 Aralık 2011)

Güney Kıbrıs Rum Yönetimi Haberleşme ve Bayındırlık Bakanlığı İnternet Sayfası, www.mcw.gov.cy/mcw/mcw.nsf/mcw15_en/mcw15_en?OpenDocument, (En son ziyaret tarihi 21Aralık 2011)

Güven, Ramazan. KKTC KİT Sisteminin Kurumsal ve Fonksiyonel Analizi, 2011.

Hermes Airports İnternet Sayfası, <http://www.hermesairports.info/>, (En son ziyaret tarihi 28 Kasım 2011)

Hürriyet Gazetesi İnternet Sitesi, www.hurarsiv.hurriyet.com.tr/goster/ShowNew.aspx?id=16792533, (En son ziyaret tarihi 5 Mart 2012)

Icelandair İnternet Sayfası, <http://www.icelandair.com/>

Icelandair Cargo İnternet Sayfası, <http://www.icelandaircargo.is/>

Iceland Express İnternet Sayfası, <http://www.icelandexpress.com/>

Kıbrıs Gazetesi, 9 Aralık 2011 sayfa 36

Kıbrıs Havayolları İnternet Sitesi, <http://cyprusair.com/869,0,0,0,2-Annual-Reports.aspx>, (En son ziyaret tarihi 28 Kasım 2011)

Kıbrıs Türk Denizcilik Limited Şirketi İnternet Sitesi, <http://www.kibrisdeniz.net/hakkimizda.htm>, (En son ziyaret tarihi 27 Aralık 2011)

Kıbrıs Türk Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma Şirketi Limited İnternet Sitesi, http://www.ktgemikurtarma.org/tr/index.php?option=com_content&view=article&id=84&Itemid=87, (En son ziyaret tarihi 27 Aralık 2011)

Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlığı İnternet Sitesi, http://kktculastirma.com/07_limani/limanlar_bilgi.html

Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Devlet Planlama Örgütü İstatistik Yıllığı 2009, 2010.

Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Posta Dairesi 2009 Yılı Faaliyet Raporu, 2010.

Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Posta Dairesi 2010 Yılı Faaliyet Raporu, 2011.

Limanlar Dairesi 2010 Yılı Faaliyet Raporu, 2011.

Malta Transport İnternet Sitesi, http://www.transport.gov.mt/admin/mediacenter/PDFs/1_Annual%20Report%202010.pdf, (En son ziyaret tarihi 27 Ocak 2011)

Medavia İnternet Sayfası, <http://www.medavia.com.mt/>

Merkezi Haber Alma Teşkilatı İnternet Sitesi, <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/fields/2119.html#cy>, (En son ziyaret tarihi 20 Aralık 2011)

Myflug Air İnternet Sayfası, <http://www.myflug.is/>

Norlandair İnternet Sayfası, <http://www.norlandair.is/>

Onurair İnternet Sayfası, <https://www.onurair.com.tr/>

Pegasus Magazine Aralık 2011

Türk Hava Yolları A.O. İnternet Sayfası, <http://www.turkishairlines.com/tr-TR/basin-bultenleri/551/thynin-kibris-turk-havayollarinda-hissesi-yok.aspx>, (En son ziyaret tarihi 9 Ocak 2012)

Türk Hava Yolları A.O. İnternet Sayfası, http://wwwdownload.thy.com/download/timetable/2012_winter_general_en.pdf, (En son ziyaret tarihi 9 Ocak 2012)

Türkiye Cumhuriyeti Resmi Gazetesi İnternet Sitesi, <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2005/09/20050903-13.htm>, (En son ziyaret tarihi 5 Mart 2012)

Türkiye Cumhuriyeti Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, http://web.shgm.gov.tr/kurumsal.php?page=duyurular&id=1&haber_id=1265, (En son ziyaret tarihi 5 Mart 2012)

Yardım Heyeti Başkanlığı 2010 Yılı Faaliyet Raporu, 2011.

Bu rapor KKTC Devleti hde Fonksiyonel ve Kurumsal Gözden Geçirme Projesi" (KKTC-FOKUS) kapsamında hazırlanmıştır.

Proje 2010 yılında KKTC ve TC tarafından imzalanan protokol kapsamında hazırlanan "2010-2012 Kamunun Etkinliğinin ve Özel Sektörün Rekabet Gücünün Artırılması Programı"nda yer alan araştırma çalışmalarından biridir. Çalışmayı Türkiye Ekonomi Politikaları Araştırma Vakfı (TEPAV) Nisan 2011-Haziran 2012 tarihleri arasında yürüterek tamamlamıştır.



978-9944-927-58-1